

José Romero Fernández de Landa, primera patente de ingeniero de Marina, y la construcción de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes

José María de Juan-García Aguado

El día primero de noviembre del año 1765 José Romero Fernández de Landa, un joven alférez de fragata de treinta años, recibió orden de incorporarse a un nuevo destino, el astillero de Guarnizo, con el fin de imponerse en la construcción naval bajo la dirección del ingeniero de la marina francesa François Gautier, a cuyo cargo estaba la construcción de una serie de navíos que se comenzaban a construir en este astillero por encargo de la Secretaría de Marina. Desde Ferrol, donde estaba destinado Romero Landa —estos eran los apellidos con los que identificó su firma a lo largo de su vida— viajó a Guarnizo por tierra y a sus expensas.

Era práctica normal que la Dirección General de la Armada enviase a algunos de los alumnos más aventajados de la Compañía de Guardiamarinas, una vez finalizada su formación, al astillero de Guarnizo, coincidiendo con el proceso de construcción de alguno de sus navíos o fragatas, con el fin de que los futuros oficiales fuesen instruidos en la práctica de la construcción naval.

El astillero de Guarnizo había sido reactivado por el marqués de la Ensenada para complementar la construcción naval en los astilleros de los arsenales, y los navíos que se encontraban en proceso de construcción cuando Romero Landa llegó al astillero pertenecían a una serie de seis navíos de setenta cañones contratados por asiento con Manuel de Zubiría, además de una serie de cuatro fragatas, dos de veinticuatro y dos de veintiséis cañones, que se construyeron por administración.

El nuevo destino marcó su vida profesional y le permitió establecer una estrecha relación con dos personajes que tendrían posteriormente gran influencia en ella: el propio François Gautier y Pedro González de Castejón, entonces intendente del astillero cántabro y futuro Secretario de Marina.

Durante los tres años de estancia en Guarnizo, Romero Landa, además de instruirse en la construcción naval a la sombra de Gautier, realizó otras actividades, afines a su condición de oficial de Marina, como fue la intervención con tropa a su mando para hacer frente a unos incidentes provocados por la maestranza del astillero.

A principios del año 1768, ya con el grado de teniente de fragata, fue nombrado responsable del armamento de la fragata *Santa Teresa* por orden de Pedro González de Castejón, lo que supuso su primera responsabilidad en el ámbito de la construcción naval dentro del astillero cántabro.

Con la aprobación de Gautier trazó un plano para un navío de ochenta cañones y otro para una fragata de veinte, que envió a la Corte recibiendo acuse de recibo del Secretario de Marina, Julián de Arriaga, esforzándole a continuar por este camino.

Estos planos habían sido enviados previamente por Romero Landa a Jorge Juan para conocer su parecer, recibiendo una respuesta elogiosa junto con algunas pequeñas correcciones relacionadas con la falta de concordancia en los planos de las líneas de proyección horizontal, transversal y diagonal de las formas del casco. La relación entre ambos marinos se había fraguado en la Real Academia de Guardiamarinas, donde Romero Landa, alumno aventajado de Jorge Juan, fue incluido por su profesor en un selecto grupo de alumnos conocido como *los matemáticos*.

La interesante y decisiva estancia en Guarnizo finalizó al ser destinado nuevamente a Ferrol, donde llegó por mar embarcado como dotación en la fragata *Santa Gertrudis* a finales de octubre de 1768.

La razón de este nuevo destino fue completar su formación familiarizándose en el real astillero de Esteyro con los principios de la arquitectura naval de la escuela inglesa, implantados por Jorge Juan en los años cincuenta en los astilleros dependientes de los tres arsenales para desarrollar los planes de expansión de Ensenada.

A este fin se cursaron instrucciones para que se le franqueasen planos de los navíos, junto con el acceso al patio de gálibos y cuantos auxilios necesitase, encontrando, pese a ello, no pocas dificultades por parte de los constructores ingleses, que se mostraban reacios a transmitir sus conocimientos. Habiendo escrito a Jorge Juan sobre ello, este le aconsejó que

trabajara directamente en el patio de gálibos para aprender directamente las técnicas con las que trabajaban, de manera que con sus conocimientos pronto superaría a los constructores ingleses, como él mismo había hecho.

Algo que indica el interés de Romero Landa por todo lo que se relacionaba con su formación fue la petición que elevó a los pocos días de su llegada a Ferrol para que se le facilitase una habitación en las inmediaciones del astillero y un operario de obra blanca para que «... a su orden pueda verificar en sólido el pensamiento de sus planos...», solicitando asimismo gratificación para la adquisición de libros e instrumentos facultativos. El conde de Vegaflorida accedió solamente a las peticiones de alojamiento y gratificación, alegando que Romero Landa podía cómodamente trabajar en el patio de gálibos como venía haciendo, facilitándosele uno o dos operarios a sus órdenes en la medida en que los necesitase.

Pedro González de Castejón, entonces jefe de Escuadra e inspector general de Arsenales, lo nombró ayudante en el año 1769, y a su lado permaneció durante cinco años.

El 10 de octubre de 1770 Carlos III firmó la *Real ordenanza de S. M. para el establecimiento del cuerpo de ingenieros de Marina*, lo que significó la creación de este cuerpo patentado, y simultáneamente nombró a François Gautier ingeniero general de Marina y brigadier de los Reales Ejércitos.

Gautier había sido nombrado director general de Construcciones y Carenas con grado de coronel del Ejército el 25 de abril del año anterior, relevando a Cipriano Aufrán del empleo de director de Construcciones, a quien se concedió el empleo de capitán de navío vivo. Resultó significativo que a Gautier se le asignase una graduación del Ejército de Tierra y no de Marina, que nunca le reconoció como uno de los suyos.

Romero Landa solicitó el pase al cuerpo recién creado un año antes de su creación formal, reclamando la condición de ser nombrado ingeniero constructor. Para justificar la petición, alegó los cuatro años dedicados al estudio de la construcción naval bajo la dirección de Gautier.

En carta a Arriaga, Gautier informó sobre la petición de Romero, que «... en los cinco años que trabajó a su dirección este sujeto, así en Teórica como en la Práctica de muchos ramos de Marina, especialmente en la Construcción y Hidráulica ha acreditado su talento y poder acreditar el empleo de Ingeniero en 2.^a para el cual propone».

Romero Landa, promocionado por Gautier, aunque no con el grado deseado, fue el primero, y uno de los escasos oficiales del Cuerpo de Oficiales de Guerra, que ingresó en el Cuerpo de Ingenieros de Marina en el momento de su creación.

El 17 de enero de 1771 ascendió a capitán de fragata y recibió la patente de ingeniero en segundo, con un sueldo de 120 escudos de vellón al mes, con el descuento de Inválidos y Monte Pío que le correspondía según las ordenanzas. A partir de este momento, la influencia de Romero Landa sería creciente trabajando a la sombra de Gautier.

En 1772 se publicó la *Ordenanza de S. M. para el mejor método para conservar los pertrechos de los bajeles de la Real Armada, y mando militar de los arsenales de Marina*,

y desde Ferrol Pedro González de Castejón pidió a Julián de Arriaga que Romero Landa le acompañase para establecer en los departamentos de Cádiz y Cartagena las nuevas ordenanzas de arsenales e ingenieros de Marina, tal y como habían sido previamente implantadas en el arsenal de Ferrol.

Esta experiencia facilitó a Romero Landa un conocimiento detallado de la organización de los tres arsenales, así como de los problemas específicos con que se enfrentaba el nuevo orden industrial que la Secretaría de Marina deseaba implantar en los arsenales que ya se encontraban plenamente operativos.

Con este fin embarcaron a finales del mes de julio en el navío *San Pedro de Alcántara*, y posteriormente en el *San Francisco de Paula* hasta Cádiz y en el *San Rafael* hasta Cartagena, a donde llegó en mayo de 1774, haciéndose cargo de la Comandancia de Ingenieros.

Romero Landa desarrolló a lo largo de su vida profesional proyectos de buques de guerra que abarcaron prácticamente toda la gama de tipos existentes, dirigiendo la construcción de los más significativos: navíos de 112 cañones, de 74 y de 64, fragatas de 44 y 34 cañones, bergantines y urcas *afragatadas* de diferentes portes.

El prototipo de los navíos de 112 cañones fue el *Santa Ana*, construido en Ferrol en el año 1784, cabeza de una serie de otros siete construidos con arreglo al mismo plano:

- *Mejicano* (1786), *Conde de Regla* (1786), *Real Carlos* (1787), *San Hermenegildo* (1789) y *Príncipe de Asturias* (1794), construidos en el astillero de La Habana.
- *Salvador del Mundo* (1787) y *Reina Luisa* (1791), construidos en el astillero de Ferrol.

Ferrol y La Habana fueron los únicos astilleros en donde se construyeron navíos de este porte. Se trataba de un proyecto derivado de los navíos de Gautier tipo *Purísima Concepción*, con 30 cañones de 36 libras en la primera batería, 32 de 24 en la segunda y 32 de 12 en la tercera, que se completaba con artillería de 8 en el alcázar y castillo.

El navío *San Ildefonso*, construido en el año 1785 en el arsenal de Cartagena, fue uno de los navíos de 74 cañones de mejores cualidades de la Armada española y prototipo de una serie de ocho iguales construidos en distintos arsenales:

- *San Ildefonso* (1785), *San Francisco de Paula* (1788) y *Conquistador* (1791), construidos en el arsenal de Cartagena.
- *San Telmo* (1788), *Europa* (1789), *Intrépido* (1790) y *Monarca* (1794), en el arsenal de Ferrol.
- *San Pelayo* (1791), en el astillero de La Habana.

El diseño de estos navíos fue consecuencia de un debate de gran calado técnico mantenido dentro de las instancias operativas de la propia Marina, cuyo objetivo era mejorar las características de los navíos españoles frente a los británicos, ante los que habían mostrado inferioridad en las confrontaciones que se produjeron con ocasión de la guerra que la alianza franco-española había declarado a Gran Bretaña en 1789, con motivo de la guerra

de independencia de los territorios americanos, cuyo objetivo fue abrir una ofensiva en los escenarios continental y americano de gran alcance y complejidad.

Después de un complejo y largo debate, el proyecto del *San Ildefonso* fue adjudicado a Romero Landa, a quien también se encomendó la dirección de su construcción en el astillero del arsenal de Cartagena.

Romero Landa partió del navío *San Juan Nepomuceno*, proyectado por Francisco Gautier, introduciendo una serie de modificaciones que consistieron principalmente en una reducción del peso del navío —con el objetivo de reducir el desplazamiento—, un afinamiento de las formas —para aumentar la velocidad— y la introducción de una zona de máxima manga, el fuerte, para mejorar la estabilidad a pequeños ángulos.

La potencia de fuego principal consistía en 28 cañones de 24 libras en la primera batería y 30 de 18 en la segunda, a la que se sumaba artillería secundaria de 8 distribuida en el alcázar y castillo.

Romero Landa extendió el proyecto de los ildefonsinos de 74 cañones a la gama de navíos de 64 cañones. Esta transformación fue realizada modificando las dimensiones principales y las formas en base a aplicar una reducción geométrica lineal de valor $a = 49,5/52$, que correspondía a la relación de mangas fuera de miembros de ambos navíos.

La disminución de eslora fue de nueve pies y dio lugar a la reducción de una porta de artillería en la primera y segunda baterías respecto a los navíos de 74 cañones. Se mantuvieron los calibres de los cañones, y la diferencia de dos cañones, respectivamente, en cada uno de los calibres de 24 y 18, no se consideró muy significativa desde el punto de vista de la potencia artillera.

Con este proyecto se construyeron tres navíos entre los años 1787 y 1788: *San Fulgencio* (1787), en el arsenal de Cartagena; *San Leandro* (1787), en el arsenal de Ferrol, y *San Pedro Alcántara* (1788), construido en el astillero de La Habana.

La tipología de las fragatas de 34 cañones construidas con proyecto de Romero Landa correspondieron básicamente al proyecto de la primera de ellas, la *Santa Casilda*, que fue modificado posteriormente por el propio Romero Landa en los proyectos de las fragatas *Santa Florentina* y *Nuestra Señora de la Soledad*.

Por el plano de esta última se construyó en el astillero de Mahón la fragata *Mahonesa*, así como otras unidades en los arsenales de Ferrol, Cartagena y La Carraca.

Se trataba de fragatas de 34 cañones con una sola cubierta, armadas con 26 cañones de 12 libras en la primera y única batería, complementada con cañones de 8 en el alcázar y castillo, que podían sustituirse con calibres inferiores de 6 o 4 libras.

Siendo ingeniero general Romero Landa, a quien la Ordenanza de Ingenieros confería la realización de los planos y la dirección de la construcción de los buques de guerra, se dio la orden de construcción de la fragata de este porte *Nuestra Señora de las Mercedes* en La Habana.

No existe constancia documental del plano por el que fue construida esta fragata, pero puede conjeturarse que fuese el de la fragata *Santa Florentina*, construida en el arsenal de Cartagena, a partir de dos coincidencias significativas. La primera de ellas es que ambas fragatas tenían prácticamente las mismas dimensiones principales, que en pies y pulgadas de Burgos eran las siguientes:

	<i>Santa Florentina</i>	<i>Nuestra Señora de las Mercedes</i>
Eslora	159-05	160-00
Manga	41-05	41-00
Puntal	20-08	20-10

Al proceder estos datos de las comunicaciones de botadura respectivas, podemos considerar que corresponden a las mismas definiciones de eslora, manga y puntal.

La segunda coincidencia reside en el hecho de que la *Santa Florentina* era también un proyecto de Romero Landa, que en mayo de 1787 había realizado unas pruebas de mar satisfactorias, aunque con algunas objeciones de su comandante, lo que dio lugar a que el propio Romero considerase mejorable el proyecto y trazase un nuevo plano de fragata. Con dicho plano se construyó la *Nuestra Señora de la Soledad* también en el arsenal de Cartagena, cuyas pruebas se verificaron de mayo a septiembre de 1789, por lo que no pudo ser el plano utilizado en la *Nuestra Señora de las Mercedes*, dado que esta fragata se botó el 15 de noviembre de 1788.

En los años 1787 y 1788 se construyeron tres bergantines de 14 cañones con arreglo a planos también de su autoría: el *Galgo*, construido en Cartagena; el *Cazador*, construido en Cádiz, y el *Ligero*, construido en Ferrol.

El proyecto del *Galgo* fue considerado modelo para bergantines, en la misma Real Orden en que lo fue, para fragatas, la *Nuestra Señora de la Soledad*.

Las urcas proyectadas por Romero Landa eran del tipo *afragatadas* y tomaron como base las proyectadas y construidas anteriormente por François Gautier. Fueron las siguientes: *Cargadora* (1791), *Ferroleña* (1796), *Brújula* y *Aurora*, construidas todas ellas en el arsenal de Ferrol con arreglo al mismo plano. Llevaban una somera artillería formada por 8 cañones de 6 libras, aunque disponían de ocho portas por costado, lo que permitía pasar toda la artillería a una banda si fuera necesario.

Romero Landa fue un ingeniero de Marina dotado de una sólida formación técnica y una amplia experiencia sobre el comportamiento de los buques en la mar, adquirida en sus casi diez años de navegación en diferentes navíos y fragatas de la Real Armada como oficial de mar, antes de su incorporación al cuerpo de Ingenieros de Marina.

Poseía dotes de organizador que aplicaba con eficacia y rigor al entorno de la construcción naval en el que desarrolló sus responsabilidades, con una visión de conjunto de los problemas de organización de unos arsenales que, en el último tercio del siglo XVIII, se habían convertido en establecimientos industriales de una complejidad creciente.



Domingo Pérez de Grandallana

Primera mitad del siglo XIX
Lino García
Óleo sobre lienzo. 77 x 58 cm
Museo Naval. Madrid
MNM 850

Este rasgo de su carácter se mostró de forma constante en tres facetas de su actividad: la consolidación del Cuerpo de Ingenieros de Marina, la organización de las maestranzas de los arsenales y la racionalización de los suministros de materiales requeridos para la construcción y mantenimiento de los bajeles.

Una de sus preocupaciones permanentes fue la relativa a la formación de los ingenieros, que debía de plantearse en tres frentes: en el aspecto facultativo, a través de una primera etapa de formación en la Academia; en el aspecto práctico, por la experiencia en los arsenales y montes bajo la autoridad directa del ingeniero general, y en el aspecto militar

y marinero, por el ejercicio de los destinos a bordo de los navíos y fragatas como oficiales en activo, concurrencia a los consejos de guerra y mando de las armas bajo las órdenes del comandante general del Departamento.

Romero Landa, que conoció desde su creación las vicisitudes y dificultades que jalaron el encaje del Cuerpo de Ingenieros de Marina en la estructura de la institución naval, propuso de forma reiterada a la Secretaría de Marina la creación de la Academia necesaria para la formación de los ingenieros, que, por otra parte, se encontraba ya prevista en la ordenanza de creación del cuerpo, considerando idónea su ubicación en el arsenal de Ferrol.

No consiguió su objetivo, y la formación de los ingenieros se realizó de forma improvisada, compatibilizándola con las obligaciones propias del destino de cada uno de los aspirantes, a pesar de lo cual el nivel de formación académica de la mayor parte de los oficiales que recibieron la patente de ingeniero fue muy elevado.

No consiguió, como era su deseo, suprimir las plazas de ayudantes de construcción, arquitectos y delineadores a medida que fueran quedando vacantes dichas plazas, cuyas actividades profesionales debían de ser asumidas directamente por los ingenieros, que de esta forma ejercerían la plenitud de competencias que le asignaba la ordenanza.

Romero Landa prestó especial atención a la organización de las maestranzas, pues entendía que este colectivo formaba la columna vertebral de los arsenales y que adolecía, desde la creación de los arsenales, de graves problemas derivados de la carga de trabajo irregular e intermitente, dependiente, en última instancia, de las decisiones políticas que materializaban los planes de construcción de buques de guerra en los arsenales.

Planteó, y llevó a cabo, un plan de consolidación de una maestranza profesionalizada y organizada mediante la aprobación de un plan general de sueldos, jornales y gratificaciones, de tal manera que permitiese el mantenimiento de una plantilla estable, que recibió el nombre de *maestranza distinguida*. De esa forma, podría ser siempre empleada en trabajos de construcción o mantenimiento y reparación de las unidades, aun en los tiempos de menor actividad.

Los individuos no incluidos en este grupo formarían parte de la denominada *maestranza reglada*, que se admitiría o despediría total o parcialmente en función de las necesidades, y de la cual se proveían los capataces y cabos de montes para los señalamientos, derribo y arrastre de árboles, ampliando la actividad de esta maestranza y reforzando así el control de Marina sobre los bosques que suministraban madera a los arsenales.

Con el fin de mantener la disciplina dentro del arsenal, redactó en 1784 un borrador de Tratado de Leyes Penales para las Maestranzas, y a lo largo de su vida profesional intervino en diferentes episodios de indisciplina producidos en este colectivo, para restablecer el orden y la normalidad.

Aunque en estos casos actuó con decisión y rigor restituyendo el orden perturbado, también atendió al aspecto humano que se encontraba en el fondo de estas protestas,

**Reglamento de maderas
necesarias para los baxeles
del Rey**

1784

José Romero Fernández de Landa
Por Joachin Ibarra, impresor de
Cámara de S.M. Madrid. 36 x 27,5
x 4 cm
Museo Naval. Madrid
Sig. BMN 1077

**REGLAMENTO
DE MADERAS NECESARIAS
PARA LA FÁBRICA
DE LOS
BAXELES DEL REY,
Y DEMAS ATENCIONES
DE SUS ARSENALES
Y DEPARTAMENTOS:**

FORMADO

*POR D. JOSEPH ROMERO FERNANDEZ DE LANDA,
de la Orden de Santiago, Brigadier de la Real Armada,
é Ingeniero Director de ella.*

APROBADO POR SU Magestad.



MADRID MDCCLXXXIV.

Por DON JOACHÍN IBARRA, Impresor de Cámara de S. M.

motivadas, en su mayor parte, por la inestabilidad en el empleo y el retraso en el pago de los jornales, reclamando reiteradamente de la Secretaría de Marina una pronta atención a la resolución de estos problemas, de manera que se asegurase a estos trabajadores una vida digna.

En la segunda mitad del siglo XVIII, la escasez de recursos forestales en la Península había convertido el suministro de maderas para construcción naval en los arsenales en un problema que condicionaba la construcción de nuevas unidades y el mantenimiento de las existentes. Con el fin de establecer de forma efectiva el control de Marina sobre los bosques suministradores de madera, y promover en ellos una explotación racional de los recursos forestales, en el año 1748 se publicó la Real Ordenanza de Montes.

En este contexto de agotamiento de los recursos forestales de los bosques de la Península, el astillero de La Habana se convirtió en una alternativa, por su facilidad para disponer de maderas en abundancia y de excelente calidad.

Simultáneamente, con objeto de evitar el descontrol de la tala de los árboles cuando se contrataba con un asentista el suministro de madera para una construcción concreta y la pérdida de madera por no ajustarse a las medidas requeridas, se estandarizaron las dimensiones y forma de las piezas para cada tipo de navío a través de los Reglamentos de Maderas.

Siguiendo con la redacción de este tipo de reglamentos que se había iniciado en la etapa de Autrán, y continuado con la Junta de Constructores de 1752 y con Gautier, Romero Landa redactó y publicó en 1782 un Reglamento de Maderas ajustado a la tipología de navíos y fragatas proyectados y construidos en su etapa como ingeniero general.

El objetivo principal de este reglamento fue el de reflejar ya en el suministro de maderas la reducción de espesores que había establecido para reducir el peso de las nuevas unidades; asimismo, pretendía evitar disputas con los asentistas de madera, que suministraban maderas de dimensiones más crecidas que las requeridas, estableciendo, a la vez, criterios para sustituir roble por pino y cedro cuando no fuera posible suministrar las del primer tipo, sobre todo en las construcciones americanas.

En este reglamento, planteado y resuelto de forma totalizadora, se definían las piezas de roble necesarias para la construcción de tres tipos de navíos —de 100, 74 y 64 cañones— y dos tipos de fragatas —de más de 36 y menos de 36 cañones—, estableciendo para cada uno de ellos las dimensiones de cada pieza, largo, ancho a la grúa, grueso a la línea y vuelta correspondiente, así como la delineación del contorno a escala geométrica.

En este aspecto, el reglamento fue innovador, al introducir en la definición de las piezas de la estructura de los navíos y fragatas el criterio de sistematización y racionalización tan afín, por otra parte, a la organización de los ejércitos y las armadas.

El Reglamento de Maderas así concebido vino a cerrar el entorno reglamentista de construcción y armamento de buques del siglo XVIII, junto con los Reglamentos de Artillería y los Reglamentos de Armamento.

Algunas de las dificultades encontradas por Romero Landa para consolidar el Cuerpo de Ingenieros de Marina —tal y como establecía la ordenanza fundacional— no pudieron resolverse durante el periodo en que dirigió este cuerpo patentado, y continuaron latentes en su seno, de tal manera que su evolución posterior tampoco consiguió resolverlos y desarrollar dentro de la Marina el proyecto inicial. No obstante, resulta objetivable que los buques de guerra construidos a lo largo del periodo finisecular bajo la dirección de los ingenieros de Marina marcaron la perfección de la construcción naval en madera.

A partir del año 1789, en que ascendió a jefe de Escuadra, la figura de Romero Landa pasó a un discreto segundo plano y su función quedó relegada a la realización de tareas burocráticas, al margen de las decisiones importantes que se tomaron en asuntos de su competencia dentro de la Secretaría de Marina.

A lo largo de su vida una salud delicada fue el contrapunto de su fuerte carácter, y en diferentes momentos de su vida se vio obligado, a su pesar, a solicitar permiso para retirarse a descansar y tratar sus dolencias: «jaquecas, fluxiones, perlesía, fatiga de cabeza, melancolía...».

Este aspecto relativo a su salud, junto con la estrecha relación que mantuvo con François Gautier, personaje que nunca fue aceptado en el seno de la Armada, condicionaron el final de la vida profesional de Romero Landa, cuando —ostentando todavía la dirección del Cuerpo de Ingenieros de Marina— Julián Martín de Retamosa pasó a ser el hombre de confianza del secretario de Marina en el ámbito de la política de construcción de buques.

Con motivo del armamento de veinte navíos de línea y las correspondientes fragatas que tuvo lugar a principios de 1793, solicitó de oficio cualquier destino donde pudiera ser de mayor utilidad, pero su petición fue desoída y se le mantuvo en su puesto. Evidentemente, como súbdito disciplinado, mostraba su disgusto con la situación en la que se encontraba de forma indirecta.

Su experiencia y conocimiento de las Maestranzas hizo que fuera enviado a Ferrol el mes de marzo de 1795, una vez más para resolver la sublevación de este colectivo producido en ese arsenal. Resuelto este encargo, pasó al Departamento de Cádiz a bordo del navío *San Vicente*, en cuyo destino cumplió con la revista de aquel arsenal. Fueron sus últimas actuaciones. Ese mismo año ascendió a teniente general.

El 22 de marzo de 1797 se exoneró a Romero Landa del cargo de ingeniero general de Marina, concediéndole S. M. el sueldo de teniente general empleado y reservándose atender a su familia en ocasión oportuna. Para sucederle, se nombró al teniente general de la Armada Tomás Muñoz