

Difundiendo el Patrimonio *Documental* de la Armada

Dra. Carmen Torres López
Jefe del Servicio Educativo y Cultural
Instituto de Historia y Cultura Naval

PLANO DE UN NAVIO DE PORTE DE 74 CAÑONES

ANM- PB- 340

PLANO DE UN NAVIO DE PORTE DE 74 CAÑONES

ANM- PB- 340

Carmen Torres López

*Dra. en Psicología, Lda. en Filosofía y Ciencias de la Educación
Master en Fundamentos Psicológicos de la Educación
Jefe del Servicio Educativo y Cultural del Instituto de Historia y Cultura Naval*

Con el documento aquí presentado navegaremos por la Construcción Naval del siglo XVIII, con especial atención a los navíos de línea de 74 cañones, en recuerdo del navío San Telmo, diseñado por el ingeniero naval José Romero y Fernández de Landa, construido en el Real Astillero de Esteiro de El Ferrol en 1788 y entregado a la Real Armada en 1789.

El San Telmo desapareció en septiembre de 1819, en el Cabo de Hornos, con una dotación de 644 hombres. A él y a sus hombres, que fallecieron en uno de los naufragios más emblemáticos de la historia de nuestra Real Armada, queremos dedicar esta Sección así como la del Documento del mes, correspondiente al mes de octubre de 2019.

Si nos remontamos a los inicios del S.XVIII, la situación de la Marina de Guerra española, formada por cuatro Armadas: Mar del Sur, Barlovento, Mar Océano y Avería, además de las Escuadras de Galeras, era alarmante.

En esta época, ya terminada la Guerra de Sucesión (1701-1713) se crea la Real Armada compuesta por una veintena de buques y sin un solo navío de línea.

Felipe V decidirá potenciar la fuerza naval al objeto de no perder la influencia en los mares que conducían a las posesiones de ultramar.

LA CONSTRUCCIÓN NAVAL EN LA ESPAÑA DEL SIGLO XVIII

Al referirnos al resurgimiento y modernización de la Armada¹ debemos citar a los cuatro artífices de la misma y sus diferentes épocas: Gaztañeta, Jorge Juan, Gautier y Romero Fernández de Landa.²

ANTONIO GAZTAÑETA (Motrico, 1656/ Madrid, 1728) será el que iniciará la reforma naval, ya que sus tratados sobre la fabricación de navíos, más la mejora de sus medidas y proporciones, significó un cambio en los métodos y formas de elaboración de los “bastiones flotantes” que pasaron a ser mayores y de más longitud que los anteriormente creados.

En 1720 publicó la obra *Proporciones más esenciales para la fábrica de navíos y fragatas*, a partir de las normas sobre dimensiones y diseño de navíos de 60 cañones que resultaron de buenas condiciones marineras, construidos en los astilleros de Guarnizo y Pasajes los años 1716 y 1717. Esta obra sirvió de pauta para la construcción naval hasta 1752.³

El navío *Real Felipe* de 114 cañones y 3 puentes fue el de más porte que se produjo por este “*sistema español*”.

Dos navíos construidos por él, *Princesa* y *Glorioso*, fueron posteriormente apresados por los ingleses y completamente desmontados para analizar su forma de construcción y servir de referente para la evolución de sus modelos posteriores, dando paso a barcos como el *Victory* de 100 cañones, buque insignia de Nelson en la batalla de Trafalgar.

En años posteriores a su fallecimiento, se siguieron construyendo barcos mediante su sistema, hasta llegar al reinado de Carlos III, que será cuando el Marqués de la Ensenada determine la renovación del sistema de fabricación de barcos.

Comenzará por crear la infraestructura necesaria partiendo de los cuatro astilleros peninsulares existentes: Santander, El Ferrol, Cádiz y Cartagena, nombrando como colaborador a JORGE JUAN Y SANTACILIA (Novelda, Alicante 1713/ Madrid 1773), que reunía los títulos de oficial de marina, matemático, geógrafo y astrónomo, y que

¹ TORRES LÓPEZ, Carmen: “El siglo XVIII español y el resurgimiento naval”. *Clementinvm*, VI (2014).

² Hasta 1712 el sistema tradicional de construcción se hacía sin planos, aunque sí con dimensiones reglamentadas. MEJÍAS TAVERO, Juan Carlos: *Navíos españoles del siglo de las luces: diferencias básicas en navíos según el sistema de construcción realizados en el S.XVIII*. Madrid, 2008. GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio [et al.]: Modelos de arsenal del Museo Naval: evolución de la construcción naval española, S.XVII-XVIII. Barcelona: Lunwerg, 2004. JUAN-GARCÍA AGUADO, José María de: “Las características operativas de los navíos y fragatas del siglo XVIII”. *Revista de Historia Naval*, 55 (1996).

³ GAZTAÑETA, Antonio: *Proporciones de las medidas más esenciales*. Madrid: en la imprenta de Phelipe Alonso, 1720.

se convertirá en la mano ejecutora que conseguirá los medios necesarios para la industria naval, estableciendo normas de diseño y criterios constructivos.

El “*sistema inglés*” de Jorge Juan debe su nombre a los constructores navales ingleses contratados por Juan que fueron destinados en los distintos astilleros y arsenales de la Península.

Materializó en los astilleros de Santander, El Ferrol, Cartagena y La Habana, cuatro modelos de modernos navíos al servicio de Su Majestad.

En 1753, surgen de los astilleros de Guarnizo (Santander) los primeros navíos de los llamados de “tercera clase”: *Poderoso, Serio, Contento y Arrogante*. Pero la mayor manufacturación gravitará sobre El Ferrol donde se construye el prototipo *Aquilón* para medirlo en pruebas y de cuyo resultado surgieron los denominados *Doce Apóstoles*.

También en Cartagena y La Habana surgirán numerosos navíos, siendo los de la *Perla de las Antillas* los de mayores dimensiones y mayor capacidad bélica, como los *San Carlos y San Fernando*, ambos de 80 cañones, pero que no dieron el resultado esperado.

En 1756, el sistema de Jorge Juan parece haber perdido la confianza de Carlos III a favor del “*sistema francés*” que propone FRANCISCO GAUTIER (1715/1782).

En 1763 el Secretario de Marina, Julián de Arriaga, ordena construir en el Real Astillero de Guarnizo, de acuerdo con el sistema establecido por Juan, seis navíos de línea: *San Juan Nepomuceno, San Pascual, San Francisco de Asís, San Lorenzo, San Agustín y Santo Domingo*, más cuatro fragatas.

Sin embargo, en 1765, Gautier es contratado para hacerse cargo de la construcción tras redactar un primer informe con recomendaciones respecto a los defectos observados en la tala, el corte y el secado de la madera utilizada. Las críticas de Gautier también estarán relacionadas con la poca elevación sobre el agua de la batería baja, el poco aguante de la vela y la poca velocidad de sus navíos.

Pese a la tendencia del francés de construir, fundamentalmente, barcos de 74 cañones, los llamados de “tercera clase”, tampoco olvidó poner en grada navíos de mayor porte. De esta forma nacieron los “reales” de primera clase *Purísima Concepción, San José y San Felipe*, construidos todos en El Ferrol.

Justamente cuando se bota este último, fallece Gautier siendo relevado por su mejor discípulo JOSÉ ROMERO Y FERNÁNDEZ DE LANDA (Huelva 1735/ Madrid 1807)⁴ que nos elevaría al rango de los mejores constructores de navíos del siglo XVIII pues

⁴ JUAN-GARCÍA AGUADO, José María de: *José Romero Fernández de Landa. Un ingeniero de Marina del S.XVIII*. Universidad de La Coruña, 1998.

Romero supo conjugar todas las ventajas de los diseños de sus antecesores y suprimir muchos de los defectos, a la hora de navegar y en los momentos álgidos de los combates.

LOS NAVÍOS DE 74 CAÑONES

Los navíos de 74 cañones eran los más populares, debido a su gran presencia en todas las flotas dado su gran maniobrabilidad y potencia de fuego.

En España fueron clasificados, en un principio, como buques de 70 cañones. Pero por Real Orden de 25 de febrero de 1780, se resolvió elevar los navíos de 70 cañones a la clase de 74, tal como era común en el resto de Europa. Para ello S.M dispuso: *“Se hagan los camarotes del alcázar de unos bastidores endebles que con facilidad se desarmen y sin catres de firme, a fin que en una acción puedan servirse de la porta que comprenden, pasando de una banda a la con que se baten el cañon correspondiente, como asimismo que en medio de la toldilla se lleven dos cañones de a 6, delante del palo de mesana prolongados de popa a proa, trincados con cabriones, y que se pongan alrededor de sus cureñas las convenientes argollas para su seguridad en caso de balances, haciendo en cada costado dos medios puntos, con sus cáncamos y demás utensilios para el manejo de esta artillería, cuya Real providencia se pondrá en práctica en el navío Terrible, y en los demás que sucesivamente se construyan o carenen”*

Siendo el navío *Terrible* el primero de 74 cañones que figuró en las listas de navíos de la Real Armada.

Romero Fernández de Landa diseñó los planos de un navío de 74 cañones que supliera las deficiencias de los buques españoles en la última guerra, creando una serie de navíos de excelente factura, que darían paso, en sucesivas remodelaciones hechas por Retamosa, a los mejores navíos de línea construidos en España, y de los mejores del mundo.

Estaban armados con 28 cañones de 24 libras, 30 de 18 libras y 16 de 8 libras; siendo sustituidos, en época de guerra, los cañones de a 24 por piezas de a 36 libras. Y llevaban, también, un número proporcional de obúses de varios calibres.

Los *ildefonsinos* de Romero y Fernández de Landa

Amalgamando todas las cualidades de los diseños anteriores, Romero puso en 1784, en la grada del astillero de Cartagena las bases del prototipo que daría nombre a una serie de 8 que se construyeron con los mismos gálibos. Surgen así: *San Ildefonso*,

*Intrépido, Conquistador, Pelayo, San Francisco de Paula, Monarca, San Telmo y Europa.*⁵

Botado a la mar el *San Ildefonso* fue sometido a pruebas comparativas de navegación con el *Gautier Nepomuceno* en una travesía desde Cartagena a Argel.⁶

De estos 8 excelentes navíos, los más longevos fueron *San Telmo* y *Conquistador*, perdido el primero al sur del Cabo de Hornos, en tierras antárticas, y al que, como indicamos al comienzo de estas líneas, dedicamos este trabajo cuando se cumplen 200 años de su desaparición.

Los “*ildefonsinos*” presentaron un afinado equilibrio entre condiciones marineras y velocidad, que los convirtió en uno de los mejores diseños navales de finales del siglo XVIII.

Pero si eficaces fueron los “*ildefonsinos*”, de 74 cañones, también lo fueron los “*reales*” de primera clase, de mayores dimensiones que los anteriores y dotados con un mínimo de 112 cañones⁷.

Romero crea el *Santa Ana*, prototipo de otra serie de 8 “*mastodontes*”, generosamente artillados, que resultó un ejemplo inmejorable del buen hacer del ingeniero onubense. El *Santa Ana* saldrá de las gradas de El Ferrol en 1784 e intervendrá en la batalla de Trafalgar.⁸

Se considera que la Real Armada alcanzó su “máximo esplendor” en 1794, fecha en que contaba con 76 navíos de línea y 51 fragatas, número que en 1805 se había quedado reducido a 54 navíos y 7 fragatas

EL NAVÍO DE LÍNEA SAN TELMO

El navío de línea *San Telmo* formaba parte de la serie de los “*ildefonsinos*” diseñados por Romero y Fernández de Landa y fue construido, sobre una quilla de roble, en el Real Astillero de Esteiro de El Ferrol en 1788 y entregado a la Real Armada en 1789.

Era un navío de dos puentes y 74 cañones: 14 cañones de a 24 por banda en la batería baja y 15 de a 18 en la segunda, además de otras 16 de a 8 en el castillo y

⁵ OLIVERAS, Isidoro: *Los navíos de 74 cañones del S.XVIII. Los reyes del mar*. Bilbao: Izaro, 2019.

⁶ TOUS MELIÁ, Juan: *El San Juan Nepomuceno: un navío de 74 cañones*. Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, 2000.

⁷ GONZALEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio: “El navío de tres puentes en la Armada Española”. *Revista de Historia Naval*, vol.3, 9 (1985) pp.45-76.

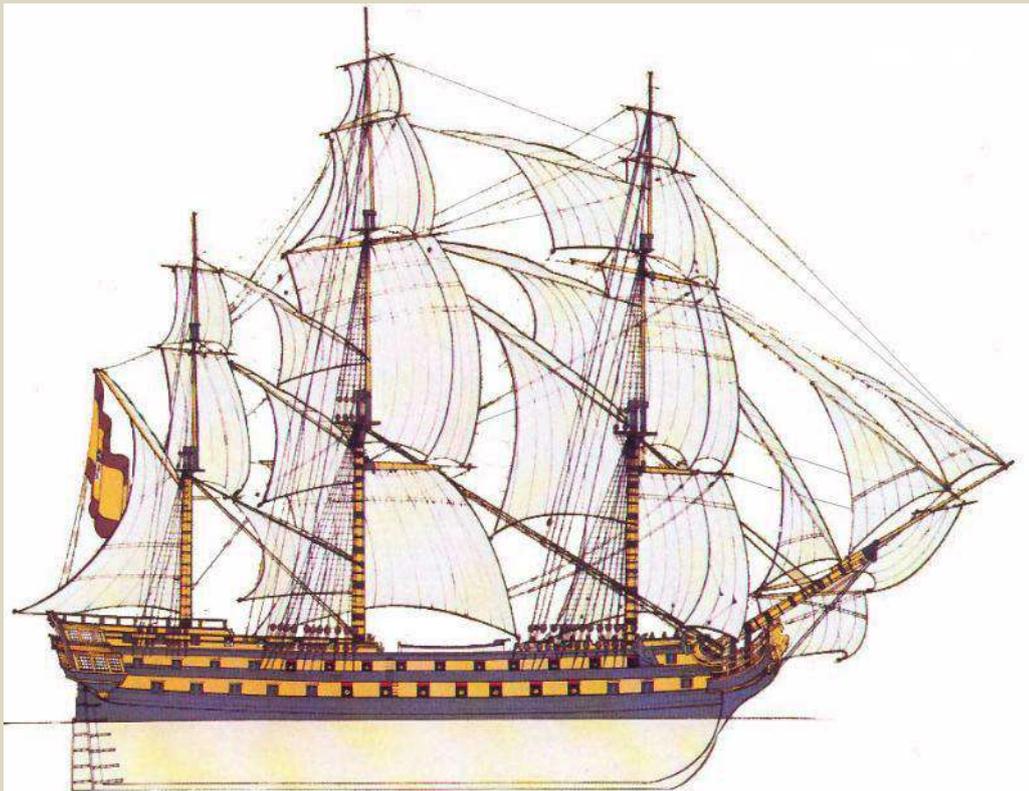
⁸ CASTILLO MANRUBIA, Pilar: *La Marina de Guerra española en el primer tercio del S.XIX*. Madrid: editorial Naval, 1992.

toldilla. Propulsado a vela, tres palos y un bauprés, podía alcanzar una velocidad de unos 14 nudos.

Tenía una eslora de 190 pies (52 metros), una manga de 52 pies (14,5 metros) y 25 pies (7 metros) de puntal, y su desplazamiento aproximado era de 2750 toneladas, contando con una tripulación de 640 hombres.

Demostó ser un buque marineru, rápido y maniobrable, gracias a una popa rebajada que permitía recibir un timón adecuado para ello.

El *San Telmo* tuvo su base inicial en El Ferrol, adscrito a la “Escuadra del Océano” y tras la Batalla de San Vicente fue transferido a la “Escuadra del Mediterráneo” con base en Cartagena, donde se encontraba fondeado a causa de reparaciones cuando tuvo lugar la Batalla de Trafalgar. Permaneció bloqueado en puerto hasta la invasión napoleónica y posteriormente desempeñó servicios en el Mediterráneo.⁹



San Telmo (Interpretación de Rafael Berenguer). Museo Naval de Madrid

⁹ MOLLÁ AYUSO, Luis: “El San Telmo, una historia sin final”. *Revista General de Marina*, enero-febrero (2002).

La División del Mar del Sur

Será en 1819 cuando Fernando VII decide enviar una división naval de refuerzo con destino al apostadero de El Callao, en un intento de restaurar el poder naval español en el Mar del Sur. Además de soldados y oficiales, la misión debía llevar una cantidad indeterminada de plata acuñada para pagar a las tropas realistas.

El 11 de mayo de 1819 zarpa de Cádiz un convoy integrado por cuatro buques y 1400 hombres: el navío de línea *San Telmo* al mando del capitán de navío Joaquín de Toledo y Parra, y el navío *Alejandro I*, botado en San Petersburgo en 1813¹⁰, al mando de Antonio Tiscar y Pedrosa, ambos navíos de 74 cañones, junto a la fragata *Prueba* de 55 cañones, construida en El Ferrol en 1804, al mando de Manuel del Castillo, y la fragata mercante *Primorosa Mariana*, de 48 cañones, bajo el mando de Melitón Pérez del Camino.

Toda la fuerza, bautizada como *División del Mar del Sur*, estaba al mando del brigadier Rosendo Porlier y Asteguieta, que desde el primer momento fue consciente del estado de los buques que mandaba y de lo que suponía doblar el Cabo de Hornos.¹¹

Efectivamente, para llegar a su destino, los cuatro buques tendrían que doblar el Cabo de Hornos, un reto apto únicamente para los mejores marinos y las naves mejor preparadas, como era el caso del *San Telmo*.

Pasando el ecuador, el navío *Alejandro I* tuvo que regresar a Cádiz por la gran cantidad de agua que le entraba. Los tres buques que quedaban fondearon en Río de Janeiro y Montevideo con el fin de aprovisionarse en su camino hacia Perú. Después de más de tres meses desde el inicio de la travesía, el convoy se encuentra con un temporal en el Mar de Hoces, también conocido como Paso de Drake. Derivan hacia el sur, el tiempo empeora y los buques acaban separándose.

El *San Telmo* será visto por última vez desde la fragata *Primorosa Mariana* que llega a El Callao el 9 de octubre e informa que al separarse de la escuadra el 2 de septiembre, el navío *San Telmo* tenía averías en el timón, tajamar y verga mayor.

¹⁰ El *Alejandro I* formaba parte de un lote de 5 navíos comprados a los rusos el año anterior por el Tratado de Madrid con el objeto de dotar a la maltrecha Armada de una mejor capacidad de combate. Esto resultó un auténtico fiasco, ya que los navíos rusos, construidos para las aguas del Mar Báltico, tuvieron que hacer frente a rutas del Atlántico, llegando en un estado tan deplorable que tres de ellos tuvieron que ser desguazados a su llegada a España.

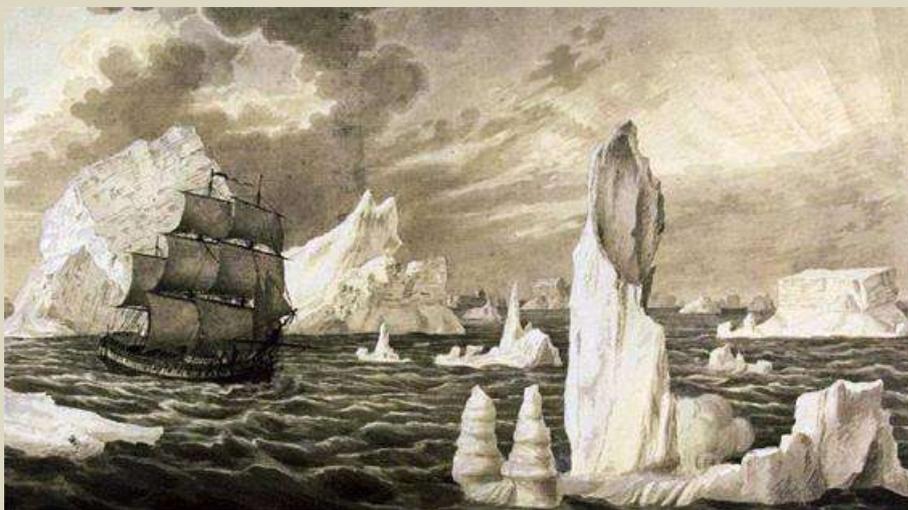
¹¹ Porlier era un marino experto y conocedor de lo que implicaba el paso del Cabo de Hornos en esa época del año. ORTIZ SOTELO, Jorge: "Rosendo Porlier y Pascual de Herazo y Ayesta: dos peruanos en la Antártida". *Revista de Historia Naval*, 48 (1995).

La pérdida de contacto con el *San Telmo* se produjo en las coordenadas 62 grados de latitud sur y 70 grados de latitud oeste, meridiano de Cádiz.¹²

Durante las siguientes semanas se esperará la aparición del *San Telmo*, y el jefe del Apostadero de El Callao en su informe sobre la demora del buque, escribirá: *“...cabe dudar en que el navío pueda haber remontado el cabo y si lo hubiera conseguido es de recelar una arribada en los puertos de Chiloé o Valdivia a repararse de donde espero en breve noticias para participar a V.E....”*¹³

Una vez confirmada la desaparición del buque, con sus 644 tripulantes, el 6 de mayo de 1822 la Armada determina: *“En consideración al mucho tiempo que ha transcurrido desde la salida del navío San Telmo del puerto de Cádiz el 11 de mayo de 1819 para el Mar Pacífico y a las pocas esperanzas de que se hubiera salvado este buque, cuyo paradero se ignora, resolvió el Rey, que según propuesta del Capitán General de la Armada fuera dado de baja el referido navío y sus individuos...”*

Apenas unos meses después de la pérdida del *San Telmo*, el capitán de navío británico, William Smith, al mando del bergantín *Williams*, tocó tierra en la Antártida. Realizó muchos viajes al continente antártico y en el cuarto de ellos localizó restos de un naufragio en la costa norte de la Isla Livingston, que identificó como de un navío español de 74 cañones.¹⁴



El navío San Telmo perdido entre los hielos de la Antártida, con la arboladura deshecha, las velas rifadas y sin gobierno.

¹² Esta documentación puede ser consultada en el Archivo General de la Marina “Alvaro de Bazán” en Viso del Marqués. *Expediciones a Indias, legajo 66, carpeta 3968.*

FLECHOSO, A: “Navío San Telmo: un dramático final”. *Sociedad Geográfica Española*, 39 (2011).

¹³ Noticia en el Boletín Oficial del Reino: *“En tal día como hoy, son las últimas noticias que se tuvieron por la fragata mercante Mariana del navío San Telmo. Créese que se hundió por efecto de un fuerte temporal en esas siniestras aguas del Cabo de Hornos. En el Panteón de Marineros Ilustres se conserva la memoria de este luctuoso hecho y del brigadier don Rosendo Porlier, que mandaba el navío. Este naufragio es un tributo más al servicio naval, en las duras circunstancias que se desarrollaba y ha de desarrollarse...”*.

¹⁴ BELTRÁN REVERTER, Juan B: “El naufragio del San Telmo, ¿primeros navegantes en pisar la Antártida?”. *Correo Polar*, v.1, 2 (1995), pp.3-5.