

EL DEPARTAMENTO MARÍTIMO DE CARTAGENA DE LEVANTE. UN PROBLEMA LATENTE: LA DESECACIÓN DEL ALMARJAL

Juan Antonio GÓMEZ VIZCAÍNO
Coronel del Cuerpo General de las Armas (retirado) (Artillería)
Recibido 27/12/2019 Aceptado: 10/11/2020

Resumen

En el número 148 de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, publicábamos una semblanza del teniente general Tilly y García de Paredes (1790-1792). Pues bien: fue durante su mandato cuando se acometió nuevamente la obra de la desecación del Almarjal, que si bien tuvo mucha influencia en la urbanización y salubridad de la ciudad de Cartagena, tal influencia no fue menor en el entorno del recién terminado Arsenal, por lo que era precisa la intervención en la ejecución de los proyectos del personal de Marina. Aprovechamos esta circunstancia para publicar los anexos que citábamos en la semblanza mencionada y que son complementarios de lo expresado en él.

Palabras clave: Francisco Javier Everardo de Tilly, Departamento marítimo de Cartagena de Levante, Arsenal de Cartagena de Levante, Almarjal.

Abstract

In number 148 of the REVISTA DE HISTORIA NAVAL, we published a portrait of Lieutenant General Tilly and García de Paredes (1790-1792). Well, it was during his tenure when the work to dry out the Almarjal was undertaken again, which although it had a great influence on the urbanization and health of the city of Cartagena, such influence was not less in the surroundings of the recently completed Arsenal, for what was necessary the intervention in the execution of the projects of the personnel of Navy. We take advantage of this circumstance to publish the annexes that we cited in the aforementioned profile and that are complementary to what is expressed in it.

I

Key words: Francisco Javier Everardo de Tilly, Naval Department of Cartagena de Levante, Arsenal de Cartagena de Levante, Almarjal

Introducción

LIBRES ya los ingenieros del Ejército de responsabilidades en la construcción del arsenal y de sus edificios logísticos, las cuales habían asumido los del bien nutrido Cuerpo de Ingenieros de Marina¹, estos centran en las obras de fortificación de la plaza toda su actividad y acometen nuevamente el tema de la desecación del Almarjal, situado al norte de la ciudad. Y es que, a pesar de las obras realizadas en años anteriores, tales como la formación del malecón de defensa, que ya aparece terminado en abril de 1742, y las obras posteriores para «el asiento del empedrado fuerte», en la cuneta a lo largo del Almarjal hasta la embocadura del mar, la salida al mar² de sus aguas no se había podido verificar completamente por lo profundo del terreno, mostrando signos de estar nuevamente cegada. Así que esta especie de foso, en el que vertían sus aguas pluviales las diversas ramblas y acequias, se había convertido en un terreno pantanoso e insano, merced a que su fondo estaba compuesto de una capa arcillosa impermeable que mantenía largo tiempo las aguas estancadas y en estado de descomposición. Y esta situación se asociaba a las diferentes plagas y epidemias, especialmente palúdicas, que en años anteriores habían azotado la ciudad, causando multitud de bajas en la población. Esta situación, mantenida durante muchos años, fue frecuente motivo para mantener enfrentadas a la ciudad y la Administración real, especialmente en cuanto a la procedencia de los fondos necesarios para atender al mantenimiento y limpieza de los canales.

(1) Véase Anexo 2.

(2) Archivo Municipal de Cartagena (AMC), CH 2300-7.

La desecación del Almarjal

Desde antes de 1765, el comandante de ingenieros de la plaza, Mateo Vodopich, por entonces director de las obras del arsenal, venía informando sobre la necesidad de precaver los daños que originaban las frecuentes epidemias que asolaban la ciudad; y así lo expuso en este último año al corregidor para que, «en caso que esta ciudad no pueda por si disponer lo que es conducente a este efecto», recurra él a la superioridad³.

Pero habrán de transcurrir muchos años para dar un paso efectivo en este sentido. Se dará en cumplimiento de la real orden de 22 de noviembre de 1785 del joven ministro de Marina Antonio Valdés, donde, como consecuencia de la exposición hecha por la Junta de Médicos

«que concurrieron a esta ciudad, para tratar sobre las enfermedades que la afligían, que [señalaron que] el origen de tan maligna epidemia dependía de los vapores que en el verano han exhalado los pantanos del Armajal y que hasta que este sitio quede con el declive necesario, para que las aguas no se detengan estará siempre el pueblo expuesto a semejantes contagios, queriendo el rey redimirlo de tan funestos estragos como los que ha padecido; se ha servido determinar que tratando en junta de ciudad de este punto de desagüe con asistencia del ingeniero D. Mateo Wodopich se propongan los medios de llevarlo a efecto respecto a que según han opinado los expresados facultativos, no es suficiente la limpia que puede hacerse de dicho pantano ni tampoco cabe que todos los años se ejecute con oportunidad».

El asunto no se demoró, pues en cabildo municipal del día 13 de febrero del año siguiente, el ingeniero 2.º jefe de la Comandancia, por ausencia de Vodopich, presentó ante los diputados de la Junta de Sanidad un proyecto para conseguir que en el pantano que tanto ha atemorizado al vecindario «no tan solo no entren aguas (...) sino que sea fértil y deleitoso». Adjuntaba al proyecto el plano y perfiles que se le encargó levantar, asistido por el ingeniero extraordinario don Manuel Olaguer Feliú, «en el que se comprendiesen todas las vertientes que derraman al Almarjal, cortasen los diferentes perfiles que juzgasen indispensables con las nivelaciones respectivas para poder con el acierto que deseo formar el proyecto», mostrando en qué términos se deberán ejecutar sus obras y adjuntando el correspondiente detallado presupuesto que asciende a 2.327.098 reales de vellón. En definitiva, un proyecto por el que, reconocido

«que estando el terreno más bajo del Almarjal más elevado 9 pies que el nivel del mar y que no habiendo impedimento insuperable para la formación de canales con suficiente desnivel para que corran las aguas y desagüen en el mar, no admite la menor duda en que se consiga la total desecación de este pantano y que facilitando el terreno el poder recibir las de todas las vertientes antes de entrar en él dirigiendo-

(3) AMC, CH 952, RAMOS BASCUÑANA, Francisco de P.; GARCÍA FARIA, Pedro, y OLIVER, Francisco de P.: Proyecto de Ensanche, Reforma y Saneamiento de Cartagena, doc. 1, memoria, 3.ª Parte, cap. 37. Reseña histórica de los trabajos verificados para realizar el saneamiento de Cartagena, Barcelona, año 1897.

las por diferentes zanjas al canal de desagüe quedará este terreno libre de inundación, y útil para el cultivo lo que podrá verificarse proporcionándoles las salidas las unas por el punto 17 nombrado el Batel y las otras por la citada Algameca chica»,

y estimando en tres años el tiempo necesario para dar por finalizada la obra. Todo fue remitido a Valdés, sin demora, el 18 de febrero, con una carta de agradecimiento de la ciudad; y una real orden del día 24 solicita informe «sobre los medios y fondos menos gravosos al público para el efecto, con justificación del estado del producto de propios, arbitrios, cargas, sobrantes y existencias»⁴.

Contribuye a reavivar este asunto la difusión del «Discurso Físico Matemático» de Luis Santiago Vado, y en 1787, una publicación cuya autoría es del doctor en medicina Martín Rodón y Bell, pues en su recorrido por las epidemias acontecidas en el periodo señalado no duda en afirmar «que la causa de estas enfermedades eran las aguas detenidas en los Almarjales», todas de consecuencias asombrosas, «pero la última que acaba de padecer esta ciudad en el año pasado de 1785 fue mucho mayor que todas ellas», afectando principalmente a los vecinos del Almarjal, que a finales de agosto estaban encendidos de calenturas.

Sin embargo, no debió de acometerse con mucha diligencia este proyecto, pues el impulso inicial quedó paralizado, bien por las vacilaciones que surgieron en torno a la falta de fondos, el mal estado de salud de Vodopich que desembocó finalmente en su fallecimiento a finales de 1787 y la dedicación que demandaban las obras de fortificación en la plaza que en febrero de 1789 estaban próximas a finalizar. No obstante, con fecha 10 de diciembre de 1789 el ingeniero Ordovás tiene finalizado un nuevo proyecto, en el que nos da a conocer que, con su ejecución, «la utilidad que redundará en beneficio de su público, su cultivo y lo que contribuirá este a hermosear la vista de los contornos de esta plaza, las alamedas que en él se manifiestan podrán formarse de moreral (árbol que tributa con su hoja, dos cosechas de valor al año), álamos, sauces y mimbres» y tras un detallado cálculo de las obras señala un montante de un millón cuatrocientos cinco mil ciento noventa y siete reales de vellón con diecisiete céntimos. Todo ello va acompañado de un informe del entonces comandante de Ingenieros de la plaza, Leandro Badaran, en el manifiesta que, «habiéndolo reconocido con la debida prolijidad, y aun cotejado con el proyecto antiguo, puedo asegurar a V.M. que me satisface por todas las circunstancias»⁵. Pero fue precisa una nueva real orden, de 20 de mayo de 1790: «... en que se manda que esta ciudad recuerde reverentemente a S.M. la resolución del expediente formado sobre el desagüe del Almarjal por medio de un canal con arreglo al plano y perfil de las obras trazadas por el ingeniero D. Mateo Bodopich»⁶, y por real orden de 14 de septiembre se aprueba el

(4) AMC, CH 2162-6, y Planos del Centro Geográfico del Ejército, ref. 120, y Servicio Histórico Militar, MU-04-04 (también Archivo General de Simancas, LII 29).

(5) AGMM, doc. 3882, sign. 4.4.6.4.

(6) AMC, Libro de actas capitulares (LAC), sesión de 7/6/1790.

proyecto formado para el desagüe, desecación y cultivo del terreno pantanoso del Almarjal, disponiendo que «se ejecute la obra del desagüe del Almarjal de esta ciudad con arreglo al plano formado por el ingeniero extraordinario D. Juan de Ordovás, poniendo esta obra al cuidado de la junta de terrenos de esta plaza establecida en 1781»⁷.

Sin embargo, el terremoto ocurrido en Orán, al que nos hemos referido anteriormente, no permitió que este proyecto se realizara con la rapidez que se estimaba necesaria, ya que los ingenieros Badaran y Ordovás fueron destinados en comisión a dicha plaza. Allí permanecerá el primero hasta su evacuación, y el segundo, por un corto periodo de tiempo para atender a las urgencias necesarias, así que hasta febrero del año siguiente no se pudo finalizar dicho proyecto y remitirlo para su aprobación⁸. Pero en los primeros días de abril, con Ordovás ya presente en la plaza, la junta de acuerdos del departamento solicita su presencia para cumplimentar una real orden de 15 de marzo anterior y examinar el plano formado «para la obra del desagüe del Armajal»⁹, ya que por vía reservada se habían expuesto «los perjuicios que a la conservación de este puerto, ocasionaría el desagüe a él, del Armajal», lo que tiene lugar en la junta celebrada el día 18 siguiente, a la que también asistieron todos los vocales, el comisario de guerra Sebastián García de Santa María y el ingeniero en 2.º Juan Smith,

«y seguidamente exhibió D. Juan de Ordovás los planos de su proyecto, leyendo el manifiesto de él, de que inteligenciados todos los vocales, y habiendo discutido alternativamente sobre los indicados perjuicios, y medios de evitarlos según es la real voluntad quedaron generalmente convencidos de que el intentado desagüe del Armajal al puerto le sería tan dañoso, como que se disminuiría considerablemente su fondo por el tarquín y arenas que entrarían en él, envueltas en las aguas, pues aun sin este motivo, se ha visto la enorme diferencia que se advierte en el hecho, el cotejo del estado en que se hallaba antes de verificarse su limpia en el año de 1750 para la formación de su dársena, caño y fondeadero con las sondas hechas en los años de 1779 y 1789».

Así que, una vez todos de acuerdo en llevar a cabo el desagüe del Armajal por distinto paraje, se estimó lo más conveniente «que [a] las aguas de la rambla nombrada de Benipila se les diese la dirección a la Argameca, sin entrar en el Armajal, y que [a] las que llegan a este, y estancan en él, procedentes de otras avenidas se les diese su salida por el mismo paraje vencién-dose el inconveniente del muy poco desnivel que proporciona la mucha distancia que hay desde el Armajal a la Argameca, trayendo las aguas de esta por medio de un canal a una proporcionada en que puedan unírsele las de aquel si no fuese asequible el medio propuesto por el Sr. Ingeniero director de conducir las por mayor altura al citado paraje, antes de entrar en el Armajal», acordando final-

(7) *Ibíd.*, 5/10/1790.

(8) *Ib.*, 22/2/1791.

(9) *ib.*, 14/4/1791.

mente que el ingeniero director Joaquín Ibarquien, el ingeniero en 2.º Juan Smith y el referido Ordovás conferenciasen sobre estos particulares y acordasen lo más conveniente¹⁰, no tardando Ordovás en presentar «el nuevo plano que ha formado para la obra del desagüe del Armajal dando salida a sus aguas por la Argameca»¹¹, lo que por real orden de 10 de mayo mereció la aprobación real para «que se lleve a efecto dicha obra»¹² y por otra de 23 de agosto se recibe la confirmación de haber pasado esta al gobernador de la plaza¹³.

También en 1792, el ingeniero Ordovás hizo otro trabajo titulado «Origen y descripción del Almajar y daños que puede ocasionar su vecindad», en el cual señala los efectos de las obras del arsenal en el Almarjal, pues desde que «dejó de estar en comunicación con el mar, y levantándose su fondo por los efectos de los arrastres promovidos por las lluvias, se convirtió en terreno pantanoso; desde fecha tan remota procede positivamente lo que podríamos llamar decadencia en la salubridad de esta población»¹⁴. De esta época y asunto hemos localizado dos planos en el Centro Cartográfico del Ejército, con referencias 123 y 122 respectivamente, titulado el primero «Plano que manifiesta el nuevo proyecto que se propone para el total desagüe del Almajar de Cartagena», sin fecha y con nota manuscrita que dice: «... es copia del original que firmó D. Juan Ordovas. Badaran», y el segundo, titulado «Plano del Almajar de Cartagena y sus contornos», este sí fechado en 1792. Además, hemos localizado otros dos planos de esta misma autoría, uno de 16 de agosto de 1792, con el título «Plano que manifiesta la disposición que tendrá el terreno del Almajar de esta ciudad después de concluida la obra que se está actuando con Real aprobación», y otro de fecha 31 de mayo de 1796, titulado «Plano que manifiesta la distribución de el espacio de el Almajar en 16 suertes de 32 taullas cada una según la Real Orden de S.M. de 14 de septiembre de 1790 en el que también se demuestra la disposición de los caminos que sirven de tránsito, azarbes que deben hacerle para purgar las aguas de su suelo, y cuanto conduce a llenar en esta parte el proyecto aprobado»¹⁵.

ANEXO 1

Arreglo de operarios de los obradores y otras atenciones de este Arsenal que a conformidad de lo mandado en real orden de 13 de septiembre de 1791 ha dispuesto la Junta de este departamento en sesión de 21 de septiembre y debe verificarse en 1 de octubre próximo en el modo y forma que prescribe la expresada resolución.

(10) Ib., 18/4/1791.

(11) Ib., 2/5/1791.

(12) Ib., 18/5/1791.

(13) Ib., 31/8/1791.

(14) AMC, CH 952.

(15) AMC, PL 6 y PL 5.

Ramo de Ingenieros

— *Dirección de la Sala de Galivos*

- 1 capataz con 12 r.s laborales (sic)
- 1 operario con 10
- 1 ídem con 9
- 1 ídem con 8
- 1 ídem con 7
- 1 ídem con 5

TOTAL 6

— *Escultores*

- 1 maestro mayor con 50 escudos de sueldo
- 1 operario con 12 r.s laborales
- 3 ídem con 10

TOTAL 5

— *Pintores*

- 1 maestro mayor con 50 escudos de sueldo
- 1 capataz con 12 r.s laborales
- 3 operarios con 9
- 6 ídem con 8

TOTAL 11

— *Obrador con bombas contra incendios y de fuego*

- 1 maestro mayor con 60 escudos de sueldo y 30 de gratificación
- 2 capataces con 12 r.s laborales
- 1 cabo con 11
- 5 operarios con 11
- 5 ídem con 10
- 3 ídem con 9
- 3 ídem con 8
- 2 ídem con 7
- 2 ídem con 6
- 1 ídem con 5
- 2 ídem con 4
- 1 ídem con 3
- 1 ídem con 2

TOTAL 29

— *Torneros*

- 1 maestro mayor con 40 escudos de sueldo
- 1 capataz con 12 r.s laborales
- 1 cabo con 11
- 12 operarios con 10
- 12 ídem con 9
- 12 ídem con 8
- 8 ídem con 7
- 8 ídem con 6
- 6 ídem con 5
- 6 ídem con 4
- 3 ídem con 3
- 3 ídem con 2

TOTAL 73

— *Remolares*

- 1 capataz con 12 r.s laborales
- 1 cabo con 11
- 4 operarios con 10
- 4 ídem con 9
- 2 ídem con 8
- 2 ídem con 7
- 2 ídem con 6

TOTAL 16

— *Toneleros*

- 1 capataz con 13 r.s laborales
- 1 cabo con 11
- 9 operarios con 10
- 5 ídem con 9
- 5 ídem con 8
- 3 ídem con 7
- 3 ídem con 6
- 1 ídem con 5
- 1 ídem con 4
- 1 ídem con 3

TOTAL 30

— *Faroleros*

- 1 maestro mayor con 40 escudos de sueldo
- 1 capataz con 12 r.s laborales
- 2 operarios con 10
- 2 ídem con 9
- 2 ídem con 8
- 2 ídem con 7
- 2 ídem con 6
- 2 ídem con 5
- 2 ídem con 4
- 1 ídem con 3
- 1 ídem con 2

TOTAL 18

— *Obrador de talcos*

- 1 maestro con 10 r.s diarios

TOTAL 1

— *Herreros y cerrajeros*

- 1 maestro mayor con 50 escudos de sueldo
- 4 capataces con 13 r.s laborales
- 4 operarios con 12
- 4 ídem con 11
- 10 ídem con 10
- 10 ídem con 9
- 22 ídem con 8
- 22 ídem con 7
- 16 ídem con 6
- 20 ídem con 5
- 7 ídem con 4
- 7 ídem con 3
- 1 zapatero con 10

TOTAL 128

— *Aserradores*

- 1 maestro mayor con 40 escudos de sueldo

JUAN ANTONIO GÓMEZ VIZCAÍNO

- 2 capataces con 12 r.s laborales
- 1 cabo con 11
- 30 operarios con 10
- 30 ídem con 8
- 30 ídem con 7
- 10 ídem con 6

TOTAL 104

— *Utensilios generales*

- 1 maestro mayor con 40 escudos de sueldo
- 2 ídem de boyas con 8 r.s laborales

TOTAL 3

— *Obrador de marinería*

- 1 contramaestre con 4 r.^s diarios de gratificación
- 2 segundos ídem con 2 r.^s laborales ídem

TOTAL 3

— *Pontón de la limpia de la dársena*

- 12 individuos con 6 r.s laborales
- 8 ídem con 5

TOTAL 20

— *Ramos de maderas*

- 2 operarios con 11 r.^s laborales
- 1 ídem con 10

TOTAL 3

— *Buzos presidiarios*

- 16 con 1 ½ r.s laborales de gratificación

TOTAL 16

— *Juntas de bueyes y carros*

- 1 capataz de carretas con 10 r.s laborales
- 1 2.º ídem con 6
- 28 juntas con 20 r.s laborales
- 10 carros con 15

TOTAL 40

— *Servicio de las bombas de fuego*

- 1 capataz de rivera con 12 r.s de jornal y medio jornal mas la noche de guardia en que debe alternar con el cabo, como también el día de fiesta con otro medio jornal.
- 1 cabo con 11 r.s ídem en todo
- 2 carpinteros de rivera con 10 r.s de jornal y medio jornal mas en las noches de guardia en que deben alternar como también el día de fiesta con otro medio jornal.
- 2 con 8 ídem en todo
- 2 calafates con 10 ídem
- 2 ídem con 8 ídem
- 2 oficiales de lima con 10 r.s de jornal y medio jornal mas las noches de guardia y días de fiesta en que deben alternar.
- 6 peones con 5 r.s de jornal ídem en todo
- 6 ídem con 4 ídem• 2 buzos presidiarios con 2 r.s de gratificación

TOTAL 26

Ramos de la subinspección

— *Obrador de Armería*

- 1 maestro mayor con 40 escudos de sueldo
- 2 capataces con 12 r.s laborales
- 10 operarios con 10
- 10 ídem con 9
- 9 ídem con 8
- 8 ídem con 7
- 4 ídem con 6
- 7 ídem con 5
- 4 ídem con 4
- 4 ídem con 3

TOTAL 59

— *Ídem de velas*

- 1 maestro mayor con 40 escudos
- 1 capataz con 12 r.s laborales para las velas
- 1 ídem con 11 para ídem
- 1 ídem con 12 para los sastres
- 13 operarios con 10 r.s laborales
- 13 ídem con 9
- 18 ídem con 8
- 18 ídem con 7
- 28 ídem con 6
- 28 ídem con 5
- 18 ídem con 4
- 18 ídem con 3
- 4 ídem con 2

TOTAL 162

— *Fábrica de escudos estampados*

- 1 maestro mayor con 50 escudos mensuales
- 2 capataces con 12 r.s laborales
- 4 oficiales con 10 r.s
- 4 ídem con 9
- 2 ídem con 8
- 2 ídem con 7
- 1 peón para los hornos con 5 ½
- 6 peones con 5
- 1 carpintero con 10
- 1 aprendiz con 3 ½

TOTAL 24

— *Instrumentos náuticos*

- 1 maestro de arreglar ampolletas y agujas de marear con 5 r.s diarios
- 1 ídem 2.º con 5 ídem

TOTAL 2

ANEXO 2

Oficiales del Cuerpo de ingenieros de la Armada vivos, graduados y agregados; y arquitectos, ayudantes y delineadores de construcción (1791-1796).

— *Joaquín Ibargüen*, capitán de navío

- Ingeniero director. Ascendió a brigadier el 21 de abril de 1792 y por real orden de 1 de mayo continuó en el cargo de Comandante de ingenieros hasta que se verifique la llegada del brigadier Tomás Bryant. Cesó en el mando e hizo la entrega el 23 de junio, pasando a la situación de retirado.

— *Tomás Bryant*, brigadier,

- Ingeniero director. Nombrado para este departamento por real orden de 1 de mayo de 1792, tomó posesión el 23 de junio.

— *Diego Contador*, capitán de navío.

- Ingeniero en jefe, el 8 de febrero de 1793 desembarcó en este departamento procedente de Cádiz. Por real orden de 28 de mayo se le concedió licencia de cuatro meses para la Corte pero no llegó a usarla. Ascendió a brigadier y fue nombrado Gobernador de Ferrol

— *Juan Smith*, brigadier.

- Ingeniero en jefe. Desembarcó del navío Reina Luisa en este puerto el 27 de junio de 1794. Por real orden de 21 de enero de 1796 fue destinado al departamento de Cádiz.

— *Manuel Bernia*, capitán de navío.

- Ingeniero en jefe, promovido a su actual empleo por real orden de 21 de abril de 1792, fue relevado de la comisión que desempeñaba en la corta de madera en los montes de la Sierra del Segura, presentándose el 30 de julio en este departamento. Por real orden de 8 de marzo de 1796 se le concedió licencia por cuatro meses para pasar a Madrid.

— *Honorato Bouyon*, capitán de fragata.

- Ingeniero en jefe. Se halla destinado de Comandante de ingenieros en la isla de Mahón y por real orden de 27 de abril de 1792 ascendió a su actual empleo. Por real orden de 29 de mayo fue nombrado para reemplazar en La Habana al fallecido Francisco Autran.

— *Alfonso del Águila.*

- Ingeniero en jefe. Promovido a su actual empleo por patente de 6 de febrero de 1794, continuando con residencia fija en Aranjuez

— *Fernando Seidel.* Capitán de navío graduado.

- Ingeniero en segundo. Destinado como teniente de rey en la plaza de Tarragona.

— *Tomás Lecocq.*

- Ingeniero en 2.º Por real orden de 31 de agosto de 1792 y procedente del astillero de La Habana fue destinado a este departamento, donde se presentó en febrero de 1794. Falleció en Cartagena el 1 de junio de dicho año.

— *Manuel Tsterbens,*

- Ingeniero en 2.º Por real orden de 27 de abril de 1792 es promovido a su actual empleo. Por real orden de 3 de julio pasó a encargarse de la Comandancia de ingenieros de Mahón.

— *Luis de Hevia.*

- Ingeniero en 2.º Por real orden de 27 de abril de 1792 es promovido a su actual empleo y continúa en Madrid a las órdenes del ingeniero general.

— *Guillermo Turner.*

- Ingeniero en 2.º Destinado en el astillero de Mahón es promovido a su actual empleo por real orden de 27 de abril de 1792 y el 29 de mayo se encargó del mando interino. Por real orden de 3 de julio pasó destinado a La Habana.

— *Joaquín de la Croix.*

- Ingeniero en 2.º Este ingeniero ordinario procedente de Ferrol, por real orden de 11 de julio de 1792 fue destinado a este departamento donde se presentó el 3 de octubre. Por real orden de 12 de febrero de 1793 fue comisionado a celar las cortas de madera en los montes de Cuenca, Aragón y Navarra. En 31 de marzo de 1796 ascendió a su actual empleo.

— *Fernando Camuñes.*

- Ingniero ordinario. Destinado en este departamento por real orden de 12 de octubre de 1792, donde se presentó el 29 de noviembre. Embarcó en el navío San Vicente el 25 de febrero del año siguiente. Por real orden de 23 de abril pasó destinado a la Comandancia de ingenieros de Mahón. Desembarcó del navío Ángel de la Guardia el 15 de julio. Por real orden de 12 de noviembre pasó al Cuerpo General de la Armada como teniente de navío.

— *Juan de la Puente.*

- Ingeniero ordinario. Procedente del departamento de Cádiz desembarcó en este de la fragata Atocha el 10 de septiembre de 1793. Embarcó en el navío Concepción el día 12.

— *José del Águila.*

- Ingeniero ordinario. Regresa a este departamento el 14 de julio de 1792. Por real orden de 16 de octubre pasa destinado al Real sitio de Aranjuez.

— *Alfonso Benigno del Águila.*

- Ingeniero ordinario Ascendió a su actual empleo por real orden de 27 de abril de 1792 y nombramiento del día 21. El 14 de julio se restituyó a la capital del departamento procedente del Real sitio de Aranjuez. Por real orden de 24 de diciembre de 1793 pasó al Real sitio de Aranjuez para habilitar las embarcaciones de S. M. y emplearse en su servicio, constando su regreso el 12 de julio del año siguiente. Embarcó en el navío Atlante el 21 de enero de 1795, constando su desembarque el 28 de enero. En 1796 pasará nuevamente destinado a Aranjuez.

— *Manuel Mirallas, teniente de navío.*

- Ingeniero ordinario.

— *Mariano Molina y Miralles.*

- Ingeniero extraordinario. En julio de 1792 pasó comisionado a los montes de Cataluña.

— *Agustín Gutiérrez.*

- Ingeniero extraordinario. Destinado en los montes de la jurisdicción de Cartagena al corte de pino carrasco, la junta del departamento en sesión de 12 de junio de 1793 acordó su relevo.

— *José Mor de Fuentes.*

- Ingeniero extraordinario. Ascendió a este empleo por real orden de 27 de abril de 1792, nombramiento de 21. En agosto de 1793 finalizó la comisión que desempeñaba en los cortes de madera de la Sierra del Segura. El 10 de septiembre a 13 de octubre de 1793 permaneció embarcado en la balandra Tártaro, ingresando en el hospital de Cartagena el día 17 y dado de alta el 5 de noviembre. Embarca en el navío Vencedor el 6 de diciembre. Desembarcó de la fragata Juno el 31 de julio de 1794

— *Diego de Parra.*

- Ingeniero extraordinario. Por real orden de 27 de abril de 1792 y nombramiento del día 21 ascendió a su actual empleo. Por real orden de 12 de octubre fue comisionado a las obras de la nueva población de San Carlos y fue relevado por real orden de 16 de noviembre. La junta del departamento en sesión de 12 de junio de 1793 acuerda su pase a Caravaca para encargarse de la comisión de cortas de pino carrasco.

— *José Cervera.*

- Ingeniero extraordinario. Por real orden de 27 de abril de 1792 y nombramiento del día 21 ascendió a su actual empleo. Embarcó en el bergantín Atocha el 20 de febrero de 1793. Desembarcó de la fragata Juno el 17 de octubre de 1794. Embarcó en la fragata Perla el 8 de mayo de 1795.

— *José María Black.*

- Ingeniero extraordinario. Por real orden de 27 de abril de 1792 y nombramiento del día 21 ascendió a su actual empleo. Embarcó en el navío San Juan Bautista el 28 de febrero del año siguiente, el 11 de junio partió para América y regresó a Europa el 13 de octubre de 1794. Desembarcó de la urca Paula el 15 de diciembre de 1795.

— *Juan de la Rocha.*

- Ingeniero extraordinario. Destinado a este departamento por real orden de 12 de octubre de 1792, procedente del de Cádiz, efectuó su presen-

tación el 4 de noviembre. Embarcó en el navío San Francisco de Asís el 20 de febrero del año siguiente. Desembarcó por enfermedad del navío Conquistador el 13 de marzo. Por real orden de 21 de mayo fue destinado a las obras de la nueva población de San Carlos .

— *Ramón Cala de Bargas*.

- Ingeniero extraordinario. Se presentó en este departamento, procedente del de Cádiz, el 5 de octubre de 1792. Ingresó en el hospital el 11 de noviembre y falleció el día 26.

— *Alonso Montes*.

- Ingeniero extraordinario. Era ayudante de ingenieros por real orden de 27 de abril de 1792 y ascendió a su actual empleo por real nombramiento de 28 de febrero de 1794.

— *Federico Gramaren*.

- Ingeniero extraordinario. Era ayudante de ingenieros y alférez de fragata por real orden de 2 de abril de 1792 y por real orden de 16 de noviembre pasó destinado a las obras de la nueva población en la isla de León, regresando al departamento de Cartagena por real orden de 21 de mayo de 1793 pasando destinado al ramo de carenas a flote. Ascendido a su actual empleo por real nombramiento de 28 de febrero de 1794, embarcando en el navío San Joaquín el 21 de noviembre y desembarcando del navío Arroqante en febrero del año siguiente procedente del navío San Joaquín.

— *José María Abascal*.

- Ayudante de ingenieros. Destinado en el departamento de Ferrol

— *Vicente Pinto Carnero*.

- Ayudante de ingenieros, promovido a este empleo por real orden de 27 de abril de 1792. Por real orden de 23 de abril de 1793 fue destinado al astillero de Mahón.

— *Francisco Meléndez*, alférez de fragata.

- Ayudante de ingenieros por real nombramiento de 19 de diciembre de 1792. Embarcó en el navío San Francisco de Asís el 29 de julio de 1793. Desembarca de la urca Espaciosa el 2 de junio de 1794. Embarca en el navío Vencedor el 23 de octubre de 1794. Desembarca de la

fragata Mercedes el 25 de febrero de 1795. Embarca en el navío San Antonio el 16 al 24 de abril de 1795. Embarca en el navío Ángel el 6 de mayo.

- *Narciso Díaz Milano*, subteniente de infantería del regimiento de la Reina.
 - Ayudante de ingenieros. Por certificado de 15 de noviembre de 1792 del ingeniero director constó su pertenencia al Cuerpo de ingenieros de Marina y por real nombramiento de 16 de noviembre de 1793 se le confirió el empleo de ayudante de ingenieros. Embarcó en la fragata Santa Balbina el 20 de mayo de 1795.
- *Mariano Palacios*, cadete del regimiento de infantería de la Reina.
 - Ingeniero extraordinario. Por certificado de 15 de marzo de 1793 del ingeniero director constó su pertenencia al Cuerpo de ingenieros de Marina y ascendió a este empleo por real nombramiento de 16 de noviembre de 1793.
- *Mariano Palacios*, cadete del regimiento de infantería de la Reina.
 - Ayudante de ingenieros, y por real nombramiento de 16 de noviembre de 1793 se le confirió el empleo de ayudante de ingenieros.
- *Martín Manuel Mateo*, cabo 1.º distinguido de la 3.ª compañía del 9.º batallón de infantería de Marina.
 - Ayudante de ingenieros. Ascendido a este empleo tomó razón el 5 de agosto de 1793. El 5 de febrero de 1794 desembarcó en el puerto de Cartagena
- *Salvador Priego*, subteniente del regimiento de infantería provincial de Cuenca.
 - Ayudante de ingenieros. Ascendido a este empleo por real nombramiento de 14 de julio de 1794. Embarcó en el navío San Antonio de 6 a 24 de abril de 1795. Embarcó en el navío Ángel de la Guardia el 6 de marzo.
- *Timoteo Oscalán*, alférez de navío graduado.
 - Ayudante de ingenieros. Destinado en el departamento de Ferrol. Procede de un regimiento de infantería se le concedió este empleo por real orden de 10 de mayo de 1793. Desembarcó en este puerto el 21 de diciembre de 1795 en uso de licencia por dos meses para Madrid.

— *José Monti*, alférez de navío.

- Ayudante de ingenieros. Destinado en el departamento de Cádiz. Desembarcó en el puerto de Cartagena de la corbeta Colón el 16 de octubre de 1795 y embarcó en el mismo buque el 21 de enero del año siguiente.

— *Juan Real*, alférez de navío.

- Constructor de jabeques destinado en Mahón. Ascendió a su actual empleo el 9 de mayo de 1792.

— *José Carmona*, alférez de fragata.

- Contraamaestre de construcción.

— *Gabriel de Maseres*.

- Se le concedió licencia por cuatro meses que comenzó a usar el 19 de enero de 1792.

— *Gabriel de Cáceres*, alférez de fragata graduado.

- Contraamaestre de construcción destinado en el ramo de rivera del astillero

— *Diego del Águila*, alférez de fragata graduado.

- Contraamaestre de construcción, destinado en el ramo de rivera del astillero.

— *Pedro Guiffort*, teniente del regimiento de suizos de San Gall.

- Por certificado de 15 de noviembre de 1792 del ingeniero director constó su pertenencia al Cuerpo de ingenieros de Marina.

— *Miguel Barruchi*, alférez de navío.

- Por real orden de 4 de julio de 1794 le fue concedida su petición de agregación a ingenieros.

— *José Sanz*, arquitecto.

- Por real orden de 23 de abril de 1793 se le confirió la graduación de alférez de fragata, continuando la conclusión de las obras de que está encargado, especialmente la del cuartel de batallones.

JUAN ANTONIO GÓMEZ VIZCAÍNO

- *Manuel del Águila*, alférez de navío graduado.
 - Ayudante de construcción. Ascendió a su actual empleo el 8 de mayo de 1792.
- *José Carmona*, contraamaestre de construcción.
 - Ascendido por real orden de 13 de octubre de 1794 a ayudante de construcción graduado de alférez de fragata.
- *Gerónimo Laborda*, delineador.

- *Rafael Prats*, delineador.
 - Nombrado por orden de 12 de abril de 1793, por haber resultado idóneo en los exámenes públicos. En virtud de la real orden de 7 de mayo de 1793 pasó al astillero de Mahón.
- *Juan María Bruzo*, delineador.
 - Nombrado por orden de 12 de abril de 1793, por haber resultado idóneo en los exámenes públicos.
- *Vicente Corrales*, delineador.
 - Nombrado por orden de 12 de abril de 1793, por haber resultado idóneo en los exámenes públicos.

FUENTE: Archivo Naval de Cartagena.