

# NAVIO «SAN HERMENEGILDO»

## (a) «MEREGILDO»

José Ignacio GONZALEZ-ALLER HIERRO  
Capitán de fragata

El navío *San Hermenegildo* fue construido en La Habana con el mismo diseño y planos del *Santa Ana*, perteneciendo, por tanto, al sistema de José Romero Landa. De 2.108 toneladas, sus dimensiones principales eran: 58,4 metros de eslora, 16,2 metros de manga y 7,6 metros de calado máximo a popa. La artillería, según Vigodet, constaba de 112 cañones, repartidos en la forma siguiente: 62 piezas de a 24 libras, 32 de a 12 y 18 de a 8.

Su primer comandante, el capitán de navío Antonio O'Carol, fue nombrado el 14 de octubre de 1788. Botado al agua el 20 de enero de 1789, y una vez completado de sus cargos, salió hacia Cádiz, donde entró el 11 de agosto siguiente. Asignado a la escuadra de El Ferrol se trasladó a este puerto, donde fondeó el 5 de octubre del mismo año.

En 1790, ya al mando del Marqués del Castañar, el general Felipe López de Carrizosa izó en él su insignia y fue agregado a la escuadra de 40 navíos y 8 fragatas del Marqués del Socorro, que se mantuvo sobre las costas gallegas durante aquel año en previsión de un rompimiento con Inglaterra a causa del incidente Nutka. Terminó la campaña en Cádiz, de donde se trasladó a El Ferrol en 1791, al mando del capitán de navío Adrián Valcárcel, para desarmar. Fue relevado el 9 de abril del mismo año por el brigadier Pedro de Obregón.

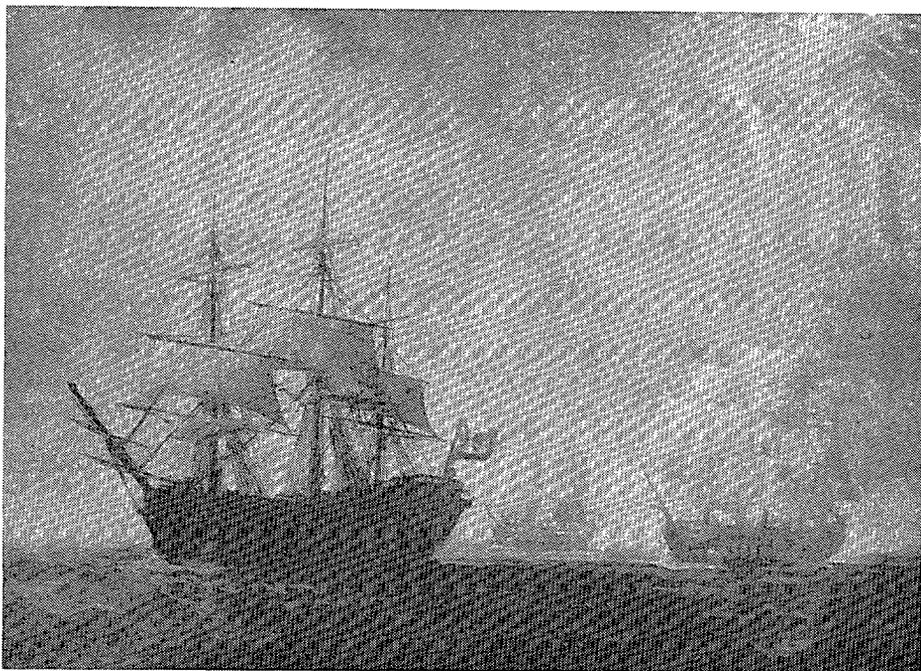
Declarada la guerra entre España y Francia el 7 de mayo de 1793, con motivo de los sucesos revolucionarios que culminaron con la ejecución de Luis XVI en París, se dio orden al jefe de escuadra Federico Gravina, que arbolaba su insignia en el *San Hermenegildo* desde principios de año, para que, en unión de otros tres navíos, pasara al Mediterráneo a reunirse con la división de Lángara que operaba en las costas de Cataluña. Como consecuencia sale de El Ferrol el 9 de julio y entra en Cartagena el 18.

La población de la ciudad francesa de Tolón, que se había alzado por Luis XVI, presa de pánico ante la proximidad del ejército de la Convención, solicitó el apoyo de la flota británica del Mediterráneo, que cruzaba el golfo de León al mando del almirante Hood. Este, a su vez, pidió el auxilio de Lángara para reforzar sus efectivos, a lo que accedió el gobierno español.

El 28 de agosto de 1793, el navío entró en Tolón junto con el resto de la escuadra combinada hispano-británica, que procedió a la ocupación de la ciudad mediante el desembarco de un cuerpo de tropas de ambas nacionalidades al mando de Gravina. La guarnición del *San Hermenegildo* participó en las acciones que se realizaron en defensa del recinto exterior de la

capital departamental francesa, atacada por las fuerzas republicanas. Ante la presión del enemigo, la escuadra combinada se vio obligada a abandonar el puerto, lo que efectuó en la noche del 16 al 17 de diciembre de 1793, dirigiéndose la española a Cartagena, donde fondeó el 31 del mismo mes. Gravina desembarcó temporalmente para restablecerse de las heridas recibidas durante el sitio, en la recuperación del monte Faron. El 10 de febrero de 1794, Obregón entregaba el mando del navío al de su mismo empleo Diego González Guiral.

A primeros de mayo del mismo año, Gravina —recién ascendido a teniente general de la Armada— volvió a embarcar en el *San Hermenegildo*



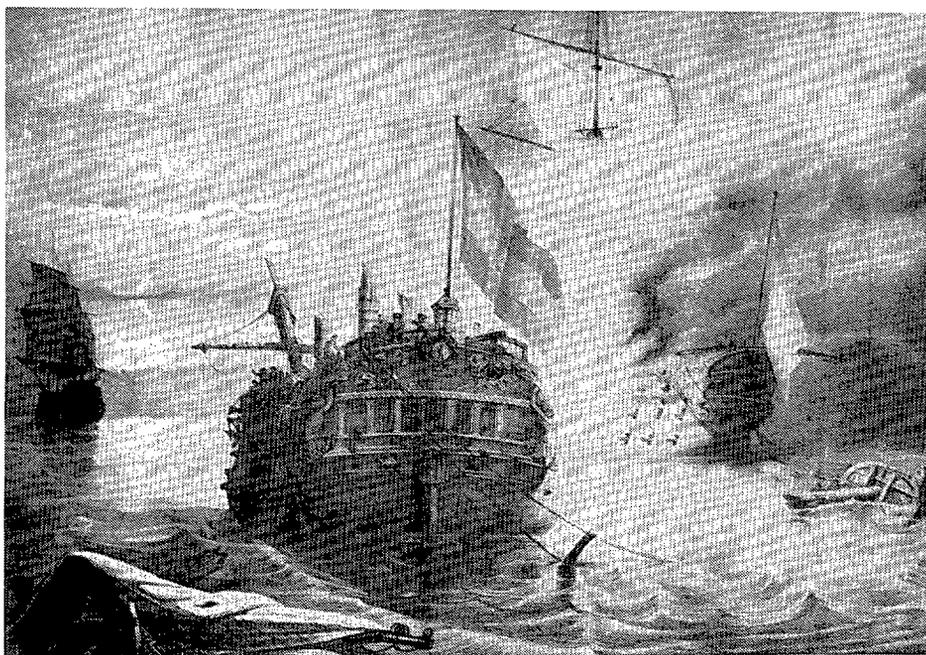
El navío de tres puentes *San Hermenegildo*.  
Copia de un cuadro de Angel Cortellini. (Museo Naval. Madrid.)

para salir inmediatamente hacia Cataluña, al mando de una escuadra enviada con la misión de socorrer las plazas fronterizas de Portvendres y Colliure, sitiadas por los franceses. Al comprobar Gravina que ya estaban en poder del enemigo se dirigió a fondear en la bahía de Rosas. Participó el navío en todas las operaciones realizadas por la escuadra en defensa de esta última plaza, también atacada por los franceses y particularmente durante su evacuación el 3 de diciembre del mismo año, que se verificó con el auxilio de sus botes y dotación. Finalizado el sitio regresó el navío a Cartagena, y de allí siguió a Cádiz para efectuar su carena reglamentaria.

Varó en un dique del arsenal de La Carraca y fue sometido a una rigurosa inspección realizada personalmente por Mazarredo, capitán general del Departamento, a quien —según Vigodet— a primera vista pareció poco ligado el navío. El examen detenido de las dimensiones de su maderamen confirmó sus sospechas, pues comparado con los navíos *Conde de Regla* y *Real Carlos*, que habían sido construidos con el mismo plano, resultó el *San Hermenegildo* no poseer las ligaduras ordenadas en las especificaciones, por lo que su entramado interno no resultaba suficientemente fuerte. Como consecuencia de todo se ordenó el 8 de junio de 1795 que pasase el buque al arsenal de El Ferrol, con objeto de efectuar las convenientes obras de refuerzo y apuntalamiento. Salió de dique el 5 de agosto siguiente, quedando listo para desempeñar comisión.

Vuelto a Cartagena, se hizo a la mar en diciembre de 1795 en unión de la fragata *Efigenia*, para transportar a Cádiz efectos y prisioneros de guerra franceses. Quedó agregado momentáneamente a la escuadra de Mazarredo y después, en conserva de la urca *Presentación*, pasó de nuevo a El Ferrol para desarmar, una vez firmada la paz con la República francesa.

Declarada la guerra a Inglaterra, a consecuencia del tratado de San Ildefonso, firmado con Francia el 18 de agosto de 1796, el *San Hermenegildo* permaneció agregado a la escuadra estacionada en El Ferrol, que estaba a



Voladura del *Real Carlos* y el *San Hermenegildo* en el estrecho de Gibraltar (12 de julio de 1801). Episodios marítimos. (Museo Naval. Madrid.)

las órdenes del teniente general Juan Joaquín Moreno desde el 18 de noviembre de 1799. Al mando del buque se encontraba el capitán de navío Manuel Emparán, desde mayo de 1800, cuando ocurrió el ataque inglés a esta base naval, tres meses más tarde.

En efecto, el día 25 de agosto se presentó frente a la desembocadura de la ría la flota inglesa del almirante Warren, con 7 navíos de línea, 14 buques menores y 87 transportes, que procedieron inmediatamente a desembarcar en la playa de Doniños. Organizada la defensa española por el capitán general y Moreno, el *San Hermenegildo* contribuyó a las operaciones con parte de su guarnición y del regimiento de Asturias que tenía embarcado a bordo. Rechazada, la fuerza expedicionaria inglesa fue obligada a reembarcar, con pérdidas, dos días después.

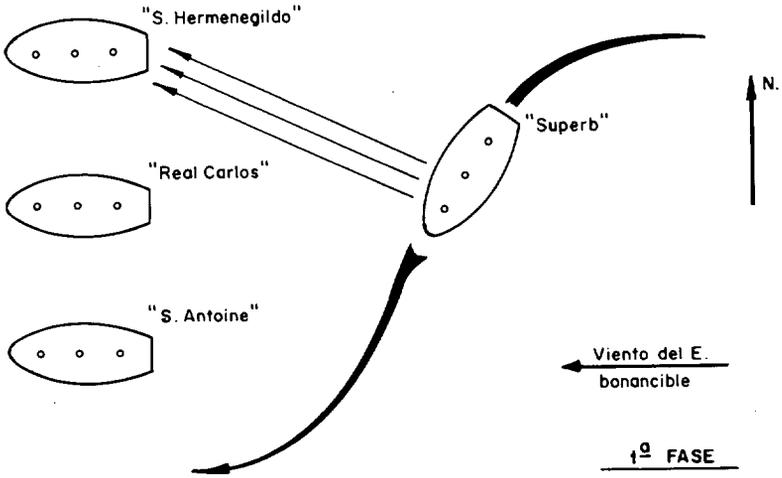
El general Moreno salió a la mar el 20 de abril de 1801 con los navíos *Real Carlos* (insignia), *San Hermenegildo*, *San Fernando*, *Argonauta* y *San Agustín* para dirigirse a Cádiz, donde entró cinco días más tarde. La escuadra salió de nuevo para Algeciras el día 9 de julio, una vez reforzada con la fragata *Sabina*, con objeto de proteger la retirada a Cádiz de la división francesa del contralmirante Linois, que había rechazado el día anterior un ataque de la inglesa del almirante Saumarez.

La división de la Armada, a la que se había agregado otra francesa de un navío, dos fragatas y un bergantín del contralmirante Dumanoir, fondeó en Algeciras sin novedad el 10 de julio. Alistados los buques, la escuadra combinada franco-española y un convoy de 10 transportes, se hicieron a la mar el mediodía del 12 de julio de 1801. Doblada punta Carnero y embocado el estrecho se adoptó una formación de marcha consistente en dos líneas de frente con rumbo oeste.

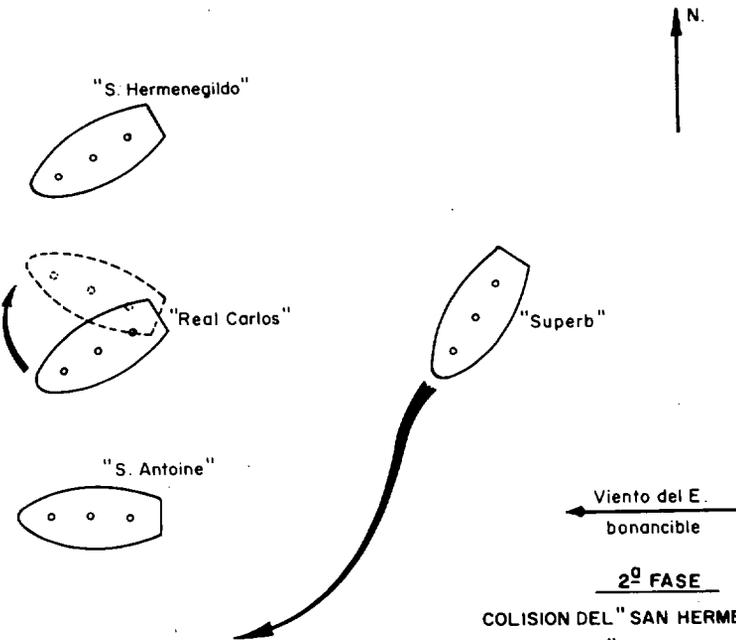
Los dos jefes, Moreno y Linois, decidieron de común acuerdo ir embarcados juntos en la fragata española *Sabina*. Al anoecer, los aliados rebasaban la punta de Tarifa. El viento continuaba de componente levante y el rumbo hacia el oeste, navegando la escuadra, por tanto, de empopada, sin ningún incidente importante que señalar.

El almirante inglés Saumarez, por su parte, había levado de Gibraltar con su división compuesta de cinco navíos de línea, una fragata y dos buques menores, y seguía a su enemigo, a prudente distancia, observando sus movimientos. Ya de noche cerrada, Saumarez, que había forzado vela y se aproximaba a la formación hispano-francesa, ordenó al navío *Superb* —el más velero de su fuerza— que atacase a los navíos de la retaguardia combinada con objeto de hostigarlos. A las once y media de la noche del mismo día 12 de julio de 1801, el *Superb* se encontraba a unos 1.000 metros de la popa del *San Hermenegildo* y navegaba rumbo sur suroeste con viento bonancible del este. En tales circunstancias, el inglés disparó una andanada con toda su batería de la banda de estribor sobre la aleta de babor del *San Hermenegildo*, que navegaba bastante cerca del *Real Carlos*, y éste, a su vez, próximo al francés *Saint Antoine*.

PERDIDA DE LOS NAVIOS "S. HERMENEGILDO" Y "REAL CARLOS" LA NOCHE DEL 12 de Julio de 1801 EN EL ESTRECHO DE GIBRALTAR.



ANDANADA DEL "SUPERB" SOBRE EL "SAN HERMENEGILDO"



COLISION DEL "SAN HERMENEGILDO" Y EL "REAL CARLOS"

Mazarredo, en parte rendido el 4 de agosto de 1801, describe así la acción que se desarrolló:

*Orzar éste (el San Hermenegildo) sobre babor para corresponderle con la batería; orzar lo mismo el Real Carlos; ver éste que iba a abordar al Saint Antoine que no orzaba y volver a arribar; no ver o no observar el San Hermenegildo ésta arribaba del Real Carlos y, siguiendo orzando, abordarle, cayéndose los palos del trinquete de ambos, e incendiado al Real Carlos el fuego que venía haciendo el San Hermenegildo, siguiéndose que la voz de ¡fuego!, dicha, tal vez, con otro sentido, en el Real Carlos, hiciese romper el de sus baterías y se causasen y aumentasen mutuamente el incendio los dos navíos, que no es cierto continuasen combatiéndose largo tiempo, sino que se reconocieron muy luego y, sin remedio para salvarse, abordados y enganchados uno a otro, con los destrozos de los desarbolos, hasta que devorándose por las llamas o rompiéndose estos mismos destrozos que los enganchaban, quedaron algo separados, haciéndose sucesivas las explosiones, primero la del San Hermenegildo.*

El *Superb* continuó a rumbo, se aproximó al *Saint Antoine* y lo apresó tras corto combate. Desde la fragata *Sabina*, capitana de la escuadra combinada, se apreciaron los signos evidentes del combate, pues los incidentes y las explosiones fueron visibles desde todo el horizonte. Inexplicablemente no se adoptó ninguna decisión para auxiliar a la retaguardia o indagar qué era lo que estaba sucediendo, y tan solo al amanecer del día 13, a la altura de Santi Petri, se apreció la falta de los tres buques.

La dotación de los navíos volados sumaba alrededor de 2.000 hombres, entre ellos 61 jefes, oficiales y guardiamarinas. Se salvaron 2 oficiales y 36 marineros en el *Superb*; 262 hombres del *San Hermenegildo* en el *Saint Antoine*; 40, con el guardiamarina Fernández Flórez, en la falúa *Real Carlos*, y 8 más en un bote pequeño.

Resulta evidente que hay que achacar la catástrofe —murieron más españoles que en Trafalgar— a la errónea formación adoptada en líneas de frente a escasas distancias e intervalos, con navíos de gran porte y escasa maniobrabilidad, y a realizar el paso del estrecho de noche, en tales condiciones. La formación impedía el correcto empleo de la artillería, falta notable que se hacía más sensible por haber situado los navíos más poderosos de tres puentes en el centro de la línea, mientras que en los extremos se colocaron los más débiles. Incomprensiblemente, los dos mandos estaban juntos en una fragata que navegaba a la cabeza de la formación, cuando la amenaza provenía de la retaguardia y, por último, no se destacaron fragatas que informasen de los movimientos de Saumarez desde que abandonó su fondeadero de Gibraltar. Todo ello contribuyó a provocar fatalmente el accidente que arrebató a España 2.000 hombres y dos navíos de tres puentes, sacrificados absurdamente por nuestro gobierno a las ambiciones hegemónicas de Napoleón.

BIBLIOGRAFIA

**Impresos:**

- ARTIÑANO Y GALDÁCANO, Gervasio de: *La Arquitectura Naval Española (en madera)*. Oliva de Vilanova. Barcelona, 1920.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Disquisiciones Náuticas*. Tomo V. Madrid, Aribau, 1880.
- PAVIA, Francisco de Paula: *Galería biográfica de los generales de Marina*. 3 vols. y apéndice. Madrid, Imp. J. López, 1873-1874.
- SARALEGUI Y MEDINA, Manuel de: *Menudencias históricas*. Tomo II. Madrid, Hernández, 1917.

**Manuscritos:**

- Archivo «Don Alvaro de Bazán». El Viso del Marqués. Legajo Arsenales-Construcciones (1789-27).

L'ART  
DE NAVIGVER DE  
M. PIERRE DE MEDI-  
NE, ESPAGNOL:

*Contenant toutes les reigles, secrets, & enseignemens  
necessaires à la bonne nauigation.*

TRADVIT DE CASTILLAN EN  
François, avec augmentation & illustration de plu-  
sieurs figures & annotations, par Nicolas de Ni-  
colai, du Dauphiné, Geographe du Tres-  
chrestien Roy Henry 11. de ce nom:  
& dedic à sa tres-Auguste  
Maicsté.



*Reuen & corrigé de nouveau contre les precedentes impressions.*

nauires, Iceux voyent les ceures da

Ceux qui s'en vont sur la mer dedans



Seigneur. Placu. 107.

A ROVEN,

G 151

Pour Robert Mallard, Jean Creuel, Guillaume  
Pauc, & Richard Aubert Libraires.

M. D. LXXVII.