

LA HISTORIA VIVIDA

Belén FERNÁNDEZ
Historiadora

La corbeta *Aragón*

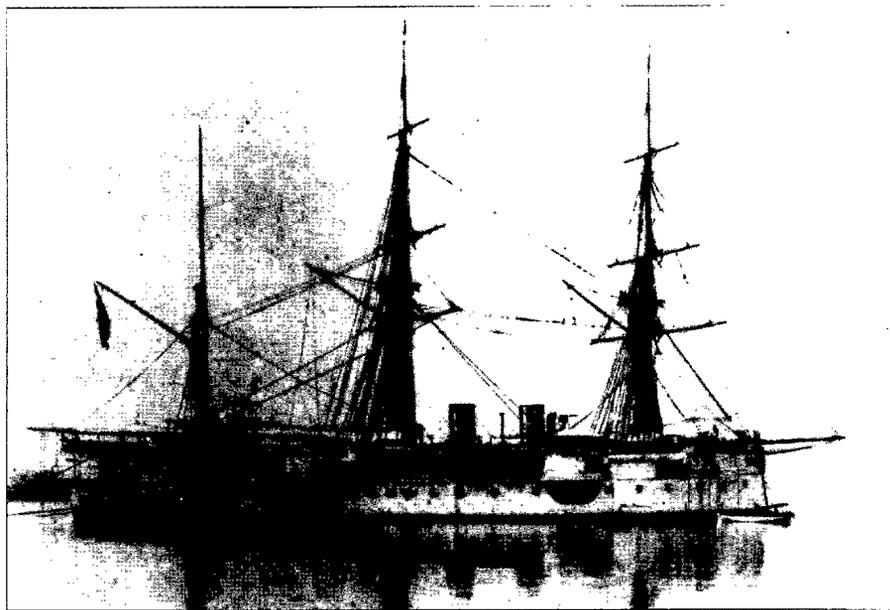
En 1879, diez años después de que se botara al agua en el arsenal de Ferrol la fragata blindada *Sagunto*, se lanza al agua la corbeta *Aragón* desde los astilleros de Cartagena. Esta botadura supuso el cierre de un larguísimo paréntesis en la fabricación de buques de alto bordo, a la vez que una esperanza para la seguridad de las posesiones ultramarinas españolas, que tan mal acabarían.

Catorce años hacía que la fragata *Zarazoga* se había botado en Cartagena; desde entonces no se había visto allí un espectáculo parecido: no sólo el pueblo entero acudió en masa, también hubo visitantes del exterior para celebrar tan importante acontecimiento. A más de la Audiencia Territorial, el Cuerpo Consular, el capitán general del distrito militar, el obispo y Cabildo de Cartagena, el gobernador civil de Murcia y demás asistentes solemnes, también fue numerosísima la asistencia de curiosos, lo que demostraba la esperanza de toda España en esa nueva construcción naval.

Hubo fiesta, palcos a ambos lados de la corbeta ocupados por las más importantes personalidades. La prensa estuvo presente. No faltó absolutamente nada. A la una de la tarde fueron abiertas al público las puertas del arsenal que, según los cronistas, no vieron ni un momento despejadas las avenidas. Acompañaron al acto las fragatas *Sagunto*, *Zaragoza* y *Concepción*, repletas de personal de Marina luciendo sus más hermosos uniformes. La *Gerona*, vapores *Colón* y *Gaditano*, cañonero *Cocodrilo*, místico *Isabelita*, navío, pontón, draga y remolcador se convirtieron en otros espaciosos palcos. Hasta el dique flotante se veía coronado de multitud de curiosos y era realmente pintoresco el aspecto que ofrecían las alturas de la Concepción, el Molinete, las faldas de la Atalaya, las murallas y los terrados de las casas de la parte Este que dominaba el arsenal, por la gran cantidad de público que en ellas se hallaba.

La reina de la fiesta, la corbeta *Aragón*, lucía sus formas en medio de tanta multitud. A popa, a proa y al medio flameaban al viento tres grandes pabellones nacionales. De la proa pendían dos enormes anclas, destinadas a contener el ímpetu de la arrancada.

A las cinco menos cuarto llegó el ministro de Marina, acompañado por el capitán general del Departamento, los comandantes generales del Arsenal y de la Escuadra de Instrucción y por el general gobernador de la Plaza.



Se bendijo solemnemente la corbeta bajo la advocación de Nuestra Señora de las Mercedes, formándose para la ceremonia un altar presidido por Nuestra Señora del Carmen en uno de los arcos de la portada del Astillero. Tras la bendición, las operaciones fueron sumamente acertadas, no faltó la previsión. La galga y aparejos reales se colocaron y aseguraron de firme bajo la dirección de los contraamaestres Rodríguez, Torres y Mira, sin necesidad de auxilio alguno; tras la preparación, los acordes de la marcha real y los vivas al Rey no cesaban de salir de la nueva embarcación. Junto a los vivas, la felicitación a los ingenieros y a los maestros, entre los que se encontraban Guardiola, Escudero, Medroño y Cervera, así como a los operarios que contribuyeron a la construcción.

En el descenso se emplearon doce segundos. Rompiéronse sus dos retenidas a unas 40 brazas de la grada, en cuyo momento, y a la voz de ¡fondo! del ayudante mayor se picaron los capones de las anclas y filaron hasta tres grillettes de cada cadena. Aún con salida se tomaron los calabrotos de las aletas que habían sido preparados con anterioridad en dos lanchas; a los veinte minutos se encontraba la *Aragón* amarrada en cuatro en medio de la dársena.

La reputación del barco era buena, buenísima, gracias a la que gozaban los astilleros de Cartagena. España entera celebró el nuevo buque, que se añadía a una Marina española mal pertrechada y bastante decadente. La esperanza se abría entre las nubes de tormenta que vivía nuestra Armada, y en todos los asistentes quedaba la pregunta de si el Gobierno tendería una mirada protectora sobre ella y se haría consciente de que España y sus buques debían ser una verdad en la superficie de los mares. La historia se encargaría de contestar a estos anhelos de la Marina veinte años más tarde.