CARTAGENA HISTÓRICA

Núm. 2 · Enero 2003 · 4,50 €

El Teatro Romano de Cartagena

El hundimiento del Castillo de Olite

Isaac Peral

LLegada del ferrocarril a Cartagena

Museo de la Zona Marítima del Mediterráneo

La carga de la Brigada Ligera

Triunfo del Frente Popular. Las elecciones de febrero de 1936 en Cartagena

EDITORIAL

Es necesario en primer lugar agradecer a nuestros suscriptores y lectores la extraordinaria acogida a **CARTAGENA HISTÓRICA**, el primer número y los dos monográficos publicados han hecho que lleguen a la Editorial infinidad de felicitaciones que nos llenan de satisfacción por el reconocimiento que suponen a la labor realizada. Nos servirán de estímulo para mejorarla.

En la portada del número 2 de la Revista figura el Teatro Romano de Cartagena en una fotografía del año 2000 cuando, una vez derribados los edificios que impedían su visión, los restos quedaron por completo al descubierto. El descubrimiento del Teatro Romano es el mayor acontecimiento arqueológico ocurrido en nuestro país en los últimos 25 años y pensamos que no ha tenido la repercusión nacional e internacional que su importancia merece. Quizá si el descubrimiento hubiera tenido lugar en otra ciudad, ...por ejemplo Murcia, se hubieran lanzado las campanas al vuelo y se hubiera organizado una exposición en Nueva York coincidiendo con la que la Junta de Castilla y León realiza sobre Atapuerca. Parece que va adelante el proyecto de Rafael Moneo sobre ordenación de la zona... ya veremos. En el artículo, Elena Ruiz y Sebastián Ramallo que dirigieron la excavación, nos cuentan el proceso de excavación y el significado e importancia del Teatro Romano de Cartagena.

Luis Miguel Pérez Adán, Licenciado en Historia y Arqueólogo, nos habla del hundimiento del *Castillo de Olite* una catástrofe que pudo evitarse. La precipitación y la descoordinación en las órdenes del cuartel general de Burgos provocaron en gran medida esta tragedia. Pérez Adán director del Instituto Cartagenero de Investigaciones Históricas prepara un libro sobre el "Castillo de Olite" del cual este artículo es un magnífico adelanto.

En el siglo XIX el ferrocarril revolucionó las comunicaciones y con ello la sociedad, las costumbres y el conocimiento. La visión del mundo cambió, se hizo más pequeño. Cuando el ferrocarril llegaba por primera vez a una ciudad sus habitantes pensaban que se abría un futuro de prosperidad y riqueza, tal sucedió en Cartagena en 1861 cuando el proyecto fue aprobado. Jesús Rodríguez nos cuenta la historia de cómo se gestó la venida del ferrocarril a Cartagena y quién fue su principal mentor.

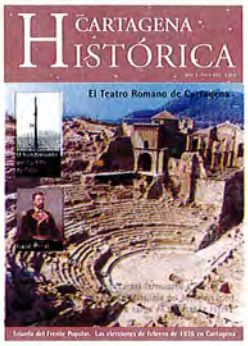
Agustín Ramón Rodríguez González es Doctor en Historia e importante autor de libros y artículos sobre temas navales publicados en las más importantes revistas de historia del país, por ello es un lujo contar con su colaboración en CARTAGENA HISTÓRICA que inicia con el artículo: *Isaac Peral. Un hombre que se adelantó a su tiempo.* Nos describe el tremendo error de aquellos gobernantes que desecharon continuar con un proyecto, que ya era realidad, del gran cartagenero que pudo evitar con sus inventos la losa que cayó sobre la Armada y sobre España en el desastre de 1898.

Traemos en la Sección de Museos al de la Zona Marítima del Mediterráneo. El más visitado de la Región, que resiste a duras penas en un viejo y casi ruinoso caserón a la espera de su nueva ubicación en el antiguo Cuartel de Presidiarios y Moros. Otro proyecto que nuestras autoridades ¡Qué Dios nos asista! tienen en sus manos. Su director, el Capitán de Navío, historiador y novelista, Luis Delgado Bañón, nos describe la Institución en una cordial entrevista.

EL 16 de febrero de 1936 las elecciones llevaron de nuevo al poder a la izquierda en España, esta vez acudieron en coalición con el nombre de Frente Popular y obtuvieron un sonado triunfo. Francisco José Franco describe cómo transcurrieron en Cartagena.

Pocos acontecimientos alcanzan la categoría de mito histórico. La Carga que dio la Brigada Ligera de la División de Caballería inglesa destacada en la guerra de Crimea el día 25 de octubre de 1854, en el valle Norte de Balaclava, fue uno de ellos. Para que tuviera lugar la más famosa de todas las cargas en la historia de la caballería confluyeron diversos errores en las órdenes con la difícil personalidad de los mandos británicos. Fue un desastre y no sirvió para nada, pero fue "*Magnifique*" según el general Bosquet. Los poemas de Tennyson y Kipling la magnificaron y el *Times* la exaltó. Les traemos su historia.

CARTAGENA HISTÓRICA
NÚMERO 2
Enero-Marzo 2003



EDITORIAL ÁGLAYA

Calle Real, 16
30201 CARTAGENA

DIRECTOR
Ángel Márquez Delgado

CONSEJO EDITORIAL
José Luis Sánchez López
Antonio González Velázquez
Luis Delgado Bañón
Federico Santaella Pascual
Francisco J. Franco
Luis Miguel Pérez Adán
Manuel Rolandi Sánchez-Solís
Miguel Puchol Franco
Ricardo Hernández Conesa
Francisco Velasco Hernández

ADJUNTA A DIRECCIÓN
Blanca González Gutiérrez

COLABORAN EN ESTE NÚMERO
Luis Miguel Pérez Adán
Jesús Rodríguez Rubio
Agustín Ramón Rodríguez González
Sebastián Ramallo Asensio
Elena Ruiz Valderas
Francisco J. Franco

PRODUCCIÓN EDITORIAL
José Antonio Mínguez Saura

DISEÑO Y MAQUETACIÓN
Eva Márquez Zayas

EQUIPO TÉCNICO
Vanessa Martín
Francisco Tito

MAQUETACIÓN
MONTAJE
FOTOMECÁNICA
IMPRESIÓN
ÁGLAYA GRÁFICA

Depósito Legal
MU-1882-2002

SUMARIO

1 Editorial

Guerra Civil

5 El hundimiento del Castillo de Olite
La mayor tragedia naval de la Guerra Civil
Los errores y la imprevisión del mando nacional en su precipitación por ocupar Cartagena causaron una espantosa carnicería.

Luis Miguel Pérez Adán

Acontecimientos históricos

14 La llegada del ferrocarril a Cartagena
En el siglo XIX era un acontecimiento que el ferrocarril llegara a las ciudades. Cartagena no fue una excepción.

Jesús Rodríguez Rubio

Biografías

21 Isaac Peral
Un cartagenero que con sus inventos pudo darle otro rumbo a la historia militar española. La envidia, sus enemigos y la ceguedad de los políticos de la Restauración lo impidieron.

Agustín Ramón Rodríguez González

Historia Antigua

28 El Teatro Romano de Cartagena
El mayor descubrimiento arqueológico de los últimos 25 años en nuestro país. De momento sólo existen "proyectos".

Sebastián Ramallo Asensio
Elena Ruiz Valderas

Museos de Cartagena

35 El Museo Naval de la Zona Marítima del Mediterráneo

El Museo más visitado de la Región. Alberga en el interior de un vetusto edificio una de las más importantes colecciones navales de España. A la espera de una nueva ubicación.

Redacción

II República en Cartagena

45 Las elecciones del 16 de febrero de 1936 en Cartagena

Como en toda España, en Cartagena, se enfrentaron en la urnas los que pocos meses después se enfrentarían en los campos de batalla. Triunfó el Frente Popular y la derecha comenzó a preparar la sublevación. Un completo estudio sobre las ideas y los hombres que en nuestra ciudad acudieron a las elecciones.

Francisco José Franco

HISTORIA MILITAR UNIVERSAL

52 La Carga de la Brigada Ligera

El 25 de octubre de 1854 en la batalla de Balaclava durante la Guerra de Crimea la Brigada Ligera de la División de caballería británica protagonizó una carga que la historia ha convertido en mito.

Ángel Márquez Delgado

CARTAGENA HISTÓRICA, desde su independencia, está abierta a la publicación de trabajos que destaquen por su calidad y rigor histórico, sin que necesariamente se haga responsable de las opiniones expresadas en los artículos firmados por sus colaboradores.

Queda prohibida la reproducción total o parcial de los trabajos publicados sin la autorización expresa de EDITORIAL ÁGLAYA y del autor del mismo.

SECCIONES:

4
Correo del lector

42
Curiosidades de la Historia

44
Cartagena hace 100 años

64
Hemos estado en...

66
Libros que hemos leído

68
Próximo número

CRÉDITOS FOTOGRÁFICOS

Archivo familia Bonmatí

Public Record Office (Londres)

Biblioteca del Congreso (EE.UU.)

Imperial War Museum (Londres)

Archivo Museo Arquelógico (Cartagena)

Archivo Antonio Navarro

Archivo Jesús Rodríguez

Archivo INCIS

Archivo Luis Villalba

Z. Beatriz -

Correo del lector

Encantado de recibir cosicas de nuestra tierra. ¡Adelante! Deseo una larga vida a la Revista.

Juan García González
Tarragona

Os felicito por la Revista ya era hora de que en Cartagena tuviésemos una revista de esa categoría, y el primer Monográfico... ¡Extraordinario! Nunca se habían publicado en Cartagena las estremecedoras historias del *España n.º 3* y del *Río Sil*. Continuar por ese camino que Cartagena tiene historia para rato.

Ángel Luis Boscadas Rosique
Cartagena

He recibido por mediación de un conocido de Cartagena el número uno de la revista Cartagena Histórica quedando muy sorprendido del nivel técnico y el enfoque histórico de sus trabajos así como de su presentación a la altura de las mejores revistas de historia nacionales, les animo a continuar en esa dirección y agradecería que me suscribiesen.

Fernando Estrada Ruiz
Madrid

Tras leer el número uno de Cartagena Histórica quería dar mi apoyo con estas palabras pues me parece, en mi modesta opinión, que sus artículos tienen una gran profesionalidad e interés histórico, da gusto comprobar que Cartagena no está estancada y olvidada.

Tomás Soler García
Cartagena

Una interesante Revista, gracias a ella muchas personas vamos a poder conocer más y mejor nuestra entrañable Cartagena, y muy bien por dar a conocer a todos nuestros museos, sólo decir que esa línea militarista que rige podría relajarse un poquico.

Carmen Rodríguez Corbalán
Cartagena

Sr. Director:

Gratamente sorprendido tras la lectura del primer número de esa revista, tengo el gusto de dirigirme a Vd. en solicitud de ampliar la información que dispongo sobre la denominada "BATALLA DEL ALBUJÓN".

La citada tuvo lugar el 8 de septiembre de 1706, con motivo de la Guerra de Sucesión entre las fuerzas que reclamaban el trono de España para el "Borbón" Felipe V, y las de la coalición que amparaba al "Austria" que temporalmente ocupó el trono con el nombre de Carlos III.

Fue posterior en algunos días a la sucedida en Murcia y que se denominó batalla del "Huerto de las Bombas" y previa a la conquista de Cartagena por los Borbones.

Las tropas borbónicas estaban compuestas por 400 de caballería y 200 de a pie, mientras que los de los Austrias, al huir la caballería la formaban 300 infantes, de los que 150 fueron muertos y el resto hechos prisioneros.

Se cree que tuvo lugar en los alrededores de la Torre del Albujón (derribada en 1873), donde intentaron buscar refugio los derrotados.

Silvestre Martínez Martínez
El Albujón - Cartagena

Estimado Lector:

Después de leer su erudita carta sobre la batalla del Albujón en la Guerra de Sucesión poco más podemos añadir, entre otras cosas porque usted dice casi todo lo que se conoce.

Por si no la conocía reproducimos *La Gazeta de Murcia* del día 23 de septiembre de 1706 en la que se da cuenta de dicha batalla. Nuestro personal está trabajando en el Public Record Office de Londres investigando la toma de Cartagena por el almirante Leakey el citado año de 1706 y esperamos publicar pronto el resultado de dichas investigaciones.

En cuanto a la torre del Albujón, es una pena que, como tantas otras construcciones, haya sido derribada, puesto que fue un punto neurálgico en las comunicaciones de socorro entre Cartagena y Murcia, las cuales se realizaban poniéndose en contacto el castillo de la Concepción - Torre del Albujón - Castillo de la Asomada (Puerto de la Cadena) y Torre de Santa Catalina.

Antonio González Velázquez
Consejo editorial

Aviendo ſalido de eſta Ciudad el dia 21. 200. Infantes, cuyo Cabo era Ioſeph Hernandez, y 400. Cavallos, con ſu Comandante D. Patricio Morán, para romper el Cordon que tenia los Enemigos, y retirar los granos q̃ ſe pudieſſen; llegaron al termino q̃ divide las dos Iuriſdiciones de Murcia, y Cartagena, que llaman Albujon, donde hallaron eſquadronadas la Infanteria, y Cavalleria enemiga, la qual à viſta de la ſuperioridad de la nueſtra ſe huyò, deſamparãdo à ſu Infanteria, ſobre la qual cargò la nueſtra haziẽdo mucho eſtrago; retirarõſe 150. à la Torre, y Caſas vezinas, q̃ tenian atroneradas; algunos pocos de los mas animoſos quiſierõ al retirarſe hazernos frẽte; mas el Capitã de nueſtra Infanteria Payſana Ioſeph Hernandez, acompañado de vn ſobrino ſuyo, y otros dos, ò tres compañeros ſe adelantò con ſobrado valor à cortarles la retirada, y llegãdo à eſtrecharlos en vn Pajar. donde ſe avian guarecido, le tiraron vn fuſilaço, de que quedò muerto, avièdo èl antes derribado à ſeis, o ſiete. A eſte tiẽpo cercò toda nueſtra Cavalleria la Torre; y pareciendoles à los de dentro, que les corria rieſgo de ſer à degollados, ò quemados de los nueſtros, deſamparando la Torre, ſe dieron à huir, ſin reparar que eſtavan cogidos todos los paſſos; conque dieron en manos de los nueſtros, que hizieron vna ſangrienta carniceria:

La Gazeta de Murcia del dia 23 de septiembre de 1706 donde se describe la "Batalla del Albujón"

EL HUNDIMIENTO DEL CASTILLO DE OLITE

Luis Miguel Pérez Adán
INCIS - (Instituto Cartagenero de Investigaciones Históricas)

Algo se ha escrito y estudiado sobre el hundimiento del *Castillo de Olite*, lo conocemos en su proceso, formando parte de aquellos confusos días que precipitaron el final de la Guerra Civil, sin duda no ha merecido la importancia real que la muerte de 1500 hombres pueda tener, cierto que estamos en una guerra, y en ella la muerte es casi lo cotidiano, pero aquí no es la muerte de unos soldados en combate, es más, la forma tan absurda de morir por nada y para nada.

Culpables, claro que existen, víctimas muchas pero lo que se desprende de todo este incidente es un "tufillo" de desorganización, improvisación e incompetencia que misteriosamente no aparece reflejado por ningún sitio como un error militar, ni asumido por quien era su creador y responsable, el vencedor de esta Guerra.

De poco sirvieron a los que murieron aquella brumosa mañana cerca de la isla de Escombreras los homenajes póstumos y la pantomima de concesión de la Laureada de San Fernando, que por cierto nunca les fue concedida, si después fueron condenados al olvido oficial, como algo que molesta y es necesario arrinconar, y aún menos les sirvió aquellos que dispararon sobre el infortunado barco, en su decadente derro-

ta, todo había acabado y esto nos supondría ninguna gran victoria que celebrar sobre el enemigo.

Escasas veces nos encontraremos ante una realidad como ésta, una serie de despropósitos encadenados entre sí conducirían a la mayor tragedia marítima ocurrida en nuestras costas en todos los tiempos, errores, desatinos y burradas que llevaron a la muerte a los hombres que embarcaron a bordo del *Castillo de Olite*.

El hundimiento del buque de transporte nacional *Castillo de Olite* por las baterías republicanas frente a las costas de Cartagena, el 7 de marzo de 1939, constituye uno de los episodios más oscuros y menos conocidos ocurridos durante La Guerra Civil Española.

Nos encontramos en plena fase final de la guerra (diciembre 1938-abril 1939). Franco ordenó a sus fuerzas la invasión de Cataluña, la liquidación del sector centro-oriental republicano era cuestión de días, solo la zona Centro-Sur quedaba en manos de una República sin capacidad ni voluntad de defensa, desmoralizada y sumergida en luchas internas.

Frente a la insuficiente resistencia por el gobierno y los comunistas, -un golpe de estado iniciado en Madrid y la sublevación de la base naval de Cartagena- el destino de la República estaba llegando a su fin, solo un hipotético y último intento de resistencia que alargara unos meses más la guerra, con la esperanza de una internacionalización del conflicto en la más que anunciada II Guerra Mundial, podría frenar la desaparición de la España Republicana. Franco lo sabía y por eso no dudó un instante, conocida la sublevación de Cartagena y la petición de ayuda de estos sublevados, en organizar el envío inmediato de tropas a esta ciudad en cuyo puerto aún estaba atracada la todavía importante flota republicana, la última baza que podía jugar la República, si Cartagena era tomada la Guerra estaría prácticamente terminada.

Batería de "La Parajola". La pieza número 1 realizó los disparos que hundieron al vapor *Castillo de Olite*

Con este fin se preparó una operación de desembarco sin precedentes hasta la fecha, cerca de una treintena de barcos entre transportes y buques de guerra que debían trasladar a más de 20000 hombres, salieron desde Castellón y Málaga en dirección a Cartagena, con apenas 48 horas de preparación en una misión arriesgada y muy peligrosa en la que los barcos repletos de tropas deberían atravesar una zona de más de 150 millas de costa enemiga, sin protección alguna, cada barco por su cuenta y sin saber realmente qué era lo que les esperaba en la bocana del puerto de Cartagena.

El criterio de esta operación era sacrificar la seguridad a la rapidez, el resultado no fue otro que una tragedia, una más de la guerra, pero quizás ésta fue la más innecesaria de todas, Cartagena no pudo ser tomada, la sublevación no pudo resistir hasta la llegada de las tropas enviadas por Franco, la Brigada 206 integrada por comunistas había reconquistado la ciudad, y aunque no llegaron a tiempo de evitar la huida de la flota hacia las costas argelinas, sí se pudieron tomar algunas de la baterías de costa sublevadas y evitar el desembarco. Los barcos regresaron a sus puntos de partida, todos no, uno de ellos el *Castillo de Olite* nunca regresó, fue hundido por el impacto de un cañonazo de la batería de costa "La Parajola", su cargamento, cerca de 2000 hombres sufrirían la mayor tragedia naval en número de víctimas en toda la historia de nuestro país, de los 2112 hombres embarcados en el *Olite* 1476 morirán, 342 serán heridos y 294 hechos prisioneros. Solamente 25 días después terminaría la Guerra, los vencedores no podían asumir un fracaso tan costoso en vidas de hombres que habían combatido toda la

Vapor *Castillo de Olite*

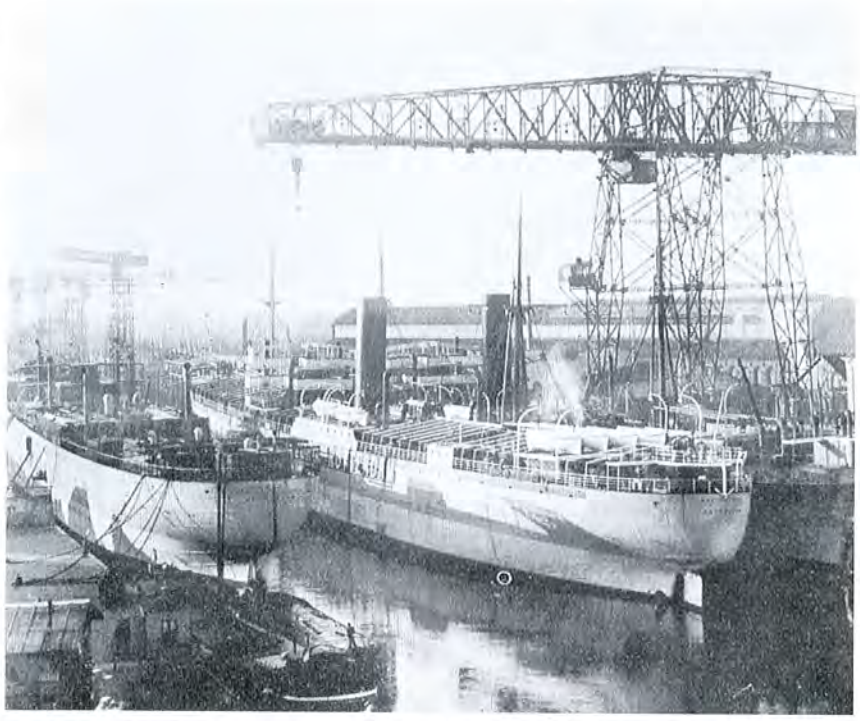
guerra y casi en todos los frentes y que en cualquier caso no merecían este final, para algo que no sirvió de nada, por eso se guardó un significativo silencio de este fracaso organizativo, en donde la disparidad de criterios en el mando de la dirección de esta operación había provocado que no se advirtiera al *Castillo de Olite*, que la sublevación en Cartagena había fracasado y que el desembarco ya no era posible.

El presente trabajo es un avance de la investigación que por espacio de dos años el INCIS (*Instituto Cartagenero de Investigaciones Históricas*) viene realizando sobre este suceso y que tendrá su continuidad y desarrollo en todos sus aspectos con la publicación de un libro en los próximos meses, el material empleado es en gran parte inédito hasta el momento, dando una especial relevancia al factor más personal de sus protagonistas, ellos, que de una manera o de otra participaron en el hundimiento de este buque analizando su conducta nos permitirá entender cuáles fueron las causas y los motivos que precipitaron los hechos y sus consecuencias postreras para cada uno de ellos.

Muy poco se ha hablado, escrito o comentado de quiénes estaban en la batería de "La Parajola" aquella mañana, quién los mandaba, cuál fue el impulso que los motivó a actuar de esa manera y no de otra, si estaban presionados por algo o por alguien, si pudieron decidir en los acontecimientos o estos les sobrepasaron.

El barco, ese ataúd flotante, ¿qué pudo hacer para evitar su triste final? Quien lo capitaneaba, fue el responsable de no advertir el peligro que corría, desobedeciendo las órdenes y conduciendo al matadero a cientos de hombres, y los embarcados, realmente merecían un final tan absurdo y cruel después de casi cuatro años de lucha tras lucha en todos los frentes de la Guerra y por último quién permitió una operación como esta, nadie valoró cuál era el verdadero peligro, nadie intuyó lo que podía ocurrir, ¿era asumible tal riesgo?

Los hechos están aquí y los protagonistas también pongámonos a relacionarlos y veamos cómo se desarrollaron, las consideraciones y las conclusiones vendrán por sí solas, en historia como en tantas otras cosas es difícil ponerse de acuerdo, pero el conocer los perfiles de sus protagonistas nos ayudarán a comprender algo de lo que verdaderamente ocurrió.



El *Castillo de Olite* durante su construcción en los astilleros de Rotterdam

FICHA TÉCNICA DEL BUQUE CASTILLO DE OLITE:

Toneladas de arqueo bruto: 3545
Toneladas de carga: 5500
Eslora: 110 metros
Manga: 15 metros
Puntal: 6 metros
Bodegas: 5, contando la adicional entre el puente y el guardacalor
Otras características: Presenta los callejones cerrados y pozos en las bodegas 1 y 5

El buque *Castillo de Olite* navegando para las fuerzas nacionales

EL BARCO

LA INCAUTACIÓN DEL BARCO POR PARTE DE LOS NACIONALES, 1938:

El *Castillo de Olite* fue uno más de los barcos mercantes capturados durante la Guerra Civil Española, engrosó las listas de capturas declaradas "buena presa" que en ambos bandos utilizaron a lo largo de toda la guerra. En este caso la captura correspondió al bando nacional, con ello se pretendía asfixiar el tráfico enemigo, este hostigamiento tuvo lugar desde los primeros días del conflicto. Las capturas de los buques mercantes no solo se reducían a los propios barcos españoles sino que abarcaron también a los extranjeros que por la circunstancia de su captura (cargamento, destino, situación, etc.) eran declarados buena presa.

La Marina Mercante tuvo un papel muy significativo durante la Guerra Civil, ambos bandos basaban su esfuerzo bélico gracias a los suministros que llegaban por mar.

ZANNDIJK, AKEDEMIK PAULO, ZWATERWATER, POSTISHEV, CASTILLO DE OLITE DISTINTOS NOMBRES PARA UN MISMO BARCO (1921-1939).

Este buque fue construido en el año 1921 en los astilleros de Rotterdam Droog (Holanda). En este puerto, el mayor del mundo, la construcción de este tipo de barcos se realizaba masivamente y de manera rápida, eran construidos en serie y todos respondían a un mismo modelo.

Presenta una línea clásica de barco holandés muy típica en los años veinte, silueta estilizada, arboladura y branque rectos, la popa de clíper en espejo, aparejo de dos palos con una sola chimenea, en líneas generales se trataba de un buque muy bien pertrechado.

Batería de "La Parajola"

Zanndijk: (1921-1929) fue su primer nombre, lo adquirió una importante naviera holandesa la "Solleveld Van der Meer & T.H. Van Hattum", que lo destinó al transporte de mercancías en su línea con Java y Sumatra.

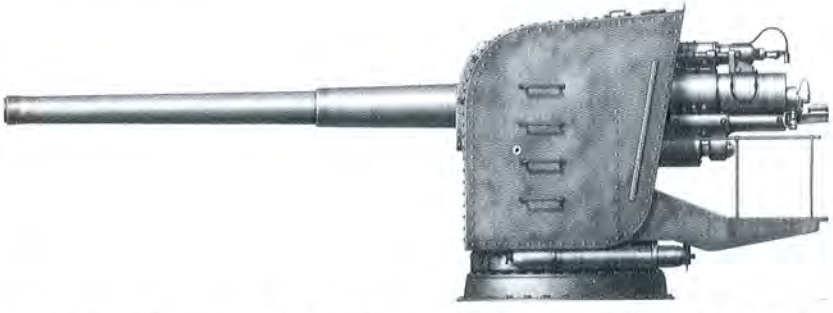
Akedemik Paulo: (1929-1932) a finales de los años veinte fue vendido a otra compañía que le puso este nombre, aunque desconocemos más datos de este periodo.

Zwaterwater: (1932-1936) bajo esta nueva denominación perteneció desde su compra en 1932 por otra importante naviera holandesa "Nederlandsch Lloyd" hasta su venta a la Unión Soviética.

Postishev: (1936-1938) bajo pabellón soviético y con este nuevo nombre surcará de nuevo el mar este barco en 1936. La Unión Soviética había puesto en marcha por aquellas fechas su primer plan de reordenación económica lo que le permitió la compra de centenares de barcos a otros países, el ponerle este nombre al barco era en homenaje a un político comunista Ucraniano.

Castillo de Olite: (1938-1939) en su última época este barco enarboló la bandera bicolor española, han pasado 18 años desde su botadura, para un barco de estas características no es mucho tiempo y a pesar de haber tenido una vida bastante cambiante se encuentra todavía en buenas condiciones y si se compara con los otros buques capturados, sin duda estaba en mejor estado que la mayoría.

Esto quizás rompa con la idea que otros investigadores han tenido de que cuando el Olite desaparece trágicamente en Cartagena, este se trataba de un buque viejo y destartalado, como si se quisiera justificar con ello su candidatura a un siniestro final, pero no más lejos de la realidad; analizando las características de este barco y obviando otras consideraciones al margen de esto, se comprende que la propia condición del barco nada tuvo que ver con su final destino.



Cañón de costa Vickers de 15,24 cm, construido en Reinosa (Santander). Hundió al vapor *Castillo de Olite*

LA BATERÍA DE COSTA "LA PARAJOLA"

La batería de "La Parajola" está situada en las inmediaciones de La Algameca Grande, al suroeste de la ensenada de Cartagena a una distancia de 4 km en línea recta de la ciudad, en el segundo saliente hacia el mar, a una cota media de 164,46 metros y a media ladera de la loma de su mismo nombre.

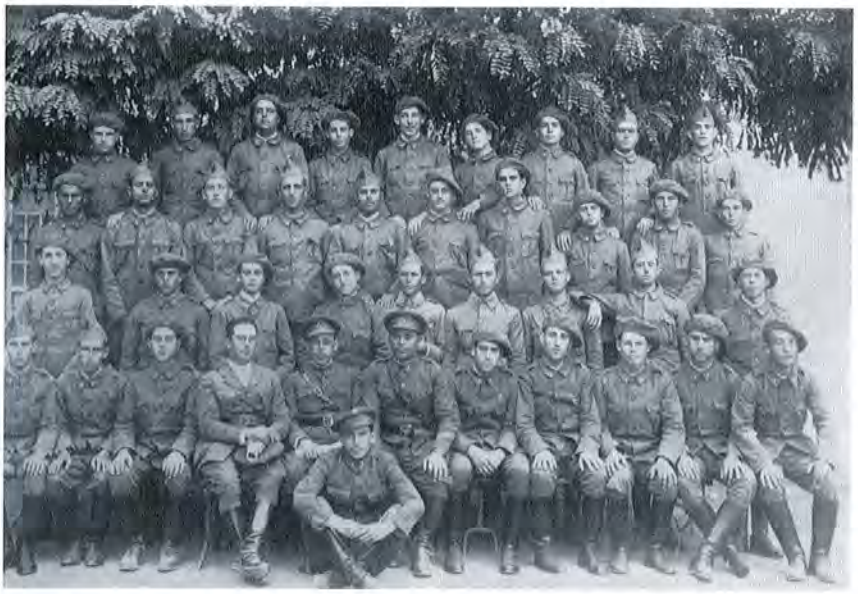
El cerro donde se sitúa es rocoso consecuencia de su contexto geológico, ocupa el extremo oriental del eje que forma la cordillera Bética y que desaparece en el Mediterráneo por Cabo de Palos, desde esta posición se domina la entrada al puerto de Cartagena y también la isla de Escombreras, donde fue hundido el *Olite*, presenta todo una línea de relieve abrupto impuesto por los afloramientos carbonatados alpujarridos replegados.

CAÑÓN DE COSTA VICKERS DE 15,24 CM L/50 MARK W (6 PULGADAS)

Este magnífico cañón de origen inglés Vickers era la pieza más numerosa del Plan de Artillado de 1926 para las baterías de costa que debían proteger el extenso litoral español, se construyeron un total de 52 cañones para montarlos en las distintas baterías de costa de Galicia, Mallorca y Cartagena, aunque algunos también se emplazaron en distintos buques de la Armada.

La pieza N.º 1 de la batería de costa de "La Parajola", la responsable del hundimiento del *Olite*, al igual que el resto de estos cañones fue construido por la "Sociedad Española de Construcción Naval" en los talleres de Reinosa en Santander, bajo licencia de la casa Vickers Armstrong Limited de Inglaterra.

Su fuerza de penetración en el objetivo de impacto era de unos 13 cm a los 10000 m y 12 cm a los 20000 m, lo que le permitía enfrentarse a barcos de más de 10000 toneladas, poco tenía que hacer el *Olite* con sus 5500 toneladas.



Oficiales y tropa pertenecientes al Regimiento de Artillería de Costa n.º 3 en los años 30. Archivo INCIS

Formaba parte del cinturón defensivo de Cartagena; con baterías construidas en 1926 y artilladas con piezas Vickers de 38,1 y 152,4/50 cm, protegidas por baterías antiaéreas de 105 cm, con un alcance de 35000 y 21000 metros y las antiaéreas de 7000 metros, desplegadas a lo largo de toda la costa Cartagenera desde Cabo Tiñoso a Cabo Negrete, constituían un escudo defensivo sobre Cartagena y su Base de más de 35000 metros.

Estaba artillada con cuatro cañones de costa Vickers de 152,4/50 cm (seis pulgadas) modelo 1923 colocados a barbeta con un sistema de dirección de tiro compuesto por un Alza Directora Vickers y telémetro Barr-Stround de coincidencia con base horizontal.

Estos cañones podían tirar en un sector marítimo de 123 grados, correspondientes al sector existente entre el Cabo Tiñoso y Cabo del Agua. Podían disparar en 10 grados de depresión y 35 de elevación, con un sector muerto de 2000 metros.

También podían desarrollar acción de tiro sobre un frente terrestre aproximado de 23 Km.

Como el resto de las baterías que defendían Cartagena, presenta una arquitectura en todas sus instalaciones de estilo "historicista" llena de recursos modernistas buscando motivos decorativos inspirados en momentos históricos y culturas pasadas muy en la línea de la época de su construcción principios de siglo XX.

Sin duda constituye en la actualidad uno de sus atractivos más significativos, aunque ya no tienen utilidad militar el propio estilo de construcción de estas baterías son un referente hoy día que esperan su oportunidad para ser explotadas turísticamente.

En el caso de "La Parajola" la inspiración de sus edificaciones la encontramos en la mitología egipcia, tanto en las fachadas de los repuestos y municionamiento de las piezas, y en la entrada con sus columnas.

LOS SERVIDORES DE LA BATERÍA
Regimiento de Artillería de costa n.º 3

La dotación de esta batería durante la Guerra Civil estaba formada por 3 oficiales (un capitán y dos tenientes), 6 sargentos, 10 cabos, 1 corneta y 95 artilleros todos pertenecientes al Regimiento de Artillería de Costa N.º 3.

El 18 de julio de 1936 este Regimiento al igual que todas las unidades militares de Cartagena

permanecieron leales al gobierno, lo que permitió que esta base naval se convirtiera en la única que se encontraba bajo bandera republicana, la defensa de la misma y de su flota estuvo en gran medida encomendada al Regimiento de Artillería de Costa n.º 3.

El Regimiento tuvo numerosas intervenciones durante la Guerra Civil sobre todo en la lucha antiaérea, Cartagena fue una de las ciudades más bombardeada de todo el conflicto, más de un centenar de bombardeos tuvo que soportar durante los años que duró la guerra.

Otros hechos en donde se intervino fue en las acciones sobre barcos nacionales como el crucero *Canarias* y sobre algún submarino que en más de una ocasión se acercaron peligrosamente a la costa, pero sin duda el incidente más significativo será el disparo de "La Parajola" sobre el *Olite*.

Durante los sucesos acaecidos en Cartagena los días 4, 5, 6 y 7 de marzo de 1939, en donde una sublevación había conseguido poner a todas las baterías de costa a favor del bando nacional, y con la salida de la flota republicana, las condiciones para un desembarco en Cartagena se hacía posible, mientras las baterías permanecieran sin intervenir, el desembarco se podría efectuar sin problemas, así debió de ser, pero el 6 de marzo de 1939 la situación de la ciudad cambiará, los sublevados que habían dominado los puntos estratégicos, incluidas las baterías, no resistieron la llegada de la Brigada 206, que en poco tiempo reconquista casi toda la ciudad, estableciendo de nuevo la autoridad del entonces débil gobierno republicano, aun cuando las mayor parte de la baterías siguen en poder de los sublevados en los días siguientes, "La Parajola", la más cercana a la ciudad, es tomada por estas fuerzas en una operación realizada por unos comandos de la brigada que se hacen con el control de la misma sin apenas resistencia por parte de los artilleros, que ante la falta incluso de armas ligeras se entregan sin oposición.

Tropas nacionales a bordo de uno de los buques que navegaban hacia Cartagena

Una vez conocida la toma de "La Parajola" las demás baterías inician contra ella un bombardeo continuado, sobre todo la Batería de Aguilones con la intención de su total destrucción y evitar con ello que esta pudiera intervenir impidiendo la llegada del convoy nacional a Cartagena en auxilio de los sublevados.

EL CAPITÁN DE LA BATERÍA; Antonio Martínez Pallares

Al mando de dicha Batería el día 7 de marzo se encontraba el Capitán Antonio Martínez Pallares.

Este militar profesional al empezar la guerra ocupaba el empleo de Sargento, pero debido a la escasez de mandos en el ejército republicano había alcanzado el empleo de oficial después de realizar un breve curso.

El Capitán Antonio Martínez Pallares, quizás sin quererlo, se convirtió en un protagonista fundamental en esta historia, él fue quien dio la orden de abrir fuego contra el *Castillo de Olite* muy a pesar suyo, y por esto fue fusilado al terminar la guerra, pero su negativa tampoco le hubiera servido para salvar su vida, pues tampoco le dejaron otra oportunidad, se puede decir que estaba en el lugar menos apropiado y en el momento más inoportuno.

Había nacido Martínez Pallares un 5 de marzo de 1904, por lo tanto cuando da la orden de disparar tenía 34 años recién cumplidos, era de La Raya un pueblo de las cercanías de Murcia.

Su aspecto físico era normal, de estatura baja, pelo castaño y con ojos azules. Algunas personas que lo conocieron lo describen como un hombre afable, incluso simpático y al que se le notaba su origen huertano y murciano.

Casado y al menos que sepamos padre de una niña, sus declaraciones en el sumario que se le instruyó al término de la guerra declaró no haber pertenecido a ningún partido político, aunque se reconoce comprometido con el gobierno legítimo de la República.

Promovido al empleo de Capitán por el gobierno de la República, su nombre figura en la relación de oficiales del Arma de Artillería en su escala profesional con el número 542 y con destino el 1-1-1938 en el ejército de Andalucía.

Se puede decir como resumen que los ascensos que obtuvo en

los años de la guerra fueron a Brigada por afección a la República, a Teniente por supresión de las categorías de suboficial y a capitán por antigüedad.

Permaneció interrumpidamente como capitán al mando de "La Parajola" hasta el final de la guerra.

Durante los sucesos acaecidos en Cartagena en marzo del 39, Martínez Pallares mantendrá una posición ambigua, esperando el desarrollo de los acontecimientos, su actitud no había sido distinta al del resto de sus compañeros de armas, obedeciendo las órdenes de su comandante en jefe, él también se había sublevado, comunicando a sus hombres que la guerra estaba a punto de terminar y era inminente la llegada de tropas nacionales por mar, ordenando no intervenir bajo ningún concepto y respetando la integridad de los barcos que fueran entrando al puerto de Cartagena.

Este era el plan previsto, pero esa misma tarde la batería fue tomada por la 206 Brigada, un rápido golpe de mano que sorprendió a los artilleros que al no poder defender esta posición, ya que carecían de armas ligeras adecuadas para ello, se pusieron a las órdenes de dicha Brigada Republicana.

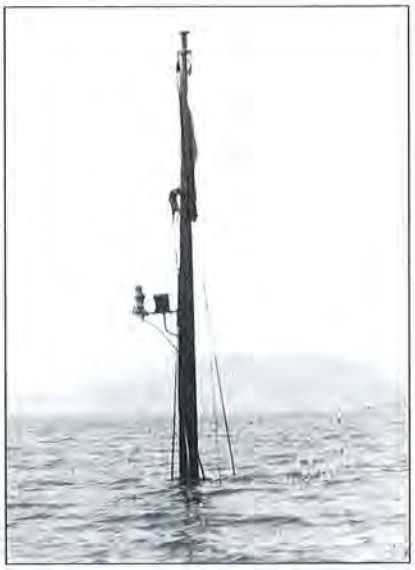
Se ordena de nuevo preparar y cargar la única pieza disponible, Martínez Pallares no quiere dar las órdenes para efectuar el disparo, pero el Capitán Guirao que manda las tropas de la 206, le insta para que dispare sobre el barco que cada vez está más cerca de entrar en el puerto, discuten airadamente e incluso este último desenfundando su pistola y poniéndola sobre la cabeza de Martínez Pallares le obliga para que dé las órdenes pertinentes, todo está preparado, no es un tiro difícil, la cercanía del barco lo hace un blanco fácil, desde los distintos heliógrafos se le advierte al barco que no continúe su rumbo que van a disparar, pero este ajeno a todo continua su marcha. Martínez Pallares finalmente ordena el disparo.

Un primer proyectil pasa por encima del barco cayendo sobre el agua a pocos metros, corrigiendo el tiro el propio apuntador de la pieza efectúa un segundo disparo que da de lleno en el barco, en este se producen luego otras explosiones, navega unos cuantos metros y empieza a hundirse rápidamente, en "La Parajola" se contempla toda esta tragedia, todos son conscientes de lo que está ocurriendo, el barco se hunde y con él arrastra a cientos de hombres, en algo inútil que no significará nada para el desarrollo de los acontecimientos finales de esta guerra.

Durante todo el día los servidores de la Batería ven cómo alrededor del barco hundido, miles de hombres intentan salvarse ganando a nado la cercana costa, se puede decir que en casi 70 años de actividad en las baterías, este fue el único disparo que se realizó contra un objetivo real con víctimas, las baterías tenían un poder disuasorio, pero la única vez en que se pudo demostrar cuál era su potencia esta quedó claramente demostrada al hundir de un solo cañonazo al *Castillo de Olite*.

Al día siguiente 8 de marzo Martínez Pallares continúa en su puesto, es de los pocos que todavía quedan en la batería, los integrantes de la Brigada al mando de Guirao se han trasladado a Cartagena y la mayoría de los artilleros han desertado huyendo de las represalias, pues a pesar de lo ocurrido eran conscientes que la guerra estaba ganada a favor de los nacionales, al final el único que pagó por su responsabilidad con su vida por este hecho fue el propio Martínez Pallares.

A la batería llegan numerosas personas con el ánimo de conocer al oficial que había hundido al barco "faccioso", es felicitado por una comisión del Socorro Rojo por su buena puntería, pero su destino estaba marcado con la estela del cañonazo, él también moriría a consecuencia del disparo, meses más tarde, una vez finalizada la guerra y tras un sumarísimo que lo condenó a morir fusilado por



Mástil del *Olite* sobresaliendo del agua en el lugar de su hundimiento. Foto Casau

Campana que se encontraba en el puente del *Olite* en el momento de su hundimiento, con el nombre original del buque

Cañón de campaña perteneciente al Grupo de Artillería 100/7 encontrado en los restos del *Castillo de Olite*. Museo Militar Regional. Cartagena

ser el máximo responsable del hundimiento del *Castillo de Olite* y de la muerte de más de 1200 hombres.

LOS EMBARCADOS

Cuando en la mañana del día 7 de marzo el *Castillo de Olite* enfiló la dársena del puerto de Cartagena, pocos de sus tripulantes podían imaginar lo que el destino les aguardaba minutos después, ajenos a su propia tragedia se sentían alegres e impacientes por desembarcar, la naturaleza de las tropas a bordo de este barco estaba formada por oficiales y tropas en su mayoría muy veteranas y que habían pasado por innumerables peligros pero hasta este momento conservaban lo más preciado, su vida.

Una de las dudas surgidas por los servidores de la batería antes del disparo era el reconocimiento de quiénes eran los que a bordo de ese buque venían hacia Cartagena, incluso se llegó a decir que se trataban de tropas no constituidas por españoles sino que eran italianos y tropas moras, pero en realidad se trataban en su inmensa mayoría de soldados gallegos.

Realmente es difícil poder establecer el número exacto de tropas embarcadas en cada barco, la desorganización debió ser la tónica general en la preparación de este operativo, teniendo en cuenta

Monumento a las víctimas del *Castillo de Olite* en Escombreras. Fotografía Archivo INCIS

UNIDADES Y TROPAS EMBARCADAS EN CASTELLÓN EN EL CASTILLO DE OLITE

Grupo		N.º personas
1	II y III Batallones de Infantería del Regimiento Zamora n.º 29, al mando de los Comandantes Víctor Martínez Morales y Fernando López Canti	1.128
2	Grupo de Artillería 100/7 con un total de 12 piezas ligeras mandadas por el Comandante Juan Judel y Peón, distribuidas en tres Baterías mandadas por los capitanes, José Virgili Quintanilla, Luis Moyano Prieto y Pelayo Pelayo Navarro	225
3	Un Cuerpo jurídico al mando del Coronel Antonio Martín de la Escalera	143
4	La Plana Mayor del 11 Regimiento de la División n.º 83, al mando del Teniente Coronel de Infantería José Hernández Artega	283
5	Un grupo de transmisiones	35
6	Tripulación del *Castillo de Olite*	39
7	Falange Naval	44
8	Otros oficiales y personal militar	56
9	Otras personas sin especificar	159
TOTAL DE EMBARCADOS A BORDO DEL *CASTILLO DE OLITE*		2.112

que lo prioritario era la rapidez sobre cualquier otro argumento incluida la seguridad de los que embarcaban.

El embarque empezó en la tarde del día 5 de un modo rápido y normal, las tropas embarcaban a medida que iban atracando los barcos, era tanta la premura que se recibió la orden urgentísima de salir tan pronto estuvieran dispuestos los barcos, sin esperar al embarque total de la División. A las 0 horas del día 6 partió el primer barco del puerto del Grao de Castellón hacia Cartagena, las fuerzas se distribuyeron en los distintos barcos, El *Castillo de Olite* tuvo que esperar a que se vaciara parte de la carga de sus bodegas, consistente en fardos de tablillas de madera para hacer cajas para naranjas, esta operación terminó sobre las 10 horas del día 6 de marzo, y enseguida comenzó el embarque de las tropas asignadas.

Sirva lo anteriormente expuesto como presentación de los que protagonizaron en primera persona los hechos que ahora comentamos, pero al margen de sus consideraciones personales, existen unas causas que conjuntamente hicieron posible aquella tragedia, causas evitables todas ellas, el presente artículo solo pretende ser un anticipo de lo que próximamente aparecerá publicado y que reflejará como causas que provocaron, primero el no poder desembarcar en Cartagena y segundo lugar el hundimiento del *Olite*.

1.- Error en la preparación y planteamiento del desembarco en Cartagena; cuando en una guerra de vencidos y vencedores estos últimos no pueden asumir ningún error porque todo aquello que haya influido en la victoria es considerado como acierto, el reconocimiento de la muerte inútil de 1500 hombres se intenta minimizar y olvidar, pero esto no es más que el resultado de una mala planificación con escasa información de lo que podía ocurrir.

No se valoraron los peligros que suponía mandar a unos millares de hombres a un desembarco en tales condiciones y sin las precauciones mínimas, todavía se tuvo suerte que el único barco hundido en aquellas circunstancias fuera el *Olite* solamente, el resumen de todo aquello puede estar en las declaraciones de un superviviente que declararía "nos mandaron a un matadero".

2.- Falta de información de lo que está ocurriendo realmente en la Base naval de Cartagena, pese a la insistencia de los sublevados de que el control de las defensas de la ciudad y de lo que era más importante de sus baterías de costa estaba garantizado, lo que después se demostró que era falso, le costó el hundimiento al *Olite*.

3.- El tiempo, se debía actuar con máxima urgencia, la sublevación fue débil y confusa desde el principio, necesitaba, por ello, ser reforzada inmediatamente, lo que provocó que el convoy fuera mal organizado, precipitadamente y sobre todo, que se fueran enviando hacia Cartagena, los vapores según se iban llenando de tropas, sin protección incluso sin radios, en peligro constante de ser atacados por aviones, submarinos y hasta por barcos de superficie, dado que navegaban frente a costas hostiles; y la Flota Republicana que, habiendo huido hacia Argelia, en cualquier momento podría haber dado rápidamente marcha atrás.

4.- Falta de comunicación, parece increíble que un barco navegue solo, sin radio y sin noticias hasta su trágico final, sin que nada ni nadie lo hubiera podido impedir.

5.- Disparidad de criterios a la hora de la organización y desarrollo de esta operación, mantenida por los mandos nacionales, en donde no se sabía bien quién daba las órdenes, e incluso muchas de estas fueron contradictorias o confusas entre el Cuartel General de Franco, el almirante Jefe de la fuerza de Bloqueo y el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, lo que provocó que la Orden de operaciones, fuera extremadamente confusa, breve y carente de precisión suficiente para evitar, como desgraciadamente ocurrió, que los buques se arriesgaran a acercase a Cartagena, no haciéndoles mención alguna de las baterías de costa.

Por tanto, la falta de instrucciones precisas con la que los barcos salieron a la mar fueron más que evidentes.

LIBRERÍA ENRIQUE ESCARABAJAL

Últimas novedades editoriales
Sección de Historia de Cartagena y libros de la Región.
Las firmas más importantes en artículos de escritorio y papelería
Una de las referencias en librería de Cartagena y la Región

C/ Mayor, 26 · 30201 Cartagena · Tel. 968 501 489 · e-mail: *escarabajal@mjv.servicom.es*

LLEGADA DEL FERROCARRIL A CARTAGENA

Jesús Rodríguez Rubio
Académico Numerario de Bellas Artes

Con este mismo título fue galardonado un trabajo del autor con el Primer Premio en el I Certamen Nacional sobre Historia de Cartagena celebrado en 1982. El tema sigue teniendo vigencia y para Cartagena es, sin duda, el hecho más importante de todo el siglo XIX.

El ferrocarril aparece en el reinado de Isabel II, en una España en donde subsisten múltiples vestigios de la articulación socioeconómica del Antiguo Régimen. Durante este periodo la vieja y nueva nobleza terrateniente, atrincherada en Madrid, será un grupo de presión sin posible contrapeso. Por otro lado las inversiones extranjeras, lejos de potenciar en la Península un desarrollo armónico de las diferentes fuentes de riqueza, acrecentaron los desequilibrios sectoriales ya existentes.

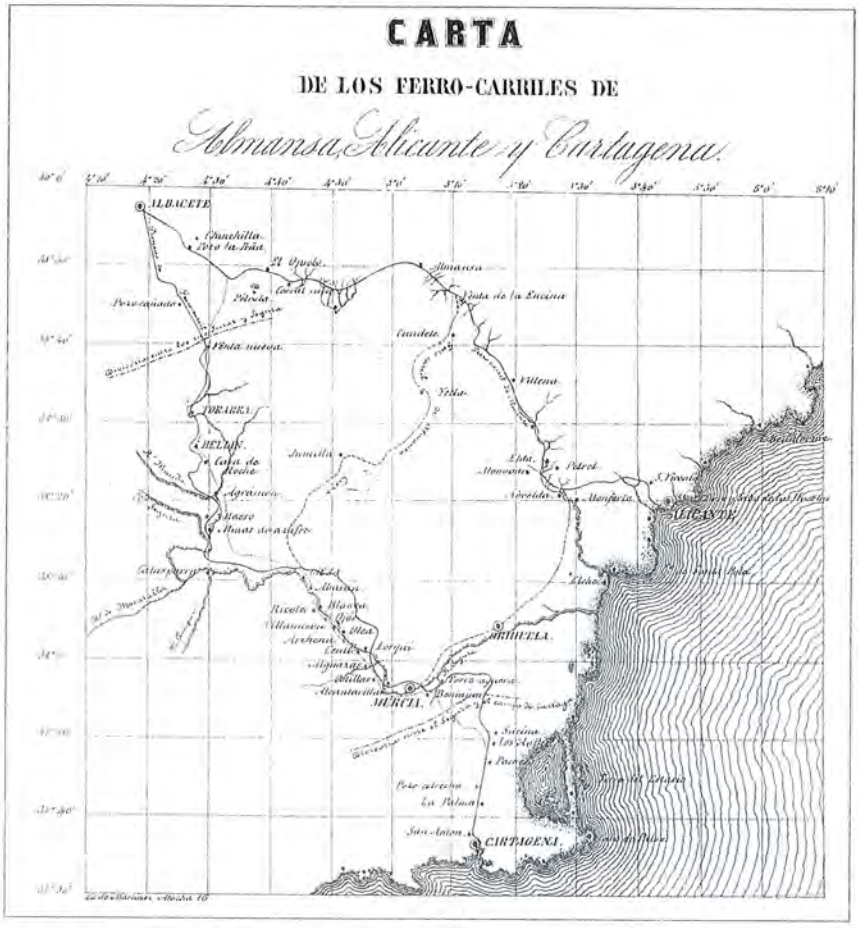
España se encontraba bajo los efectos de tres grandes acciones paralizadoras: la guerra peninsular, la pérdida progresiva de las colonias en América y la aguda crisis institucional que caracterizó el reinado de Fernando VII. Otros factores influyeron sin duda: una agricultura estancada, la penuria de capitales, el atraso técnico, la escasez de carbón y de materias primas,... Como resultado de todo ello una industrialización desfasada con el resto de Europa.

En este contexto no resulta difícil de explicar fenómenos tales como "la fiebre del ferrocarril" que, por cierto, capturó gran parte de la Hacienda Nacional.

Ciertamente cuando al comienzo del siglo XVIII se implantó en España un nuevo sistema de comunicaciones, basado en los anteriores, no se pensó en las futuras necesidades. La Guerra de la Independencia y su incidencia sobre caminos y puentes, sería decisiva para acrecentar el retraso. Así nos encontramos con que a mediados del siglo XIX la situación viaria española resultaba bastante más deficiente que en 1808.

En 1815 se crea en Cataluña la Compañía de Reales Diligencias

Acuarela de Quesada sobre la llegada del ferrocarril a Cartagena



Plano del ferrocarril Albacete-Alicante y Albacete-Cartagena. Fuente Almazán

que pronto vería completada su labor con la aparición de sociedades semejantes en el resto del país.

Durante el mandato de Bravo Murillo se crea el plan radial de carreteras, con seis grandes rutas nacionales en un intento de unir la capital con los puntos más importantes de la periferia.

PRIMEROS INTENTOS FERROVIARIOS

Con el invento de la máquina de vapor, que hizo posible la revolución industrial, aparece el invento de ferrocarril. La primera línea que entró en funcionamiento fue la inglesa de Stockton-Darlington en 1825. El primer ferrocarril español sería el de La Habana-Bejuca inaugurado el 19 de abril de 1837, con un recorrido de 27 kilómetros.

En junio de 1843 José María Roca i Roca solicitó la autorización para el tendido Barcelona-Mataró. Sería el primer ferrocarril de la Península.

Por Real Orden del 20 de agosto de 1844, se concede la línea Madrid-Aranjuez. El proyecto, declarado de "utilidad pública", preveía su ampliación hasta Cartagena. Importante es reseñar las normas, aprobadas en el mismo año, para la concesión, construcción y explotación de las líneas. Se fijó, entre otros detalles, el ancho de las vías en seis pies castellanos (aproximadamente 1,67 metros). Su superior medida al resto de Europa crearía serias dificultades de conexión con los demás ferrocarriles.

Las normativas iniciales pocas veces fueron respetadas. Los grandes negocios ferroviarios de Salamanca, denunciados como "el mayor escándalo financiero del siglo", fueron encubiertos por Bravo Murillo y Sartorius. No sería hasta la llegada al Gobierno de los progresistas, en 1855, cuando se pusieron solución a los graves problemas. Se dicta la Ley General de ferrocarriles, con la intención clara de que salieran de su secular aislamiento regiones como Asturias, Galicia, Extremadura y Murcia. Dos grandes compañías desarrollarían posteriormente todo el proyecto: la Compañía del Norte y la MZA (Madrid-Zaragoza-Alicante).

La MZA, que es la que nos interesa a nosotros, tiene su origen en la venta en julio de 1856, por J. de Salamanca del ferrocarril Madrid-Aranjuez-Almansa a los Rothschild y al grupo "Grand Central de France". La definitiva aprobación del proyecto de ferrocarril Albacete-Cartagena. Las obras realizadas posteriormente se basarían en los planos del ingeniero José Almazán.

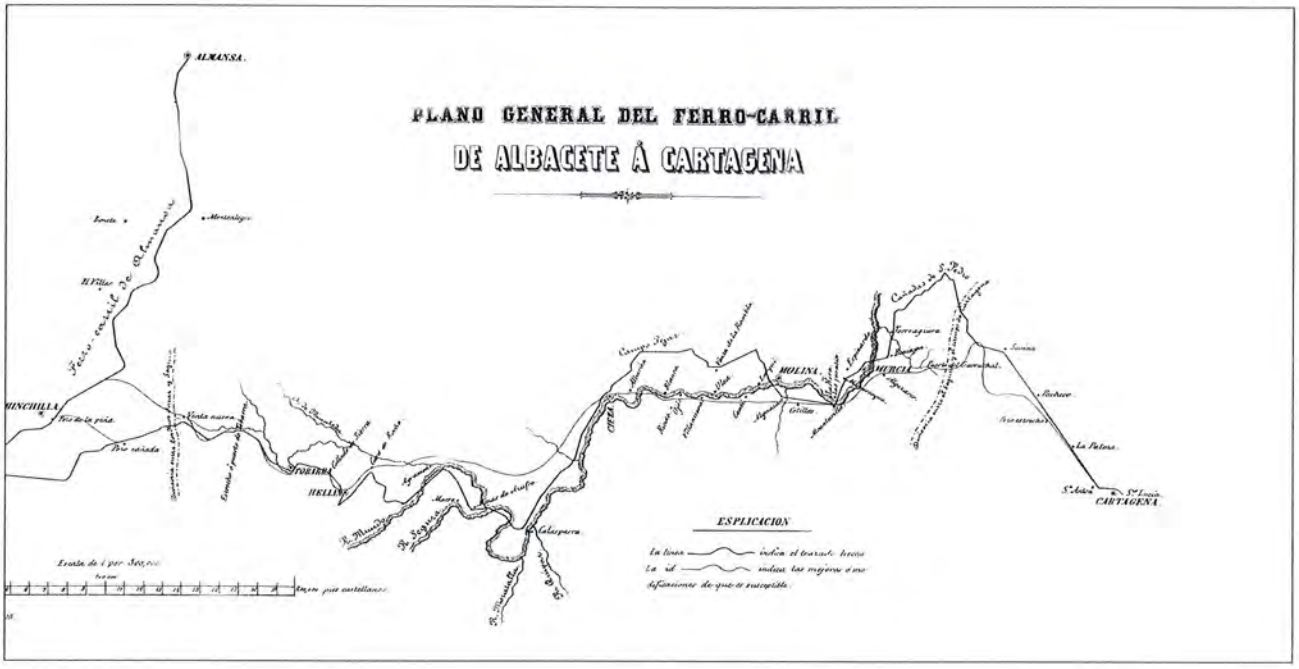
CIRILO MOLINA, ABANDERADO EN LA DEFENSA DEL FERROCARRIL

Un largo camino se abriría para conseguir el cumplimiento y construcción del ferrocarril a Cartagena. Las primeras gestiones se realizarían en 1857, por Miguel Cabanellas por aquel entonces Alcalde de Cartagena. Se nombró una comisión que contó con el apoyo incondicional de su presidente el Duque de la Unión de Cuba.

Con el nombramiento del Marqués de Corvera, julio de 1858, como Ministro de Fomento las ilusiones renacerían. Ante la petición expresada por los propietarios y labradores de la Región al ilustre hijo de Murcia, contestó con la promesa de defender el proyecto del ferrocarril.

Cirilo Molina y Cros, perteneciente a una de las familias más antiguas de Cartagena, con su grupo social de connotaciones políticas de librepensadores tomaría la cuestión del ferrocarril como bandera.

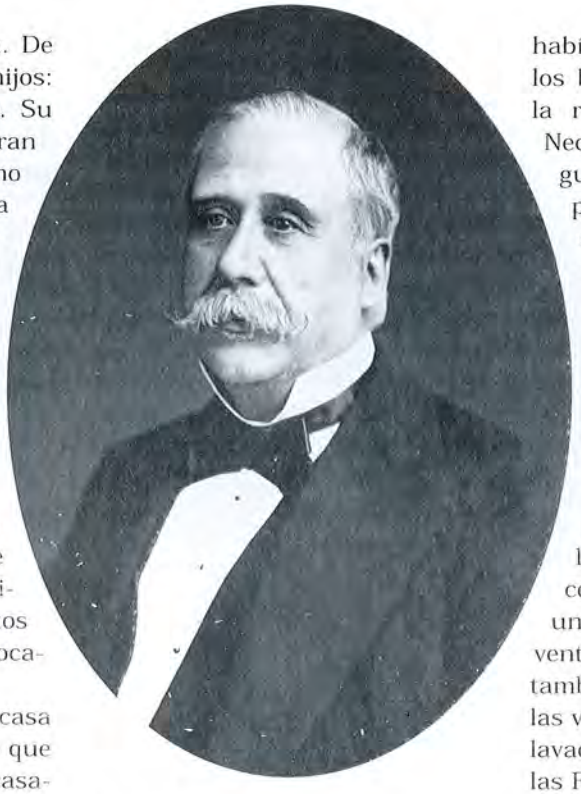
Estaba casado Cirilo con Librada Felipa Biale Valarino perteneciente a una de las familias



Trazado del ferrocarril Albacete-Cartagena. Fuente Almazán

más influyente de Cartagena. De su matrimonio nacerían dos hijos: María del Carmen y Alberto. Su figura es el arquetipo de la gran burguesía cartagenera y como tal unió a su gestión política diferentes empresas filantrópicas, como la Real Sociedad Económica de Amigos del País, la cual sacó de su apatía consiguiendo para ella el antiguo edificio de la Casa de Correos. El edificio, abandonado hacía años, fue reparado comenzando después a reunir en su seno a diferentes comisiones que darían como resultado la participación en grandes proyectos como por ejemplo el del ferrocarril.

En 1871, compra Cirilo la casa del Marqués de Pinares, a la que anexiona otras, creando su casa-palacio. Actualmente este edificio se ha dedicado a Museo de Semana Santa con la equivocada denominación de casa-palacio de la viuda de Molina, cuando en realidad su verdadera denominación tendría que ser "Casa-palacio de Cirilo Molina", ya que fue realmente el que lo reformó y engrandeció. En esta casa-palacio falleció a consecuencia de diversas enfermedades agravadas con una pulmonía el 29 de marzo de 1904.



Cirilo Molina, político, alcalde de Cartagena y principal impulsor del ferrocarril a Cartagena

Cirilo milita en las filas del partido liberal, siendo Alcalde de Cartagena durante el bienio 1877-79. Su actuación al frente de la Alcaldía iría encaminada sobre todo a las obras públicas. Cartagena había quedado casi destruida por los bombardeos sufridos durante la reciente revolución cantonal. Necesario era seguir, con los exiguos fondos municipales, la política reconstructora iniciada por Jaime Bosch. Para ello se ordena el empedrado de las calles, la reparación de los caminos vecinales, la urbanización de la plaza de la Merced.

La Ciudad tenía tradicionalmente una gran deficiencia en los abastecimientos, para subsanarlos se crearon los mataderos de ganado de cerda y cabritos, se construyó una lonja y un mercado para la venta de verduras, se construyen también casetas para la venta en las vías públicas. Se construye un lavadero público en la Glorieta de las Flores y se replantan los jardines.

Por otro lado es importante reseñar el impulso que recibieron las obras de acondicionamiento del puerto de Cartagena. La gran asignatura pendiente de Cirilo fue sin duda la solución del problema de abastecimiento de aguas a la Ciudad. Sus gestiones fueron incesantes e infructuosas, siendo una de las mayores contrariedades de su vida política. Consiguió

TELEGRAFÍA ELÉCTRICA.

ESTACION DE

DESPACHO TELEGRAFICO.

Cartagena de de 186

Depositado con el num. en á las horas minutos.

Trasmitido por á las horas minutos.

Recibido en Madrid á las 2 horas 20 minutos.

Comunicado con el núm. 21779 á las 2 horas 35 minutos.

Cirilo Molina

El puesto de Cartagena entusiasmado y lleno de júbilo tributo a su digno representante la expresión mas sincera de su gratitud y afecto = Pico =

Madrid 30 Junio 1881

El Gefe Esta.

Juan Martín Zapata

Telegrama de agradecimiento de las autoridades de Cartagena por la aprobación del Proyecto

GOBIERNO DE LA PROVINCIA.

MURCIA.

Por parte telegráfico espedido hoy á las 5 y minutos de la tarde, el Excmo. Sr. Marqués de Corvera me participa que ha sido aprobado por el Congreso el proyecto de ley sobre el Ferro-carril de Albacete á Cartagena.

Lo que se anuncia al público para su conocimiento.

Murcia 3 de Mayo de 1859.

El Gobernador,

Pedro de Victoria y Ahumada.

Anuncio público de la aprobación de la Ley sobre el ferrocarril Albacete-Cartagena

solamente que se hiciera un proyecto para la traída de aguas dulces desde la Sierra de Carrascoy.

Uno de sus mayores éxitos fue la apertura de la calle Gisbert, como prolongación de la calle de la Caridad hasta la explanada contigua a la Muralla del Mar. Los planos del proyecto fueron aprobados definitivamente en febrero de 1878. Sería sin duda una importante vía abierta hacia el mar que beneficiaría considerablemente a la Ciudad.

Durante su mandato se realizaría el plano de la Ciudad y gracias a su amistad con Jacinto Martínez y Martí se solucionaría definitivamente el grave problema de los enterramientos, con la creación del Cementerio de Nuestra Señora de los Remedios. Nombre que se puso en recuerdo de la mujer del Dr. Martí, que cedió gratuitamente los terrenos parte de la hacienda denominada de "San Juan".

Como se puede apreciar la gestión de Cirilo Molina frente al Ayuntamiento de Cartagena resulta realmente positivo. No solo resolvió algunos importantes problemas, dejó planteada la solución de muchísimos más. Cartagena agradecida le dedicó dos calles.

EL PROYECTO TÉCNICO DEL INGENIERO ALMAZÁN

Por Real Orden del 15 de agosto de 1851, se encargó a José Almazán la revisión del proyecto de la línea de ferrocarril Aranjuez-Albacete-Cartagena. Este realiza una Memoria con un profundo estudio dividido en treinta y cuatro apartados, en los cuales se trata con minuciosidad todos los problemas del trazado de la línea férrea.

En el estudio se unen los datos históricos, geográficos, sociales y económicos, partiendo de la gran dificultad que supone el no existir planos topográficos detallados con una mínima rigidez científica.

Comienza haciendo una descripción del terreno, indicando que las ciudades de Tobarra,

Hellín y Cieza eran los únicos núcleos de población importantes desde Albacete a Murcia. Al salir de Albacete comenzaban las primeras dificultades con la Sierra de Chinchilla y sus puertos del Purgatorio, alto de Blanquizares y el estrecho de Tobarra. Se encontró con desniveles de hasta 873 metros que hacían necesario un profundo estudio. Después del agradable campo de Tobarra, se encontró con una zona desértica antes de llegar a Hellín, para continuar con ramblas y terrenos pedregosos y áridos.

En cuanto al factor importantísimo del clima, indicaba que este cambiaba radicalmente desde Tobarra con la aparición de afluentes de río en una zona lozana y floreciente hasta el río Mundo. Realiza un profundo estudio de los valles del Mundo y del Segura, con los afluentes Alárate, Argos y Quipar. El Guadalentín completa un panorama hidrográfico que en poco se parece al actual. La unión del Mundo y del Segura son especialmente estudiados por la importancia de la riqueza agrícola creada. Se llega incluso a indicar el precio de los terrenos en los diferentes términos. Cita por su importancia los pueblos de Archena, Fortuna, Alhama, Mula y Lorca. El estudio de Murcia y de su huerta se realiza con detenimiento, no en vano el factor agrícola tendría gran importancia para el proyecto.

Al llegar a Cartagena, cita el suave declive que conduce hasta el Mar Menor. El estudio del proyecto termina en Cartagena, resaltando la importancia de su puerto desde Escipión, la reorganización en 1719 de su Armada por Patiño y en 1746 por Juan José Navarro, la forma y excepcional situación de su puerto, su Real Arsenal, y todos los demás factores que lo habían hecho el puerto más importante del Mediterráneo.

En un siguiente apartado estudiaba la minería de Cartagena, su riqueza en plomo, plata, cobre y azufre, fundamentales para la explotación del ferrocarril. Las tablas que acompañan están primorosamente realizadas.

Completa el estudio primario con tablas de habitantes y riqueza imponible de las poblaciones. El total de habitantes ascendía a 353538, con una riqueza imponible de más de 51 millones de reales.

En las posibilidades de la línea necesariamente había que hacer referencia a la geología del terreno: las llanuras terciarias de Hellín y Tobarra; el posterior terreno cretáceo, los terrenos triásicos y jurásicos de los valles del Mundo y Segura, la caliza metamórfica de Cieza, las planicies de traquitas y basaltos y los últimos suelos de gran dureza.

El trazado tenía necesariamente que ajustarse lo más posible al cauce del río Mundo hasta llegar al Valle del Segura. Anteriormente Rafael Mancha había relacionado la posición especial de Murcia como punto natural de confluencia de grandes vías. Para él su huerta podría venir a ser depósito y núcleo del comercio de todo el SE de España.

Para pasar de Murcia a Cartagena el ferrocarril tenía que atravesar la Sierra de Carrascoy, que se inclina a Levante. Las cañadas de San Pedro ofrecían fácil acceso a la línea. Posteriormente el paso por los pueblos de Sucina, Balsicas, Pacheco, Pozo Estrecho y La Palma no encontraban mayores dificultades.

TABLA 10

PRESUPUESTO POR SECCIONES DEL FERROCARRIL A CARTAGENA

	1.ª SECCION. — Rs. vn.	2.ª SECCION. — Rs. vn.	3.ª SECCION. — Rs. vn.	4.ª SECCION. — Rs. vn.	TOTAL. — Rs. vn.
Expropiacion	198.376,000	286.037,000	706.837,000	519.660,000	1.710.930,000
Esplanacion	3.858.515,682	12.087.233,315	8.311.682,116	10.117.399,488	34.374.830,661
Obras de fábrica	1.275.957,680	12.101.476,970	10.292.944,380	7.118.966,210	30.787.344,510
Via y apartaderos	11.539.283,010	11.973.211,470	8.662.497,960	11.503.283,010	43.678.275,450
Telégrafos y aparatos ópticos	195.000,000	201.000,000	147.000,000	195.228,000	741.228,000
Estaciones y casillas	2.486.000,000	1.068.000,000	2.360.000,000	3.046.000,000	8.960.000,000
	19.553.132,372	37.722.938,683	30.480.951,186	32.495.536,708	130.252.578,651
Material móvil de explotacion					11.607.400,000
Administracion y Direccion					»
Intereses de los capitales si se hace por empresa					»
Importe del ferro-carril					131.859.978,651

Fuente: ALMAZAN, José de; Op. Cit. Pág. 159

Como datos generales da las siguientes cifras:

TABLA 11

RESUMEN GENERAL DEL PRESUPUESTO

	IMPORTE. — Rs. vn.
Expropiacion	1.710.930
Esplanacion	34.374.830,661
Obras de fábrica	30.787.344,510
Via	43.678.275,450
Estaciones y casillas de guardas	8.960.000
Material móvil de explotacion	14.607.400
Telégrafo y aparatos ópticos para señales	741.228
Administracion y direccion	»
Intereses de los capitales invertidos si se hace por empresa	»
Total	131.859.978,651

Fuente: ALMAZAN, José de; Op. Cit. Pág. 160

Resumen de Presupuestos generales sobre las obras del ferrocarril Albacete Cartagena

TABLA 8

	IMPORTE. — Rs. vn.
Estarios de primer órden en Albacete (1)	1.500.000
Idem de segunda en Tobarra	160.000
Idem íd. en Hellín	200.000
Idem íd. en Cieza	200.000
Idem de primera en Murcia	1.500.000
Idem íd. íd. en Cartagena	2.000.000
Treinta íd. de tercer órden distribuidas en diferentes puntos de la línea á 70.000 rs. una	2.100.000
Importe el presupuesto de las Estaciones (2)	7.360.000
Cien casillas de peones camineros á 16.000 rs.	1.600.000
Total	8.960.000

(1) Las estaciones estadísticas, para las poblaciones marcadas arriba, pueden y se construirán por la mitad á menos coste con parageros comunes de las obras de fábrica, y se irán construyendo aquellas donde se vaya haciendo preciso.

(2) En las estaciones de Albacete, Hellín, Cieza y Murcia se supone la existencia de pequeños talleres de reparacion, y en Cartagena un taller de primer órden de grandes reparaciones.

Fuente: ALMAZAN, José de; Op. Cit. Pág. 157

Hace en los presupuestos incapié en la necesidad de situar los grandes estaciones en Murcia y Cartagena, aparte de la de Albacete. Estaciones, con talleres de reparación, de primer órden dada la importancia de ambas ciudades.

Presupuesto de estaciones y casillas de peones camineros en el tramo de ferrocarril Albacete- Cartagena

La primitiva estación de ferrocarril de Cartagena durante salida de Amadeo de Saboya hacia Madrid (Enero 1871) . La Ilustración Española y Americana

Realizó Almazán diferentes tablas con presupuestos de explanaciones, desmontes y terraplenes que ascendían a más de 34 millones de reales de vellón.

Divide Almazán el trayecto de la línea en secciones. La primera desde Albacete hasta Hellín; la segunda desde Hellín a Cieza, que es la que presentaba mayores dificultades por su terreno; la tercera desde Cieza a Murcia, con parajes en general llanos y desahogados y una cuarta sección con el problema de la Sierra de Carrascoy, que había que atravesar si se quería pasar por Murcia.

En cuanto al tráfico de mercancías y viajeros calcula el mismo en 257 toneladas diarias y 602 personas. De Murcia a Cartagena 645 viajeros y 139 toneladas.

Los gastos de explotación, aunque múltiples y varios, dependían de los gastos generales de conservación del camino, de reparación de vías, de tracción y otros de diversa índole. Ascendían a más de 11 millones de reales de vellón. Un estudio pormenorizado alcanza unos ingresos totales de más de 18 millones.

Por otro lado, contempló el precio medio de cada kilómetro de vía que ascendía a unos 160000 reales y el precio total de las estaciones a realizar de unos 9 millones.

La cantidad total de la obra suponía un esfuerzo imposible para la Hacienda Pública que necesariamente tenía que recurrir al capital privado.

El proyecto se completaba con planos de detalle minuciosamente estudiados.

APROBACIÓN DEL PROYECTO DE ALMAZÁN

Presentado el proyecto a la "Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos", se aprobó por Real Orden de 6 de junio de 1856. Presentado posteriormente a las Cortes quedó convertido el Ley el 20 de mayo de 1859.

Las obras, que salieron a subasta el 8 de noviembre de 1859, fueron adjudicadas a José de Salamanca que posteriormente cedió a la Compañía de Madrid a Zaragoza y Alicante (M.Z.A.). El apoyo del Marqués de Corvera sería decisivo en esta aprobación.

TENDIDO DE LA LÍNEA FÉRREA. PROBLEMAS PLANTEADOS

En un principio se siguieron las condiciones puestas en la concesión de la obra iniciándose las mismas el 27 de enero de 1860. Pronto las obras quedarían paralizadas por el enfrentamiento de los intereses de la Compañía con el Gobierno. Diferentes Reales Órdenes se fueron dictando para que se continuaran las tareas, sin respuesta por parte de la Compañía. Sorpresivamente en mayo de 1861 esta última elevó un escrito al Gobierno disculpándose de los retrasos y proponiendo otro itinerario que a partir de Almansa llegara hasta Alicante, con un ramal secundario a Murcia y Cartagena.

Para defender la postura de Cartagena y Murcia se creó todo un movimiento ciudadano. Se llegó incluso a crear un periódico: *El Eco de Cartagena*. Era necesario defender el porvenir del campo, de

la industria, de la minería, del comercio marítimo, pero sobre todo era prioritaria la rápida unión de Cartagena con la capital de la Nación.

El puerto de Cartagena era vital para la defensa de las costas mediterráneas, el ferrocarril pasó a ser para el Gobierno más un asunto estratégico que comercial. El Ministerio de Marina influiría decisivamente en este asunto. Una Comisión provincial, creada al efecto, realizaría gestiones en Madrid creando un ambiente propicio para defender la tesis murciana y el rápido cumplimiento de la Ley. Un amplio estudio fue entregado a Isabel II.

El Ministro de Marina, Marqués de Sierra Bullones, se trasladó a Cartagena para estudiar "in situ" el problema estratégico. Su informe sería definitivo para el Gobierno. Mientras tanto Cirilo Molina tenía, como representante cartagenero, un enfrentamiento dialéctico con el Presidente del Consejo de Ministros Leopoldo O´Donnell en Madrid. Este duro enfrentamiento fue recogido por toda la prensa nacional y sus argumentos a favor de una línea directa a Cartagena serían decisivos para el Presidente.

La respuesta definitiva no tardaría en llegar con el acuerdo del Consejo de Ministros y la posterior Real Orden obligando a la Compañía a la realización de una línea directa de Madrid a Cartagena.

IMPACTO DE LA APROBACIÓN DE LA LÍNEA DIRECTA EN LA CAPITAL DEPARTAMENTAL

La noticia del triunfo fue pronto pública en Cartagena. Los agradecimientos no se harían esperar. Así el farmacéutico Picó ponía el siguiente telegrama a Cirilo Molina: "El pueblo de Cartagena entusiasmado y lleno de júbilo tributa a su digno representante la expresión más sincera de su gratitud y afecto". Era el 30 de junio de 1861.

Al día siguiente se mandaba una carta, firmada por las personalidades más relevantes de Cartagena, expresando la gratitud del pueblo. Cirilo Molina había respondido "fiel y dignamente al encargo que se le había confiado". El Alcalde de Cartagena cursaba el mismo día 30 de junio el agradecimiento al Gobierno por la línea directa.

La Real Orden de 8 de julio de 1861, firmada por Corvera, especificaba que la Reina de acuerdo con el Consejo de Ministros, ordenaba que no a lugar a la variación propuesta por la Compañía. Se obligaba a cumplir con el recorrido directo a Cartagena.

CONCLUSIONES

El triunfo de la razón política y sobre todo militar primaría sobre cualquier otro interés.

La Compañía intentaría de nuevo el cambio de recorrido, siendo defendida de nuevo la postura del Gobierno por Sagasta.

La línea ferroviaria, sin concluir, fue inaugurada en su visita a Cartagena por la Reina Isabel II que comenzó el 21 de octubre de 1862. Durante los cuatro días que permaneció en nuestra Ciudad en compañía de la Real Familia, visitó todos los lugares y centros locales dejando en todas partes un reconocimiento de gratitud y afecto. Curioso es reseñar que fue precisamente en la casa-palacio de Cirilo Molina, que tanto había tenido que ver con la llegada del ferrocarril, en donde se alojaron las altas personalidades del séquito real, ya que la Reina y su familia pernoctaron en el Palacio de Capitanía que fue reformado sobre todo en el mobiliario para tal visita.

La situación actual de la línea ferroviaria a Cartagena está pasando por momentos parecidos a los de 1861. Desgraciadamente no se han sabido defender los intereses de la Región y el AVE seguirá, al parecer, una línea secundaria desde la de Alicante a Murcia y Cartagena.

La librería con más sabor de Cartagena

Su trastienda fue lugar de escritores y tertulia. En ella nació la colección Armarjal.

Búsqueda bibliográfica de cualquier obra y en especial los temas cartageneros.

C/ San Francisco, 7
Tel. y Fax: 968 501 891 · *e-mail: a-fidel@teleline.es*

ISAAC PERAL

UN HOMBRE QUE SE ADELANTÓ A SU TIEMPO

Agustín Ramón Rodríguez González
Doctor en Historia

El 1 de junio de 1851 nacía en Cartagena un niño, al que se impuso el nombre de Isaac, hijo de un modesto condestable de la Armada, Don Juan Manuel Peral y de Doña Isabel Caballero. Isaac era el segundo de tres hijos varones, y los muy limitados recursos de la familia sólo podían sufragar la carrera naval del hijo mayor, Pedro, pero la decisión del niño se impuso a todos los avatares, consiguiendo, no sin los obvios sacrificios familiares, que tanto él como el pequeño, Manuel, siguieran los pasos del primogénito.

Bien mereció la pena el sacrificio, pues los tres hermanos tuvieron muy destacadas carreras en la Armada. El mayor, Pedro, destacó pronto, ganándose la consideración de Benemérito de la Patria, la Medalla por la defensa de La Carraca en la "Cantonal", y sendas Cruces Rojas del Mérito Naval y Militar por sus servicios en la primera guerra de Cuba, aparte del grado de Comandante. Pero pronto destacó por su actividad científica, con su *Tratado de Álgebra* de 1884, declarado texto oficial, y su puesto como profesor en la Escuela Naval. Tras obtener el título de Ingeniero Hidrográfico fue jefe de la Comisión Hidrográfica de las Antillas, correspondiéndole entre otras importantes misiones, la de investigar las causas del hundimiento del *Maine*, en la que dejó claro que los españoles no tenían nada que ver con el desgraciado incidente, y poco después, terminada la guerra, la dolorosa pero imprescindible tarea de realizar la liquidación y traspaso de todo el material de La Habana a los americanos, encargo que mereció una nueva Cruz del Mérito Naval y el agradecimiento oficial de los EE.UU. al entonces Capitán de Fragata por su labor. Pero poco pudo disfrutar de lo conseguido, pues en 1902 bajaba prematuramente a la tumba, siguiendo el trágico destino de sus hermanos.

En cuanto al pequeño, Manuel, aunque sin las aficiones científicas de los dos mayores, destacó como oficial al mando de un cañonero en Filipinas, obteniendo varias Cruces Rojas del Mérito Naval y una del Militar. Su cañonero, el *Leyte*, fue apresado alevosamente por la escuadra de Dewey cuando arbolaba bandera de parlamento y trataba de salvar unas barcazas llenas de refugiados. Vuelto a España, falleció en 1900.

Pero debemos volver a nuestro protagonista, que sólo a fuerza de voluntad consiguió ingresar en el entonces Colegio Naval, alcanzando el grado de guardiamarina en 1866. En los años siguientes

navegó hasta Filipinas por la dura ruta de Buena Esperanza, y participó en actos como la venida a España del rey Amadeo I, formando entonces, parte de la guardia de honor que recibió al rey a bordo de la *Numancia*. En enero de 1872, tras superar las duras pruebas de mar y los no menos exigentes estudios, Peral consiguió el grado de alférez de navío, habiendo subido desde el décimo lugar de su promoción en el Colegio Naval, al cuarto como oficial. Resulta significativo que destacara en Álgebra, Geometría, Trigonometría, Cosmografía, Navegación, Física y Artillería, y que se limitara a aprobar en Ordenanzas, Natación y Gimnasia, aunque con un "muy bueno" en Esgrima, lo que hace suponer que el joven suplía con arrojo su escaso vigor físico.

Pronto pasó a Cuba, en plena insurrección, como segundo comandante del cañonero *Dardo*, distinguiéndose al mando de su trozo de desembarco en varias acciones lo que le valió una Cruz Roja del Mérito Naval, recompensa que bien hubiera podido ser reiterada. Poco después, y ya repatriado, embarcó en la goleta *Sirena*, también como segundo comandante de un buque que se distinguió en diversos bombardeos de posiciones carlistas, con gran riesgo personal de Peral, al que se le volvió a regatear una recompensa.

Su interés por la ciencia y técnica, ya mostrado desde sus inicios, le valieron a continuación el puesto de profesor de guardiamarinas en las fragatas *Blanca* y *Numancia*, mereciendo una felicitación por su labor de Real Orden. Todo aquello le llevó a solicitar y obtener su ingreso en la Academia de Ampliación de Estudios de la Armada, a la sazón dependiente del Observatorio Astronómico de Cádiz. En ese mismo año contrajo matrimonio con Doña Carmen Cencio, hija de un prestigioso médico de la Armada, Don Antonio Cencio, que se había destacado en la Escuadra del Pacífico al mando de Méndez Núñez.

Isaac Peral y su familia

A sus estudios añade la redacción de una obra, *Hipótesis sobre la teoría de los huracanes*, que mereció las felicitaciones del director de la Academia y la concesión de una Cruz blanca del Mérito Naval, pero que quedó inédita debido a los excesivos escrúpulos y perfeccionismo de su autor. A esta obra hay que unir otra sobre la Luna en sus aspectos astronómicos, geográficos y meteorológicos también inédita. Otras dos posteriores, sin embargo, vieron la luz como libros de texto oficiales para el ingreso en la Escuela Naval, su *Álgebra* y sus *Elementos de Geometría* aprobados respectivamente en 1886 y 1890.

En enero de 1881, y a petición propia, pasa a Filipinas, dándosele entre otros destinos, el mando del cañonero *Caviteño*, en operaciones por la siempre indómita Mindanao, siendo repatriado en diciembre de 1882 por enfermo.

Apenas reintegrado al hogar, es nombrado profesor de Física, Química e Idioma alemán en la Academia de Ampliación, en reconocimiento a sus evidentes capacidad y conocimientos. Allí coincidirá con algunos de los más jóvenes y brillantes oficiales de la Armada, especialmente con don José Luis Díez, un experto en la por entonces naciente electricidad, lo que le llevó a presidir la delegación española al Congreso Internacional de Viena y recibir allí la recompensa de una Cruz de Hierro por sus méritos, con don José Castellote, ingeniero de la Armada y encargado de la cátedra de Arquitectura Naval de la Academia de Ampliación, y de don Joaquín Ariza, experto en torpedos, por entonces un arma casi recién nacida. Aquel ambiente de estudio e investigación será el más propicio para que Peral conciba y lleve a cabo su obra.

EL NACIMIENTO DEL SUBMARINO

De 1884 son las primeras anotaciones de Peral sobre un proyecto de buque sumergible, de momento tales investigaciones quedarán como algo personal y privado. Pero al año siguiente, tales proyectos salieron a la luz ante la grave crisis surgida con el

Oficiales de la dotación del submarino *Peral*

Imperio Alemán por la posesión de las islas Carolinas. Ante la amenaza de guerra, y por desgracia, España sólo dispone de los ya obsoletos y desgastados buques del reinado de Isabel II.

El peligro de que los buques alemanes ataquen nuestras costas es muy real y Peral hace público su proyecto, que pretende constituir una fuerza submarina capaz de disuadir y si llega el caso, rechazar a un enemigo superior. Aunque la crisis tuvo una favorable solución por la mediación del Papa, el interés nacional por el proyecto estaba ya asegurado, sobre todo por el hecho de que varios países estaban intentando conseguir la nueva arma, aunque sin éxito, y en España se recordaban los meritorios prototipos de Monturiol y Cosme García.

Sin embargo, la prematura muerte de Alfonso XII, el acuerdo entre liberales y conservadores conocido como el "Pacto de El Pardo" y los cambios políticos subsiguientes supusieron un cierto retraso. A esto se añadieron las inevitables pruebas e informes preliminares de los órganos técnicos de la Armada, pero al fin, el 27 de abril de 1887, fue aprobada la construcción de un primer prototipo, gracias en buena medida al apoyo e interés de la Reina Regente, Doña María Cristina de Habsburgo-Lorena y siendo Sagasta jefe del gobierno y el almirante don Rafael Rodríguez Arias el Ministro de Marina.

Rodríguez Arias acaba de ver aprobada por las Cortes, el 12 de enero de aquel año, su Ley de Construcciones Navales que iba a suponer todo un hito, pues no sólo se proponía reconstruir la escuadra, tarea ya inaplazable, sino que pretendía que dicho esfuerzo redundara en beneficio de la economía nacional, al nacionalizar en todo lo posible las construcciones, lo que serviría al crecimiento y adelanto de industria española. Y, curiosamente, el submarino de Peral fue el primer buque cuya construcción se autorizó.

Tras un viaje por toda Europa buscando los materiales de alta tecnología necesarios para el sumergible y que aún no se fabricaban en España, las obras del submarino empezaron en el Arsenal de La Carraca el 7 de octubre de 1887, dirigiendo Peral la construcción mientras continuaba con sus clases en la Academia. Da una buena idea del reto que suponía la obra el que hacía sólo dos años que se había construido en España el primer buque de algún tamaño de casco de hierro, el por otra parte modesto crucero *Infanta Isabel* y en la misma Carraca.

Superando toda clase de dificultades, y ante una creciente expectación nacional e internacional, el submarino fue botado con todo éxito el 8 de septiembre de 1888, lo que entonces era un récord de rapidez para nuestros astilleros. Las obras continuaron a tal ritmo que ya el 19 de diciembre de aquel año pudo Peral presentar su proyecto de pruebas del buque, comenzando éstas el 6 de marzo de 1889.

LAS PRUEBAS Y EL ÉXITO

Peral había diseñado un submarino que contaba con casco

metálico y de excelente diseño para conseguir la mayor velocidad posible en inmersión, con una adecuada propulsión eléctrica para inmersión, periscopio, aparatos de renovación del aire interior, y armamento torpedero. De hecho fue el primer modelo en reunir todas estas características, que no se reunieron en ninguno de los prototipos extranjeros anteriores y en pocos de los posteriores por más de una década. En concreto, fue el primero en montar tubos lanzatorpedos y el primero en disponer de una adecuada propulsión eléctrica. Sólo le faltaba añadir los motores de explosión para navegación en superficie y que permitían de paso recargar las baterías en el mar, para lograr el submarino moderno. Pero justamente por entonces los técnicos alemanes Daimler y Benz estaban desarrollándolo, y hubiera sido mucho pedir que sus primeros y poco potentes modelos hubieran estado disponibles para Peral y su proyecto. Tampoco era algo que Peral hubiera podido incorporar a su buque sin demasiados problemas, de haber tenido tiempo y ocasión, y además parece claro que pensó en la idea.

Pero todo esto eran sólo esperanzas hasta que las exhaustivas pruebas no lo demostraron taxativamente. Durante ellas el submarino navegó más de 230 millas náuticas no sólo en la bahía de Cádiz, sino en mar abierto (algo a lo que no se atrevieron muchos de sus competidores) realizando inmersiones estáticas y dinámicas y disparando, por primera vez en la historia, torpedos desde un sumergible. Y además, sin incidentes dignos de mención, lo que le hacía un buque sorprendentemente fiable en el caso de un primer prototipo y más en el caso de un sumergible. Era cierto que su afinado casco era poco estable en superficie con mar de través, pero por eso mismo se convirtió en el submarino de mayor velocidad en inmersión durante mucho tiempo, superior incluso a los primeros modelos de serie de las marinas estadounidense y británica de comienzos del siglo XX. También es cierto que su autonomía era limitada, pues debía regresar a su base para recargar baterías, pero ya se ha señalado cómo esta cuestión, la de la propulsión mixta superficie/inmersión, era algo a resolver en el futuro.

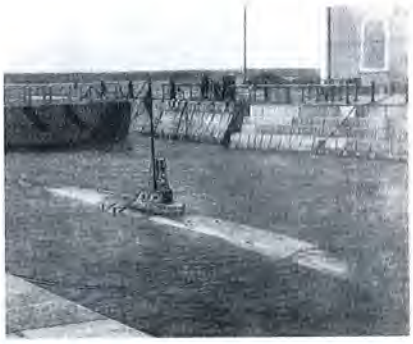
Finalizada esta primera fase de pruebas, la Armada encargó a una Junta Técnica la inspección de las que serían definitivas, en las que pese a todos los temores y reticencias, el éxito vino a confirmarse. Especial relieve tuvo la del 13 de junio de 1890, en la que el submarino navegó sumergido durante una hora en mar abierto a diez metros de profundidad, emergiendo exactamente en el punto y con el rumbo previstos.

Alguna mayor polémica hubo en las de combate simulado entre el submarino y el crucero *Cristóbal Colón* donde embarcó la Junta. En las diurnas se argumentó que los ataques del sumergible habían fracasado al divisarse desde el crucero a 900 metros el periscopio del submarino, distancia que superaba el alcance máximo eficaz de los torpedos de entonces. La verdad era que las condiciones habían sido poco realistas, con un día claro y mar llana, mientras la dotación vigilaba en todas direcciones la superficie del mar, algo que difícilmente se repetiría en condiciones reales y más, si como disponía el supuesto, el crucero estaba bombardeando Cádiz. Además, en la época se carecía de armamento antisubmarino de cualquier clase, por lo que, incluso de avistar el periscopio, al crucero sólo le quedaba la posibilidad de la huida o de batir con su artillería la zona del periscopio, con resultados previsiblemente nulos. Pero en la nocturna no hubo lugar a dudas, pues el submarino con la torreta fuera del agua (en una efectiva táctica luego seguida por los alemanes en la Segunda Guerra Mundial) se acercó y "disparó" varias veces contra el crucero sus torpedos a menos de 200 metros sin ser divisado.

Estaba claro que aquello era el éxito definitivo y la seguridad de

Botadura del submarino *Peral*.
Fotografía Museo Naval Madrid

Pruebas de inmersión en dique.
Fotografía. Museo Naval. Madrid



Comienzo de la primera inmersión.
Fotografía. Museo Naval. Madrid

Primeras pruebas de navegación.
Fotografía. Museo Naval. Madrid

que el submarino como arma estaba conseguido, a falta sólo de algunas mejoras. Peral en su "Memoria" de las pruebas, todavía desgraciadamente inédita, proyectaba hacer un modelo definitivo mucho mayor, con dos tubos, formas de barco a proa y popa para mejorar su estabilidad en superficie, varios periscopios y hasta cañones para tiro en superficie, por no hablar de la propulsión mixta. Incluso la recelosa Junta acordó por mayoría que las pruebas confirmaban las esperanzas y que era imprescindible realizar el segundo y ya definitivo prototipo.

DE LA GLORIA A LA FRUSTRACIÓN

Al conocerse los resultados una oleada de entusiasmo recorrió España, Sagasta, que seguía presidiendo el gobierno propuso a Peral para la Laureada y la concesión de un título de nobleza con grandeza de España. La Regente, que había enviado a su ayudante personal a presenciar las pruebas, regaló un sable que había pertenecido a su esposo, manifestándole su agrado y apoyo, mientras en el Parlamento se pedían las más altas recompensas para el genial inventor. El público, gracias a la prensa, vibró de emoción ante la figura del joven oficial de familia modesta y valor probado, que había inventado algo con el aura que tenía el submarino en el siglo XIX, y que cualquier lector del entonces famosísimo Verne puede imaginar. Además España iba a recuperar gracias al sumergible su puesto entre las grandes potencias, iniciar un rápido desarrollo que le haría salvar su atraso técnico y económico, y otras grandes utopías. Se llegó a comparar a Peral con Colón, pues si el segundo había descubierto un nuevo mundo, el primero hacía accesible por fin otro mucho más extenso y potencialmente rico, el sumergido. Peral y su submarino fueron reproducidos de mil formas y su efigie sirvió de reclamo publicitario para muchos productos. Pero,

Almirante Rafael Rodríguez Arias, por su decisión se construyó el submarino

Almirante José María de Beránger, el hombre que privó a España de un arma submarina en 1890 desechando el proyecto de Peral

y de forma sorprendente, cuando todo parecía ir de la mejor manera posible, y en apenas unos meses, todo se vino abajo.

LAS CAUSAS DE LA FRUSTRACIÓN

Debemos añadir a las ya conocidas y esperables reticencias frente a algo tan revolucionario, de incredulidad ante el hecho de que un español triunfara donde habían fracasado naciones más adelantadas, la envidia o la política de la época, otra causa, probablemente la fundamental, de la frustración del proyecto: la oposición de la potencia hegemónica por entonces en los mares, Gran Bretaña. La última prueba del submarino debía ser el cruce del Estrecho de Gibraltar y a la vista del Peñón, de Algeciras a Ceuta, lo que parecía un desafío a los británicos. Además la prensa, libros y panfletos empezaron a especular con que ese nuevo arma daría a España la oportunidad de recuperar Gibraltar, y aunque el prudente gobierno suspendió la prueba, las reticencias británicas estaban servidas. Por entonces se produjo el relevo de Sagasta por Cánovas, enemigo declarado de Peral y su submarino, en la presidencia del gobierno, y aquello pareció zanjar la cuestión: por algo todavía no concretado en su valor real, España no se podía indisponer con la talasocracia británica, dependiendo de su apoyo para mantenernos en Cuba y Filipinas y de su imprescindible ayuda tecnológica para la reconstrucción de la escuadra.

No era una cuestión menor, pues por mucho menos, en 1898, Gran Bretaña pensó seriamente en declararnos la guerra, al instalarse en el Campo de Gibraltar algunas baterías de costa en previsión de una posible llegada de las escuadras americanas a nuestras costas. Aunque los cañones tenían una función meramente defensiva ante un enemigo claro, el gobierno británico consideró que amenazaban a su mal habida posesión e incluso planearon un ataque que llevaría su bandera hasta Sierra Carbonera.

En 1890 nadie podía prever aquello, pero la conducta británica ya dejaba pocas dudas al respecto. Y en enero de aquel año, los británicos lo demostraron incluso ante un amigo tan tradicional y poco peligroso como Portugal. Por entonces los portugueses querían unir sus colonias de Angola y

CENTRO INDUSTRIAL

Y DE

CONSULTAS ELECTRO-TÉCNICAS

Proyectos, estudios y construcción de Estaciones Centrales

DIRECTOR GERENTE: *ISAAC PERAL*

Calle de Rafael Calvo, núm. 1.—HOTEL

Teléfono 2.087

Instalaciones particulares de luz y motores eléctricos.—Transportes de fuerza.—Tracción eléctrica para tranvías y embarcaciones.—Acumuladores eléctricos.—Telefonía, telegrafía, electrolisis, galvanoplastia y toda clase de aplicaciones de la electricidad.

Anuncio publicitario de la empresa eléctrica de Isaac Peral

Mozambique en el territorio conocido por Rhodesia y ahora por Zimbabwe, reclamado por los británicos. Ante esto, el gobierno inglés amenazó con la guerra a Portugal, exigiendo la inmediata retirada y provocando tal crisis interna en nuestro país vecino y hermano que le llevaría en pocos años a la revolución y caída de la monarquía lusa.

Tan injustificada agresión provocó las simpatías y solidaridad de muchos españoles de la época, especialmente los que soñaban con una República ibérica que englobase a los dos países. En España sólo hacía cuatro años de la última intentona republicana, la del general Villacampa en Madrid en 1886, y las esperanzas se reavivaron, pues ahora los dos pueblos hermanos contaban con un arma secreta capaz de humillar a los prepotentes ingleses. Y de sobra eran conocidas las simpatías republicanas de Peral.

Las presiones sobre Peral llegaron a tal punto que tuvo que pedir su baja en la Armada el 22 de noviembre de 1890, aduciendo motivos de salud, bien ciertos, pues ya estaba enfermo de un cáncer que le llevaría a la tumba el 25 de junio de 1895. Sus últimos años de vida registran sus reiterados y fracasados intentos de lograr un escaño en el Congreso, desde el que denunciar las maniobras que habían puesto fin a su empresa, sus proyectos empresariales de instalaciones eléctricas por toda España y por algún invento más que no llegó a ser realidad. Murió cuando sólo faltaban tres años para que se consumara el "Desastre del 98" que el ilusionado marino hubiera podido evitar con su revolucionaria arma.

PERAL NO ESTABA SOLO

Pese a que pueda parecerlo, Peral no fue una figura aislada ni en la España de su tiempo ni en la propia Armada. Toda una generación de españoles intentó paralelamente que el retraso de su Patria se paliara gracias a sus esfuerzos, aún sabiendo que las circunstancias eran poco favorables y con escaso apoyo oficial. Son bien conocidas en medicina las figuras de Santiago Ramón y Cajal, nacido un año después que Peral, de Jaime Ferrán, los oftalmólogos Barraquer o Federico Rubio y Galí, médico y amigo de Peral, o las de nuestro primer Nobel, el matemático y literato José Echegaray, amigo y defensor de Peral, el gran inventor Torres Quevedo, el biólogo marino González de Linares y tantos otros.

En la Armada, y aparte del citado José Luis Díez, pionero en España de la luz eléctrica y la telefonía, destacan figuras como la de Joaquín Bustamante, amigo y defensor de Peral, inventor de la mina submarina y de otros aparatos electromecánicos, primo por cierto de Torres Quevedo, o la de Villaamil, diseñador del primer "destructor" construido en el mundo, entre otros muchos. Signo de los tiempos fue que tanto Peral como Díez murieran prematuramente, mientras que Bustamante y Villaamil cayeran heroicamente en 1898.

UN RECONOCIMIENTO UNÁNIME

Pese a la dureza con que se le juzgó en vida, Peral ha tenido el reconocimiento de todos los regímenes políticos españoles del siglo XX: el primer submarino de la Armada, el A-0, cuya construcción se encargó a un astillero de los Estados Unidos y entregado el 12 de enero de 1917, llevó su nombre. Al ser retirado del servicio, pasó a llevarlo ya en los años treinta el C-1, construido en la misma Cartagena y entregado el 18 de julio de 1928. Por último lo ha ostentado el S-32 ex-SS Ronquil de la US Navy, en servicio en nuestra Armada entre julio de 1971 y junio de 1984. Posteriormente y por Orden Ministerial de abril de 1982, la Base de Submarinos radicada en Cartagena pasó a llamarse "Isaac Peral". Así, tanto la monarquía de Alfonso XIII, la II República, el régimen de Franco y la monarquía de Don Juan Carlos I han rendido homenaje a la figura del genial inventor, una coincidencia realmente poco usual.

Pero quien mejor ha reivindicado la memoria y la obra de uno de sus más ilustres hijos, como es bien notorio, es la ciudad de Cartagena, que hizo lo imposible por salvar del desguace el casco del submarino y hasta lo ha convertido en su símbolo, y alberga entre otros muchos recuerdos, el vivo de ser la sede única del Arma Submarina española.

EL TEATRO ROMANO DE CARTAGENA

Sebastián Ramallo Asensio y Elena Ruiz Valderas

El descubrimiento del Teatro Romano de Cartagena es el mayor acontecimiento arqueológico ocurrido en nuestro país en los últimos 25 años y creemos que no ha tenido la repercusión nacional e internacional que su importancia merece.

Cartagena Histórica

EL DESCUBRIMIENTO

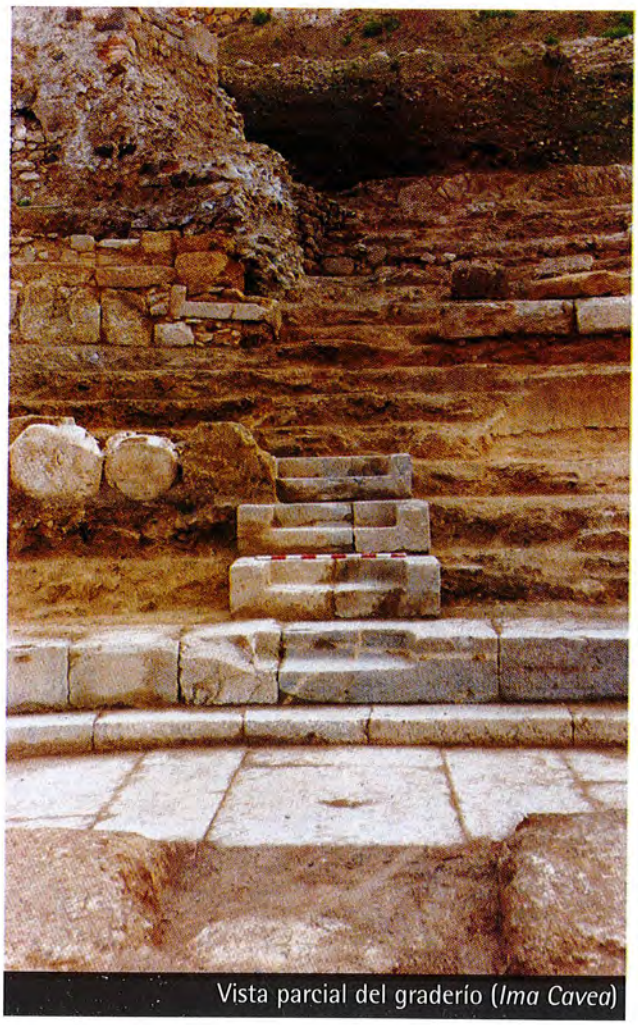
El hallazgo del Teatro romano de Cartagena ha sido uno de los episodios más transcendentes de la arqueología de la ciudad en estos últimos años ya que no existían referencias escritas de su existencia ni tampoco datos arqueológicos. Este silencio ha sido motivado, en parte, a la importante superposición de fases documentadas sobre el espacio urbano que ocupa el teatro, cuya estructura fue transformada en el siglo V en un complejo comercial. Sobre este conjunto se instaló posteriormente un barrio comercial de época bizantina, abandonado hacia el 625 y recuperado de nuevo como solar urbano dos siglos más tarde con viviendas islámicas pertenecientes a la *Madina de Qartayanna al Halfa*. En consecuencia, la mayor parte de las estructuras del teatro se encontraban soterradas bajo 14 fases constructivas, con una potencia estratigráfica entre los cuatro y siete metros. La excavación de todos estos niveles ha constituido el libro arqueológico más completo de la historia de Cartagena.

En la trama urbana moderna, el espacio en el que se desarrolla el teatro, unos 5000 m^2 el edificio escénico y unos 2000 el pórtico posterior, estaba ocupado por un humilde, pero popular barrio que con el paso de los tiempos se había convertido en una de las zonas más deprimidas y abandonadas del casco antiguo, de manera que la recuperación integral del edificio romano ha transcendido de ser una simple investigación arqueológica y se

Ara del Águila en el momento de su descubrimiento

Vista de la Escena

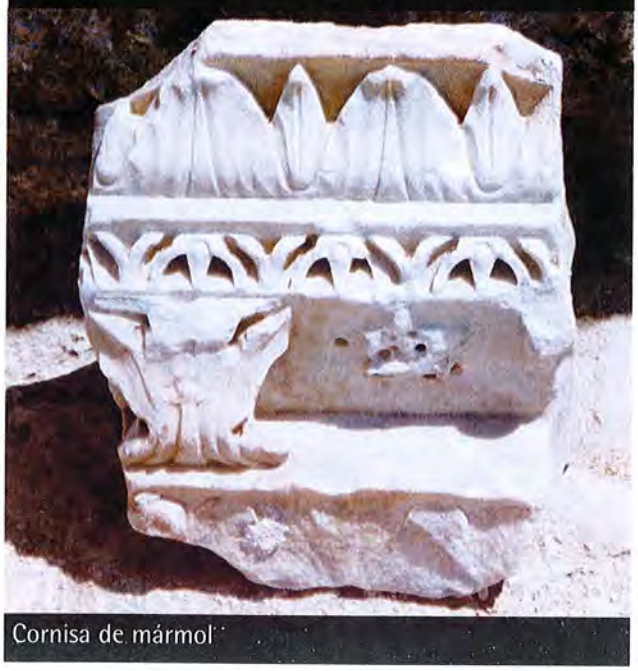
Proceso de excavación



Vista parcial del graderío (*Ima Cavea*)

Capitel Corintio procedente del primer piso de la *scaenae frons*

Altar de *Caio Cesar* hallado en el foso del *hyposcaenium*. Con el *cursus honorum*



Cornisa de mármol

ha convertido en el motor de regeneración de un amplio sector de la ciudad, lo que unido a su situación estratégica junto a algunos de los edificios más emblemáticos como la Catedral, el Palacio Consistorial, el Castillo medieval y las instalaciones portuarias, le convierte en uno de los lugares más atractivos y monumentales de la ciudad.

Los primeros restos se localizaron en octubre de 1988 al realizar una primera campaña de excavación en un solar, que previamente ocupaba la Casa-Palacio de la Condesa Peralta, destinado a albergar el Centro Regional de Artesanía en Cartagena. Esta primera campaña proporcionó una compleja superposición de estructuras y unos ricos elementos arquitectónicos que preludiaban la importancia de aquellas construcciones, las cuales por fin tomaron forma en la campaña de 1990, cuando se pudieron identificar los restos aún muy parciales del Teatro. La rápida adscripción de estos restos a un teatro romano motivó, con gran suerte para el yacimiento y para la arqueología clásica, el traslado del edificio, inicialmente proyectado, a un nuevo emplazamiento situado en el ensanche de la ciudad y los primeros proyectos para la recuperación del monumento. A partir de este momento, las excavaciones continuaron con ritmo desigual y largos períodos de interrupción hasta que en 1994 la firma de un Convenio entre el Ministerio de Cultura, la Comunidad Autónoma y el Ayuntamiento de Cartagena significó la continuación sistemática de los trabajos cuya prosecución se ha visto garantizada por los convenio suscritos a partir de 1996 por las Consejerías de Cultura y Educación, Política Territorial, Ayuntamiento de Cartagena y la entidad financiera CajaMurcia, en cuyo marco se continúa trabajando, y cuyo impulso ha sido definitivo para poner a la luz los restos del viejo teatro. Por otra parte, trabajos científicos se han realizado dentro del Proyecto de Investigación *Los modelos en la arquitectura teatral romana de Hispania: Corduba, Carthago Nova y Bilbilis*, auspiciado por la Dirección General de Enseñanza Superior e Investigación Científica (PB98-1612-C03-01).

El proyecto de futuro va encaminado a la recuperación de todo el edificio, su consolidación y restauración así como su puesta en valor. En estos momentos el proyecto ha tomado una notable magnitud al ser incorporado el acreditado arquitecto Rafael Moneo en el estudio del acondicionamiento del teatro y su entorno, en cuyo anteproyecto se plantea la conexión con otros edificios históricos como el Palacio Consistorial, a través de la casa de Pascual de Riquelme que albergará el Museo del Teatro, así como la Catedral Vieja y el Castillo Medieval.

EL TEATRO COMO EMBLEMA DE LA RENOVACIÓN URBANA

Si bien este monumento puede constituir un factor primordial en la vida cultural y económica de la

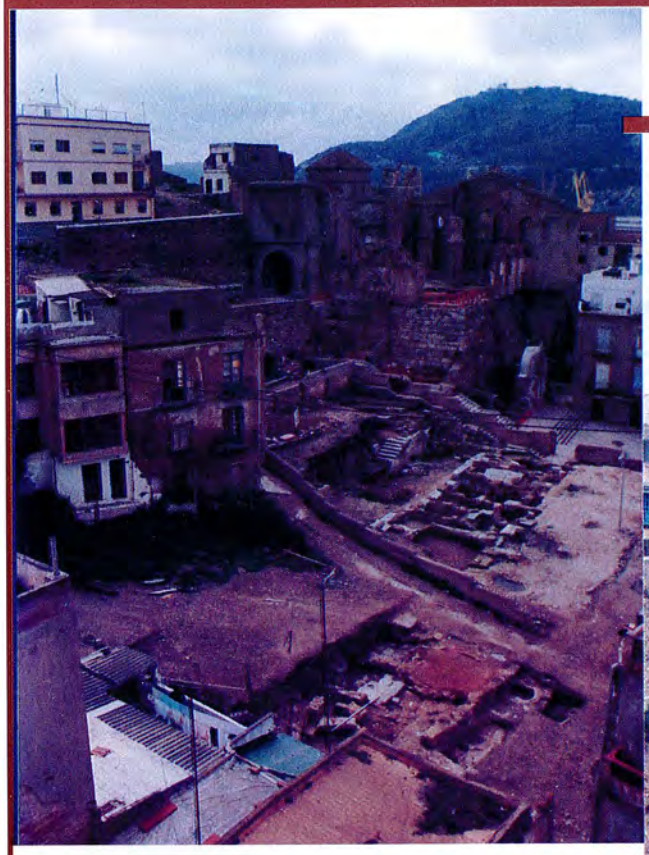
Su construcción hace dos mil años formó parte de un amplio proceso de renovación urbana que cambió por completo la fisonomía de la antigua ciudad republicana.

ciudad, su construcción hace dos mil años formó parte de un amplio proceso de renovación urbana que cambió por completo la fisonomía de la antigua ciudad republicana, proceso de transformación que se inicia tras la concesión del estatuto colonial, probablemente en época cesariana, y continua en época de Augusto con la monumentalización del foro y la erección del teatro, para culminar en las décadas siguientes.

La situación del teatro en uno de los cerros más elevados de la topografía de la ciudad antigua facilitó la construcción del graderío, que en su parte central aparece excavado en la propia roca del monte, mientras que los flancos laterales se apoyarían en galerías de *opus caementicium*. La *cavea* con una capacidad para 6000 espectadores, se articula en tres sectores horizontales *(moeniana)*, divididos a su vez por cinco escaleras radiales en la *ima* y media *cavea* y probablemente siete en la *summa*. Los principales accesos del público a la ima cavea se realizaban a través de dos pasillos laterales *(aditus)* sobre cuyas puertas de entrada se localizaban sendos dinteles con las dedicatorias a Lucio Caesar, en la oriental, y, probablemente, Caio Caesar, en la occidental. Ambas dedicatorias, junto a la mención *consul designatus* en el *cursus* de Caio de una de las aras halladas en el foso del *hyposcaenium*, ha permitido concretar la fecha de construcción o inauguración del edificio entre los años 5 y 1 a. C.

Desde los dos corredores laterales se accedía también a la *orchestra*, espacio semicircular delante del cual se desarrolla el escenario o *proscenium* con una longitud de 43,60 m, sobre el que intervenían los actores junto al coro, mientras que en la propia *orchestra* se colocaban en tres filas los asientos de honor *(proedria)* reservados a las autoridades. El

EVOLUCIÓN DE LA EXCAVACIÓN



AÑO 1992

AÑO 1997

AÑO 2000

escenario estaba rematado por un frente articulado mediante exedras, bajo el cual discurre un colector abovedado destinado a la evacuación de aguas de lluvia, con tres sumideros en la parte central, que comunica con otros dos canales situados en los extremos del pasillo de circulación, al pie de la *ima cavea*.

Los accesos a la media cavea se articulan por dos *vomitoria* abiertos en la fachada del edificio, mientras que los accesos a la *summa cavea* se realizan por la parte superior del edificio a la altura del pórtico *in summa gradatione*.

Frente al graderío se sitúa la *scaena frons* o fachada escénica que se puede restituir, a partir del análisis de las improntas y de los elementos arquitectónicos, con una planta articulada en tres exedras de tendencia curvilínea, y un alzado de 16 m de altura con dos órdenes, en los que la combinación de los tonos rojizos de las columnas, blancos de los capiteles y basas, y grises del *podium* y entablamento provocaría un sugerente juego cromático. Pero además basas, cornisas y sobre todo capiteles, traducen la envergadura del edificio, y su factura, calidad y procedencia itálica de los mármoles junto a un rico programa ornamental convierten al teatro de Cartagena en un magnífico exponente de la arquitectura pública y monumental de época augustea.

En la parte posterior se desarrolla de forma aterrazada la *porticus post scaenam* articulado con una doble galería porticada delimitada por un potente paramento de sillares de arenisca que sirve de muro perimetral del pórtico y donde se abren sendas exedras semicirculares de 12 m de diámetro.

Tres excelsos ejemplares púnico romanos en el Teatro durante una tregua

FINANCIACIÓN DEL EDIFICIO EN ÉPOCA ROMANA

En la financiación del edificio debieron intervenir personas estrechamente vinculadas a la familia imperial, tal y como parece desprenderse de la dedicación del edificio a Lucio y Cayo César, de la calidad del modelado y ejecución de los elementos arquitectónicos y de la elección de un programa ornamental cargado de mensajes ideológicos. Destaca en este último la introducción de los cultos a las divinidades tradicionales del Estado Romano a través de tres altares donde se representan los símbolos de la Triada capitolina. Otros mensajes se vislumbran en la colocación de la escultura de Apolo presidiendo la *valva regia*, divinidad venerada por Augusto tras su Victoria en *Actium*, y en el relieve de la Rea Silvia que remite a los orígenes de Roma, cuya iconografía fue ampliamente promovida por el emperador en su arquitectura monumental.

Como en otras ciudades romanas se aprecia la participación en el teatro de miembros de las familias más notables de la urbe, entre los que cabe destacar *L. Iunius Paetus*, que dedicó un altar a Caio César y otro a la Fortuna y probablemente el magistrado *Postumius Albinus*, a la luz de los nuevos hallazgos epigráficos.

BIBLIOGRAFÍA

Ramallo Asensio, S., Ruiz Valderas, E. El teatro romano de Cartagena. 1998, 181 pp., fot., fig.

Ramallo Asensio, S. y Ruiz Valderas, E. El teatro en la ciudad romana **Miradas: una aproximación al entorno del Teatro Romano de Cartagena**, 1998, 100 pp., fot., fig.

Ramallo Asensio, S. El programa ornamental del Teatro Romano de Cartagena, 1999, 206 pp., fot., fig.

Ruiz Valderas, E. y García Cano, C. El contexto arqueológico de destrucción del programa ornamental del teatro.

El programa ornamental del Teatro Romano de Cartagena, 1999, 206 pp., fot., fig.

Ramallo Asensio, S., Ruiz Valderas, E. El teatro como emblema de renovación urbana. **Patrimonio de Cartagena I**, 2001, p. 201-12, fot. 34.

EL MUSEO NAVAL DE LA ZONA MARÍTIMA DEL MEDITERRÁNEO

Una de las joyas desconocidas de nuestra ciudad que esperamos ver resplandecer cuando sea ubicado en el antiguo Cuartel de Presidiarios y Moros.

El Museo Naval de la Zona Marítima del Mediterráneo está situado en Cartagena, la base naval más importante de la Armada en el levante español. A partir del año 1999 se convirtió en el museo más visitado de la Región con una antigüedad de sólo 15 años.

Desde el siglo XVIII la marina dispuso siempre en Cartagena de un Archivo Histórico enriquecido con el paso del tiempo así como de una magnífica biblioteca, situada en el que fue Colegio de Guardiamarinas en la Muralla del Mar, a la que se añadieron los fondos de diferentes centros y dependencias extinguidas. Gracias al entusiasmo de unos pocos y el apoyo de la dirección del Museo Naval de Madrid entre los años 1980-1984 se comienza recopilar y catalogar gran cantidad de fondos dispersos en diferentes centros y dependencias del Arsenal, con lo que se cumplimenta un lejano decreto de la reina Isabel II que decía: *"Se formarán en los tres Departamentos*

Marítimos pequeños museos con bibliotecas exclusivamente de Marina, semejantes al de Corte y dependientes de él". En Cartagena, como vemos, se funciona con algo de retraso en la realización de proyectos y casi 130 años después del decreto de creación nuestro Museo Naval por fin abre sus puertas.

El edificio en que se encuentra fue construido en 1926 por el arquitecto cartagenero Lorenzo Ros Costa, tiene un estilo modernista con inspiraciones herrerianas y estuvo destinado a Escuela de aprendices de la Sociedad Española de Construcción Naval función que siguió desempeñando hasta que las nuevas escuelas de formación profesional se hicieron cargo de sus funciones, durante unos años se convirtió en el colegio de Nuestra Señora del Rosario, una escuela primaria dirigida por los hermanos de San Juan Bautista de La Salle, cuando estos lo abandonaron fue recuperado por la Armada y destinado a su uso actual.

El visitante que accede al museo se encuentra con un vestíbulo donde puede contemplar una magnífica reproducción del buque-escuela *Juan Sebastián Elcano*. En una esquina observamos la copia a escala natural de un fanal de galera del siglo XVI, en otra un reloj que se encontraba en el presidio de Cartagena, varias acuarelas de temas navales, una preciosa pirámide de cabullería y un ancla del siglo XVIII encontrada en el puerto.

La sala de Construcción Naval no podía faltar en el Museo naval de una ciudad que desde 1744 dispone de un Arsenal que junto a los de Cádiz y Ferrol fueron el símbolo de los astilleros españoles en lo que a la Armada se refiere. Destaca sobre otros fondos una hermosa colección de herramientas de carpintería y herrería de ribera del siglo XVIII, procedente de Mahón y que es una de las más completas que se conservan, con la colección se exponen planos originales de buques de la misma época.

También se exponen los modelos de los jabeques *El Murciano*, *Cazador* y la galera *Soledad*, que representan las primeras construcciones navales del Arsenal cartagenero en el XVIII. Diversos planos del Arsenal y algunas fotografías de torpederos de la época de la Sociedad Española de Construcción Naval

Finalmente en una vitrina está expuestos diversos objetos recuperados de los galeones *Nuestra Señora de Atocha y Santa Margarita*, hundidos en Florida en 1622 y recuperados en 1981, donados por Melvin Fisher, que hizo posible su recuperación, son grillos de manos y pies, diversa clavazón, municiones y un cañón de arcabuz.

Isaac Peral, el cartagenero que con sus inventos puso las bases del arma submarina, el primero que disparó un torpedo en inmer-

SALAS DE EXPOSICIÓN DEL MUSEO NAVAL

Vestíbulo	
Sala I	ARSENALES. CONSTRUCCIÓN NAVAL
Sala II	ISAAC PERAL
Sala III	INFANTERÍA DE MARINA
Sala IV	NAVEGACIÓN
Sala V	EL BUCEO EN LA ARMADA
Sala VI	SIGLO XIX
Sala VII	SUBMARINOS
Sala VIII	HISTORIA DEL ARMA SUBMARINA ESPAÑOLA
Sala IX	ARTILLERÍA NAVAL
Sala X	SANIDAD NAVAL
Sala XI	BANDERAS Y UNIFORMES
Sala XII	ARMAS SUBMARINAS Y ANCLAS (PATIO)
Pasillos	P1, P2, P3 Y ACCESO A PLANTA SUPERIOR

Vitrina con diversos proyectiles modernos utilizados por la armada

Una de las salas dedicadas al Arma Submarina

sión desde su prototipo de barco torpedero submarino y que incomprensiblemente vio truncado por espurios argumentos su proyecto que tanta gloria pudo dar a la Armada española y tantas lágrimas evitar al país, tiene una sala en el Museo Naval de su ciudad natal.

Podemos ver diversos prototipos y planos del submarino, fotografías de homenajes al genial inventor, una metopa con los únicos restos que se conservan del interior del submarino, parte del mobiliario del despacho de Isaac Peral en su casa de Madrid, así como diversos retratos de su familia.

En una de las esquinas destacamos la foto del comandante del crucero alemán Emdem, capitán de navío Arnauld de la Perriere, héroe de los submarinos alemanes durante la Primera Guerra Mundial. En 1926 ante la tumba del inventor cartagenero lee un emocionado homenaje, discurso que puede leerse en uno de los cuadros.

Continuamos con la sala de la Infantería de Marina. Este cuerpo tiene su origen en la disposición de la Secretaría de Guerra de Felipe II por la que se vinculaban permanentemente a la Real Armada algunos Tercios de Infantería que con el nombre de Infantería de Armada combatieron por tierra y mar basados en las escuadras de Galeras y Galeones. El más antiguo es *EL TERCIO NUEVO DE LA MAR DE NÁPOLES* año de mil quinientos treinta y siete, siendo por tanto, nuestra Infantería de Marina, la más antigua del mundo.

Se expone diverso material y armamento utilizado por la Infantería de Marina a lo largo de su historia: Una completa colección de fusilería desde la segunda mitad del siglo XIX, ametralladoras, morteros, cañones sin retroceso, equipos de comunicaciones, telémetros, lanzagranadas. En las paredes diversas y fotos y documentos que recogen las campañas en Cuba (1895), Larache (1912) y a través de mapas los principales teatros de operaciones en que a lo

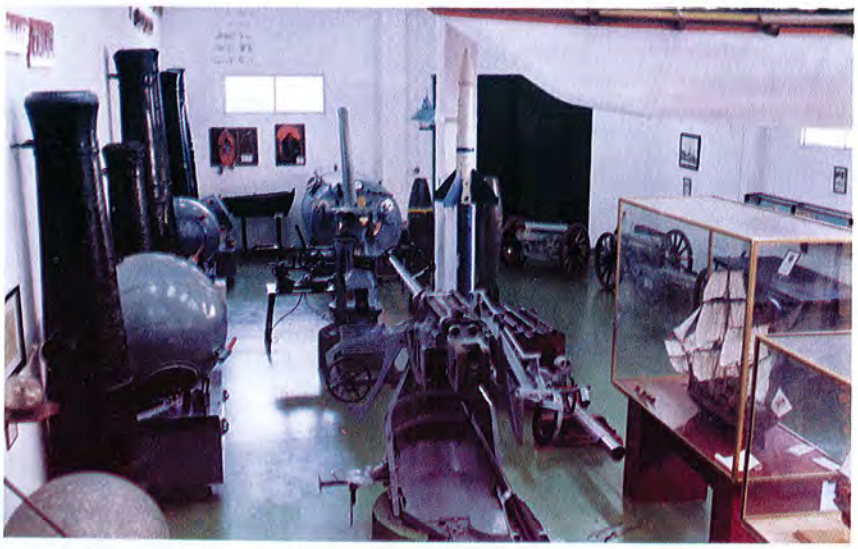
Entrada a la única sala en el mundo dedicada a la Sanidad Naval

Sala dedicada al buceo. En la vitrina algunas ánforas romanas rescatadas del mar en nuestras costas

Sala de Construcción Naval. Se observa la extraordinaria colección de herramientas de carpinteros y herreros de ribera

Diversas maquetas de buques históricos de la Armada Española

Sala de Banderas y Uniformes



Sala de Cañones. A la izquierda se observan los cañones de los buques vendidos a Fernando VII por el Zar

largo de la historia tomaron parte las fuerzas de Infantería de Marina española. En miniaturas se muestra una compañía del Cuerpo desfilando en 1862 y una maqueta de soldados desplegados en Fuerte Holguín (Cuba) en 1895.

A partir del descubrimiento de América en Sevilla, para gloria de España, se crean la Casa de Contratación (1503) y el Colegio de San Telmo que la convierten en la capital de los conocimientos relacionados con el arte de navegar. Convirtiéndose España a partir de esos años en la referencia europea en dichos conocimientos. El Museo con gran acierto dedica una sala a la navegación exponiendo facsímiles de cuatro de las principales cartas de la Historia de la Navegación: El *Mapamundi Catalán de 1450*, la *Carta de Cristóbal Colón*, el *Portulano del Mediterráneo de Mateo Prunes (1563)*, y la *Carta de Juan de la Cosa*, la primera en la que se representan las costas americanas recién descubiertas. Junto a las cartas mencionadas se pueden contemplar diversos instrumentos utilizados en la historia de la navegación: astrolabios, brújulas quintantes, sextantes, agujas de bote, telémetros, alidadas, correderas, así como una colección de bitácoras y telégrafos de mando a máquinas.

En otras vitrinas se muestran ordenanzas para la construcción de navíos del siglo XVIII, cédulas y patentes de navegación, reglamentos de los siglos XVIII y XIX.

En esta sala también se encuentran tres modelos de buques construidos en el Arsenal de Cartagena y realizados por el modelista naval cartagenero José A. Sánchez Marroquí, son el navío *San Julián* (1781) de dos puentes y 54 cañones, la urca *Cargadora* (1796) de 16 cañones y el navío *Septentrión* de dos puentes y 74 cañones, construido en 1753 bajo las instrucciones de Jorge Juan.

En la sala V se exponen diferentes equipos relacionados con el buceo que desde el siglo XIX está tan relacionado con nuestra ciudad por las diferentes escuelas

Restos de un torpedo italiano disparado en la Guerra Civil y hallado sin estallar en la costa

que la Armada ha tenido en el Departamento hasta llegar a los tiempos actuales con el Centro de Buceo de la Armada en La Algameca. Se muestra una extensa gama de material histórico relacionado con la actividad desde sopletes submarinos hasta equipos completos de Buzo, completada con una muestra de arqueología submarina compuesta de diferentes piezas de todas las épocas sacadas por nuestros buceadores: ánforas romanas, anclas de piedra, cepos de plomo, etc.

La sala dedicada al siglo XIX es la única que se podría llamar cronológica aunque por necesidades de espacio contiene fondos de otras épocas, problema que será solucionado con la apertura del nuevo Museo. Son muy interesantes los modelos de las dos primeras fragatas blindadas que tuvo la Armada la *Vitoria*, construida en astilleros ingleses y la famosa *Numancia* construida en los astilleros de Toulon y que tantos días de gloria dio a la Armada y a España, en Cartagena nunca se podrá olvidar que fue el buque insignia de la flota cantonal. También están los cruceros *Pelayo* e *Infanta María Teresa*.

Las salas VII y VIII están dedicadas al Arma Submarina. Desde su creación por la Ley Miranda de 1915, en Cartagena ha estado la jefatura de la flota de submarinos y el lugar donde se estableció la Escuela, por lo cual el Museo atribuye al tema una excepcional importancia dedicándole estas dos salas. En ellas se exponen objetos y equipos pertenecientes a los submarinos de la Armada en todas las épocas, en una vitrina está el diario de guerra del U-573 el submarino alemán que tras un ataque de la aviación británica se vio obligado a refugiarse en Cartagena y que posteriormente fue comprado por España, desgraciadamente fue desguazado sin piedad en la década de 1960 sin tener en cuenta que hoy dispondríamos en nuestros museos de uno de los pocos U-Boat que se conservan. Se exponen diversos modelos de submarinos y torpedos junto a periscopios y baterías, así como diversa iconografía relacionada con el almirante García de los Reyes considerado el creador del Arma Submarina Española. Como curiosidad histórica están expuestos los restos de un torpedo italiano de la época de la Guerra Civil, quizá la única prueba tangible de la intervención de los submarinos italianos en la confrontación española.

La artillería naval dispone en este edificio de una sala que muestra su insuficiencia para las dimensiones de los fondos expuestos, sin duda en las nuevas instalaciones podremos admirar mejor los cañones rusos pertenecientes a la escuadra comprada por Fernando VII al Zar Alejandro I por mediación del embajador Tatischev, uno de los primeros casos conocidos de comisiones en la venta de armas. Cañones ingleses, el cañón del submarino alemán antes mencionado, cañones de desembarco del acorazado *Jaime I*, junto a un trozo de su blindaje, ametralladoras, morteros y elementos de dirección de tiro completan esta sala.

El Museo Naval de Cartagena dispone de una de las pocas salas existentes dedicada a la Sanidad Naval. El proyecto y apertura del museo coincidió con la desamortización del Hospital Naval, el antiguo Real Hospital de Marina de Cartagena cuyas obras, con proyecto del ingeniero militar Sebastián Feringán, dieron comienzo en 1749 y que ahora es la principal sede de la Universidad Politécnica de Cartagena. Como decíamos el Museo recogió parte del utillaje sanitario de dicho hospital utilizado en los dos últimos siglos, que completados con otros fondos procedentes de Mahón y Soller constituyen una extraordinaria colección.

No podía faltar una sala dedicada a banderas y uniformes, símbolos de nacionalidad y grado. En nuestro Museo, entre otras, destacamos una bandera de la II República utilizada por la flotilla de destructores seguramente la del Lepanto, del Tercio de Levante y Tercer Regimiento de Infantería de Marina, Gallardete del general Franco cuando embarcó a bordo del submarino C-4, la última bandera de la Volksmarine izada a bordo de un buque de la República Democrática Alemana y diversas banderas de combate de buques y submarinos, en la sala también se expone una colección de campanas de buques y como en todas las otras salas diversos modelos de buques de la Armada.

El director del Museo Naval

DON LUIS M. DELGADO BAÑÓN

Capitán de navío del cuerpo general de la Armada nos habla del Museo más visitado de Cartagena

El capitán de Navío Luis Delgado nos recibe en la puerta del Museo del que se siente orgulloso

Ha sido su máximo impulsor y mantiene, como todos los directores de estas Instituciones en Cartagena, una lucha constante para aumentar sus fondos y conseguir los medios económicos y de personal necesarios para su funcionamiento. Ahora su gran ilusión es el proyecto del nuevo Museo.

CARTAGENA HISTÓRICA: ¿Cómo nació la idea de crear un Museo Naval en Cartagena?

LUIS DELGADO:

En realidad, fue una orden de Su Majestad la Reina Isabel II. Bajo su reinado se promulgó el Real Decreto de 25 de septiembre de 1856, que reorganizaba la Institución del Museo Naval en su conjunto. En su artículo tercero se decía: Se formarán en los tres Departamentos Marítimos pequeños museos con bibliotecas exclusivamente de Marina, semejantes al de Corte y dependientes de él.

C.H. Pero el Museo no se corresponde con esa antigüedad.

L.D. Por desgracia, ese Real Decreto necesitó más de un siglo en ser cumplido. Por diversas circunstancias, fue necesario esperar a recuperar este edificio en 1982, una vez sin la utilización práctica para la que fue construido, para que la Armada comenzara a acopiar material disperso del Arsenal, buques desguazados y diferentes Centros, con los que fundar este Museo Naval que se inauguró el 8 de julio de 1986.

C.H. ¿De quién depende?

L.D. El Museo Naval, que como Institución comprende los museos de Madrid, Ferrol, San Fernando, Sevilla, Las Palmas y Cartagena, así como el Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando y el Archivo-Museo "Don Álvaro de Bazán" emplazado en El Viso del Marqués, es una entidad de titularidad estatal, bajo la dependencia orgánica del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada. De forma directa, nuestra dependencia es con el Director del Museo Naval Central, en Madrid. También contamos con un Patronato, cuyo presidente actual es S.A.R. el Infante don Carlos de Borbón Dos Sicilias, duque de Calabria.

C.H. Si me permite decírselo, tras la visita que acabamos de girar, he observado un elevadísimo número de fondos expuestos.

L.D. Tiene razón. Demasiados fondos, debería decir, para los 1442 metros cuadrados dedicados a espacio expositivo, ya que se muestran al público unos 3200 aproximadamente. El Museo se encuentra recargado y colapsado, si hablamos con propiedad museística. Y puedo comentarle que disponemos de un elevado número de fondos que no podemos exponer por falta de espacio, lo

que también produce cierta desazón.

C.H. ¿Destacaría alguna pieza o sala en particular?

L.D. Bueno, creo que las doce salas presentan un marcado interés para los visitantes. Hay quien viene de forma expresa para visitar la Sala de Buceo, las de Submarinos u otra de índole temática. Pero es posible que para el cartagenero, produzca un mayor encanto la dedicada a Isaac Peral. Por mi parte, puedo decirle que le tengo un cariño muy especial a la de Sanidad Naval, única en el mundo dedicada a ese tema específico en un museo.

C.H. ¿Y alguna pieza en particular?

L.D. No es fácil decantarse por una pieza en particular aunque, de verme obligado a ello, lo haría por el gran modelo del navío *Septentrión*, primero de su clase construido en el Arsenal de Cartagena en 1753. Ha sufrido una profunda restauración en Madrid y se trata, sin duda, de uno de los mejores modelos que se exhiben en España.

C.H. Se habla mucho en Cartagena del futuro Museo Naval. ¿Qué puede decir al respecto?

L.D. Este edificio es, a todas luces, inadecuado para el Museo, tanto por su escasa extensión e inadecuada distribución como, más importante todavía, su precaria solidez. La antigua escuela de aprendices se construyó en terrenos de relleno de las ramblas, lo que produce grietas y hundimientos que hacen muy costoso su mantenimiento y obligan a su cierre de forma periódica. La estructura se encuentra al límite de sus posibilidades, según el estudio geotécnico que se realizó hace algunos años. Por esa razón, comenzamos en 1998 el proyecto de trasladarnos al recién cerrado Cuartel de Instrucción de Marinería, antiguo "Cuartel de Presidiarios y Moros", un magnífico edificio del siglo XVIII. Pero el proyecto es más ambicioso, ya que incorporaríamos la Biblioteca de la Zona Marítima y nuestro propio Archivo, para formar un Centro de Cultura Naval de enorme categoría. Después de todo, no es más que cumplir al cien por cien aquella lejana orden de Isabel II.

C.H. ¿Y cómo navega ese proyecto?

L.D. A la espera de que se encuentre la necesaria financiación. Y no sonría porque le aseguro que es todo lo que sé.

C.H. Según he leído, este es el Museo más visitado de la Provincia.

L.D. Eso decía un informe de la Consejería de Cultura. El último año que podemos cuantificar al completo, tuvimos 32400 visitantes. Ese fue el año 2000. Por desgracia, desde septiembre de 2001 hasta junio de 2002, el Museo debió cerrar sus puertas al público por producirse el hundimiento del piso en dos salas, por los problemas que le he apuntado anteriormente. Como he repetido en otras entrevistas, el traslado del Museo no es deseable solamente para su expansión expositiva y mejora en todos los órdenes, sino por necesidad física real. Pueden llegar otras lluvias torrenciales y producirse nuevos corrimientos. Y es una pena mantener cerrado el centro.

C.H. ¿Organizan alguna actividad cultural paralela al propio Museo?

L.D. En cuanto a exposiciones temporales no nos es posible porque no disponemos de un metro cuadrado libre, y bien que lo siento porque son muchas las posibilidades. Por ejemplo, la que realizamos con motivo del 250 aniversario del Arsenal, debimos llevarla a cabo en la Sala de Cultura del Ayuntamiento. En cuanto a ciclos culturales, como Delegado del Instituto de Historia y Cultura Naval, cargo anejo al del Museo, los organizo en alguna Sede Cultural de la ciudad. En estos momentos llevamos a cabo la segunda parte del ciclo "Historia de la Navegación", en colaboración con la Universidad Politécnica de Cartagena y la Caja de Ahorros del Mediterráneo. En el nuevo centro, dispondremos de un salón de actos apropiado, así como una sala dedicada exclusivamente a exposiciones temporales.

C.H. Dígame qué desearía para su Museo.

L.D. ¿Qué deseo? Bueno, la lista sería de enormes proporciones, como si preguntara a cualquiera que ocupe un puesto como el mío. Espero que se apruebe la plantilla que hemos elevado, un factor que considero de la mayor importancia e imprescindible, que aumente la financiación fija y no dependamos tanto del mecenazgo, que sea más visitado por los cartageneros y mil ideas más. Pero, de forma especial, me gustaría que las instituciones se involucraran en apoyo del Centro y lo que ello puede representar.

C.H. ¿A qué se refiere exactamente?

L.D. Bueno, creo que ese nuevo Centro de Cultura Naval que persigo, situado a orillas del mar en un magnífico edificio restaurado del siglo XVIII, podría ser un referente cultural de primer orden a nivel internacional, y no le hablo de fantasías sino de la más pura realidad. Pero me gustaría que no se tratara solamente de una ilusión del Museo Naval como Institución, sino que fuera apoyada y se involucraran en ella los diferentes organismos locales y autonómicos. Después de todo, ese Centro sería un extraordinario escaparate para la ciudad de Cartagena y la provincia, no sólo para la Armada.

C.H. ¿Quiere decir algo más a los lectores de la Revista?

L.D. Me gustaría agradecer con toda sinceridad a la Asociación de Guías Mayores Voluntarios el apoyo que nos brindan, con lo que conseguimos el necesario guiado de los grupos que nos visitan. También he de subrayar la magnífica labor que lleva a cabo la Asociación de Amigos del Museo Naval que, de forma desinteresada, colaboran con nosotros en todos los órdenes. Y, por último, agradezco a la Revista **Cartagena Histórica** la oportunidad que nos ofrece para que nuestros paisanos nos conozcan un poco más.

ORDENANZA DE LOS GREMIOS DE CARTAGENA EN EL SIGLO XVIII

El cronista oficial de Cartagena Eduardo Cañabate Navarro publicó en la revista *Murgetana*[1] un artículo exponiendo las Ordenanzas de los Gremios en el siglo XVIII, con una breve introducción y un total de cuarenta y ocho ordenanzas.

En la introducción de las *Ordenanzas de los Gremios de Cartagena en el siglo XVIII* el autor nos define en primer lugar qué son los Gremios («Corporación formada por maestros, oficiales y aprendices de una misma profesión u oficio, regida por ordenanzas o estatutos especiales») y en segundo lugar nos explica cómo fueron configurándose estas organizaciones.

Así, sabemos que el Municipio contribuye a la agremiación, ya que era la única autoridad con poder en lo relativo al ordenamiento del trabajo. Los Gremios al desarrollarse y arraigar, lo mismo en Castilla que en Aragón, llegaron a ser una institución de derecho público importantísima. Con el tiempo van redactándose ordenanzas, en donde cada Gremio expresa la suya cada vez más detalladamente.

En 6 de septiembre de 1586 acordó el Ayuntamiento de Cartagena se hiciera un libro donde estuvieran todas las Ordenanzas hechas por la Ciudad, porque estaban derramadas en los libros Capitulares y no se encontraban con facilidad cuando se necesitaban. Pero es en 1728 cuando es elevada Cartagena a la categoría de Departamento Marítimo del Mediterráneo por Real Decreto de 5 de julio del mismo año y también se aprueba la construcción del Real Arsenal, hechos que dieron gran auge a la ciudad y vida al comercio e industria. Ante el crecimiento comercial de la urbe es necesaria una nueva organización de las Ordenanzas de Gremios y fue en 1722 cuando la Corporación acordó que se pusieran en vigor las Ordenanzas, hecho que se realizó en noviembre de 1736.

Por su interés histórico comenzamos su publicación en este número y presentaremos en los sucesivos estas Ordenanzas tan curiosas, pudiendo de esta manera observar cómo a avanzado nuestra Cartagena comercial. Por último apuntar que no se les han hecho ninguna modificación gramatical, salvo una pequeña actualización ortográfica.

ORDENANZA PARA QUE NO SE TENGAN BERBERISCOS

Por cuanto que es justo que en los Gremios de Oficios menestrales y tiendas de especiería no haya berberiscos, prohibimos que ninguna persona que haya de ser maestros oficiales de dichos oficios o tener tienda de dichas especierías sea berberisco ni cristiano viejo casado con berberisca, ni que sean penitenciados por el Santo Oficio y, que para abrir las dichas tiendas de especierías pidan licencia a esta ciudad para que reconozca si tiene este embarazo u otro por el que no se le pueda permitir, pena al que la abriese sin dicha licencia de hacérsela cerrar y de 300 maravedís.

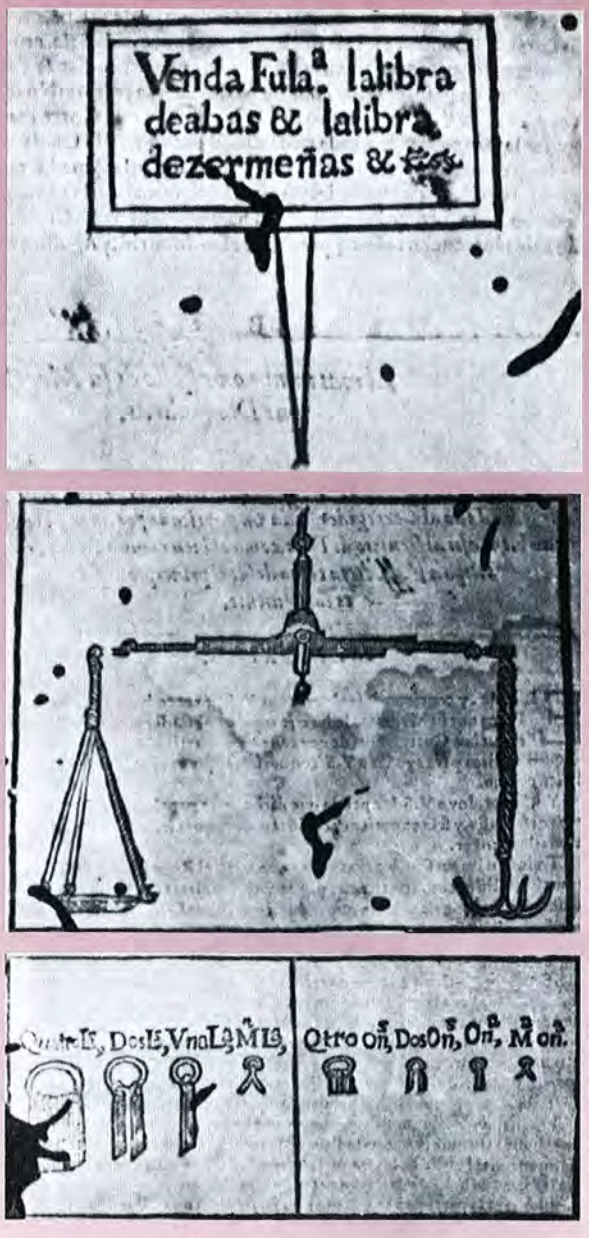
ORDENANZAS DE MAESTROS DE PRIMERAS LETRAS

Ordenamos que ninguna persona pueda tener en esta ciudad y su jurisdicción, escuela pública de primeras letras, sin que por esta ciudad, informada de su habilidad y circunstancias que deben tener los maestros, se le conceda formal licencia para ello, y, si en otra manera lo hiciere, pena de 1000 maravedís y cerrar la escuela.

ORDENANZA PARA QUE LOS MOROS Y MORISCOS NO VENDAN COMESTIBLES

Por obviar muchos perjuicios que puedan resultar que los moros y moras libertinos o esclavos tengan tiendas ni vendan mantenimientos ni comestibles, ordenamos y prohibimos absolutamente que al que lo contrario hiciere, además de que los comestibles que se le aprehendan se le darán por perdidos y serán repartidos a los pobres de la Cárcel y Hospital de Santa Ana y Caridad, y de 1000 maravedís.

Sistema de pesas, balanza y cartel de precios de las ordenanzas del siglo XVII



El día 9 de mayo de 1738 el Concejo Municipal acordó esta Ordenanza con arreglo a las cláusulas siguientes:

Por cuanto es conveniente señalar lo que deben hacer a las personas que se ocupan de esto, los precios a que deben vender el agua que conduzcan a los parajes donde las hay en esta jurisdicción y cantidad de la que debe llevar en cada carga, se establece y ordena que, por cada menor de seis cántaros deban dar tres arrobas de agua, a media cada cántaro, y que estos deben ser sellados precisamente con el marco que usa esta ciudad, pena de 500 maravedís y rompimiento de cántaros siempre que se les hallare sin la marca.

ÍTEM.- Que el precio de cada carga de agua, si fuese de las que se nombran del Calvario y Barranco, a seis cuartos, y la salada de las fuentes de esta ciudad, pasando de la Plazuela de San Ginés para el Barrio de San Diego y Serreta, lleven a dos cuartos y por el recinto de ellos a seis maravedís cada carga y si fuese con barriles al hombro a los citados parajes, siendo en el recinto un cuarto y si fuera, seis maravedís, pena de 400 maravedís.

ÍTEM.- Que los aguadores han de ser obligados a tener siempre limpios los pilones donde se reciben las aguas y las salidas de ellas que se deberán ocupar de quince en quince días, con pena de cien maravedís, siempre que se encontraren sucios, y así mismo se les prohibe puedan llenar de dichos pilones agua con ningún pretexto siendo siempre de los caños, so pena de 200 maravedís.

ÍTEM.- Que los aguadores no puedan ir por las calles sin que las caballerías menores lleve cada una de ellas una campanilla para que con su ruido adviertan y no atropellen las gentes, pena de cada cabalgadura que así dejare de ir de cien maravedís por la primera vez y por la segunda pena doblada y ocho días de cárcel.

ÍTEM.- Que si experimentase que por codicia de los precios, vendiesen agua de la fuente de San Juan u otras partes por la del Calvario y Barranco a algún forastero o vecino de esta ciudad, incurran en la pena de 600 maravedís.

ÍTEM.- Que si llevare cuatro cántaros haya de tener precisamente cada uno de ellos tres cuarterones con la marca de esta ciudad, pena al que lo contrario hiciese de 100 maravedís y los cántaros rotos, esto por la primera vez, y por la segunda, la pena doblada y diez días de cárcel.

ÍTEM.- Que no pueda ser aguador de oficio ningún moro y, que los cristianos que lo sean, tengan la obligación de barrer y fregar de dos en dos días en el tiempo de verano que es, desde 1º de mayo hasta fin de septiembre, la Plaza Principal y la que nombran de San Sebastián, lo que se han de repartir entre sí, bajo la pena, al no cumplirse o se excusase a la dicha reparación entre ellos, de 200 maravedís y tres días de cárcel.

Blanca González Gutiérrez

1 *Murgetana*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas Academia Alfonso X El Sabio de la Excma. Diputación Provincial de Murcia, núm. 18, año 1926, págs. 51-97.

Enero - Marzo 1903

ECO DE CARTAGENA

MUERE SAGASTA.
7 DE ENERO DE 1903

El Gobierno le dio el pésame a la familia de Sagasta antes de que falleciera.

LA HIGIENE PÚBLICA EN CARTAGENA.
12 DE ENERO DE 1903

Hay viruela en la ciudad y las autoridades no se deciden a vacunar a la población, con lo que solucionarían el problema.

EL NUEVO ALCALDE.
22 DE ENERO DE 1903

Toma posesión de la alcaldía el señor Ramón Cendra y Badía, cuyo cargo desempeñaba el señor José Moncada.

MONUMENTO NACIONAL.
11 DE FEBRERO DE 1903

En la mente de unos cuantos patriotas ha surgido la idea de levantar un monumento en honor de los soldados y marinos que perdieron la vida en las pasadas guerras con Cuba y Filipinas.

MITIN REPUBLICANO.
23 DE MARZO DE 1903

Se realizó en el Teatro Máiquez, Don Juan Miguel López presidió la mesa en representación de los republicanos históricos, Don Escolástico Tomás de los republicanos progresistas y el Sr. Ureña representaba a los antiguos centralistas. El objeto de la reunión era preguntar a los republicanos si estaban conformes con hacer un acto de adhesión a la asamblea que se celebraría en Madrid el día 25, eligiendo y enviando representantes a la misma. Estuvieron conformes con la marcha a Madrid y designaron como candidato a diputado a Cortes a Don Hipólito Calderón, el sucesor de Prefumo. El Sr. Calderón aceptó.

EL LIBERAL

LOS OBREROS DEL ARSENAL.
1 DE ENERO DE 1903

En el Arsenal de Cartagena los obreros mantienen la calma ante el despido del personal en los respectivos arsenales de Cádiz y Ferrol.

EL LEPANTO.
2 DE ENERO DE 1903

El buque de guerra *Lepanto* queda preparado en el puerto de Cartagena, ante la agravada situación de Marruecos, a la espera de nuevas órdenes.

DERRIBO.
8 DE ENERO DE 1903

Según el periódico *La Tierra* en la presente semana comenzarán los trabajos de derribo de las Puertas de San José.

Hasta el día de hoy no se ha empezado a construir la estación de ferrocarril de Cartagena.

POR LOS HIJOS DE PERAL.
7 DE FEBRERO DE 1903

En *El Liberal* de Madrid aparece una carta del doctor Fausto pidiendo la atención de Eusebio Blasco para que el Estado proteja a los cinco hijos de Isaac Peral.

Fallece en Portmán doña Visitación Zapata Hernández esposa de Don José Maestre Pérez.

EL HILO DIRECTO.
25 DE FEBRERO DE 1903

El Alcalde de Cartagena Ramón Cendra consigue de Madrid la implantación del hilo telegráfico Madrid-Cartagena.

NUEVO TRANVÍA.
27 DE FEBRERO DE 1903

Se autoriza la instalación de un tranvía con motor eléctrico entre Cartagena y su vecina ciudad de La Unión. Partirá desde la Plaza de La Merced.

HAY PROCESIONES.
15 DE MARZO DE 1903

Después de muchas tensiones por fin habrá este año procesiones en Cartagena gracias a la ayuda prestada por el Ayuntamiento en la cuantía de 2000 pts.

UNA PRÓRROGA.
20 DE MARZO DE 1903

El Ayuntamiento ha pedido al ministro de Gobernación la prórroga de dos años para la presentación del proyecto de demolición del Molinete.

LAS ELECCIONES

DE FEBRERO DEL 36 EN CARTAGENA

Francisco José Franco Fernández

Manifestación en Cartagena por el triunfo del Frente Popular en las elecciones de febrero de 1936

La indignación ante los excesos de la represión derechista tras la revolución de octubre de 1934, el impulso unitario entre las bases obreras y la exigencia de amnistía para los presos políticos fueron el inicio de un movimiento que culminaría en la creación del Frente Popular y en la victoria en las elecciones de febrero de 1936, que permitieron que la República estuviese otra vez en manos de la izquierda, en manos de las fuerzas que la habían proclamado y que la habían dotado de una Constitución y un programa de reformas que, aunque tímidas, empezaban a discutir la hegemonía de la vieja España monárquica, pacata y caciquil.

El programa del Frente Popular ponía de nuevo en marcha el espíritu bullicioso de los días de abril de 1931, y se levantaba como vocero del pueblo contra aquellas fuerzas y partidos "de orden" que clamaban por cerrar el paso a las reformas, y tenían como fin último, sin lugar a dudas, acabar con la República. Esta era la base y el planteamiento del citado programa:

"Los partidos republicanos de Izquierda Republicana, Unión Republicana y el Partido Socialista, en representación del mismo y de la Unión General de Trabajadores, Federación Nacional de Juventudes Socialistas, Partido Comunista, Partido Sindicalista y Partido Obrero de Unificación Marxista, sin perjuicio de dejar a salvo los postulados de sus doctrinas, han llegado a comprometer un plan político común que sirva de fundamento y cartel a la coalición de sus respectivas fuerzas en la inmediata contienda electoral y de norma de gobierno, que habrán de desarrollar los partidos republicanos de izquierda, con el apoyo de las fuerzas obreras, en el caso de victoria. Declaran ante la opinión pública las bases y los límites de su coincidencia política, y, además, la ofrecen a la consideración de las restantes organizaciones republicanas u obreras, por si estiman conveniente a los intereses nacionales de la República venir a integrar, en tales condiciones, el

bloque de izquierdas que debe luchar frente a la reacción en las elecciones generales de diputados a Cortes".

El compromiso electoral se centraba en estos apartados:

I.- Conceder por ley una amplia amnistía de los delitos políticos sociales cometidos posteriormente a noviembre de 1933, aunque no hubieran sido considerados como tales por los tribunales.

II.- Los funcionarios y empleados públicos que hubiesen sido objeto de suspensión, traslado o separación acordados sin garantía de expediente o por medio de persecución política, serían repuestos en sus destinos. Por lo que se refiere a las empresas de carácter privado se anularían todos los casos de despido que hubieran sido fundados en razones de carácter político.

III.- Promulgar una ley concediendo a las familias de las víctimas producidas por las fuerzas revolucionarias o por actos ilegales de la autoridad y la fuerza pública en la represión la adecuada reparación del daño inferido a las personas.

En materia de libertad y justicia, tenida como misión esencial del Estado Republicano y de su régimen constitucional, los partidos de la coalición se comprometían a restablecer el espíritu de la Constitución corrigiendo las transgresiones cometidas contra la ley fundamental, reformar el Reglamento de las Cortes modificando su estructura y funciones, garantizar la aplicación del principio de autoridad del Estado ejercido con respeto a la libertad y la justicia, reorganizar la Justicia, limitar el fuero castrense, humanizar el régimen de prisiones, estudiar los casos de violencia de los agentes de la fuerza pública y revisar las normas de disciplina de los funcionarios.

También se contemplaban una serie de programas de reforma agraria orientadas como base de la reconstrucción económica nacional y de justicia social. Se proponía crear un sistema de leyes de protección a la industria, comprendiendo medidas arancelarias, exenciones fiscales, métodos de coordinación, regulación de mercados y otros medios de ayuda que se entendiesen interesantes para fomentar la producción nacional, promoviendo el saneamiento financiero de las industrias. Se concebía la Hacienda y la Banca como instrumentos al servicio de la reconstrucción económica nacional, planteándose la necesidad de realizar una reforma fiscal dirigida a flexibilizar los tributos y garantizar la más equitativa distribución de las cargas fiscales, evitando el empleo abusivo del crédito público en finalidades de consumo.

Y el programa del Frente Popular hacía también una declaración de intenciones afirmando su concepto del Estado Republicano no basado exclusivamente en motivos sociales o económicos de clases, sino "en un régimen de libertad democrática impulsado por motivos de interés público y progreso social". Y ahí radicaba la base cognoscitiva que planteaba el deber de la política republicana de elevar las condiciones morales y materiales de los trabajadores "hasta el límite máximo que permita el interés general de la producción, sin reparar, fuera de este tope, en cuantos sacrificios hayan de imponerse a todos los privilegios sociales y económicos".

El triunfo del Frente Popular en Madrid

La propuesta electoral de la izquierda era moderada y reformista, expresaba las intenciones "populares" de los que firmaron el acuerdo, pero algunos de sus correligionarios políticos recordaban tras la victoria electoral que aquello se trataba también de un "Frente". El periódico *Mundo Obrero* manifestaba tras las elecciones ese carácter en uno de sus editoriales:

«El Frente Popular es el ariete, la catapulta que va a arrollar, a hacer escombros las fortalezas convertidas en guaridas del ignominioso conglomerado reaccionario monárquico y fascista. Es el arma que precisamos para abrir amplio campo al desarrollo de las aspiraciones democráticas».

La consulta electoral se rigió por la ley de 27 de julio de 1933 que permitía de nuevo el voto femenino y la posibilidad de presentar listas de candidatos abiertas. Se consideraban especiales aquellos municipios que sumasen junto con su partido judicial más

Mitin de Amancio Muñoz durante la campaña electoral en Cartagena

de 150000 habitantes, lo cual hizo que Cartagena (como en las elecciones del 32) perdiese ese carácter, integrándose sus políticos en los carteles electorales confeccionados para la elección de los nueve diputados de la circunscripción provincial. Esto suponía teóricamente un importante paso atrás para el reconocimiento de la personalidad política particular de la ciudad, cuyos resultados electorales, mentalidad y perfil socioeconómico se alejaban bastante del modelo regional.

En Cartagena la contienda electoral del 16 de febrero de 1936 fue tensa y comprometida, existiendo una polarización de los partidos más relevantes en dos grandes bloques:

a) La candidatura provincial de las derechas estaba formada por Tomás Maestre, Federico Salmón y José Ibáñez, de la CEDA; Alfonso Torres, de la derecha llamada independiente y Manuel Rico Avelló, Gonzalo Figueroa y Francisco Medina, de centro izquierda, del grupo de Portela Valladares.

b) La del Frente Popular quedó integrada por Amancio Muñoz de Zafra, Félix Montiel y Pascual Tomás por el PSOE; López Goicoechea y Juan Antonio Méndez por Unión Republicana y Félix Templado y Alfonso Ruiz representando a Izquierda Republicana.

También fueron proclamadas otras candidaturas de menor relevancia:

- Radicales: Salvador Martínez Moya y Juan José Rocha García.

-Mauristas: Carlos Borrero y Álvarez de Mendizábal y Gaspar de la Peña Séiquer.

-Monárquicos: Ricardo de la Cierva y Codorniu y José Maestre.

-Agrarios: Agustín Escribano Guixe.

-Tradicionalistas: Francisco Martínez García.

-Republicanos independientes: Joaquín Payá López (afecto a Chapaprieta) y Pablo Sanz Cabo.

-Socialistas independientes: José Ruiz Del Toro, Aurelio López Dobla, Luis Prieto Jiménez y Alfonso Contrera Muñoz.

Por primera vez hubo durante la campaña electoral incidentes violentos en la calle al enfrentarse partidarios de distintos partidos. También existió una gran violencia verbal y escrita en la propaganda electoral.

El acto más importante de las derechas durante la campaña tuvo lugar en el Gran Cinema Sport el domingo día 2 de febrero, con una escenografía que recordaba a la que se estilaba en los mítines fascistas que se celebraban en otros países de Europa. En ese acto intervinieron Tomás Maestre, José Ibáñez Martín y Federico Salmón. Sin embargo, tal y como era habitual, la derecha utilizó en esta campaña más la propaganda que el mitin. Detectamos en la prensa de la época algunos rasgos chocantes como fueron el "reclutamiento de automóviles":

"Se ruega encarecidamente que toda persona propietaria de coche preste un patriótico servicio, poniéndolo a disposición de la coalición antirrevolucionaria (Mayor 24) para propaganda electoral y para servicios especiales, el día de la elección"

ARCHIVO MUNICIPAL CARTAGENA

La denuncia pedagógica a los *"perversos hábitos electorales del enemigo rojo"*:

"Ponemos en conocimiento de los electores de Cartagena que personas poco escrupulosas se dedican a difundir la idea de que las personas de derechas han de votar todas en el mismo colegio electoral. Para que nadie pueda desorientarse, advertimos que cada elector ha de votar en el colegio que le corresponda y que se indica en los sobres de Acción Popular...".

La "defensa de la integridad moral de sus candidatos":

"Señor Director de EL NOTICIERO:

Agradecería a usted se sirviese insertar en lugar preferente de su estimado diario, la siguiente manifestación que me piden y a la que accedo muy gustosamente por estimarla de conciencia. Como de algunas hojas, repartidas con motivo de propaganda política, pudiera desprenderse el que Don Francisco Medina Clares pertenece a determinada secta, puedo manifestar dicho señor se ha comportado siempre como católico, teniendo para esta su parroquia las atenciones a que, como tal, se creía obligado. Tomás Collados, Párroco de Santa María de Gracia".

Y la solidaridad cristiana:

"...el candidato tradicionalista Don Francisco Martínez García, con el fin de no entorpecer el triunfo de la candidatura de centro derecha, ha decidido retirarse... habiendo intervenido para esto una alta autoridad eclesiástica que ha recomendado que se vote íntegra la candidatura de derechas en toda la provincia sin borrar un solo nombre".

Como no existía en Cartagena prensa afín al Frente Popular y muchos de sus potenciales votantes eran gente del pueblo, poco lectora y receptiva especialmente a la oratoria y el mensaje conciso; los republicanos y los socialistas, como era ya tradicional, se prodigaron bastante en la organización de actos públicos. También eran frecuentes los pasquines electorales que reclamaban el voto popular:

"VOTAD CONTRA EL BLOQUE DE LAS DERECHAS, que es el bloque antinacional, el bloque de la miseria, el de los salarios de seis reales, el dirigido por Roma, el de los patronos contra los obreros, el de los enemigos de España, el defensor de los jesuitas, el representante del fascismo, el de los 500.000 ricos contra 22 millones de pobres, el del trigo que se pudre sin vender, el enemigo de la civilización; el que da balas en vez de pan, el cimentado con sangre y dolor del pueblo! (...).

¡VOTAD CONTRA ACCIÓN POPULAR QUE ES LA ENEMIGA DE CRISTO!

Cristo defendió a los pobres, ACCIÓN POPULAR defiende a los ricos, Cristo predicó la paz, ACCIÓN POPULAR prepara la guerra civil, Cristo multiplicaba los panes, ACCIÓN POPULAR multiplica las ametralladoras; Cristo era del pueblo... ACCIÓN POPULAR va contra el pueblo".

Hemos de decir que en las filas del bloque electoral de izquierdas, se produjo un proceso de depuración interna de los partidos en vísperas del proceso electoral, que pensamos obedece a dos causas: la creciente falta de democracia interna de los partidos y la necesidad imperiosa de alcanzar la unidad electoral antifascista. En la presentación de las candidaturas el dirigente de Izquierda Republicana Norberto Pérez Sánchez se lamentó de la división existente en su partido y los socialistas sufrieron la excisión de importantes dirigentes como José Ruiz Del Toro, Aurelio López Dobla, Luis Prieto Jiménez y Alfonso Contrera Muñoz. La ortodoxia socialista exigía ciertos comportamientos que, de no ser observados, convertían al camarada de antaño en furibundo enemigo de las libertades tratados de esta manera:

"...Y sepan que los obreros no votarán a Melchor Guerrero Periago. Y sepan los elementos de izquierdas que este Guerrero es un traidor a la causa obrera revolucionaria y bien lo manifestó en los sucesos revolucionarios de octubre en los que no dio la cara porque estuvo oculto en la huerta por cobardía y sus culpas las pagaron con la cárcel cientos de obreros de buena voluntad revolucionaria".

El 14 de febrero, también en el Cinema Sport, fueron presentados los candidatos del Frente Popular. Hizo la presentación el ex diputa-

A) Candidaturas del Frente Popular:	
Amancio Muñoz de Zafra	19.963 votos.
Francisco Félix Montiel	20.065 votos.
Pascual Tomás.	19.989 votos.
Francisco López Goicoechea	20.127 votos.
Juan Antonio Méndez Martínez	20.028 votos.
Félix Templado	20.095 votos.
Alfonso Ruiz Blázquez	20.085 votos
Federico Salmón	12.086 votos.
B) Candidaturas de la Unión de Derechas:	
José Ibáñez Martín	11.983 votos.
Alfonso Torres	11.850 votos.
Tomás Maestre	12.220 votos.
Francisco Medina Clares	12.216 votos.
Manuel Rico Avelló	12.183 votos.
Gonzalo Figueroa	11.921 votos.

Mitin del Frente Popular en Cartagena (febrero de 1936)

do Ramón Navarro Vives, que pidió serenidad. Jesús Campillo, de Juventudes Socialistas, centró su discurso en la reivindicación de la libertad para los presos políticos, siendo muy emotiva la lectura del mensaje enviado desde la cárcel de Madrid por el candidato socialista Pascual Tomás. Su compañero de filas Félix Montiel completó la exaltación socialista con una espectacular aparición con el puño en alto y un mensaje encendido en el que prometió amnistía, atacó al gobierno y criticó duramente a los miembros de la candidatura socialista independiente. El acto finalizó con el canto de la Internacional.

Las elecciones de febrero de 1936, en Cartagena, como en toda España, fueron diferentes. Y lo fueron porque no se votaban solamente unas siglas, sino que se estaba optando por un modelo de Estado. Los partidos conservadores pretendían el mantenimiento del modelo socioeconómico tradicional que existía en las zonas rurales y los miembros del Frente Popular, con diferencias de planteamientos y objetivos, aspiraban a cambiar la sociedad modernizándola o transformándola. Las apuestas electorales eran, por tanto, muy fuertes y la sensación de "lucha final" crispó los ánimos de las formaciones políticas, que terminaron por trasladar esta situación a toda la sociedad. En el diario *El Noticiero*, el cronista José Zaplana lanzaba un grito de hastío y jocosa protesta frente al bombardeo político al que eran sometidos los cartageneros:

"GRITOS EN LAS PAREDES. ...no es poco el martirio de los que viven frente a una pared supercargada de carteles: al levantarse, al llegar de la oficina, al comer, al salir, al acostarse, igual, siempre igual...¿pondrán hoy otro cartel nuevo?...y diariamente, martilleando las sienes, bien grabado en la memoria el mismo lema: ¡Votad a España¡ ¡Votad al Frente Popular!".

José Calvo Sotelo uno de los pricipales dirigentes de la Unión de Derechas se dirige en Madrid a sus seguidores

Pese a que las cifras de participación fueron las más altas de las registradas hasta el momento en Cartagena, los porcentajes seguían siendo considerablemente inferiores a la media regional y nacional. La mayor participación se registró en los barrios obreros de Santa Lucía, La Concepción y Peral (distritos 5 y 8), seguidos del distrito Centro. Sorprende la baja participación en el distrito minero del Llano del Beal y Algar (el

El oftálmologo y político republicano Antonio Ros en una reunión electoral durante la campaña para las elecciones de febrero de 1936 en Cartagena

número 6), feudos tradicionales del socialismo. El fenómeno de la abstención se explica, como en ocasiones anteriores, por el atraso cultural, los defectos del censo y la inhibición de algunos sectores anarquistas.

El triunfo fue para el Frente Popular, con el 62'04% de los votos emitidos, estando repartidos de la forma que se indica en el cuadro.

El gran derrotado de la contienda electoral fue el Partido Radical, que no obtuvo ningún diputado. El Partido Socialista Obrero Español fue el indudable triunfador, obteniendo 4 diputados, la Unión Republicana le siguió con tres y las derechas solamente obtuvieron un diputado independiente. Completaban el número de escaños los portelistas, que obtuvieron dos diputados, siendo uno de ellos el ex ministro Rico Avelló.

Durante el día de las elecciones no hubieron incidentes graves, tal y como señalaba en su número del día 18 de febrero el diario *La Tierra*:

"...La jornada electoral en Cartagena ha sido un grandioso acto de civismo; el pueblo se ha comportado con gran serenidad y ha ejercido el derecho ciudadano de sufragio con la más absoluta normalidad, sin el menor incidente, con el mayor respeto para todos...".

Lo único digno de reseñar fue la rotura de una urna en el Colegio Electoral de Los Gabatos, donde se retrasó 24 horas el proceso electoral, y los incidentes acaecidos en el Penal Militar, donde los reclusos intentaron acceder a la nave donde se encontraban los presos de la Generalitat con el fin de liberarlos, hiriendo a dos funcionarios y ocasionando algunos destrozos. La crónica periodística de aquel día lo planteó como un suceso ajeno a la política local, sin importancia y achacable a la impaciencia de los reclusos ante la inminente amnistía; nada más que "...ruido, aparato represor, humo e inquietud ciudadana". Todo ello seguido de manifestaciones populares hasta la madrugada, con vivas a la República y canto de La Internacional.

A pesar de la tranquilidad de la jornada electoral, el odio de clases y el conflicto ideológico era un problema latente: el hacha de guerra había sido de nuevo desenterrada y la España Negra volvía a resurgir. El diario *El Noticiero*, en un artículo publicado pocos días después de las elecciones analizaba la situación de esta manera:

"...Hay que buscar la fuente origen de esas incompatibilidades ideológicas, y cegarlas, no bruscamente, no físicamente, sino con ideas también que sirvan de nervio a leyes justicieras, ya que el secreto de todas las rebeldías de índole social es la falta de equidad, falta que motiva la lucha social...".

Las reacciones ante la victoria no se hicieron esperar. En toda España hubieron una serie de incidentes provocados por el descontrol de las masas, la calamitosa situación económica y el radicalismo de algunos grupos políticos. En los días posteriores a las elecciones se produjeron actos violentos, sobre todo contra símbolos de la derecha como eran los edificios del Casino y el Círculo Cultural de Acción Popular (donde se decía que habían escondidas armas), que fueron apedreados.

Sin duda, el acto público más importante de esos días fue la marcha de 15000 personas, que desfilaron desde la Plaza de España hasta el Ayuntamiento acompañando a los concejales que habían sido destituidos después de los sucesos de octubre de 1934. Tras las elecciones el Gobernador Civil había comunicado mediante telegrama al alcalde saliente la orden de restablecer la legalidad democrática:

"Sírvase hacer entrega de ese ayuntamiento a los concejales de elección popular y alcalde elegido en 1931".

Abría la festiva marcha algunos militantes de las Juventudes Republicana, Socialista y Comunista, seguidos por las esposas de los presos políticos y los concejales situados en fila, escoltados por dirigentes de sus partidos.

En la Casa Consistorial, como sucediese en el 31, el pueblo jaleó a los concejales, produciéndose el relevo de forma pacífica. El alcalde impuesto por el gobierno de la derecha, Zenón Martínez, cedió los poderes al médico César Serrano, de Unión Republicana, volviéndose así a restablecer la corporación elegida por el pueblo de Cartagena en 1931. El nuevo

alcalde, acompañado de los tenientes de alcalde Vicente Noguera y Jesús López Lorente, dejó claro a los presentes que empezaba una nueva época para Cartagena:

"Ciudadanos: no tengo más que deciros que déis conmigo un viva, no a la República, sino a la República del 16 de febrero".

La toma de posesión se cerró con la aprobación de una proposición en la que se pedía la destitución del secretario del Ayuntamiento Julio García Vaso, la creación de una comisión de depuración del personal del ayuntamiento; el canto de la Internacional y esta declaración de principios:

"En el Ayuntamiento de Cartagena y en Cartagena se habían creído cuatro señoritos que iban otra vez con procedimientos de todos conocidos a manejar los intereses que el pueblo de Cartagena nos tiene confiados".

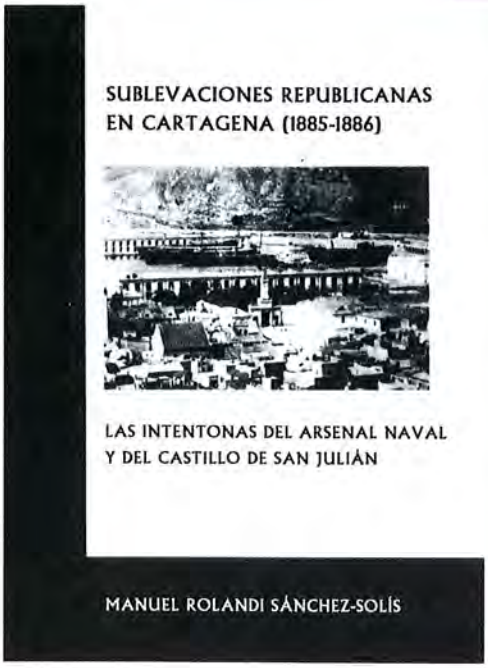
Eran tiempos de odio y violencia y el deber de los dirigentes y de los poderes fácticos era calmar los ánimos y buscar vías de diálogo. Todos sabemos que esta premisa no se cumplió, pero aquí queremos resaltar dos testimonios que buscaban la consecución de esa perdida convivencia en paz, dos testimonios que reflejan lo que fue imposible, y es que de lo posible "se sabe demasiado". Afortunadamente queda el testimonio y la palabra de Don Manuel Azaña, en el primer mensaje al pueblo español tras la victoria electoral:

"...El raciocinio y el corazón por encima de todo; armonía razonada de ideologías e intereses; embridar las pasiones y no espolear los instintos; que la mano sea fuerte, pero justa en su fortaleza; que los campos de la legislación no se abonen con odios de unos, ni se rieguen con las lágrimas de los otros... El Gobierno no está movido de ningún propósito de persecución ni saña. Todos los rencores, con la responsabilidad del poder no existen. Ninguna persecución se ha de tomar por parte del Gobierno, siempre que todo el mundo se mantenga dentro de la ley. Nuestro lema es la defensa de la República, República restaurada y, por consiguiente, prosperidad, libertad y justicia en España. Unámonos todos bajo esa bandera, en la que caben los republicanos y los no republicanos".

Y las hemerotecas guardan un editorial del sábado 22 de febrero de 1936 de un modesto diario vespertino de provincias, *El Noticiero* de Cartagena, un esperanzador artículo de cabecera titulado *Convivencia*, que establecía esta conclusión del proceso electoral:

"La propaganda electoral lícita, seguida de unas elecciones sinceras, es lo menos que podemos aceptar como ciudadanos conscientes y libres, y civilizados, y luego, el que triunfe, a desarrollar sus ideas políticas, aplicadas a la realidad, y el vencido a facilitar esa labor, (que para la patria es) y a procurar la captación de voluntades en propaganda de ideas y de ejemplos para, en su día, si llega, desarrollar a su vez su sistema de gobierno...".

Editorial ÁGLAYA Colección CARTAGENA HISTÓRICA Serie HISTORIA MILITAR



SUBLEVACIONES REPUBLICANAS EN CARTAGENA (1885-1886)

LAS INTENTONAS DEL ARSENAL NAVAL Y DEL CASTILLO DE SAN JULIÁN

MANUEL ROLANDI SÁNCHEZ-SOLÍS

El autor, en este magnífico trabajo de investigación describe las últimas sublevaciones republicanas del siglo XIX en Cartagena y las circunstancias que llevaron a la muerte al Gobernador Militar de la ciudad, general Fajardo, en su intento de recuperar el Castillo de San Julián.

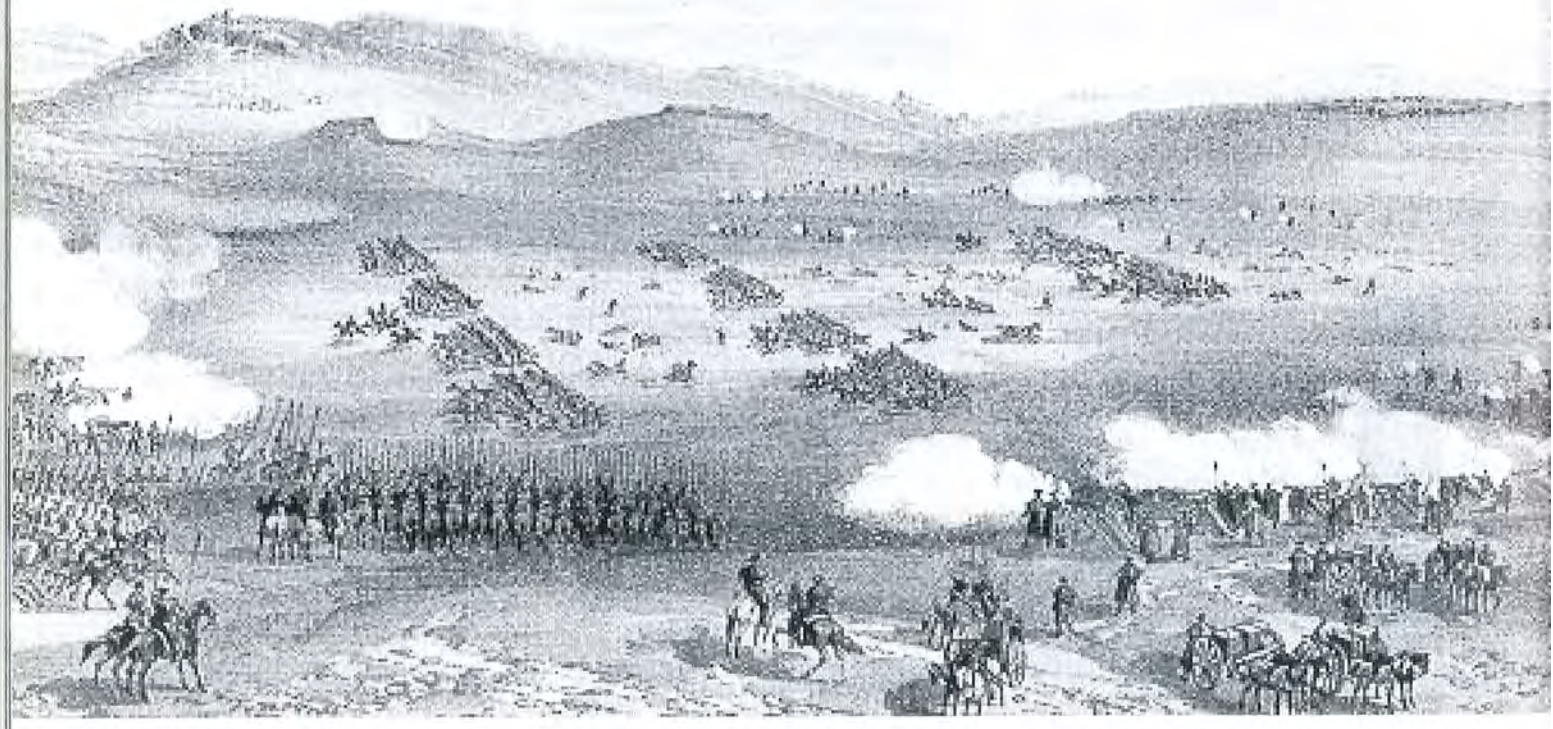
Título: Sublevaciones republicanas en Cartagena (1858-1886). Las intentonas del Arsenal Naval y del Castillo de San Julián
Autor: Manuel Rolandi Sánchez-Solís
Páginas: 208
Ilustraciones: 45 b/n
Encuadernación: Rústica
Edición: Diciembre 2001
I.S.B.N: 84-95669-00-5
Precio: 15,03 € (2500 pts)

LA CARGA
DE LA BRIGADA LIGERA

"¡C´est magnifique, mais ce n´est pas la guerre !"
General Pierre François Joseph Bosquet.

El 25 de octubre de 1854 el general Bosquet, comandante del cuerpo de observación francés, que guarnecía uno de los flancos aliados en la batalla de Balaclava durante la guerra de Crimea, pronunció, inmortalizándola, esta frase al contemplar, desde su posición de mando situada en las colinas de la izquierda del valle norte de Balaclava, un acontecimiento militar que ha pasado a la historia convirtiéndose en un mito: La Carga de la Brigada Ligera.

Ángel Márquez Delgado · Piloto de Líneas Aéreas



La carga de la Brigada Ligera británica en Balaclava no fue, desde el punto de vista militar, la más importante de la historia de la caballería, tampoco con ella se consiguió la victoria, como sí sucedió con otra famosa carga, la que dio el escuadrón de caballería polaca de la guardia imperial napoleónica en Somosierra en 1808, tampoco fue la de Balaclava una batalla crucial en la guerra de Crimea. La Brigada Ligera quedó destruida, no volvió a combatir, siendo repatriados a Inglaterra los supervivientes.

Affiche de la película que sobre la Carga protagonizaron Errol Flynn y Olivia de Havilland

¿Por qué entonces? En los 148 años transcurridos, la carga, ha hecho correr ríos de tinta e incluso celuloide. Se ha polemizado hasta la exageración. Se han publicado decenas de libros y artículos sobre sus causas. Son conocidos los testimonios de sus protagonistas. La investigación del Parlamento Británico y las conclusiones militares, nos han hecho conocer que confluyeron: un error militar, una deficiente transmisión de órdenes y la difícil personalidad de los mandos militares que tuvieron responsabilidad en la batalla. Al mismo tiempo se magnificaban la tenacidad y el

Portada de la composición musical La Carga de la Brigada Ligera

valor británicos y se glorificaba a los *"Seiscientos"* en los poemas de Tennyson y Kipling, elevando el acontecimiento a la categoría de mito histórico. La respuesta es compleja, y no tiene que ver con el inconsciente valor demostrado, que se daba por supuesto.

Desde muy joven reconozco que "La Carga" fue un hecho militar por el que sentí una gran atracción. Conocidos los hechos, para llegar a entender por completo sus causas me faltaba una pieza, y no era ésta, como pretenden algunos autores, que la muerte del capitán Nolan en los primeros momentos de la carga con el pecho destrozado por una granada rusa nos ha privado de un testimonio fundamental, que hubiera aclarado como fueron entregadas las órdenes. Nolan fue el oficial de enlace que llevó la cuarta orden del General en Jefe, Lord Raglan, al comandante general de la caballería, Lord Lucan, y a falta de su testimonio se ha pretendido que nunca se sabría la verdad. Sólo quien haya oído las tremendas voces de mando de los suboficiales de la caballería británica, como me sucedió en el año 1981, en la parada militar con motivo del jubileo de la Reina de Inglaterra y haya visto los cascos del 17.º Regimiento de Lanceros, con el lema *"O gloria"* sobre una calavera con las tibias cruzadas, puede comprender, como me sucedió ese día, porqué cargó la Brigada Ligera aquel 25 de octubre de 1854.

SEMBLANZA DE LA CABALLERÍA BRITÁNICA

Tradicionalmente, en Europa, la caballería estuvo dividida en tres clases: Pesada, Dragones y Ligera. La caballería Pesada estaba formada por hombres fuertes que montaban poderosos caballos y se la empleaba en los momentos claves de las batallas ordenándoles la carga decisiva. Los Dragones fueron originalmente infantería montada que cabalgaba hasta el campo de batalla y una vez allí combatía a pie, gradualmente fueron evolucionando hasta ser utilizados como caballería durante las batallas, al tiempo que por su ligero equipamiento, fueron empleados en reconocimientos y otras misiones. A la caballería ligera se le asignaban los trabajos más importantes, vigilancia del frente, flancos y retaguardia al objeto de prevenir sorpresas, corte de las líneas de comunicaciones y suministros del enemigo, enlace con otras unidades aprovechando su movilidad y un largo etcétera de misiones que la hicieron imprescindible en los ejércitos hasta la aparición de las armas automáticas y el transporte mecanizado.

En el ejército inglés, en 1854, esta división era puramente nominal, hacía tiempo que estas diferencias en la caballería se habían perdido, existía un único cuerpo de caballería. Ligera y Pesada se consideraban iguales para efectuar una carga en línea y otras funciones en el campo de batalla. Solo el vestuario y los antiguos nombres de los regimientos hacían recordar, dentro de la tradición británica, las antiguas divisiones de la caballería.

Cuando en marzo de 1854 se dieron las órdenes para la formación de un cuerpo expedicionario a Crimea la caballería de línea inglesa estaba formada por 23 Regimientos con un total de 10600 hombres, de ellos 3000 servían en la India. Número muy reducido, fundamentalmente por motivos presupuestarios. Desde 1815 cuando finalizaron las guerras napoleónicas en que la caballería disponía de unos efectivos de casi 25000 hombres se había ido reduciendo hasta alcanzar la cifra citada. Muchos de estos regimientos no habían salido de Inglaterra en 30 años, y solo los que habían servido en la India tenían experiencia en servicio activo. Desde 1815 hasta 1853 la caballería no dispuso de un campo de ejercicios, fue en este último año cuando, considerando la posibilidad de un conflicto, comenzaron los preparativos y entrenamientos.

Se seleccionaron diez regimientos de caballería para la fuerza expedicionaria a Crimea: cinco de los llamados pesados: el 4.º y 5.º de Dragones de la Guardia, y los 1.º, 2.º y 6.º de Dragones; y cinco de caballería ligera: 4.º y 13.º de Dragones ligeros, el 8.º y 11.º de húsares, y el 17.º de lanceros, estos embarcaron en diferentes puertos hacia Constantinopla entre el 25 de abril y el 19 de julio de 1854.

ORGANIZACIÓN

La organización típica de un regimiento de caballería inglesa consistía en un cuartel general, y seis u ocho compañías que formaban en tres o cuatro escuadrones, divididos estos en escuadrones de servicio y escuadrones de depósito. Cuando el regimiento era destinado al extranjero los escuadrones de deposito permanecían en Inglaterra ocupándose de la selección y entrenamiento de los reclutas que después pasaban a los escuadrones de servicio. El regimiento era mandado por un Coronel, a veces un Teniente Coronel, que era asistido por dos ayudantes de campo. El estado mayor lo componían, un oficial ayudante, un oficial de mando, un jefe de estado mayor, un oficial pagador, un oficial de suministros (furriel), un cirujano, un ayudante de cirujano y un cirujano veterinario. Asistidos por un grupo de suboficiales (*non-commissioned officers*) agregados a los oficiales citados, un sargento mayor, un sargento furriel y otros seis sargentos dedicados a pagaduría, armamento, instrucción, hospital, guarnicionero y oficina del regimiento.

Cada escuadrón era mandado por un capitán (*squadron leader*), con dos tenientes (*troops leaders*), uno por compañía y cinco sargentos, el más antiguo sargento mayor completándose con un trompeta y un herrador. En ocasiones el regimiento tenía una banda de música compuesta por un sargento y doce soldados.

La formación del regimiento en parada o combate consistía en dos filas, con el capitán al frente de cada escuadrón y los tenientes al frente de sus compañías y situados a la distancia de la longitud de un caballo. Al frente de todos se situaba el coronel con un trompeta de órdenes, retrasado con respecto a él en una distancia de la mitad de la longitud de un caballo, esto nos da una pequeña idea de la minuciosidad del Reglamento Oficial de la Caballería inglesa. Los cuerpos de caballería podían actuar en línea o columna, cambiando de posición de una a otra según fueran las circunstancias, las columnas eran abiertas o cerradas, utilizándose la columna cerrada para cambios de posición y usualmente para aproximación al frente antes de formar la línea con unos movimientos muy definidos (escalón directo o escalón oblicuo) que transformaban la columna en línea de ataque. La columna abierta se usaba en maniobras de campo y para ocupar posiciones de apoyo y reserva.

El Reglamento concerniente a la entrada en combate era largo y complicado, la formación para un ataque que finalizaría con una "carga", dividía a la fuerza en tres partes: Primera Línea, Línea de Apoyo y Reserva. La Primera Línea se componía de una tercera parte del total de la fuerza. La Línea de Apoyo, unos 370 metros detrás de la primera, formaba también en línea. La Reserva a la misma distancia detrás de la Línea de Apoyo, podía estar en línea o en doble columna abierta. En Balaclava la Brigada Ligera cargó solamente con dos líneas: Primera y Apoyo, podríamos suponer que Cardigan entendió que la Brigada Pesada, dos kilómetros atrás, podía constituir la reserva táctica, evidentemente no fue así, el objetivo de la carga, para él, eran los cañones rusos del fondo del valle, que no eran precisamente los que el general en Jefe Lord Raglan había ordenado recuperar.

Las voces de mando en un ataque tenían la siguiente secuencia: "¡MARCHA!" *(March)*, "¡PASO!" *(walk)*, "¡TROTE!" *(Trot)*, "¡GALO-

El puerto de Balaclava desde el campamento británico

Omar Pasha, Comandante en Jefe de las fuerzas turcas

Cuartel general de Lord Raglan Comandante en Jefe de las fuerzas Inglesas en Crimea

Curiosa imágen de una de las cantineras que acompañaron a los regimientos ingleses en Crimea

PE!" *(gallop)*, "¡CARGA!" *(charge)*, "y "¡ALTO!" *(halt)*. Las líneas, con el coronel del regimiento al frente, se movían al trote hasta que la Primera se situaba a unos 230 metros del enemigo, pasando entonces a galopar hasta unos 35 metros del objetivo del ataque, lugar en donde se daba la orden de carga, de esta forma se conseguía que la línea llegara formada al contacto con el enemigo. Las velocidades que alcanzaba la caballería en estas distintas fases eran las siguientes:

PASO: Sin exceder los seis kilómetros por hora.

TROTE: Sin exceder los catorce kilómetros por hora.

GALOPE: Dieciocho kilómetros por hora.

CARGA: El "ratio" de la carga no debía exceder a la máxima velocidad de los caballos más lentos.

LA BATALLA DE BALACLAVA

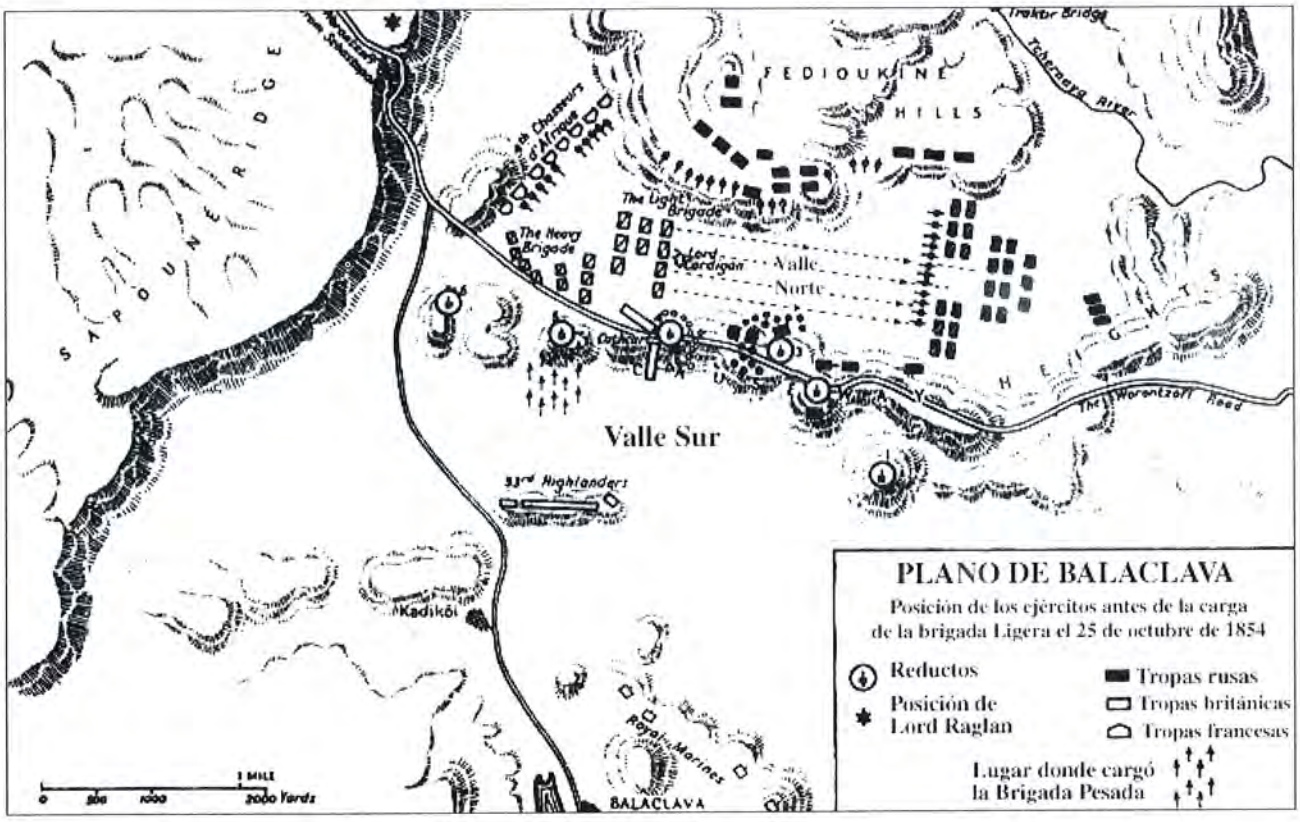
El ejército ruso, ante la llegada del cuerpo expedicionario franco-británico a las cercanías de Sebastopol, abandonó la fortaleza con el fin de evitar verse copado, dejando en la ciudad a su guarnición, y estableció sus posiciones unos 20 Km al noreste de la ciudad. Produciéndose entonces una situación en que un ejército, el franco-británico, asediaba la fortaleza, y otro, el ruso, acechaba a los sitiadores e intentaba socorrer a los sitiados. Los ingleses habían establecido su base en el puerto de Balaclava al este de Sebastopol, donde estaba fondeada la flota británica y por donde recibían sus suministros. Lord Raglan consciente de la amenaza que suponía el ejército ruso, organizó la defensa de Balaclava sobre dos líneas defensivas, la primera en las colinas de Causeway (ver mapa) que consistía en 6 reductos artillados con cañones ingleses y guarnecidos con dos batallones de turcos, en total unos 1.500 hombres. La segunda en las cercanías de Balaclava se componía de fuerzas británicas, el 93.º de Higlander y los cañones de los Royal Marines.

EL ATAQUE RUSO

El estado mayor ruso había visto que la debilidad inglesa estaba en sus líneas de suministros y en la madrugada del 25 de octubre comenzó el ataque. El teniente general Liprandi, comandante de la 12ª división de infantería fue el designado para mandar las fuerzas atacantes, estas se componían de 20000 soldados de infantería y 3000 de caballería. El ataque constaba de tres fases, en la primera, la infantería dividida en tres columnas y apoyada por un fuerte bombardeo artillero debía conquistar los reductos 1, 2 3, y 4. En la segunda la caballería, al mando del mayor general Rijov, a través de las Causeway debía irrumpir en el valle de Sur y amenazar directamente Balaclava buscando un encuentro con la caballería inglesa. La tercera era una fase semidefensiva en las que se ocuparían los altos de Fedioukine para proteger y asegurar el flanco derecho ruso, esta última operación estaba encomendada al mayor general Jaboritsky con 6.400 hombres, la cual era una fuerza mixta de infantería y artillería con dos escuadrones de caballería.

A las 06:00 se abrió el fuego comenzando el ataque a los reductos que fueron machacados por la artillería cayendo sucesivamente uno a uno tras el ataque de la infantería, a pesar de la defensa hecha por los turcos, principalmente en el reducto n.º 1. Este fue ocupado por los rusos a las 07.30, siendo abandonados los demás sobre las 07:45. Los turcos que en principio habían luchado fieramente huyeron a la desbandada hacia las líneas inglesas siendo perseguidos por los escuadrones de cosacos del Don que les acuchillaron sin piedad. La primera fase del ataque ruso había tenido éxito.

¿Entretanto qué sucedía en el Cuartel General británico? Lord Raglan, que el día anterior no había hecho caso a informes de espías que hablaban de una gran concentración rusa dispuesta para el ataque, actitud, en cierto modo, justificable porque esos avisos eran diarios, tomó rápidas medidas y ante la gravedad de la situación envió una orden a la caballería para que se situase en el valle del Sur y evitara el previsible avance ruso. Se había producido una situación táctica muy peligrosa porque de seguir los rusos su avance irrumpirían en el valle del Sur y en esos momentos, Raglan, no disponía de ninguna fuerza entre los rusos y su base de Balaclava a excepción de los 500 hombres del 93.º de Highlander y los cañones de la Marina Real, era un agujero tremendo que de ser aprovechado por el enemigo, rompiendo el flanco inglés, podría hacer saltar todo el dispositivo de la fuerza expedicionaria e incluso el cerco de Sebastopol. También al comienzo del ataque ruso había ordenado que las divisiones de infantería Primera y Cuarta que estaban al Norte formando parte del cuerpo de asedio a Sebastopol se dirigieran hacia el campo de batalla, pero aún a marchas forzadas estas unidades tardarían al menos dos horas en llegar a posicionarse. Según testigos del Cuartel general, Lord Raglan, usualmente un hombre frío y calmado, miraba continuamente la acción con sus prismáticos, consultaba con los generales Airey, Estcourt y otros, dando la impresión de que estaba realmente turbado ante la gravedad de la situación. Lo cierto es que si el objetivo de Liprandi era Balaclava, lo cual fue negado después de la guerra por los rusos, con otro ataque sería suya. Pero esto tiene una relativa importancia, lo verdaderamente crucial es que Raglan pensó que así era. Solo disponía de la División de caballería de Lucan y envió la primera de las cuatro órdenes a la caballería que se harían famosas:



Plano de la época, en el que se muestra la situación de la batalla de Balaclava en los momentos previos al inicio de la Carga

Primera orden - 08:00.

LA CABALLERÍA OCUPARÁ EL TERRENO A LA IZQUIERDA DE LA SEGUNDA LÍNEA DE REDUCTOS OCUPADOS POR LOS TURCOS.

Antes de continuar debemos decir que el Cuartel General de Lord Raglan estaba situado en una meseta elevada unos 100 metros sobre los valles donde se estaba produciendo la batalla, por lo que disponía de mejor visión sobre el conjunto que Lucan y sus dos jefes de brigada Cardigan y Scarlett.

Cuando Lucan recibió la orden, como sucedería en las tres siguientes, no entendió que quería decir Raglan. Lo cierto es que no había una segunda línea de reductos, tampoco había turcos ocupándolos. Se habían retirado y huían perseguidos por los cosacos. Por otra parte su izquierda eran los reductos 5 y 6 y el ataque se estaba realizando en dirección al valle Sur, situado a su derecha. Obedeció esta orden y se sitúo en la posición requerida. Cuando la caballería estaba ocupando su nueva posición, llegó la segunda orden:

Segunda orden - 08.30.

OCHO ESCUADRONES DE DRAGONES SE DIRIGIRÁN HACIA BALACLAVA EN APOYO DE LOS TURCOS QUE ESTÁN HUYENDO.

Acompañaba a esta orden una nota que indicaba la posición que debía ocupar la Brigada Ligera a la cual ya se había incorporado su comandante, Lord Cardigan, el cual dormía todas las noches en su yate fondeado en la bahía de Balaclava.

LORD RAGLAN ORDENA QUE LA BRIGADA DE CABALLERÍA LIGERA SE POSICIONE EN LA CRESTA QUE HAY AL PIE DE LA MESETA QUE OCUPAMOS. DESDE ESTE PUNTO VIGILARÁ Y TOMARÁ VENTAJA SOBRE CUALQUIER MOVIMIENTO POR PARTE DEL ENEMIGO.

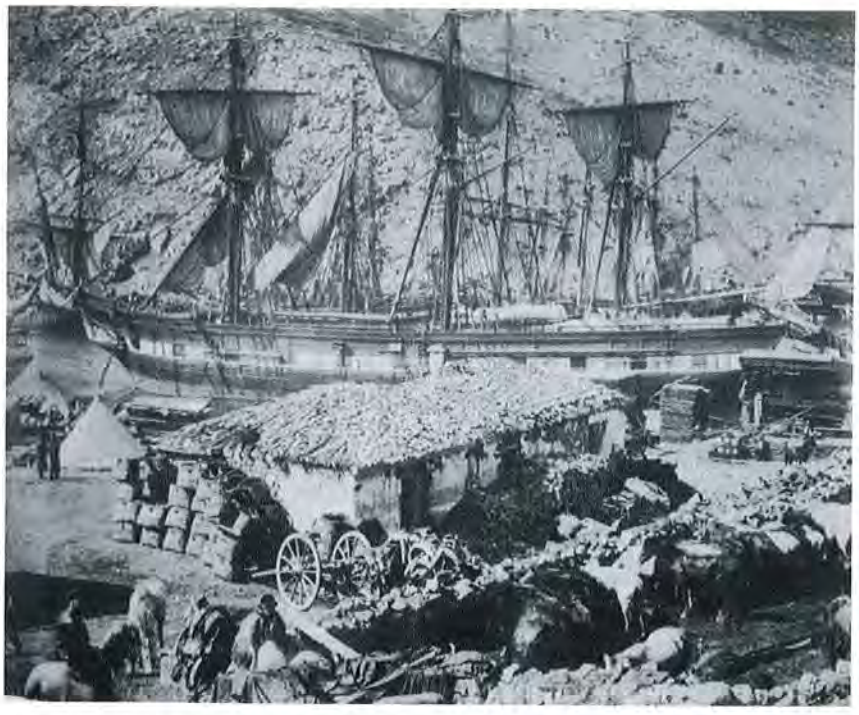
Debemos suponer que Raglan no tenía certeza sobre las intenciones del enemigo y su idea, con respecto a la Brigada Ligera, era prevenir un ataque en el valle Norte, en cuyo fondo observaba movimientos rusos en dirección Sur que se dirigían a reforzar las posiciones conquistadas y a su juicio para continuar el ataque a Balaclava, movimientos que, el general, observaba perfectamente desde su posición. La Brigada Ligera se situó donde se indicaba y en esa posición se mantendría dos horas hasta enfrentarse con su destino.

LA CARGA DE LA BRIGADA PESADA

La Brigada Pesada, como la Ligera, estaba formada por cinco regimientos, cada uno con dos escuadrones. De acuerdo a la orden recibida, emprendieron la marcha los Inniskillings, Scots Greys y el 5.º de Dragones de la Guardia llevando en vanguardia al 4.º de Dragones, quedándose en su posición los Royals. Cabalgaban justo al Sur de las estribacio-

nes de las colinas Causeway por un terreno difícil de viñedos y obstáculos que retrasaban la marcha. Algunos regimientos mantenían una columna de a tres, otros iban en columna abierta, sin preocuparse de la vigilancia de flancos, cuando el primer regimiento, los Inniskillings, que marchaba en columna de dos y se había separado porque una columna rodeó un viñedo por la izquierda y la otra columna, el mismo, por la derecha, vieron de improviso una fila de puntas de lanza que asomaban detrás de una colina. Era la caballería de Rijov. La sorpresa fue mutua, quizá si el ruso hubiera atacado en ese instante, el resultado hubiera sido otro, tenía la ventaja de atacar en pendiente y alternativamente podía haber emplazado su artillería y disparado contra los británicos que estaban en un nivel de terreno inferior, no lo hizo. La caballería rusa, dispersa en grupos, hizo fuego de carabina sobre los ingleses, avanzando unos metros, deteniéndose, volviendo a avanzar, dando de esa forma, a los ingleses, los minutos que necesitaban para formar su línea de ataque, veremos de qué manera.

Lo que se describe a continuación no es exagerado, está plenamente corroborado por los que intervinieron y por los testigos de la acción. Al mismo tiempo nos señala el camino para entender la conducta de la Brigada Ligera, una hora y media más tarde. Scarlett al avistar a los rusos ordenó a su trompeta tocar formación. Los regimientos, al paso, como si se tratara de formar para una parada militar, fueron ocupando sus puestos, debido a que la línea era muy extensa y unos viñedos estorbaban para que las filas que formaban fuera perfecta, adelantó a los Inniskillings unos metros hacia un terreno más favorable que permitía a los Scots Greys formar a continuación de ellos. Los rusos a 200 metros seguían acercándose y sus disparos causaban bajas en la formación británica. Entre tanto Lord Lucan con su estado mayor había alcanzado a los cuatro regimientos y al percatarse de la situación ordenó a su propio corneta tocar "Carga" por dos veces. El sonido se oyó clara y diáfanamente en todo el valle, pero no sucedió nada. El motivo para este hecho sin precedentes en la historia de la caballería británica es que los Inniskillings y los Greys maniobraban para formar como si lo hicieran para un desfile en Green Park. Los oficiales y sargentos, dando la espalda al enemigo, que seguía disparando y acercándose, estaban ordenando las filas, estos últimos con sus tremendas voces, *...-¡Un poco a la izquierda! -¡Adelántese! -¡Aquellos dos más retrasados!* Una vez satisfechos de la formación dieron la novedad a sus oficiales, los cuales a su vez lo informaron al segundo al mando, el cual, tras ordenar ¡Vista al Frente! Con lo que oficiales y suboficiales volvieron grupas encarándose con el enemigo, se dirigió al mayor general Scarlett, comunicando que la fuerza estaba lista, este pausadamente ordenó a su trompeta que tocara "Carga" por tercera vez. Iniciando la Brigada Pesada el galope contra los rusos, que a 100 metros contemplaban estupefactos lo que había sucedido y lo que ahora se les venía encima.



Buques ingleses descargan munición y provisiones en el puerto de Balaclava

La proporción entre la caballería rusa y la Brigada pesada era de dos a uno, 800 jinetes ingleses contra 1.500 rusos. Debido a la pendiente los ingleses atacaban cuesta arriba, por lo tanto fue un ataque más que una carga, los escuadrones tomaron contacto con los rusos, que, como dijimos, no estaban formados, produciéndose una auténtica *"melee"* con multitud de combates aislados en los que los ingleses se impusieron arrollando a las primeras líneas rusas, la lucha no duró más de cinco minutos, y la caballería de Rijov, derrotada, se retiró desordenadamente. También contribuyeron los Royal que, por propia iniciativa, partiendo de su posición de reserva, aún tuvieron tiempo de atacar el flanco derecho ruso.

Realmente esta acción decidió la batalla. La derrota de la caballería rusa dejó en manos inglesas el valle Sur y, por tanto, fuera intención del mando ruso, o no, dirigirse a la base inglesa de Balaclava, la amenaza se había esfumado. Liprandi desde ese momen-

to no emprendió más acciones ofensivas y trató de consolidar sus posiciones pasando a la defensiva.

A las 10:00 la situación era la siguiente: Los rusos tenían en su poder los reductos conquistados en las colinas Causeway y mantenían allí el regimiento de infantería de Odessa y una batería de artillería, Bojanov. Al otro lado del valle, las alturas de Fedioukine habían sido ocupadas por Jaboritsky, de acuerdo con el plan original. La caballería rusa en su repliegue había sido reorganizada y situada en el fondo del valle Norte, colocando a su frente una batería de artillería: La batería del Don, contra la que precisamente se produciría la carga de la Brigada Ligera minutos después.

Por parte británica, Lord Raglan, ya más seguro de la situación y teniendo a la vista la 4ª división de infantería que se aproximaba decidió tomar la iniciativa y envió la tercera orden a la caballería:

Tercera orden - hora 09:30.

LA CABALLERÍA AVANZARÁ Y TOMARÁ VENTAJA DE CUALQUIER OPORTUNIDAD DE RECUPERAR LAS ALTURAS. HABRÁ APOYO DE INFANTERÍA A LA QUE SE HA ORDENADO EL AVANCE. EN DOS FRENTES.

Lucan siguió sin entender, ¿Qué diablos quería el General en Jefe? Desde su posición no se veía a la infantería británica por ningún sitio. Atacar unas alturas artilladas y fuertemente defendidas por infantería iba en contra de la lógica y de los manuales militares que conocía. Esa nunca fue una misión de la caballería. También había un error en el escrito, un punto antes de la frase. "En dos frentes" cambiaba el sentido de la orden ¿A quién se le ordenaba el avance en dos frentes? ¿A la caballería o a la infantería? ¿ O a los dos? Por lo tanto decidió no hacer nada y esperar la llegada de la anunciada infantería.

Lord Raglan viendo la inacción de la caballería se desesperó. Su plan consistía en que la 4ª División (Cathcart) avanzara a lo largo de las colinas Causeway desde el Este para recuperar los reductos. La 1ª División (Duque de Cambridge) procedería a cruzar el valle del Sur dirigiéndose a Balaclava y si era necesario apoyaría a Cathcart en su ataque. Aunque la tradición requería que la caballería llegara en el último momento al campo de batalla para decidirla, la tenía situada en primera posición, debido al retraso de las dos divisiones de infantería que acudían desde el Norte. También temía que los rusos se llevaran los cañones británicos de los reductos capturados a los turcos a primeras horas de la mañana, y que este hecho les permitiera reclamar la victoria. En muchas ocasiones alguno de los adversarios se proclamó vencedor en una batalla por el número de cañones capturados al enemigo. Raglan quería evitar que tal hecho sucediera.

General Lord Raglan.
Comandante en jefe de las fuerzas británicas en Crimea.
Fue quien dio la Orden fatal

Capitán Nolan. Entregó la Orden

Decidió entonces usar la caballería para probar la reacción rusa ante un avance y que tal amenaza les hiciera desistir de llevarse los cañones. Su intención, por tanto, no era exponer la caballería en un ataque frontal, máxime cuando las dos divisiones de infantería se dirigían, según su plan, a las posiciones señaladas.

Entonces ordenó a su ayudante general Airey que transmitiera la cuarta orden.

Cuarta orden - hora 09:50.

LORD RAGLAN DESEA QUE LA CABALLERÍA AVANCE RÁPIDAMENTE HACIA EL FRENTE, SIGUIENDO AL ENEMIGO E INTENTE EVITAR QUE SE LLEVE LOS CAÑONES -LA ARTILLERÍA MONTADA PUEDE SEGUIRLES- LA CABALLERÍA FRANCESA ESTÁ A SU IZQUIERDA.

R. AREY

INMEDIATAMENTE.

Es necesario para comprender los sucesos que se vivieron en los siguientes 25 minutos la situación personal en esos momentos de los cuatro hombres que con sus errores y sus enfrentamientos llevaron a la Brigada Ligera al desastre, y con él, a la inmortalidad.

RAGLAN

Para Raglan la situación era intolerable, no solo Lucan no había obedecido su orden anterior sino que después de haber situado a la Brigada Ligera en el valle del Norte, sus componentes habían desmontado y estaban vivaqueando, formando grupos

como a la espera de órdenes. Tan pronto como la orden estuvo escrita ordenó a Airey "- Envíe a Nolan" su intención no era otra más que la velocidad en la entrega de la orden. Nolan era uno de los más rápidos y consumados jinetes del ejército.

NOLAN

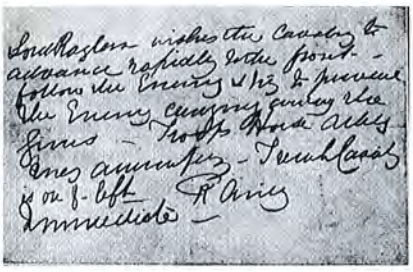
El capitán Nolan, era ayudante del general Airey. Experto en caballería fue autor de varios libros sobre el tema y era el típico militar que cree que no se ha reconocido su valía. Recibió la orden escrita por Airey siendo instruido, además, sobre lo que el general Raglan quería exactamente que se hiciese. Algunos autores discrepan sobre este punto aventurando que Nolan equivocó deliberadamente a Lucan o al menos no corrigió las propias dudas surgidas del no-entendimiento de la orden por el general, aseguran que vio la oportunidad de su vida "debía transmitir la orden y acompañaría a la caballería en su ataque a los rusos". El capitán Nolan emprendió un vertiginoso galope descendiendo por el escarpado camino que conducía hasta el valle, alguno de los testigos pensó que se mataría en el descenso, pero al final vieron aliviados que aparecía en la llanura dirigiéndose hacia el *staff* del general Lucan.

LUCAN

Nolan entregó a Lucan la orden. Este se tomó algunos segundos para leerla. Su cara se demudó, los testigos aseguran que era de duda e incredulidad. Su mente se obnubiló. Se preguntaba qué debía hacer. Esta orden estaba en desacuerdo con las recibidas previamente. La división de caballería debía de avanzar hacia el frente ¿Qué frente? El frente de la Brigada ligera era el Valle Norte, el de la Brigada Pesada era el Valle Sur ¿Y qué sucedía con la infantería? Ahora tenía a la vista a la 4ª División a la que había esperado

Teniente General Lord Lucan, jefe de la división de caballería inglesa en Crimea. Recibió la Orden

Barón de Cardigan, comandante de la Brigada Ligera. Ejecutó la Orden



La cuarta orden de Raglan que originó la tragedia

por más de 45 minutos y se le ordenaba atacar "inmediatamente" sin esperarlos. Seguir al enemigo ¿Qué enemigo? Seguirlo implicaba que se estaba retirando pero Lucan no veía evidencia de ello. Evitar que se lleven los cañones ¿Qué cañones? Los únicos cañones que Lucan podía ver eran los del fondo del valle Norte, por supuesto que sabía que en las alturas Fedioukine había artillería rusa y que los cañones ingleses de los reductos ocupados permanecían en ellos. Es curioso que en su informe a Raglan dos días después de los hechos Lucan confirmaba esto al escribir que la cuarta orden era "Prevenir que el enemigo se llevara los cañones perdidos por las tropas turcas en la mañana" - Que el lector saque sus propias conclusiones-.

Continuó la reflexión de Lucan. La caballería francesa ¿Cómo iban a cooperar? ¿Debía coordinar el avance con ellos? Y cómo iba a hacer todo ello si al final de la orden estaba la palabra "Inmediatamente".

Con la orden en la mano se volvió hacia el capitán Nolan, y entre encolerizado y desconcertado, le preguntó: *Atacar, señor, ¿Atacar qué...? ¿Qué cañones...?*

La insolente actitud y la insubordinada respuesta de Nolan quizá fue lo que hizo entrar a la brigada Ligera en la Historia. Volviéndose pausadamente y casi gritando señaló el fondo del Valle Norte. Diciendo al general: -"*Allí. Señor, está su enemigo, allí están sus cañones*"- .

Algunos historiadores pretenden que el gesto de Nolan fue vago, no específico, señalando genéricamente las líneas rusas, aunque los testigos aseguran que señaló muy claramente el Valle Norte. Lo cierto es que estudiando detenidamente la posición del cuartel general de Lucan en el mapa cuando se desarrollaban los hechos que describimos hay muy pocos grados de diferencia entre los dos objetivos.

CARDIGAN

Lucan sorprendido e irritado por la irrespetuosa actitud y tono de Nolan le miró severamente y sin contestar, volvió grupas con su caballo cabalgando hacia las posiciones de la Brigada Ligera seguido por su *Staff* y por el capitán Nolan. Cuando llegaron junto al barón de Cardigan, Lucan se dirigió a este mostrándole la orden de Raglan, ambos eran cuñados y mantenían unas relaciones malísimas. Cardigan tras leer la orden levantó despacio los ojos hacia el jefe de la caballería y dijo: "*Cierto, señor, pero permítame decirle que los rusos tienen una batería al fondo del valle y otras baterías y fusileros a ambos lados*". "*Lo sé*, dijo Lucan, *pero Lord Raglan lo quiere así, no tenemos otra elección que obedecer*". Además le ordenó que avanzara en dos líneas manteniendo a los hombres juntos. Cardigan, el inventor de la prenda de vestir que lleva su nombre, saludó marcialmente al jefe de la División con su espada, volvió grupas y se dirigió hacia la Brigada Ligera que esperaba a pie perfectamente formada.

LA CARGA DE LA BRIGADA LIGERA

La batería del Don estaba situada a 2000 metros de la posición de la Brigada Ligera. Cardigan llegó junto a sus hombres y ordenó montar. Lucan, su cuñado, le había ordenado que situara en la primera línea al 17º de Lanceros que era el regimiento del jefe de la caballería, teniendo por esta causa que retrasar a la segunda línea su propio regimiento el 11º de Húsares, lo que consideró un insulto innecesario de su cuñado y la típica interferencia del mando tras la estúpida y probablemente suicida orden de ataque a lo largo de un valle ocupado en su fondo y a ambos lados por los rusos. Pero, por otra parte, la difícil personalidad y el extravagante carácter de Cardigan le hacían pensar que aunque la perspectiva de los próximos minutos era desalentadora, también significaba el apogeo de una carrera en la caballería, ¿Qué podía dar más gloria que la muerte al frente de su Brigada? Pasando así a la historia. A sus 57 años conservaba una figura aún joven, resplandeciente en su uniforme de Húsar, y como un solitario jinete se situó al frente de la Brigada y ordenó al corneta "avance al trote". La Brigada Ligera comenzó a moverse despacio hacia la inmortalidad.

LA CARGA DE LA BRIGADA LIGERA Poema de Lord Alfred Tennyson

Media legua, Media legua,
Media legua al frente,
En el valle de Muerte
Cabalgaron los seiscientos.
¡Adelante Brigada Ligera!
"Cargar por los cañones, dijo"
En el valle de la Muerte
Cabalgaron los seiscientos.

"¡Adelante, Brigada Ligera!"
¿Hubo algún hombre angustiado?
No, aunque los jinetes sabían
Que alguien deliraba
No replicaron,
No razonaron por qué,
Lo hicieron y murieron:
En el valle de la Muerte
Cabalgaron los seiscientos.

Cañones a su derecha,
Cañones a su izquierda,
Cañones al frente
Reciben sus atronadoras descargas;
Atormentados por disparos y granadas,
Altivamente cabalgan, penetrando,
En las fauces de la Muerte,
En la boca del Infierno
Cabalgaron los seiscientos.

Brillaban sus sables desnudos,
Destellaban cuando los blandían en el aire
Acuchillando a los artilleros allí,
Cargando contra un ejército, mientras
Todo el mundo se admiraba:
Arrojándose entre el humo de las baterías
Directos a la línea que habían deshecho;
Cosacos y Rusos
Les ensartan a sablazos
Les destrozan y dispersan.
Entonces retroceden, pero no.
No los seiscientos.

Cañones a su derecha,
Cañones a su izquierda,
Cañones a su espalda
Reciben sus atronadoras descargas;
Atormentados por disparos y granadas,
Mientras caballos y héroes caen,
Ellos que tan bien han luchado
Vienen de las fauces de la Muerte,
Vuelven de la boca de Infierno,
Todo lo que dejan de ellos,
¡Dejan los seiscientos!

¿Cuándo podrá desvanecerse su gloria?
¡O la temeraria carga que hicieron!
Que a todo el mundo asombró.
¡Honor a la Carga¡
¡Honor a la Brigada Ligera!
¡Nobles seiscientos!

LA CARGA

Los primeros doscientos metros fueron recorridos al trote a partir de esa distancia entraron en el arco de fuego de Fedioukine los 10 cañones de Jaboritsky hicieron clarear las filas de la primera línea. En ese momento el capitán Nolan que cabalgaba algo retrasado a la derecha de Cardigan comenzó a galopar hacia la izquierda con la espada en alto, algunos testigos aseguran que pretendía señalar algo al jefe de la brigada, pero una granada rusa se lo impidió, fue alcanzado en el pecho y cayó muerto al instante, sería el primer horror de una cabalgada de horrores. La primera línea de la Brigada Ligera al sentir el fuego ruso aceleró el paso a pesar de los esfuerzos de sus oficiales y del propio Cardigan para mantener el trote con lo que se fue abriendo un espacio entre las dos líneas. Bajo ese fuego permanecieron tres minutos y medio recibiendo 70 cañonazos.

La adrenalina ya fluía a torrentes en jinetes y caballos cuando empezaron a recibir los impactos de la batería de cosacos del Don, el objetivo de su ataque, que con seis cañones y dos obuses les disparó desde el fondo del valle hasta que consiguieron asaltarla, los proyectiles segaban las filas en profundidad, y la metralla arrancaba brazos, piernas, cabezas cayendo confundidos y ensangrentados jinetes y caballos, durante cuatro minutos les arrojó un total de 88 disparos. El trote se había convertido en medio galope sólo la primera línea se mantenía en la posición inicial, en la segunda, ahora muy retrasada con respecto a la primera el 8º de Húsares se había desviado hacia la derecha y el 4º de Dragones Ligeros y el 11º de Húsares a la izquierda, ninguno de ellos llegaría a cargar directamente contra la batería pasando a ambos lados.

El coronel Príncipe Obolensky, comandante de la batería de Cosacos del Don estaba orgulloso del entrenamiento de sus hombres, los había desplegado al fondo del Valle Norte con seis cañones de 6 libras y dos obuses de 9 libras situados a intervalos de 20 metros constituyendo un frente de 150 metros, eran artillería montada y pertenecían a la 6ª brigada de Húsares. Para ellos la mañana había sido tranquila y nada indicaba que fuera a cambiar, casi se consideraban una posición de retaguardia. El enemigo estaba muy lejos y entre sus posiciones y su batería la fuerzas rusas ocupaban las alturas a ambos lados del valle. No había contado con las peculiaridades del pensamiento británico. Los primeros cañonazos desde Fedioukine le pusieron en alerta, miró con sus anteojos y estupefacto contempló como a unos 1800 metros un cuerpo de caballería, inglés sin ninguna duda, cabalgaba a hacia su posición, también observó como, a su izquierda, la infantería rusa del regimiento de Odessa formaba cuadros, que era la táctica para defensa contra ataque de caballería. Obolensky ordenó inmediatamente a los servidores, unos 200, que se prepararan para hacer fuego.

Cardigan se esforzaba en mantener la formación cuando entraron dentro del alcance de fuego de la batería de Obolensky que les haría fuego hasta el final. Un minuto después penetrarían en el arco que cubría la batería de 8 cañones de Bojanov situada en la ladera de los altos de Causeway a la derecha de su avance, en los dos minutos que tardaron en recorrer tal distancia recibieron 32 cañonazos. Debemos decir que aunque el castigo recibido fue intenso, la Brigada Ligera, al contrario de lo que exalta el poema de Tennyson y lo que el mito magnificó, no recibió a la vez fuego desde tres sitios distintos sino, como vemos, según avanzaba recibía el fuego de las posiciones rusas frente a las que pasaba, sólo recibió a la vez fuego desde dos baterías distintas: fue en los dos minutos que tardó en atravesar el arco de los cañones de Bojanov mientras continuaba recibiendo los impactos de la batería del Don a su frente.

El galope de la Brigada Ligera ya era imparable, se dirigían a su objetivo, del que le separan trescientos metros, a veinte kilómetros por hora, recibiendo las granadas y la metralla a bocajarro, todo era una nube de humo, los que participaron en la Carga no recuerdan en los últimos 100 metros haber oído el toque de "carga" aunque el corneta continuaba cabalgando tras Cardigan. Éste en sus declaraciones asegura que cuando le faltaban unos metros para llegar a la línea de cañones casi le quemó la última descarga que hicieron.

DETRÁS DE LOS CAÑONES

Los servidores rusos de la batería comenzaron a retirarse hacia posiciones más seguras a retaguardia cuando a la Brigada Ligera le restaban sólo 50 metros para el asalto, pero aun así la primera línea alcanzó a los que, entre tanta confusión, humo y gritos quedaron retrasados siendo alanceados y acuchillados. Cardigan fue el primero en sobrepasar la línea de cañones y con el impulso siguió cabalgando, cuando salió del humo y la confusión, de pronto encontró a su frente un cuerpo de caballería ruso, se detuvo un momento y preparó su lanza y la espada, sabía que se enfrentaba a la muerte o a la captura. Ese instante fue el que le salvó la vida. Por una milagrosa coincidencia el jefe de la fuerza rusa era el príncipe Radziwill, un hombre de honor, que le reconoció ya que había alternado con él en círculos sociales de Londres antes de guerra. Ordenó a sus cosacos que lo capturaran vivo. Media docena de jinetes rusos rodearon a Cardigan e incluso le hirieron en el hombro con una lanza pero el Barón consiguió escabullirse y escapó galopando hacia el valle.

Entretanto la segunda línea al mando de Paget había sobrepasado los cañones y tuvieron lugar muchos combates aislados con la caballería rusa, en estos encuentros se produjo un tercio del total

de bajas inglesas. Nadie sabía qué hacer. Todos los oficiales preguntaban por Cardigan. El reglamento de la caballería era muy preciso en los trascendentales momentos que siguen a la finalización de una carga pero nada de él se cumplió. Cardigan tras escapar de los rusos cabalgó de vuelta hacia las líneas inglesas, para él, el deber estaba cumplido, como lo manifestaría en posteriores declaraciones, se le ordenó cargar y lo hizo, el manejo táctico de la batalla no dependía de él. El resto de la Brigada inició la retirada en grupos dispersos de 15 ó 20 hombres.

LA RETIRADA

Cuando Liprandi observó que a la Brigada Ligera no la seguían más tropas británicas (La Brigada Pesada que al principio había seguido a la Ligera y que debía constituir la línea de apoyo se retiró por orden de Lucan al sentir los primeros cañonazos), ordenó al coronel Jeropkine que con cuatro escuadrones de lanceros se dirigiera rápidamente al centro del valle para cortar la previsible retirada de lo que quedó de la Brigada Ligera. Consiguieron poca cosa porque los británicos aun en grupos dispersos eran temibles a la búsqueda de su salvación. Se produjeron diversas escaramuzas aunque causaron más bajas las carabinas de la infantería rusa que seguía apostada a ambos lados del valle. Los supervivientes, algunos con gravísimas heridas llegaron a las líneas británicas nadie era aún consciente de lo que significaría la carga en el futuro. La Brigada Ligera fue repatriada a Inglaterra y la Guerra de Crimea acabó con la victoria de la coalición anglofrancesa.

EL MITO

Durante la tarde del 25 de octubre de 1854 las discusiones del mando británico fueron terribles Lord Raglan le espetó a Lucan: *¡Ha perdido usted la Brigada Ligera!* Lucan alegó las órdenes recibidas. Cardigan fue acusado de abandonar a la Brigada en el peor momento. En los días, meses y años posteriores hubo acusaciones mutuas, sesiones del Parlamento para delimitar la responsabilidad de los mandos, virulentas campañas del *Times*, declaraciones innumerables que ocupaban miles de folios. Y muy despacio se fue abriendo paso la idea del gran e inconsciente valor derrochado. Inglaterra necesitaba un mito y transformó en una victoria las deficientes y absurdas órdenes de los incompetentes generales de Balaclava que fueron suplidos por el valor y la tenacidad británica. Después llegaron los poemas de Kipling y singularmente el de Tennyson en honor de la Brigada Ligera que acabaron por magnificar la Carga. Se hizo famosa mundialmente la frase del general Bosquet. Se publicaron cientos de artículos en que cada uno de los protagonistas contaba su historia, se escribieron libros, se compusieron canciones, se rodaron películas... Aquellos mil ochocientos metros recorridos en siete minutos y medio pasaron a la historia militar universal. Ya hemos dicho que la Carga fue un grave error militar pero para los testigos de la acción debió ser magnífica y esto, en realidad, es lo que ha quedado.

"¡C´est magnifique, mais ce n´est pas la guerre !"

General
Pierre François Joseph Bosquet

Jefe del Cuerpo de Observación francés en la batalla de Balaclava pronunció la frase que se hizo famosa al contemplar la carga de la Brigada Ligera

EPÍLOGO

La noche para los supervivientes de la Brigada Ligera fue horri-

DIVISIÓN DE CABALLERÍA BRITÁNICA EN CRIMEA	
Comandante de la División	**Teniente General Lord Lucan**
Ayudante de órdenes	Teniente Coronel Lord Paulet
Estado Mayor	Mayor McMahon
	Capitán Walker
	Capitán Charteris
	Teniente Lord Bingham
Intérprete	Mr. Blunt

BRIGADA LIGERA	BRIGADA PESADA
Mayor Gen. Barón de Cardigan	**General de brigada Scarlett**
13º de Dragones Ligeros	4º de Dragones de la Guardia
17º de Lanceros	5º de Dragones de la Guardia
11º de Húsares	1º de Dragones Reales
4º de Dragones ligeros	2º de Dragones (Greys)
8º de Húsares	6º de Dragones (Inniskilling)

Disposición de la caballería inglesa en Crimea

BRIGADA LIGERA

Comandante de la Brigada - Mayor General Barón de Cardigan
Mayor de la Brigada - Tte. Coronel Mayow
Ajunto E.M. Brigada - Capitán Lockwood
Regimientos - Corneta Wombwell (8H)
Trompeta Brigada - Trompeta Brittel

11º de Húsares

Tte. Coronel Douglas
Adjt: Asst-Surg.Wilkin
RSM: Sgt. Mayor Bull

Capitán Cook
Teniente Dunn
Teniente Houghton
Teniente Palmer
Teniente Trevelyan
Jinetes: 135

17º de Lanceros

Capitán Morris
Corneta Chadwick
RSM Ffennell

Capitán Morgan
Capitán Webb
Capitán White
Capitán Winter
Teniente Gordon
Teniente Thomson
Corneta Cleveland
Jinetes: 136

13º de Dragones Ligeros

Capitán Oldhan
Teniente Smith
Corneta Gardner

Capitán Goad
Capitán Jenyns
Capitán Tremayne
Teniente Jervis
Corneta Chamberlayne
Corneta Montgomery
Jinetes: 120

4º de Dragones Ligeros

Coronel Paget
Mayor Halket
Corneta adjunto Martin
RSM: Jennings

Capitán Brown
Capitán Hutton
Capitán Low
Capitán Portal
Teniente Joliffe
Teniente Sparke
Corneta King
Corneta Hunt
Jinetes: 115

8º de Húsares

Tte. Coronel Sherwell
Mayor De Salis
Teniente Seager

Capitán Tomkinson
Teniente Clutterbuck
teniente Fitzgibbon
Teniente Phillips
Corneta Clowes
Corneta Mussenden
Jinetes: 104

Composición y orden de combate de la Brigada Ligera en Balaclava, a estos se deben añadir el capitán Nolan y dos oficiales sardos adjuntos a la Brigada. Lo que haría un total estimado de 668 hombres

El terrible precio que se pagó por la Carga fue el siguiente:

Muertos en la acción:	110	
Heridos;	130	
Prisioneros:	58	
Total de bajas:	298	(el 45 %)
Caballos muertos o rematados:	362	

ble se les ordenó no hacer fuego, no hacer ruido, fue una noche triste que pasaron en grupos hablando sobre los acontecimientos de ese infausto día. A primeras horas de la tarde recibieron la visita de Cardigan que les dijo:

"Caballeros fue un engaño ligero de cascos pero no por mi culpa".

"Nunca señor -respondió una voz-, *estamos listos para hacerlo otra vez".*

Ese era el espíritu de los hombres de la brigada Ligera tras la Carga, lo demostrarían en los siguientes años. El 21º aniversario de la Carga, en 1875, se reunieron los supervivientes y crearon la Sociedad Conmemorativa de Balaclava que anualmente celebraba un banquete en el aniversario, las reglas eran muy estrictas sólo estaba permitido el ingreso a los que participaron en la Carga con el consiguiente enfado de los componentes de la Brigada Pesada. En 1879 la lista de la Sociedad era de 22 oficiales y 200 supervivientes de otros rangos. En 1899 se reunieron 42 y en la última reunión el 25 de octubre de 1913 acudieron sólo 9. El último de los participantes en la Carga que falleció fue el soldado Edwin Hughes del 13º de Dragones Ligeros el 18 de mayo de 1927.

A.M.D.

17º de Lanceros

HEMOS ESTADO EN ... *Málaga*

Primer Coloquio Internacional

Los extranjeros en la España Moderna

28-30 de noviembre de 2002

Este Coloquio Internacional fue organizado por la Universidad de Málaga y a él asistieron numerosas personalidades del mundo científico y académico, relacionado con la Historia de España durante la Edad Moderna. La sesión inaugural se inició con la ponencia del prestigioso catedrático de la Universidad de Sevilla, Dr. Antonio García-Baquero González, al que siguieron un buen número de comunicaciones centradas en la temática de los intercambios culturales entre España y Europa. Posteriormente los doctores Juan Sanz Pelayo, de la Universidad de Málaga, y Ofelia Rey Castelao, de la Universidad de Santiago de Compostela, versaron sobre Andalucía en el contexto migratorio de la Edad Moderna y sobre los extranjeros en España noroccidental. Sus ponencias fueron completadas con diferentes comunicaciones sobre esta temática. En los días siguientes se concretaron otras ponencias muy interesantes como la del catedrático de la Universidad de Valencia, Dr. Ricardo Franch, sobre el papel de los extranjeros en las actividades artesanales y comerciales del Mediterráneo español; la de la Dra. Karin Schüller, de la Universidad de Colonia, sobre la imagen de los europeos occidentales en la historiografía española; la del Dr. Jean Pierre Almaric, de la Universidad de Toulouse, sobre la emigración francesa en España durante el Antiguo Régimen; la del Dr. Juan L. Castellanos, de la Universidad de Granada, sobre los extranjeros en el gobierno de la Monarquía Hispánica, y la de clausura pronunciada por el Dr. Manuel Lobo Cabrera, de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Todas tuvieron sus correspondientes comunicaciones con temas relacionados con ellas.

A nivel de Cartagena, la ciudad estuvo representada (también en nombre de la Universidad de Murcia) por el Dr. Francisco Velasco Hernández, que presentó una comunicación sobre la colonia extranjera en Cartagena en los siglos XVI y XVII. Dicha comunicación trató del fenómeno migratorio en la Cartagena moderna, partiendo de un estudio exhaustivo sobre el proceso de llegada, arraigo e inserción de los extranjeros en nuestra ciudad, con indicación de su número, distribución por nacionalidades, actividad económica y corporativa y, por último, su grado de integración social y político.

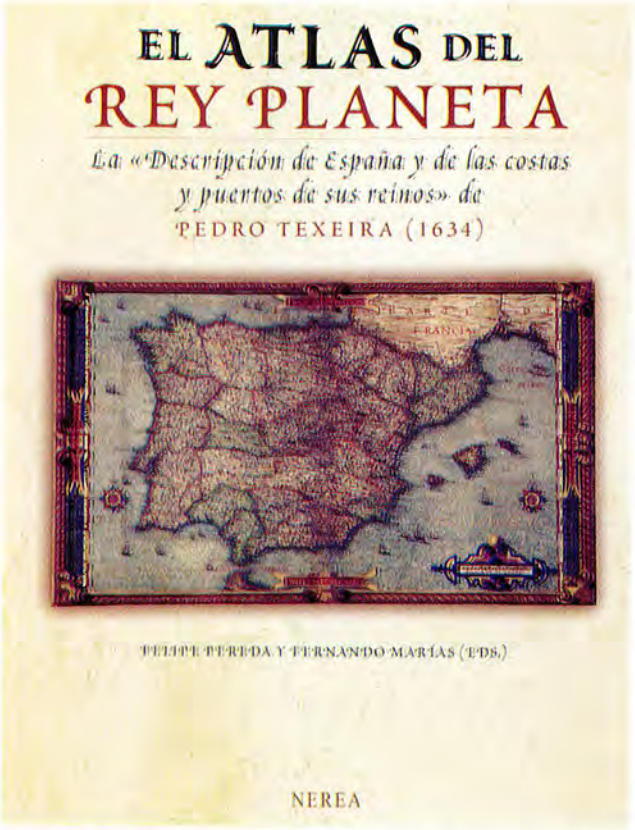
¿Dónde está

Foto Luis Villalba 1956

Pila bautismal de mármol que estaba en la Capilla de los Veragua de la Catedral Vieja de Cartagena ¿Pasará a formar parte del patrimonio artístico "perdido" de Cartagena?

HEMOS LEÍDO ...

EL ATLAS DEL REY PLANETA
Descripción de España y de las Costas y Puertos de sus Reinos (1634)
Pedro Texeira



n el otoño de 1622, el cosmógrafo y aventurero portugués Pedro Texeira (Lisboa 1595-Madrid 1662) acometió un reto apasionante: dibujar con todo detalle la España costera para su rey Felipe IV. Recorrió las costas españolas durante nueve años dibujando y componiendo este Atlas, una auténtica joya, que tras años de investigación fue descubierto recientemente en la Biblioteca de Viena por los profesores Felipe Pereda y Fernando Marías.

El Atlas original pintado sobre fina vitela con brillantes colores contiene los 12 escudos de las provincias y reinos de la península que se iban a recorrer, 12 mapas que permiten seguir el perímetro de la costa española y 88 vistas en tamaño folio de las ciudades y puertos de las costas de España y Portugal, cerrándose con un mapa de la península Ibérica y espectacular mapamundi que servía a la gloria de los dominios españoles de la época. La edición es una reproducción muy cuidada del Atlas con un completo estudio del hallazgo y su contenido, completada con los textos del propio Texeira.

Entre los mapas que recoge se encuentra el de la bahía, puerto y ciudad de Cartagena en la tercera década del siglo XVII, quizá uno de los más bellos que hemos visto sobre nuestra ciudad. En él admiramos la bahía con el fondeadero de galeras en el Espalmador, la perfecta trama urbana de la ciudad rodeada por la muralla del siglo XVI incluidos los magníficos baluartes y los arrabales de San Roque y San Diego. Entre los detalles que contiene destacamos la ermita de San Juan, la Torre Ciega y la laguna interior del Armarjal con su comunicación al mar de "Almandarache" como Texeira la llama en el mapa. Pedro Texeira completa el mapa con una hermosa descripción del puerto y la ciudad de Cartagena.

Está situada la çiudad de Cartagena al septemtrión de su puerto, junto a la plaia, en llano saluo de la parte del leuante que le queda un serro. Y en lo más alto de él tiene un castillo antiguo, bien murado, que señorea toda la çiudad. Tiene sobre la Puerta de Mar dos grandes cañones de bronze [...] Tiene esta çiudad tres puertas. La una que queda dicho de la Mar que está a la parte del mediodía. Y la otra a poniente que llaman la Puerta de Murçia y fuera de ella se extiende vn arrebal casi tan grande como la población de la çiudad. La tercera y vltima puerta es la que sale al comuento de San Diego donde también se estiende otro arrebal. [...] Y del lado del leuante y faldas del serro donde está el castillo se ua por vna larga plaia y ensenada, donde tienen vnas hermitas. Junto a vna que queda, a vna legua de la çiudad, que llaman San Juan, está vna fuente de muy linda agua donde beuen los demás vezinos desta çiudad, por ser vna que dentro della tienen de agua muy salobre...

Editorial Nerea
I.S.B.N. 84-89569-86-X
Cartoné 400 páginas. 31 x 24 cm
Precio: 95,19 €

... Y NOS HA GUSTADO

LAS CARTAGOS Y CARTAGENAS ULTRAMARINAS

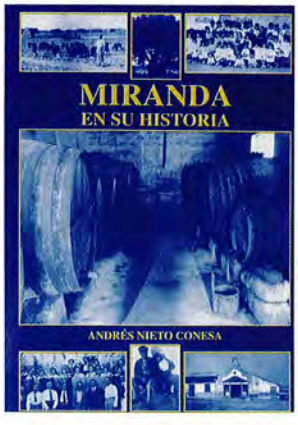
Francisco Ruiz Navarro

Espléndido trabajo realizado sobre las ciudades, pueblos y lugares que llevan el nombre de nuestra ciudad, debemos felicitar al autor por el gran trabajo de recopilación del que resultan 224 topónimos con el nombre de Cartago o Cartagena: 13 en España, 3 en el Mediterráneo, 136 en América Hispana y 72 en Norteamérica, que en la obra figuran con su situación, origen e historia. Si alguna matización hay que hacer a este excelente trabajo es que en su metodología no pone el suficiente énfasis en definir a Cartagena de Levante, la Cartagena de España, como el origen de las Cartagenas del Nuevo Mundo que España colonizó. La obra está prologada por nuestro gran amigo Aureliano Gómez Vizcaíno alcaide de AFORCA.

Edición: Ayuntamiento de Cartagena y Fundación Mastia
I.S.B.N. 84-87529-73-9
Rústica 359 páginas. 31 x 24 cm
Precio: 15 €

MIRANDA EN SU HISTORIA

Andrés Nieto Conesa



Debemos comenzar a prestar atención a los trabajos sobre el Campo de Cartagena, ese gran olvidado de nuestra historia, del doctor Andrés Nieto. Obras como *La Aljorra en su historia (1990), El Albujón en su historia* (2001) y este que hoy les traemos *Miranda en su historia*, son además de unas espléndidas obras de recuperación histórica, unos interesantes estudios de etnología cultural.

Edición del Autor
Rústica. 232 páginas 17 x 24 cm
Precio: 15 €

LOS ALMAZARRONES
MINERÍA Y METALURGÍA A TRAVÉS DE LOS TIEMPOS

Carlos Ferrándiz Araújo

Carlos Ferrándiz es un autor que circula por libre, lo cual, en el panorama literario cartagenero consideramos como un valor añadido. Ferrándiz es un escritor cuya calidad literaria, profundidad en el tratamiento de los temas y rigor metodológico en sus investigaciones están suficientemente contrastados. Todos estos factores confluyen y se dejan notar en su última obra *Los Almazarrones*, una historia de la minería en Mazarrón desde la antigüedad hasta los momentos actuales en la que engarza perfectamente el elemento humano, económico y social del tema tratado. Nuestra enhorabuena, quedamos a la espera de una obra similar sobre el eje Cartagena-La Unión, auténtica columna vertebral de la minería en la región.

Edición: Universidad Politécnica de Cartagena.
Ayuntamiento de Mazarrón. Grupo Masa

I.S.B.N. 84-95781-05-0
Rústica 288 páginas 23 x 32 cm
Precio: 24,85 €

PRÓXIMO NÚMERO

CARTAGENA HISTÓRICA · NÚMERO 3 · ABRIL-JUNIO 2003

Bombardeos en la Guerra Civil
EL BOMBARDEO DE LAS CUATRO HORAS · Miguel Puchol

LA PATENTE DE CORSO DE LOS REYES BORBONES EN CARTAGENA
Jesús Rodríguez Rubio

LOS AYUNTAMIENTOS CONSTITUCIONALES DEL CAMPO DE CARTAGENA ((1812-1845)
Francisco Velasco Hernández

EL PRESENTE HACE HISTORIA

MUSEO NACIONAL DE ARQUEOLOGÍA SUBMARINA

FORZADOS EN GALERAS
Vicente Cepeda Celdrán

Biografías Cartageneros ilustres
MARCOS JIMÉNEZ DE LA ESPADA

CUADERNOS MONOGRÁFICOS DE CARTAGENA HISTÓRICA

FEBRERO 2003
EL ARTILLADO DE LA BASE NAVAL DE CARTAGENA COMO CONSECUENCIA DE LA AMENAZA DE LOS BUQUES ACORAZADOS

MARZO 2003
EL ACORAZADO JAIME I

Historia de la II Guerra Mundial
OPERACIÓN TORCH
DESEMBARCO EN EL NORTE DE ÁFRICA