

Comunicaciones



FERNÁNDEZ DE LANDA. DE LA SIERRA A LA MAR.

Juan Manuel Pablos Domínguez

*A mi madre, María Paz
y a mis Princesas, con cariño y afecto*

INTRODUCCIÓN

Corría el año 2002, cuando un grupo de personas, interesados y partícipes de la realidad y la cultura serrana, nos propusimos, bajo el auspicio y dirección del entonces alcalde de Galaroza, Aurelio Fernández Ortega, conmemorar el 450 aniversario de la declaración como Villa de Galaroza. Y dentro de las competencias que me propusieron, estaba la de rescatar del olvido, a una serie de personajes relevantes e ilustres de Galaroza. Puesto manos a la obra, lo primero que hice fue hacer un listado de todos ellos, y como no podía ser menos, dentro estaba la figura de D. José Joaquín Romero y Fernández de Landa.

Ha sido un trabajo laborioso en los archivos del Museo Naval, en el Archivo Histórico Militar, en los archivos de los astilleros de Cádiz, San Fernando, Cartagena y el Ferrol. Y la inestimable colaboración de las Universidades de Cádiz y Santiago de Compostela, que a través de sus departamentos de Historia, me han facilitado la tarea evitándome desplazamientos. Y no quisiera olvidar al Departamento de Arqueología Submarina de la Universidad de Cádiz, que me facilitó el emplazamiento del navío Monarca, hundido en la costa de Huelva, en la que hoy es la Base Aérea de Arenosillo, entre Matalascaña y Mazagón.

El trabajo de archivo fue gratificante, pero tuve la suerte de contar entre mis manos con el libro *“José Romero Fernández de Landa (Un Ingeniero de*

Marina en el siglo XVIII)”, del profesor José María de Juan-García Aguado, de la Universidad de La Coruña, el cual me facilitó mucho el trabajo, ya que iba a tiro hecho en la búsqueda en los archivos.

Pero todo esto no hubiera sido posible sin la inestimable colaboración y empeño que puso el Almirante D. Gonzalo Rodríguez González-Aller, Director del Museo Naval y todo el equipo de archivo del Museo, donde pasé unas largas veladas compartiendo y aprendiendo de todo el material allí existente de Fernández de Landa. Muchas gracias a él por su atención y que me mandara toda la información referente a nuestro ilustre personaje. Y pensando que todos los cachoneros* y serranos deberían de sentirse orgullosos de tener como paisano a un gran Ingeniero Naval que junto con Álvaro de Bazán formaron lo mas granado de la gloriosa Armada Española en cuanto a la construcción de barcos de guerra. Desde aquí animo a todos nuestros paisanos que si un día están por Madrid no dejen de visitar el Museo Naval y podrán contemplar algunas de las maquetas que realizó nuestro paisano.

Por último quisiera dirigirme al lector, ya que todo trabajo espera de ser leído por alguien, a ellos me remito para hacerles conocedores de una biografía llena de mucha vitalidad y trabajo, dedicada a la construcción de barcos de guerra, pero también les emplazo a que lean las fichas de algunos navíos, ya que ello enriquece el trabajo no sólo por su rigor histórico sino por las proezas que ellos hicieron estando surcando los mares llevando el pabellón de la Ilustre y Honrosa Armada Española.

FERNÁNDEZ DE LANDA.

Al finalizar el primer tercio del siglo XVIII, reina en España con un decidido planteamiento absolutista Felipe V. Y en Galaroza, un pequeño pueblo por aquellos entonces de la sierra onubense, un 27 de mayo de 1735, Mayor Fernández de Landa da a luz a su primogénito, fruto de su matrimonio con Gaspar Romero. Aunque el matrimonio tiene su residencia en Sevilla, gracias a las tareas de su marido se desplaza a la sierra a inspeccionar varios acuartelamientos de caballería sitos en la zona.

Gaspar Romero era natural de Alcobendas, Madrid, y era Capitán de Caballeros Cuantiosos* y Comisario de Guerra*. Mayor Fernández de Landa, era natural de Villalba del Alcor, y ambos residían en la ciudad de Sevilla. El matrimonio forma parte de una larga familia de hidalgos por ambas partes, cosa que beneficiará a José Romero y Fernández de Landa en su vida.

A nuestro ilustre paisano se le pone por nombre: Jose Joaquín Juan Fernando Tesifón Félix Ramón Romero y Fernández de Landa; según reza en el Archivo Parroquial de Nuestra Señora de la Purísima Concepción de Galaroza. (Libro 7º de Bautismos, folio 283).

Al ser de noble cuna y tener noble carrera, a la edad de 17 años, el 27 de mayo de 1752, ingresa como cadete en el Regimiento de Dragones de Edimburgo, cumpliendo servicio en la Villa de Arcos de la Frontera (Cádiz), donde se hallaba acuartelada su Compañía. Pero su padre, don Gaspar, al ser Comisario de Guerra, tenía muy buenos contactos con la corte y con el gobierno, y pensó que su hijo haría mejor carrera si estuviera en la Real Armada. El 21 de agosto de 1754, ingresa como Cadete Guardiamarina, en la Escuela Naval de San Fernando (Cádiz), con una recomendación del que por entonces era Ministro de Estado, el Marqués de la Ensenada.

La Escuela Naval estaba dirigida por un ilustre marino, Luis Godín, aunque francés de nacimiento, era español de acogida y uno de los mejores astrónomos del momento. Fernández de Landa, estuvo bajo la protección personal del profesor Jorge Juan Santacilia, Caballero de la Orden de Malta y Comandante de la Compañía de Guardiamarinas de Cádiz y fundador del Real Observatorio de la Armada en San Fernando (Cádiz).

Durante el segundo año de estancia en la Escuela Naval, Fernández de Landa gana tres certámenes públicos sobre Análisis, Cálculo Diferencial y Geometría Sublime, el primero; Mecánica el segundo y Navegación, Teórica y Práctica el tercero, (según consta en su expediente académico). Lo que nos da una idea de lo buen estudiante que era y lo aplicado en las materias que tenía que tratar.

Una vez obtenido el grado de Guardiamarina, realiza su primera campaña a bordo del Navío Fernando, de 64 cañones, en el cual se embarcó el 9 de noviembre de 1756, encuadrado en la Escuadra de Joaquín Manuel de Villena y bajo las órdenes del capitán de navío Juan Ignacio Salabarría. En el mismo barco asciende a alférez de fragata, el 4 de diciembre de 1757 y el 2 de agosto de 1758 desembarca. De nuevo se hace a la mar y el 11 de febrero de 1759 embarca en Cádiz en el navío Conquistador, de 64 cañones y al mando del capitán de navío Juan de Soto y Aguilar, para trasladarse al Ferrol, su nuevo destino. Y desde aquí, embarca en la fragata Liebre, de 34 cañones, al mando del capitán de fragata Alejo Rubalcaba, el 9 de abril de 1759. Aquí está poco tiempo, ya que el 15 de mayo se encuentra embarcado en el navío Glorioso, de 74 cañones, y de nuevo se pone bajo las órdenes de Salabarría. Este barco, tiene la misión de proteger la entrada de buques españoles en el Cabo de San Vicente, ante la presencia de piratas por esos Lares. Una vez terminada la misión, el barco se dirige al puerto de Nápoles con el objeto de conducir a la Corte, a Carlos III y su Real Familia. A su regreso, desembarca en Cádiz y allí, el 7 de marzo de 1760 embarca en el navío Conquistador, al mando del capitán de navío José Aguirre.

El 19 de mayo de 1760 embarca en el navío Asia, de 64 cañones y al mando del capitán de navío Juan Francisco Garganta. Y el 13 de julio, en la Relación de la Promoción de Generales y demás oficiales de la Real Armada, que el rey Carlos III se dignó a hacer en el Palacio del Buen Retiro (Madrid), el mentor y protector de nuestro paisano, Jorge Juan es ascendido a Jefe de Escuadra (Almirante) y Fernández de Landa a alférez de navío. A partir de ese momento serán muchos los navíos por los que pase, incluso su bautizo de fuego, estando en la fragata Soledad, participa en la Guerra de los Siete Años, contra Inglaterra.

El 16 de diciembre de 1762, es nombrado Ayudante Mayor de las Brigadas de Artillería de Marina, bajo las órdenes del comandante José de Sierra, por ausencia del que tenía la plaza, su primer destino en tierra. Al año siguiente, el 13 de julio, es nombrado teniente de Batallones, y pasa a ser destinado a la Corte, y una vez concluida su misión de destino es nombrado Ayudante Interino del Mayor General, con plaza en el Departamento de

Cartagena (Murcia), su nombramiento lo realiza Blas de Barreda, héroe de la defensa de Cartagena de Indias en 1741. En 1764, Fernández de Landa ingresa en la Orden de Santiago, a la que pertenecía su padre y su abuelo materno. En 1765 se le ve de nuevo embarcado en distintos navíos, hasta que el 16 de agosto, parte desde Cartagena al Ferrol para hacerse cargo de su nuevo destino, teniente de la 5ª Compañía del 2º Batallón de Marina, lo cual hace el 7 de octubre del mismo año.

El 1 de noviembre del mismo año, Fernández de Landa recibe la orden de incorporarse a un nuevo destino, los astilleros de Guarnizo, con el fin de imponerse en la construcción naval. Los astilleros estaban bajo la dirección del Ingeniero de la Marina Francesa Francisco Gautier. Este destino marcará de ahora en adelante su vida profesional y le permitirá establecer relaciones con dos personajes que tendrán mucho que decir en su trayectoria, el propio Gautier y Pedro González de Castejón, entonces Intendente del astillero cántabro y futuro Secretario de Marina. Ya desde los primeros años de funcionamiento de la Compañía de Guardiamarinas, la Dirección General de la Armada decidió que todos los futuros oficiales de la Armada estuvieran instruidos en la práctica de la construcción naval.

Durante los tres años que dura su aventura en los astilleros de Guarnizo, además de instruirse en la construcción naval tiene que realizar otras actividades, las propias de su condición militar. Es así que interviene con la tropa de Marina para atajar una sublevación en la Maestranza de Artillería, por problemas originados entre los trabajadores de los astilleros y los de los arsenales. A lo largo de su vida militar tendrá que poner orden en más de un conflicto laboral con los trabajadores civiles.

El 17 de septiembre de 1767 asciende a teniente de fragata, y el 24 de febrero del año siguiente por orden de Pedro González de Castejón es nombrado responsable del armamento de la fragata Santa Teresa, que fue botada el 10 de julio de 1767, lo que supone su primera responsabilidad en lo que a construcción naval se refiere. En este mismo año realiza los primeros planos para navíos de 80 cañones y una fragata de 20 cañones, Gautier se queda sorprendido de su habilidad y le pide que envíe los planos a la

Corte. El Secretario de Marina, Julián de Arriaga le anima en una carta a que siga por ese camino.

El 24 de septiembre de 1768 abandona el astillero de Guarnizo, y se traslada a los de Esteiro, en Ferrol, para completar su formación. Pero no está contento y pasa por grandes dificultades para llevar a cabo sus proyectos y así se lo comunica a su mentor Jorge Juan, que era el máximo responsable de los Astilleros de la Armada. Este le contesta que siga con su formación, que la lleve por buen camino y en un futuro no muy lejano, se verá recompensado, añada además que se recobre de su “cólico convulsivo de nervios”. Al año siguiente, Pedro González de Castejón es nombrado Inspector General de Arsenales, y requiere que Fernández de Landa pase a sus servicios. Nuestro ilustre paisano, solicita su pase al Cuerpo de Ingenieros de la Marina, que todavía no había sido creado, precursor que era él, ya que se crea en 1770. Este año, es ascendido a teniente coronel por sus cuatro años dedicados al estudio de la Construcción Naval bajo las órdenes de Gautier. El propio Gautier siempre elogió la figura, trabajo y constancia de Fernández de Landa, tanto es así, que en muchos de sus informes que remitía a la Secretaría de Marina, hacia constar y que se tomara en cuenta las excelentes facultades de su pupilo.

Como hemos dicho anteriormente, el Cuerpo de Ingenieros de la Marina y Gautier es su primer director con el cargo de Ingeniero General de la Marina. Fernández de Landa será el primero en acceder, y uno de los pocos que perteneciendo por carrera al Cuerpo de Oficiales de Guerra entró a formar parte de este. El 17 de enero de 1771 es ascendido a capitán de fragata y nombrado Ingeniero de 2ª, con un sueldo de 120 escudos mensuales, ya descontados el Monte Pío e Inválidos. Pero su influencia en Ingenieros es muy importante, ya que su hermano Manuel, alférez del Regimiento de la Princesa, es nombrado Ayudante de Marina con la graduación de alférez de Fragata y ayudante de ingeniero sin haber servido ni tan siquiera un solo día en la Armada*.

En 1773, Fernández de Landa es el responsable de la botadura de tres fragatas, Santa Inés (22 de mayo), Santa Polonia (9 de junio) y Santa Rita

(7 de julio), todas ellas construidas bajo la supervisión de Gautier. De nuevo es requerido por Castejón para que le acompañe en comisión de inspección a visitar los astilleros de Cádiz y Cartagena. A este último llega a bordo del navío San Rafael, como su capitán, otro de sus sueños cumplidos, y en estos astilleros se queda por algún tiempo. Es nombrado Comandante de Ingenieros interino el 25 de mayo y asiste a las reuniones de la Junta del Departamento de Cartagena como vocal y allí expone que los bosques de pinos de Cuenca han sido talados por particulares, creándose un gran perjuicio a la Armada.

El 27 de julio solicita licencia de permiso para trasladarse a Sevilla y así poder curarse de una grave enfermedad junto a su familia, alegando “...*que hallándome con mi salud aniquilada, la vista muy cansada y la cabeza enteramente desconcertada a causa de las continuas tareas del servicio...*”, y presentando los informes médicos del Real Hospital de Ferrol. Le es concedida la licencia con un libramiento de cuatro mil quinientos setenta y seis reales de vellón y veintiséis maravedís de vellón a cuenta de cuatro pagas anticipadas de su sueldo.

El 18 de agosto de 1774 asiste a su última reunión de la Junta del Departamento de Cartagena. Retoma el servicio el 31 de agosto de 1775, reclamando que es Comandante de Ingenieros de Cartagena tal como lo ordenó en su día Pedro González de Castejón. Pero antes de incorporarse a su destino, el 2 de febrero de 1775, se casa con Ana Fernández de Landa y Pérez Rañón, prima hermana suya, en la parroquia de Villalba del Alcor, por aquellos tiempos perteneciente al Reino de Sevilla y en la actualidad enclavada en la provincia de Huelva. El 6 de abril se le abonan cincuenta escudos de vellón de gratificación por el tiempo transcurrido desde su nombramiento como Comandante de Ingenieros hasta la fecha.

El 17 de febrero de 1776 asciende a capitán de Navío, con un sueldo de 160 escudos al mes. En mayo enferma de nuevo, pero de gravedad, ya que padece de calenturas tercianas, lo que le lleva a que incluso le den la extremaunción y haya realizado todas las disposiciones cristianas. Este mis-

mo año Castejón es nombrado Secretario de Marina (lo que actualmente llamaríamos Ministro).

El 29 de junio de 1777, se incorpora a su nuevo destino, los astilleros de Ferrol, y el día 1 de julio se hace cargo de la Comandancia de Ingenieros. Su misión es la de resolver la situación de policía interna de las Maestranzas de Artillería y los problemas relativos a la recepción de los materiales, ya que estos perjudicaba a los intereses de la Corona y los propios de la Armada. Con él van dos ayudantes que trabajaron bajo sus órdenes en Cartagena, Manuel Traversi, Ingeniero Ordinario y Francisco Austrán de la Torre, capitán de Fragata e Ingeniero de 2^a. Fernández de Landa no pasa por un buen momento económico y su familia tampoco, agravado por el nacimiento de sus hijos, y es por lo que solicita varias encomiendas que alivien su estado.

El 19 de junio de 1781 es ascendido a brigadier. En el Ferrol, se dedica expresamente a resolver los problemas de control de suministros de maderas para la construcción naval, y se pone a definir las piezas importantes que se necesitan para tal fin. El 13 de febrero de 1782 envía a Castejón el Reglamento de Maderas, para su aprobación por su Majestad el Rey. Sería aprobado el 4 de septiembre de 1783 y publicado en 1784 con el título: “*Reglamento de maderas necesarias para la fábrica de los Baxeles del rey y demás atenciones de sus arsenales y departamentos formados*”*.

El 13 de marzo de 1782, el Rey le nombra Ingeniero Director de la Armada en atención a sus méritos y servicios, en sustitución de Gautier que pasa al retiro. Al año siguiente ingresa en la Real Maestranza de Caballería de Sevilla, institución a la que perteneció su padre y a la que en un futuro pertenecerá su hijo José María Romero y Landa. El 2 de marzo de 1784, vuelve a pedir permiso por causas familiares, pierde a dos de sus cuatro hijos, y hay constancia de que en septiembre todavía permanecía en Sevilla al lado de su familia.

El 28 de septiembre de 1784, se bota en los astilleros de Esteiros (Ferrol) el navío de 112 cañones Santa Ana, el primero construido con los planos y la supervisión de Fernández de Landa, el barco lleva el nombre

en honor a su mujer, cosa inusual en la Marina, pero que la superioridad acepta. A partir de este momento serán 25 barcos los que construya entre los astilleros de Ferrol, La Habana y Cartagena. Fernández de Landa solicita a la Secretaria de Marina, que el Ingeniero General resida en la Corte, ya que estaría en un lugar más céntrico para desplazarse a los otros arsenales, y si no es posible se le traslade a la Isla de León, alegando que el clima de Galicia es muy perjudicial para su mermada salud. Su solicitud es aceptada, pero su destino es Cartagena, donde llega el 18 de marzo de 1784.

En 1785 redacta y envía al Rey un borrador sobre el Tratado de Leyes penales para las Maestranzas. Que poco tiempo después es publicado bajo Real Orden de Leyes penales para el arreglo de la Maestranza en los Reales Arsenales de Marina. Es de nuevo resaltar la gran influencia que Fernández de Landa tiene en la Corte. De nuevo recae de su enfermedad, y es ingresado en el convento de San Diego, para que se tranquilice y ponga en orden su cabeza, muy sufrida por la ajetreada vida al servicio de la Armada. Solicita le sea concedido el retiro, lo que es denegado, pero se le da licencia si límite para ir donde le conviniese, cosa que hace y viaja a Villalba del Alcor. Allí reside durante 34 meses, pero no descansa lo suficiente, ya que realiza varios planos y viaja varias veces a Cádiz para inspeccionar el astillero, además de mantener correspondencia con la Secretaría de Marina y con los comandantes ingenieros que están en los astilleros. Vuelve a enfermar, de nuevo las tercianas, por lo que los doctores le ruegan reposo absoluto y que disfrute de la tranquilidad que le da Villalba.

En 1787 se le concede permiso para residir en la Corte. La Junta de Estado (precursora de los Consejos de Ministros) elogia la figura de Fernández de Landa y sus servicios en pos de dotar a la Real Armada de grandes y modernos navíos. Él sigue la recuperación en la casa solariega de la familia de su mujer. Una vez repuesto de su enfermedad fija su residencia en la Corte.

El 14 de enero de 1789, el rey Carlos IV le nombra Jefe de Escuadra, y pasa a realizar tareas burocráticas. Desde allí supervisa la expedición de Malaspina. El 26 de febrero de 1790 se le ordena que inspeccione los astilleros y arsenales, empieza en Cádiz, le sigue Cartagena y finaliza en el

Ferrol, donde su ayudante Luis Evia, ingeniero ordinario, redacta el informe previo. Regresa a Madrid el 26 de octubre de 1791. Aburrido de sus tareas en la Corte, solicita sea destinado a cualquier escuadra de Guerra para un mejor aprovechamiento de su utilidad, cosa que le es denegada. Por lo tanto sigue supervisando proyectos en la lejanía de los puertos.

Manuel Godoy, Duque de Alcudia, es nombrado Secretario de Marina y nombra a Fernández de Landa su ayudante. El 13 de marzo de 1795 regresa a Ferrol para resolver una sublevación de la Maestranza y de allí pasa a Cádiz para revisar las dependencias del arsenal. El 5 de septiembre asciende a teniente general y el día 29 regresa a la Corte. El 22 de marzo de 1807 se exonera a Fernández de Landa del Cargo de Ingeniero General de Marina, concediéndole S. M. el sueldo de teniente general empleado. Su sucesor es Tomás Muñoz, teniente general de la Armada.

El 5 de agosto de 1807, José Joaquín Romero y Fernández de Landa fallece en Madrid.

NAVÍOS CONSTRUIDOS POR FERNÁNDEZ DE LANDA.

INTRODUCCIÓN.

Durante su larga trayectoria, tal como hemos leído anteriormente, han sido 24 navíos los construidos bajo la dirección de Fernández de Landa, (6 Fragatas, 8 Navíos de 112 cañones, 7 Navíos de 74 cañones y 3 Navíos de 64 cañones). Pero según la documentación encontrada, fueron muchos más los que, aunque no estuvieron bajo su dirección, se construyeron desde los planos, hasta las directrices por él marcadas. Sus ayudantes seguramente se sirvieron de ellos para continuar con esta labor de construir barcos de guerra. Pero el desastre de la Batalla de Trafalgar dejó a la Marina Española muy mermada, y por un tiempo se paralizó la construcción de nuevos barcos y sólo se siguió reparando los que aún seguían navegando, hasta que ya de viejos fueron varados o escorados en las orillas, en los mejores casos, o hundidos en la peor. Ha continuación presentamos la lista de barcos, los

cuales, fueron elaborados por Fernández de Landa, y estuvieron bajo su dirección, están ordenados por el año de botadura:

- 12 de marzo de 1784*, *Santa Casilda*, en Cartagena, (Fragata, 34 cañones).
29 de septiembre de 1784, *Santa Ana*, en El Ferrol. (112 cañones).*
1785, *San Ildefonso*, en Cartagena. (74 cañones).
20 de enero de 1786, *Mejicano*, en La Habana. (112 cañones).
4 de noviembre de 1786, *Conde de Regla*, en La Habana. (112 cañones).
4 de marzo de 1787, *Santa Florentina*, en Cartagena. (Fragata, 34 cañones).
2 de mayo de 1787, *Salvador del Mundo*, en El Ferrol. (112 cañones).
3 de noviembre de 1787, *San Fulgencio*, en Cartagena. (64 cañones).
4 de noviembre de 1787, *Real Carlos*, en La Habana. (112 cañones).
27 de noviembre de 1787, *San Leandro*, en el Ferrol. (64 cañones).
3 de mayo de 1788, *Nuestra Señora de la Soledad*, en Cartagena. (Fragata, 34 cañones).
1788, *San Francisco de Paula*, en Cartagena. (74 cañones).
27 de junio de 1788, *San Pedro de Alcántara*, en La Habana. (64 cañones).
20 de enero de 1789, *San Hermenegildo*, en La Habana. (112 cañones).
31 de julio de 1789, *La Perla*, en Cartagena. (Fragata, 34 cañones).
2 de octubre de 1789, *Mahonesa*, en Mahón. (Fragata, 34 cañones).
19 de octubre de 1789, *Europa*, en El Ferrol. (74 cañones).
20 de noviembre de 1790, *Intrépido*, en El Ferrol. (74 cañones).
1791, *Preciosa*, en Cádiz, (Fragata, 34 cañones).
1791, *Infante don Pelayo*, en La Habana. (74 cañones).
12 de septiembre de 1791, *Reina María Luisa*, en El Ferrol. (112 cañones).
28 de enero de 1791, *Príncipe de Asturias*, en La Habana. (112 cañones).
9 de diciembre de 1791, *Conquistador*, en Cartagena. (74 cañones).
17 de marzo de 1794, *Monarca*, en El Ferrol. (74 cañones).

He querido dejar para el final la historia de algunos navíos, que por su historia merecen estar en el presente trabajo y por supuesto por sus proezas en la mar y en las batallas, sobre todo en Trafalgar, Cabo de San Vicente, etc. No están todos porque sería muy extenso el trabajo, pero no dejo de recabar información para que un día, se le pueda hacer una publicación más extensa y donde se pongan las fotografías de los barcos, de los planos,

etc. Fernández de Landa, nuestro ilustre paisano se lo merece, y nosotros los serranos y cachoneros, debemos de saber y conocer su historia.

Galaroza 2010-11

FRAGATA SANTA CASILDA (1784).

La fragata Santa Casilda fue botada el 12 de marzo de 1784 en los astilleros de Cartagena, y estaba provista de 34 cañones distribuidos en una única batería en la que se disponían 26 piezas de artillería y se ampliaban con otras 8 situadas en el alcázar y castillo de proa. Estas naves contaban con una manga de 41 pies y 5 pulgadas.

El 28 de septiembre de 1786, parte del puerto de Cádiz al mando del capitán de navío don Antonio de Córdoba, rumbo al estrecho de Magallanes para participar en una expedición de cartografía y estudios de la Patagonia. Y la plana mayor de esta fragata estaba formada por los tenientes de navío don Miguel Zapiain, don José Gardoqui, y don Cosme Damián Churruca; los tenientes de fragata don Lino Trifillo, don Pedro de Mesa y don Andrés Orive; el alférez de navío don Claudio Coig y el de fragata don Juan Echenique; guardiamarinas don Manuel Solía y don Diego Venegas; pilotos don Lorenzo Vacaro, don Francisco Sánchez y don José Díaz Portali; pilotín don José Diéguez; cirujano don Rafael Gutiérrez; contador don Manuel Butis y capellán don Tomás Sánchez.

Estando al mando de Juan María Villavicencio y de la Serna* (1755-1830) y ya en 1793, perteneciendo esta a la escuadra del general Borja, participó en la campaña contra Francia y tras una implacable persecución consiguió apresar una fragata enemiga.

** Destacaremos que el Excmo. Sr. D. Juan María Villavicencio y de la Serna llegó a ser Capitán General y Director General de la Real Armada; fue Regente del Reino en el año 1812 durante la cautividad del Rey Don Fernando VII. Nació en Medinasidonia en 1755 y murió en Madrid en 1830.*

FRAGATA SOLEDAD (1788.

Características:

Sus dimensiones eran:

Eslora- 158 pies de Burgos.

Manga- 42 pies de Burgos.

Y estaba dotado con:

26 cañones de un calibre de 12 libras en la batería.

8 cañones de un calibre de 8 libras en el alcázar.

4 cañones de un calibre de 4 libras en el castillo de proa.

Historial:

El propio José Joaquín Romero y Fernández de Landa escribió un informe dirigido a Antonio Valdés sobre las pruebas que se realizaron a la fragata en 1787:

“...El 4 de octubre de 1785 me pidió V.E. un plano proyecto mío para fragatas del porte de 34 cañones, el cual remití a sus manos el 17 del mismo mes y año; y de sus resultas mandó el Rey el 3 de enero siguiente, se pusiese la quilla en Cartagena nombrándose “Santa Florentina”. Esta fragata fue probada por el Teiente General don Juan de Lángara cuyo informa me pasó V.E. el 26 de diciembre de 1787 y yo tuve el honor de responder a él el 11 de febrero siguiente. Aunque la “Florentia” es reputada por una de las mejores fragatas de la Marina Real en fuerza de las pruebas comparativas con las más veleras, noté la precisión de formar otro plano que la aventajase; el que pasé a manos de V.E. el 22 de febrero de 1788, del cual ha resultado la fragata “Soledad”, tan excelente en su clase que no concibo por ahora mejora alguna, y de tal la han calificado los Comandantes que han informado de sus propiedades...”

Esta fragata tenía en principio el nombre de “Nuestra Señora de la Soledad” y fue construida en el Arsenal de Cartagena según la orden del 26 de febrero de 1788, siendo botada el 3 de mayo de ese mismo año. Por

lo tanto fue construida en un tiempo record, 40 días. Siendo el Arsenal y todos sus trabajadores felicitados por el record y por dar a la Armada Española una de las mejores fragatas.

NAVÍO CONDE DE REGLA (1786).

Características:

Sus dimensiones eran:

Eslora- 56,14 metros.

Manga- 15,5 metros.

Calado- 7,37 metros.

Propulsión: velas.

Y estaba dotado con:

1ª Batería con 30 cañones de 36 libras.

2ª Batería con 32 cañones de 24 libras.

3ª Batería con 32 cañones de 12 libras.

En el alcázar 12 cañones de 8 libras.

En el castillo de proa 6 cañones de 8 libras.

Historial:

El Conde de Regla fue un navío de línea español dotado con 112 cañones y prestó sus servicios en la Armada Española desde su botadura el 4 de noviembre de 1786 hasta que fue desguazado en el Arsenal de la Carraca en 1811. Fue un regalo del Conde de Regla al rey Carlos III. Su nombre en un principio fue el de Nuestra Señora de Regla y se construyó según un proyecto de Fernández de Lada y pertenecía a la serie Santa Ana.

En el parte de su botadura consta que era un buen navío, con balances y cabezadas suaves, con muy buen andar, buen aguante y que conservaba la batería en todas las posiciones. Estaba bajo el mando del Comandante General de la escuadra de Instrucción el teniente general don Juan de Lángara y Huarte.

El Conde de Regla en la Historia:

El 14 de febrero de 1997 tubo su bautizo de fuego en la Batalla del Cabo de San Vicente siendo el buque insignia de la Escuadra al mando del conde de Amblimont, este era un valiente marino francés que huyendo de la Revolución que azotaba su país ingresó en la Real Armada española en 1791, ya con la nacionalidad española, en esta batalla murió por culpa de una bala de cañón que lo partió en dos.

Su comandante don Jerónimo Bravo también resultó herido de gravedad. En esta batalla fue uno de los navíos que se batieron más bizarramente, en total murieron 9 hombres y tuvo 17 heridos. Transportaba 6 carros de artillería para el ejército, 30 palos y 150 quintales de pólvora.

En 1811, y ante la falta de recursos económicos para carenarlo y con la escasez de madera para otros barcos fue desguazado para reutilizar sus maderas en la reparación barcos españoles y británicos en el Arsenal de la Carraca.

NAVÍO MONARCA (1794).

Características:

Sus dimensiones eran:

Eslora- 50,8 metros.

Manga- 13,92 metros.

Calado- 6,69 metros.

Peso- 1.640 toneladas.

Propulsión: velas.

Y estaba dotado con:

1ª Batería con 28 cañones de 24 libras.

2ª Batería con 30 cañones de 18 libras.

En el alcázar 12 cañones de 8 libras.

En el castillo de proa 4 cañones de 8 libras.

Historial:

El Monarca fue un navío español de 74 cañones, distribuido en dos cubiertas, y construido en los astilleros de Esteiro de Ferrol, ordenado por la Real Orden de 28 de septiembre de 1791 y botado el 17 de marzo de 1794. Pertenecía a la serie de los San Ildefonsinos y su construcción estuvo supervisada por Fernández de Landa.

Realizó pruebas comparativas con el navío Montañés, con la finalidad de determinar el sistema de construcción mas ventajoso, estaba bajo el mando de don José Justo Solano y tuvieron lugar en los meses de septiembre y noviembre de 1791 con resultados favorables.

En 1805, su comandante Argumosa, describe las propiedades del navío: *“Sus propiedades marineras en todas las posiciones son ventajosas a todos los buques con los que a navegado desde El Ferrol, incluido los navíos franceses”*.

El Monarca en la Historia:

En un principio el Monarca fue agregado a la escuadra de Juan de Lángara, cooperando en la defensa de Rosas.

En abril de 1798 parte de Cádiz, al mando del brigadier Justo Solano, con rumbo a Norteamérica en misión diplomática, rompiendo el bloqueo británico que por esas fechas cercaba la ciudad gaditana.

En el mismo año regresa a España, al puerto de Vigo transportando grandes caudales y entra en los astilleros del Ferrol para ser reparado.

En enero de 1799 forma parte de una división para el transporte de tropas del Regimiento de Infantería Vitoria a Tenerife.

Posteriormente, al mando de Joaquín Mozo, forma parte de la escuadra de Melgarejo y parte hacia Roquefort.

El 21 de octubre de 1805 participa en la Batalla de Trafalgar bajo el mando del capitán Teodoro Argumosa, que resulta herido en el transcurso de la contienda. Se bate en combate con los buques británicos Mars y Tonnant a muy corta distancia, provocando esto numerosas bajas y destrozos en el buque y se rinde finalmente ante el Belleropho. el número total de muertos es de 100 y 150 heridos. Los marineros españoles prisioneros y aprovechándose de la noche, cortan los palos de las velas y los echan por la borda. El navío queda a la deriva y a merced del temporal que sobrevino después de la batalla.

El 24 de octubre, la tripulación decide reparar el gobierno del timón y así poder regresar al puerto de Cádiz aprovechando la mejoría del tiempo. El navío inglés Leviatán les da alcance y apresa a la tripulación y libera a los marineros ingleses. El navío queda a merced de la mar.

El 28 de octubre naufraga y queda encallado sobre el costado en la costa de Arenas Gordas, entre las Torres Vigías de la Higuera y El Asperillo (actuales Matalascañas y Mazagón).

El 31 de octubre la fragata británica Naid incendia al Monarca para que no pudiera volver a ser utilizado.

Dotaciones:

Oficiales de Guerra: 17*

Guardiamarinas: 3

Oficiales mayores: 10

Contra maestres y guardianes: 8

Carpinteros: 8

Calafates: 8

Armero, buzo, farolero y cocinero: 8

Tropa de infantería: 243 (117 de infantería de marina y 116 de los Voluntarios de la Corona).

Tropa de artillería: 54 (24 de artillería de marina, 17 del Ejército y 13 agregados de batallones de marina.

Artilleros de Preferencia: 18

Artilleros ordinarios: 62

Marinería: 115

Grumetes: 100

Pajes: 19

TOTAL: 672

* Un alférez de navío es el guardiamarina con más antigüedad, habilitado como tal por el comandante del buque.

NAVÍO PRÍNCIPE DE ASTURIAS (1794).

Características:

Sus dimensiones eran:

Eslora- 56,14 metros.

Quilla: 15,14 metros.

Manga- 15,5 metros.

Calado- 7,37 metros.

Tonelaje- 2.453 toneladas.

Y estaba dotado con:

1ª batería con 30 cañones de un calibre de 36 libras.

2º batería con 32 cañones de un calibre de 24 libras.

3ª batería con 32 cañones de un calibre de 12 libras.

12 cañones de un calibre de 8 libras en el alcázar.

6 cañones de un calibre de 8 libras en el castillo de proa.

Historial:

El Príncipe de Asturias fue un navío de línea de tres puentes y dotado con 112 cañones. Fue construido en los astilleros de la Habana en 1794 según proyecto redactado por Fernández de Landa. Es botado el 28 de enero de 1794 y se le puso el nombre en honor del primogénito de Carlos IV y su nombre de advocación era Los Santos Reyes.

La Gaceta de Madrid del 22 de abril de 1794 lo relataba de esta manera: *“Habana, 29 de enero- Ayer mañana se botó desde este astillero al mar el navío de S. M. nombrado el Príncipe de Asturias de porte de 112 cañones, cayendo, a beneficio de la nueva grada de construcción, este buque con la mayor felicidad, y casi sin el quebranto que regularmente adquieren los buques en tal ocasión”*.

El Príncipe de Asturias en la Historia:

El 17 de mayo de 1795 llaga al puerto de Cádiz escoltando un rico transporte.

El 19 de diciembre de 1796 captura la fragata inglesa Minerva, que estaba mandada por don Jacobo Stuart, bisnieto de Jaime I de Inglaterra, al cual hace prisionero y posteriormente intercambiado por los marineros de la Sabina apresados por Inglaterra.

En 1797, el navío es mandado por el brigadier Antonio de Escaño y formaba parte de la escuadra bajo el mando del teniente general José de Córdova y tiene como misión alcanzar una flota de mercantes y darles escolta hasta que entren en Cádiz.

El 14 de febrero de 1797 y estando la escuadra muy desordenada se dirige hacia el cabo de San Vicente al ser sorprendido por un fuerte temporal. Allí se encuentra con la escuadra inglesa de Jervis. Tras fuertes combates y la derrota española, el enfrentamiento arrojó para el Príncipe de Asturias 10 muertos y 19 heridos.

El propio Escaño en un informe que dio, tras el Consejo de Guerra posterior a la batalla, dijo del navío: *“Es conocido, sin que hablemos de ello, el estado interior del navío Príncipe de Asturias, y la disciplina que se observaba en él; y esto no pudo haber evitado la suerte se los sacrificados. Si no hubiera tenido el uso de todos sus fuegos antes de cinco minutos, diez tiros por cañón sobre cubierta y el servicio de cartuchería corriente, hubiera sido atacado de otra forma; y debe observarse que los navíos Paula y San Fermín no podrían auxiliarlo por estar muy sotaventados. Puedo decir sin orgullo, reflexionando sobre todos*

los hechos referidos, se deducirá sin violencia, que en el estado de sorpresa y desorden en que estuvo el cuerpo fuerte de la escuadra, hubiera sido destruido si el navío Príncipe de Asturias no hubiese batido a la mitad de la escuadra enemiga, haciéndole retardar a los que batían a la nuestra”.

Durante el asedio de Cádiz por los ingleses en 1797, las noches del 3 y 5 de julio las lanchas y toda la dotación del Príncipe de Asturias lograron rechazar el ataque efectuado por Nelson.

En 1798 y bajo el mando del brigadier Juan Vicente Yáñez, transporta tropas con destino a los puertos americanos. De regreso en 1799 participa en el bloqueo de Brest.

En 1802 tiene que ser reparado en los astilleros de Cartagena. Una vez vuelto a la mar y bajo el mando de Churruca, el rey Carlos IV embarca en el navío desde Nápoles a Barcelona, donde llega el 30 de septiembre de 1802. el rey queda gratamente sorprendido de la experiencia marinera a bordo de tan ilustre navío.

En la Batalla de Trafalgar llevaba la insignia del teniente general Federico Gravina, herido en el combate y muerto un año después a causa de las heridas, estaba bajo el mando del comandante Rafael Hore. Murieron 50 tripulantes y 110 heridos. Tuvo que ser remolcado y reparado en los astilleros de Cádiz.

Durante la Guerra de la Independencia participó en la captura de varios navíos franceses.

En septiembre de 1810 se traslada a La Habana y en 1814 encalla. Es desguzado, vendido y dado de baja en 1817.

En octubre de 1834 todavía permanecían hundidos en el fango los restos del Santa Ana y el Príncipe de Asturias. Se puede decir que es un triste final para los dos mejores buques de la Armada Española de su tiempo.

Dotaciones:

Estado Mayor de la Escuadra: 19
Oficiales de guerra: 21
Oficiales del Ejército: 5
Guardiamarinas: 4
Oficiales mayores: 16
Oficiales de mar: 39
Tropa de infantería: 382
Tropa de artillería: 107
Artilleros de preferencia: 13
Artilleros ordinarios: 159
Marinería: 184
Grumetes: 172
Pajes: 20

TOTAL: 1.141*

* Esta era la dotación con que el navío Príncipe de Asturias participó en la batalla de Trafalgar.

Notas:

1. Gentilicio por el cual se conocen a los naturales de Galaroza.
2. (Caballeros Cuantiosos: hacendados que tenían la obligación de mantener caballos y armas para salir e defensa de las costas, sobre todo en Andalucía).
3. (Real Maestranza de Caballería de Sevilla: Índice Alfabético de los caballeros que han pertenecido a la Real Maestranza de Caballería de Sevilla, desde 1670 a 1970).
4. (Comisarios de Guerra: Cuerpo de Ministerio, creado por José Patiño en 1717)

5. (En su expediente reza lo siguiente: “Concedido en atención a los méritos del hermano sin que sirva de precedente debiendo observarse a la letra lo indicado por las Ordenanzas”).

6. (Por D. Joséph Romero y Fernández de Landa, de la Orden de Santiago, Brigadier de la Real Armada, e Ingeniero Director de ella. Aprobado por Su Majestad en Madrid, 1784. Editado por don Joachin Ibarra, Impresor de Cámara de S. M).

7. (El retrato, que esta en el Museo Naval de Madrid, está vestido con uniforme de Teniente General de la Real Armada, como si fuera Jefe de Escuadra y con la venera de la Orden de Santiago).

8. Año de botadura.