

EL PUERTO DE CARTAGENA

1 SINTESIS HISTORICA

Desde siempre, el puerto de Cartagena ha estado tan vinculado a la ciudad y ésta a su puerto, que a todo lo largo de la historia han sido ambos una misma cosa, corriendo semejantes vicisitudes.

Ya en la descripción que de la ciudad hizo Polibio (140 a. de J.C.) se alude al puerto como punto de referencia: "Yace Cartagena en un golfo que todo él forma, la figura de un puerto que siempre está tranquilo...", sin duda por lo mucho que significaba para la ciudad, la cual debió su fundación definitiva —como se sabe— a su privilegiada situación estratégica, sobre todo de cara al mar.

2 CARTAGINESES Y ROMANOS

Ahora bien, como se comprenderá, la referencia al puerto de Cartagena, en aquellos lejanos tiempos de la historia, se refiere al puerto natural propiamente dicho, o sea, al abrigo que representaba para los navegantes su situación geográfica; sin embargo, los cartagineses debieron construir algunos muelles, sobre todo durante las campañas contra Roma, pues sabemos que fue precisamente en Cartagena, donde Aníbal preparó y adiestró su gran ejército, saliendo de su puerto —embarcados— los grandes pertrechos necesarios para avituallarlo y fortalecerlo.

Con independencia de su indudable valor estratégico, el puerto de Cartagena también era importante por la pesca, siendo su flota una de las más importantes del Mediterráneo, como lo demuestra el hecho de su famoso "garum", elaborado en las factorías instaladas en su puerto.

Entre los testimonios más antiguos relacionados con la importancia del puerto de Cartagena, merece lugar destacado el de Strabón, quien la cita como el gran lugar de exportación del esparto (Campus Spartarius), diciendo que "Karchedón Nea —Cartagena—, era la más importante de todas las ciudades de esta zona. Tiene una situación fuerte, unas murallas bien construidas y está enriquecida por puertos, una laguna y las ruinas de plata. En ella y en sus cercanías abundan los talleres de sa-

lazón; es el principal emporio para las mercancías que, llegando del interior, han de ser cambiadas por las que vienen del mar y éstas por las que proceden de tierra adentro".

Durante la dominación romana, el Puerto de Cartagena tuvo una gran importancia comercial, en perfecta correspondencia a la categoría de la ciudad, con dignidad de convento jurídico y privilegio de acuñar moneda, siendo residencia habitual de cónsules y pretores, por la suavidad y dulzura de su clima.

Las partidas más importantes de su comercio las constituían los cereales, los minerales y el esparto, que se embarcaban con destino a la Metrópoli, utilizando muelles de madera que, a la manera de espigones, se internaban en el mar, en busca del calado adecuado para las embarcaciones.

3 DECADENCIA

Posteriormente, destruida la ciudad por los bárbaros, de su antiguas instalaciones portuarias solamente quedó una exigua colonia de pescadores, asentada en sus playas que años más tarde,

durante la dominación árabe, sirvió como principio de los importantes astilleros que éstos montaron en Cartagena, para el carenado y construcción de sus naves.

4 RESURGIR

Durante los tiempos heroicos de la Reconquista, el Puerto de Cartagena quedó limitado a su valor estratégico, empezando a recuperarse su antigua importancia comercial, durante el gobierno de los Reyes Católicos, cuando al volver la mirada a los sueños hacia el mar, se abrieron nuevos caminos de gloria para España. Y así, en 1503, de él salieron los bajeles de don Luis Portocarrero para la guerra de Nápoles y la expedición mandada por el cardenal Cisneros y el general Pedro Navarro para la conquista de Orán.

Con los primeros Austrias se consolidó el resurgir del Puerto de Cartagena, hasta convertir la ciudad en una verdadera plaza fuerte, resultando tan insuficientes las instalaciones portuarias para las nuevas necesidades, que el Ayuntamiento, agobiado por la penuria económica, en su afán de aprovechar todas sus posibilidades, el 19 de diciembre de 1581, llegó a solicitar de S. M. una galera vieja para poder construir con ella un nuevo muelle en este puerto, por ser el que hoy existe pequeño e insuficiente para el tráfico actual.

Dicho muelle fue construido en la playa de San Leandro, muy cerca de la Casa Real de Municiones, con un gasto de 12.500 ducados, terminándose las obras el 16 de septiembre de 1586, no sin grandes apuros, pues el Ayuntamiento se vio obligado a acudir, en súplica, al rey, para que se autorizara a imponer un derecho sobre los bastimentos ordinarios que traigan cargamentos a este puerto y sacar de dicho arbitrio hasta la cantidad de 6.000 ducados, que faltaban para la continuación del nuevo muelle, encontrándose en esta medida el origen de las posteriores tarifas oficiales de servicios portuarios.

5 INFRAESTRUCTURA DEL PUERTO

Más, con su construcción, solamente se consiguió aumentar las necesidades, ante la gran avalancha de embarcaciones que recababan en Cartagena, por cuyo motivo en el Cabildo celebrado el 6 de julio de 1596, el Ayuntamiento de la ciudad, tras reconocer que se había quedado pequeño el último muelle construido en la playa de San Leandro, «por el mucho tráfico que hay, sobre todo el desembarque de lanas y el gran número de carros y chirriones que acuden a él», acordó «que se construyese otro muelle para el embarque de lanas, en la puerta de la Marina, a la orilla y ribera del agua, de manera que con él se alcance a donde está el agua hondable, para que lleguen los barcos a cargar y descargar, haciéndose de piedras y jarcenas de la mis-

ma suerte que estaba el de la plaza».

Que tampoco este muelle resolvió el problema, lo demuestra otro acuerdo del Ayuntamiento, fechado en 21 de julio de 1601, por el que considerando que «el muelle que sirve en Cartagena para el tráfico de carga y descarga de mercancías y desembarque de las tripulaciones de las escuadras de S. M., es pequeño e insuficiente para el movimiento del puerto, se acuerda que se construya otro más capaz, encomendándose la obra al maestro genovés de hacer muelles, maese Bartolomé, que se encuentra en esta ciudad».

Esta obra fue terminada en 1611, siendo ejecutada por el maestro cantero Pedro Milanés, con un presupuesto de 5.000 ducados.

6 ATERRAMIENTOS. EL GRAN PROBLEMA

Atendidas las necesidades más perentorias en cuanto a instalaciones y frentes de atraque, el principal problema del Puerto de Cartagena, era el frecuente aterramiento de sus aguas, como consecuencia de los arrastres de las lluvias torrenciales típicas de la comarca, lo que obligaba a un fuerte gasto para mantener las profundidades necesarias para el tráfico regular. Gasto tan superior a las posibilidades del municipio que, con frecuencia, había que solicitar auxilios de la Corona, cuando no algún impuesto especial para poder atenderlo.

Ejemplo de ello lo tenemos en el acuerdo tomado por el Ayuntamiento, con fecha 20 de diciembre de 1613, de solicitar del rey «disponga la limpieza del muelle», encontrándose en esta medida el origen de las galeras puedan venir a invernar en este puerto y defender las costas de

las acometidas de los moros y que se haga una dársena y demás obra ofrece el municipio 8.000 ducados».

En los libros de Cabildos del Ayuntamiento, se encuentran frecuentes alusiones a este problema, resolviéndose en 1 de enero de 1731, acometerlo en firme, mediante la construcción de un malecón en el sitio que ocupaba la muralla, para desviar las aguas de la rambla de Benipila y que vayan a derramar la Algameca, a fin de que no ensucien el puerto.

Estas obras se proyectaron en 1721, pero «era tal la afluencia de las aguas de otras ramblas, engrosadas con la de Roldán y el Saladillo, que el malecón fue roto varias veces». Entonces se pensó en desviar el curso de la segunda de dichas ramblas por su antiguo cauce, para que desaguase en el

Mar Menor y se llevó a cabo la obra.

Desde 1721, la limpieza del Puerto corrió a cargo del Cuerpo de Galeras, satisfaciéndose los gastos por la Comisaría de la Santa Cruzada.

La limpieza del puerto a gran escala, no comenzó hasta el 8 de agosto de 1730, cuando la hizo imprescindible las necesidades del puerto militar, sufragándose las obras con la aportación de 40.000 reales del fondo de Cruzada

y con el producto del impuesto de anclaje.

Estas obras se realizaron por el sistema de contrata, siendo su contratista don Miguel Angel Salvado, a quien, por real orden de 2 del citado mes, se facilitó la Marina 2 pontones con sus ganiguiles y 4 velas. El fango que se sacaba le era pagado por la Hacienda a razón de 15 maravedises quintal, obligándose el contratista a pagar a los moros y forzados, puestos a su servicio (más de trescientos), 4 cuartos diarios a cada uno.

7 EL PUERTO MILITAR

Las obras del Puerto Militar no comenzaron, formalmente, hasta 1726, con la construcción de algunos almacenes para la custodia de efectos de galeras y navíos reales, aunque el plano definitivo no fue aprobado hasta el 13 de junio de 1731, por la correspondiente real orden.

«En 1732 se arrojaron al mar las primeras piedras para construir los muelles del Arsenal que miran al Sur y en 22 de enero de 1733, se empezó a abrir la caja

para los cimientos de los mismos, existiendo constancia de que, desde 1730 al 51, se libro por el Tesoro, para las obras del Puerto de Cartagena, la suma de 3.906.085 reales y 6 maravedises.

Advierte el cronista señor Martínez Rizo —de quien se toman estos datos—, que no se hacía entonces distinción entre los muelles de la Marina de Guerra y el muelle comercial; todos ellos estaban confundidos en un solo proyecto que costeaba el Estado».

8 LA JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO

A partir de la construcción del Arsenal Militar, el Puerto de Cartagena fue creciendo en tráfico e importancia, coincidiendo el aumento de sus necesidades con un empobrecimiento tal del Tesoro Público que, como se había dispuesto ya en otros Puertos de España, el 4 de junio de 1875, se creó la Junta del mismo, a fin de proseguir —como se decía en el preámbulo del correspondiente

proyecto—, las obras, «ya en vías de muy adelantada ejecución, para mejorar el primer puerto mercantil, y sobre todo militar, del Mediterráneo, el antiguo y renombrado Puerto de Cartagena, el que, algunos años después, había de llegar a ocupar, por la importancia de su tráfico comercial, uno de los primeros lugares entre el conjunto de los puertos de España. Sebastián SEGOVIA SERRANO

EL CLUB NAUTICO DE ISLAS MENORES

(Viene de la anterior)

un salón único de 200 metros cuadrados. Esta es una previsión para fiestas sociales numerosas.

En la planta alta cuenta con sala de espera, dirección, secretaría y salón de recreos.

Las dos plantas disponen de aseos para ambos sexos. La carpintería es mixta, con aluminio anodizado al exterior, para evitar su conservación, y las plantas están soladas con terrazo de mármol.

Los accesos al club van urbanizados, y el camino de entrada está protegido por un muro, vertical por la parte del mar, y escalonado por el interior, de forma tal que toda la escalera se convierte en un largo asiento con respaldo.

ASPECTO DEPORTIVO

Si los argumentos sociales fueran insuficientes para justificar esta obra, a mí me bastaría con ver cómo se ha cuidado el aspecto deportivo.

Es bien conocida la benignidad del Mar Menor, sus facilidades a los deportes náuticos, de modo especial para el tan deportivo de la vela. Puede asegurarse que de los doce meses del año, once, al menos, son propicios a las regatas.

La directiva del club, conociendo la numerosa colonia juvenil habitual en Islas Menores, pretende fomentar los deportes marítimos, con preferencia por la vela, organizando una serie de regatas durante la temporada, que proporcionen esparcimiento sano a nuestros hijos, estimulándolos a las prácticas deportivas y al ejercicio físico.

Entre quienes dirigen el club hay hombres curtidos en estas lides, y saben que disponen de afición y elementos para convertir aquello en uno de los primeros centros náuticos del Mar Menor.

Pensando en ello, los bajos del club llevan un hangar capaz de 200 embarcaciones deportivas, de las esloras usuales.

No falta su varadero, con rampa de subida y dos «chigres»; un taller de reparaciones; taquillas para regatistas; servicios y duchas.

El muelle de atraque dispondrá de tomas de agua dulce para avituallamiento y lavado de embarcaciones.

Mirando a la zona norte y en toda la extensión de aquella fachada, hay una plataforma de madera para izar las embarcaciones ligeras de regatas.

Otra novedad es que los vehículos-remolque pueden entrar directamente a los hangares con su embarcación.

La directiva, netamente cartagenera, aunque presidida por un murciano, don Antonio Marín García, pero tan vinculado a esta playa que está totalmente identificado con sus cosas, sabe mucho de temas marínicos, y estamos seguros de que impulsarán este deporte, tan antiguo y siempre nuevo, elegante, sano, estrechamente ligado a las tradiciones de una Cartagena, que sabrá reconocer el esfuerzo de ese grupo de hombres en constante lucha por dejarla en el buen lugar que le corresponde.

VICENTE PEREZ PLANA

Export
AZOR
La CERVEZA del SURESTE

EN CARTAGENA:

Una factoría moderna en el complejo industrial del Sureste

Y una cerveza, al gusto de nuestro tiempo

Cervezas **AZOR**