



Contexto histórico

A mediados del S. XVIII, la Real Armada estuvo, durante un período de unos 44 años, construyendo principalmente navíos de dos puentes.

Ante las hostilidades existentes con Inglaterra con motivo de la Guerra de Independencia de los Estados Unidos (1775-1783) y la posibilidad de guerra abierta, que se hizo finalmente realidad en 1779, el Secretario del Despacho Universal de Marina, Don Pedro González de Castejón, comenzó a construir una magnífica serie de navíos de tres puentes y 112 cañones que deberían formar el grueso de nuestras fuerzas navales. Estos buques se construyeron en los arsenales de Ferrol y La Habana y se botaron entre 1779 y 1794.

La serie comenzó con los navíos “Purísima Concepción” y “San José”, construídos a partir de los planos del “Santísima Trinidad” que fueron modificados por Gautier. Sin embargo, el resto de la serie, a la que perteneció el “Santa María”, fue diseñado por Don José Romero y Fernández de Landa.

Los “Meregildos”

Al Navío “Santa Ana”, además, se le considera cabeza o modelo de una serie de 8 buques conocidos como los “Meregildos” o también clase “Santa Ana”. Estos navíos fueron:

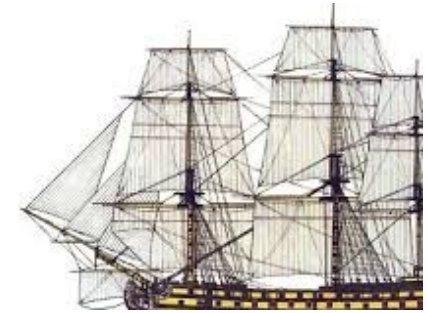
- Santa Ana (1784)
- Mexicano (1786)
- Conde de Regla (1786)
- Salvador del Mundo (1787)
- Real Carlos (1787)
- San Hermenegildo (1789) (del que derivó el popular nombre de la serie)
- Reina María Luisa (1791)
- Príncipe de Asturias (1794)

Estos buques fueron considerados los mejores navíos de su época en Europa y constituyeron la espina dorsal de la Flota que combatió en Trafalgar.



El Navío “Santa Ana”

Construído en el Arsenal de Ferrol, fue botado el 29 de septiembre de 1784 y el 24 de noviembre se hizo a la mar con rumbo a Cádiz para efectuar sus pruebas de mar, bajo el mando de su primer Comandante, el Capitán de Navío Don Félix de Tejada. Las pruebas las realizó junto a la Fragatas “Santa Tecla” y “Santa Bibiana” y la Urca “Santa Polonia”. La Fuerza estaba mandada por el Brigadier Santiago Muñoz de Velasco. Tras el informe de Muñoz de Velasco y Félix de Tejada, entró en obras en Cádiz para rebajar la altura de la arboladura.



El 28 de febrero de 1786, salió de obras para efectuar nuevas pruebas, resultando un navío excelente. Tan buenos fueron los resultados que, por Real Orden de 12 de diciembre de 1786, todos los navíos de tres puentes se deberían construir con los planos del “Santa Ana”.

El 16 de diciembre de 1876 estrenó el tercer dique del Arsenal de La Carraca (el bautizado “San Carlos”).

El barco contaba con los últimos adelantos tecnológicos, como el pararrayos compuesto por cadenas que llegaban hasta el mar desde los topes de mayor y trinquete.

Sus características:

	Dim. en mts	CAÑONES
ESLORA	58,5	30 de a 36
QUILLA	51,7	32 de a 24
MANGA	16,1	32 de a 12
PUNTAL	20,2	18 de a 8
PLAN	8	
C PP	7,5	
C PR	6,9	
LASTRE	8000 quintales de piedra y 4000 de hierro	
ARQUEO	2.308 Toneladas	
DOTACIÓN	745 Hombres (1048 en guerra)	



Hechos de guerra

En julio de 1797, los botes y lanchas del Navío “Santa Ana”, armadas con artillería pesada (piezas de a 24), desempeñaron un papel activo y fundamental en la defensa de Cádiz contra la flota del almirante John Jervis y el contralmirante Horatio Nelson. Se integraron en la “Armadilla” organizada por el Almirante D. José de Mazarredo, que realizó una defensa tan efectiva que logró rechazar el bloqueo y bombardeo británico.

En febrero de 1798 formó parte de la División mandada por el Almirante Domingo Pérez de Grandallana y Sierra, que se incorporó en la Ecuadra de Mazarredo (22 navios, 5 fragatas y tres bergantines) en la persecución de la británica de Jervis, que bloqueaba Cádiz, en su retirada hacia San Vicente.

En Trafalgar, bajo el mando del Capitan de Navío Gardoquí (que relevó a Dionisio Alcalá Galiano), izó la insignia del segundo de Gravina, el Jefe de Escuadra D. Ignacio María de Álava. Tuvo 97 muertos y 141 heridos. Durante el combate, el “Royal Sovereign” (también de tres puentes), insignia del Vicealmirante Collingwood, segundo

de Nelson, le cortó la “T” por la popa y con una andanada de toda su banda de babor le produjo grandes estragos y 100 bajas. El Sovereign intentó entonces acercarse al Santa Ana del que recibió una descarga cerrada que le dejó fuertemente escorado y sin palo mayor ni mesana. El Sovereign fue sacado de la escena a remolque. El Santa Ana, desarbolado y maltrecho fue apresado por los británicos, pero recuperado por los navíos que salieron de Cádiz en auxilio de los supervivientes. Llegó felizmente a Cádiz remolcado por la Fragata francesa “Thetis”. Quedó en el Arsenal de la Carraca reparando las graves averías sufridas en la batalla y el 9 de diciembre de 1806 salió reparado y con un nuevo forro de cobre.

En 1810 se trasladó a La Habana donde, en 1816, se fue a pique por falta de carena.



Museo Naval de San Fernando (Cádiz)

(Edificio de la antigua Capitanía General de Marina)

c/ Escaño s/n 11100 San Fernando

Teléfono: 956545248

Página Web:

armada.defensa.gob.es/museonavalsanfernando

Contacto: museonavalsanfernando@fn.mde.es



MUSEO NAVAL DE SAN FERNANDO

PIEZA DESTACADA
JULIO / AGOSTO 2026



Modelo del Navío de 112 cañones “Santa Ana” Sala 2