

## EL S.XVIII Y LA CONSTRUCCIÓN NAVAL

El XVIII va a ser un siglo de especial relevancia que contempló transformaciones muy importantes de los sistemas constructivos que cambiaron en varias ocasiones dando lugar a buques muy distintos con pocos años de diferencia.

En esta época destacan figuras como *Gaztañeta*, que inicia la reforma naval y publica, en 1720, su 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 construidos en los astilleros de Guarnizo y Pasajes los años 1716 y 1717. Esta obra sirvió de pauta para la construcción naval hasta 1752.

A Gaztañeta le suceden, tras su fallecimiento, Ciprián Autrán y Pedro Boyer que continúan su tradición, pero introduciendo mejoras de influencia francesa.

La obra de Gaztañeta tuvo una influencia decisiva en la construcción naval hasta la llegada del sistema “inglés” de

*Jorge Juan*, del que nació, en La Habana en 1769, el navío *Santísima Trinidad*.

Ensenada puso al frente de la construcción naval a Juan que ya era famoso por su obra *Examen Marítimo* en la que se criticaba los métodos de construcción naval seguidos hasta entonces y se declaraban nuevas formas de construcción científica de los barcos.

En la década de los 60 empezó a ser cuestionado, siendo sustituido por *Gautier* y su sistema “francés” que dio barcos duros y fiables como el *San Juan Nepomuceno*.

Tras su fallecimiento, Gautier será sustituido en 1782 por el ingeniero *José Romero y Fernández de Landa*, con experiencia en la mar y en la construcción naval, que rozó la perfección con buques como el *San Ildefonso* (1785).

## LOS NAVÍOS DE 74 CAÑONES

Estos navíos eran los más populares debido a su gran presencia en todas las flotas dada 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 estos navíos a la clase de 74, tal como era común en el resto de Europa.

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

**Romero y Fernández de Landa** diseñó los planos de un navío de 74 cañones que supliera las deficiencias de los buques españoles de 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.

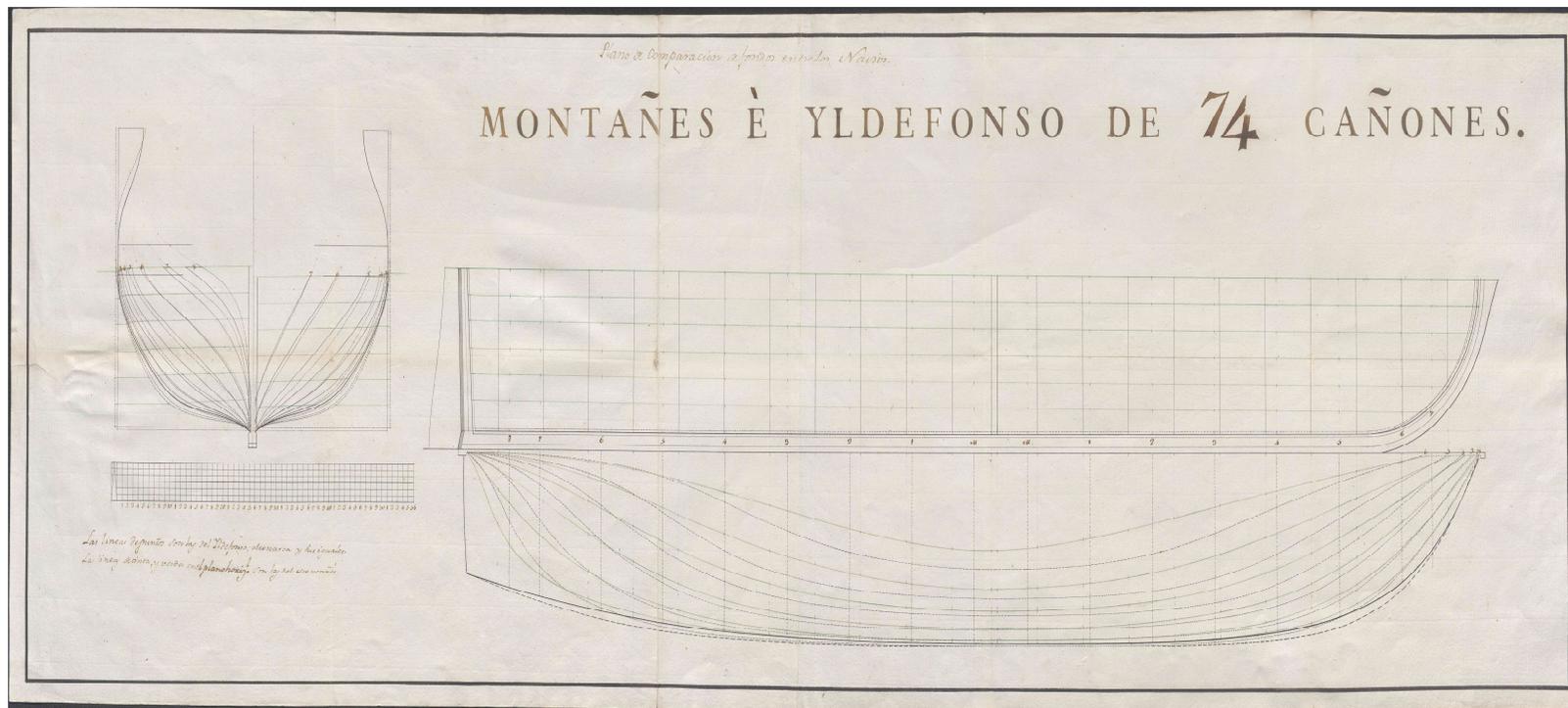
Estaban armados con 28 cañones de 24 libras, 30 de 18 y 16 de 8 libras; siendo sustituidos, en época de guerra, los cañones de a 24 por piezas de a 36 libras.

### **Los *Ildefonsinos* de Romero y Fernández de Landa**

En 1784 Romero puso en la grada del astillero de Cartagena las bases del prototipo que daría nombre a una serie de 8 que se construyeron en los mismos gálibos. Surgen así: *San Ildefonso*, *intrépido*, *Conquistador*, *Pelayo*, *san Francisco de Paula*, *Monarca*, *San Telmo* y *Europa*.

Una vez 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.

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



El documento que aquí presentamos compara los navíos, de 74 cañones, *San Ildefonso*, al que hemos dedicado el documento del mes de marzo, y *Montañes* que se construyó siguiendo el sistema de **Romero y Fernández de Landa** y cuyos planos constructivos serían modificados por **Retamosa**.

El *Montañes* fue botado en 1794, diez años más tarde que el *San Ildefonso*, entrando en servicio al año siguiente.

Ambos participaron en la batalla de Trafalgar.

**Realizado por: Dra. Carmen Torres López. Directora Pedagógica. Jefe del Servicio Educativo y Cultural (SEC) del Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN)**