El último viaje de la Fragata Mercedes

La razón frente al expolio. Un tesoro cultural recuperado

Museo Naval

Museo Arqueológico Nacional

ACCIÓN CULTURAL ESPAÑOLA (AC/E)

Consejo de administración

Presidenta
María Teresa Lizaranzu Perinat

Consejeros
María Claver Ruiz
Fernando Eguidazu Palacios
Lorena González Olivares
Montserrat Iglesias Santos
Manuel Ángel de Miguel Monterrubio
Valle Ordóñez Carbajal
María Belén Plaza Cruz
Miguel Ángel Recio Crespo
Rafael Rodríguez-Ponga Salamanca
Itziar Taboada Aquerreta
Alberto Valdivielso Cañas

Secretario del consejo
Miguel Sampol Pucurull

Equipo directivo

Directora General
Elvira Marco Martínez

Director de Programación
Jorge Sobredo Galanes

Director Financiero
Carmelo García Ollauri

Directora de Producción
Pilar Gómez Gutiérrez

MINISTERIO DE DEFENSA

Ministro
Pedro Morenés Eulate

Subsecretaria de Defensa
Irene Domínguez-Alcahud Martín-Peña

Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada (AJEMA)
Jaime Muñoz-Delgado y Díaz del Río

Secretario General de Política de Defensa
Alejandro Enrique Alvargonzález San Martín

Secretario General Técnico
David Javier Santos Sánchez

Subdirectora General de Publicaciones y Patrimonio Cultural
María Margarita García Moreno

Almirante Director del Órgano de Historia y Cultura Naval
José Antonio González Carrión

MINISTERIO DE EDUCACIÓN, CULTURA Y DEPORTE

Ministro
José Ignacio Wert Ortega

Secretario de Estado de Cultura
José María Lasalle Ruiz

Subsecretario de Educación, Cultura y Deporte
Fernando Benzo Sáinz

Director General de Bellas Artes y Bienes Culturales y de Archivos y Bibliotecas
Miguel Ángel Recio Crespo

Secretario General Técnico
José Canal Muñoz

Subdirector General de Museos Estatales
Miguel González Suela

Director del Museo Arqueológico Nacional
Andrés Carretero Pérez

Subdirectora General de Documentación y Publicaciones
Amparo Barbolla Granda

La exposición *El último viaje de la fragata Mercedes* es fruto de la colaboración entre el Ministerio de Defensa y el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, y con ella ambas instituciones, a través del Museo Arqueológico Nacional y del Museo Naval, ofrecen a los ciudadanos una visión completa tanto del suceso histórico ocurrido en los albores del siglo XIX y que tuvo como consecuencia el hundimiento de la fragata *Mercedes*, como de la defensa de los valores en torno al Patrimonio Cultural Subacuático que han permitido la recuperación de estos bienes expoliados.

En el año 1804 una flotilla de cuatro fragatas de la Real Armada Española trasportaba por orden directa de Manuel Godoy, primer ministro de la Corona española, caudales públicos desde el virreinato del Perú con destino a la Real Hacienda Española. Este convoy español fue atacado injustificadamente por una flotilla británica frente a las costas portuguesas del Algarve sin el aval de una declaración de guerra. En este combate, la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*, su carga y, lo que es más importante, la mayor parte de su tripulación acabaron en el fondo marino, al explotar el polvorín de la nave.

Este santuario subacuático permaneció inalterado hasta que, 200 años después, una empresa "cazatesoros" decidió apropiarse de los bienes allí custodiados, para comerciar y lucrarse con ellos, profanando el camposanto de marinos y expoliando nuestra memoria. Por fortuna, el empeño institucional y el convencimiento de que el patrimonio cultural subacuático formado por los pecios de las naves hundidas son parte de la memoria de los pueblos y que, por tanto, deben ser protegidos de aquellos que puedan querer apropiárselos, han conseguido que los bienes procedentes de la fragata se integren en nuestro patrimonio común.

El Museo Naval y el Museo Arqueológico Nacional narran a través de esta exposición y este catálogo la historia común de este patrimonio cultural que el Estado español ha recuperado, demostrando la firmeza de sus convicciones y estableciendo un importantísimo precedente jurídico internacional.

En esta operación de Estado ambos ministerios no han estado solos y desde estas páginas agradecemos la colaboración al resto de los departamentos ministeriales e instituciones implicadas, así como a los agentes privados, que han participado en el proceso de recuperación de este importante patrimonio cultural.

Pedro Morenés Eulate
Ministro de Defensa

José Ignacio Wert Ortega
Ministro de Educación, Cultura y Deporte

El proceso de recuperación de los bienes expoliados del yacimiento subacuático de la fragata española *Nuestra Señora de las Mercedes* ha sido largo y complicado. Pero más de 200 años después de haber embarcado, el 25 de febrero de 2012, dichos bienes llegaron al fin a suelo español, en concreto, a la Secretaría de Estado de Cultura, donde se inició su análisis y valoración en una primera fase, hasta su adscripción a la colección estable del Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQUA).

Tanto la exposición que se presenta en el recién inaugurado Museo Arqueológico Nacional y en el Museo Naval, como este catálogo, sirven de testimonio del esfuerzo constante y de la coherencia institucional que las diferentes administraciones hemos mantenido en materia de tráfico ilícito de bienes culturales, y que ha supuesto la recuperación de este tesoro cultural. La cooperación y colaboración desplegadas durante este difícil proceso deben servir de inspiración para el desarrollo de una verdadera política de Estado en materia de protección de nuestro patrimonio cultural.

Desde estas páginas quiero destacar y reconocer la profesionalidad de todas aquellas personas que, desde distintos ámbitos, han estado involucradas en las diferentes etapas de este camino, desde el litigio legal hasta la puesta en valor de estos bienes culturales. Su entusiasmo y dedicación nos permiten contemplar este proceso como un verdadero hito en la historia de la protección del patrimonio cultural internacional.

Quiero agradecer en especial la labor desarrollada por los técnicos de la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales y de Archivos y Bibliotecas y de los centros de memoria que de ella dependen, como el Archivo General de Indias, el Archivo General de la Administración, el Archivo General de Simancas, así como el Museo Nacional de Arqueología Subacuática y el Museo Arqueológico Nacional. Su trabajo nos permite disfrutar y aprender a partir de los bienes que la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* trasportaba, así como a través de la documentación, las obras de arte y las piezas procedentes de sus colecciones.

El patrimonio cultural de nuestro país es la memoria de todos aquellos que en algún momento hemos formado parte de su sociedad. Por ello, su protección y estudio son fundamentales para garantizar un futuro común.

José María Lassalle Ruiz
Secretario de Estado de Cultura

La Armada Española se complace una vez más en abrir las puertas de su Museo Naval para, a través de una nueva exposición temporal, continuar cumpliendo con su obligación de difundir su formidable patrimonio de tantos siglos de existencia y, de esta forma, hacer llegar a los ciudadanos su historia y, por extensión la historia de nuestra patria, España.

En esta ocasión, se quiere mostrar al público en general un acontecimiento acaecido en 1804, hace ahora 210 años, en el que se produjo el hundimiento de la fragata *Nuestra Señora de la Mercedes*, más conocida como *La Mercedes*, que se llevó consigo a las profundidades del mar, los caudales que transportaba de la España Ultramarina, amén de la vida de la práctica totalidad de su tripulación.

Han sido esos caudales, disfrazados de "Tesoros", el motivo del expolio indigno perpetrado en 2007 por la empresa *Odyssey Marine Exploration* contra el que se inició un proceso jurídico para que se diera la razón a los derechos soberanos de España y que culminó en 2009 con el fallo favorable a nuestra postura por parte de los Tribunales de los Estados Unidos de América.

Para la opinión pública, el caso ha quedado reducido a la recuperación de un "tesoro" del que apenas se conoce su historia. Sin embargo, a través de su dilatado proceso de investigación y planeamiento se ha diseñado esta exposición en la que se contextualiza el hundimiento de *La Mercedes*, se muestra por primera vez su aspecto de acuerdo a los reglamentos en vigor en aquel entonces, se destaca su condición de "buque de guerra de la Real Armada", se subraya la importancia y la necesidad de nuestros archivos y se da a conocer la participación de la Armada en la protección del Patrimonio Subacuático.

Les deseamos a los visitantes disfruten de esta exposición y al mismo tiempo, que puedan conocer algo más de la Armada, su rica y desconocida historia y de la de nuestra Patria.

Jaime Muñoz-Delgado y Díaz del Río
Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada

A comienzos de 2012, la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* completó el último encargo que el gobierno español le había confiado en 1803, depositar en España los tributos de la Real Hacienda en el virreinato de Perú acumulados durante los siete años de guerra que enfrentaron a Francia y España contra Inglaterra. A su regreso, la fragata fue cañoneada junto a otras tres en las costas del Algarve por una flotilla británica y permaneció en el fondo oceánico más de dos siglos.

Que España es el segundo país del mundo en número de monumentos declarados Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO responde a nuestra larga y variada historia. Pero también es producto del cuidado que tradicionalmente hemos mostrado por la conservación de nuestros bienes culturales –materiales e inmateriales–, al valor que nuestros ciudadanos otorgan a su patrimonio cultural y, en consecuencia, a las leyes que nuestro país de antiguo ha aprobado para defender, salvaguardar y proteger nuestra riqueza cultural.

Acción Cultural Española (AC/E) participa en la exposición que el gobierno español organiza con motivo de la recuperación de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* y que se exhibe en las sedes del Museo Arqueológico Nacional (MAN) y del Museo Naval. Tiene por objeto mostrar la trayectoria del barco desde su origen hasta nuestros días, pasando por las circunstancias de su destrucción y su recuperación. Al hacerlo realiza un doble recorrido, por la historia de los dos últimos siglos de nuestro país y por los hitos que hacen de España una nación protectora de su legado cultural.

En el MAN, *El último viaje de la fragata Mercedes. Un tesoro cultural recuperado,* muestra el atractivo que supone el navío y su contenido, más allá del valor comercial de las catorce toneladas de monedas de oro y plata. La muestra pone a disposición del público unos restos arqueológicos que al traer al presente parte de la historia de nuestro país, ofrece una ocasión inmejorable para reforzar nuestro papel en la comunicación de los valores cultuales a las generaciones futuras, transmitiéndoles la convicción de que nuestro pasado representa un valioso patrimonio cultural compartido.

El último viaje de la fragata Mercedes. La razón frente al expolio, en el Museo Naval, refleja el peso que la protección del patrimonio subacuático tiene en nuestra cultura y la relevancia de los archivos de la Armada Española en la catalogación y determinación del valor actual de ciertos episodios de nuestra historia.

AC/E quiere resaltar la excelente coordinación entre las instituciones implicadas en esta muestra. Una colaboración liderada por los Ministerios de Defensa y de Educación, Cultura y Deporte y en la que han participado activamente todas las demás entidades involucradas, dependientes de ellos. Consecuencia de este trabajo conjunto es que el visitante puede disfrutar de un mismo hecho desde perspectivas complementarias y enriquecedoras. Hago extensible nuestro agradecimiento a las personas que han trabajado sin descanso en su ideación intelectual y en la ejecución del proyecto, así como aquellos que han hecho posible el retorno de este patrimonio a España. A todos por ese esfuerzo intenso y prolongado que, sin duda, ha merecido la pena.

Teresa Lizaranzu Perinat
Presidenta de Acción Cultural Española (AC/E)

Créditos de las exposiciones

El último viaje de la fragata Mercedes. La razón frente al expolio

El Museo Naval quiere expresar su agradecimiento a aquellas instituciones que con sus préstamos han hecho posible esta exposición.

Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán
Ayuntamiento del Egido
Biblioteca General Histórica de la Universidad de Salamanca
Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN)
Comandancia General de Infantería de Marina
Manuel Ruiz Luque
Museet for Sofart (Maritime Museum of Denmark)
Museo Provincial de Pontevedra
National Maritime Museum (Greenwich)
National Portrait Gallery (Londres)
Patrimonio Nacional
Real Academia de Bellas Artes de San Fernando
Real Academia de la Historia

El Museo Naval quiere dejar constancia de su reconocimiento a aquellas instituciones y personas que han colaborado en esta exposición.

Andrés Gutiérrez Usillos
Canal de Experiencias Hidrodinámicas de "El Pardo"
Carmen Torres López
Cristian López Gamero
David Molleda Saiz
Dirección de Aprovisionamiento y Transportes de la Armada
Elías Cordero Crespo
Enrique García Torralba
Enrique Golmayo Fernández
Estanislao Pery Paredes
Fernando Martínez García
Fernando Querol Pagán
Guillermo Díaz del Río Sánchez-Ocaña
Irene Seco Serra
Jaime Naif Calonge
Jhon Heriber Muñoz Morales
José Pérez Losa
Juan Manuel Vélez Sueiras
Luis Antonio Mancha López
Luis Sorando Muzás
Manuel Garat Caramé
Manuel González de Canales
Margarita García Moreno
María Eugenia Cabrerizo Barranco
Miguel Ángel García López
Museo Naval de Ferrol
Museo Naval de San Fernando
Pablo Bermudo Espinosa
Pablo Lewicki Carazo
Pablo Zárate Donayo
Paula Marín Alcántara
Pedro Pérez Losa
Ramón Pérez Alonso
Salvador Navarro Mendoza
Sofía Rodríguez Bernis
Subdirección General de Publicaciones y Patrimonio del Ministerio de Defensa

El último viaje de la fragata Mercedes. La razón frente al expolio

Organizan
Ministerio de Defensa
Armada Española
Museo Naval de Madrid

Patrocinan
Fundación Museo Naval
Navantia
Vilma oil
Taysa
Uti
Tecnobit
Confemetal

Asesor de dirección
Pedro Giner Lara

Comisaria
Susana García Ramírez

Equipo científico
Francisco Fernández González
Santiago Rumeu de Armas

Dirección creativa
Carlos León Amores

Diseño museográfico
Carlos Barrot

Ayudante técnico
Santiago Raffaelli

Modelistas de la fragata *Mercedes*
Francisco Fernández González. Ingeniero
Miguel Godoy Sánchez. Constructor
José Antonio Álvarez Manzanares. Ayudante
Francisco Tamayo Fernández. Aprendiz

Diseño gráfico
Vélera S.L.

Restauración
Real Fábrica de Tapices
José María Gálvez Farfán
Mercedes González Rodrigo
Miguel Godoy Sánchez

Montaje
Feltrero División Arte SLU

Gestión logística
UTI

Seguros
MAPFRE Seguros

Producción audiovisual
Nova Audiovisuales

Con el patrocinio de la Comisión Nacional Española de Cooperación con la UNESCO

Organizan

Patrocinadores

Con el patrocinio de Comisión Nacional Española de Cooperación con la UNESCO

El último viaje de la fragata Mercedes. Un tesoro cultural recuperado

El Ministerio de Educación, Cultura y Deporte quiere agradecer la colaboración a todos los departamentos ministeriales, instituciones, entidades y profesionales que han participado en la denuncia de este expolio del patrimonio cultural y en su proceso de recuperación y puesta en valor, y que ha permitido que hoy sus legítimos dueños, los ciudadanos, puedan disfrutar de este tesoro cultural que es una parte de nuestra historia común

El Museo Arqueológico Nacional y Acción Cultural Española (AC/E) quieren expresar su agradecimiento a aquellas instituciones y personas que con sus préstamos han hecho posible esta exposición.

Altadis
Álvaro de Alvear
Archivo General de Indias. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte
Archivo General de la Administración. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte
Archivo General de Simancas. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte
Archivo Histórico Nacional. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte
Archivo. Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación
Biblioteca Nacional de España
Biblioteca - Universidad CEU San Pablo
Departamento de Farmacología, Facultad de Farmacia, UCM
Diego de Alvear Álvarez de Toledo
Familia de Alvear Zubiria
Fundación Biblioteca Manuel Ruiz Luque. Montilla (Córdoba)
Fundación Lázaro Galdiano
Manuel Ruiz Luque
M.ª del Carmen Naranjo Martínez
Museo Arqueológico Nacional
Museo Casa de la Moneda
Museo de América
Museo de la Farmacia Hispana. Facultad de Farmacia, UCM
Museo Nacional de Arqueología Subacuática. ARQUA
Museo Nacional de Ciencia y Tecnología. Ministerio de Economía y Competitividad
Museo Nacional de Ciencias Naturales, CSIC
Museo Nacional del Romanticismo
Museo Naval de Madrid
National Maritime Museum, Greenwich, London
Real Jardín Botánico, CSIC
The Richard Green Gallery, London

El Museo Arqueológico Nacional y Acción Cultural Española (AC/E) quieren dejar constancia de su reconocimiento a aquellas instituciones y personas que han colaborado en esta exposición.

Alfonso Dávila Oliveda
Descendientes de Diego de Alvear
Elisa de Cabo de la Vega
José Antonio Cerezo Aranda
María Antonia Colomar Albajar
Manuel Ruiz Luque
Mariano Esteban Piñeiro
Mercedes Pulo
Miguel Ángel Puig Samper
Museo Cerralbo
Paloma Otero Morán
Paula Grañeda Miñón
Pilar Corchado Pinilla
Reyes Carrasco Garrido
Subdirección General de los Archivos Estatales. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte
Subdirección General de Museos Estatales. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte
Subdirección General de Protección del Patrimonio Histórico. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte
Teresa Engenios Martín

El último viaje de la fragata Mercedes. Un tesoro cultural recuperado

Organizan
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte
Museo Arqueológico Nacional
Acción Cultural Española (AC/E)

Comisaria
Carmen Marcos Alonso

Dirección creativa
Carlos León Amores

Coordinación técnica
Manuel Mortari Fernández (AC/E)

Diseño museográfico
Carlos Barrot

Diseño gráfico
Estudio La Merienda, diseño para campeones

Restauración de colecciones
ARQUAtec. Laboratorio de Restauración del Museo Nacional de Arqueología Subacuática, ARQUA

Departamento de Conservación. Laboratorio de Restauración del Archivo General de Indias

Departamento de Descripción y Conservación. Laboratorio de Restauración del Archivo General de Simancas

Departamento de Conservación y Restauración. Archivo Histórico Nacional

Departamento de Descripción y Conservación. Laboratorio de Restauración y Conservación del Archivo General de la Administración

IN SITU Conservación y Restauración, SL

Instituto del Patrimonio Cultural de España. IPCE

Roa Estudio

Universidad Politécnica de Cartagena

Reproducción de colecciones
GDC. Gabinete Documentación Conservación. SL

Montaje
Feltrero División Arte SLU

Transporte
InteArt SL

Seguros
Garantía del Estado
Hiscox (a través de correduría AON)

Audiovisuales e interactivos
Famori
ONIRICOM

Web del microsite
www.mecd.gob.es/fragatamercedes

Con el patrocinio de la Comisión Nacional Española de Cooperación con la UNESCO

Organizan

GOBIERNO DE ESPAÑA · MINISTERIO DE EDUCACIÓN, CULTURA Y DEPORTE

MAN MUSEO ARQUEOLÓGICO NACIONAL

AC/E ACCIÓN CULTURAL ESPAÑOLA

UNESCO Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura

Con el patrocinio de **Comisión Nacional Española de Cooperación** con la UNESCO

VISITAR PÁGINA WEB FRAGATA MERCEDES
https://www.mecd.gob.es/fragatamercedes

Índice

Los bienes arqueológicos subacuáticos como bienes culturales 17
Jesús Prieto de Pedro

España gana el caso *Nuestra Señora de las Mercedes*: un éxito jurídico, histórico y cultural 25
James A. Goold
Elisa de Cabo

El último viaje de la fragata *Mercedes*. La razón frente al expolio 35
Susana García Ramírez

El último viaje de la fragata *Mercedes*. Un tesoro cultural recuperado 53
Carmen Marcos Alonso

El último viaje de la fragata *Mercedes*: el proyecto expositivo 69
Carlos León Amores
Carlos Barrot

La Real Armada en tiempos de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* 91
José María Blanco Núñez

La "guerra absoluta" y la fragata *Mercedes* 129
Agustín Guimerá Ravina

Sociedad y política en la América española a finales del siglo XVIII 139
Luis Navarro García

España, el virreinato del Perú y la desarticulación del vínculo imperial.
Los procesos económicos de España y Perú en clave comparativa 155
Dionisio de Haro Romero

La época más feliz para Montevideo 173
Alejandro N. Bertocchi Morán

Tres armadas enfrentadas entre 1789 y 1804. Navíos y fragatas que conoció la *Mercedes* 183
Francisco Fernández González

El arsenal de La Habana en el siglo XVIII 197
Carlos Martínez Shaw
Marina Alfonso Mola

La Habana y su astillero 217
Enrique Martínez Ruiz

Los ingenieros de Marina en La Habana en tiempos de la fragata
Nuestra Señora de las Mercedes (1783-1786) 229
José María Sánchez Carrión

José Romero Fernández de Landa, primera patente de ingeniero de Marina,
y la construcción de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* 241
José María de Juan-García Aguado

El Callao y la Real Armada 253
Jorge Ortiz Sotelo

Azotes sobre un cañón, carreras de baquetas y el honor perdido:
autoridad y justicia en los buques de guerra a fines del siglo XVIII 263
Marta García Garralón

Algo sobre la construcción del modelo de la *Mercedes* en el Museo Naval de Madrid 283
Miguel Godoy Sánchez

La misión de la fragata Mercedes 289
M.ª Antonia Colomar Albájar

La voladura de la fragata Mercedes y otras cuestiones políticas y navales 305
Hermenegildo Franco

La pérdida de la fragata Mercedes 325
José Ignacio González-Aller Hierro

Las monedas de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* 337
Carmen Marcos Alonso
Paloma Otero Morán
Paula Grañeda Miñón

Los nombres del dinero. Breve historia del real de a ocho 351
Julio Torres

Cajas, cajitas, cajones y cajoncitos. Envío de muestras de moneda a la Corte para el control de calidad 363
Julio Torres

Pago a los consignatarios del *Nuestra Señora de las Mercedes*. Deuda de presas inglesas 375
Alfonso Dávila Oliveda

El tesoro vegetal de la fragata *Mercedes* y las expediciones científicas españolas ilustradas 389
Miguel Ángel Puig-Samper

Los instrumentos científicos de don Diego de Alvear 405
Mariano Esteban Piñeiro

Inmunidad de los buques de Estado y protección del patrimonio cultural subacuático 419
Margarita Mariscal de Gante y Mirón

La contribución de los Archivos Estatales a la recuperación de los bienes culturales de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* 431
Severiano Hernández Vicente
Teresa Engenios Martín

El cargamento de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*. Un desafío para la gestión del patrimonio cultural 445
Enrique Varela Agüí
Reyes Carrasco Garrido

Fuentes documentales para búsqueda de pecios. El manuscrito de Ledesma 455
José Antonio González Carrión
Carmen Torres López

La Armada y el patrimonio cultural naval 471
Teodoro de Leste

Arqueólogos y cazadores de tesoros subacuáticos 497
Xavier Nieto

Catálogo de obra expuesta Museo Naval 507

Catálogo de obra expuesta Museo Arqueológico Nacional 527

Bibliografía 557

Notas biográficas de los autores 575

Los bienes arqueológicos subacuáticos como bienes culturales

Jesús Prieto de Pedro
Ex Director General de Bellas Artes y Bienes Culturales y de Archivos y Bibliotecas

En el fondo del mar descansa una plétora de sueños de nuestra especie. Qué ingente cantidad de elementos arquitectónicos han sido engullidos por el mar (ciudades, radas, fortificaciones defensivas...), qué miríada de pecios yacen en sus fondos (nada menos que de tres millones en la historia del mundo, asegura la Unesco). Son trozos de la vida humana suspendidos en el tiempo, testimonio de nuestros sueños, aventuras y desventuras, de las relaciones sociales, políticas y comerciales entre las personas y los pueblos, pero sobre todo, densas y apasionantes cápsulas de historia y cultura que están ahí para que podamos entender cómo somos hoy al saber cómo fuimos. Además, emocionalmente, sus limos son también un depósito exuberante de ilusiones, desgracias, avatares, conflictos, desafíos, guerras, delirios expansionistas, búsqueda de rutas y nuevas tierras, y descubrimiento de mundos ignotos, de encuentros con seres amados, de tristes historias de exilio, migración y desarraigos forzados por la intolerancia, de ilusiones de progreso y de descubrimientos científicos, de quimeras, de visionarios..., todo a la vez. Y, algo que se olvida y que no deberíamos hacer, muchos de esos bienes arqueológicos submarinos son también la tumba inesperada en la que reposan los restos de aquellos seres

humanos a los que, por su desdicha, la vida no les ofreció otra posibilidad de dormir el sueño eterno de la muerte. Con palabras poéticas, lo recuerda la sentencia del juez Mark Pizzo, del juzgado de Tampa, Florida, en el asunto Odyssey: «Han pasado 200 años desde que explotó la *Mercedes*. Su lugar de reposo y el de cuantos perecieron en ella aquel fatídico día permanecieron inalterados durante siglos. Hasta hace poco. El Derecho Internacional reconoce la solemnidad de su tumba, y el interés del Estado por preservarla».

El mar es para los hombres un lugar enigmático y de impenetrables paradojas que desbordan sus sentimientos y ensoñaciones, y que a la vez ejerce una atracción fatal que les llena de miedos e inseguridades que los rebasan, por la impotencia ante su magnitud colosal y su imprevisibilidad. Entre esas paradojas que encierra, hay una de especial interés ahora para nosotros, a la que los arqueólogos submarinos han dado nombre propio: el «efecto de Pompeya». El mar es un medio con una fuerte querencia a ser cuidadoso con aquello que engulle, como si quisiera, en un síndrome de Estocolmo inverso, hacer perdonar su ferocidad. Primero arrebata trágicamente los pecios, pero después cuida de ellos, les ofrece condiciones de estabilidad ambiental, de temperatura y de luz y, a menudo, hasta los cubre amorosamente con un manto de arena que favorece unas condiciones especiales de conservación, ralentizando su degradación. Un ejemplo maravilloso lo tenemos en el extraordinario pecio de tradición fenicia del siglo VII a. C. hallado en las costas de Mazarrón (Murcia), protegido por un manto de posidonia muerta que había sellado herméticamente el barco.

Sin embargo, estas singulares criaturas de entre los seres vivientes que somos los hombres no estamos luciendo un excesivo cariño hacia esos elementos. Siempre ha habido hallazgos fortuitos y una rapiña de pequeña escala sobre los bienes más superficiales sitos en las cercanías de las costas. Pero las actuales técnicas de submarinismo y las mayores profundidades que permiten alcanzar y, sobre todo, la imparable eficiencia de las tecnologías de escaneo y detección están haciendo transparente el fondo del mar, para bien y para mal.

Para bien, porque tendremos la suerte de disfrutar de mayores posibilidades de saber acerca de nuestro pasado. Ejemplos de mérito de excavaciones arqueológicas recientes los hay; valgan, como muestra, dos casos: la recuperación arqueológica del pecio de Uluburun, con más de 3500 años de antigüedad —nada menos que de la

Fragmento de madera con una moneda adherida

Madera y moneda de plata
Pecio de la fragata *Mercedes*
Museo Nacional de Arqueología Subacuática
Cartagena, Murcia

Edad del Bronce—, que fue investigado según la mejor *lex artis* de la arqueología subacuática y se encuentra expuesto en el Museo de Arqueología Submarina de Bodrum (Turquía), en las costas del mar Egeo, y el del incomparable navío *Elizabeth and Mary,* descubierto en 1994 en Bahía Trinidad (Canadá), uno de los más bellos vestigios arqueológicos del siglo XVII recuperados hasta el momento.

Este «progreso» tecnológico, lamentablemente, también está teniendo consecuencias negativas, porque estamos asistiendo a la acción más agresiva y perniciosa acaecida en la historia humana contra nuestra herencia cultural subacuática, debido a la ceguera y la avaricia desmedida de su mal uso. Las obras en puertos, radas, ensenadas y costas, y la explotación de recursos naturales en el fondo del mar, realizadas con ignorancia y desprecio del impacto cultural, son causa de destrucción masiva del patrimonio arqueológico submarino. Pero ahora el nuevo peligro se focaliza en el buceo esquilmador, a menudo bajo demanda, que fondea hasta lugares antes inaccesibles y, de forma muy especial, en la acción de las empresas llamadas «cazatesoros», organizaciones creadas *ad hoc* para el expolio del patrimonio cultural subacuático, que se aprovechan de los nuevos artilugios extraordinarios de detección y extracción sin sujetarse a ética cultural alguna.

Nadie de bien dudaría que este peligro necesitaba ser conjurado con todos los medios posibles, comenzando por una —obviamente no la única— de las armas más importantes de que disponen las sociedades modernas democráticas para fijar los valores públicos y los límites a la acción humana depredadora sobre el patrimonio cultural: la legislación y el derecho.

Aunque se podrían invocar algunos antecedentes sobre la protección de este patrimonio, como la ordenanza de Jean Baptiste Cobert —ministro del rey Sol, Luis XIV—, el hecho cierto e incontestable es que este capítulo del patrimonio arqueológico ha sido un gran olvidado de la legislación. Valga, sin ir más lejos, el ejemplo de nuestra Ley estatal de Patrimonio Histórico Español de 1985, sin duda una ley moderna y ambiciosamente proteccionista, pero que hace una mención escueta de los bienes subacuáticos en el artículo 40, incluyendo dentro del concepto general de bienes arqueológicos «aquellos que se encuentren en el mar territorial o en la plataforma continental», pero sin precisión alguna específica sobre la problemática de su protección, más allá de las previstas para los bienes arqueológicos en general. Aunque en honor a la verdad, ello no ha sido óbice para que en 2007 fuera aprobado un ambicioso Plan Nacional de Protección del Patrimonio Subacuático Español.

Desde una sensibilidad proteccionista, es evidente que un asunto como este demandaba una regulación más enérgica y desde una mirada más allá de lo nacional. Es aquí donde se sitúa la Convención de la Unesco del año 2001 sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático. Hasta ese momento, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Montego Bay, 1982), destinada fundamentalmente a los barcos en superficie, había ofrecido una regulación de compromiso mínimo, y muy parca e insuficiente, sobre este patrimonio subacuático, que no ocupa en ella más que dos artículos en un texto que supera los trescientos. Era urgente, por ello, dar un paso de mayor zancada.

La Convención de 2001 ha sido un texto de gestación muy difícil y al que le está costando abrirse camino. Por lo pronto, a pesar de haber requerido un número escaso de ratificaciones o adhesiones para entrar en vigor —únicamente veinte Estados Parte—, su aplicación efectiva hubo de esperar hasta el año 2009. Pero, al fin, ya lo está y España es parte del primer racimo de Estados que la han ratificado, pues lo hizo muy tempranamente, en el año 2005. Es verdad que el camino que queda por andar para que se erija en texto de aceptación universal se anuncia luengo. Pero lo cierto es que pausadamente se van incorporando nuevos Estados a la Convención. Y hay otros Estados que, aun sin llegar a adherirse o ratificarla, declaran su voluntad de usar las normas del

Anexo que la acompaña (documento muy importante, por los principios y reglas que contiene), con lo que van acompasando sus actuaciones y su legislación interna a los postulados de la Convención.

Lo decisivo es que la Convención es hoy el texto que afronta más directamente la codificación de un marco de reglas y principios específicos para la protección del patrimonio cultural subacuático. No es este el lugar de adentrarnos en una explicación en pormenor de su contenido —por otra parte, un texto de alta complejidad técnica e interpretativa—, pero vendrán bien unas pinceladas sobre él.

Por obvio que parezca, lo primero que luce en la Convención es que otorga un lugar propio y un valor singular, en el ámbito del derecho internacional, al concepto de patrimonio cultural subacuático. Y la consecuencia de izarlo a ese podio es que pasa a ser objeto de una especial protección jurídica. ¿Cuáles son los bienes que adquieren esa consideración? Según reza el artículo 1.º: «Por patrimonio cultural subacuático se entiende todos los rastros de existencia humana que tengan carácter cultural, histórico o arqueológico, que hayan estado bajo el agua, parcial o totalmente, de forma periódica o continua, por lo menos durante 100 años...».

Un detalle de no menos interés de esa definición es que es una Convención de patrimonio «subacuático», no «marítimo», es decir que incluye los bienes situados, además de en el fondo del mar, en ríos, lagos, pozos, cenotes, etc.

El factor tiempo —no el de la antigüedad del bien, sino el de su permanencia sumergido al menos cien años— es clave en la delimitación de los bienes protegidos, aunque es cierto que la Unesco promueve una interpretación generosa y flexible de este requisito.

Sin embargo, aunque superen ese plazo de cien años, la Convención excluye, por distintas razones, algunos bienes como los cables y tuberías tendidos en el fondo del mar así como instalaciones todavía en uso. Sin negar el sentido funcional y hasta comprensible de estas exclusiones, no dejan de suscitar algunas dudas, sobre todo las primeras. Nos viene ahora a la memoria el fascinante relato que Stefan Zweig incluye en las miniaturas históricas *Momentos estelares de la historia de la humanidad* relativo a los avatares que llevaron al visionario Cirus W. Field a unir por primera vez, en 1858, Terranova con Irlanda mediante un cable submarino telegráfico. Desconocemos qué vestigios puedan sobrevivir de aquella aventura, pero ¿los que pueda haber no serían un indiscutible bien cultural?

Dicho en román paladino, esos rastros de existencia humana bajo el agua durante más de cien años comprendidos en el concepto dejan de ser, en consecuencia, solo construcciones, columnas, baluartes y fortificaciones defensivas, barcos, velas, mástiles, cañones y culebrinas, anclas, vestimentas, arcones, utensilios de ajuar, ánforas, instrumentos de marear y de navegación, elementos artísticos, objetos de oro, plata o bronce... para revestirse de un plus, de la aureola de «bienes culturales», porque son vestigios que hablan de nosotros, valiosas trazas de nuestros genes culturales. Y, como bienes culturales, los valores de que son portadores nos pertenecen a todos, son bienes comunes que han pasado a ser un patrimonio de la humanidad entera. Este es, sin duda, otro de los grandes pilares de la Convención, que formula palmariamente el artículo 2.3: «Los Estados Partes preservarán el patrimonio cultural subacuático en beneficio de la humanidad...».

Otro pilar de la Convención está en el principio de preferente conservación *in situ*. En consonancia con el postulado del referido «efecto de Pompeya», la Convención, desde una indubitada vocación conservacionista, se adhiere a la fórmula que, por el momento, asegura su mejor perdurabilidad. Queda clara, pues, la radical violación de este principio que es la aplicación de medidas de una agresividad descomunal como son las explosiones controladas, torbellinos provocados, y aspiradores y grandes bombas de succión de que se valen las

Imagen superior:

Prospección arqueológica mediante buceadores. Archivo ARQUA, 2008

Imagen central:

Limpieza del barco Mazarrón 2. Archivo ARQUA, 2008

Imagen inferior:

Excavación del ancla de madera del barco Mazarrón 2. Archivo ARQUA, 2008

empresas expoliadoras del patrimonio subacuático, por cuanto destruyen y rompen para siempre, tomando a préstamo la terminología archivística, la unidad de archivo que es en sí el bien sumergido. Un pecio hundido en los fondos del mar es, no se dude, un documento integral que únicamente podría ser tratado a partir de la técnica de documentación e investigación arqueológica.

Este principio no impide que, por diversas razones científicas —la excepcional trascendencia histórica del bien o la existencia de condiciones ambientales negativas para su conservación—, algunos bienes puedan ser retornados a tierra hasta de forma completa. Este es entre otros, el caso del *Vrouw Maria*, un barco hundido en 1771 que transportaba una valiosa colección de obras de arte de la emperatriz Catalina la Grande, recuperado por el interés histórico que representaba para varios países europeos. La Convención no deja, sin embargo, de conjugar este principio con el de accesibilidad, incluso *in situ*, lo que indudablemente plantea retos tecnológicos de envergadura, a buen seguro cada vez más vencibles dado el vertiginoso avance del progreso científico y técnico.

No menos trascendental es el principio de no explotación comercial del patrimonio subacuático consagrado por el artículo 2.7 de la Convención. Este principio viene a ser, en cierta medida, el correlato, en el ámbito subacuático, del principio —presente actualmente en la mayoría de las leyes estatales y nacionales— de considerar como dominio público los bienes arqueológicos terrestres, lo que supone, según la vieja clasificación de las cosas que hacía el derecho romano, que son bienes *extra comercium*.

Aquí topamos con un escollo de falsas ideas muy arraigadas en la gente que, afortunadamente, se encuentran en retroceso. En el imaginario social persisten aún graves errores que violentan frontalmente este principio y que es urgente disipar. Uno es el aura aventurera, y hasta romántica, con la que se ve el descubrir «tesoros» en el fondo del mar. Otra es la eficacia tecnológica con la que se pretenden legitimar las empresas cazatesoros. Las cosas llegan al punto de que algunos Estados ponderen los beneficios de la intervención de estas empresas mediante acuerdos de asociación por los que, a cambio de su actuación de búsqueda, estas puedan retener como premio una parte de lo recuperado. Que empresas u organizaciones de servicios puedan, instrumentalmente, prestar asistencia técnica en el marco de proyectos de investigación y documentación arqueológica subacuática, ajustados estricta y rigurosamente a las obligaciones y principios de la Convención, puede ser beneficioso para la protección de este patrimonio. Pero, retornemos, una vez más, al ejemplo del patrimonio arqueológico terrestre: ¿qué juicio nos merecería que una empresa

Roldana

Pecio de la fragata *Mercedes*
Museo Nacional de Arqueología Subacuática
Cartagena, Murcia

privada recibiera como premio a sus trabajos de recuperación de un yacimiento arqueológico, incluso guiada por estrictas pautas científicas, una parte de los objetos o de las edificaciones descubiertas? ¿Es que hay alguna diferencia de esencia, en tanto bienes culturales, entre los bienes arqueológicos terrestres y los subacuáticos? La respuesta es ninguna, pero, desgraciadamente, como venimos insistiendo, los bienes arqueológicos subacuáticos padecen un lamentable retraso en su percepción social como bienes culturales. Es ahí donde la tarea educativa y sensibilizadora de los poderes públicos y de los organismos internacionales como la Unesco, como entes civilizatorios que son, resulta fundamental para erradicar estas falsas ideas y conseguir su aborrecimiento por los ciudadanos. Ser bienes al servicio de la humanidad no se cumple solo con garantizar su condición de bienes culturales, su conservación y puesta a disposición de los ciudadanos. Es necesario algo más, esencial: que se produzca, como luminosamente gustan decir en los países latinoamericanos, la «apropiación social» de su significado simbólico, que no es sino hacer suya la apreciación —el «enriquecimiento», dice, de otra forma también muy lúcida, el artículo 46 de la Constitución Española— de su valor cultural. Y el impulso educativo y sensibilizador son una palanca fundamental para que se produzca esa apropiación social.

Pero los Estados pueden ser mucho más eficientes si cuentan con la colaboración de otros Estados y de todos los actores y sujetos sociales comprometidos en la protección de este patrimonio. De ahí que otro principio de la Convención sea el de cooperación internacional entre los Estados, que no es sino el corolario del principio de patrimonio común de la humanidad, al que subyace la idea de que los bienes culturales subacuáticos forman imperiosamente parte de un gran sistema de solidaridad nacional e internacional.

El caso de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes,* y la porfiada y exitosa contienda que España ha seguido ante los tribunales norteamericanos hasta conseguir la recuperación de los bienes culturales ilegítimamente expoliados por la cazatesoros Odyssey, quedará, a buen seguro, como el paradigma de una buena práctica jurídica y como un extraordinario hito jurisdiccional en la conservación del patrimonio cultural subacuático. Si bien las sentencias dictadas por los jueces

norteamericanos en los años 2007 y 2009 no aplican —por diferentes motivos en los que ahora no viene al caso entrar— la Convención de la Unesco del 2001, son en buena medida portadoras de su espíritu más profundo y de sus principios básicos. Y lo son desde muchos puntos de vista.

Suponen, en primer lugar, la recuperación de unos bienes ilegítimamente expoliados, lo que no deja de ser, en sí mismo, un hecho de consecuencias capitales. Unos bienes que estaban condenados penosa e irremediablemente a diseminarse como fatuos trofeos en numerosas manos privadas, al haber sido recuperados por el Estado español retornan, por efecto de dichas decisiones judiciales, al que debe ser su destino propio, ser bienes culturales al servicio de los ciudadanos. Y la misión ahora de los poderes públicos españoles es no tomarlos como bienes *pro domo sua* sino saberlos comisionar al servicio de la humanidad, como exige la Convención de la Unesco. La inesperada agresión bélica que los arrastró fatídicamente al fondo del mar en el año 1804, cuando la flotilla vislumbraba ya la costa española, convierte hoy aquellos restos en una de esas cápsulas de historia y cultura que hablan de numerosos cosas y hechos de entonces, incluso a pesar del quebranto irreparable de información histórica que ya se ha producido por el estrago con el que se llevó a cabo su extracción. Eran, aquellos inicios del siglo XIX, años cruciales de nuestra historia contemporánea, en los que se estaba fraguando una nueva geoestrategia en la política europea y en los que se estaba incubando el luego tantas veces *interruptus* régimen liberal constitucional, que en España se estrenaría solo ocho años después, en 1812. Y son años que preludian cambios cruciales en las relaciones entre España y Latinoamérica, años de gestación de las insurgencias previas a la independencia de los países latinoamericanos que abrirán un nuevo tiempo en las relaciones entre ambas orillas del océano Atlántico. Y ese pecio esquilmado estaba lleno no solo de monedas, sino de una inmensidad de objetos y de información fundamentales para profundizar en ese trozo importante de la historia humana.

Pero no es ahora caso, sirviéndonos de la facundia de Cervantes en el *Quijote,* de «inflar perros», de envanecerse con el éxito jurisdiccional logrado, sino de asumir que la titularidad de los bienes culturales que los tribunales han atribuido a España no sea, como decíamos, una titularidad *pro domo sua*, sino comprenderla como una encomienda fiduciaria para disponerlos al servicio de la humanidad. Ese es el reto y la gran responsabilidad que ahora nos incumbe a todos: ayudar a comprendernos mejor y establecer, a partir de ellos, un motivo de comunicación y diálogo cultural; de forma muy especial, entre los lugares de España que tuvieron que ver con ese desgraciado episodio, así como con aquellos países iberoamericanos también relacionados con él —de los que tantas cosas habla la *Nuestra Señora de las Mercedes*—, que son parte de *nuestro* nosotros y de los que también somos parte de *sus* nosotros, países a ambos lados de un mar que, por ello, no nos separa sino que nos une, lo que exigirá articular proyectos compartidos.

Es, además, el momento de hacer un reconocimiento sincero y generoso a todos aquellos equipos de las diferentes administraciones que en los últimos años, desde un ejercicio coral y una mirada de altura de Estado, han ido dándose el relevo con lealtad para que esta noble causa llegara exitosamente a su fin. A ellos, todo nuestro agradecimiento. Y es el momento de hacer un canto a la aportación entusiasta —cada uno desde su mejor *lex artis*— de los profesionales, arqueólogos, conservadores, archiveros, bibliotecarios, historiadores e investigadores, juristas, jueces, fuerzas de seguridad y servicios de defensa, gestores públicos y profesionales de la información... que, en una armonía poco frecuente en estos tiempos de ensimismamiento técnico, y de ese *especialismo* ciego y autosuficiente que criticaba Ortega, han sumado, ilusionada y generosamente, al común sus valiosas perspectivas y conocimientos en pro de una polifonía profesional que hace posible una nueva y moderna canción del pirata, que proponemos cantar así: el fondo del mar guarda nuestros sueños, cuidemos nuestros sueños porque son de todos.

España gana el caso Nuestra Señora de las Mercedes: un éxito jurídico, histórico y cultural

James A. Goold. Bufete de abogados Covington&Buding LLP
Elisa de Cabo. Subdirectora General de Protección de Patrimonio Histórico

La exposición pública de los objetos y la historia de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* marca un hito en el Plan Nacional de Protección de Patrimonio Cultural Subacuático de la Secretaría de Estado de Cultura del Gobierno de España, ya que, tras cinco años de litigio en los Estados Unidos, se ha conseguido el retorno de los objetos expoliados por la empresa de cazatesoros Odyssey. La finalización de los trabajos de restauración y la inauguración de la exposición es el final feliz de la batalla jurídica llevada a cabo para recuperar todo lo que se había sustraído del lugar del hundimiento del *Nuestra Señora de las Mercedes*, que se encontraba a más de mil metros de profundidad al sur del cabo de Santa María, en Portugal. La inauguración de la exposición y la publicación de este libro nos brindan la oportunidad de contar esta breve historia de la «batalla» del siglo XXI del *Nuestra Señora de las Mercedes*, batalla que no se ha librado en el mar sino ante los tribunales de los Estados Unidos, después de que la empresa de cazatesoros norteamericana Odyssey sustrajera ilegalmente las monedas de la tumba del *Nuestra Señora de las Mercedes* y las llevara de forma encubierta a los Estados Unidos. Es en ese momento cuando España se ve obligada a acudir a los tribunales de Estados Unidos para exigir su devolución.

Sin embargo, la estrategia para proteger el patrimonio cultural subacuático español de los cazatesoros afincados en los Estados Unidos y la colaboración de los autores de este artículo comenzó mucho antes del litigio del *Nuestra Señora de las Mercedes.* En 1997 el Estado español, a través del Ministerio de Cultura, tomó la decisión de presentar una demanda ante los tribunales de Estados Unidos para proteger a los pecios españoles del saqueo a manos de cazatesoros. La decisión fue histórica y valiente a la vez: hasta ese momento, ningún país había recurrido ante los tribunales de otro país para impedir y defenderse del expolio de sus buques hundidos.

La iniciativa fue exitosa, ya que los tribunales de Estados Unidos señalaron que las dos fragatas de la Armada española, *La Galga* (hundida en 1750 en un huracán frente a la costa de Carolina del Norte) y el *Juno* (que se hundió sin supervivientes en 1802, en una tormenta en el mar frente a la costa del mismo estado) eran patrimonio de España. En la sentencia, el Tribunal de Apelaciones argumentó que España sigue siendo el propietario de sus barcos hundidos y, por tanto, tiene el derecho de protegerlos de saqueos o de cualquier otra actividad no autorizada. Asimismo, el tribunal afirmó que hay una obligación jurídica internacional para «proteger los lugares sagrados de otras naciones» que se aplica tanto a naufragios como a lugares sagrados o históricos en tierra firme. La descripción del *Juno* como un «lugar sagrado» fue particularmente acertada. Esta fragata de guerra de la Armada española viajaba rumbo a España y transportaba a un batallón de soldados españoles, que regresaban después de diez años de servicio en las Américas, cuando se hundió, sin que hubiese supervivientes, durante una tormenta. No se podía permitir que los cazatesoros saquearan una tumba marina como esta con el fin de vender los objetos históricos a coleccionistas.

De los aproximadamente cien objetos que habían sido extraídos por los cazatesoros de los sitios de naufragio del *Juno* y *La Galga* todos fueron devueltos por orden de los tribunales de Estados Unidos. Posteriormente se prestaron para su exposición pública en Estados Unidos, en reconocimiento de la cooperación del Gobierno de ese país con España.

La prensa de todo el mundo informó sobre el caso del *Juno* y *La Galga* en el momento del fallo del tribunal americano en 2001. El mensaje fue inequívoco y claro: España estaba dispuesta a emprender medidas legales, y no solo ante sus propios tribunales, sino también a nivel internacional, siempre que fuera necesario proteger su historia y patrimonio cultural. La decisión en el caso del *Juno* y *La Galga* fue ampliamente considerada como un auténtico precedente jurídico internacional. En ese momento se creyó que la decisión tomada por el Ministerio de Cultura sería respetada y que el expolio de buques españoles hundidos cesaría. Pero no fue así. Unos pocos años después descubrimos que el caso del *Juno* y *La Galga* solo había sido un anticipo de la batalla por el *Nuestra Señora de las Mercedes.*

El 18 de mayo de 2007 los periódicos y las televisiones de todo el mundo publicaron las fotografías de la descarga de seiscientos cubos con más de 17 toneladas de monedas de plata de un Boeing 757 en la ciudad de Tampa (Florida), fletado por una compañía de cazatesoros estadounidense llamada Odyssey Marine Exploration. Odyssey proclamó que había rescatado la «mayor colección de monedas jamás encontrada» de un sitio secreto en el mar en algún lugar del océano Atlántico; no reveló detalles del naufragio, ni la nacionalidad ni la identidad de la nave de la que se habían sustraído las monedas y otros objetos. Se limitó a afirmar que el sitio estaba «más allá de la jurisdicción legal de ningún país» y puso el nombre de *Black Swan* (Cisne negro) a su hallazgo. Odyssey era consciente de que España llevaría el caso ante los tribunales para proteger sus buques hundidos, tal y como había hecho con el *Juno* y *La Galga*, y por eso insistió en que no se podía determinar ni la nacionalidad ni la identidad del *Black Swan*; incluso llegó a afirmar que las 600.000 monedas y otros objetos que había extraído del lugar misterioso podrían haber sido «arrojados por la borda» y «abandonados» por algún buque desconocido.

La versión de los hechos contada por Odyssey era difícil de creer, y las comunicaciones entre la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales en Madrid y el señor Goold, en Washington, comenzaron de inmediato para explorar las opciones legales que España tenía de conocer la verdadera historia, ya que se sospechaba que el *Black Swan* era, en realidad, un barco español. Odyssey Marine Exploration ya tenía una mala reputación como empresa cazatesoros. De hecho, en noviembre de 2006, la Subdirección General de Protección de Patrimonio Histórico les había comunicado la prohibición de toda actividad de explotación comercial del patrimonio cultural subacuático, y por tanto de pecios españoles, de acuerdo con la legislación de patrimonio y la Convención para la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático de la Unesco ratificada por España.

Por tanto se sospechaba que esta empresa, sabiendo que no podía realizar operaciones lícitas en buques españoles, había llevado a cabo una operación clandestina desde fuera del territorio español, llevándose rápidamente y en secreto el cargamento sustraído con la esperanza de que las autoridades y los tribunales estadounidenses la protegerían de la legislación española. Una búsqueda en los archivos de los tribunales de Estados Unidos confirmó rápidamente estas sospechas. Dichos archivos indicaron que en abril de 2007, un mes antes de la llegada del tesoro a Estados Unidos, Odyssey ya había iniciado un proceso judicial ante el Tribunal Federal de Tampa (Florida) solicitando la propiedad de un pecio no identificado que había localizado en el océano Atlántico «a unas 100 millas al oeste de Gibraltar». Esta pista proporcionaba un punto de partida importante para la investigación, ya que indicaba que Odyssey había utilizado Gibraltar como base para saquear de forma clandestina un barco español que se había hundido a su regreso a Cádiz. Pero no era lo mismo sospechar que el *Black Swan* era un barco español que demostrarlo en un tribunal.

La primera iniciativa judicial fue notificar al tribunal de Estados Unidos en Tampa que el Estado español, a través del Ministerio de Cultura, presentaba una demanda basada en la sospecha de que Odyssey había expoliado un barco español. También fue necesario recabar pruebas de que el *Black Swan* era en realidad un pecio español. Para ello hubo que acudir a fuentes de documentación en España y en el extranjero e iniciar los trámites diplomáticos pertinentes. También se solicitó al tribunal que concediera a un equipo español de especialistas acceso a las monedas, fotografías y cintas de vídeo que Odyssey había grabado durante su operación clandestina.

El Ministerio de Cultura reaccionó de inmediato creando un grupo de trabajo integrado por representantes del citado ministerio (hoy Secretaría de Estado de Cultura), el Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación, el Ministerio de Defensa, la Guardia Civil, el Ministerio de Justicia y otros, para recabar información de todas las fuentes posibles en España y para coordinar esfuerzos a través de las vías internacionales de cooperación en los asuntos judiciales. Otra de las prioridades en España fue buscar en el Archivo de Indias y en los Archivos de la Marina información sobre los navíos que habían naufragado «a unas 100 millas al oeste de Gibraltar». La investigación se llevó a cabo con mucha celeridad gracias a la inestimable ayuda de la Subdirección General de Archivos, del Centro de Arqueología Subacuática de la Junta de Andalucía, del Museo Naval y de la Real Academia de la Historia.

Un mes después de la llegada de los objetos del *Black Swan* a los Estados Unidos, y del inicio de la investigación, las pruebas indicaron que se trataba de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes.* Las informaciones de la Guardia Civil, procedentes del seguimiento por satélite y de otras fuentes confidenciales, confirmaron que Odyssey había utilizado Gibraltar como base de operaciones y que había realizado operaciones clandestinas en una zona situada al sur del cabo de Santa María, en Portugal. Según los informes de los Archivos, el 4 de octubre de 1804 fue el lugar de la batalla del cabo de Santa María, en la que la fragata de guerra *Nuestra*

Registro y embalaje de los bienes culturales procedentes de la fragata *Mercedes* para su traslado desde Florida (EE.UU.) a España, 23 de febrero de 2012.
© Ministerio de Educación, Cultura y Deporte

Técnicos del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, durante el proceso de control de los materiales arqueológicos en la Secretaría de Estado de Cultura, realizado en el mes de abril de 2012.
© Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.

Recuento individualizado de las monedas en la Secretaría de Estado de Cultura durante el mes de abril de 2012.
© Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.

Fragmento textil con dos monedas de plata de ocho reales adheridas a los restos de una de las sacas o bolsas en las que la *Mercedes* transportaba los caudales.
© Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.

Control y recuento individualizado de las monedas para su traslado desde Estados Unidos a España, 21 de febrero de 2012.
© Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.

Bloque concrecionado de monedas procedentes de la *Mercedes* que conserva la forma del contenedor en el que se depositaron para su embarque en el Callao en marzo de 1804.
© Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.

Señora de las Mercedes sufrió el ataque de una flota de la Marina británica, explotó y se hundió, con la trágica pérdida de más de 240 miembros de su tripulación. Los archivos históricos también revelaron que el *Nuestra Señora de las Mercedes* estaba navegando rumbo a Cádiz desde el Callao y Montevideo, y que transportaba más de 978.000 pesos fuertes en monedas de plata, además de lingotes de cobre y estaño pertenecientes a la Casa Real, dos cañones de bronce en desuso y otros materiales estratégicos, en un momento en que España buscaba urgentemente recursos en previsión de una posible guerra. No se podía permitir que la fragata y sus objetos se convirtieran en objeto de venta.

La respuesta de Odyssey a la demanda interpuesta por España ante el tribunal de Tampa fue tal que el propio tribunal la calificó como «de mala fe y engañosa». Pero el hecho de que Odyssey hubiera presentado una demanda tan infundada dejaba muy claro que iba a ser una larga y dura batalla ante los tribunales.

Desde mayo de 2007 se continuó durante un año reuniendo pruebas de que las monedas y otros objetos extraídos procedían del *Nuestra Señora de las Mercedes.* En este sentido fue clave la decisión judicial de febrero de 2008 en la que el tribunal de Tampa obligó a Odyssey a proporcionar un inventario exacto de los objetos que había extraído del pecio. El tribunal también ordenó que el equipo jurídico español pudiera acceder a las fotografías y cintas de vídeo del «sitio» y permitir a los especialistas españoles inspeccionar las monedas que se encontraban en un lugar secreto en Sarasota (Florida). Esta inspección permitió a los expertos del Museo Nacional de Arqueología Subacuática y del Museo Arqueológico Nacional confirmar que las monedas procedían de un buque español que navegaba desde las Américas con monedas acuñadas en territorio español y que se hundió en 1804, la fecha más reciente encontrada en ellas: es decir existían pruebas muy convincentes de que el *Black Swan* era la fragata española *Nuestra Señora de las Mercedes.*

Seguidamente se recopilaron y analizaron las pruebas adicionales hasta eliminar cualquier duda de que se trataba del buque español. Los siguientes aspectos fueron algunos de los más destacados:

- Las coordenadas GPS exactas del sitio donde Odyssey extrajo los objetos del fondo del mar coincidían con los informes históricos de la localización de la batalla del cabo de Santa María;
- los cañones que se veían en el fondo marino en las fotografías y los vídeos tomados por Odyssey coincidían con los cañones de la Armada española que llevaba el *Nuestra Señora de las Mercedes*;
- los orígenes y las fechas de las monedas coincidían con el viaje final en 1804 de esta fragata desde Lima y Montevideo a España;
- entre los otros objetos que Odyssey había extraído del lugar y que también estaban esparcidos en el fondo marino se encontraban cientos de lingotes de cobre y estaño incluidos en el registro de carga del *Nuestra Señora de las Mercedes;*
- en las fotografías de Odyssey y las cintas de vídeo se podían distinguir «dos cañones inconfundibles de bronce», cañones obsoletos del siglo XVII conocidos como «culebrinas». Estos cañones figuraban específicamente en el registro de carga de la fragata y se llevaban a España con el fin de fundir el bronce para su posterior reutilización.

El 8 de mayo de 2008 el Ministerio de Cultura celebró una rueda de prensa en su sede de la plaza del Rey, en Madrid, para informar al público de la «resolución del misterio». Las pruebas eran irrefutables, y se podía afirmar con toda certeza que el *Black Swan* era en realidad la fragata española *Nuestra Señora de las Mercedes.*

Cajita de oro para rapé

Siglo XVIII
Pecio de la fragata *Mercedes*
Museo Nacional de Arqueología Subacuática. Cartagena, Murcia

Tomar rapé, esto es, aspirar una pizca de tabaco en polvo, formó parte de las costumbres y modas en ambientes cortesanos del siglo XVIII y principios del XIX, en los que su uso era considerado una muestra de distinción. Para contener el preciado producto se realizaban pequeñas cajas que llegaban a ser auténticas joyas, como es el caso de las tres aparecidas entre los restos de la *Mercedes*, de oro y provistas de una fina y delicada decoración. Este tipo de piezas, por su elevado valor, a menudo se utilizaban como regalos de prestigio o diplomáticos.

Paralelamente, se doblaron los esfuerzos ante los tribunales de Estados Unidos, se invocó el principio de inmunidad soberana y se presentó un amplio dossier de pruebas respecto a la identidad y la historia del buque, así como una demanda formal pidiendo que todo lo que se había extraído del *Nuestra Señora de las Mercedes* se devolviera a España. Así, además de las pruebas anteriormente mencionadas, se adjuntaron los documentos históricos que demostraban los servicios que la fragata había prestado a España y de su fatídico viaje final, así como los análisis de las pruebas realizadas por arqueólogos, historiadores, numismáticos y demás especialistas del Museo Arqueológico Nacional, del Museo Naval y Archivos de la Armada, de la Real Academia de la Historia y de otras instituciones y organismos.

Toda esta contundente y prolija información también sensibilizó al tribunal norteamericano sobre la importancia que tiene esta fragata para España y el papel fundamental que la trágica pérdida del *Nuestra Señora de las Mercedes* había jugado en su historia. En este sentido la documentación aportaba en detalle las consecuencias del ataque británico al buque español en un momento de paz, lo cual puso fin a las esperanzas de España de permanecer al margen de la guerra napoleónica anglo-francesa, desencadenándose una década de conflicto que incluye la batalla de Trafalgar, que transformó profundamente la historia de España y la del mundo entero. Las agencias gubernamentales estadounidenses coincidieron en que el saqueo del lugar de hundimiento de un buque de guerra español era inaceptable desde el punto de vista del derecho internacional y, por tanto, el Gobierno de Estados Unidos hizo llegar al tribunal su apoyo a la posición de España en el caso.

Con la identificación formal del *Nuestra Señora de las Mercedes* como objeto de expolio, el caso judicial adquirió una dimensión nueva. Así, veinticuatro personas se adhirieron a la demanda de Odyssey alegando que eran descendientes de ciudadanos españoles que habían enviado las monedas en el buque desde el puerto del Callao, por lo que se habían convertido en propietarios de las mismas.

Felizmente para España, el 22 de diciembre de 2009 el tribunal federal de Estados Unidos en Tampa (Florida) emitió su fallo, de treinta y nueve páginas, en el que concluía que España había presentado pruebas «contundentes» y «ciertas» de que el buque

Nuestra Señora de las Mercedes es español. Así, afirma que «la verdad indiscutible de este caso es que el *Nuestra Señora de las Mercedes* era una fragata de la Armada española y que sus restos materiales, su carga y los restos humanos son patrimonio de España». El tribunal señaló que Odyssey había «perturbado irreparablemente el lugar de descanso del *Nuestra Señora de las Mercedes* y los que perecieron con ella ese fatídico día» y determinó que todos los objetos sustraídos tenían que devolverse al Gobierno español.

La decisión del 22 de diciembre de 2009 marca un hito dentro del proceso, ya que da la razón a España en todos los aspectos del litigio y rechaza los argumentos de Odyssey y los de las personas que alegaban tener derechos sobre las monedas de la fragata. El tribunal también rechazó las alegaciones de Perú, señalando que el *Nuestra Señora de las Mercedes* era una fragata de la Armada española y que Perú no llegó a ser un Estado soberano independiente hasta años después de que la *Mercedes* zarpara de lo que fue territorio español en 1804.

La decisión de diciembre de 2009 fue una victoria total y absoluta para España, aunque todas las partes que habían perdido tenían derecho a recurrir ante los tribunales superiores. Así, durante los dos años siguientes, Odyssey y las demás personas que se adhirieron a su demanda trataron de retrasar y revocar la decisión de Tampa a través de múltiples y reiterados recursos, primero ante al Tribunal de Apelaciones y luego ante el Tribunal Supremo de los Estados Unidos. El pronunciamiento del Tribunal de Apelaciones de Atlanta de 21 de septiembre de 2011 fue decisivo, al señalar por unanimidad que la decisión del tribunal de Tampa a favor de España era la correcta.

La decisión de este tribunal insistió en que los derechos de España para proteger el *Nuestra Señora de las Mercedes* de actividades no autorizadas eran los mismos que los de Estados Unidos con respecto a sus propios buques: «Los Estados Unidos deben conceder al navío *Nuestra Señora de las Mercedes*, como buque de guerra naufragado del Estado español, la misma protección que le daría a un buque militar naufragado de los Estados Unidos».

Tras la victoria de España ante el Tribunal de Apelaciones, Odyssey y las personas que se adhirieron a la demanda instaron de nuevo al mismo a que reconsiderara su decisión y, al ser desestimada, solicitaron la intervención del Tribunal Supremo estadounidense. Pero todas estas tácticas desesperadas fracasaron. Finalmente, el tribunal de Tampa estableció una fecha límite, el 24 de febrero de 2012, para el retorno a España de todos los objetos.

En muchos sentidos, la semana del 17 al 24 de febrero de 2012 fue de los momentos más intensos y emotivos de todo el proceso. De acuerdo con la fecha límite establecida, el equipo español tuvo que movilizarse de inmediato. El martes 21 de febrero un equipo integrado por profesionales y conservadoras del Museo Arqueológico Nacional, del Museo Nacional de Arqueología Subacuática, junto con los autores de este artículo y el apoyo de la Embajada de España en Washington, llegaron al almacén de Sarasota (Florida) en el que se habían guardado los objetos, para llevar a cabo el inventario y el embalaje de las piezas. Durante los tres días siguientes el equipo procesó y registró más de 500.000 monedas, lingotes de cobre y otros objetos para preparar su envío a España. En la mañana del viernes 24 de febrero, dos aviones Hércules de la Fuerza Aérea Española esperaban en la base aérea de MacDill, en Tampa, para recibir los objetos y llevarlos de vuelta a España. Al mediodía del sábado 25 de febrero de 2012, los aviones aterrizaron en la base aérea de Torrejón, dando comienzo al proceso de inventariado y restauración de las más de 500.000 monedas y objetos.

Sin embargo, la historia no termina con el retorno de la carga desde Florida. Durante el litigio, el equipo español encontró pruebas que indicaban que Odyssey no había proporcionado un inventario completo de los artículos

extraídos del *Nuestra Señora de las Mercedes,* a pesar de haber declarado bajo juramento que la lista era la definitiva. Había claros indicios de que varios cientos de monedas y unos 60 objetos adicionales se habían escondido en un almacén de Gibraltar. Odyssey no había cumplido las órdenes del tribunal de devolver todos los objetos en la fecha límite del 24 de febrero 2012. Debido a que estos objetos se encontraban en Gibraltar, fue necesario desde un punto de vista jurídico demostrar que los principios que España había alegado ante los tribunales de Estados Unidos también debían ser reconocidos por el ordenamiento jurídico británico. España inició la reclamación con la ayuda del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación y, una vez más, unas alegaciones legales detalladas demostraron que el *Nuestra Señora de las Mercedes* y toda su carga eran bienes de España y debían ser entregados.

Los objetos de Gibraltar fueron liberados en dos lotes: el primero, el 7 de junio de 2012, y el segundo y último, que consistía en unas 300 monedas y otros objetos, fue entregado el 19 de julio de 2013. A las tres de la tarde del 19 de julio de 2013, cuando el último lote de objetos cruzó la frontera y llegó a La Línea de la Concepción, se pudo afirmar, sin la más mínima duda, que la segunda batalla del *Nuestra Señora de las Mercedes* se había ganado. Aunque los objetos recuperados de Gibraltar eran mucho menos numerosos que las monedas y objetos de Florida, incluían artículos muy significativos y notables, como monedas que reflejaban los daños producidos por la explosión sufrida por la fragata y que eran, por tanto, una prueba evidente de la identidad del barco: botones, platos y otros artículos de la vida cotidiana que nos recuerdan que el *Nuestra Señora de las Mercedes* era algo más que las miles de monedas recuperadas y restauradas.

Después de recuperar todos los objetos, quedaba pendiente una última actividad legal: solicitar una indemnización a Odyssey por haber ocultado el hecho de que el *Black Swan* era el *Nuestra Señora de las Mercedes* y por incumplir la orden judicial de devolver lo depositado en Gibraltar. El 25 de septiembre de 2013, el tribunal de Tampa emitió una decisión en la que se atiene de nuevo a los argumentos esgrimidos por España, a la cual ensalza, al mismo tiempo que señala la «frivolidad, deshonestidad y mala fe continuada» por parte de Odyssey desde el inicio del litigio al negarse a identificar el pecio, agotar todos los recursos, a pesar de que sabía la verdadera identidad, y por su desafiante resistencia a las resoluciones judiciales. Así, el tribunal ordenó a Odyssey pagar al Estado español una sanción económica de 1.072.979 dólares, poniendo fin al último capítulo de las actuaciones judiciales.

Desde el inicio del litigio, la posición de España se ha guiado por la defensa del patrimonio cultural subacuático entendido siempre como bien común, protegido y conservado al servicio del interés público. Es una satisfacción personal y profesional haber podido contribuir a que los objetos y la historia de la fragata puedan ser estudiados y apreciados por toda la sociedad.

El último viaje de la fragata Mercedes. La razón frente al expolio

Susana García Ramírez
Jefe de Conservación Preventiva y Restauración del Museo Naval y comisaria de la exposición

Hace más de dos siglos, el 5 de octubre de 1804, una flotilla española compuesta por cuatro fragatas regresaba con caudales[1] y productos del virreinato del Perú cuando fue atacada, sin previa declaración de guerra, por otra británica que la esperaba frente a la costa del Algarve. La fragata española *Nuestra Señora de las Mercedes*, a la que la documentación coetánea denominó habitualmente la *Mercedes*, explosionó y se hundió como consecuencia de la agresión frente al cabo de Santa María, cuando los marinos españoles ya avistaban la sierra de Monchique.

Hace más de dos años, el 31 de enero de 2012, la Corte Suprema de Estados Unidos desestimó el último recurso de la empresa cazatesoros Odyssey Marine Exploration, que sostenía que su hallazgo en aguas internacionales de un pecio con más de medio millón de monedas no correspondía a un buque de guerra español, la *Mercedes*.

Ahora, consciente de la trascendencia mediática del caso, el Museo Naval ha considerado oportuno celebrar una exposición que presente a la protagonista del suceso, la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*: qué

Don Manuel Godoy, Príncipe de la Paz

1807-1808
Antonio Carnicero
Óleo sobre lienzo
Museo de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando. Madrid

Manuel Godoy, retratado con dos elementos vinculados al último viaje de la *Mercedes*: la faja azul, correspondiente al rango de Generalísimo de los ejércitos de mar y tierra, que ya ostentaba cuando ordenó el transporte de los caudales retenidos en América, y sobre la mesa, el *Atlas Marítimo de España*, del brigadier Tofiño, obra que resolvió la carencia de mapas del territorio nacional en el siglo XVIII, y que permitiría a la *Mercedes* disponer de los necesarios, tanto para la salida desde Ferrol como para el regreso a Cádiz.

aspecto tenía, qué misión cumplía, por qué fue atacada en periodo de paz, qué contexto envolvía a la España de donde partió y a la Real Armada a la que perteneció... La exhibición permite, además, difundir dos cuestiones vinculadas a la Armada actual: la labor de protección del patrimonio subacuático y la importancia de los archivos históricos que custodia. Durante el litigio, la presentación por España de documentos procedentes de los registros navales resultó fundamental en la resolución final que permitió no sólo recuperar el patrimonio expoliado, sino demostrar que, frente a los intereses puramente crematísticos, prevalecían las razones salvaguardadas por los manuscritos. *El último viaje de la fragata Mercedes. La razón frente al expolio...*

La muestra comienza presentando la situación de ***España y la Real Armada en 1800***, encabezada por un retrato del responsable final del *último viaje de la Mercedes*: Manuel Godoy. La obra, realizada por el pintor de cámara Antonio Carnicero y conservada en la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, contiene algunos elementos estrechamente vinculados al escenario histórico y naval en que actuó la fragata. En primer lugar, el poderoso primer secretario de Estado

William Pitt

ca. 1805
Estudio de John Hoppner
Óleo sobre lienzo

William Pitt, primer ministro británico al que en febrero de 1801 sucedió Addington, volvió a ocupar el mismo cargo en mayo de 1804. Las consecuencias provocadas por su política a la no beligerancia española en la guerra entre Francia e Inglaterra fueron condensadas así por Godoy: «Cuando Pitt volvió a su antiguo puesto vi el fin de nuestra paz, a tan duras penas mantenida cuando volvieron a enredarse la Francia y la Inglaterra» (*Memorias* de M. Godoy).

de Carlos IV, nombrado por el monarca Príncipe de la Paz con ocasión del Tratado de Basilea que puso fin a la contienda mantenida contra la Convención, ostenta la faja azul, es decir, la divisa que por Real Decreto de 4 de octubre de 1801 se otorgó al novedoso rango de Generalísimo de los Ejércitos de Mar y Tierra. El cuadro introduce así un término *post quem* muy cercano a la fecha en que el Generalísimo ordenó el transporte de caudales americanos a España en buques de guerra: el 13 de septiembre de 1802, según precisa el documento conservado en el Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, expuesto en la sala.

Hacía apenas seis meses que, gracias a la paz implantada en Amiens el 25 de marzo de 1802, España había finalizado el conflicto mantenido contra Inglaterra desde 1796. La contienda, consecuencia de la alianza ofensivo-defensiva frente a Inglaterra establecida entre S. M. Católica el rey de España y el Directorio ejecutivo de la República francesa (Tratado de San Ildefonso, 1796) se acometía desde una situación de declive de la Armada

Capitulación inglesa en Santa Cruz de Tenerife en 1797

ca. 1848
Nicolás Alfaro y Brieva
Óleo sobre lienzo
Museo Naval. Madrid

Contando con el precedente de Bowen, que en abril de 1797 apresó en Santa Cruz de Tenerife la fragata *Príncipe Fernando,* con mercancías orientales, en julio del mismo año Nelson dirigió una operación anfibia para capturar la fragata *Princesa* y los caudales y mercancías desembarcadas en la isla. Sin embargo, el ataque fue repelido por el general Gutiérrez, quien permitió a los británicos una capitulación honorable.

española, que veía descender tanto el ritmo de construcción de buques como los suministros necesarios para su mantenimiento. El análisis comparativo de las flotas beligerantes (Gran Bretaña, Francia y España) elaborado por el profesor Fernández González en su artículo «Tres armadas enfrentadas entre 1789 y 1804» muestra la superioridad de la primera sobre las otras dos por número, armamento y marinería. Significativamente, cuatro meses después de iniciado el enfrentamiento, España era derrotada por la Royal Navy en el combate del cabo de San Vicente (14 de febrero de 1797), al que asistió la *Mercedes* integrada en la escuadra del general Córdova contra la británica de sir John Jervis[2]. Un óleo de Ferrer Dalmau compendia en la exposición el hecho, preámbulo de la pérdida, dos días después, de la isla de Trinidad, enclave fundamental para bloquear el comercio español con América.

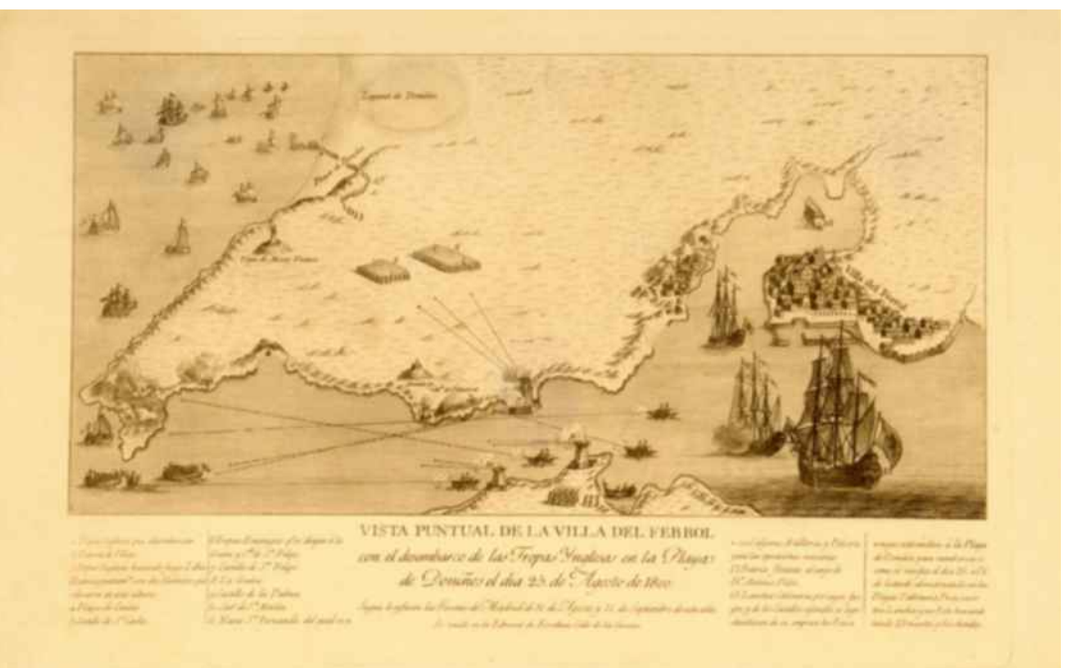
Sin embargo, la Real Armada logró rechazar a la británica en Puerto Rico en el mes de abril[3], y evitó la destrucción de la flota española que, tras el combate de San Vicente, se refugió en Cádiz. Aquí, con la escuadra del general Mazarredo, la *Mercedes* participó en la defensa de la ciudad, bloqueada por Jervis y bombardeada por Nelson, consiguió eludir el bloqueo y logró salir hacia América, de donde regresó con caudales. Precisamente, los caudales habían sido el objetivo de la operación anfibia de Nelson en Santa Cruz de Tenerife en julio de 1797: pretendía capturar la fragata *Princesa* y la carga desembarcada en la isla, pero el ataque fue repelido por el general Gutiérrez. El hecho, sintetizado por Godoy con un párrafo muy gráfico («El temerario

Nelson, que mandaba la expedición para tomar aquella isla y robar los tesoros que soñaba, perdió allí sus laureles juntamente con un brazo»[4]), se muestra con un óleo de Nicolás Alfaro.

Si en otoño del año siguiente Inglaterra tomó Menorca casi sin encontrar resistencia, en el verano de 1800, mientras quince navíos de la Real Armada apoyaban a Napoleón en Brest, la *Mercedes* contribuyó a la defensa de Ferrol impidiendo a la escuadra inglesa la destrucción de los buques allí fondeados y la del propio arsenal. Una escena del combate en la playa de Doniños ilustra esta victoria.

La batalla de Algeciras (6 de julio de 1801) se representa con una acuarela de González Gallego. La acción, dirigida a la recuperación de la iniciativa napoleónica en el Mediterráneo y al retorno de las tropas desde Egipto, se saldó con la victoria hispano-francesa auxiliada por baterías costeras y lanchas cañoneras españolas, pero costó la pérdida de los navíos *Real Carlos* y *San Hermenegildo*, cuando ya se habían entregado a Francia otros seis en virtud de los acuerdos (*Conquistador, Pelayo, San Genaro, San Antonio, Intrépido* y *Atlante).*

Esta costosísima guerra, que el Príncipe de la Paz asumió como «una necesidad acarreada por la dura alternativa de luchar con la Francia o luchar con la Inglaterra»[5] pareció acabar con el Tratado de Amiens. Pero el armisticio no se consideraba definitivo por ninguna de las potencias signatarias: Gran Bretaña, por un lado, y la Convención francesa con sus aliadas (España y la República Bátava), por otro. Por ello, Godoy decidió aprovechar ese lapso, que se temía efímero, para inyectar a la maltrecha economía los caudales que no habían podido llegar durante el conflicto. Algo podrían aliviar la situación crítica que atravesaba la Real Hacienda tras las sucesivas contiendas sostenidas a partir del apoyo español a la emancipación de las trece colonias inglesas en Norteamérica (1779-1783) para frenar el expansionismo británico. A las malas finanzas se habían sumado durante esos años las malas cosechas, agravadas por la aparición de una epidemia que causó miles de muertos entre Cádiz y Alicante: la fiebre amarilla. Además, las tercianas afectaban a los campesinos de amplias zonas de Castilla[6]. La orden del Generalísimo parecía más que acertada, y como se desconocía cuánto duraría la paz, convenía encomendar con diligencia la misión a buques de guerra de la Real Armada[7].



Vista de la villa del Ferrol con el desembarco de las tropas inglesas en la playa de Doniños el 25 de agosto de 1800

*ca.*1800
Anónimo
Estampa calcográfica
Museo Naval. Madrid

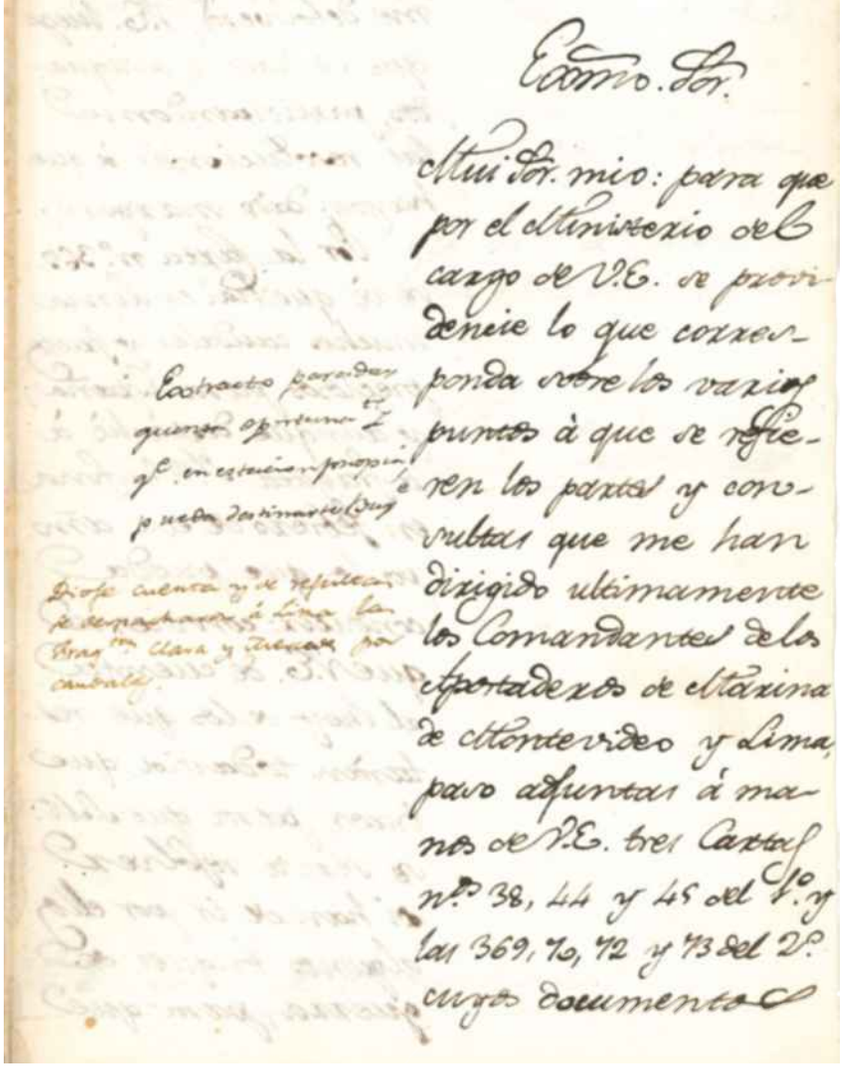
La *Mercedes* participó en este combate que impidió a la escuadra inglesa destruir los buques fondeados y el propio arsenal. Mientras, quince navíos de la Real Armada permanecían en Brest en apoyo de Napoleón.
«Los ingleses, que sabían bien cuál era entonces la flaqueza en que España se encontraba, nos echaron quince mil hombres en la playa de Doniños. Diez navíos, cuatro de ellos de tres puentes, siete fragatas, otras tantas balandras, los buques de transporte y una escuadrilla numerosa cubrían aquellas aguas [...]»
(*Memorias* de Manuel Godoy)

Combate en la bahía de Algeciras el 6 de julio de 1801

Primer tercio del siglo XIX
Antonio González Gallego
Acuarela sobre papel
Museo Naval. Madrid

La batalla de Algeciras (6 de julio de 1801), dirigida a la recuperación de la iniciativa napoleónica en el Mediterráneo y al retorno de las tropas de Egipto, se saldó con la victoria hispano-francesa, apoyada por siete lanchas cañoneras españolas y baterías costeras. Pero España perdió a continuación los navíos *Real Carlos* y *San Hermenegildo*, cuando ya había entregado a Francia, por los acuerdos firmados en 1800, seis navíos de 74 cañones: *Conquistador, Pelayo, San Genaro, San Antonio, Intrépido* y *Atlante*.

En ese contexto, el retrato de Godoy realizado por Carnicero contiene otra referencia de alto valor informativo: el *Atlas Marítimo de España*, del brigadier de la Real Armada Vicente Tofiño. El trabajo, desarrollado entre 1783 y 1789 con la participación de los principales marinos hidrógrafos, resolvió la carencia de un mapa del territorio nacional y situó a España en la vanguardia cartográfica europea. Su publicación impulsó la creación de la Dirección de Trabajos Hidrográficos, de donde saldrían las cartas de la Expedición Malaspina (1789-1794), protagonizada por el jefe de la escuadra en que se integró la *Mercedes* en su último viaje: José Bustamante y Guerra. Godoy reseñaría muchos años después en sus memorias cómo «trabajaban nuestros marinos en empresas científicas sobre todos los mares», y cómo sus resultados se publicarían «en la dirección de trabajos hidrográficos», donde, exceptuando los asuntos concernientes a la defensa, «todo lo demás salió al público y se daba a precios moderados, en grande o en detalle: codiciábase más la gloria y el bien común de las naciones que el monopolio de las luces». Entre esos marinos, junto a «tantos otros escogidos oficiales de marina, de tantos buenos como había», figuran dos vinculados al último viaje de la *Mercedes*. El primero es Tomás de Ugarte, jefe de la flotilla en el derrotero



Exmo. Sor.

Mui Sor. mio: para que por el Ministerio del cargo de V.E. se provenga lo que corresponda sobre los varios puntos à que se refieren los partes y conbultas que me han dirigido ultimamente los Comandantes de las Esportadoras de Atarina de Montevideo y Lima, paso adjuntas á manos de V.E. tres Cartas nos 38, 44 y 45 del 1º y las 369, 70, 72 y 73 del 2º cuyos documentos

Extracto para dar quenta [illegible] y de resultas se despacharon á Lima las fragatas Clara y Mercedes por caudales

Oficio de Manuel Godoy de 13 de septiembre de 1802 dirigido a Domingo de Grandallana, ministro de Marina

Manuscrito
Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán. Viso del Marqués, Ciudad Real

Fue uno de los documentos fundamentales para la resolución favorable a España del *caso Odyssey*. Firmado por el Príncipe de la Paz, el Generalísimo D. Manuel Godoy, seis meses después de finalizar la guerra contra Inglaterra, informa al ministro de Marina, Grandallana, de «la existencia en Lima de muchos caudales y frutos preciosos para España», y señala la conveniencia de traerlos en «algunos buques de guerra». Una nota marginal puntualiza: «diose cuenta y de resultas se despacharon a Lima las fragatas Clara y *Mercedes* por caudales».

Callao-Montevideo, que había sido el primer comandante general del Departamento Marítimo del Callao, como refiere en su artículo «el Callao y la Real Armada» Jorge Ortiz Sotelo. El segundo es Miguel Zapiain, comandante de la fragata *Fama*[8]. Por otro lado, Diego de Alvear, segundo jefe de la escuadra, estudió en su juventud con Tofiño *ciencias sublimes* y astronomía, y a propuesta suya se incorporó a la comisión de demarcación de límites entre España y Portugal en América, de donde, concluidos sus trabajos, partió en 1804 con su familia embarcada en la *Mercedes*. Una carta esférica del Río de la Plata, realizada por él como complemento de su *Diario de la segunda partida de demarcación de límites entre los dominios de España y Portugal en la América Meridional*, un *Plano del Apostadero de Callao de Lima*, visado por Ugarte en 1801, y un volumen del *Atlas Marítimo de España*, ejemplifican en la exposición la labor científica de los marinos.

Con esos condicionantes histórico-navales comenzó ***El último viaje de la fragata Mercedes***, navegando *en conserva*[9] de la *Santa Clara* desde Ferrol, a cuyo Departamento estaban asignadas ambas, al mando de los comandantes José Manuel Goycoa y Diego Alesson. La partida tuvo que retrasarse hasta el 27 de febrero por el mal tiempo y por un problema en el bauprés de *la Clara*[10], antecedente del que afectaría a la *Mercedes* en plena travesía el 19 de abril a los 41° 21´ 30´´de latitud sur, y longitud occidental de Cádiz 52° 1´ 43´´, como consecuencia de un fuerte temporal del sudoeste que obligó a repararla en Montevideo, antes de cruzar el peligroso cabo de Hornos[11]. Ese elemento constructivo puede apreciarse en el espacio que la exposición dedica a la ingeniería naval, ***Nuestra Señora de las Mercedes. Del astillero al mar***, donde un modelo didáctico muestra a la *Mercedes* abierta por el costado de estribor, el que recibió la descarga. Su ejecución, dirigida por el modelista Miguel Godoy y fundamentada en una investigación sobre la construcción naval española del siglo XVIII a cargo del profesor Fernández González, ha seguido el plano de 1782 y el reglamento de 1784 del ingeniero director,

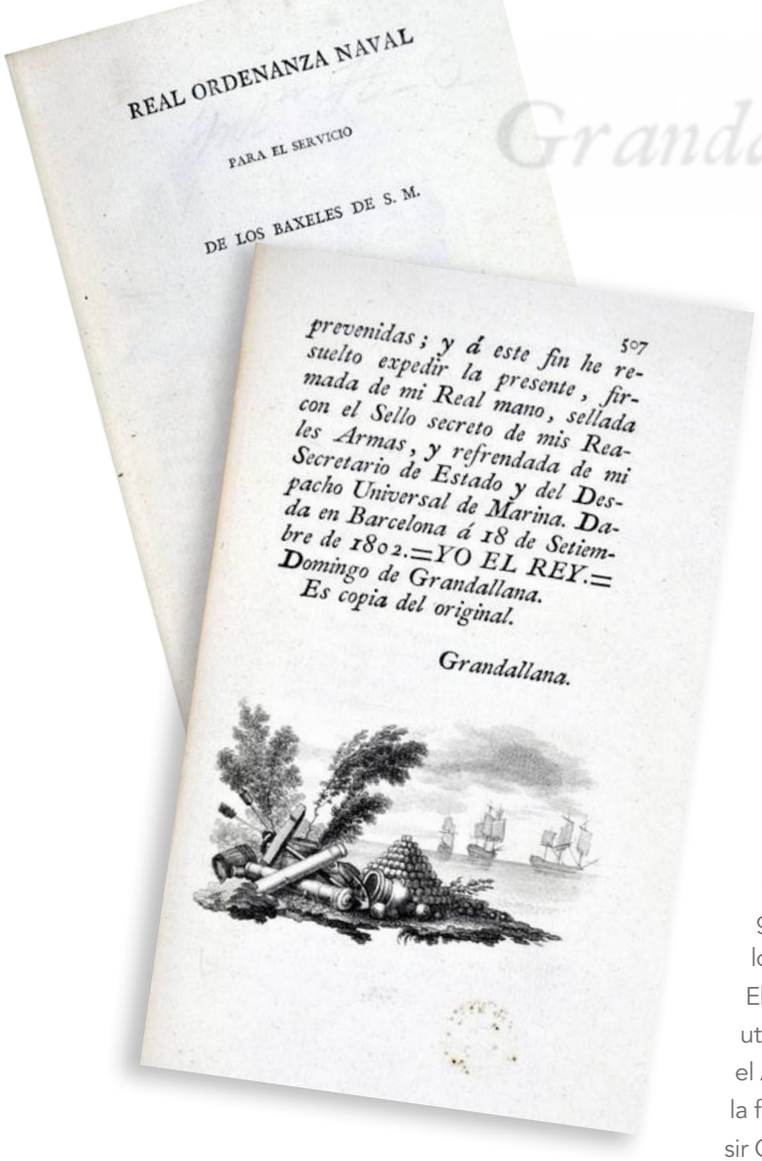
José Romero y Fernández de Landa, si bien en el diseño original y en la construcción intervinieron otros, como expone José María Sánchez Carrión en su artículo «Los ingenieros de Marina en tiempos de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*». La escala elegida, 1/23' 22, permite que 1 mm equivalga a 1 pulgada de Burgos, unidad con la que fue creada en La Habana, cuyo astillero estudia desde una perspectiva histórica el profesor Martínez Ruiz en «La Habana y su astillero».

Reparado el bauprés, la *Mercedes* prosiguió hacia el Callao, donde arribó el 6 de agosto, cuando hacía tres meses que la guerra entre Francia e Inglaterra se había reanudado. Aunque España se mantenía neutral, el virrey del Perú decidió retrasar el regreso de las fragatas hasta confirmar la situación. Así, el 31 de marzo de 1804, *Santa Clara, Nuestra Señora de las Mercedes y Nuestra Señora de la Asunción*, procedente de Cádiz[12], partieron al mando de Ugarte hacia Montevideo, donde debían agregarse las fragatas *Medea* y *Astrea*. Pero José Bustamante, nombrado jefe de la escuadra de retorno a España, seleccionó cuatro: *Fama, Medea, Mercede*s y *Clara*. El 9 de agosto zarpaba hacia Cádiz el convoy capitaneado por la *Medea*, a bordo de la cual viajaba con su hijo Carlos el segundo comandante, Diego de

Carta reducida o esférica del Río de la Plata

1794
Diego de Alvear y Ponce de León
Manuscrito lavado en colores
Archivo del Museo Naval. Madrid

A propuesta de Tofiño, Varela y Mazarredo, Alvear comisarió la comisión de demarcación de límites entre España y Portugal en América, labor a la que dedicó dieciocho años (1783-1801). Describió su trabajo en su *Diario de la segunda partida de demarcación de límites entre los dominios de España y Portugal en la América Meridional*, acompañado de una serie de planos. A ellos pertenecía esta *Carta esférica del Río de la Plata desde la confluencia de los ríos Paraná y Paraguay y hasta su desaguadero en el mar, con parte de la costa septentrional hasta el arroyo del Chuy.*


REAL ORDENANZA NAVAL

PARA EL SERVICIO

DE LOS BAXELES DE S. M.

prevenidas; y á este fin he re- 507
suelto expedir la presente, fir-
mada de mi Real mano, sellada
con el Sello secreto de mis Rea-
les Armas, y refrendada de mi
Secretario de Estado y del Des-
pacho Universal de Marina. Da-
da en Barcelona á 18 de Setiem-
bre de 1802.=YO EL REY.=
Domingo de Grandallana.
Es copia del original.

Grandallana.

Real Ordenanza Naval para el servicio de los baxeles de S.M., 1802

1802
Imprenta Real, Madrid
Biblioteca del Museo Naval. Madrid

Al mes siguiente de la llegada de la *Mercedes* al Callao, el ministro Gandallana refrendaba la nueva Ordenanza Naval que Carlos IV mandaba cumplir «al Generalísimo de mi Armada Naval, como superior Xefe de ella» y demás a quienes correspondía. Su observancia condicionó toda la navegación y el trágico final de la *Mercedes*: el nombramiento de Alvear como segundo jefe y mayor general con su consiguiente transbordo a la *Medea*, los modelos de los Estados generales de las fragatas, sus banderas, la decisión de presentar combate…

Alvear, mientras el resto de su numerosa familia lo hacía en la *Mercedes*, comandada por Goycoa. La exposición recrea el camarote del comandante, con una reproducción del uniforme correspondiente a la Real Orden de 9 de julio de 1802, una selección de instrumentos de navegación y un audiovisual que anima la carta de Tofiño correspondiente al destino, Cádiz. Pero ese objetivo no se alcanzaría. Durante la estancia de las fragatas en América, las relaciones entre España y Gran Bretaña se habían deteriorado. El Gobierno británico descubrió una negociación secreta entre España y Francia por la que Napoleón accedía a sustituir la ayuda de buques y tropas pactada en 1796 por 6 millones de mensuales y el uso de los puertos españoles (Tratado de Subsidios, octubre de 1803). Presionada por Inglaterra, España intentó compensar abriendo sus fondeaderos a los británicos y suspendiendo los armamentos navales. Pero Gran Bretaña continuó su política de hostigamiento al tráfico marítimo español, iniciada con anterioridad a estos acuerdos, y causante de las detenciones o apresamientos de las goletas *Amalia* y *San José*, las corbetas *Infante Don Carlos* y *Urquijo*, los bergantines *Riesgo, Nuestra Señora del Carmen, Prueba…*

El gobierno de Pitt no confiaba en la neutralidad española[13], y, utilizando la información suministrada por su diplomacia en España, el Almirantazgo preparó en septiembre de 1804 un plan para apresar la flotilla que regresaba de América con caudales. El comodoro sir Graham Moore la esperaría en el cabo de Santa María con una fuerza aparentemente equivalente, para que los españoles tuvieran que presentar combate, como prescribía la Ordenanza de 1802 y, en consecuencia, el botín fuera considerado justo [14]. Pero en realidad su fuerza era mucho mayor, tanto en artillería como en adiestramiento. Bustamante reseñó esta diferencia en su parte de guerra, incluido en la exposición, donde manifiesta, refiriéndose a la capitana británica, la *Indefatigable*, «la teníamos bien conocida y era un navío rebajado, que en otro tiempo había batido y hecho varar a otro francés de 74 cañones», y también que tiraba con cañones de 24 y carronadas de 42, «servidas con llaves y por una marinería escogida e inteligente que acababa de salir de puerto»[15]. Este párrafo evidencia algunas de las graves deficiencias que asolaban a la Real Armada. A nivel tecnológico, las llaves de chispa de los cañones ingleses permitían tiros más rápidos y acertados, al tiempo que las carronadas resultaban muy efectivas por las descargas de metralla. A nivel de dotaciones, el mismo Bustamante confrontaba esa marinería «escogida» con la española, «la mayor parte de leva», que durante el combate desamparó sus puestos y baterías. Desde una perspectiva simbólica, la exposición muestra en el espacio ***Las fragatas enfrentadas*** los modelos de las capitanas, la *Medea* y la *Indefatigable*, encarados.

Pero antes de llegar al enfrentamiento, el comodoro sir Graham Moore, al mando de la escuadrilla británica, comunicó a Bustamante que «se hallaba con orden de S. M. B. para retener esta división y llevarla a Inglaterra, aunque fuese a costa de un reñido combate, para cuyo único objeto había venido con aquellas cuatro fragatas de gran fuerza, bien pertrechadas y marineras, tres semanas antes, en relevo de otra división que había estado con igual encargo»[16]. Un audiovisual realizado con infografías en vista aérea muestra en el espacio ***El combate del cabo de Santa María*** estos preámbulos de la batalla, de qué manera combatieron ambas flotas y cómo, a los pocos minutos de su inicio, una bala que alcanzó la santabárbara de la *Mercedes* produjo su explosión. La recreación a tamaño real de una sección de medio puente de la cubierta con un cañón de a 12, de los que portaba 26, permite apreciar por medio de espejos el puente completo.

Cumplido el «encargo», Moore escribió al almirante Cornwallis desde su *Indefatigable*: «I have the Honor to acquaint you, that I have executed the Service you did me the Honor to charge me with»[17]. En su carta añadía que los españoles habían sufrido esencialmente en el aparejo, aunque los informes de los marinos españoles revelaron que habían recibido numerosos impactos a flor de agua.

La causa inmediata del agravamiento de las tensiones entre Inglaterra y España se ilustra en la exposición con un cartel de reclutamiento de la fragata *Flying Pallas*, en el que su comandante, lord Cochrane, ofrecía en 1804 la posibilidad de enriquecerse capturando barcos españoles cargados con tesoros americanos. En septiembre de ese año, su hermano, el contralmirante Alexander Cochrane, se hallaba mandando la fuerza que bloqueaba en Ferrol una escuadra francesa cuando observó que varios buques españoles realizaban movimientos en ese puerto. La actividad estaba dirigida a transportar tropas destinadas a sofocar una insurrección en Vizcaya, pero Cochrane, alarmado, exigió el desarme de los buques al capitán general de Ferrol, Tejada, y avisó a Londres de la posible ruptura de la neutralidad española. Aunque las tropas se trasladaron finalmente por tierra, la postura británica se endureció: el Almirantazgo ordenó detener y conducir a puertos ingleses las embarcaciones que encontrasen con caudales (ocasión que ofrecía la *Flying Pallas*), e impedir la entrada y salida de los buques de guerra españoles de nuestros puertos. Cochrane informó a Tejada, pero el Generalísimo le ordenó desatender «las bravatas del contralmirante inglés Alejandro Cochrane».

El combate del cabo de Santa María y la voladura de la *Mercedes* habían tenido lugar un día antes de que Tejada recibiera esta orden, aunque ni él ni el Generalísimo conocían aún el suceso. Transcurriría un mes hasta que pudieran leer la noticia en el periódico inglés *The Star* del 18 de octubre, conservado en el Archivo General de la Marina y presente en la exposición. Tejada se apresuró a enviar «la traducción que he hecho sacar de la gaceta inglesa, *La Estrella*» al «señor generalísimo de la Armada y al señor ministro de Marina»[18]. Él mismo había recibido el ejemplar en Ferrol de manos de un oficial del Regimiento Hibernia que ese día, el 4 de noviembre, estuvo a bordo de la escuadra inglesa[19].

DON CÁRLOS POR LA GRACIA DE DIOS,
REY DE CASTILLA, DE LEON, DE ARAGON,
DE LAS DOS SICILIAS, DE JERUSALEN, DE
NAVARRA, DE GRANADA, DE TOLEDO, DE
VALENCIA, DE GALICIA, DE MALLORCA,
DE SEVILLA, DE CERDEÑA, DE CÓRDOBA,
DE CÓRCEGA, DE MURCIA, DE JAEN, DE
LOS ALGARBES, DE ALGECIRA, DE GIBRAL-
TAR, DE LAS ISLAS DE CANARIA, DE LAS
INDIAS ORIENTALES Y OCCIDENTALES, ISLAS
Y TIERRA-FIRME DEL MAR OCÉANO; ARCHI-
DUQUE DE AUSTRIA; DUQUE DE BORGOÑA,

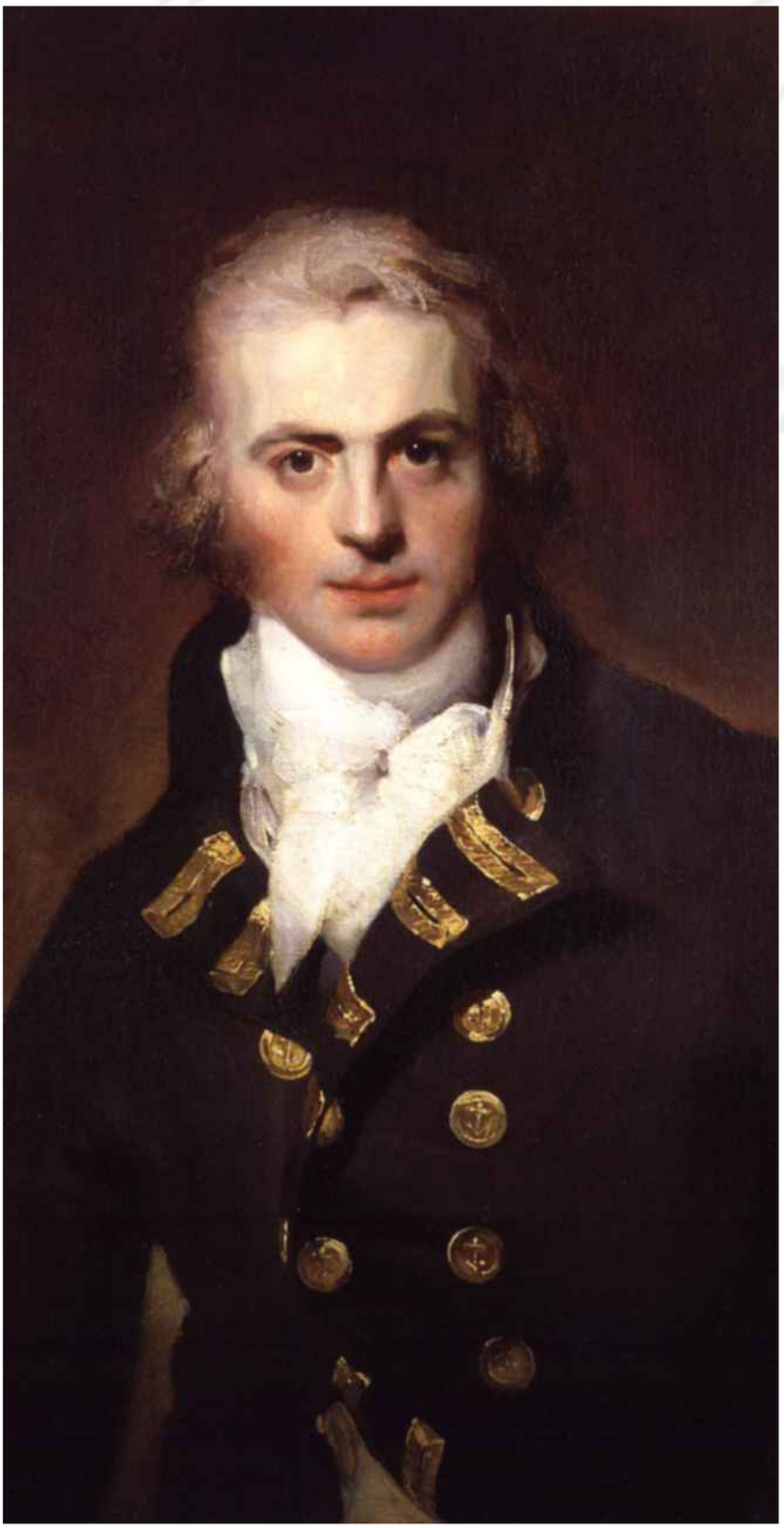
Las consecuencias del combate fueron inmediatas: el 13 de noviembre Godoy ordenó comenzar los aprestos navales

en Ferrol, el 14 el embargo de las propiedades inglesas y el 23 el cierre de los puertos españoles y americanos. Finalmente, el 12 de diciembre Carlos IV declaró oficialmente a Gran Bretaña la guerra, cuya dirección asignó al Generalísimo. El manifiesto, redactado por el secretario de Estado, Cevallos, recogía «el atentado abominable de la sorpresa, combate y apresamiento de las cuatro fragatas españolas» y «la triste pérdida de la fragata *Mercedes* con todo su cargamento, su tripulación y el gran número de pasajeros distinguidos que han desaparecido, víctimas inocentes de una política tan detestable». Sobre todos ellos se propone una reflexión en el espacio ***Víctimas y supervivientes***, que revela que el lugar expoliado constituye un cementerio, cuya perturbación nunca autorizó España. Junto a un retrato de Alvear, que perdió a toda su familia excepto a su hijo Carlos, convertido años después en el célebre militar y político argentino, surgen los nombres y empleos de algunos de los, al menos, 275 fallecidos [20]. ***La protección de la Armada al Patrimonio Subacuático*** presenta, mediante un audiovisual, algunas acciones emprendidas para evitar este tipo de delitos. Una placa de cobre perteneciente al forro de una fragata contemporánea de la *Mercedes* manifiesta tanto el aspecto de este elemento protector que poseía la *Mercedes*[21] como las consecuencias del expolio, dirigido exclusivamente a la obtención de monedas y piezas «valiosas». Esas monedas aparecen junto a otros objetos constitutivos de la carga, escenificada por una sección transversal de la fragata. También reproduce la estiba, a escala, el modelo, frente al cual una bandera naval incide en la condición de **buque de Estado** de la *Mercedes*, cuestión abordada por Margarita Mariscal de Gante en «Inmunidad de los

José de Bustamante y Guerra

Siglo XIX
Anónimo
Óleo sobre lienzo
Museo Naval. Madrid

Bustamante poseía una dilatada experiencia militar y científica cuando asumió el mando de la flotilla que debía transportar los caudales. Tras participar en numerosas acciones navales y partir con Malaspina para realizar el célebre viaje alrededor del mundo como comandante de la *Atrevida* y segundo jefe de la expedición, fue nombrado gobernador de Montevideo y comandante general de Marina en el Río de Plata. Sus cualidades para mandar la escuadra de regreso a España parecían ajustarse a la Ordenanza de 1802: «mi designación le presupone la ilustración y la energía necesarias para el desempeño de los grandes objetos a que está destinada mi Armada naval» (Tít. I, art. 1).

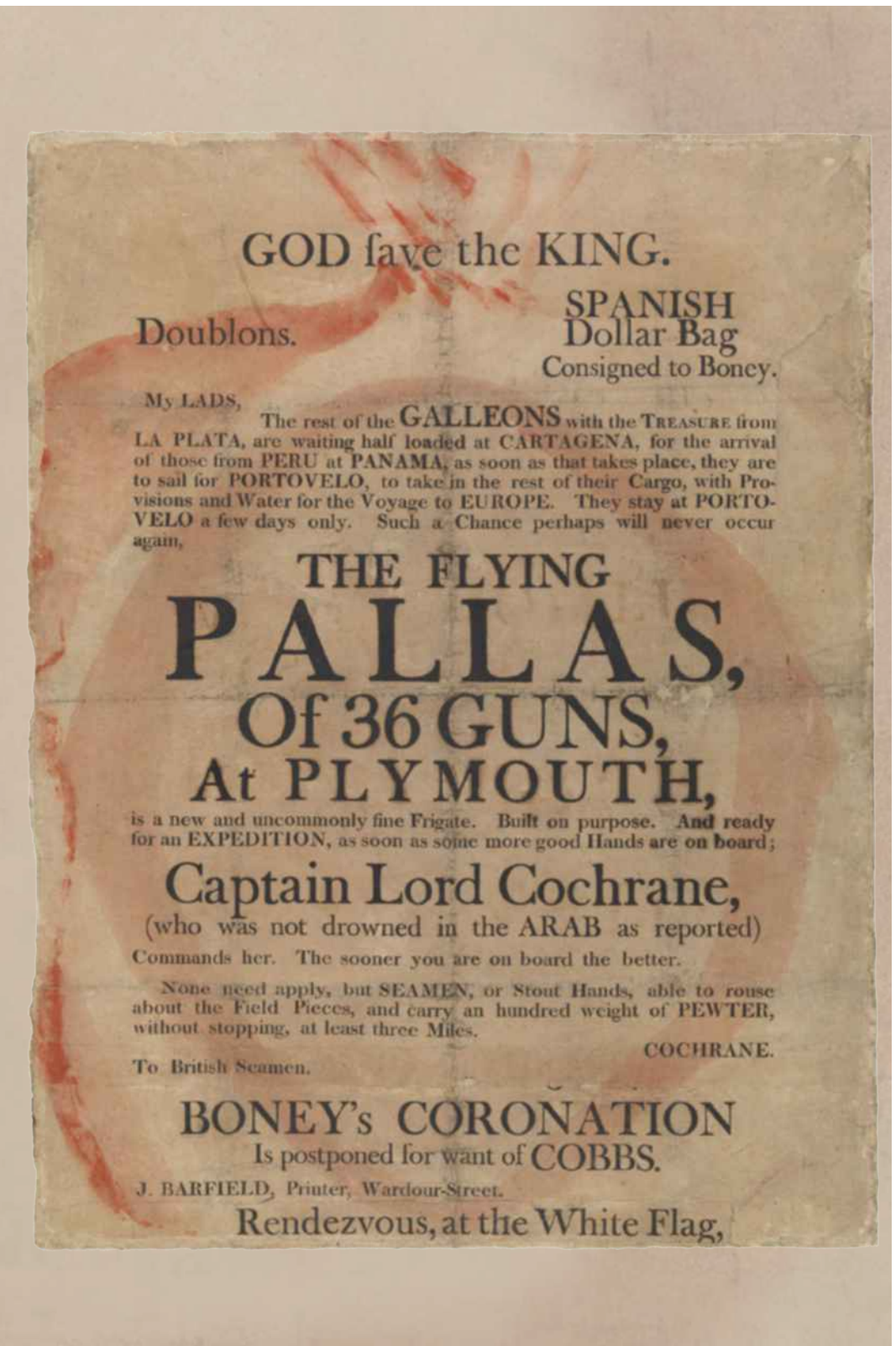


Sir Graham Moore

ca. 1792
Sir Thomas Lawrence
Óleo sobre lienzo
National Portrait Gallery. Londres.
Donado por Mary Carrick Moore, 1898

El comodoro sir Graham Moore (1764-1843) formaba parte de la escuadra de Cornwallis en Brest cuando fue destacado, con órdenes reservadas, para detener a la flotilla de Bustamante que regresaba con caudales de América y conducirla a puertos británicos «aunque fuese a costa de un reñido combate». Para ello disponía de cuatro fragatas superiores a las españolas: *Indefatigable, Medusa, Amphion y Lively,* que portaban cañones de mayor potencia y carronadas. La parte que le correspondió del botín apresado le permitió enriquecerse.

buques de Estado y protección del Patrimonio Cultural Subacuático». Como buque de Estado, la *Mercedes* cumplía una misión oficial: traer a España los caudales de la Real Hacienda. Su trágico final postergó su conclusión hasta el 25 de febrero de 2012, cuando la *Mercedes* consiguió entregar su carga, protegida por la inmunidad inherente a los buques de guerra, y demostrar la prevalencia de *la razón frente al expolio*.



GOD save the KING.

Doublons. SPANISH Dollar Bag Consigned to Boney.

My LADS,

The rest of the GALLEONS with the TREASURE from LA PLATA, are waiting half loaded at CARTAGENA, for the arrival of those from PERU at PANAMA, as soon as that takes place, they are to sail for PORTOVELO, to take in the rest of their Cargo, with Provisions and Water for the Voyage to EUROPE. They stay at PORTOVELO a few days only. Such a Chance perhaps will never occur again,

THE FLYING

PALLAS,

Of 36 GUNS,

At PLYMOUTH,

is a new and uncommonly fine Frigate. Built on purpose. And ready for an EXPEDITION, as soon as some more good Hands are on board;

Captain Lord Cochrane,

(who was not drowned in the ARAB as reported)

Commands her. The sooner you are on board the better.

None need apply, but SEAMEN, or Stout Hands, able to rouse about the Field Pieces, and carry an hundred weight of PEWTER, without stopping, at least three Miles.

COCHRANE.

To British Seamen.

BONEY's CORONATION

Is postponed for want of COBBS.

J. BARFIELD, Printer, Wardour-Street.

Rendezvous, at the White Flag,

Cartel de reclutamiento de la fragata *Flying Pallas* al mando del capitán lord Cochrane

1804
J. Barfield, publisher
Papel
National Maritime Museum. Greenwich, London

En 1804 lord Cochrane ofrecía la posibilidad de enriquecerse capturando barcos españoles cargados con tesoros americanos.
Ese mismo año, lord Melville, primer lord del Almirantazgo (y organizador del plan de ataque a la flotilla de Bustamante), había prometido una nueva fragata y un buen crucero al capitán de fragata Cochrane. Era su respuesta a la petición formulada por su hermano, el brigadier general Cochrane, que además había solicitado para sí mismo un gobierno en América. Lord Melville no olvidó premiar al tercer hermano, el contralmirante Cochrane, al que ofreció un destino muy lucrativo y unas diez mil libras procedentes de las fragatas de Bustamante.
¿Por qué le recompensaba? En septiembre de 1804 el contralmirante Alexander Cochrane mandaba la fuerza que bloqueaba una escuadra francesa en Ferrol. Los movimientos que varios buques españoles realizaron para transportar tropas destinadas a sofocar una insurrección en Vizcaya, alarmaron a Cochrane, que exigió el desarme de los buques al capitán general Tejada y avisó a Londres de la posible ruptura de la neutralidad española. Aunque las tropas se transportaron finalmente por tierra, la postura británica se endureció: el Almirantazgo ordenó detener y conducir a puertos ingleses las embarcaciones que encontrasen con caudales, e impedir la entrada y salida de los buques de guerra españoles de nuestros puertos. Cochrane informó de esto último a Tejada, pero Godoy le ordenó desatender «las bravatas del contralmirante inglés Alejandro Cochrane y hacer respetar el pabellón, disponiendo que salgan de los puertos cuantos buques de guerra sean necesarios […] haciendo que nuestro cañón responda en todas partes a los ingleses si tuvieran la temeraria osadía de quebrantar los sagrados derechos de la neutralidad».
El combate del cabo de Santa María y la voladura de la Mercedes había tenido lugar un día antes de que Tejada recibiera esta orden, aunque ni él ni el Generalísimo conocían aún la noticia.

[1] Tributos de la Real Hacienda, además de los sueldos de los individuos a bordo y del dinero perteneciente a los particulares que viajaban en la Mercedes.

[2] *La Mercedes* escoltó al navío *Trinidad*, seriamente dañado durante el combate, aprovechando «la oportunidad del viento, y la noche para hacer derrota a Cádiz», AMN 384, ms. 950.

[3] «Allí nos procuraron [los ingleses] quince días de triunfos y de glorias militares, derrotados completamente y obligados a la fuga» (Godoy, 1836: II-77).

[4] (Godoy, 1836).

[5] (Godoy, 1836: II-73).

[6] «La dilatada guerra de que la Providencia nos acaba de liberar, ha ocasionado más perjuicios a la España que las demás anteriores […] Las rentas de la Corona han decaído notablemente con la interrupción del comercio, con la pérdida de Mahón, con la epidemia de Andalucía ». Informe del ministro de Hacienda al ministro de Marina, 19 de octubre de 1802, BRAH, JPG 11/8305 (1). La gravedad de la enfermedad llevó al reparto gratuito de quina (la *cascarilla* que traía *la Mercedes)* procedente de la Real Farmacia: «Carlos IV llevó su celo caritativo y cristiano hasta el extremo de dejar vacíos los almacenes de su real farmacia, así de las ricas especies de quina de que estaban surtidos, como de los demás remedios oportunos para combatir tan penosa epidemia» (Godoy, 1836: III-337-338).

[7] «[…] para el caso de una nueva guerra, han hecho adoptar a su Generalísimo el Señor Príncipe de la Paz las medidas más seguras […] Una de ellas fue emplear sus buques, de mucha carga y poco coste, en los transportes de azogues, papel y demás efectos de la Real Hacienda». Informe del ministro de Hacienda al de Marina, 19 de octubre de 1802, BRAH, JPG 11/8305 (1).

[8] (Godoy, 1836: III-347y ss).

[9] En convoy, para protegerse y auxiliarse.

[10] «Las muchas aguas y duros vientos que se experimentaron unido a haverse hecho necesario mudar el Bauprés de la Fragata Clara haviendo reconocido rendido el que tenía han impedido su salida del Arsenal y de la *Mercedes* […]». 22 de enero de 1803, Tejada, capitán general del Departamento de Ferrol, al ministro de Marina, Grandallana, BRAH, JPG. 11/8305 (10).

[11] Informe de Bustamante a Grandallana, 28 mayo 1803, BRAH, JPG, 11/8305 (14).

[12] AGMAB, Expediciones a Indias, leg. 33, 351.

[13] «Cuando Pitt volvió a su antiguo puesto, vi el fin de nuestra paz, tan a duras penas mantenida cuando volvieron a enredarse la Francia y la Inglaterra […] Pitt resolvió la guerra, y para encaminar este propósito, se comenzó a alegar y a pretender por parte de Inglaterra, que la neutralidad de España no era igual entre las dos potencias, puesto que la Francia recibía un subsidio nuestro» (Godoy, 1836: IV-27,33). Reseña que siempre se opuso al tratado, propuesto por el ministro Cevallos, *cf.* Godoy (1836: III-305-307).

[14] *Vid.* Hugo O´Donnell, El litigio por el pecio de la fragata "Mercedes". Razones históricas de España, Madrid, 2013, pp. 54-55.

[15] BRAH, JPG leg. 11/8305 (75).

[16] Diario de navegación de Diego de Alvear (1891: 389).

[17] Carta publicada por *The London Gazzette* el 20 de octubre de 1804.

[18] (Marliani, 1850: 158-159).

[19] BRAH, JPG, 11/8307.

[20] La documentación procedente de la Colección Ruiz Luque sugiere que el número total de personas embarcadas en Montevideo ascendía a 323, de las cuales sólo 48 integrarían la lista de supervivientes. Ninguno de los 23 civiles contabilizados sobreviviría a la tragedia.

[21] Forrada en La Carraca en 1790, *vid.* AGMAB, leg. 3563, aunque «se desaforró y volvió a forrar con el mismo cobre pasado por el tórculo» en Ferrol antes del viaje al Callao, BRAH, JPG, 11/8305 (59).

El último viaje de la fragata Mercedes. Un tesoro cultural recuperado

Carmen Marcos Alonso
Subidirectora del Museo Arqueológico Nacional y comisaria de la exposición

El 18 de mayo de 2007 los medios de comunicación se hacían eco de la noticia difundida por la compañía estadounidense Odyssey Marine Exploration del mayor hallazgo de monedas de plata y oro jamás encontrado. Más de 14 toneladas en monedas se hallaban en Estados Unidos, procedentes de un punto indeterminado del Atlántico. El pecio había sido bautizado por la compañía como el *Black Swan*, el Cisne Negro, ocultando así su verdadera identidad. Oro, plata, miles de monedas de época colonial, valoración de mercado en dólares, imágenes de cubos llenos de monedas hasta los bordes. Pero, ironías del destino, a veces surge un «Cisne Negro»[1], un acontecimiento inesperado que lo cambia todo, que trastoca las expectativas y destruye los planes que uno se había trazado.

El 25 de febrero de 2012, en medio de una gran expectación, dos Hércules del ala 31 de la Fuerza Aérea Española aterrizaban en la base de Torrejón transportando lo que se había dado en llamar el «tesoro de Odyssey» y que nosotros, en todo caso, preferíamos llamar el «tesoro de la *Mercedes*». Entre una y otra fecha

El rey Carlos IV

1789
Francisco de Goya y Lucientes
Óleo sobre lienzo
Altadis. Depositado
en el Archivo General
de Indias. Sevilla

—2007 y 2012—, toda una auténtica «odisea» judicial en los tribunales norteamericanos, y un último viaje, pero con un final feliz. Tras cinco años de litigio, los tribunales norteamericanos habían dado la razón a las demandas interpuestas por el Estado español, reconociendo sus derechos sobre dichos bienes y ordenando su entrega.

El último viaje de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes. Un tesoro cultural recuperado es el título de la exposición que se presenta en el Museo Arqueológico Nacional (MAN), cuyo principal objetivo es dar a conocer y poner a disposición de la sociedad estos bienes arqueológicos como un patrimonio que le es propio y le pertenece. Con esta muestra se pretende ofrecer al público una aproximación al caso judicial de esta fragata y trascender la idea del valor comercial de las monedas, propiciada e insistentemente difundida durante estos años. En su lugar, lo que se quiere es transmitir los valores culturales que hacen de estos bienes objetos legalmente protegidos, integrantes del patrimonio histórico español, parte de nuestro pasado y, por tanto, merecedores del aprecio y respeto de todos, así como de su defensa y salvaguarda.

Para cumplir dicho objetivo es necesario dotar a estos materiales arqueológicos —monedas en su inmensa mayoría— de un significado más completo, de tal manera que el visitante pueda apreciar la realidad histórica en la que se inscriben. La exposición mezcla pasado y presente, y su contenido evoluciona desde la narración más histórica, centrada en las circunstancias y consecuencias que la voladura de esta nave tuvo en la época, a la parte más arqueológica, con un punto de inflexión en el expolio cometido, que tiene como telón de fondo la batalla legal sobre estos bienes culturales.

Un mundo en guerra. Europa y América hacia 1800

El escenario histórico en el que se produjeron los hechos en torno a la *Mercedes* es el de un mundo en guerra en el que se encuentran enfrentadas las tres grandes potencias de la época —Francia, Gran Bretaña, España—, con América en el horizonte de sus intereses, y en un momento clave, finales del siglo XVIII y comienzos del XIX. En España estos años se corresponden con el reinado de Carlos IV y con Manuel Godoy en el poder como su primer ministro. El panorama político ofrece un cuadro complejo en el que la Corona española se debate entre el sometimiento a los intereses de Francia y la constante presión británica sobre las posesiones españolas en América. En este primer ámbito se muestran originales de los tratados, acuerdos y declaraciones de guerra que jalonaron el ritmo de la política española en estas fechas.

La firma de la Paz de Basilea (1795) y del Tratado de San Ildefonso (1796)[2] entre España y Francia había establecido un nuevo escenario de

Jorge III, rey de Gran Bretaña e Irlanda

1776-1825
Anónimo
Museo de la Fundación Lázaro Galdiano. Madrid

relaciones internacionales entre ambos países frente a Gran Bretaña. España quedó comprometida a prestar ayuda marítima a Francia en su lucha contra el poder británico, dando lugar a una guerra (1796-1802)[3] en la que las acciones bélicas directas se combinaron con el duro bloqueo británico a los puertos españoles, provocando la interrupción del tráfico regular entre la Península y las Indias, y por ende, la ruina del comercio colonial y la imposibilidad de la llegada de las rentas americanas de la Real Hacienda[4].

El mes de marzo de 1802, el de la Paz de Amiens firmada entre Francia, Gran Bretaña, España y la República Bátava[5], significó también el fin del bloqueo inglés, y España pudo reanudar su tráfico marítimo con América. Este es el contexto en el que la Corona ordena el envío de buques de guerra al Perú, con objeto de recoger los caudales acumulados durante los años de hostilidades (1796-1802), y es el marco en el que la fragata *Mercedes*, junto con la *Clara*, zarpa el 27 de febrero de 1803 del puerto de Ferrol rumbo al del Callao[6].

Apenas un año después del tratado se inició de nuevo la contienda entre Francia y Gran Bretaña (mayo de 1803), quedando en el olvido los acuerdos alcanzados en Amiens. Mientras, la *Mercedes* había seguido rumbo hacia su destino y, tras una escala en Montevideo por averías, arribaba al puerto del Callao a principios de agosto de 1803. En ese tiempo, España consigue eludir la lucha directa y mantenerse en una posición neutral y, por tanto, en paz con Gran Bretaña, aunque a costa de un nuevo acuerdo con Francia, el Convenio de Subsidios (19 de octubre de 1803)[7], que supondrá el pago de fuertes sumas monetarias. Los británicos están convencidos de que ese pago se va a realizar con el dinero que transportan las fragatas dispuestas en Lima, y quedan por tanto a su espera, con el propósito de apresarlas.

América Meridional está representada en la exposición con una obra excepcional, el *Quadro de Historia Natural, Civil y Geográfico del Reyno del Perú*, realizada por Thiébaut (pinturas) y Lequando (textos),

El emperador Napoleón en su estudio de las Tullerías

1812
Jacques-Louis David
National Gallery of Art. Washington

La Paz de Amiens

1853
Claude-Jules Ziegler
Musée de Picardie. Amiens

El cuadro representa el momento en el que se hace público el tratado en el Ayuntamiento de Amiens, el 27 de marzo de 1802, con los representantes de los cuatro países. En primer plano los representantes de Francia y Gran Bretaña, José Bonaparte y Charles Cornwallis. Detrás, a la izquierda, el ministro holandés Roger Jean Schimmelpenninck firma el tratado, y a la derecha, José Nicolás de Azara, el embajador de España, estampa el sello en lacre sobre el documento.

un magnífico mural en el que a través de una amplia serie de viñetas se ilustra la naturaleza, la sociedad y la economía del virreinato hacia 1799, trasladándonos al escenario americano del viaje de la fragata.

La última misión de la fragata *Mercedes*

En la muestra del MAN, el itinerario de este último viaje de la *Mercedes* sirve como marco a una selección de documentos históricos[8] que refuerzan la argumentación defendida por España durante el juicio sobre el carácter oficial, y no comercial, de la misión de la fragata *Mercedes*. Las reales órdenes y la correspondencia mantenida entre el ministro de Hacienda Miguel Cayetano Soler, el virrey del Perú y el ministro de Marina, Domingo Pérez de Grandallana, muestran la serie de decisiones gubernamentales que dispusieron el envío de los buques de guerra a América y marcan las distintas etapas del viaje.

A estos documentos se suman otros de gran interés[9] que completan la información sobre la salida de Montevideo rumbo a Cádiz a principios de agosto de 1804. Especial relevancia cobra el *Estado General de la Fragata del Rey Nuestra Señora de las Mercedes del porte de 38 cañones que al mando del Capitán de Navío Don José Manuel de Goycoa sale del Puerto de Montevideo*, «Estado de Fuerza y Vida» de la nave, firmado por Goycoa a bordo de la fragata el 7 de agosto de 1804, documento inédito hasta ahora y el último conocido sobre la *Mercedes*, emitido justo antes de su partida. Registra su dotación, nombres de los oficiales, bastimentos, equipamiento y, en nota, bienes y caudales que transportaba, así como los pasajeros con permiso de embarque en el buque. Un segundo documento proporciona de nuevo la lista de oficiales embarcados el 2 de agosto de 1804.

Tratado de Amiens, 27 de marzo de 1802

Tratado definitivo de paz entre S.M. el rey de España y de las Indias, la República francesa y la República bátava de una parte, y el rey del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda, Jorge III, de la otra.
Amiens, 27 de marzo de 1802
Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación. Madrid

A pesar de las esperanzas depositadas en el Tratado de Amiens, no se resolvieron cuestiones importantes que dividían a los países firmantes, por lo que la paz fue muy breve. Un año más tarde, en mayo de 1803, Francia y Gran Bretaña estaban de nuevo en guerra. España, sin embargo, consiguió mantener su neutralidad.

Como rememoración de aquellos que fueron partícipes de estos hechos resaltamos dos figuras, protagonistas accidentales de la historia. Miembros de la Real Armada española, ambos viajaban en la *Medea*, el buque insignia de la división que había partido de Montevideo con la *Mercedes*. José de Bustamante y Guerra, primer jefe de escuadra, había participado en la expedición científica de Alejandro Malaspina (1789-1795), la más importante del siglo XVIII, y regresaba a España después de cumplir su mandato como gobernador y comandante militar de Montevideo. Por su parte, Diego de Alvear y Ponce de León, segundo jefe de escuadra, había sido miembro de la Comisión de Límites de América Meridional (1783-1802), misión de la que regresaba a la Península con su familia. La grave enfermedad de Tomás de Ugarte, segundo jefe de escuadra, que le imposibilitaba para viajar, provocaron que Diego de Alvear fuera nombrado su sustituto en el último momento, embarcando en la *Medea* con su hijo Carlos María, de 14 años. Como es bien conocido, el resto de su numerosa familia —su esposa, sus otros siete hijos y un sobrino— quedó en la *Mercedes*, falleciendo todos en la explosión del buque durante el ataque británico.

La voladura de la fragata *Mercedes*, *casus belli*

Documentos de archivo, estudios históricos e incluso obras literarias registraron la acción británica en el cabo de Santa María y el trágico final de la *Mercedes*. En la sede del MAN la referencia a esta acción se presenta en un audiovisual basado en el relato de un peculiar testigo, Tomás de Iriarte y Somalo, entonces un niño de diez años de edad, que desde la *Clara* vivió en primera persona el combate[10]. El cuadro de Francis Sartorius que representa el momento de la explosión se completa con un emotivo documento que

Quadro de la Historia natural, civil y geográfico del Reyno del Perú

1799
Louis Thiebaut y José Ignacio Lecuanda
Museo Nacional de Ciencias Naturales (CSIC). Madrid

Con textos redactados por José Ignacio de Lecuanda e ilustraciones realizadas por Louis Thiébaut, este magnífico lienzo pintado al óleo, obra absolutamente singular asociada con el enciclopedismo ilustrado, nos muestra una completa panorámica del Perú a finales del siglo XVIII. Describe con detalle la naturaleza de estos territorios, así como sus aspectos sociales y económicos.

perteneció a Diego de Alvear, quizá de su propia mano, que registra los nombres de las 49 personas que sobrevivieron a la explosión de la *Mercedes* de entre las cerca de 300 personas que viajaban en el buque[11].

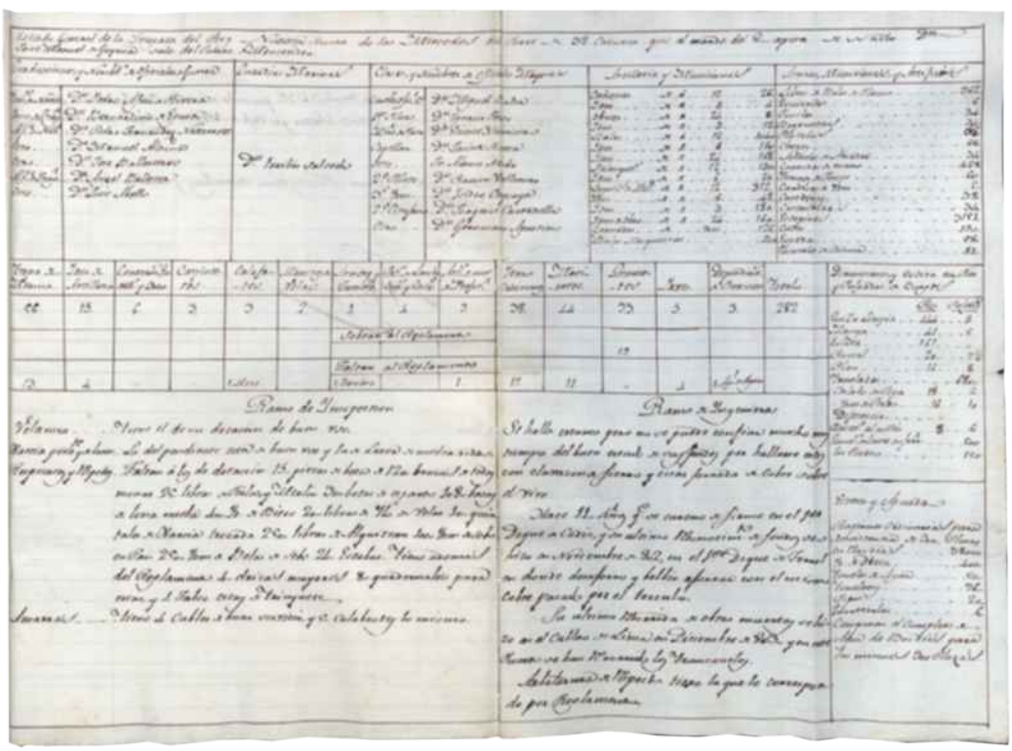
Apresadas las otras tres naves —*Medea*, *Clara* y *Fama*— y trasladadas a los puertos ingleses, los caudales, unos tres millones de pesos, se trasladaron al Banco de Inglaterra, donde las piezas de ocho reales españolas fueron reacuñadas y convertidas en monedas inglesas de curso legal[12]. El temor con que se veía en Gran Bretaña la llegada de este dinero a manos de Napoleón fue objeto de estampas satíricas en las que se criticaba ácidamente este supuesto destino y se celebraba su apresamiento. Y, ciertamente, dadas las dificultades económicas por las que atravesaba el Gobierno británico y la carencia de moneda en circulación, los preciados *Spanish dollars* fueron recibidos en Londres entre un clima de euforia[13], aunque las circunstancias en las que se había producido el apresamiento, en un ataque sin previa declaración de guerra, también levantaron fuertes críticas, publicándose panfletos de denuncia[14].

En España, estos sucesos no solo no pasaron desapercibidos, sino que, al haber ocurrido reinando la paz entre ambas naciones, fueron el detonante de la ofensiva contra Gran Bretaña. En el Manifiesto de la declaración de guerra, del 12 de diciembre de 1804, se hace mención expresa al ataque y a la pérdida de la fragata *Mercedes* como motivo de guerra, una contienda que conducirá a una más firme alianza con Francia y, ya en 1805, a la batalla de

Trafalgar. La *Mercedes*, pues, representa un hito que marca los límites entre dos épocas y simboliza el inicio de una etapa de trascendentales consecuencias para nuestra historia moderna. Así debió de verlo también Benito Pérez Galdós (1843-1920), cuya novela *Trafalgar*, la primera de esa crónica de la España del siglo XIX que son sus *Episodios Nacionales*, arranca precisamente con el relato del combate en el cabo de Santa María y la explosión de la nave. El recuerdo de la *Mercedes* también se perpetuó en América, especialmente en Argentina, donde en 1904, al cumplirse el centenario, se dedicó un homenaje a la memoria de las víctimas de aquel episodio[15], entre ellas la familia de Carlos María de Alvear, el único hijo de Diego de Alvear salvado por casualidad del desastre, y que años más tarde, como Tomás de Iriarte, se convertiría en militar independentista hispanoamericano.

Estado de Fuerza y Vida de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*, en Montevideo, 7 de agosto de 1804

Estado General de la Fragata del Rey Nuestra Señora de las Mercedes del porte de 38 cañones que al mando del Capitán de Navío Dn. José Manuel Goycoa sale del Puerto de Montevideo.
Firmada por José Manuel Goycoa
Montevideo, 7 de agosto de 1804
Colección Manuel Ruiz Luque (Montilla, Córdoba)



Este interesante documento firmado en Montevideo el 7 de agosto por el capitán de navío José Manuel Goycoa informa sobre el estado de la *Mercedes* justo en el momento de su salida del puerto de Montevideo. Es el más reciente referido al buque y en él se registra el nombre de los oficiales embarcados, su tripulación y otras indicaciones como el número de cañones, armas y municiones, así como la referencia a la carga que iba a conducir y los pasajeros que, con permiso del jefe de escuadra, embarcarían rumbo a Cádiz.

Dique de El Ferrol

1794
Mariano Sánchez
Patrimonio Nacional, Palacio de El Pardo. Madrid

Tras la firma de la paz de Amiens, es cuando la Corona española dispone que se envíen al virreinato del Perú los buques de guerra disponibles —las fragatas *Clara*, *Mercedes* (en el puerto de El Ferrol), y la *Asunción* (en el puerto de Cádiz)— con la misión de trasladar a España, bajo su seguridad, los caudales y bienes de la Real Hacienda.

Vista de la bahía de Cádiz

Hacia 1782
Mariano Sánchez
Patrimonio Nacional, Palacio de El Pardo. Madrid

A tan solo un día de navegación de Cádiz, su puerto de destino, la flota española de la que formaba parte la *Mercedes* es atacada por sorpresa por una escuadra británica que esperaba al acecho frente a las costas del Algarve portugués.

El tesoro como objetivo. Una historia irrecuperable

Doscientos años después de la pérdida y hundimiento de la *Mercedes* en las aguas del océano, Odyssey decide buscar sus restos, y los encuentra[16]. En apenas un mes, entre abril y mayo de 2007, procedió a la extracción masiva de miles de monedas de su cargamento. La finalidad de este apartado es mostrar el contraste entre la carga histórica y cultural de este pecio y el objetivo de la empresa, centrado exclusivamente en la obtención de un «botín»: una burda extracción alejada de cualquier propósito científico que no solo ha privado a los restos obtenidos de su contexto arqueológico, sino que ha destruido un pecio que ya nunca se podrá recuperar, tumba, además, de los marinos que perecieron en el buque naufragado.

En su agresiva intervención, Odyssey abandonó en el fondo marino gran parte de los materiales arqueológicos, bien por carecer de interés para su comercialización, bien porque, en caso de reclamaciones, estos objetos podían convertirse en pruebas identificativas de su origen. Frente a los miles de monedas, el resto de los materiales son claramente escasos y parciales. Se limitan tan solo a unos pocos lingotes de cobre y estaño de los cientos que transportaba el buque, pequeños fragmentos cerámicos, algunos eslabones y clavos, restos de cubiertos de plata, un par de gemelos de oro, lentes de un instrumento de navegación, etc., materiales sacados seguramente de manera accidental entre los bloques concrecionados de las monedas. Entre los más llamativos se encuentran tres tabaqueras o cajitas de rapé de oro[17], que formaban conjunto con el pequeño lote de monedas de este mismo metal.

Caudales, frutos y otros efectos. El cargamento de la fragata *Mercedes*

Además de las numerosas pérdidas humanas, la voladura de la *Mercedes* supuso también la desaparición de los bienes y caudales

Diego de Alvear y Ponce de León

En 1804 D. Diego de Alvear, brigadier de la Armada española, regresaba a España con su familia tras haber finalizado su misión como comisario de la Demarcación de Límites entre los territorios españoles y portugueses en América. Las circunstancias hicieron que embarcara en la *Medea* como segundo jefe de escuadra, acompañado por su hijo mayor, mientras que su mujer y sus otros siete hijos menores permanecían en la *Mercedes*, por lo que tuvo la desgracia de ver perecer a todos ellos en la voladura de este buque tras el ataque británico en el cabo de Santa María.
En su retrato le vemos representado con algunos instrumentos científicos relacionados con su profesión como marino y con la actividad desarrollada en América en la Comisión de Límites, como el catalejo y el teodolito, instrumento para realizar mediciones en trabajos de topografía y geodesia, similar al que se expone.
Como fondo, vemos un dibujo anónimo, quizá realizado por alguno de los descendientes de don Diego, de una de las viñetas que muestran el desarrollo del combate naval del 5 de octubre.

que transportaba. Las fuentes documentales han aportado abundante información sobre el carácter de dicho cargamento[18]. Aparte de la plata acuñada, la nave llevaba grandes cantidades de cobre y estaño en lingotes, cañones de bronce en desuso —citados también como «culebrinas»—, y un cajoncito con las muestras de las monedas de oro y plata acuñadas en la casa de moneda de Lima en 1803, además de productos vegetales como quina, ratania y cacao, o la muy apreciada lana de vicuña, junto a cueros y pieles de chinchilla, zorrillo, liebre y león y lobo marino, embarcados estos últimos ya en Montevideo.

Los recibos individualizados de la carga[19] también resultan de gran interés. Destaca en especial uno a nombre del comandante de la *Mercedes* José Manuel de Goycoa, que registra como equipaje de mano cubiertos y otros objetos de vajilla de plata, «todo con un peso de 19 marcos y siete onzas, sellado y quintado para el servicio en dicha fragata»[20], lote al que debió pertenecer uno de los cubiertos de plata extraídos del pecio que aparece grabado con las iniciales JG.

Otra de las partidas cita a Hipólito Ruiz López[21] (1754-1816), destacada figura de la botánica que, junto a José Pavón (1754-1840), había dirigido la famosa Real Expedición Botánica al virreinato del Perú (1777-1788). La partida registra, de su cuenta y riesgo, cinco cajones de extracto de ratania, planta medicinal de gran poder antihemorrágico que había sido descubierta e introducida en Europa en 1780 por el propio Hipólito Ruiz, quien la bautizó con el nombre científico de *Krameria triandra*. Otra serie de recibos, unos a nombre de particulares, otros por cuenta de Su Majestad, mencionan cargamentos de «cascarilla» o quina, corteza del árbol del quino, una de las plantas americanas de acción medicinal de mayor trascendencia, pues hasta mediados del siglo XX fue el único remedio eficaz para el tratamiento de la malaria o paludismo.

Pero, sin lugar a dudas, las monedas, el *tesoro* extraído por Odyssey en disputa en los tribunales norteamericanos, constituían la parte más importante del cargamento que conducía este buque. Su detalle, así como la demostración de que la fuente de origen de estas piezas era la *Mercedes*, se desarrolla en otro capítulo de este mismo catálogo[22]. Este conjunto, formado por emisiones virreinales, remite a un tipo de moneda, el real de a ocho —*peso* en América—, que constituye todo un hito no solo de la numismática española, sino de la historia monetaria mundial. De circulación aceptada en todos los mercados, ha sido considerada el «dólar» de la época, además de ser el origen de las monedas nacionales de los nuevos estados americanos que, tras su independencia, la tomaron como modelo. En la exposición se explica cómo eran estas monedas, el sistema al que pertenecían, cuáles eran sus tipos y el origen de sus diseños, dónde se acuñaron, además de resaltar la transcendencia e importancia que tuvieron en esta época.

El valor en monedas que transportaba la *Mercedes* a su salida del puerto del Callao fue de 918.620 pesos, de los cuales tan solo unas 312 piezas eran de oro (remitidas a la Península por cuenta de particulares). Este enorme volumen de moneda, bajo el registro del *maestre de plata* Vicente Antonio de Murrieta, había sido distribuido en su mayor parte en sacas o *talegas* que contenían cada una 1000 piezas de ocho reales, dispuestas a su vez, de tres en tres, en cajones de madera situados en la bodega del buque, bajo el sollado de arras[23]. La presentación en este ámbito de la muestra de lo que fue el «tesoro de la *Mercedes*» remite a dicho concepto, con las monedas dispuestas recordando la forma en la que fueron embarcadas en su día.

Un proceso judicial en defensa del patrimonio cultural subacuático

Un pequeño bloque de bronce procedente de la estructura de la fragata abre este último ámbito de la exposición. Esta pequeña pieza fue la que en abril de 2007, una vez localizada la *Mercedes* y realizadas las primeras extracciones, Odyssey depositó en el tribunal de Tampa (Florida, Estados Unidos) como muestra del buque, con el fin de reclamar los derechos de propiedad sobre el pecio[24]. De manera simbólica, esta pieza representa el proceso judicial y sirve de arranque para explicar los pasos que condujeron a la resolución final con la que los tribunales norteamericanos dieron la razón al Gobierno español en sus reclamaciones[25].

El caso de la *Mercedes* fue resuelto judicialmente a favor de España gracias a la batería de pruebas e investigación realizada por todo un grupo de

The Dons outwitted or John Bull in time for once
(Los caballeros burlados o John Bull, por una vez, a tiempo)

S.W. Fores; impresa por Charles Williams
Londres el 1 de noviembre de 1804
National Maritime Museum.
Greenwich, Londres

A la derecha, sobre el fondo de la popa de la fragata *Fama*, dos marineros británicos saquean las arcas de este buque repletas de *spanish dollars*, ante las airadas quejas de los españoles. Esta estampa satírica inglesa, publicada en Londres el 1 de noviembre de 1804, intenta justificar el ataque británico a la flota española en el cabo de Santa María por el supuesto destino a Francia de los caudales que transportaba. El ataque, cometido en tiempos de paz entre ambos países, fue muy criticado en la propia Inglaterra y supuso un severo golpe al prestigio británico.

Partida de registro n.º 48 a nombre de José de Goycoa y Labart, comandante de la fragata *Mercedes*, con plata labrada para su servicio

Lima, 14 de marzo de 1804
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo General de Indias. Sevilla

Mango de cubierto de plata con marca J.G.

Pecio de la fragata *Mercedes*
Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQUA)
Cartagena, Murcia

Entre los objetos extraídos de la *Mercedes* que no son monedas se encuentra esta pieza de cubertería de plata marcada en la parte superior del mango con las siglas de su propietario, J.G., muy posiblemente José de Goycoa y Labart, comandante de la fragata, quien había registrado como parte de la carga un lote de cubiertos de este mismo metal, destinado a su servicio en la fragata.

especialistas en los diferentes aspectos implicados en la controversia: un equipo conjunto del Ministerio de Cultura, la Armada, el Museo Arqueológico Nacional, la Real Academia de la Historia y otras instituciones, que reconstruyó la historia completa de la fragata demostrando que este, y no otro, era el pecio expoliado. La investigación aportada al caso constituye un *corpus* de informaciones calificado como de carácter «enciclopédico» por los propios tribunales estadounidenses. Las pruebas presentadas por España permitieron, en primer lugar, la identificación de la *Mercedes* como fuente de origen de las monedas y pecio expoliado, y en segundo, su carácter como buque de Estado en misión oficial en el momento de su hundimiento, sujeto al principio de Inmunidad Soberana y, por tanto, sobre el que Odyssey no tenía ningún derecho a intervenir.

Las evidencias comprenden documentación original de archivos históricos, junto a las pruebas materiales que aportan los propios restos arqueológicos y documentación gráfica como vídeos y fotografías del yacimiento. En la

Vicuña

Lámina perteneciente a la colección *Iconographia Zoologica*.
1700 - 1880
Bijzondere Collecties van de Universiteit van Amsterdam

Lana de vicuña

Doce muestras de vicuña tinturadas sobre el color natural que dicha vicuña tiene en tonos marrones y una azul marino
1787
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo General de Simancas. Valladolid

exposición se relacionan cuáles han sido estas pruebas —aspecto desarrollado en detalle en el capítulo de este catálogo redactado por Elisa de Cabo, subdirectora general de Protección de Patrimonio Histórico, y James Goold, abogado representante de España en el juicio—, al tiempo que se presentan algunas de las más significativas: registros de la carga, monedas, clavos del forro de cobre del buque, junto a documentación demostrativa del pago por indemnización a los particulares con bienes en la *Mercedes*, cuya deuda fue saldada ya en el siglo XIX[26].

También se muestran otras pruebas a las que se tuvo acceso tras el juicio y que no hacen más que reafirmar que la identidad del buque corresponde a la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*. Tal es el caso de la bolsa con botones pertenecientes al uniforme de un oficial de la Real Armada española, o diversas monedas claramente dañadas por los efectos de una explosión, todos ellos materiales retenidos por la empresa en Gibraltar. Además, la documentación de archivo sigue proporcionando datos irrefutables. Entre los recibos individuales de carga hay uno que cita un objeto realmente singular, un almirez de oro embarcado en un baúl junto con una vajilla de

plata de «chafalonía», es decir, de piezas rotas o muy desgastas[27]. Y una mano de almirez fabricada en este metal noble es lo que se observa en una de las imágenes del fondo marino tomadas por Odyssey[28], entre los restos de una vajilla de plata, en coincidencia con el citado recibo. La pieza en cuestión no se encuentra entre las extraídas, ni en los inventarios facilitados por la empresa. Al no ubicarse en una zona donde hubiera monedas, es posible que pasara desapercibida, y es de suponer que continúe bajo las aguas del océano.

La exposición se cierra con una referencia a la importancia que reviste la protección del patrimonio arqueológico subacuático, la normativa legal española e internacional que la avala desde la Convención de la Unesco (2001), o herramientas como el Libro Verde de la Arqueología Subacuática como base para el desarrollo de planes de actuación en este ámbito, así como la labor que se realiza desde otras instituciones y centros especializados en esta materia.

El «tesoro de la *Mercedes*», más allá de las miles de monedas que lo componen, es el de la historia que subyace tras esas piezas. Dinero en otro tiempo, hoy bienes culturales, estas monedas, junto al resto de los objetos arqueológicos, simbolizan ideas, vivencias y preocupaciones del pasado humano. Su historia, por la que sí mereció la pena litigar, es la que constituye nuestro auténtico tesoro cultural.

---

[1] (Taleb, 2007).
[2] Archivo Histórico Nacional, ESTADO, 3370, Exp. 15.
[3] Archivo General de Indias, INDIFERENTE, 665.
[4] (Céspedes del Castillo, 1983: 421; Artola, 1982: 449-450; Fernández de Pinedo, Gil, Dérozier, 1988: 259).
[5] Archivo Ministerio de Asuntos Exteriores, TR_XIX_0006.
[6] (Lasso de la Vega, 1856: 531-545 y 608-613; Lafuente, 1862: 492-494; Orellana, 1886, 804-807; Alvear y Ward, 1891; Fernández Duro, 1902: 264-267; Alcalá-Galiano, 1909: 37-80; Vieira de Castro, 1998: 219-230; Blanco Núñez, 2005: 263-273; O'Donnell, 2013; Marcos, 2013).
[7] Archivo Histórico Nacional, ESTADO, 8461, Exp. 2.
[8] Archivo General de Indias, Indiferente, 1348, N01; LIMA, 648, N03 y N06, LIMA 727,N53; Indiferente, 1348, n.º 1.
[9] Colección Manuel Ruiz Luque.
[10] (Iriarte, 1944: 7-21).
[11] Colección Manuel Ruiz Luque.
[12] (Eagleton, Williams, 2007: 223).
[13] *Diario de Madrid*, jueves 5 de diciembre de 1805: 50.
[14] Archivo General de Simancas, EST, LEG, 8283, 97, *A brief appeal to the honour and conscience of the nation, upon de necessity of an immediate restitution of the Spanish plate ships*, London, 1804, traducido y publicado por Juan Bautista Arriaza en 1805.
[15] *Caras y Caretas*, 15 de noviembre, 1904: 30-31.
[16] Case N.º 8:07-CV-614-SDM-MAP; Mark A. Pizzo, Report and Recommendation, June 3, 2009: 2. Filed U. S. Court of Appeals Eleventh Circuit Sep. 21, 2011, John Ley Clerk: 19.
[17] Ejemplares similares en Esteras, 1997: 184-187.
[18] Archivo General de Indias, LIMA, 1440, n25, carta 276; Archivo General de Simancas, ESTADO-LEG., 8283, 13.
[19] Archivo General de Indias, LIMA, 1535.
[20] Se han revisado todas las partidas de carga individuales y la n.º 5, de José de Goycoa, es la única que relaciona las iniciales JG con el registro de objetos de plata, entre los que se podrían encontrar cubiertos como el indicado.
[21] Partida n.º 4.
[22] *Vid.* Marcos, Otero, Grañeda.
[23] (Alvear y Ward, 1891: 398).
[24] Case N.º 8:07-CV-614-SDM-MAP; Mark A. Pizzo, Report and Recommendation, June 3, 2009: 2; Carrera, 2009: 3-4.
[25] (Cabo, 2012; O'Donnell, 2013).
[26] Archivo General de la Administración, 11,14328.
[27] Archivo General de Indias, Lima, 1535, partida 143; Marcos, 2013.
[28] Case N.º 8:07-CV-614-SDM-MAP; Exhibit D. Declaration of Jim Delgado, Annex 9.46, 9.47 y 9.49.

El último viaje de la fragata Mercedes: el proyecto expositivo

Carlos León Amores (arqueólogo submarino)
Carlos Barrot (arquitecto-museógrafo)

La exposición *El último viaje de la fragata Mercedes* es la historia de dos agravios, de dos injusticias con doscientos años de diferencia. La primera es la de un ataque naval injustificado cuando España e Inglaterra estaban en paz; una paz débil, es verdad, pero una paz firmada y respetada hasta aquel día en que el Gobierno inglés decidió atacar deliberadamente a nuestras cuatro fragatas para apropiarse de los caudales que Godoy había ordenado traer a España. La segunda injusticia es la de una empresa de buscadores de tesoros o, mejor dicho, de traficantes de bienes culturales que desde el año 2003 merodeaba por nuestras costas, mintiendo sobre sus propósitos y dedicándose a localizar naufragios históricos de cualquier época y condición, hasta fijar su atención en la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes,* hundida en aguas internacionales, a 1000 metros de profundidad, y perfectamente localizada por un equipo de historiadores, que, desde los archivos españoles, atravesaron la línea que marca la ética de su profesión para aportar datos concretos sobre este y otros naufragios a la empresa Oddissey Marine Corporation.

Pero esta exposición es también la historia de un gran éxito judicial sobre la compañía Odissey, condenada a devolver el material expoliado y exportado ilícitamente a los Estados Unidos y a pagar parte de las costas que el Ministerio de Cultura español ha gastado durante estos años de litigio. Una lección que ni ellos ni otros traficantes de bienes culturales deben olvidar jamás.

Desde el punto de vista expositivo, el reto era contar esta historia en dos espacios concretos: la sala de exposiciones temporales del Museo Arqueológico Nacional y la del Museo Naval de Madrid; y, además, pensar en la posibilidad de una futura itinerancia de las dos exposiciones juntas.

Para ello hemos preparado **dos discursos expositivos complementarios**. Dos versiones de la misma historia, dos caras de la misma moneda, dos formas de abordar el mismo suceso. En el Museo Arqueológico Nacional se han tratado los temas desde una perspectiva histórica, arqueológica y numismática, y en el Museo Naval desde una óptica náutica y militar.

En cada museo se nombró a una comisaria, además de una serie de colaboradores cercanos y especialistas para tratar los distintos temas de la exposición.

Las dos comisarias, Carmen Marcos (MAN) y Susana García (MNM) han sido para nosotros la guía, el hilo conductor. Ellas han coordinado los contenidos de las dos exposiciones y han realizado la labor de fino hilado para no dejar flecos sueltos y aportar desde las instituciones, que representan el máximo rigor científico, al discurso expositivo.

La tercera institución que ha participado en esta exposición ha sido Acción Cultural Española, financiando y coordinando la sede del Museo Arqueológico Nacional. Su directora de Producción, **Pilar Gómez,** y su coordinador de exposiciones, **Manuel Mortari,** han guiado todas y cada una de las fases de este proyecto: el diseño, la producción, el montaje y el transporte de las piezas.

La coordinación de la exposición del Museo Naval se ha realizado desde la propia dirección del museo. Y desde la Fundación del Museo Naval se ha realizado la ardua tarea de conseguir involucrar con entusiasmo a sus diferentes patrocinadores.

Ambas producciones y ambos montajes han sido realizados, en su mayor parte, por la empresa Feltrero S. L. U.

En términos de **museografía**, una exposición con dos sedes obliga a distribuir muy bien tanto las piezas a exponer como los recursos museográficos para que no se repitan en ambas y para que cada bloque temático esté contado con los objetos originales y los recursos más apropiados, duplicando así el esfuerzo por buscar medios y técnicas expositivas adecuados.

Además, cada sede es un mundo, un espacio totalmente personal, marcado por su superficie, sus alturas, sus recorridos, sus materiales y acabados, sus instalaciones y su ubicación en el edificio.

Documentos originales que ilustran el viaje realizado por la fragata *Mercedes*.

En ambas exposiciones se han recopilado las mejores piezas y documentos relacionadas con la *Mercedes,* con sus protagonistas, con el combate, con el naufragio y con el juicio: cartas originales, diarios, testimonios de los supervivientes, objetos personales, recuerdos, memorias, estados de carga y fuerza, pinturas, retratos de los protagonistas, caricaturas, cartografías, dibujos del combate, libros, armas...

Por nuestra parte, hemos diseñado los recorridos, la zonificación de los contenidos, los materiales de ejecución y los recursos expositivos: vitrinas, jerarquía y posición de los paneles gráficos, reconstrucciones a tamaño real, infografías, ilustraciones, proyecciones, realidad aumentada, efectos de *mapping,* acuarios, modelos a escala, iluminación y equipamiento audiovisual.

La circulación en ambas exposiciones es unidireccional en el sentido de las agujas del reloj, con espacios de amplitud en algunos puntos, que permiten cierta libertad de circulación. En ambos casos existe una entrada

y una salida diferentes, para evitar cruces entre las personas que ya han visto la exposición y las que entran. Hemos tenido especial cuidado en generar un ambiente acogedor, con un diseño limpio —de formas sencillas pero contundentes—, con fondos oscuros en azules, negros y grises, resaltando las piezas con una iluminación de *leds* —con filtros y lentes— muy matizada, lo que nos ha permitido crear ambientes muy distintos y acentos marcados, acostumbrando a la retina del visitante a la baja luminosidad que demandan algunos de los documentos originales.

Hemos dotado a cada sala de una personalidad rotunda, con formas geométricas claras y diferencias sustanciales entre ellas, jugando con las alturas, los huecos, los pasos angostos y los espacios abiertos, y con recursos expositivos diferentes que no se repiten, ni se hacen sombra, ni se estorban, tratando de enriquecer el discurso expositivo con el propósito de que todo tipo de público encuentre algo que despierte su interés.

El diseño de soportes, plintos y apoyos para las piezas ha sido realizado pensando siempre en la conservación y en la facilidad de visualización de las piezas, compromiso que en ocasiones resulta muy difícil de conjugar.

La información textual está plasmada en una serie de textos de bloque temático, paneles de texto algo menores en tamaño y jerarquía, cartelas desarrolladas junto a piezas o conjuntos de piezas, y cartelas con fichas técnicas. Los textos más largos y generales están estructurados en tres o cuatro párrafos claros que van añadiendo información sobre el mismo tema de forma paulatina.

En ambas exposiciones existe un relato corrido, que corresponde a los paneles de bloque temático y los paneles de texto generales, de manera que se podrían leer de una sola vez enlazando unos textos con otros. Para profundizar, y hacer un zoom apartándose del relato general, están las cartelas desarrolladas, que presentan una historia dentro de la historia.

La selección final de las piezas expuestas, en la que hemos asesorado a ambas comisarias, está muy medida y meditada: en primer lugar, para ilustrar el relato principal de una forma clara y natural; en segundo lugar, para que unas piezas no compitan con otras en una misma sala o en una misma vitrina, para que su número, su volumen y su importancia acentúen y acompañen el relato de la historia sin saltos ni escalones, y para que juntas, en una lectura única, determinen un recorrido ordenado desde el punto de vista del contenido e interesante visualmente.

Los diferentes materiales que componen estas dos exposiciones han determinado en gran manera su forma de exposición y su presentación dentro o fuera de vitrina. Algunas de ellas, además, han tenido que contar con especiales medidas de seguridad, por tratarse de piezas de gran valor intrínseco, lo que ha obligado a prever en el diseño la instalación de cristales especiales, alarmas y cámaras de vigilancia.

En cualquier caso, se ha trabajado para desarrollar una exposición sin muchos obstáculos entre el visitante y la pieza, con obras cercanas, accesibles, y siempre fáciles de visualizar, dentro de los límites que marcan las necesidades de conservación.

Una parte del cargamento de la fragata *Mercedes* estaba compuesto por cacao, lana de vicuña, quina y ratania.

Un tesoro cultural recuperado (Museo Arqueológico Nacional)

La exposición comienza con un recorrido histórico en el que nos encontramos los documentos originales de los tratados firmados por España, Francia e Inglaterra en el periodo comprendido entre 1796 y 1803, el preámbulo exacto en el que se enmarca el último viaje de la *Mercedes*.

Las relaciones en esos años son tensas. Un año se proclama la paz y al año siguiente vuelven los ataques, los asedios y los combates.

Tres excelentes cuadros presiden una sala en forma de pasillo: Carlos IV y María Luisa de Parma, pintados por el mismísimo Francisco de Goya, y Godoy, el primer ministro, pintado por Carnicero. Enfrente, una gran vitrina con tantos acuerdos como desacuerdos, con tantas medallas conmemorativas como caricaturas satíricas inspiradas en las débiles relaciones internacionales. La posición de los cuadros es deliberadamente baja, cercana, con una iluminación que oscurece el marco para centrar totalmente la atención en el lienzo.

Conjunto de 30.000 monedas de plata y 160 de oro, muestra de las 14 toneladas de monedas expoliadas por Odissey.

Para representar este mundo cambiante marcado por la geo-estrategia, decidimos crear una bola del mundo generada mediante un efecto de proyección *mapping*. Se trata de una doble proyección infográfica sobre una superficie irregular —en este caso media bola del mundo— que nos permite presentar e ilustrar las relaciones entre países, sus intereses coloniales y sus enfrentamientos constantes. Hasta entonces, las fronteras del mundo nunca habían cambiado tanto en tan poco tiempo. La bola del mundo se abre y nos muestra una mesa de juego de estrategia con sus ejércitos avanzando, sus Armadas combatiendo y sus cañones disparando.

Al final de esta sala está expuesto un magnífico cuadro de gran formato apaisado que representa el continente americano, sus tipos humanos y su fauna principal dibujada con tal lujo de detalles que más bien parece un compendio ilustrado de ciencias naturales y sociales. Este cuadro también está en una posición con la línea visual relativamente baja, para poder apreciar con mayor facilidad los detalles en miniatura de cada viñeta e incluso poder llegar a leer las leyendas que completan este cuadro ilustrado.

Colocación de las 30.000 monedas en una vitrina del Museo Arqueológico Nacional.

La siguiente sala nos narra el encargo de Godoy de enviar una escuadra a buscar los caudales americanos. Una gran gráfica con el plano del mundo muestra la ruta seguida por las cuatro fragatas españolas *Medea*, *Clara*, *Mercedes* y *Fama*. Inserta en la gráfica, una estrecha vitrina inclinada expone los documentos que van dando forma a este viaje y, sobre la vitrina en forma de atril transparente, los hitos principales del viaje, las fechas y los momentos de llegada y partida de cada uno de los puertos en los que hicieron escala.

En Montevideo sucede un acontecimiento que después será crucial para la familia Alvear. Diego Ugarte, el segundo comandante de la escuadra, enferma y debe abandonar la *Medea*, poniendo en su lugar al oficial con mayor graduación embarcado, en este caso Diego de Alvear. En un pequeño rincón de este espacio dedicado al viaje se muestran las cartas y documentos que explican este cambio, y un grupo de libros, formando un lote con atadillo, que Alvear debió trasladar a la *Medea* y que se ha conservado hasta nuestros días.

Entramos ahora en una nueva sala —un espacio recogido, íntimo— para presentar dos de los personajes relevantes en el desarrollo de este viaje. En primer lugar, José Bustamante, jefe de la escuadra, militar ilustrado, con gran peso en la Armada española de la época y muy conocido por su expedición científica junto al italiano Alejandro Malaspina, viaje ejemplar en el que se cumplieron con éxito los objetivos científicos, políticos y estratégicos. En su vitrina se expone su retrato junto al cuadrante de navegación y al cronómetro de longitudes que usaron en esta expedición, y una maqueta de la corbeta *Atrevida*, con la que dieron la vuelta al mundo.

El segundo personaje clave de esta historia es Diego de Alvear, nombrado segundo comandante sin saber que este hecho le salvaría casualmente la vida a él y a su hijo mayor, pero, a cambio, les obligaría a presenciar impotentes la muerte del resto de la familia, embarcada en la *Mercedes*.

Alvear está representado por algunos de los objetos personales que aparecen en su retrato más conocido, como un teodolito, un catalejo y un sable.

Junto a esta dos vitrinas de Bustamante y Alvear, el cuadro original pintado por Sartorius en 1804 de la batalla del cabo Santa María. Sus detalles y su magnífica representación del combate y de la sobrecogedora explosión de la fragata española convierten esta pequeña pintura en un documento único, excepcional, lleno de matices: cañones disparando, soldados combatiendo, muriendo, gritando en medio del combate. No falta un solo cabo, ni un palo, ni un cañón, ni una vela de cualquiera de las ocho fragatas. Perfectamente colocadas, como sabemos que lo estaban por otros documentos. Todas las inglesas a babor de las españolas, menos la que batió a la *Mercedes,* que lo hizo colocada por su lado de estribor.

En esta misma sala generamos un rincón por medio de dos vitrinas enfrentadas que contienen documentos originales, cartas, libros y diarios que narran con detalle el ataque de la escuadra española cuando se encontraba a tan solo una jornada de navegación de su destino final. A un lado, el combate narrado desde la *Medea;* al otro, desde la *Clara* y la *Fama*.

A continuación, entramos en una sala audiovisual, oscura, insonorizada, con una grada para cincuenta personas y una enorme pantalla de siete metros y medio de longitud y tres metros de altura. En sus laterales, dos cañones escenográficos asomando por las portas de la cubierta, tenuemente iluminados, nos anticipan el desastre.

Las luces se apagan. El guion de este audiovisual ha sido extractado de las memorias publicadas por Tomas de Iriarte. Él iba embarcado en la *Clara* y fue testigo y protagonista del ataque de la escuadra inglesa cuando apenas contaba con diez años de edad. Su narración, cargada de emoción y de referencias a su sentir infantil, era el guion perfecto. Este hecho marcó su vida para siempre, aunque, lejos de alejarle de su idea de ser militar, aquel combate se convirtió en su bautismo de fuego.

Para contar con imágenes este ataque, decidimos realizar ilustraciones a mano: más de cuarenta acuarelas pintadas desde diferentes puntos de vista por el pintor naval Javier Escudero, especialista en dibujar marinas y conocedor al detalle de las fragatas de esta época.

Arriba: sala del Museo Arqueológico Nacional con acuarios en los que se muestran varios bloques de monedas de plata que transportaba la *Mercedes*.

Abajo: modelo a escala de fragata de los siglos XVIII-XIX similar a la Mercedes, obra de Javier Escudero, con la imagen de fondo del audiovisual del combate realizado por Vicente Peñararo.

Modelo a escala de fragata de los siglos XVIII-XIX similar a la *Mercedes*, obra de Javier Escudero.

Escudero, siguiendo las instrucciones del realizador Vicente Peñataro, fue dibujando paso a paso el viaje, la salida de Montevideo, el avistamiento de los dos bergantines ingleses en el horizonte y, finalmente, el encuentro fatal con la escuadra inglesa. El pincel de Escudero sitúa una a una las naves de ambos países en cada momento del combate, basándose en toda la información gráfica y escrita de la que disponíamos y, fundamentalmente, en los dibujos a lápiz conservados por la familia Alvear, un hallazgo de un gran valor testimonial para conocer este suceso. Se trata de siete dibujos con otras tantas leyendas que relatan paso a paso el combate del cabo Santa María, probablemente realizados por uno de los hijos marinos del segundo matrimonio de Alvear con la irlandesa Luisa Ward.

Con el objetivo de hacer más creíble el relato, decidimos dar vida a Iriarte a través de un actor y grabarlo con indumentaria y *atrezzo* escribiendo sus memorias en Buenos Aires. La localización para este rodaje no fue una casa porteña, sino la biblioteca del museo Cerralbo, decorada para la ocasión.

Recreación en acuario de una caja con tres talegas de monedas de plata en el momento del naufragio.

Otro elemento fundamental en esta producción audiovisual es la banda sonora original, que acentúa de manera magistral los momentos estremecedores y los momentos tensos de la narración, compuesta y mezclada por…

La siguiente sala es un gran espacio abierto, una plaza ambientada con testimonios en primera persona del combate: Pedro Afán de Ribera, José Bustamante, Diego Alvear, Graham Moore… todos ellos dejaron constancia escrita de aquel suceso y a todos les damos voz en la exposición.

En uno de los laterales de la sala, una vitrina nos muestra los documentos relacionados con las consecuencias de esta batalla: las justificaciones que dio el Gobierno inglés al ataque del cabo Santa María y la posterior declaración de guerra contra Inglaterra. Junto a estos documentos también se exponen dos monedas de plata de una de las fragatas apresadas, reacuñadas para circular como moneda inglesa, y una caricatura original en la que aparece el nombre de la fragata *Fama* y el reparto del botín por parte de los ingleses. Junto

Vitrinas con objetos expoliados por Odissey.

a la vitrina, destaca por su iluminación recortada un cuadro de Rafael Monleón sobre la posterior batalla de Trafalgar, y, en una pequeña vitrina, un ejemplar de *Trafalgar*, de Pérez Galdós, en el que se describe con todo detalle el combate del cabo Santa María y la explosión de la *Mercedes,* primera obra de la primera serie de sus *Episodios nacionales*.

El centro de la sala está organizado espacialmente mediante un eje longitudinal, una tarima elevada, con el modelo, a escala 1:20, de una fragata española de esta época, realizada para esta exposición por Javier Escudero en su estudio de las islas Canarias. Se trata de un modelo escenográfico con acentos de pintura para envejecer la madera y darle realismo a los palos y la jarcia. El casco flota sobre una superficie transparente de metacrilato azul en medio de dos paneles gráficos, con una cartografía que muestra el territorio entre América y España. Como fondo, un muro perpendicular a la tarima central cierra la sala y, sobre él, la proyección de algunos detalles del cuadro de Sartorius a gran tamaño, para integrar el modelo a escala de la fragata en el cuadro del combate.

Audiovisual del combate, realizado por Vicente Peñararo con ilustraciones de Javier Escudero y guion de Carlos León.

Al otro lado de este muro físico y conceptual avanzamos doscientos años. La empresa norteamericana Odissey busca, encuentra, expolia y traslada sin permiso los restos de la *Mercedes* hundidos a más de mil metros de profundidad. Buscan monedas para vender, para traficar, por eso hay muy pocos objetos de la vida a bordo. Pocos, muy pocos objetos, algo habitual cuando se trata de un expolio en el que los traficantes solo buscan piezas para comercializar, desechando cualquier objeto que no tenga valor intrínseco.

En cualquier excavación arqueológica submarina aparecen miles de objetos con los que reconstruir la vida a bordo, conocer el cargamento, componer la artillería del barco, reconocer los instrumentos de navegación, herramientas, armas, ánforas… Sin embargo, de la *Mercedes* no hay casi nada.

La diferencia entre un expolio y una excavación arqueológica es tan evidente que estos objetos silenciosos apenas nos cuentan nada. No se sabe dónde fueron recuperados, en qué parte del barco, no hay planos

Reconstrucción del camarote de la fragata *Mercedes*, con su capitán consultando una carta náutica mientras avista las naves inglesas en el horizonte.

de los hallazgos, no se han recogido muestras, no se han hecho análisis… Nada, no se ha interpretado nada. Objetos silenciosos a los que ahora es muy difícil interrogar.

Al lado, las monedas concrecionadas, recogidas por el R. O. V. y conservadas por Odissey en grandes recipientes de pintura, forman una escenografía de lo inadecuado. Algunos recipientes abiertos dejan ver lo que los traficantes estaban buscando, el verdadero objetivo: monedas para vender. Nuestra Historia, con mayúsculas, convertida en un puñado de monedas en manos de unos vendedores sin escrúpulos.

Junto a las cuatro vitrinas con objetos arqueológicos, a la espalda del muro que separa la sala, instalamos una pantalla plana con una *webcam* y un efecto de realidad aumentada. Mediante dos cartulinas con dos símbolos impresos, los visitantes pueden generar en la pantalla dos fragatas infográficas, una inglesa y otra española, que combaten hasta que la inglesa destruye en mil pedazos a la *Mercedes*. La realidad aumentada nos permite jugar a tener en nuestras manos

las fragatas, como pequeños objetos reales que podemos mover, girar, agrandar y finalmente destruir.

En la sala siguiente, el visitante se adentra en la bodega de la *Mercedes*. A través de los documentos expuestos, localizados en los diferentes archivos españoles, se ha podido reconstruir el cargamento que acompañaba a los caudales: lana de vicuña, quina, ratania, cacao... En la misma vitrina en la que se exponen los registros de la carga hay dos objetos sorprendentes: un fragmento de una cuchara de plata con las iniciales grabadas del capitán de la *Mercedes* y un tapón de un frasco de cristal asociado a un registro de carga de una señora que enviaba unos regalos a unas amigas en España, entre ellos un frasquito de perfume.

Vitrina con objetos personales de don Diego de Alvear.

A nuestra derecha aparece un túnel, acompañado por suaves efectos de sonido propios del medio submarino y varios acuarios que contienen bloques de monedas en distintos estados de conservación. Anémonas, erizos y una morena solitaria juegan entre los caudales, se esconden y nadan en la oscuridad. Durante el tiempo que dure la exposición, estos acuarios irán cambiando su aspecto. Las monedas se irán saliendo de su talega, la morena se hará un hueco entre los restos de la caja de madera que transportaba las monedas y los erizos romperán aún más las sacas, hasta esparcir totalmente la carga por el fondo. Algo así debió de suceder hace más de doscientos años.

La tercera vitrina expone las monedas en su proceso de restauración, libres ya de la concreción que se forma bajo el agua y que aglutina piezas metálicas de distinta naturaleza. En un yacimiento arqueológico submarino estas concreciones tienen un valor excepcional, ya que se comportan como una costra que protege los materiales más sensibles,

maderas, cueros, esparto, huesos… Cuando estas concreciones se retiran, la protección desaparece; los materiales, pues, quedan expuestos directamente a la acción del mar y en poco tiempo se destruyen.

A nuestra izquierda vemos un gran escaparate con lingotes de cobre, estaño, bloques completos de monedas, monedas adheridas a los restos de madera y los restos de la saca que las contenía. Cada saca transportaba mil monedas. Estas sacas o talegas podían ir sueltas o metidas a su vez en cajas de tres talegas cada una, por eso las concreciones de monedas guardan aún estas formas, como formas fosilizadas.

Las siguientes vitrinas nos explican el sistema monetario de la época: tipos, pesos y equivalencias. Un repaso numismático para entender la importancia y la trascendencia de la moneda española en el comercio y en la economía de la época.

Al final de la sala, en su eje principal, una gran vitrina, en forma de pirámide con espejos que multiplican de forma mágica sus dimensiones, muestra una parte de los caudales transportados por la *Mercedes*, el tesoro que motivó el viaje y por el que dieron la vida los marinos españoles: 30.000 monedas de plata y 180 de oro, como muestra de las 574.000 monedas hoy depositadas en el ARQUA (Museo Nacional de Arqueología Subacuática de Cartagena) para su restauración y conservación. Estas monedas fueron colocadas una a una, después de inventariadas y catalogadas por el equipo de numismática del Museo Arqueológico Nacional y del ARQUA, en un verdadero ejercicio de museografía sin complejos, para que las 30.000 monedas formasen el mayor tesoro de monedas de un naufragio jamás visto.

Llegados a este punto de la exposición, y ahora que el visitante conoce bien la historia de este viaje, de su significado y sus circunstancias; ahora que conoce los nombres y apellidos de quienes lucharon y murieron y de quienes sobrevivieron al combate del cabo Santa María, cada moneda cobra un valor diferente: deja de conformar un catálogo numismático para convertirse en parte de nuestra propia Historia. Un patrimonio cultural común que hemos de proteger, esté donde esté: bajo tierra o bajo el mar.

El último bloque temático de la exposición nos conduce hacia esta reflexión y nos presenta algunos elementos que fueron determinantes en el proceso judicial contra los expoliadores, el estado de carga de la fragata a su salida de Montevideo, unos botones de la Marina española, clavos de cobre del forro del casco y unas monedas retorcidas, afectadas por la explosión, que no dejan lugar a dudas sobre si esta era o no la *Mercedes*.

En 2003, el Ministerio de Cultura español comenzó este litigio contra Odissey y, después de identificar este naufragio como el de un buque de Estado de nuestro país, consiguió que los jueces norteamericanos dictaran sentencia contra los traficantes, obligándoles a devolver todo lo que habían robado y a pagar parte de las costas del juicio por haber mentido deliberadamente.

Sirva esta sentencia, presentada en una vitrina junto a un mazo de juez, para hacer justicia, doscientos años después, a aquellos hombres, mujeres y niños embarcados en la *Mercedes* que perdieron la vida o quedaron heridos para siempre. Y sirva también esta exposición para presentar a la sociedad este tesoro cultural recuperado como parte de nuestro rico patrimonio arqueológico sumergido.

Conjunto de mil monedas de plata, dos de oro y fragmento de un bloque de monedas de plata de la fragata *Mercedes*.

La razón frente al expolio

En el Museo Naval, a unas manzanas del Museo Arqueológico Nacional, continúa la historia de la *Mercedes*, o empieza, según como queramos realizar el recorrido.

Nos recibe un profundo y oscuro pasillo lleno de gasas transparentes que evocan velas fantasmagóricas, con imágenes flotantes de fragatas, marinos ilustres y planos de barcos...

Ahora toca profundizar en esta historia desde el punto de vista naval. Y de presentar las armadas de la época enfrentadas. Empezamos la historia por el mismo punto de partida: Godoy, retratado, esta vez, con el *Atlas de las costas españolas* de Tofiño, que seguramente llevaba en su camarote el capitán de la *Mercedes* cuando fue atacado por la escuadra inglesa.

Inmediatamente después, un repaso a las victorias y las derrotas navales españolas en los años anteriores a 1804. Cuadros originales que nos hablan de este periodo convulso entre España, Francia e Inglaterra y que siempre tuvo como escenario el mar.

Entrada a la exposición del Museo Naval de Madrid.

En este contexto comienza el viaje de la *Mercedes* ordenado por Godoy a su ministro de Marina. Un viaje cuya derrota ha investigado el profesor Francisco Fernández, haciendo una hipótesis fundamentada de los días de navegación, las singladuras y el trayecto entre Buenos Aires, Montevideo y Cádiz. La gran vitrina, de tipo escaparate, que alberga estos contenidos sirve para unir pinturas, instrumentos náuticos, planos, y documentos escritos de primera mano por los protagonistas de este viaje.

A nuestra izquierda, cortando el paso visual, situamos una vitrina con tres elementos fundamentales para la navegación: el *Atlas* original de Tofiño que Godoy muestra en su retrato, un libro de Ordenanzas de 1082 y un viejo libro de navegación que nos recuerda que la mejor forma de navegar para proteger los cargamentos valiosos era «en convoy».

Nos asomamos entonces al camarote del capitán de la *Mercedes*, Goycoa, reconstruido en sección, a escala natural, para transportarnos hasta el mar en el fatídico momento en el que avistan cuatro fragatas inglesas. En su interior está reproducido el uniforme de Marina que llevaba este capitán, mientras consulta en la mesa su carta náutica, en este caso audiovisual, para posicionar el lugar exacto en el que tuvo lugar el encuentro unas horas antes del combate.

Dos escuadras en medio del océano. Ocho fragatas frente a frente. Bustamante manda la escuadra española; Graham Moore, la inglesa. Uno va embarcado en la *Medea*, el otro en la temible *Indefatigable*, conocida por sus victorias ante adversarios de mayor porte. Dos vitrinas cara a cara, con los dos retratos originales de sus comandantes y los dos modelos de sus capitanas.

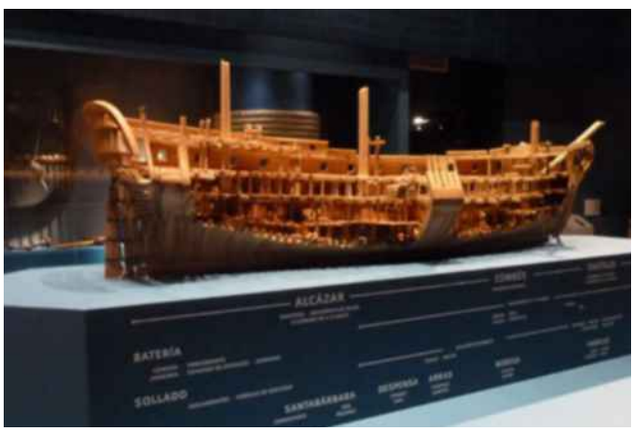
En la sala contigua, con forma ovalada, suelo enmoquetado en rojo y doble altura, envuelta por una enorme gráfica con la imagen de la contienda, Bustamante narra el combate paso a paso. Su parte de guerra es el guion, y una mesa de batalla conceptual se convierte en el escenario en que las infografías y los datos de cada una de las fragatas y sus movimientos cobran vida ante nuestros ojos. Un combate para el que los ingleses habían reclutado marinos prometiéndoles el apresamiento de importantes botines de barcos españoles, como bien dicta el cartel expuesto en una de las cuatro vitrinas que rodean la mesa audiovisual.

Sala con audiovisual, documentos y cartografía que señala la zona en la que se produjo el combate del cabo Santa María.

Al fondo de la sala, pueden leerse los nombres de todos y cada uno de los hombres y mujeres fallecidos en aquel ataque por sorpresa. Los nombres proyectados en la pared con sus apellidos, oficios y relaciones de parentesco son evocadores. A la izquierda, en la penumbra de esta sala convertida en santuario de marinos, se muestra el retrato original de Alvear y, junto a él, el último estado de carga de la *Mercedes* en Montevideo.

Pasado el momento del combate desembocamos en una sala protagonizada por la fragata. Un modelo a escala, realizado pieza a pieza como si de la construcción de la verdadera *Mercedes* se tratase, preside el centro de la sala. No es cualquier modelo, es un proyecto de investigación dirigido por Francisco Fernández y ejecutado por el modelista Miguel Godoy y su equipo, paso a paso, interpretando los reglamentos de la época, ajustando al milímetro las proporciones de la fragata, deteniéndose en su interior para poder unir con maestría las miles de piezas que conforman este puzle de maderas.

Francisco se viste de Landa, el ingeniero naval que redactó el reglamento por el que se rige la construcción de la *Mercedes* en La Habana, rodeado de planos de barcos por todos lados. En el mismo soporte de la fragata seccionada hay cuatro pantallas incorporadas, en las que el equipo de audiovisuales, dirigido



Modelo a escala de la fragata *Mercedes* realizado por Francisco Fernández y Miguel Godoy.

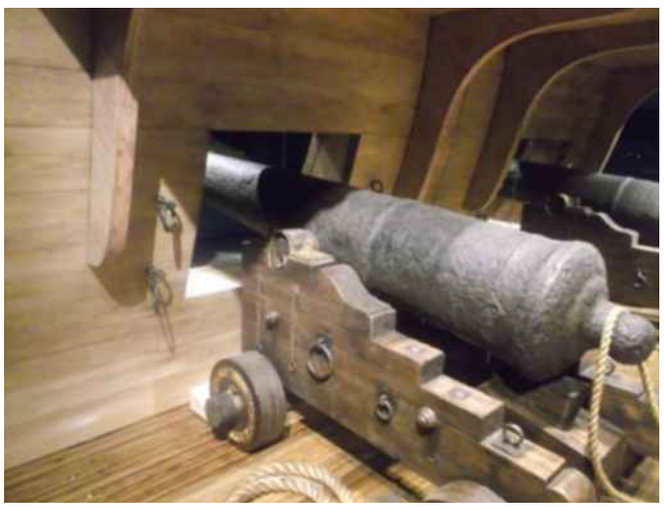
por Alberto Fuentes, José Castro y David Salaices, presenta un vídeo, casi un documental, a modo de repaso por los momentos estelares de la construcción del modelo. Los más interesados pueden entretenerse estudiando el soporte del modelo, en un ejercicio didáctico que permite descubrir cómo se denominaban las distintas piezas y zonas de la fragata.

Y como fondo, una imponente bandera naval española procedente de la batalla de Trafalgar, similar a la que pudo ondear en la *Mercedes*, con todas sus cicatrices a la vista.

A popa del modelo se muestra una sección gráfica desarrollada por Vélera Diseño a partir de los dibujos de Francisco Fernández, que revela cómo iba cargada por dentro: dónde se situaban los cañones, dónde iban las cajas con las monedas, dónde los pertrechos de la nave. A proa, mil monedas, extendidas en una vitrina con la superficie inclinada, perfectamente ordenadas, marciales. Y, entre las mil monedas de plata, una de oro y un pesado bloque de monedas concrecionadas.

La sala, de doble altura, se aprovecha para mostrar a gran tamaño los planos que han servido para construir el fantástico modelo a escala, secciones longitudinales y transversales que nos acercan al mundo de la arquitectura y la construcción naval de la época.

A babor de la fragata, una vitrina escaparate expone el reglamento de construcción que se utilizó para construir la *Mercedes*, un retrato del ingeniero Landa, herramientas del carpintero naval y un modelo histórico de otra fragata similar: la *Casilda*. Para comprender de una forma más clara y didáctica cómo podía ser la *Mercedes* por dentro, se muestra la sección por la maestra que el modelista Godoy realizó mientras construía el modelo completo.



En este contexto naval tan evocador, quisimos hacer una nueva reconstrucción a tamaño real, en este caso de una borda de la *Mercedes* con un cañón de 12 pulgadas, para sentirnos artilleros en cubierta.

La reconstrucción, realizada por el equipo de carpinteros del propio Museo Naval, es una verdadera belleza. Cada elemento de la escenografía tiene su razón de ser: el tipo de madera, los aparejos de fuerza, el grosor de las tracas, el tono de barniz. Hasta las juntas entre tabla y tabla han sido tratadas, para generar la sensación de

Arriba: reproducción a tamaño real de un fragmento de la cubierta de la fragata *Mercedes* con un cañón de doce libras, realizada en el Museo Naval de Madrid.

Abajo: Cubierta de la fragata *Mercedes*, con efecto de reflejo en los espejos laterales.

Audiovisual del combate del cabo Santa María, realizado mediante infografías por Nova Audiovisuales.

estar embreadas. Pero lo que más sorprende es ver no uno, sino cuatro cañones dispuestos en una cubierta completa, gracias al efecto expositivo generado por las superficies espejadas que rodean la reconstrucción.

Junto a esta reconstrucción se instalaron dos vitrinas, una con armas similares a las utilizadas en el combate del cabo Santa María, y otra con los restos del forro de cobre y madera de una fragata también del siglo XIX.

Antes de terminar el recorrido, un vídeo-resumen explica cuál es actualmente el papel de la Armada en la vigilancia y protección del patrimonio arqueológico sumergido, y las labores de investigación y apoyo que ofrece a los arqueólogos submarinos para que siga prevaleciendo la razón frente al expolio.

Agradecimientos muy especiales a:
Comisariado: Carmen Marcos y Susana García. **Ministerio de Educación Cultura y Deporte**: Jesús Prieto, Enrique Varela, Reyes Carrasco, Elisa de Cabo, María Agúndez, Pilar Corchado, Fernando Sáez, Luis Caballero, Raquel de la Carrera. **Museo Arqueológico Nacional**: Andrés Carretero, Paloma Otero, Paula Grañeda. **Museo Naval de Madrid**: José A. González Carrión, Pedro Giner, Santiago Rumeu, Santiago Raffelli, Raúl Díez, Miguel Godoy, Francisco Fernández, José Antonio Álvarez. **Acción Cultural Española**: Elvira Marco, Pilar Gómez, Manuel Mortari, Maribel Sánchez, Mónica Hernández. **Feltrero División Arte**: Juan Luis Feltrero, José Orus. **La Merienda**: María Blanco. **Miragroup**: Josep Solé. **Oniricom AV:** Vicente Peñataro y Sonia Aguilar. **Famori AV**: Alberto Sandino. **Nova AV**: Alberto Fuentes, José Castro, David Salaices. **Modelista e ilustrador**: Javier Escudero. **Vélera Diseño**: Ana Maldonado, Walter Ospina.

Capitulación inglesa en Santa Cruz de Tenerife en 1797

1848
Nicolás Alfaro y Brieva
Óleo sobre lienzo. 75,5 x 47 cm
Museo Naval. Madrid
MNM 888

VER IMAGEN

La Real Armada en tiempos de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes

José María Blanco Núñez

La fragata *Mercedes* fue botada en La Habana en 1789 y voló cerca del cabo Santa María el día 5 de octubre de 1804, cuando formaba parte de la división de fragatas del mando del capitán de navío José de Bustamante y Guerra, ignominiosamente atacada en «tiempo de paz» por un escuadrón de cuatro navíos ingleses recalificados para la ocasión como fragatas. Por tanto, su vida activa transcurre durante un tiempo en el que la Real Armada alcanzará el apogeo de su material y su cumbre orgánica con la publicación de las Reales Ordenanzas de Carlos IV (1793), tiempo en que la historia del mundo cambiará a «contemporánea» debido a una revolución comenzada en París y extendida a toda Francia.

El secretario de Estado del Despacho de Marina, cuando su casco se bañó por primera vez en las aguas habaneras, fue el último de los grandes ministros dieciochescos, Antonio María de Valdés y Fernández Bazán, que llegó al cargo con 39 años de edad, y que será el responsable de una década, 1783-1793, que en su día calificamos de «prodigiosa»[1].

Antonio María de Valdés

Nacido en Burgos en 1744, marchó, cuando contaba trece años de edad, a correr las caravanas para profesar en Malta, sentando plaza de guardiamarina en la Real Compañía gaditana el día 26 de octubre de 1756. Durante su carrera mereció los informes más favorables, sobre todo de Pedro González de Castejón, quien siempre buscó tenerlo a su lado y lo nombró inspector general de la Armada el 1 de marzo de 1783; al fallecer Castejón un mes y dos días después, fue nombrado secretario del Despacho.

Su primera decisión fue instituir el curso de Estudios Mayores[2] a propuesta de Vicente Tofiño, medida que reforzaba la idea del *Sabio español* (Jorge Juan y Santacilia) sobre la necesidad de formar marinos científicos; y el primer problema que abordó con éxito fue el de finalizar la secular guerra contra el corso argelino, para cuya resolución se montaron los bombardeos de Argel (1783 y 1784), que forman los signos de un paréntesis histórico que enmarca los siguientes hechos:

- Primer bombardeo de Argel, escuadra Barceló (30 de junio-12 de agoto de 1783).
- Salida (24 de abril de 1784) hacia Constantinopla de la escuadraAristizábal, con el embajador Juan de Bouligny a bordo, que formalizaría la paz (firmada previamente el 14 de septiembre de 1782) con la Sublime Puerta, la cual fue *ignorada* por los argelinos. A su regreso recogió en Malta dos galeras que la Soberana Orden cedía al rey de España.
- Magnífica comisión desempeñada por Juan Ruiz de Apodaca, que salió de Cádiz hacia Manila al mando de la fragata *Asunción* para comunicar las noticias de la paz firmada con Gran Bretaña, y a los cuatro meses y trece días estaba de regreso, cuando hasta entonces no se conocía viaje alguno parecido que hubiese durado menos de cinco meses. Por si fuese poco, trajo a bordo 150.000 pesos, que constituyeron el primer registro de plata enviado desde Filipinas a la metrópoli como contribución a la Corona; todo aquel vasto archipiélago estaba mandado a la sazón por el capitán de fragata José de Basco y Vargas, al cual se le dieron las gracias de Real Orden.
- El segundo bombardeo de Argel de la escuadra Barceló (26 de junio-30 de julio de 1784), combinada con una división de la escuadra portuguesa. Este bombardeo terminó por ablandar la resistencia del dey de Argel y propició la firma del definitivo tratado de paz de 1785, previa visita a aquella capital del jefe de escuadra José de Mazarredo, quien se hallaba mandando una división de pruebas que debía determinar el sistema de construcción naval más adecuado para la Armada. Mazarredo, además de traer las proposiciones acordadas con el Gobierno argelino que condujeron a la firma de la paz, tuvo el honor de estrenar la nueva bandera dada a la Marina por Real Decreto de su majestad el rey Carlos III, de fecha 28 de mayo de 1785, que hoy en día es la del reino de España. Este tratado le supuso a España la puesta en valor de millones de hectáreas hasta entonces baldías, desde Rosas a Gibraltar.

Los arsenales y las instalaciones navales en tierra durante la década 1783-1793

Cuando Patiño comenzó a regir la Real Armada, al ser nombrado su intendente general en 1717, fomentó la construcción de astilleros en los puertos que más tarde (1726) escogería como capitales de los departamentos marítimos. Después (1748), Ensenada, aprovechando la paz de Aquisgrán, tras los estudios previos realizados por Jorge Juan y Ulloa en sus famosas comisiones por Europa, arrancará las Reales Ordenanzas de construcción de los magnos arsenales de La Carraca, Ferrol (el primer astillero de Patiño se había creado en La Graña y más tarde se trasladó a Esteiro) y Cartagena (donde estaba ya basada la Capitanía de las Galeras de España). El de La Habana, cuya orden se había dado previamente, se terminó en 1747.

Veamos las vicisitudes de estos magnos establecimientos en los tiempos que precedieron a la *Mercedes*.

• La Carraca (isla de León, Cádiz)

El 19 de septiembre de 1783, Valdés, que por sus anteriores destinos estaba al tanto de la grave carencia de diques secos en este arsenal, destinó al mismo al capitán de fragata e ingeniero hidráulico Julián Sánchez Bort para que proyectase y ejecutase tan necesaria obra, en la que se había fracasado en intentos anteriores. Después de tres meses de estudio de los terrenos apropiados para tal instalación, redacción del proyecto y confección del presupuesto, el 15 de diciembre de 1783 tenía todo listo y, poco después —principios del 1784—, comenzaron las engorrosas, por el maldito fango, excavaciones.

El primero de los diques, bautizado como San Carlos, se inauguró el 16 de diciembre de 1786 con la varada del flamante navío *Santa Ana*, de Romero Landa. Los otros dos diques, denominados San Luis y San Antonio, se inaugurarán el 9 de enero y el 13 de junio de 1788, respectivamente. Los diques de La Carraca son los únicos que se conservan, con algunas mejoras, en su concepción original[3].

También se ordenó la realización de la población militar de San Carlos, cuya idea urbanística desarrolló Sabatini, designándose director de las obras al ingeniero Vicente Imperial Diqueri. Además de la iglesia (actual Panteón de Marinos Ilustres), cuarteles, hospital, casas palacio para capitán general e intendente, cuartel y Academia de Guardias Marinas, contaduría, tesorería y Academia de Pilotos, se proyectaron treinta y dos calles y cuatro plazas. Gran parte de estas obras se pospusieron en la década de 1790 y se malograron definitivamente por culpa de la miseria pos-Trafalgar.

• Ferrol

Aunque oficialmente el arsenal ferrolano se había dado por terminado en 1770, las obras continuaron hasta 1785, en que cesaron por completo. En dichos trabajos llegaron a emplearse 15.000 obreros. Montero y Aróstegui[4] ha destacado lo ostentoso de las obras de este arsenal y las riquezas en él almacenadas para la construcción de los buques.

En 1785 se dispuso que el maestro de cerrajería José Baleato fuese a Londres a instruirse en la construcción de instrumentos náuticos; cumplió con creces y respondió a la confianza en él depositada, y, de regreso en Ferrol, construyó el Obrador de Instrumentos Náuticos.

Para albergar a la inmensa masa obrera que acudió a trabajar al arsenal ferrolano (la explosión demográfica más importante del siglo XVIII en España), la Armada diseñó y urbanizó dos barrios, primero el de Esteiro y luego el de la Magdalena. El primero ha desaparecido gracias a la piqueta municipal, pero en el segundo puede observarse un modelo acabado de racionalismo enciclopedista.

• Cartagena

Varios edificios militares de Cartagena, donde no hicieron falta diseños urbanísticos, pues la antigua e importante «Nueva Ciudad» de los cartagineses y continuadores tenía espacio vital para el aluvión que llegaba, se terminaron también en esta década Valdés.

Las obras del arsenal finalizaron en 1782 y costaron 122 millones de reales. Entre el 12 de octubre de 1785 y finales de 1786, Antonio Delgado construyó bombas de fuego para sus diques y logró una que achicaba 198 arrobas (2277 litros, si se tratase de agua dulce) por minuto, en lugar de las 99 de las bombas anteriores, por lo que recibió las gracias de Real Orden.

El 25 de agosto de 1786 se terminó el parque de artillería que se había iniciado el 25 de septiembre de 1777.

• La Habana

La actual estación central de ferrocarriles de La Habana está rodeada por una muralla que conserva todavía dos de las puertas de acceso a lo que en su día fue el gran arsenal habanero (cuadrado de 400 varas, 335 metros de lado). Ordenada su construcción[5] durante el efímero almirantazgo del infante don Felipe, fue terminado en 1747 y destruido durante la ocupación inglesa (1762-1763). Una vez restaurado, comenzó de nuevo a botar navíos en 1765[6], entre ellos (1769) el más grande del mundo de su tiempo, el *Santísima Trinidad* (en principio 114 cañones), construido por Ignacio Mullan[7], que desgraciadamente fue un mal barco. Ya dijimos que la fragata *Mercedes* fue botada en este arsenal en 1789, año en el que también entregó a la Real Armada los navíos *Asia*[8] (alias *San Jerónimo*) y *San Hermenegildo* (alias *Meregildo*), y la fragata *Nuestra Señora de Atocha* (segunda con ese nombre), lo que da una idea de la capacidad productiva del arsenal habanero.

La reorganización ministerial de 1787

El conde de Floridablanca decidió dividir la Secretaría de Indias por «asuntos». Una sección se encargaría de los de Gracia y Justicia, y la otra del resto: Guerra, Hacienda, Comercio y Navegación. En consecuencia, el secretario de Marina fue nombrado, además, de Hacienda, Guerra, Comercio y Navegación de Indias. Este decreto de división de la Secretaría de Indias se complementó con otro de la misma fecha (8 de julio de 1787) en el que quedaba patente que: «(…) haya una Marina Real en estos y aquellos dominios, dirigida por una sola mano, sin faltar al uso que puedan y deban hacer de ella los encargados del mando y gobierno de aquellos países (…)»[9].

Valdés, a la vista de las exhaustas cajas de la Real Hacienda, se ocupó de que Floridablanca dejase claro en los tales decretos que:

> Los reinos de Indias deberían aportar los caudales necesarios para costear de la mitad a la tercera parte de los enormes gastos que causa la Marina Real ya que a ella es preciso atender como apoyo necesario y principal del gobierno y conservación de los dominios de Indias.

A lo cual, por supuesto, era proclive el conde, que siempre tuvo claro que la Marina debía tener primacía dentro de los Reales Ejércitos, pues, siendo Inglaterra el enemigo por antonomasia, la defensa de nuestro comercio marítimo y colonias de ultramar debería ser prioritaria.

Para acometer sus reformas, Valdés escogió cantidad de oficiales de Marina para enviarlos a América, lo que inspiró al almirante Pavía este párrafo:

> Siempre recordarán las Américas la obra de su Ministerio en las mejoras de Hacienda y Guerra, y en las acertadas elecciones de tantos beneméritos Jefes, hombres todos de eterna recordación en aquellos países, testimonios irrefragables del tino de quien los propuso y de la recta intención con que procuró el bien y felicidad delas provincias de Ultramar[10].

Escuadras de evoluciones[11]

Para atender a la formación táctica de los oficiales, se decidió crear una escuadra que acometiese anualmente un programa de ejercicios en alta mar. Hubo un precedente, el de la escuadra Gastón, de 1774, pero la primera denominada así fue la formada en 1787 que se puso al mando de Juan de Lángara.

La de 1789 fue de importancia, quizá por las noticias parisinas. El 5 de mayo de ese año se habían reunido los Estados Generales en Versalles y el 14 de julio fue el *bluff* de la Bastilla. Se le dio el mando al inspector general Félix de Tejada. Se compuso con cuatro buques de cada departamento marítimo y se aprovechó la oportunidad para llevar a cabo comparaciones de aguante de mar, vela y batería, para continuar probando el sistema de Romero Landa.

El problema surgió de los recortes. Debido a la penuria del Tesoro tras la guerra de la Independencia de los Estados Unidos y los bombardeos de Argel, se aprovechó para cumplir otros cometidos:

- Anunciar oficialmente en los reinos italianos la proclamación de Carlos IV.
- Entregar a Fernando I, rey de Nápoles, los ricos cristales de La Granja que le enviaba su hermano el nuevo rey de España.
- Visitar Liorna (Livorno) para que S. A. R., la infanta María Luisa, augusta hermana de S. M. el rey Carlos IV y gran duquesa de Toscana, pudiese visitar a la escuadra española, deseo que había participado por carta a su augusto hermano.

Estos cometidos no se oponían a la realización de ejercicios de evoluciones en los tránsitos, pero, indudablemente, les restaron tiempo, y además hubo que hacerlos en el Mediterráneo y en verano, que no es precisamente el mar que elegirían los ingleses para los suyos.

Subida al trono de Carlos IV (14 de diciembre de 1788). Avances científicos

Al suceder en el trono a su padre, Carlos IV no cambió el Gobierno que aquel le dejó formado. Preferimos pensar que fue sintomático el hecho de que, el mismo día del óbito de Carlos III, su augusto hijo despachase con Moñino y con Valdés, y lo pensamos por la importancia que el conde de Floridablanca concedía a la Marina, lo que veremos confirmado en los decretos de 1790 que comentaremos.

El progreso científico de la Real Armada podemos concretarlo en:

- En lo que a tecnología naval se refiere, el capitán de navío Montes, de la escuadra reseñada en el punto anterior, anotó en su diario un dato curioso: «(…) el día 28 de mayo la fragata *N.ª S.ª del Rosario* entró en dique (Cartagena) para forrar su casco de cobre, el día 3 de junio siguiente quedaba lista y se incorporaba en bahía a la escuadra (...)». Descontando las engorrosas maniobras de entrada, achique y salida del dique, en cuatro o cinco días la fragata estuvo lista, lo que representa un verdadero éxito.
- En 1791 se confeccionó el primer almanaque náutico español, que fue el del año 1792.
- El 3 de octubre de 1793 se puso la primera piedra del Real Observatorio de la Marina en San Fernando, que, pese a la angustiosa situación económica del momento, se terminó en 1798 y se inauguró en la primera semana de julio de ese mismo año.

Récord de Gravina. Malaspina y Bustamante zarpan para su famosa vuelta al mundo (que no se completó)

Recién ascendido a brigadier, Federico Gravina tomó el mando de la fragata *Paz* y salió de Cádiz para Cartagena de Indias, llevando de transporte al nuevo gobernador, Joaquín Cañaveral, y la noticia del fallecimiento del rey Carlos III, así como la del advenimiento al trono de Carlos IV «(...) cuyo viaje redondo verificó en termino tan corto, que se huvo [*sic*] por memorable en aquella época»[12]. Había zarpado de Cádiz el 17 de junio de 1789 y estaba de regreso el 2 de septiembre al amanecer, tras permanecer tres días en Cartagena y cumplir escalas de menos de veinticuatro horas en Playa Grande (costa de Santa Fe), Boca Chica (Cartagena) y La Habana.

Ese año, esta misma fragata, al mando de capitán de navío Raimundo Bonaccorsi y Strozz, había viajado de Cádiz a Manila y regresado de nuevo a Cádiz en apenas cinco meses,

> (…) y no es menos admirable que siendo casi toda la tripulación la misma con que vino de Filipinas (la que fue con Gravina a América), ni un solo individuo adoleció de escorbuto ni de otro accidente de cuidado; sin duda por los buenos efectos de la abundancia de agua y del particular aseo del buque, frecuentemente rociado y perfumado de vinagre en los entrepuentes (…)[13].

La *Descubierta* y la *Atrevida*

Este comienzo del reinado de Carlos IV estaba resultando por demás brillante; Valdés no cejaba en la consecución de logros científicos que situarían a la Armada a la cabeza de

las Marinas más prestigiosas. Como guinda de la tarta científica, ordenó armar dos corbetas, escogió dos comandantes de inmejorable nota, Malaspina y Bustamante, a cuyas órdenes puso oficiales que habían cursado matemáticas sublimes, además de médicos, naturalistas y dibujantes; las pertrechó con lo mejor —instrumentos, materiales experimentales, víveres y medicinas— y les ordenó dar la vuelta al mundo tomando datos de todo y situando geográficamente todo aquello que no se conociese.

Trabuco de la infantería de marina británica

Trabuco de borda español
Último tercio del siglo XVIII
Madera, acero y latón. Longitud 115 cm
Museo Naval. Madrid
MNM 3054

VER IMAGEN

Al zarpar de Cádiz el 30 de julio de 1789, sus dotaciones ignorarían la trascendente gravedad del episodio ocurrido en París el día 14 de ese mismo mes y año, cuando el pueblo, turbulento y confundido, asaltó la Bastilla, episodio que, una vez conocido en las espléndidas ciudades de nuestros virreinatos, provocaría fiebres emancipadoras no desapercibidas por los oficiales de dichas corbetas.

La vuelta al mundo no pudo completarse por mor de un posible rompimiento con la Gran Bretaña, y regresaron de nuevo por Hornos, fondeando las corbetas en la bahía de Cádiz el 21 de septiembre de 1794, tras haber pasado «62 meses a bordo»[14]. Esta magnífica expedición tuvo un triste final, como en su momento veremos.

Nutka. La escuadra del marqués del Socorro

Las fuerzas navales del apostadero de Acapulco, más tarde trasladado a San Blas de California, exploraron la costa americana para certificar que el paso del NW era solamente leyenda y que el piloto griego Juan de Fuca, que en 1592 dio nombre al estrecho[15], era un fantasioso, por no decir algo peor[16].

Varios oficiales de Marina llegaron hasta la latitud de 53° N; en 49° N encontraron una isla que los aborígenes llamaban Nutka. El puerto en que surgieron lo bautizaron San Lorenzo (1774). Años más tarde, Diego Juan de Arteaga y Romero y Francisco Mourelle de la Rúa, al mando de las fragatas *Princesa* y *Nuestra Señora de los Remedios* (a. *La Favorita*), continuaron explorando esas aguas, hasta que en 1779 estalló de nuevo la guerra contra Gran Bretaña, por lo que se dedicaron a preparar la defensa de los puertos del virreinato de la Nueva España. Durante esta guerra, los cazadores de focas rusos establecieron factorías para la compra, curtido y exportación de pieles que, tras la correspondiente reclamación española, abandonaron pacíficamente.

Escamado por estas ocupaciones, el virrey de México comisionó a la fragata *Princesa*, del mando de Esteban Martínez, y al paquebote *San Carlos*, del de Esteban López de Haro, para que reocupasen San Lorenzo de Nutka, lo que hicieron en 1788, sin oposición de rusos, americanos o portugueses, a los que encontraron allí traficando. Para evitar problemas, fortificaron su bocana.

En 1789 no se entendieron igual de bien con un par de mercantes ingleses que habían estimulado a su Compañía Oriental a comerciar con las ricas costas «peleteras» de lo que hoy llamamos Canadá, y el 2 de julio de ese año los buques de guerra españoles capturaron al *Argonauta* y al *Royal Princess*. El capitán del primero de ellos declaró que venía despachado por la Compañía inglesa del Sur[17], con permiso de su majestad británica para tomar posesión, fortificar y establecer el comercio exclusivo de pieles en aquel puerto de San Lorenzo de Nutka. Como los británicos no se avinieron a las buenas razones de los hispanos y, además, mostraron en todo momento una actitud insolente y grosera, fueron detenidos y enviados al apostadero de San Blas, ordenando a continuación el virrey, que era el jefe de escuadra de la Real Armada Manuel Flores y Angulo, devolverlos a su patria, pero la Gran Bretaña no se conformó con ello y buscó el *casus belli*.

Relevado Flores por el conde de Revillagigedo (1790), este último ordenó que la fragata *Nuestra Señora de la Concepción*, del mando de Francisco Elisa, y dos paquebotes repletos de tropas y municiones, guarneciesen los fuertes del Norte, en especial los de San Lorenzo de Nutka. Los oficiales de esta expedición reconocieron la costa hasta los 60° 30´ N.

Enteradas las cortes de Madrid y Londres de todo esto´, y viéndose el Gobierno español privado de su secular alianza con Francia, entre las que primaba la aplicación del artículo 8.° del Tratado de Utrecht, recibió contestación del Gobierno inglés en dura nota en la que le exigía, antes de entrar en discusiones territoriales, diese satisfacciones por el insulto hecho a su pabellón.

Floridablanca, digno e inteligente, se negó, aduciendo que la actitud del virrey había dejado correctamente zanjado el caso. Londres tocó a rebato e incluso llamó a la escuadra de su aliada, Holanda, que se combinó en Portsmouth con la del almirante Howe.

Nuestro Gobierno ordenó armar una escuadra cuyo mando tomó José Solano y Bote, marqués del Socorro. Valdés pudo poner sobre el tapete 26 navíos, 12 fragatas y 3 menores. Además, en busca de apoyos, se informó a las cortes europeas sobre los legítimos derechos de la Corona española y sobre la intención británica de arrastrarnos a la guerra.

En la Asamblea Nacional francesa, debido a esas peticiones de apoyo, clamó Mirabeau: «El español, fiel a los Tratados, echó mano a las armas; puso á nuestra disposición sus escuadras, sus tesoros y soldados, y en unión con él alcanzamos la gloria inmortal de haber dado la libertad á una parte no pequeña del linaje humano»[18]. La Asamblea, a pesar de tanta elocuencia, rechazó el armamento. Inglaterra tenía también memoria y ese agradecimiento francés provocó idénticas dosis de rencor británico, así que Londres continuó tensando el arco.

Finalmente, comenzaron conversaciones en Madrid entre el plenipotenciario Mr. Fitz-Herbert y nuestro Gobierno, llegándose a un primer acuerdo el día 24 de julio de 1790, que Londres no aceptó.

Finalmente llegó el convenio firmado en San Lorenzo del Escorial el día 28 de octubre de 1790, «(...) transigiendo varios puntos sobre pesca, navegación y comercio en el Océano Pacífico (...)». Una vez más, el Foreing Office sacó tajada de su posición de fuerza y, como dice Fernández Duro: «Dejó maltrecha nuestra dignidad».

A consecuencia de esta crisis, la expedición Malaspina-Bustamante fue enviada a aquellas aguas y sobrepasó, en 1791, el paralelo de 60° N, bautizando la bahía del Desengaño y certificando que no había paso del NW ni cosa parecida, tras navegarla entre imponentes témpanos de hielo.

En 1792, el conde de Revillagigedo envió a las goletas *Sutil* y *Mejicana*, mandadas por los capitanes de fragata Dionisio Alcalá Galiano y Cayetano Valdés, que eran los segundos comandantes de las corbetas *Atrevida* y *Descubierta*, al estrecho de Juan de Fuca, por si los anteriores no hubiesen visto el pretendido paso, pero los futuros héroes de Trafalgar tampoco lo encontraron.

La escuadra Solano

En esta ocasión, la plana mayor de José Solano y Bote quedó formada por el brigadier José de Mazarredo como segundo jefe y Francisco de Borja como tercero; este último mandaba, a la sazón, la escuadra de evoluciones de aquel año (1790), con el capitán de navío Ignacio María de Álava como mayor general.

La escuadra salió a cruzar a Finisterre con órdenes de no agredir al comercio inglés si no había noticia de ataques británicos a nuestros intereses y, por supuesto, de observar cualquier movimiento de sus escuadras, que en breve podrían pasar a ser enemigas. Al firmarse el acuerdo regresaron a sus departamentos y la mayoría de los navíos quedaron desarmados.

Si nos hemos detenido en este episodio es porque, para la *Mercedes* supuso su estreno en formación de escuadra.

Tipo	Nombre	Construcción	P.	Comandante
Navío	*Conde de Regla*	La Habana, 1786	114	Br. Gabriel Guerra y Lorenzo de Mendoza
"	*San Carlos 6.°*	La Habana, 1765	94	Br. Sebastián Ruiz de Apodaca
"	*Rayo*	La Habana, 1749	80	CN Fernando Reynoso Mendoza y Varón de Chaves
"	*Astuto*	La Habana, 1758	64	CN Benito Lira Y Zúñiga
"	*San Ramón*	La Habana, 1775	68	Br. Pedro Autrán. Procedente de ingeniero constructor
"	*Castilla 4.°*	Ferrol, 1780	74	CN José de Adorno y López
"	*San Pedro Alcántara 2.°*	La Habana, 1788	64	Br. Tomás Gómez de Gayangos
Fragata	*Santa Bárbara*	Guarnizo, 1768	34	CN Luis Vallabriga y de Rozas
"	*Santa Dorotea*	Ferrol, 1775	34	CF Juan Antonio Salinas y del Camino
"	*La Mercedes*	La Habana, 1789	40	CF Juan de Aguirre y Villalba
"	*N.ª S.ª del Rosario 2.ª*	Ferrol, 1770	34	CN Juan Vicente Yánez y Mariño
Bergantín	*Vivo*	¿?	14	CF Nicolás Lobato
"	*Ardilla*	¿?	14	CF Alonso de Torres

Escuadra del departamento de Cádiz que pasó a integrarse en la del mando del teniente general marqués del Socorro

Evacuación de Orán

En 1790 falleció Mohamed III de Marruecos, aquel culto príncipe que había establecido con Jorge Juan[20] el Tratado de Paz y Comercio con la Corona de España. Su hijo Muley Yacid quiso demostrar que la época de la ilustrada diplomacia estaba periclitada y ordenó sitiar Ceuta.

No inquietó demasiado la bravuconada, y se reaccionó con vigor, reforzando la guarnición y bloqueando la costa desde el apostadero de Algeciras para impedir que el enemigo se aprovisionase por vía marítima, al tiempo que se socorría a la plaza y se batía el campo moro.

En esas estaban cuando Orán sufrió un devastador terremoto durante la noche del 8 al 9 de octubre de 1790, con réplica el inmediato día 25. Los argelinos, viendo la ciudad arrasada, las tropas ocupadas en enterrar a los muertos y los hospitales saturados, se presentaron a tomarla, aunque la diezmada tropa española los contuvo. De Cartagena llegaron recursos, pero los argelinos redoblaron los esfuerzos. El comandante general de la Marina en Mazalquivir era el brigadier Francisco Javier Muñoz, el cual fue ascendido a jefe de escuadra (el 5 de octubre de 1791) por su brillante actuación en estas operaciones.

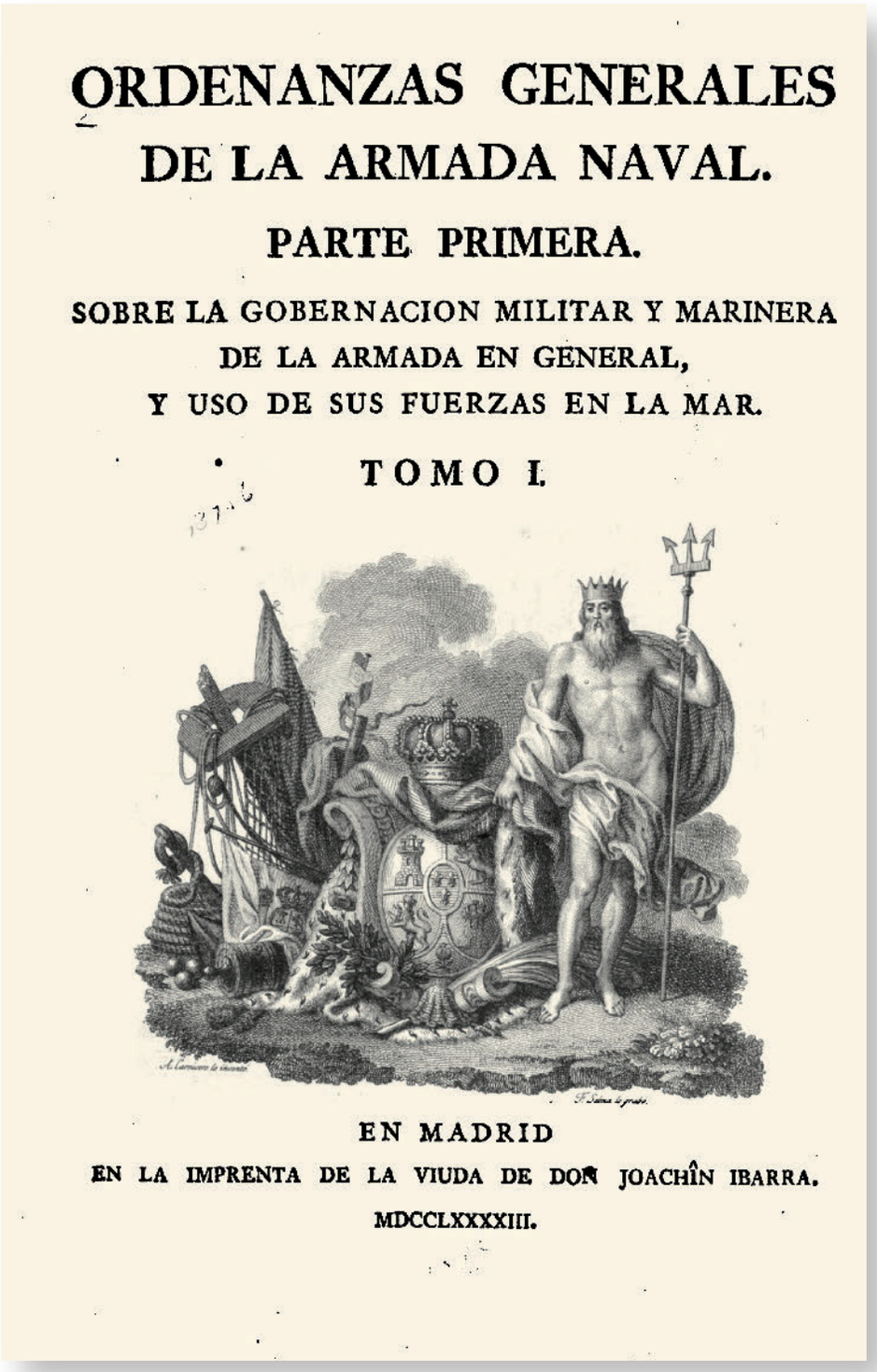
Poco antes de ese ascenso, a finales del verano de 1791, con Orán sitiado y en penosa situación, el dey de Argel envió emisarios para que tratásemos de su cesión y de la de su vecina Mazalquivir, ofreciéndonos ventajosos tratados comerciales. Floridablanca, agobiado con la situación de París, olvidándose de la seguridad en el Mediterráneo y «cometiendo error gravísimo inconcebible en hombre de Estado de sus dotes»[21] aceptó la proposición.

Tomada la decisión, Valdés ordenó[22] al marqués de Casa Tilly, capitán general de Cartagena, ejecutar las evacuaciones de Orán y Mazalquivir. Dada la mala salud de este último, su segundo, el teniente general Adrián Carlos Caudrón de Cantin y Tomasso, uno de los oficiales de Marina más *navegado* de esa época, exploró las necesidades de Muñoz para tal operación y, recibida la respuesta, dispuso los buques *marchantes* (mercantes) y los de guerra con una batería despejada de artillería, para dejar espacio a los efectos de transporte, y se ejecutó la operación sin novedad digna de mención.

La caída de Floridablanca. El bombardeo de Tánger de 1792

El 28 de febrero de 1792 caía Floridablanca, y un mes más tarde le relevaba el ya achacoso conde de Aranda. La carrera de Godoy se disparaba: duque en abril y *grande* en julio. Por otro lado, en agosto eran asaltadas las Tullerías, Luis XVI detenido y la máquina infernal de M. Guillotin se levantaba en la Concordia. Tras ese asalto palaciego, retiramos a nuestro embajador en París. El 20 de septiembre de 1792 el genio de Carnot, «el organizador de la victoria» que no estuvo en el campo de batalla, derrotaba en Valmy a los austro-prusianos. El 15 de noviembre cayó Aranda y llegó a la Secretaría de Estado Godoy, con veinticinco años y medio de edad, y, por si no tenía bastante, Carlos IV le envío inmediatamente el Toisón.

La Marina seguía sosteniendo un discreto esfuerzo en apoyo de Ceuta, mientras Francisco Javier Morales, comandante general del apostadero de Algeciras, disponía las operaciones de socorro. En agosto, el emperador de Marruecos, estimulado por nuestro abandono de



ORDENANZAS GENERALES
DE LA ARMADA NAVAL.

PARTE PRIMERA.

SOBRE LA GOBERNACION MILITAR Y MARINERA
DE LA ARMADA EN GENERAL,
Y USO DE SUS FUERZAS EN LA MAR.

TOMO I.

EN MADRID
EN LA IMPRENTA DE LA VIUDA DE DON JOACHÎN IBARRA.
MDCCLXXXXIII.

Ordenanzas generales de la armada naval: Parte primera. Sobre la gobernación militar y marinera de la armada en general, y uso de sus fuerzas en la mar...

1793
De la imprenta de la viuda de Don J. Ibarra, Madrid.
http://books.google.cat/books?id=L9BOAAAAYAAJ.
Procedencia del original: Biblioteca Pública de Nueva York.
Digitalizado el 21 de mayo de 2010.

Orán, reforzó sus fuerzas en rededor de la plaza, pretendiendo su ocupación, además de reclamar Melilla y los peñones. Por ello Morales montó una operación de castigo contra la bella Tánger, con escuadra sutil de dos fragatas, dos jabeques, una balandra, seis lanchas bombarderas y seis cañoneras[23].

El 6 de septiembre de 1792, la *Gaceta de Madrid* publicó: «El general Morales de los Ríos, Comandante General de los buques de guerra apostados en Algeciras, pasó (…) a bombardear á Tánger (…) el día 24 (agosto de 1792) arrojando a la Plaza 156 bombas de 14 pulgadas y 279 balas rasas; y sufriendo á consecuencia del fuego de las baterías de la Plaza algunos descalabros en los buques y varias bajas en las dotaciones, entre muertos y heridos». Por ello, Morales recibió: «(…) merced de título de Castilla, para sí, sus hijos y sucesores, con la denominación de Conde Morales de los Ríos, libre del servicio de lanzas y del derecho de media annata por su vida»[24].

A 1793[25]

Hace ya treinta y un años dedicábamos un libro a 1793, porque fue entonces cuando: «(…) alcanzó la Marina su apogeo con 79 navíos, 54 fragatas y 156 menores en su lista. Y alcanzó su cumbre orgánica con las Ordenanzas Generales de la Armada Naval, parte primera, sobre la gobernación militar y marinera de la Armada en general y uso de sus fuerzas en la mar (…)».

Comprenderán, tras leer esta dedicatoria, la dureza de la caída desde la cima alcanzada hasta la sima pos-trafalgareña.

• La Convención declara la guerra a la Corona española (7 de mayo de 1793)

Tras lo de Nutka, Inglaterra buscó nuestra alianza y Floridablanca aceptó entablar conversaciones, sin llegar a acuerdo alguno. Con Godoy en el poder, se solicitó la libertad de Luis XVI a cambio de la neutralidad española, fracasando en el intento. El 20 de abril de 1792, Francia declaró la guerra a Austria, Prusia y Cerdeña. El 21 de enero de 1793 guillotinaron a Luis XVI, el 3 de febrero de 1793 Francia declaró la guerra a Inglaterra y Holanda. Entre el 4 de marzo de 1793 y el 5 de octubre de 1793 el Foreign Office logró firmar pactos defensivos y alianzas con Hannover, Rusia, Hesse, Cerdeña, España (Aranjuez, 25 de mayo de 1793), Nápoles, Austria, Prusia, Baden-Baden, Portugal y Darmstadt.

Previamente, también en Aranjuez (23 de marzo de 1793), se había firmado la llamada «contradeclaración de guerra», relación de agravios pendientes con la República francesa, en la cual terminaba diciendo nuestro rey:

> He expedido todas las órdenes convenientes a fin de detener, rechazar y acometer al enemigo por mar y por tierra, según las ocasiones se presenten, y he resuelto y mando que desde luego se publique en esta corte la guerra contra Francia, sus posesiones y habitantes y que se comuniquen a todas las partes de mis dominios las providencias que correspondan y conduzcan a la defensa de ellos y de mis vasallos y a la ofensa al enemigo. Tendráse entendido en el Consejo para su cumplimiento.

Godoy formó un consejo militar supremo que hizo los planes de la guerra que conocemos como del Rosellón. De esos planes, resumimos los navales:

- Escuadra del Mediterráneo: a cargo del teniente general Francisco de Borja, marqués de los Camachos. Misión: auxiliar a Cerdeña.
- Escuadra del Océano: a cargo del teniente general Juan de Lángara y Huarte. Misión: auxiliar al general Ricardos en sus operaciones, prolongando su ala derecha.
- Escuadra de América septentrional: a cargo del teniente general Gabriel Aristizábal y Espinosa. Misión: operar en las Antillas contra los establecimientos franceses y proteger a los propios.

Los hitos principales del calendario de la guerra durante 1793 fueron:

- 16 de abril: el general Ricardos comenzó a invadir el Rosellón;
- 6 de mayo: la escuadra Borja zarpa de Cartagena;
- 8 de agosto: ocupación de Tolón;
- 21 de diciembre: evacuación de la plaza anterior.

• Expedición a Cerdeña, ocupación de las islas de San Pedro y San Antioco

Por el parte de campaña de Francisco de Borja, publicado por la *Gaceta de Madrid* el 7 de junio de 1793, sabemos cómo se conquistaron dichas islas, donde las tropas francesas que las ocupaban se rindieron a discreción, consiguiéndose un botín considerable. Las islas fueron entregadas formalmente al virrey de Cerdeña al día siguiente de la ocupación, zarpando la escuadra para Barcelona con objeto de desembarcar a los prisioneros franceses. De allí siguió a las costas de Provenza para proteger a los ejércitos aliados que operaban en el Var. Una epidemia de tifus dio al traste con los planes y finalmente entró en Cartagena el 8 de julio de 1793.

• La escuadra Lángara y movimientos previos a la ocupación de Tolón

Juan de Lángara tomó en Cádiz el mando de una escuadra de 14 navíos, surgió en aguas del golfo de León el 1 de agosto de 1793 y fondeó con su capitana en Rosas, marchando al campamento del general Ricardos, donde ambos acordaron un plan. Enseguida se incorporaron a su escuadra otra de 4 navíos del mando de Gravina, y diversas fuerzas del departamento de Cartagena.

Ricardos solicitó a Lángara que bombardease el pueblo y puerto de Banyuls, con fuerzas sutiles apoyadas por el navío *San Julián*.

• Agosto-diciembre de 1793. Ocupación de Tolón

El 16 de julio de 1793 el almirante Hood, con una escuadra compuesta por 17 navíos, varias fragatas y menores, comenzó el bloqueo de Tolón.

Francia tenía entonces —entre las fuerzas de dicha base naval (17 navíos listos para salir a la mar, 4 en armamento, 9 en reparación y 1 en construcción) y las repartidas por Córcega, Túnez e Italia— 32 navíos, 27 fragatas y 16 corbetas.

El día 23 de agosto, a bordo del insignia de Hood, el famoso *Victory* que arboló la de Nelson en Trafalgar, los comisarios del Comité de Seguridad General del departamento de las Bocas del Ródano, enviaron una proclama a sus conciudadanos, explicándoles que, por haber sido diputados para tratar con las escuadras combinadas (las de Lángara y Hood), en virtud del voto de las secciones de Marsella:

> (...) nos hemos reunido hoy en la escuadra mandada por el almirante Hood [ellos habían salido a buscar la de Lángara y se encontraron con Hood] (…) hemos sido acogidos satisfactoriamente y... deseando la vuelta al orden de nuestra patria, hemos encontrado la generosidad de la nación inglesa y las buenas disposiciones de Hood (...) es aún más esencial para el bienestar de nuestra patria, que Tolón y Marsella terminen la obra de salvación comenzada, rompiendo las afrentosas cadenas de la anarquía (...).

Con esta enviaban otra de Hood dirigida a las provincias del Mediodía de Francia, en la que hacía balance de las penalidades sufridas a causa de la Revolución y terminaba:

> Sed explícitos y corro a vuestro socorro para romper la cadena que os aplasta y para ser el instrumento de largos años de bienestar que sucedan a los cuatro años de miseria y anarquía en los cuales vuestro desgraciado país ha sido envuelto. A bordo del H. M. S. *Victory* ante Tolón, el 23 agosto 1793. Firmado: Hood. Por orden del Almirante. Firmado: John Mac Arthur.

Excusamos decir que lo que buscaba Hood era la destrucción de la fuerza organizada francesa. El día de esa firma, la situación general en Europa, conocida por el estado mayor de Hood, era la siguiente:

- Córcega en manos británicas;
- el Rosellón invadido por España;
- los vendeanos sitiaban Nantes;
- los ingleses sitiaban Dunkerque;
- los austriacos acababan de tomar Valenciennes;
- los prusianos habían invadido Alsacia;
- los austro-sardos se habían concentrado en los Alpes;
- 60 departamentos franceses sublevados contra París[26];
- la escuadra Lángara, en el Mediterráneo, lista a combinarse con la suya.

• Conjunción y combinación de fuerzas ante Tolón

El 22 de agosto de 1793 Lángara recibió un mensaje de Hood pidiéndole que le relevase ante Tolón, por tener que partir a hacer la aguada de su escuadra en puertos italianos. El 26, inmediato siguiente, Lángara ofició a Ricardos diciéndole que a Hood «(...) se le presentaron comisarios de Marsella con amplios poderes para tratar de paz y, ayer mismo, otros de Tolón con igual objeto». Es decir, Hood interpretaba una rendición, no una alianza con los «realistas» del Midi. En consecuencia, Lángara tomó la decisión de enviar a Gravina

con una división de su escuadra para «auxiliar» a Hood. Federico creyó sinceramente que podía y debía montarse una acción combinada de amplio espectro, conducida por ambos almirantes en jefe en plano de igualdad. Lángara se convenció —o se dejó convencer por Gravina— de que debía ir a Tolón con toda su escuadra.

Ricardos aprobó la propuesta de Lángara y dispuso el embarque inmediato en la escuadra de 2000 hombres de los regimientos de Mallorca e Hibernia y, al comunicárselo a Godoy, decía: «La reflexión de que esta novedad (la ocupación de Tolón) pueda acelerar la paz general y de contado una diversión considerable que facilite las operaciones por esta parte y después la rendición de Collioure (...)».

Antes de entrar en Tolón, Lángara convino con Hood un acuerdo de cinco puntos que declaraban el celo a favor de la causa común y el deseo de apoderarse del arsenal, puerto, plaza y fortalezas de Tolón.

El día 29 se produjo la ocupación de la plaza. La escuadra española proporcionó 1000 hombres, mandados por el capitán de navío Antonio Estrada. Una vez conjuntadas con las del Ejército y combinadas con las inglesas, Gravina tomó el mando de todas ellas y el día 30 comenzaron los combates contra las francesas del general Carteaux.

El máximo número de efectivos españoles en Tolón fue de 4435 hombres. Los ingleses desembarcaron 1435. Nápoles contribuyó con 4332, Cerdeña con 1.594 y los «realistas» franceses con 1542. En total, 13.336 hombres.

Omitimos el relato de las operaciones en tierras; a partir del 1 de diciembre de 1793 los franceses comenzaron a ejercer una presión insoportable sobre la plaza, poniendo en juego decenas de baterías y acumulando alrededor sus mejores tropas. En el juego de esas baterías destacó un joven capitán de artillería, de nombre Bonaparte. Dugommier decidió atacar en pleno temporal de lluvia, pues el agua impediría, al mojar la pólvora, el fuego de la fusilería defensiva, y así embistió con coraje las defensas aliadas. Hood ordenó la retirada (eso sí, tras quemar el arsenal y la escuadra) y el reembarque de las fuerzas. Gracias a Lángara se embarcaron muchas familias tolonesas, decisión que imitó Hood cuando ya era demasiado tarde. El día 19 de diciembre de 1793 quedó Tolón en manos de La Convención y se desató la terrible masacre de *royalistes*.

Como un importante autor francés[27] escribió que los españoles no participamos en el incendio porque Hood no nos previno de ello, en su día investigamos este hecho y encontramos en el archivo de la Z. M. del Mediterráneo la relación de los marineros a los que se les libraron tres pagas de sus respectivos sueldos, por haber concurrido, a las órdenes de los oficiales comisionados, a incendiar el arsenal y buques de Tolón en la noche del 18 de diciembre de 1793[28].

La guerra del Rosellón continuó, la Armada siguió participando activamente y Gravina volvió a lucirse en el auxilio a Rosas, sufriendo los duros temporales invernales del golfo de León, hasta que muy maltrecha y desabastecida se fue concentrando en Cartagena.

• La escuadra Aristizábal en América

Por formar parte del plan de guerra que vimos más arriba, relataremos con brevedad las acciones emprendidas por Gabriel de Aristizábal.

Aristizábal salió de Cádiz (11 de junio de 1793) con 6 navíos y 2 fragatas, convoyando 20 mercantes para la América septentrional. En La Habana y en Veracruz incorporó otros 5 navíos y otras tantas fragatas, además de 9 bergantines, contando en su escuadra con 1144 cañones. Con ella tenía que:

- proteger nuestras líneas marítimas de comunicaciones en aquellos mares,
- conducir en seguridad a España los fondos que enviaban los virreinatos,
- hostilizar el Guárico (Haití), o sea la parte francesa de Santo Domingo.

La escuadra tocó en La Guaira, embarcó tropas y salió para Santo Domingo, donde los transbordó a unos mercantes. Regresó a Puerto Cabello, donde se declaró la fiebre amarilla[29], falleciendo 1173 hombres de sus dotaciones, entre los cuales había 30 oficiales. Cuando pudo recuperarse de las calamidades y de los *baguios*, que tampoco faltaron, salió para Santo Domingo y Puerto Rico, escoltando un convoy para La Guaira. El 3 de enero de 1794 salió para el Guárico, bloqueó Fort Dauphin[30] con tres navíos, una fragata y varios menores, y, dividiendo sus fuerzas, consiguió la sorpresa total ante tal fuerte, que se rindió en la madrugada del 28 de enero sin necesidad de tirar un solo cañonazo. Al día siguiente se entró en la plaza. Se tomaron 1031 prisioneros, 38 cañones, 3 morteros y gran cantidad de municiones, que fueron trasladados a La Habana. Libre de enemigos, la escuadra se dedicó a diversas faenas de transporte.

Las Reales Ordenanzas de la Armada de 1793

En 1784 Valdés ordenó, al jefe de escuadra José de Mazarredo, redactar nueva recopilación de las Ordenanzas. Entonces estaban en vigor las de 1748. Mazarredo aceptó el encargo, aunque sus «especialidades» fuesen la táctica, la construcción naval y la astronomía, y «(…) su pasión el mando, para el que se preparaba por si algún día pudiera caberle este honor, del que dependiera el bien del país: don José había nacido para mandar, no para legislar»[31].Mazarredo formó una mini-junta con el capitán de navío Antonio de Escaño, que se encargó del Tratado 3.°, *Del cargo y obligaciones del Comandante de un baxel, y de las de sus Oficiales de Guerra, Mayores y de Mar y cargo de todas clases.* «En él se retrató Escaño sin saberlo, y dejó a la posteridad el prototipo más acabado de un Comandante de bajel... Dichosa mil veces nuestra patria cuando ostente cien copias idénticas de original tan inestimable»[32]. La presidencia de la Real Academia de la Historia, que ostentaba Vargas cuando escribió este comentario, bastaría para avalarlo, pero, por si fuese poco, otros autores han llegado a decir que este tratado es la mejor pieza de literatura militar de todo el XVIII europeo. El oficial de contaduría del Cuerpo del Ministerio Antonio Ruiz fue escogido por Mazarredo como secretario.

Mazarredo elevó a Valdés su trabajo el día 20 de febrero de 1792 con un escrito en el que explica el alcance, la filosofía y la magnitud del trabajo abordado. Tras algunas vicisitudes que no son del caso, los últimos artículos de estas ordenanzas fueron derogados nada menos que en 1960...

La paz de Basilea. El abandono de Santo Domingo. Los restos de Colón

Con los revolucionarios a las puertas de Miranda del Ebro, Godoy decidió adelantarse a los aliados en los intentos de conseguir la paz, animado por los éxitos alcanzados en el Caribe, incluso concibió volver a «pactar familiarmente» con los asesinos de *la Familia*. Como dice el profesor Comellas[33], el embajador británico en Madrid supo vaticinar que a la paz con Francia seguiría la alianza con ella y, enseguida, la guerra contra el Reino Unido.

La paz se firmó en Basilea el día 22 de julio de 1795, año de crisis económica terrible que provocó la sublevación en Ferrol de la maestranza del arsenal, a la que el Estado adeudaba bastantes pagas. Para recuperar lo que habíamos perdido en la Península, se entregó a Francia el escenario del señalado triunfo naval español: la isla de Santo Domingo.

Tras esa firma, Godoy acordó ascender un grado a casi todo el escalafón de Marina[34], ascendiendo él mismo a capitán general de los Ejércitos y recibiendo el título de Príncipe de la Paz, título exclusivo, hasta entonces, de los herederos de la Corona.

Gabriel Aristizábal, que continuaba al mando de las fuerzas navales de las Antillas, Caribe y Seno Mejicano, entró en Santo Domingo (8 de diciembre de 1795) para evacuar a Cuba a las autoridades, corporaciones y establecimientos españoles, y a 5000 habitantes insulares que no quisieron abandonar a su rey. Además, ordenó otra evacuación que mueve todavía gran polémica en la actual República Dominicana; se trata, por supuesto, de la de los restos del almirante Cristóbal Colón Fontanarrossa[35], que embarcaron en el bergantín *Descubridor* para posteriormente ser enterrados en la catedral de La Habana. El genial *descubridor* no descansaría para siempre en aquella linda isla, pues en 1898 sus restos regresarán a Sevilla, en cuya catedral descansan hoy en día.

La conspiración de Malaspina y la dimisión de Valdés

Eric Beerman[36] ha explicado con claridad este *affaire*. Lo resumiremos. Alejandro decidió elevar a la consideración de Valdés y del mismísimo Godoy, una memoria titulada *Reflexiones relativas a la paz de España con Francia,* en la que abogaba por la paz con los galos y la alianza con ellos contra la Gran Bretaña. Es decir, se metía en política con evidente ingenuidad, seguramente motivado por los anhelos emancipacionistas constatados durante su larga estancia en América, los cuales achacaba a la pésima administración de Godoy.

La ira celosa de la reina María Luisa, provocada por los amores del apuesto valido con Pepita Tudó, agravada por la solicitud de Godoy de ser relevado, tras la firma de la paz de Basilea, indujo a su majestad a establecer un plan para el reemplazo y destierro de su apuesto exteniente de la Guardia de Corps. Para ejecutarlo contó con la marquesa de Matallana y con Malaspina. Este último quiso hacer llegar al rey un escrito proponiendo el relevo del valido y su necesidad de reemplazarlo por el duque de Alba, debido a la corrupción galopante del país y para «salvar la vida a SS. MM.», no les fuese a pasar lo mismo que a Luis Capeto y a María Antonieta. Alejandro lo entregó ingenuamente a doña María Frías y Pizarro de Pizarro (la Pizarro), en la que confió plenamente, para que ella (sin él suponerlo «... finísima, amante, y reconocida esclava...» de Godoy[37]) a su vez lo pusiese en las manos de la reina y del confesor del rey, y así llegase a este último. La

Pizarro, traicionándolo, lo puso en las del mismísimo Godoy. Así fue a parar el «asunto» a un proceso de Estado, del que salió Malaspina para el castillo de San Antón de A Coruña, en el que pasó seis años.

Lo penosísimo para la Real Armada fue que el bailío frey Antonio Valdés, previendo el escándalo que se avecinaba, solicitó la dimisión. El rey la aceptó y, por lo satisfecho que estaba con su desempeño ministerial, ordenó conservarle «(...) los honores de ministro y plaza de consejero de Estado, y añadiéndole de sueldo por entero de este empleo, y de capitán general de mi Real Armada». Fue relevado por un incompetente ministro del que enseguida nos ocuparemos.

El ministerio de Benito Sánchez Varela de Ulloa y Sánchez Noguerol[38]

Fue bastante más largo su nombre que el tiempo que duró en la secretaría, apenas 11 meses y 11 días, lo cual fue inusual en el XVIII y totalmente normal en el XIX.

Benito había sido intendente de provincias y ocupaba el cargo de secretario del Consejo de Guerra cuando recibió este nombramiento[39], es decir que trabajaba para el Ejército.

Su antecesor en el cargo, Valdés, en las *Reflexiones…*[40] que Carlos IV le pidió sobre la organización de la Armada, dijo:

> El origen de la decadencia de la Armada, que estuvo tan aumentada y brillante como es notorio, hasta el año de 1795, tuvo principio en el equivocado concepto que se tenía formado el ministro que entró a gobernarla en fin del propio año, porque ignorando su gobierno interior y lo que se necesita para sostener en buen pie una Marina militar y preocupado en las voces generales, sin tratar de discernir la verdad, solo le llevo la idea de que era muy costoso y trató de ahorrar a costa de destruirla, como sucedió, pues descuidando los acopios de pertrechos y las carenas y construcción de buques, para no gastar, consiguió aminorar considerablemente el número de bajeles y dejar los que quedaban faltos de lo necesario para su armamento, sin lograr con esto el objeto de economía que se propuso, pues en el año 1796 y siguientes, ha gastado más la Marina que en el ya citado de 1795 y los anteriores, como es fácil acreditarlo.
>
> Conocida pues la equivocación que se padeció en la elección de aquel ministro cuyas providencias fueron tan ruinosas, se pensó remediarlo... sustituyéndolo con don Juan de Lángara.

Pero no solamente el bailío, que era juez y parte, fue cruel con su sucesor. Vargas y Ponce, que escribía desde su sillón presidencial de la Real de la Historia y era consciente de la importancia de sus escritos para la posteridad, dice: «Cayó Valdés... y un enemigo mortal suyo trepó a la silla... el ignorante sucesor... bajo cualquier aspecto incapaz de remplazarle (…) desatendió lo esencial; no puso remedio activo al exterminio de la marinería vida y sangre del cuerpo de la Armada»[41]. Vargas escribía «a posteriori», tras Trafalgar, y sabía muy bien lo que decía.

Transcurrido solamente un año en el que Varela «... introdujo el desorden en la Administración por el espíritu de innovación que siempre hubo en España, de deshacer el entrante lo que había hecho el saliente fuese bueno o malo... marcó desastroso su mando con el desorden y desconcierto en nuestros Arsenales, bases principales de la buena organización de la Marina»[42], el propio Godoy comprendió la torpeza de su nombramiento y lo cesó el 28 de octubre de 1796, relevándolo con Juan de Lángara. Desgraciadamente Lángara llegaba algo viejo (61 años), apático y cansado.

La alianza con la República[43]

En cuanto a calamidades políticas, la más gorda que le tocó vivir a Varela durante su ministerio fue, sin duda, la del cambio de alianza. A las indecorosas negociaciones con la República francesa, que había ordenado entablar el Príncipe de la Paz, siguieron la paz de Basilea y el tratado de San Ildefonso (18 de agosto de 1996) entre su majestad católica y los representantes de los que habían guillotinado a su majestad cristianísima: «(…) tratado funesto por el que la nación descendió al abismo de que no ha vuelto a salir, perdida su Armada, arruinada su hacienda, anulado su comercio». Ya teníamos nuevo «pacto de familia» y, tras haber contribuido a destrozar el poder naval francés en Tolón, pasábamos a enemistarnos con quien lo había acrecentado. Verdaderamente increíble.

El tratado afectaba a la Marina en el punto siguiente:

> En el término de tres meses (…) la Potencia requerida tendría prontos y á disposición de la Potencia demandante 15 navíos de línea, tres de ellos de tres puentes ó de 80 cañones, y doce de 70 á 72; Seis fragatas de una fuerza correspondiente, y cuatro corbetas ó buques ligeros, todos equipados, armados, provistos de víveres y de aparejos para un año. La Potencia requerida reuniría estas fuerzas navales en el puerto de sus dominios que hubiese señalado la Potencia demandante (…) Siendo la Inglaterra la única Potencia de quien la España ha recibido agravios directos, la presente alianza sólo tendrá efecto contra ella en la guerra actual, y la España permanecerá neutral respecto a las demás potencias que están en guerra con la República[45].

Mazarredo, al mando de la escuadra del Mediterráneo

Un año más tarde del abandono de Tolón, el 27 de diciembre de 1794, el teniente general Joseph de Mazarredo fue designado para mandar la escuadra del Mediterráneo, mientras que Juan de Lángara y Huarte añadía al mando de la escuadra del Océano la Capitanía General del departamento de Cádiz y su aneja Dirección General de la Real Armada. Mazarredo izó su insignia en el *Purísima Concepción* en Cádiz (1 de febrero de 1795), con el que salió para Mahón el día 3 de julio de 1795 para adquirir noticias sobre el despliegue de su escuadra. Cuando recibió la noticia de la reciente firma en Basilea del tratado de paz (22 de julio de 1795) con la República francesa, y careciendo de víveres para su escuadra, decidió dirigirse a Cartagena, contradiciendo las intenciones ministeriales, que indicaban Mahón como base para la invernada, lo cual era una solemne tontería debido a que el arsenal menorquín carecía de todo lo que necesitaban sus buques para recuperarse de la larga campaña provenzal.

Don Joseph se llevó consigo una plana mayor de su entera confianza, compuesta por un grupo de oficiales punteros: brigadier Antonio de Escaño, mayor general; CF José Espinosa y Tello, primer ayudante de mayoría; TN José de Vargas y Ponce, ayudante secretario del general; AN Pedro de Palacio Santibáñez; AF José Corones y Alberola, y Pedro Belomo, cirujano.

El ayudante secretario nos ha dejado esta instantánea del estado en que se encontraba la escuadra cuando Joseph se hizo cargo de ella:

> ¡Pero qué escuadra Santo Dios! La habitual apatía del que se la entregó [supongo que el ayudante secretario se refiere al propietario Lángara y no al interino Gravina], la falta de medios y de fervor en el servicio de los subalternos, los ningunos socorros de la Corte, todo, todo la constituía en el estado más deplorable: Escuadra de mera apariencia, escuadra sólo en nombre, y fácil triunfo a cualquier enemigo[46]...

Según el mismo Vargas, presentía la próxima y forzosa guerra con otra potencia marítima, opinión también de sus colaboradores. Insistimos: si Godoy iba a cambiar de política, ¿por qué se colaboró en la destrucción de Tolón? Si bien hemos leído: «(...) la escuadra española que había colaborado tan poco con Hood en Tolón»[47].

Mazarredo, a la vista de la situación deplorable de su escuadra, escribió hasta dieciséis informes acuciando al ministro, primero a Valdés y después a Varela, para que remediase sus carencias y le ayudase a poner sus fuerzas en estado de combatir a las inglesas. Y Varela, ¡caso omiso!, del decir castizo.

Con todo, Mazarredo, apoyándose en Escaño, comenzó a poner en práctica la doctrina orgánica vertida en sus recientes ordenanzas, buscando la disciplina de sus comandantes y dotaciones, es decir la «perfecta observancia de la doctrina», como también ha descrito Vargas y Ponce[48]. Cuando estaba en estas faenas orgánicas, recuperando el tono de su escuadra y tratando de conseguir marinería capaz, que era el problema más acuciante, constató que Varela no hacía nada por mejorar la situación, ya que ni siquiera contestaba sus escritos, por lo que resolvió *puentearlo* oficiando directamente a Godoy el 13 de junio de 1796:

> ... la Marina es el elemento principal del poderío español e imprescindible para fomentarlo y conservarlo, por lo que el Gobierno debería prestarle atención preferente. Fortaleza ambulante del poder [preciosa definición de poder naval], provisto con ella racionalmente cada punto de tan vasta monarquía se amparan todas por extraordinario, de modo que el enemigo natural no las puede invadir.

Un siglo más tarde Mahan coincidía con Mazarredo: «... mientras que el no menos extenso imperio colonial de España, á causa de su debilidad marítima, no sirvió más que para ofrecer muchos puntos vulnerables para daños y vejaciones»[49].

Esa carta del día de San Antonio mereció solamente un escueto acuse de recibo, reconociendo el celo y talento del autor. Mazarredo, desesperado con la falta de recursos, volvió a dirigirse a Godoy pidiéndole permiso para escribir lo que bautizó como su:

> Testamento marinero (...) y para esto sería más ventajoso me restituyese á mi casa de Madrid. V. E. ha visto la franqueza con que tengo expuesta mi imposibilidad de constituirme responsable para buen éxito del mando; y supuesto un caso próximo de guerra [sin entrar ahora en juicios políticos sobre ella] si el Rey determinase absolutamente que yo hubiese de mandar (...) suplicaría a S. M. que antes me permitiese (...) poner en su alta comprensión por el conducto de V. E. vocalmente y por escrito (...) cuanto concibo (...).

Finalizaba proponiendo a Antonio de Escaño para relevarle en caso de que su majestad lo considerase oportuno[50] e informaba sobre la nulidad de otros almirantes para esas funciones. Por tanto proponía informar directamente al rey, lo más opuesto posible al deseo de Godoy, que pretendía mantener a su majestad sumido en la ignorancia. Por tanto, el valido le contestó que si su ánimo era el de escribir y creía que en la guerra serian inferiores las ventajas que produciría al Estado mandando la escuadra, podía representar al rey. Entonces el Bilbaíno formalizó su dimisión y lanzó su última profecía:

> Es verdad evidente e innegable que hoy la Armada es solo una sombra de fuerza muy inferior á la que aparenta, y que se acabará de desvanecer á la primera campaña. Vengan a mí los que por lisonja[51] opinen en contrario; hagan descripción de lo que es un bajel de guerra, de lo que es una escuadra, de lo que es una marina militar, y yo formularé la mía.

El Príncipe descansó con esa dimisión, y para relevarle no atendió su sabio consejo de designar a Escaño. Escogió a Morales de los Ríos para la escuadra del Mediterráneo y a José de Córdova para la del Océano, debido a que Lángara había salido para Madrid a tomar la Secretaría que dejó vacante Varela. Como dice Pavía en la biografía de Mazarredo, estos nombramientos costarían «lágrimas de sangre».

Para rematar la faena a Mazarredo, que fue acusado de loco ante su majestad, no se le dejó venir a la corte y fue desterrado a Ferrol por el horrendo delito de decir la verdad.

Las mejoras en la construcción naval introducidas por Julián Martín de Retamosa

Algunos autores han bautizado como cuarto y último sistema de construcción naval en madera español al que se utilizó en Ferrol para construir el *Montañés 1.º*, el *Neptuno 3.º* y el *Argonauta*. Coincidimos más con la tesis de Rosa María Berea[52], que califica a esta serie como la segunda fase del sistema de Romero Landa mejorado por Retamosa, que consiguió los mejores navíos de su tiempo. Julián Retamosa aumentó la altura de las baterías y afinó las formas de la carena, con lo que aumentó la velocidad y las cualidades maniobreras.

De nuevo en guerra con la Gran Bretaña. Despliegue

Los agentes del Foreign Office, por una vez en la inopia, enfrascados como estaban en el seguimiento de lo que se trataba en Basilea, no se enteraron hasta el 5 de octubre de 1796 en que el Gobierno español la publicó, de la «Declaración de guerra y exposición de

motivos que la fundaba». Eso permitió establecer, cómodamente y sin bajas previas, un plan para prevenir las vulnerables colonias, consistente en el despliegue siguiente:

- **Escuadra Álava, a Filipinas:** Formada por los navíos Europa, Montañés y San Pedro Apóstol y las fragatas Fama y Pilar. Salió de Cádiz el 30 de noviembre de 1795, montó el cabo de Hornos, hizo escalas en Valparaíso y el Callao de Lima, siguió a las Marianas y llegó a Cavite sin novedad. Una vez allí, protegió Manila del ataque que estaban preparando los ingleses y fundó el apostadero naval de Cavite. Permaneció allí hasta 1803, efectuando diversas operaciones de guerra, algunas en combinación con los franceses.
- **Escuadra del marqués del Socorro, a América septentrional:** En principio compuesta por 7 navíos y 4 fragatas. Una vez en América, se le incorporaría la escuadra Aristizábal y la división de Ruiz de Apodaca. Zarpó de Cádiz en agosto de 1796 y destruyó los establecimientos ingleses de Bull y Chateaux, en Terranova, arrasó las islas de San Pedro y Miquelón, y quemó y echó a pique más de cien mercantes británicos. Con sólo cuatro navíos, regresó a España y, para burlar el bloqueo inglés, entró en la ría de Vigo.
- **Escuadra Aristizábal, permanecería en las Antillas:** Ya vimos, anteriormente, su actuación.
- **Escuadra Lángara, en el Océano (aunque pasó enseguida al Mediterráneo):** Formada por 15 navíos, 12 fragatas, 2 corbetas y 2 bergantines. Antes de la declaración de guerra a Inglaterra salió de Cádiz, unida a la del marqués del Socorro, escoltando a la francesa del contralmirante Richery, compuesta por 7 navíos y 6 fragatas, que se dirigía a asolar las pesquerías inglesas del banco de Terranova. Una vez franqueados los puntos de vigilancia habituales de la Marina inglesa, regresó a Cádiz, dejando a Richery con el marqués del Socorro.
  De Cádiz zarpó para el Mediterráneo, antes también de conocerse la declaración de guerra, pero ya con la noticia de que su majestad británica había ordenado arrestar toda embarcación española que se hallase en sus aguas. Apresó un transporte y un bergantín del convoy que escoltaba el contralmirante Mann; el resto pudo zafarse y entrar en Gibraltar. En cabo Tiñoso incorporó 7 navíos de Cartagena, quedando con 26 navíos y 10 fragatas, fuerza con la que sorprendió a Jervis, fondeado en Santa Florentina (Córcega) con 15 navíos que estaban embarcando fuerzas expedicionarias inglesas[55]. El «apático» Lángara no atacó en circunstancias tan favorables, lo que se pagaría carísimo cuatro meses más tarde en San Vicente. En vez de eso, y malogrando la sorpresa, se fue al Tolón, que había contribuido a quemar. Allí se le incorporó el tristemente célebre Villeneuve, al que acompañó al Atlántico para que entrase en Brest sin novedad.
  La conjunción de las escuadras francesa y española sirvió para despejar el Mediterráneo occidental de fuerzas navales inglesas, quedando algunos buques sueltos con la misión de informar sobre nuestros movimientos. Se recuperó Córcega, y lo que allí tenían los ingleses fue evacuado a la isla de Elba, quizás para ir preparando principesca morada a Napoleón. Mientras ocurría lo anterior, se envió a Cádiz a Mazarredo para que se hiciese cargo

de los navíos que allí quedaban, y al nombrársele relevo de Morales se fue al Mediterráneo, como veremos.

- **División Ruiz de Apodaca, a la América central:** Su desgraciada actuación, dos días más tarde de San Vicente, la veremos en el próximo capítulo.
- **Escuadra Morales de los Ríos, al Mediterráneo:** 11 navíos y 11 fragatas.

El total de estas agrupaciones tácticas suponía 46 navíos de línea, 52 fragatas y 20 bergantines; en suma, 118 buques de guerra. Con esos planes comenzábamos la guerra de muy mal cariz.

La caída de Varela y la llegada de Lángara a la Secretaría

Los esfuerzos de Mazarredo por informar sobre el desastroso estado de la escuadra terminaron por convencer a Godoy de la ineficacia de Varela en Marina. El 19 de octubre de 1796, cuando llevábamos catorce días en guerra contra la Gran Bretaña, lo pasó a Hacienda, y para relevarlo en Marina designó a Juan de Lángara, el cual tardó bastante tiempo en recibir la comunicación oficial de su nombramiento. El 20 de diciembre de 1796 entregó el mando de la escuadra a José de Córdoba en Cartagena y debió presentarse en Madrid cerca del fin de año. Varela continuó encargándose de los asuntos de la Secretaría de Marina hasta esa fecha.

Síntomas de enfermedad mortal

Lángara no tomaba la Secretaría con ignorancia de lo que acontecía. Recién arriada su insignia llegaba a Madrid desde la mar y sabía que no eran simples *jaquecas* los síntomas de que adolecía la Marina. La particular exploración de Mazarredo había diagnosticado un *cáncer,* tras haber palpado los *tumores* que presagiaban la grave enfermedad:

La *Mahonesa* fue rendida en aguas del cabo de Gata el día 13 de octubre de 1796 por la inglesa *Terpsichore,* de 40 cañones. La combatividad de la marinería española fue vergonzosamente escasa: los oficiales no consiguieron mantenerlos en sus puestos de zafarrancho de combate. La *Mahonesa* entró apresada y destrozada en Gibraltar, con 21 muertos y 26 heridos. El inglés sufrió cuatro heridos. El correspondiente consejo de guerra condenó a su comandante, capitán de fragata Ayalde, que se portó valerosamente en el combate, y el rey le rebajó la pena a servir seis meses en el navío insignia, despojado de empleo y sueldo. Lo del sueldo debía de ser pena muy leve, pues el atraso en las pagas era tremendo. De cualquier forma, don Tomás ascendió a brigadier por méritos contraídos en el combate de Trafalgar, llegó a ser teniente general de la Real Armada y falleció siendo capitán general del departamento de Cádiz en 1836.

En descargo del comandante, y de todos los que se estaban jugando la vida por su patria y por su rey, hay que recordar la angustiosa y denunciada carencia del «recurso de personal de marinería». La matrícula arrojó un saldo de 53.147 marineros en 1787, cuando necesitábamos 89.350 para las dotaciones (en 1798 esta última cifra había subido a 98.650). El déficit de 36.200 trató de suplirse con tropa de infantería, con levas forzosas de vagos y maleantes, y «vaciando los presidios por las escotillas mayores de los navíos»[56], en feliz frase de Salas. ¿Cómo iban a ser duros los consejos de guerra sabiendo lo que se había entregado a los

comandantes para mantener incólume el honor de las armas del rey? Además, se carecía de dinero para mantenerlos y adiestrarlos en la mar, los armamentos se hacían a lo justo y se salía con la gente nueva sin apenas tiempo de darles una escuela de cañón.

El bergantín *Corso,* del mando del teniente de navío Antonio Bácaro y Valcárcel, fue cañoneado el 2 de diciembre de 1796 en aguas de la Riviera genovesa por la misma fragata inglesa *Terpsichore*[57], que, tras echarle abajo velacho y juanetes, lo tomó al abordaje al segundo intento. El consejo de guerra que juzgó al comandante no solamente lo absolvió sino que incluso declaró que su actuación no debía perjudicar a su reputación y carrera. Efectivamente, cuando falleció el 4 de noviembre de 1833 era jefe de escuadra.

• La división del mando del capitán de fragata Miguel Gastón y Navarrete

Compuesta por las fragatas Santa Matilde, que venía mandada por el mismo Gastón, y la *Santa Sabina,* del mando de Jacobo Stuart y Cagigal, se encontró el día 19 del mismo mes y año de la acción anterior, con la inglesa *Minerva,* de 42 cañones, y la *Blanche,* de 32, división que iba mandada por el mismísimo comodoro Horacio Nelson[58], insignia en la primera. La división de Nelson se dirigía a la isla de Elba para evacuar tropas que habían llegado procedentes de Córcega. La fragata de Gastón se dedicó a la *Blanche* y la *Santa Sabina* entabló combate con la insignia de Nelson, es decir, se equilibraron los portes.

El combate de la *Sabina* duró tres horas, quedando desarbolada del palo de mesana y con los otros dos muy dañados; sufrió 2 muertos y 48 heridos a bordo, y se rindió a Nelson, que tenía a su vez 7 muertos y 33 heridos. Las seis carronadas instaladas en la fragata inglesa fueron decisivas[59]. Pero, por una vez, la suerte se alió con España.

Con la *Sabina* a remolque de la *Minerva,* y dotación de presa inglesa marinándola, Nelson avistó a la *Matilde,* que se había zafado de la *Blanche;* largó, pues, el remolque de la *Sabina* y comenzó a combatir a la recién llegada. Aparecieron entonces el *Príncipe de Asturias*, la fragata *Ceres* y la *Perla,* que al amanecer del día 20 formaron con la *Matilde* línea de combate contra la división inglesa. Esta última se batió en retirada, sufriendo diez muertos más. La *Sabina,* remolcada por la *Matilde,* entró a reparar en Cartagena.

Si bien se puede calificar este encuentro de victorioso —caso contrario las dos fragatas españolas hubiesen sido con toda seguridad apresadas—, Nelson escapó con las dos suyas de fuerzas españolas muy superiores y, a su regreso al Atlántico, proporcionará a Jervis datos muy valiosos.

• El bergantín (también denominado cazamar)[60] *San León*

El alférez de navío José Vázquez de Figueroa, andando el tiempo uno de los más honrados ministros de Marina de nuestra historia, fue perseguido por nuestra conocida *Terpsicore* —la musa de la danza no paraba de bailar— por lo que fondeó en la rada de la Bordiguera, también de la Riviera genovesa, y se apoderó por la fuerza de una batería que la defendía, guarneciéndola con su gente. A 2000 horas, cuando la *Terpsícore* se acercó para apresarlo, la rechazó con bravura, como hizo más tarde con los botes de la fragata que intentaban

abordarle, al no poder hacerlo ella misma debido al poco fondo en que se hallaba el *San León*. A esos botes les aplicó la conocida medicina de la época, «Pólvora poca y metralla hasta la boca», por ello sufrieron 10 muertos y 20 heridos. Luego se escapó a Mónaco y de allí a Barcelona, a donde llegó sin novedad; un pequeño rayo de esperanza en la galopante enfermedad que minaba a la Marina.

• El *San Francisco de Asís*. ¿Espejismo de eficacia?

El capitán de navío Ildefonso Torres-Guerra, comandante del *San Francisco de Asís* a principios del 1797, estaba curtido en casi todos los mares del mundo. El 20 de enero de 1797 se encontraba fondeado en el placer de Rota cuando saltó un levante muy duro que hizo garrear al navío, por lo que picó cables y, dando vela, salió a alta mar. El 25 de enero al amanecer, en situación 270 Cádiz 31', avistó cuatro buques que resultaron ser ingleses (dos fragatas de 40 cañones, una de 34 y una corbeta de 26 a 28 cañones). A la una del mediodía el comandante español afirmó el pabellón y «se preparó para una gloriosa acción». El primer combate duró hasta las cuatro de la tarde, «con tanto acierto, tan vivo y sin confusión, que no quedó duda a los enemigos era temeraria su empresa». Se batió primero contra una de las fragatas de 40 y contra la corbeta —esta última se acercó mucho e incomodaba con la metralla— y, enseguida, con la insignia, que «amolló su popa [arribó hasta poner su popa al viento], rendida la verga de mesana y con otras averías». Tras ello le rindió el mastelero de velacho a la tercera fragata, resultando todas con tantos descalabros que el jefe de la división no volvió a ponerse a tiro. «A las cuatro de la tarde se pusieron en facha fuera del tiro de cañón y consultaron entre sí, echando un bote al agua que transitaba de una á otra de las fragatas; a las cuatro y media volvieron al combate, que continuó hasta las cinco que se separaron por segunda vez...[61]».

Los ingleses calcularon, y se equivocaron, que el *San Francisco de Asís* vararía en la costa entre Ayamonte y Huelva, pero Torres viró, tomando la vuelta de Cádiz y ofreciéndose a combatir por sus dos bandas, por lo cual, viendo su determinación, aprovecharon la noche para retirarse de la escena de la acción.

El *San Francisco de Asís* sufrió balazos en la verga mayor, otros a flor de agua y diversas averías en la jarcia y el velamen. Además perdió dos hombres y tuvo doce heridos. Firmó su parte de campaña[62], rogando al capitán general accidental de Cádiz «... que si considera esta acción digna de la soberana inteligencia de S. M., se sirva elevarla a los pies del trono...». Y tanto que el trono la consideró digna, pues enseguida le concedió la encomienda del Corral de Caracuel en la orden de Alcántara, donde se cruzó ese mismo año, que rentaba anualmente 15.800 reales de vellón.

Debido a este combate, el *San Francisco de Asís* se ahorró estar presente en San Vicente, aunque, tras dicho combate, salió a la mar formando en la división del jefe de escuadra Domingo de Nava para socorrer al *Santísima Trinidad* y traerlo en seguridad a Cádiz.

El desastre del 14 de febrero

La escuadra inglesa del almirante Jervis, famoso entre los de su clase por exigente y duro, permanecía en «su base» de Lisboa desde su salida del Mediterráneo, cuando Lángara, en septiembre del año anterior, no queriendo meterse en camisas de once varas, optó por el

«laissez faire, laissez passer», antes de ser relevado por José de Córdoba. El 5 de febrero de 1797 recibió como refuerzo la división del contralmirante Parker, compuesta por dos navíos de 98 cañones y tres de 74, que sumó a los diez navíos, cuatro fragatas y tres menores con que contaba hasta entonces. Durante los quince meses que llevaba al frente de su escuadra, Jervis había efectuado constantes ejercicios de adiestramiento, tanto de evoluciones como de tiro. En contra tendría una escuadra falta de 4000 hombres, y, de los existentes, solamente el treinta por ciento procedía de la matrícula de mar. Mucho mejor hubiese sido desarmar cuatro o cinco navíos y dotar mejor los que quedasen. Inexplicablemente, prefirieron salir, o el Gobierno les forzó a ello, con diezmadas dotaciones, como si el inglés se fuese a espantar del número.

• Movimientos previos al combate

Córdoba salió de Cartagena el día 1 de febrero de 1797, sin información precisa sobre el enemigo. Nuestro Gobierno no estaba informado sobre el refuerzo recibido por Jervis en Lisboa y, suponiendo que no habría encuentro con el enemigo, hizo salir a toda prisa de Cartagena a José de Córdoba con la misión de llevar lanchas cañoneras y varios navíos a Algeciras, para formar el apostadero de aquella bahía y escoltar desde Málaga hasta Cádiz un convoy mercante; algunos de sus buques, incluso, iban cargados de azogues para su remisión a América.

Combate en la bahía de Algeciras el 6 de julio de 1801

Primer tercio del siglo XIX
Antonio González Gallego
Acuarela sobre papel. 60 x 40 cm
Museo Naval. Madrid
MNM 538

VER IMAGEN

No aprovechó nuestro almirante para mantener una rígida línea de combate y adiestrar en evoluciones a sus comandantes y a sus bisoñas dotaciones —de las que todos los autores ingleses consultados reconocen su escasez y falta de preparación—, y se dedicó a dar caza al tráfico enemigo haciendo cuatro presas.

Cumplió el cometido algecireño, pasó el Estrecho y despachó a Cádiz el convoy, en donde entró sin novedad. Él se quedó fuera, cargado de preocupaciones meteorológicas, esperando que saltase de un momento a otro un vendaval del sur; tuvo tiempo de sobra de entrar en la bahía gaditana (la prueba es que el convoy entró sin dificultad), pero, en vez de eso, se dejó llevar por el levante más allá del meridiano de San Vicente.

Más arriba indicamos cómo Nelson, cuando se zafó de la persecución de nuestros buques, regresó al Atlántico y, al incorporarse a Jervis, le informó sobre el desorden y descuido en que navegaba la escuadra española.

Jervis formó la suya en dos columnas, dispuso la exploración de fragatas por su proa, y exhortó a sus comandantes para que conservasen sus puestos en la formación, incluso por la noche, sin relajo alguno. En la madrugada del 14 de febrero montó San Vicente y continuó gobernando al sur del mundo, como por entonces se decía.

• El combate (en un breve compendio)

La escuadra Córdoba, fuerte, con 27 navíos de línea, 8 fragatas y 5 menores, navegando al sur del cabo San Vicente el día 14 de febrero de 1797, sin estar dispuesta a son de guerra, como debiera, fue «sorprendida» por la del almirante inglés Jervis, de 15 navíos y 4 fragatas, que sí estaba preparada para entrar en combate.

Entre las fragatas de la escuadra de Córdoba, se encontraba la *Mercedes*, mandada por el capitán de fragata José Varés, que no entró en fuego.

Por la tardanza en hacer el juicio de la situación y la lentitud en las señales, la escuadra española quedó dividida en dos grupos, el más numeroso a barlovento del inglés. En este grupo formaba la vanguardia de Morales y el grueso de Córdoba; la retaguardia de Moreno y dos navíos destacados por Córdoba quedaron más al sur y al otro lado de la línea inglesa.

El primer encuentro fue de vuelta encontrada. Enseguida Jervis ordenó cambiar de rumbo por contramarcha, virando por avante y buscando el centro español, convertido, por mor de la citada separación, en retaguardia; hizo por el grupo numeroso para no perder barlovento y a la vista de la confusión en que navegaba la escuadra española. Una vez que su cabeza llegó a la cola española, volvió a formar dos columnas para envolverla, lo que consiguió.

Córdoba fracasó en el intento de formar la línea de combate en el orden más rápido y sin sujeción a puestos, y fue desobedecido, o «no comprendido», por su segundo, Morales. En plena evolución de la escuadra Jervis, el comodoro Nelson, en una de sus famosas y geniales «desobediencias», salió de su línea, virando en redondo para cortarle la posible retirada; Jervis, al apercibirse de ello, ordenó a Collingwood que le siguiese.

La acción de la división Moreno, concretamente la del *Príncipe de Asturias* y el *Conde de Regla*, contra los navíos ingleses en el punto de su virada por avante, proporcionó cierto alivio a la escuadra española y le evitó males mayores.

El verdadero combate se libró entre todos los ingleses y seis españoles, de los cuales cuatro quedaron apresados. El *Trinidad* se libró, debido a la valiente y oportuna intervención de Cayetano Valdés, comandante del *Pelayo*, inmediatamente apoyada por los navíos *San Pablo, Regla* y *Príncipe*.

Tras la ruptura de contacto, ambos bandos se conformaron con su suerte. Jervis fondeó en Lagos y Córdoba se encerró en Cádiz, tras consultar a sus subordinados si debería reemprender la acción, a lo que solamente contestaron afirmativamente Antonio Escaño, Valdés y Butler, nueve dijeron que no y otros cuatro consideraron que convenía retardar la función.

Jervis, a pesar de su indudable éxito, fue juzgado de «prudente». Córdoba lo fue de valiente e incompetente. Hubo por parte española cantidad de actuaciones heroicas que no podemos reseñar.

El preceptivo consejo de guerra lo presidió el recién cesado ministro Antonio Valdés; los vocales eran dos tenientes generales, siete jefes de escuadra, un brigadier y dos capitanes de navío. De fiscal actuó el jefe de escuadra Manuel Núñez Gaona. La sentencia la ha transcrito íntegra Fernández Duro. De ella debemos destacar que, además de los mandos condenados, lo fueron también seis oficiales subalternos de diversos navíos, reprendidos por no haber satisfecho sus respectivas obligaciones. A todos pareció blanda esta sentencia; a nosotros también. Quizás pesase en el ánimo de los jueces el abandono de la Marina por parte del Gobierno, lo que clamó al cielo Mazarredo, el cual, poco después del combate

(11 de marzo de 1797), fue designado de nuevo comandante general de la escuadra, de la que nunca debiera haber sido desembarcado.

Por su valerosa actuación en el combate, su majestad el rey concedió a Juan Joaquín Moreno la encomienda de Lopera en la Orden de Calatrava. A Pedro Cárdenas, la encomienda de Adelfa en la Orden de Alcántara, y a Antonio de Escaño, la de Carrizosa en la de Santiago.

• Trinidad: dos días más tarde del combate de San Vicente

El día 16 de mayo de 1796, es decir, cinco meses antes de la declaración de guerra, el brigadier de la Real Armada José María Chacón y Sánchez de Soto, gobernador de la isla de Trinidad de Barlovento, informaba a los ministros de Guerra y Marina de la probabilidad de que la riqueza de su territorio atrajese a los ingleses en caso de que estallase un conflicto. Su importancia estratégica, al *geobloquear* las bocas del Orinoco y cortar las derrotas del tráfico a Cartagena de Poniente, resultaba evidente. Por ello se envió a defender esta isla a una división compuesta por cuatro de los navíos más achacosos (33,5 años de edad media), con idéntica carestía de personal que el resto, agravada incluso por las enfermedades tropicales.

En realidad, José María Chacón fue víctima de su propio éxito, al lograr una producción notable de caña de azúcar, y su fracaso consistió en hacer que los inmigrantes de color superasen en número a la tradicional población criolla española, lo que quebró la cohesión social de la isla.

Los ingleses, con una escuadra formada por 9 navíos, 3 fragatas, 5 corbetas y 1 bombarda mandada por el contralmirante Henri Harvey, que convoyaba un transporte de tropas compuesto por 6750 hombres, se presentó delante del puerto de Chaguaramas, donde se encontraba la división de Apodaca el día 16 de febrero de 1797. Se actuó como en las caballerosas guerras del pasado: dada la desproporción de fuerzas, no pareció deshonrosa la rendición, y así se acordó en la correspondiente junta, ordenando a continuación Apodaca quemar las naves… Se hizo mal hasta el incendio, ya que los ingleses lograron apagar y reparar el *San Dámaso* y lo marinaron como presa. La isla se rindió y los derrotados fueron evacuados a Cádiz. Nada más llegar a esta última, se encausó a los mandos y a diversos subalternos. En principio salieron absueltos todos, pero su majestad no se conformó con la sentencia y ordenó revisar la causa. Se condenó a Chacón y a Apodaca a privación de empleo. Los comandantes de los buques, por haber votado afirmativamente incendiarlos sin sujetarse a la ordenanza, fueron privados de empleo durante cuatro años.

Mazarredo, de nuevo al frente de la escuadra. Cádiz, atacado y bien defendido

El 11 de marzo, inmediato siguiente a la tragedia de San Vicente, Godoy se acordó de la existencia de Mazarredo, al cual había desterrado a Ferrol, y debió urgir a Lángara para que recompusiese la situación. Don Juan, por real ordenanza de ese día, dispuso que «(…) con la mayor brevedad pasase a Cádiz a mandar todas las fuerzas navales del Océano (…)» y que

> (...) el Comandante general interino y el Intendente del Departamento de Cádiz auxilien con sus más eficaces providencias las disposiciones de V. E. [Mazarredo]... y siendo posible [debería decir «siendo seguro»] que la escasez ó falta de marinería haga necesaria la tropa del ejército para suplir por ella y guarnecer los buques como deben estarlo en una guerra activa, quiere también S. M. que V. E. exponga la que necesite...

Además, Lángara otorgaba a Mazarredo competencias propias, hoy en día, del almirante jefe de personal y entonces de los capitanes generales de los departamentos: «... ha resuelto el Rey que V. E. elija, no solo los individuos de la plana mayor de la escuadra, sino los capitanes que han de mandar los buques que la compongan, y los segundos y oficiales con quienes hayan de dotarse... sin detenerse en proponer para mandos de fragata á los capitanes de navío que juzgare aptos y expertos para ello...[64]».

Mazarredo ofició a Lángara (Ferrol, 15 de marzo de 1797) aceptando el nombramiento, y adelantaba la táctica que preveía emplear contra el bloqueo, ya que, entre otras cosas, pedía que se fundiesen de 60 a 80 obuses en Sevilla y se preparasen lanchas en La Carraca para montarlos.

Con la actividad y el celo que le caracterizó durante toda su carrera, Mazarredo, de nuevo con su inseparable Escaño de mayor general y con las insignias subordinadas de Gravina, Grandallana, Villavicencio y Nava comenzó desarmando varios navíos para completar las dotaciones de los restantes, lo que debería haberse hecho antes de la fatídica salida de Cartagena. Finalmente, la escuadra quedó compuesta por 25 navíos de línea, muchos de ellos en recorrida en La Carraca, como consecuencia de San Vicente, y 2 cargados de azogues, con lo cual estaban listos, al principio de su mando, solamente de 12 a 14, en los que embarcó 600 artilleros y 1600 infantes del Ejército, comenzando enseguida su adiestramiento a todos los niveles.

Para la defensa de la bahía, bloqueada formalmente por Jervis desde el día 23 de marzo de 1797, armó la siguiente flotilla: 8 tartanas con cañón y hornillo de bala roja, 34 lanchas de navío con cañón de a 24, 10 lanchas de fuerza, 12 barcos del puerto con cañón, 4 lanchas bombarderas, 68 lanchas y botes de abordaje, y 31 botes de servicio. En total, 167 embarcaciones.

La flotilla la organizó en cuatro divisiones, que quedaron basadas en Rota (TN Baltasar Unquera y Cobián), La Caleta (TN Antonio Miralles), en el fondeadero de la puerta de Sevilla, actual dársena del puerto de Cádiz (TN Miguel Antonio de Irigoyen y Faba, a quien, cuando fue herido, se le relevó con el CF Tomás Ayalde), y Sancti Petri (los documentos consultados no indican quién mandó este último destacamento).

El día 27 de abril arribaron a Cádiz las fragatas *Elena* (CF Juan de Carranza y Vivero) y *Ninfa* (CF Ignacio Fonnegra y del Camino) procedentes de La Habana, de donde habían salido el 25 de marzo. Avistadas por los ingleses, les dieron caza el navío *Irresistible,* de 74 cañones, y la fragata *Esmeralda,* de 36. Como el viento no les dio para protegerse al abrigo de las baterías de Cádiz, terminaron fondeando en Conil, donde hicieron la resistencia que pudieron,

sufriendo 18 muertos y 30 heridos. Tras poner en tierra a la mayoría de la gente y salvar lo que pudieron, hundieron la *Elena*, pero la *Ninfa* fue apresada, sin dotación, por los ingleses. Como el que no se consuela es porque no quiere, Fernández Duro comenta de este hecho: «Una ocurrencia desagradable le proporcionó [a Mazarredo] aumento de tripulantes»[65].

Por estas fechas debió llegar a Jervis la noticia de la sublevación sufrida en la escuadra del mando de lord Bridport, de estación en Spithead, en demanda de mejoras en pagas, raciones y licencias. Fue una revuelta exitosa, que provocó una ley del Parlamento atendiendo las peticiones y concediendo la indemnidad a los revoltosos. Para alejar de su escuadra el ocio que pudiera alentar acciones semejantes, montó una operación de bombardeo sobre Cádiz, para lo que trajo de Gibraltar dos embarcaciones con morteros y encomendó al flamante contralmirante Nelson (San Vicente le había valido el ascenso) su ejecución.

Mazarredo tomó sus disposiciones y dio órdenes a sus sutiles para repelerlas. El 3 de julio Gravina tomó el mando de tres divisiones de lanchas y salió en demanda de las bombarderas inglesas, que tomaron posición frente a la ciudad y lanzaron dieciséis bombas que no causaron efecto alguno, y enseguida fueron alcanzadas y perseguidas por las de Gravina hasta quedar cubiertas por el navío *Goliat*, que las apoyaba.

La división de La Caleta salió el 4 de julio a batir un navío que se acercaba, sin apercibirse de las lanchas que protegía y que iban también a bombardear Cádiz. Al encontrarse las lanchas en plena noche, hubo dura refriega, en la que sucumbió el teniente de fragata Juan Cavaleri y Ponce de León, comandante de una de ellas. Fueron gravemente heridos el teniente de navío Irigoyen, comandante de la división de la puerta de Sevilla, que había pasado con ocho de ellas a La Caleta; el del mismo empleo, Juan Ferris, y el segundo de Irigoyen, guardiamarina Salvador Clavijo y Miranda. Nelson trató a los heridos con toda consideración y los devolvió a Cádiz al día siguiente, acompañando una carta para Mazarredo en la que ensalzaba su comportamiento.

El 5 de julio repitieron el ataque los ingleses con tres bombardas, situadas cerca del faro de San Sebastián, y lograron «meter» en Cádiz 18 bombas, a costa de perder tres botes y la lancha del *Victory*. Bien aprovisionada desde la Gran Bretaña, la escuadra inglesa continuó el bloqueo, contribuyendo a arruinar nuestro comercio ultramarino, pero no intentó de nuevo bombardear Cádiz, de ahí el popular canto chirigotero:

> ¿De qué sirve a los ingleses tener fragatas ligeras,
> si saben que Mazarredo tiene lanchas cañoneras?

Bien como explotación del éxito de San Vicente, y para dar testimonio elocuente de su total dominio del mar, o bien —como opina Fernández Duro— para mantener ocupadas a sus dotaciones debido a la misma preocupación «anti-revolucionaria» con que montó el bombardeo de Cádiz, Jervis destacó a Tenerife —donde suponía había entrado un navío de la Compañía de Filipinas que sería rica y fácil presa— una división al mando del recién contralmirante Nelson, el cual recaló en las islas el 21 de julio. En Tenerife, Nelson pinchó en hueso y perdió un brazo. El general Gutiérrez lo hizo tan bien como su compañero el brigadier Castro en Puerto Rico, y

cuando hizo capitular a la fuerza de desembarco mandada por el capitán de navío Troubridge incluyó una cláusula, que fue suscrita, en la que los ingleses se comprometían a no volver a hostilizar el archipiélago canario, cláusula respetada por Nelson, ya manco. Además de su brazo, Nelson perdió a una parte considerable de su dotación: 177 ahogados, 44 muertos —de los cuales 7 eran jefes y oficiales—, 5 desaparecidos y 123 heridos. Los españoles perdimos 32 hombres y sufrimos 40 heridos[66].

El fracaso de Nelson estuvo provocado por la falta de información, el desconocimiento de la costa tinerfeña, la desproporción entre los fines y los medios, la confianza desmedida en sí mismo y el desprecio de la posible reacción española, además de por la serenidad y orden de nuestra defensa, cuya artillería brilló por su eficacia.

• Salida a la mar de la escuadra Mazarredo

Al comprobar que la escuadra española iba mejorando, que la disciplina se imponía y que los ingleses se fatigaban en tan interminable bloqueo, a pesar del apoyo que la base lisboeta les proporcionaba[67], el embajador de la República francesa en Madrid comenzó a presionar a nuestro Gobierno para que saliese a batir a la escuadra ligera que bloqueaba Cádiz.

El Gobierno expidió la orden a Mazarredo, que zarpó el 6 de febrero de 1798, es decir prácticamente en el primer aniversario de San Vicente. Para sorprender a los 9 navíos ingleses que estaban ante Cádiz, en la noche de dicho día 6, salieron 21 de los nuestros y 3 fragatas, además de la fragata francesa *Vestal*, que estaba detenida en Cádiz. Fruto de los muchos ejercicios hechos en bahía, la escuadra amaneció el día 7 unida y al 270 San Sebastián 12´. Saltó levante fresquito y Mazarredo hizo por los ingleses, que se encontraban en la derrota hacia San Vicente, y más al oeste. Ellos, al ver a la formación española avanzando bien formada, largaron todo su trapo y se retiraron. Mazarredo, tanto avante con cabo Santa María, viró y entró en Cádiz el día 13.

Era tiempo de carnavales y, cómo no, hubo chirigota:

> El cachirulo de Mazarredo
> sacó la escuadra y dio un paseo.
> Y a los ocho días,
> ya estaba Mazarredo en la bahía.

La momentánea ausencia de bloqueo se aprovechó para que la fragata *Santa Brígida* saliese también con azogues para Veracruz.

Jervis, en cuanto tuvo noticia de nuestra salida, zarpó de Lisboa y el 17 llegó a Cádiz; al no encontrar a la escuadra española, ordenó el mismo régimen de bloqueo que hasta entonces regía. En abril de 1798, Jervis reforzó el bloqueo, aumentando a veinte los navíos ante Cádiz, pues tenían noticia de las expediciones de tropas que deberían de salir para Surinam en virtud de los acuerdos[68] suscritos con Holanda. El día 10 de este mes Mazarredo en persona dirigió, desde la gaditana torre de Tavira, la salida, por supuesto nocturna, del navío *Monarca*, con azogues para Veracruz, y las fragatas *Paz* y *Mercedes* con tropas para Caracas, los cuales se evadieron con suma facilidad atravesando la escuadra bloqueadora. Además,

al día siguiente, perdieron los ingleses la fragata *Boston,* de 40 cañones, varada sobre punta Candor; la división de lanchas de Rota evitó que pudiese ser salvada por su escuadra, y su comandante, el teniente de navío Unquera, dirigió las operaciones de buceo, enviando al arsenal artillería, obuses, cables y anclas, sin encontrar oposición enemiga, e incluso logró salvar a un corsario francés que iba a caer en manos de una fragata inglesa. Además, en unión de la división de la Puerta de Sevilla, trajo en seguridad desde Bonanza un convoy de tartanas de Sevilla.

El *Monarca* hizo el tornaviaje con dos millones de «benditos» pesos, llegando a Vigo después de haber apresado en su derrota antillana cuatro mercantes de Jamaica y haber burlado a dos navíos ingleses que trataron de darle caza en el canal de Bahamas. Su comandante era el capitán de navío José Justo Salcedo y de Arauco, que con el tiempo sería teniente general de la Real Armada y caería en el ostracismo por «afrancesado».

Mazarredo tuvo algún pequeño éxito más con sus cañoneras. El día 19 de abril de 1798 el navío *Alexander*, de 74 cañones, se quedó encalmado a dos millas del faro de cabo San Sebastián. Salió el mayor general Escaño, al mando de una división de lanchas, inutilizándole toda la arboladura y causándole cien bajas, entre muertos y heridos. Escaño comenta: «... debe elogiarse el orden con que sostuvo el fuego muy repetido, y la precisión con que maniobró en circunstancias críticas...», y tras dos horas de asedio logró zafarse. Su majestad ordenó publicar en la *Gaceta* su satisfacción por este exitoso ataque, que trajo el beneficio de liberar al cabotaje del bloqueo.

Entre el 28 de junio de 1798 y el final de ese mismo año hubo cantidad de escaramuzas entre sutiles de ambos bandos, casi todas favorables a las españolas. Otro ataque de las sutiles contra el navío *Powerful* convenció a Jervis de la inutilidad de las acciones en aguas de Cádiz, por lo que no se producirán más acciones hasta que la escuadra salga para Brest al año siguiente.

El agobio del bloqueo remitía en invierno por la fuerza de los temporales, que obligaban a la escuadra inglesa a refugiarse al abrigo del fondeadero de Tetuán, lo que liberó el comercio gaditano y permitió la salida (20 de diciembre de 1798) para Veracruz de los navíos *San Ildefonso* y *San Fulgenci,* con un millar de soldados, y de las fragatas *Ceres, Asunción, Ifigenia* y *Diana* con los 600 guardias valones para Surinam que comentamos más arriba.

La pérdida de Menorca

En noviembre de 1798 una corta escuadra inglesa —2 navíos, 3 fragatas, varios menores y un convoy con fuerza de desembarco— al mando del comodoro John Duckworth y el general Charles Stuart, zarpó de Gibraltar, desembarcó 1000 hombres cerca de Mahón y provocó una de las rendiciones más vergonzosas de toda la guerra.

Se envió a Baleares una división de cuatro fragatas, mandada por el capitán de navío Juan Pablo Lodares (*Flora, Soledad, Pomona* y *Casilda*), que lograron apresar cinco corsarios ingleses y la balandra de guerra *Peterel,* de 26 cañones, pero, perseguida por la escuadra Duckworth, se vio obligada a refugiarse en Cartagena.

En enero de 1799 se formó en Ferrol una escuadra de 4 navíos, 3 fragatas y 1 bergantín, cuyo mando se le dio al brigadier Pedro Luis de Obregón y Ceballos, que salió de Ferrol y entró en A Coruña para embarcar la división de tropas del mando del general marqués de Casa-Cagigal y conducirla a Canarias, regresando a Ferrol sin novedad.

Salida de la escuadra para el «secuestro de Brest»

Abukir (1 de agosto de 1798) pudo cambiar el signo de la historia de España y, singularmente, de la naval, porque las potencias, haciendo leña del árbol caído, quisieron coaligarse de nuevo contra la República, a la que le quedaban «tres días» para ser Imperio. Pero su majestad católica SMC permaneció fiel, rechazando las «diabólicas» pretensiones del zar de todas las Rusias y del emperador de Austria, a los que seguían Turquía, Nápoles y Cerdeña. Esta fidelidad no fue correspondida cuando el reino de Nápoles se vio convertido en República partenopea y el Gobierno de su majestad católica reclamó los derechos de la familia reinante...

El 19 de abril de 1799 llegó a Cádiz el contralmirante francés La Crosse para ver de combinar el esfuerzo de ambas Marinas. Consecuencia de la presión política francesa, y a la vista de los planes republicanos, el día 28 de ese mismo mes salió la escuadra de Ferrol al mando del jefe de escuadra Francisco Melgarejo, compuesta por 5 navíos, 1 fragata y varios transportes, que embarcaron la división de tropas del mando del general O´Farril (irlandés de origen, como habían solicitado a Francia los emisarios del Eire) para Rochefort.

El 3 de mayo la escuadra de Bruix, que había salido de Brest, estaba en San Vicente; los ingleses se encontraban en franca minoría, y podría haberse aprovechado para avisar a Mazarredo de que saliese de Cádiz (estaba su escuadra franqueada y lista para salir) y batir a los ingleses que nos bloqueaban, pero nada hizo el francés sino aprovechar un más que fresco poniente para adentrarse en el Mediterráneo.

En esas estaban cuando arribaron a Santoña los navíos *San Fulgencio* y *San Ildefonso* y las fragatas *Esmeralda, Clara* y *Medea* con 7.000.000 de pesos para el exhausto Tesoro. Esta división escoltó, enseguida, hasta Ferrol a un convoy de 67 velas que se encontraba detenido en Santander.

Plegados a los deseos del Directorio, el 13 de mayo de 1799 la escuadra de Mazarredo salía de Cádiz para el Mediterráneo a combinarse con la de Bruix, que había entrado en Tolón.

Lángara unió, a la reglamentaria orden de salida, una carta particular para Mazarredo que muestra claramente el estado de desmoralización en que gobernaba:

> Mi amado Mazarredo: yo no veo más que ignorancias y perfidias, o por lo menos locuras. Nuestra escuadra de El Ferrol, perdida o expuesta a serlo por haberse combinado una operación contraria a la practicada; pero, ¿cómo, sin prevenirlo, sin combinarla, sin aviso. El que Vm. nos dio fue el primero. Le va a Vm. la orden de unirse a los franceses en Cartagena. Es lo mismo que decir vaya a batirse con los ingleses que tiene a la vista[69].

Gracias a Dios, el vaticinio de Lángara para la escuadra de Ferrol, encerrada en Rochefort, no se cumplió. Melgarejo se defendió perfectamente en aquel puerto, «a la gaditana, o a lo

Mazarredo», con las lanchas armadas de sus barcos, y los ingleses optaron por el bloqueo a distancia; en septiembre lo burló y, al constatar que el de Brest lo mantenían con fuerzas muy superiores, regresó a Ferrol.

La escuadra Mazarredo había entrado en Cartagena el 21 de mayo de 1799 a reparar averías, y el mismo día lo hizo la escuadra francesa. En la conferencia que sostuvieron, Mazarredo y Bruix acordaron que la situación estratégica hacía impracticables las operaciones proyectadas, las cuales pretendían nada menos que:

- Invadir Irlanda. España debía aportar 10 o 12 navíos y 6000 soldados, a ser posible irlandeses y valones (de ahí la escuadra y tropas de Melgarejo y O´Farril a Rochefort).
- Tomar Jamaica. Para ello se enviarían 10 navíos españoles a Santo Domingo, que, unidos a los franceses que allí encontrasen, deberían montar la soñada conquista de la isla.
- Salvar Córcega de las garras inglesas, con otra expedición al Mediterráneo.
- Recuperar Menorca.

El 30 de junio de 1799 salió la combinada para Cádiz, donde entró el 11 de julio. Mazarredo utilizó todos los medios a su alcance para que la combinada permaneciese allí, pues la posición central de Cádiz permitiría operar en el Mediterráneo o en el Atlántico, según conviniese, sin embargo las órdenes de París fueron perentorias y precisas: a Brest. Fue entonces cuando comenzó «la santa obediencia» que terminaría en Trafalgar.

Reemplazados los consumos de víveres y aguada, el 21 de julio salió la combinada y llegó el 9 de agosto a Brest (15 navíos), es decir cuando Melgarejo aún estaba en Rochefort, de ahí que este intentase unírsele en la base bretona. En Brest la escuadra estuvo «secuestrada» hasta que, tras la paz de Amiens (27 de marzo de 1802), pudo regresar a Ferrol y a Cádiz.

Juan de Lángara, después de acatar órdenes tan calamitosas, sufrió la orden de Godoy de que las secretarías de Guerra y Marina tuvieran un mismo secretario, y lo fue el de Guerra, el general Antonio Cornel. La Real Armada, que tantos esfuerzos de todo orden había costado por la torpeza del valido y la dejadez del rey, iba a servir a los intereses de una nación que solamente veía en la nuestra un depósito de riquezas americanas que había que trasegar a sus *entrepôts*. A Cornel le tocó vivir la defensa de Ferrol contra los ingleses, debido al desembarco anfibio que verificaron en la playa de Doniños el día 25 de agosto de 1800, historia muy estudiada por varios compañeros[70], cesando la Secretaría de Marina el 14 de febrero de 1801. Hasta la pérdida de la *Mercedes* hubo otros dos ministros: interinamente lo fue José Caballero del Campo, ministro de Gracia y Justicia, y, enseguida, el teniente general Domingo Pérez de Grandallana, que promulgó unas ordenanzas en 1802 que duraron hasta 1808.

Marina francesa

En 1792 la Marina francesa disponía de 80 navíos y 78 fragatas. Sin embargo, al finalizar el siglo disponía solamente de 49 navíos y 54 fragatas. Elevado Napoleón al Consulado primero y al Imperio después, entre 1799 y 1814 construyó 87 navíos de entre 80 y 118 cañones, y 59

fragatas. En ese periodo, Francia invirtió en Marina de Guerra un 37% de la cifra invertida por la Gran Bretaña.

Entre 1800 y 1815, Francia perdió 43 navíos, 82 fragatas, 26 corbetas y 50 menores, pero la mayoría de esas pérdidas son posteriores a la de la *Mercedes*, pues las sufrieron principalmente en Trafalgar, Ortegal, Santo Domingo, Cádiz y Aix[71].

Marina inglesa

Es muy difícil contabilizar el poderío naval inglés en la época exacta de la *Mercedes*, pero para dar una idea muy aproximadas diremos que:

- Periodo 1755-1785: Los astilleros ingleses entregaron a su Marina 21 navíos de porte mayor de 74 cañones, 87 de 74 cañones, el buque preferido del Almirantazgo, dividido este número en varias series largas a partir de prototipos conocidos: 43 de 64 cañones, 3 de 60 cañones y 20 de 50 cañones, es decir, 174 navíos y dos centenares de fragatas y menores.
- Periodo 1785-1804: En este entregaron 5 de más de 74 cañones, 20 de 74 cañones y 3 de 72 cañones, armaron en guerra 11 de la Compañía Oriental de las Indias y apresaron 24 navíos franceses, 20 holandeses y 4 españoles.
- Como puede deducirse, se estaba llegando al *Two Power Standard*, es decir, Gran Bretaña tendrá una Marina igual a la suma de las dos que la sigan en fuerza.

Conclusiones

A la fragata *Mercedes*, como habrán comprobado al leerme, le tocó vivir la convulsa época de transición entre las edades moderna y contemporánea. Sus oficiales vivirían con gozo las noticias derivadas de la ocupación de Tolón y se sonrojarían *in situ* al ver «lo de San Vicente»; comprobarían que aquel apogeo del material estaba minado por una pésima marinería, cuya recluta fue uno de los puntos flacos que más influyeron en el resultado final; estarían bien orgullosos de marchar al Callao de Lima a por los tan necesarios caudales que mitigaran a la Real Hacienda y se quedarían estupefactos al ver, en pleno tiempo de paz, cómo los ingleses trataban de apresarlos, lo que finalmente les proporcionó la clásica tumba de los marinos… la mar.

Entre los mandos de la Armada que han ido desfilando por estas páginas encontramos mentes brillantes y no tan brillantes, leales súbditos de su majestad llenos de pundonor y otros que carecían de esa cualidad (los que se plantaron, quedarían apartados del real servicio, pero, al menos, les quedó eso tan manido de la «satisfacción del deber cumplido»).

Esa época ilustrada que comenzaba a declinar veía, no obstante, la aparición de unas extraordinarias ordenanzas de la Armada, ¡tan buenas que murieron definitivamente en 1960!

En fin, quede constancia de toda nuestra admiración hacia aquellos oficiales que lo sacrificaron todo y dieron hasta «la última gota de su sangre» en medio de un panorama caracterizado por el atraso en las pagas y por carestías tremendas. Los buques sin sus hombres no son nada. A ellos bien se les puede aplicar aquello del *Cantar de Mio Cid*: «¡Dios, que buen vasallo si oviesse buen señor!».

[1] (Blanco, 2004).

[2] En el día, «superiores» o, cariñosamente, «Curso de Sabios».

[3] (De la Piñera, 1989). Para todos los minuciosos detalles de la construcción de estos diques, consultar Quintero, 2002.

[4] (Montero, 1859).

[5] (Blanco, 2006).

[6] Inauguró la nueva serie el tercer *San Carlos*, de 64 cañones, botado ese año de 1765; la primera fragata de ese periodo fue la *Santa Lucía*, botada en 1770.

[7] Hijo de Mateo, constructor inglés de los *fichados* por Jorge Juan.

[8] Tercero de ese nombre. Por aquelllos tiempos todos los navíos tenían nombre y alias (a.).

[9] (Perona, 1998: 280).

[10] (Pavía, 1873: 684).

[11] En el siglo siguiente (XIX), a este tipo de escuadra se la denominará escuadra de instrucción.

[12] De la hoja de servicios de Federico Gravina.

[13] (Fernández, 1956: 102; cita a pie de página n.º 80, tomada de la Gaceta de Madrid del día 18 de septiembre de 1789, en la que se hizo amplia reseña de este viaje).

[14] (Sanfeliú, 1988).

[15] El que separa el sur de la isla de Vancouver de la costa del estado norteamericano de Washington.

[16] Sobre los viajes de De Fuca, ver la obra de Pedro de Novo y Colson, teniente de navío y académico correspondiente de la Real de la Historia, recogida en la bibliografía. El paso del NW fue, finalmente, descubierto por el noruego Roald Amundsen en 1906, en su segundo viaje ártico.

[17] (Fernández Duro, 1895-1903: t. VIII, 10).

[18] Se refiere a la independencia de los Estados Unidos. Vid. Fernández Duro, 1895-1903: t. VIII, 13.

[19] Construidas en el apostadero de San Blas de California.

[20] Que fue de embajador extraordinario a Marruecos (primer semestre de 1767). Vid. Blanco Núñez, 2013: 363-378.

[21] (Fernández Duro, 1895-1903: t. VIII, 29).

[22] MS 2238, doc. 7, fol. 36-39; MS 1504, fol. 13-14.

[23] (Pavía, 1873: t. II, 576).

[24] *Gaceta de Madrid,* 23 de noviembre de 1792.

[25] Vid. Núñez y Blanco, 1982. La «diversión» fue estratégica: estudiamos la ocupación de Tolón analizando si tal operación se efectuó para conseguir divertir fuerzas de otros teatros, fundamentalmente del Rosellón.

[26] Víctor Hugo escribió en su "El 93": "*Significa el 93 la guerra de Europa contra Francia y la guerra de Francia contra París. ¿Y qué es la revolución? Es el triunfo de Francia contra Europa y de París contra Francia; de aquí nació la inmensidad del minuto espantoso que se llamó 93, minuto mayor que todo el espacio del siglo".*

[27] (Thiers, 1844). Thiers dice exactamente que Hood dio la orden de incendiar sin prevenir a Lángara.

[28] (Núñez Iglesias y Blanco Núñez, 1982: 212-213).

[29] También conocida como «vómito negro»·.

[30] En el día, Fort Liberté, frontera norte entre Haití y Santo Domingo.

[31] (Fernández Núñez, 1974).

[32] (Vargas y Ponce, 1962).

[33] (Comellas, 1967: 383).

[34] 10 jefes de escuadra, 12 brigadieres, 25 capitanes de navío y numerosos oficiales de los empleos inferiores.

[35] (Colón de Carvajal y Chocano, 1992).

[36] (Beerman, 1992).

[37] (Beerman, 1992: 58).

[38] 15 de noviembre de 1795-28 de diciembre de 1796.

[39] Real Orden de 15 de noviembre de 1795.

[40] *Reflexiones sobre el estado actual de la Marina, el origen y progresos de su decadencia y modo de remediarla, teniendo presente las consideraciones que indica la carta confidencial del Sr. Mariano Luis de Urquijo, referente á orden de S. M., en virtud de la cual se ha extendido este papel.* Transcrito en Pavía, 1873: t. III, 686.

[41] (Vargas y Ponce, 1962) (El subrayado es nuestro).

[42] (Pavía, 1873: t. II, 437).

[43] En ese momento había otra muy conocida, la de Venecia, que pronto sería incluida por Napoleón en el incipiente reino de Italia. La República por antonomasia, entonces, era Francia, hasta que fue otras cosas.

[44] (Fernández Duro, 1895-1903: t. VIII, 56).

[45] (Cantillo, 1843; transcrito en Fernández Duro, 1895-1903: 56-57).

[46] (Vargas y Ponce, 1962: 41).

[47] (Bennett, 1972).

[48] (Mazarredo y Allandesalazar, 1916: 147).

[49] (Mahan, 1901).

[50] (Mazarredo Allendesalazar, 1916: 152).

[51] Por este delito, previsto y penado en el Código de las Partidas, habían sido condenados Juan Prado y el marqués del Real Transporte cuando la pérdida de La Habana de 1762.

[52] (Berea, 2000: 67).

[53] Ya estaba en la Secretaría Varela, pero esto lo había preparado Valdés como ampliación de la comisión de Malaspina y Bustamante, animado por las primeras remesas de plata llegadas de Filipinas.

[54] Esto lo afirma su biógrafo, Francisco de Paula Pavía, sin embargo Fernández Duro (Armada Española, 1973: VIII, 59) dice que «... independiente de la que en las Antillas regía Gabriel de Aristizábal». La verdad es que actuaron con total independencia.

[55] (Bordejé, 1996: 45-66).

[56] (Salas, 1870: 213-217).

[57] Fernández Duro (1973: VIII) dice que fue el bergantín *Correo*, sin duda por errata, y la fragata *Souththampton*, de 34 cañones, quizás por error. Tanto Pavía como La Guardia dan los nombres correctamente.

[58] (Bennett, 1972). Este autor destaca al valeroso Stuart: «... a descendant of King James II».

[59] (Rodríguez González, 1999: 795-799).

[60] Esta denominación no aparece en los diccionarios marítimos, ni de la lengua española; supongo que fue un galicismo debido a Gautier et Cie., por *chasse-mer*, embarcación bretona aparejada de quechemarín.

[61] Parte de campaña del comandante del *San Francisco de Asís*, al ancla en Cádiz el 28 de enero de 1797. MNM.

[62] Al ancla y en la bahía de Cádiz, 28 de enero de 1797.

[63] R. O. trascrita en Fernández Duro, 1895-1903, t. VIII. 153.

[64] *Ibídem*.

[65] (Fernández Duro, 1895-1903: 141).

[66] (Ferrer, 1998).

[67] Decimos muy intencionadamente «base», pues así fue, no respetando el almirantazgo lo estipulado con Portugal sobre número máximo de navíos presentes en el Tajo y otras disposiciones legales típicas del respeto a la neutralidad.

[68] El 31 de marzo de 1797 España se comprometió a enviar 1200 guardias valones, de los cuales 400 deberían hacerlo en 4 fragatas españolas.

[69] (Núñez, 1945: 81).

[70] (Núñez y Fernández, 1977; González Llanos, 2000).

[71] (Toudouze, 1934).

La "guerra absoluta" y la fragata *Mercedes*

Agustín Guimerá Ravina
Investigador del CSIC, Madrid

> Esto quieren los ingleses, arruinar la marina francesa y sus recursos; si lo consiguen, ¡guay de nosotros, sobre quienes volverán después! Pero si triunfa la República ¡guay primero de Inglaterra, y de nosotros, que la abrazamos! ¡Cuánto mejor fuera tener la paz y estar siempre entre dos poderosos enemigos, disfrutando su protección y contrapesando sus fuerzas!
>
> (Gaspar Melchor de Jovellanos, 1795)

La tragedia de la fragata *Mercedes*, con toda su carga emocional ante la muerte innecesaria de aquellos civiles —mujeres y niños—, nos impide a menudo analizar de forma desapasionada aquellos dramáticos acontecimientos. En paralelo, nuestra memoria colectiva y una buena parte de la historiografía naval tienden a resaltar solo los reveses de la Armada en su desigual lucha contra la Royal Navy durante el largo siglo xviii español, entre el Tratado de Utrecht en 1713 y el inicio de la guerra de la Independencia en 1808.

Solo nos acordamos de los barcos apresados o hundidos, de aquellas derrotas navales en que la superioridad británica fue apabullante. Es cierto que la Armada pagó un alto precio por servir bien a los intereses de la monarquía española, manteniendo a toda costa el equilibrio de poderes pactado en Utrecht, el *status quo* internacional de aquel entonces, la soberanía de los territorios españoles, el comercio ultramarino y las comunicaciones entre las distintas partes del imperio. Algunos historiadores defendemos la idea de que la combinación de una estrategia naval defensiva y ofensiva tuvo un resultado positivo. La Armada fue instrumento decisivo en las relaciones internacionales de la época.

La guerra de desgaste

Los objetivos estratégicos de España respondían a la idea tradicional de una guerra de desgaste, propia del Antiguo Régimen. Era un conflicto limitado, convencional y racionalizado. Las conquistas territoriales o la rectificación de una determinada política exterior se conseguían mediante el agotamiento de los recursos del enemigo y su moral de combate, no su destrucción. Se primaba la maniobra al combate decisivo. Era una guerra de gabinete, donde una prolongación de las hostilidades era más importante que las rápidas campañas.

Se buscaba dañar especialmente el comercio enemigo y su marina de guerra. Pero, como afirmaba en 1797 el teniente general José de Mazarredo (1745-1812) —el marino más importante del siglo XVIII español— la guerra debía ser presidida por el espíritu cristiano. Había que combinar el valor y la piedad. La guerra no tenía como objetivo matar al contrario, sino vencerlo para alcanzar la paz. Había que excusar siempre una muerte innecesaria y emplear la generosidad con el vencido.

La guerra naval de la época del siglo XVIII poseía unas características propias que favorecían los intereses españoles. Nada estaba asegurado en un conflicto bélico, reino de la incertidumbre por excelencia. La guerra en el mar se podía ganar sin vencer en combate. Era solo un instrumento más —y no siempre el más importante— de las relaciones entre los imperios marítimos. Las marinas de guerra ejercían sobre todo un poder disuasorio. Su fortaleza era sutil, no manifiesta. La guerra naval producía un gran desgaste. La victoria en un combate seguía siendo deseable, pues mermaba recursos del enemigo de una forma rápida. Pero era toda una apuesta. Los contendientes siempre valoraban más aquellos daños intangibles a sus oponentes: territorios, comercio, navegación, finanzas, diplomacia, opinión pública, espíritu de lucha, etc.

Durante la era de la navegación a vela había otro factor determinante: el combate en línea, desarrollado en el siglo XVII, había llevado la guerra en el mar a una *esclerosis táctica*. Esta realidad era perjudicial a los intereses británicos, que deseaban anular el *status quo* colonial de Francia y España en su favor.

Objetivos políticos españoles

El imperio español se enfrentaba a innumerables desafíos después de Utrecht. Dos colosos seguían amenazando sus fronteras y su comercio marítimo: Gran Bretaña y Francia. Las ventajas de ambas potencias sobre España abarcaban muchos ámbitos:

población, agricultura, comercio, manufactura, finanzas, etc. En el caso británico, instituciones como el Parlamento representaban una diferencia abismal con las existentes en la monarquía española. Además, la superioridad de la Royal Navy sobre las dos marinas borbónicas era incuestionable.

Durante los numerosos conflictos europeos que tuvieron lugar entre 1713 y 1808 la neutralidad española era muy difícil de obtener, entre otras cosas por la inmensidad de su imperio, que alcanzaba su máxima expansión en 1783, con dieciséis millones de kilómetros cuadrados. España siempre buscó convertirse en árbitro de las disputas franco-británicas, entre otras fórmulas mediante el desarrollo de su flota de guerra. Pero, salvo el período 1748-1759 —donde se consiguió mantener una «paz armada»—, tuvo que aliarse con una u otra potencia, dependiendo de las circunstancias.

Este desafío doble explica el hecho de que España declarase la guerra a Gran Bretaña en octubre de 1796, un auténtico giro copernicano de su diplomacia más reciente. Tras su alianza con el Reino Unido contra la Francia revolucionaria durante la guerra de la Convención (1793-1795) y la victoria gala sobre España, se había firmado el tratado hispano-francés de Basilea en junio de 1795. Pero la monarquía de Carlos IV seguía teniendo una escasa capacidad de maniobra en el plano internacional. El entonces primer ministro Manuel Godoy escogió lo que muchos consideraban el mal menor: la alianza con Francia, mediante el Tratado de San Ildefonso, de carácter defensivo, en agosto de 1796. Aquello solo podía conducir a una nueva guerra con Gran Bretaña en el corto plazo.

Esta alianza era un pacto *contranatura* entre una monarquía católica y una república regicida y laica. Pero esta unión obedecía a los mismos objetivos políticos de siempre. Pretendía frenar el expansionismo francés a costa de territorios de los Borbones españoles, como los existentes en Italia. Para el Gobierno español constituía un verdadero suicidio seguir enemistada con tal poderoso vecino, que había sido contenido a través de los denominados «Pactos de Familia» durante gran parte de la centuria. El miedo a una nueva invasión francesa de la península ibérica estuvo siempre en la mente de los gobernantes españoles hasta 1808. Además, como en el pasado, Francia podría compensar con su flota de guerra la superioridad de la Royal Navy. El aliado francés estaba asimismo interesado en la dimensión naval de esta alianza, el uso de las fuerzas españolas en su pugna marítima con Gran Bretaña.

Otro objetivo político de España era poner barreras a la «ambición» británica en los mares europeos y coloniales, «su universal despotismo en el mar», en palabras de Godoy. El gobierno español estaba resentido con Gran Bretaña, tras la humillación internacional que había experimentado en el asunto de Nootka (1790). El secular contrabando inglés en el comercio hispano-americano era otro motivo de constante fricción entre ambas naciones. La actividad corsaria que se realizaba en Córcega con la tolerancia de Gran Bretaña añadía tensión a estas relaciones. La recuperación de Gibraltar seguía siendo un asunto espinoso.

Los barcos mercantes hispanos en el Caribe y los buques neutrales con mercancías de titularidad española habían sufrido un trato vejatorio por los buques de guerra británicos

durante la guerra de la Convención. Además, los británicos habían confiscado efectos navales del Gobierno español a bordo de buques neutrales. Gran Bretaña había realizado un fuerte contrabando en los dominios españoles, al amparo de esta alianza. El desembarco de la tripulación armada de una fragata británica «con bandera desplegada y tambor batiente» en Trinidad, atacando a los franceses allí establecidos, fue una clara ofensa a la soberanía española de la isla.

Las discrepancias entre ambos aliados durante la defensa de Tolón en 1793 empañaron aún más esta suspicacia mutua. Además, Gran Bretaña no había cumplido con el compromiso de devolver los cargamentos y buques españoles, tomados por el enemigo común. El caso más escandaloso fue el navío *Santiago*, que conducía un cargamento valorado en casi 96 millones de reales y que fue reapresado por los británicos a un corsario francés.

Objetivos estratégicos españoles

Las opiniones de Mazarredo resumen muy bien el dilema al que se enfrentaban las marinas aliadas hacia 1800, en relación a la superioridad naval de Gran Bretaña.

Por un lado, Mazarredo defendía la necesidad de no distraerse con expediciones, conquistas o reconquistas, concentrándose en el punto clave: destruir la Marina británica y su comercio. Incluso en 1776 compartió innovaciones tácticas con los británicos, seis años antes de su aparición oficial en el combate de Les Saintes de la mano del almirante Rodney, como cortar la línea de batalla y luchar con el enemigo a una distancia de tiro de pistola.

Por otro lado, Mazarredo era realista y reconocía la dificultad material de llevar a cabo este ideal, dada la superioridad naval, económica y financiera de Gran Bretaña. Al disponer de mayores recursos que sus oponentes para tener sus escuadras en alta mar durante largo tiempo, sus tripulaciones adquirían una mayor experiencia marinera y táctica.

Frente a esta situación, Mazarredo apostó por una estrategia flexible: preconizó a la vez una defensa activa y una guerra ofensiva, cuando las circunstancias lo permitían. La defensa activa había sido defendida ya por el propio duque de Marlborough o Federico II. Se podrían aplicar aquí las máximas de Sun-Tzu, resumidas por un escritor de su tiempo: «si usas a tu enemigo para derrotar a tu enemigo, serás fuerte donde vayas».

Coincidiendo con las ideas de este estratega del siglo V antes de Cristo, el marino español tenía muy claro cuándo combatir y cuándo no, aplicar siempre una economía de fuerzas, evitar combates que pudiese perder y situarse más allá de la posibilidad de la derrota, para luego construir paso a paso su victoria. Así, la estrategia quebraba la resistencia del adversario sin luchar, venciendo antes de combatir: «el estratega victorioso solo busca la batalla después de haber obtenido la victoria», según Sun-Tzu.

Lo mismo predicaba Clausewitz, al mostrar que había otros caminos posibles, aparte del combate, para desgastar al enemigo y alcanzar el objetivo de la guerra; y que no

eran contradictorios, absurdos ni equivocados. Según Clausewitz, el desgaste implica un agotamiento gradual del poder físico y la voluntad del enemigo, por la prolongada continuación de la acción. La resistencia pura es el objetivo posible a alcanzar. Defender equivale a preservar. Preservar es más fácil que ganar.

El mantenimiento del *status quo* imperial se basaba en tres medidas complementarias: defensa portuaria, salvaguarda del comercio colonial y *fleet in being*. La clave residía en esta última actuación.

Cuando la monarquía española declaró la guerra a Gran Bretaña en octubre de 1796 se trataba de una guerra preventiva. La presencia y cooperación de las flotas aliadas representaban un fuerte medio de disuasión —*fleet in being*— contra la superioridad naval de la Royal Navy. A la altura de 1790 el tonelaje principal de las flotas de España y Francia superaba en un 21% al británico.

Durante las conversaciones de Basilea en 1795, los franceses habían alentado a los españoles a formar una confederación de poderes marítimos del norte de Europa, para contrarrestar el poderío británico. No es de extrañar que en 1795 la Armada contase con una flota colosal, unas cifras que no se volverían a alcanzar: 75 navíos de línea —catorce de tres puentes—, 51 fragatas y 182 barcos menores.

El número de navíos armables por Francia y España —y su mantenimiento en alta mar— era en realidad mucho menor que los existentes en sus respectivas flotas de guerra. La Royal Navy les aventajaba en este terreno. Pero estas flotas en presencia preocuparon siempre al gobierno de Londres.

La guerra ofensiva contra el Reino Unido fue llevada a cabo en diferentes ocasiones, como ocurrió en la guerra de Independencia de los Estados Unidos. Son las operaciones navales del Gran Sitio de Gibraltar, el combate del cabo Espartel, las campañas del Canal de la Mancha o el apoyo a las operaciones anfibias en América.

Guerra de destrucción

La concepción de la guerra por Gran Bretaña era bien distinta a la de sus oponentes. Durante el siglo XVIII había desarrollado en la práctica la guerra de destrucción; «la guerra absoluta», que definiría Clausewitz años más tarde, antesala de la «guerra total» de los siglos XIX y XX.

Entre 1776 y 1840, durante la denominada «época de las revoluciones atlánticas», se asiste a una aceleración en el paso de una concepción tradicional de los conflictos bélicos —la guerra de desgaste— a la guerra de aniquilación. Esta se generaliza en Europa con la Revolución francesa, las guerras napoleónicas y el surgir de los nacionalismos. Coincide con el fin del Antiguo Régimen y el inicio del Estado liberal.

Los valores de la Ilustración y el «despotismo ilustrado» seguían vigentes, aunque fueron contestados por un sector de la intelectualidad europea. Pero unos sentimientos nuevos aparecen en escena, de carácter pre-romántico, que apuestan por un idealismo

trascendental, el individuo, las emociones que deben regular la ley moral, la belleza como reflejo de un plan superior y coherente, entre otras premisas.

Siguiendo a Clausewitz, el autor que mejor refleja estos cambios de mentalidad, la «guerra absoluta» concede la primacía a lo político, al definir su naturaleza como la continuación de la política por otros medios, una actividad social, otra forma de relación entre pueblos, un conflicto de grandes intereses que solo es resuelto de una manera sangrienta.

Más aún, según el escritor prusiano, la «guerra real» es otra cosa. La realidad cotidiana, generada por los contendientes, tiende hacia la pura violencia, a su paroxismo. La aniquilación del enemigo es un producto de la propia realidad bélica, creada por los antagonistas. Hay pues una búsqueda de equilibrio entre las partes que conforman la trinidad de la guerra: el «sentimiento hostil», el odio y la violencia que anidan en los pueblos enfrentados; el juego de azar, donde no intervienen las emociones, ejercido por los militares; y la inteligencia pura o la «intención hostil», que considera el enfrentamiento un instrumento de la política, cuyos protagonistas son los gobiernos.

Según la duración e importancia de una guerra en particular, se pasa más o menos fácilmente de la intención hostil al sentimiento hostil. La vida cotidiana de la guerra incide directamente en las emociones de los combatientes. En el combate esta tensión emocional llega al máximo. Escenario de supervivencia, muerte y destrucción, el combate cataliza el sentimiento hostil, la ambición, el entusiasmo y el afán dominador de sus actores. El combate, en palabras de Clausewitz, es el «primogénito de la guerra».

En este contraste de guerra de desgaste y guerra de destrucción, entre la teoría y la realidad del conflicto bélico, se enmarca la tragedia de 1804.

Objetivos políticos y estratégicos británicos

Durante todo el siglo XVIII Gran Bretaña había pugnado por introducirse en los mercados coloniales de América y Filipinas, rompiendo el monopolio español. También buscaba mantener el equilibrio de poderes en la Europa continental.

Las aplicaciones estratégicas de la Royal Navy eran de carácter ofensivo. Primero aseguró a Gran Bretaña de posibles ataques o invasiones, mediante la defensa de los accesos al Canal de la Mancha, objetivo alcanzado durante la segunda mitad del siglo XVIII, a pesar de algunos reveses. Desde esta plataforma de seguridad, su Marina operaba en el resto del mundo, utilizando el apoyo logístico de sus bases navales de Gibraltar, Menorca y otras islas del Caribe, amén de algunos puertos y fondeaderos de potencias «neutrales», como Lisboa, Lagos, Tánger o Río Martín, en Tetuán.

Uno de sus objetivos era perjudicar gravemente a la marina de guerra y el comercio marítimo español —y francés—, mediante el corso y el bloqueo naval de sus puertos principales. En el caso español se hacía especial énfasis en la interrupción del comercio colonial, clave en la financiación de la monarquía. De esta manera, la Royal Navy

logró mantener a finales de la centuria un bloqueo cerrado de los principales puertos enemigos, a costa de grandes esfuerzos: Boulogne, Brest, L'Orient, Rochefort, Ferrol, Cádiz, Cartagena y Tolón.

Cuando lo estimó necesario, envió expediciones a la península ibérica, Canarias, el Caribe y Río de la Plata, a veces con grandes sacrificios materiales y humanos. A finales de la centuria, Gran Bretaña era el único poder naval europeo que tenía la capacidad económica, administrativa y financiera para mantener a sus escuadras ocupadas constantemente en bloquear los puertos enemigos durante cierto tiempo y organizar operaciones anfibias en muchos mares y continentes.

Por último, la Royal Navy buscó la destrucción de las escuadras hispanas en combates decisivos. Esta guerra de destrucción pretendía, en última instancia, ejercer presión sobre la opinión pública para que solicitase la paz a su Gobierno.

La Revolución francesa y el imperio napoleónico trastocaron radicalmente el equilibrio de poderes europeo, que tan arduamente se había mantenido desde Utrecht. Gran Bretaña buscó entonces alianzas en el continente para contrarrestar el poderío francés. Incluso atacó a aquellas potencias europeas que, so capa de neutralidad, estaban ayudando indirectamente al comercio y la marina de guerra francesa.

Cuando España declaró la guerra al Reino Unido en 1796, este intentó separarla cuanto antes de esa alianza con Francia, tan nefasta a los intereses británicos. No dudó en arbitrar los medios necesarios para alcanzar este fin, siguiendo los principios de una guerra de destrucción. El bloqueo cerrado y el bombardeo de Cádiz, la conquista de Trinidad, los asaltos a Santa Cruz de Tenerife y Puerto Rico, el combate naval del cabo de San Vicente y la reconquista de Menorca son jalones conocidos de esta estrategia aniquiladora.

El contexto político y naval de 1804

Cuando estalla nuevamente la guerra entre Gran Bretaña y Francia en mayo de 1803, esta presiona a la monarquía española para crear una nueva alianza, apelando a tratados anteriores de carácter defensivo que habían firmado ambas potencias en 1796 y 1800. Al final consigue de Carlos IV un nuevo tratado en agosto de 1803, mediante el cual España mantenía su neutralidad a cambio de un subsidio de 288 millones de reales anuales, pagadero en mensualidades, además de algunas ventajas comerciales.

La respuesta de Gran Bretaña no se hizo esperar. Consideraba dudosa una neutralidad que financiaba al enemigo, con un subsidio que representaba más de la tercera parte del presupuesto anual de la corona española.

A la altura de 1804 Gran Bretaña estaba luchando por su supervivencia, bajo la amenaza de una invasión aliada, una constante de la estrategia francesa durante el último tercio del siglo XVIII.

En ese año el gabinete británico y sus fuerzas navales llevan a cabo una serie de acciones encaminadas a provocar la declaración de guerra por parte de España, bien

conocidas. Se impide el armamento de navíos en Ferrol para enviar urgentemente tropas a las provincias vascas, con el fin de calmar un motín popular. La escuadra británica que bloquea este puerto tiene intenciones de capturar todo buque de guerra español que salga a la mar. En agosto de 1804 el gobierno británico conoce los detalles del tratado hispano-francés de subsidios y la tensión diplomática alcanza sus cotas más altas. No basta con que el embajador español en Londres insista ante el primer ministro William Pitt que España no puede pagar sumas superiores a las pactadas con Francia, que la deuda de este subsidio se paga con mucho retraso. Tampoco logra convencer a Pitt de que el armamento español debe respetarse, para no quedar la monarquía española indefensa ante el corso norteafricano.

Como afirma Hugo O'Donnell, el gabinete de Pitt «decidió dar un golpe de gran efecto, muy por encima de los habituales alfilerazos y con todas las garantías de éxito, aunque guardando las formas de una operación de policía contra el contrabando de guerra y sin destacar medios navales demasiado aparatosos».

No es una casualidad que el combate y apresamiento de las fragatas que transportaban los caudales americanos a España tuviesen lugar cerca del cabo de Santa María, en octubre de ese año. Ya desde el siglo XVI, la situación privilegiada del sur de España en la ruta obligada del tráfico de ida y vuelta a América —el triángulo que comprende el cabo de San Vicente, Azores, Madeira y Canarias— daba una ventaja a la Royal Navy a la hora de interceptar cualquier convoy o embarcación provenientes del otro lado del Atlántico.

Tras el combate, la monarquía española siguió negociando para evitar la guerra, aunque desde principios de septiembre había dado órdenes de capturar cualquier buque inglés e instruido al general Francisco Javier Castaños, que mandaba las fuerzas militares del campo de Gibraltar, para que atacase el Peñón por sorpresa.

En ese otoño Gran Bretaña autorizó el corso particular y capturó varios buques mercantes españoles, incluso en puertos neutrales. La Royal Navy ya tenía asimismo la consigna de destruir cualquier barco español inferior a quinientas toneladas y apresar las embarcaciones que superasen esa cifra, no respetando incluso aquellos buques que transportaban grano para paliar la aguda crisis de subsistencia que padecía ese año la península ibérica, debida a las malas cosechas.

La neutralidad española era ya una quimera. En diciembre de 1804 Carlos IV declaró finalmente la guerra al Reino Unido. En ese texto, España manifestó su repulsa ante aquellos acontecimientos, tan opuestos al derecho de gentes:

> [España]... no agresora, vulnerada en sus hijos, defraudada en su honor y en su amistad sincera con aquella potencia; vengar sus agravios, defender su comercio, conservar sus Indias, mantener el decoro de la bandera castellana y obligar a la Inglaterra al derecho común de las naciones sobre la superficie de los mares.

Lo que sucedió después es otra historia.

Epílogo

La estrategia de defensa activa naval desarrollada por la monarquía española a partir de 1713 tuvo un resultado positivo, en contra de lo que se ha dicho a menudo. A pesar de las pérdidas de unidades de la Armada en numerosos combates, o de algunas conquistas como Menorca o Trinidad, la marina de guerra colaboró de forma decisiva en el mantenimiento del *status quo* internacional, la soberanía de los territorios españoles y las comunicaciones entre las distintas partes del imperio. Este imperio de ámbito global solo se desintegró con las guerras de independencia de Hispanoamérica continental entre 1810 y 1824.

Sociedad y política en la América española a finales del siglo XVIII

Luis Navarro García
Universidad de Sevilla

Los dominios de España en América alcanzaron su máxima expansión territorial durante el reinado de Carlos III (1759-1788), extendiéndose de norte a sur desde Nutka, junto a la isla de Vancouver, hasta la Patagonia, al sur del Río de la Plata. Además de las tres Antillas mayores, en el subcontinente septentrional cubrían desde el Pacífico hasta el Misisipí, incluyendo las enormes provincias de Alta California, Nuevo México, Texas y Luisiana, cedida esta última por Francia en 1763. Y se prolongaban hacia el este por la costa del Golfo y la península de Florida. Continuaban hacia el sur por México y toda Centroamérica hasta el istmo de Panamá. Ya en el subcontinente meridional, se dilataban desde la costa caribeña hasta el Orinoco y la isla de Trinidad, por tierras de Venezuela, mientras que, siguiendo la orilla del Pacífico, abarcaban los Andes del Nuevo Reino de Granada (actual Colombia), del reino de Quito (hoy Ecuador), del Perú y Chile, más el territorio de Charcas (hoy Bolivia) y el del Río de la Plata (donde hoy se asientan Argentina, Paraguay y Uruguay).

A todo este enorme conjunto de reinos y provincias ultramarinas daban los españoles el nombre de Indias, a las que todavía hay que sumar las remotas islas Filipinas, próximas al continente asiático, que mantenían contacto anual con México gracias al galeón de Manila. La organización administrativa de las Indias las dividía en cuatro virreinatos —el de México o Nueva España, el de Santa Fe o Nueva Granada, el de Lima o Perú y el de Buenos Aires o del Río de la Plata—, más siete capitanías generales consideradas independientes de los virreinatos, a saber: Guatemala, Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Venezuela, Chile y Filipinas. Diez entidades, por tanto, en América de muy diferente importancia en extensión o nivel de desarrollo, pero equiparadas por tener al frente de su gobierno un capitán general, atendiendo ante todo, como bien ilustran los casos de las Antillas, a su importancia estratégica y las necesidades de su defensa.

Este planteamiento militar es comprensible si se tiene en cuenta que en el siglo XVIII América se convirtió en importante escenario bélico y motivo de las rivalidades entre las potencias europeas. Carlos III había participado desafortunadamente al lado de Francia en la guerra de los Siete Años contra Inglaterra. La Habana fue entonces asaltada y ocupada por los británicos, y al hacerse la paz de París en 1763 España recuperó tan importante plaza entregando en cambio la Florida, al tiempo que Francia, que allí perdió todas sus posesiones continentales en América del Norte, cedía a España la Luisiana. En 1776 una expedición militar aseguró para España el dominio de la colonia del Sacramento, fundada por los portugueses, y de toda la banda oriental del Río de la Plata, luego llamada Uruguay. En la siguiente conflagración de las tres potencias atlánticas los sucesos ocurrieron de otro modo. Inglaterra, vencida por las monarquías borbónicas, hubo de reconocer en 1783 la independencia de sus trece colonias, que ahora pasaban a formar los Estados Unidos de América, y devolvía a España las dos Floridas, oriental y occidental, que enlazaban con Luisiana. Fue así como España logró la máxima expansión territorial de las Indias, pero las espadas quedaron en alto, a la espera de una nueva serie de contiendas, que habían de llegar en la siguiente década.

Las Indias alcanzaron también a finales del siglo XVIII el apogeo de su desarrollo cultural y material, culminación de los tres siglos de la colonización española, al cabo de los cuales en las tierras descubiertas al otro lado del Atlántico se habían formado unas sociedades que en gran medida repetían el modelo de los reinos europeos. Había, sin embargo, como lo imponían la geografía y la historia, grandes desigualdades entre las provincias dispersas en tan inmenso escenario, que incluía las dos zonas de clima templado, más la franja de los trópicos. Diversidad que se complicaba por el hecho de la configuración de los Andes, que determinaba fuertes diferencias de altitud, de modo que en poco espacio se podía pasar del ambiente tropical de las playas caribeñas a la tierras templadas, y de estas a las de clima frío y hasta a las nieves perpetuas. Así no sorprenderá advertir que Guatemala está a 1500 metros de altitud, y México a 2400, Bogotá a 2600, Quito y Sucre a 2800, y Cuzco, la que fuera capital de los incas, a 3400. A las disparidades impuestas por el medio geográfico se sumaba la que derivaba del

diferente nivel de civilización alcanzado por distintas culturas indígenas precolombinas y de la fecha en que diferentes regiones fueron ocupadas y pobladas por los españoles, desde las primeras Antillas, que lo fueron en torno al año 1500, hasta la más reciente, en la California Alta o continental, anexionada en tiempos del mismo Carlos III.

Consecuencia de la diferente naturaleza de los países y de la calidad de su poblamiento, se podían encontrar en las Indias en esta época algunas provincias o ciudades que podían competir con las capitales europeas por su riqueza y hermosura, al tiempo que otras muchas, especialmente en las zonas fronterizas en el interior del continente, apenas habían progresado desde los bajos niveles culturales de los grupos indígenas que antes las habían poblado. Hacia 1800, las Indias constituyen, por tanto, un mosaico de sociedades dispares, que tienen no obstante en común el hecho de ser el resultado de la presencia de gentes de tres troncos raciales o grupos étnicos —blancos, indios y negros—, entre los cuales se habían producido frecuentes mezclas desde el primer momento. Las provincias más desarrolladas eran las que contaban con minas de metales preciosos: oro y, sobre todo, plata, que se obtenían principalmente en el centro de México y en el Perú y Alto Perú o Charcas. En torno a ellas podían prosperar otras amplias regiones de economía predominantemente agraria, dedicadas al cultivo y a la cría de ganados, cuya producción subvenía a las necesidades alimenticias y de todo tipo de las zonas mineras. En tercer lugar, había provincias especializadas en la producción de determinadas mercancías destinadas preferentemente a la exportación a Europa, de las que las más importantes fueron el azúcar, el tabaco y el cacao, aunque también se exportaban cueros, carnes saladas (tasajo), café, grana o cochinilla, añil, maderas tintóreas, etc. Por último están las regiones más apartadas de las Indias, en las fronteras extremas de Norte y Suramérica, y en torno a las cuencas del Orinoco y Amazonas; provincias de misión de muy escasa población blanca —salvo por la presencia de guarniciones— y apenas incorporadas a la economía indiana.

La población de las Indias en esta época rozaba los trece millones de personas, muy desigualmente repartidas. La densidad de población era relativamente alta en aquellas regiones de México y Centroamérica donde habían florecido las culturas azteca y maya, o en los Andes quiteños y peruanos y el altiplano boliviano, sobre los que se estableció el imperio incaico. Estas eran, además, las zonas en las que predominaba la población india, que en el siglo XVIII se venía recuperando de la catástrofe demográfica que para ella supuso en el siglo XVI el repentino contacto con los recién llegados blancos, que se afincaron allí precisamente por poder disfrutar de las ventajas que se derivaban de haber sometido a grupos indígenas amplios y de cultura relativamente alta.

La siempre escasa población blanca, aunque reforzada continuamente por la llegada de inmigrantes y poseedora de una alta tasa de reproducción, se había dispersado por todo el continente pero, sobre todo, se había mezclado con los indios, dando lugar a la aparición de una creciente población mestiza fácilmente asimilada a los españoles por su lenguaje y modo de vida, y habitualmente denominada blanca o «gente de razón».

De mestiza y español, castizo

Ánonimo
Último cuarto del siglo XVIII
Óleo sobre cobre, 36 x 49 cm
Museo de América. Madrid
Inv. 00051

En cuanto a los negros, traídos de África para ser vendidos como esclavos, se hallaban también presentes en todas las Indias, pero llegaban a ser la población predominante en el ámbito del Caribe, allí donde habiéndose extinguido la población india los negros habían sido introducidos como mano de obra forzada. También los negros se habían cruzado con los blancos o españoles, dando lugar a los «mulatos», y con los indios, originando los «zambos». Estas mezclas eran denominadas conjuntamente con el nombre de «castas».

Toda esta población se estructura socialmente, en principio, como en España, según las normas propias de las sociedades estamentales o de finales del Antiguo Régimen, que partían de la existencia de tres órdenes o brazos: el clero, la nobleza y el pueblo llano. Pero en las Indias la presencia de otras dos razas, indios y negros, más las mezclas derivadas, daría lugar a una notable diversificación de la escala social, marcada ante todo por el color. Los blancos han de ocupar, por serlo,

De español y alvina, negro torna atrás

Ánonimo
Último cuarto del siglo XVIII
Óleo sobre cobre, 36 x 48 cm
Museo de América. Madrid
Inv. 00056

la posición superior. Debajo deben situarse los indios, en su condición de población sometida (como lo marca el pago anual del tributo al rey), aunque libre, porque desde fecha temprana así se declaró, prohibiéndose la esclavitud de los indios. En el escalón social inferior habrán de situarse los negros, cuyo color además proclama su previa o actual condición de esclavos.

En la realidad, los casos son mucho más complicados, dado que a los tres troncos raciales hay que sumar el fruto de las mezclas. Enseguida se advierte que la proporción de sangre blanca en los mestizos es variable, dependiendo de esa proporción la estimación social que podría obtener un sujeto. Otro tanto cabría decir de los mulatos, aunque para negros y mulatos la principal consideración sería la de si eran libertos o esclavos, dada la relativa facilidad con que en las Indias se podía conceder la manumisión de estos. Y aún cabe añadir dos nuevos motivos de complicación social. Uno de ellos se derivaría del

hecho de que la Corona española había reconocido la distinción social que ya preexistía en las sociedades prehispánicas entre indios nobles o señores (los caciques o curacas) e indios del común. Y a los primeros, que podían tener reconocida oficialmente su nobleza incluso con ejecutorias con escudo de armas, se les debía equiparar con los miembros del estamento nobiliario español. La segunda complicación derivaba del hecho de que los negros, aun siendo esclavos, solían poseer más avanzada cultura que la de los indios, por proceder de zonas de África cuya cultura no se hallaba lejos de la europea, por lo que aun siendo esclavos podían resultar más útiles, y por tanto más estimados que los indios.

La cohesión social entre estas poblaciones tan diversas la daba la común obediencia al distante rey de España, y reforzada por la acción de la Iglesia, que predicaba y vigilaba la pureza de la fe católica, proporcionando un motivo de unidad religiosa que, aunque reconocía al sumo pontífice en Roma, también situaba al rey en su cima, puesto que el rey, como patrono de esa Iglesia, nombraba a todos los arzobispos y obispos y al clero de todas las catedrales.

En general, en las sociedades de las Indias, se pueden distinguir, como lo marcaba la ley, dos comunidades o repúblicas: la de los españoles y la de los indios. Esto significa que había una sociedad predominantemente urbana, la de los blancos, y otra casi exclusivamente rural, la de los indios. La ley, que para proteger a los indios había impuesto desde el siglo XVI su segregación residencial, pretendía que ambas comunidades se mantuviesen en lo posible incomunicadas, aunque resultasen complementarias, y cada una de ellas presentaba la división básica entre señores —nobles, caciques— y gentes del estado llano —blancos e indios del común.

Pero entrado el siglo XVIII, y habiéndose desarrollado grandemente la vida económica y cultural de los núcleos urbanos en la América española, la sociedad de las provincias más adelantadas y prósperas, como la de las capitales virreinales, era mucho más compleja. Se podía distinguir en ella, como en toda sociedad preindustrial, un reducido núcleo de propietarios y dirigentes sobre unas ingentes masas de trabajadores que vivían pobremente. La cúspide de la pirámide social estaba ocupada por los grandes terratenientes, comerciantes y mineros, enumerados en orden descendente atendiendo a la mayor o menor estabilidad de sus fortunas, que era máxima en el caso de los terratenientes —la propiedad del suelo— y mínima en el de los mineros, actividad arriesgada, aun más que la de comerciantes y navieros, por estar siempre amenazada por el agotamiento o inundación de las vetas mineras. Como en Europa, la posesión de grandes propiedades, explotadas o no, de aprovechamiento agrícola o ganadero, era el principal signo de distinción social, y en América en esta época se está intensificando el proceso de acaparamiento de tierras en pocas familias que dará lugar a los latifundios que se harán característicos en la centuria siguiente. Por su parte, los grandes comerciantes indianos eran los interesados en el comercio de exportación e importación con Europa (también con Asia a través de Filipinas), dueños y armadores de navíos, y almacenistas que desde las principales capitales manejaban las redes de distribución hasta los rincones más distantes de la provincia o del virreinato.

Catedral de México

Casimiro Castro
Mediados del siglo XIX
Litografía
Museo de América. Madrid
Inv. 11684

En cuanto a los grandes mineros, eran los propietarios de los mayores y más ricos yacimientos argentíferos, en los que invertían anualmente gigantescos capitales y empleaban millares de trabajadores y también de animales de carga y labor. Terratenientes, comerciantes y mineros eran grandes empresarios que podían llegar a acumular inmensas fortunas y a conseguir un título nobiliario, título que el rey Carlos III otorgaba con facilidad a quienes le prestaban destacados servicios pecuniarios, ya que no militares, y podía servir de estímulo a quienes se esforzaban por crear riqueza. Por lo mismo, la nobleza indiana era esencialmente una plutocracia, lo que constituye un rasgo de modernidad. Sus individuos se hallaban asociados en poderosas corporaciones, los Consulados, que en esta época acogían no solo mercaderes, sino también terratenientes, y los Colegios de Minería. Unos y otros, patrocinados por la Corona, debían promover todas aquellas medidas que favoreciesen la prosperidad de sus actividades económicas.

Eran blancos quienes integraban esta elite social. Muchos de ellos nacidos en España, los llamados peninsulares; el resto, blancos nacidos en América, denominados criollos. Y blancos de ambas procedencias o más o menos mestizos —pero legalmente blancos, es decir, no sujetos al tributo— eran los medianos y pequeños terratenientes, comerciantes

y mineros que ocupaban un nivel social inferior y se hallaban ya dispersos por distintas provincias, y también todos aquellos o la mayoría de los que desempeñaban todos las restantes actividades necesarias para el desenvolvimiento económico, empezando por las profesiones liberales —clérigos y abogados, médicos, arquitectos— y siguiendo por los oficios agremiados, con sus tres clásicos niveles de aprendices, oficiales y maestros, tales como los de orfebres y plateros, sastres, albéitares o veterinarios, zapateros, etc. En algunos de estos oficios podían incluirse indios, mulatos o negros, que podían poseer aptitudes artísticas o destreza manual. La rica diversidad de la sociedad indiana se hacía visible particularmente en las ciudades con ocasión de las fiestas civiles —las «entradas» de virreyes, gobernadores o prelados— y sobre todo religiosas, tales como las de Semana Santa y Corpus Christi, en las que cada grupo social se hacía presente con la procesión de sus hermandades portando sus respectivos santos patronos, puesto que había hermandades de señores, de clérigos, de artesanos y hasta de esclavos.

La ciudad era el lugar natural de residencia de la elite indiana, por más que luego cada familia tuviese una o varias residencias en sus posesiones agrarias. Pero la sociedad española era claramente urbana y los conquistadores y pobladores habían fundado desde los primeros tiempos centenares de núcleos, de variable dimensión y rango —ciudades, villas y pueblos—, caracterizados por la existencia de la plaza mayor, presidida por la iglesia y el ayuntamiento, en torno a los cuales se agrupaban las viviendas de las principales familias y se disponían los lugares previstos para el ejercicio del comercio. El tráfico mercantil era la razón de ser de muchas de las principales ciudades, trátese de los puertos en el Atlántico y el Pacifico, enlazados entre sí y con los otros continentes por rutas navales, o del interior, atravesado por difíciles caminos que, salvando la gigantesca orografía de los Andes, podían conectar ambas orillas a través de México —de Veracruz a Acapulco—, en el istmo —de Portobelo a Panamá— o en América del Sur —de Buenos Aires a Santiago de Chile—. Y también servían para conectar el más remoto norte —Taos, en Nuevo México, o San Francisco de California—, pasando por México y Centroamérica, con el Río de la Plata y con las terminales en los Llanos del Orinoco, o en la selva amazónica y el Chaco por las provincias de Quijos y Macas, Chiquitos o Paraguay.

La ciudad era también la sede del gobierno político emanado del pueblo —el ayuntamiento o cabildo, cuyos componentes eran los regidores, cargo que ejercían con carácter hereditario, muchas veces por compra, miembros de las familias más destacadas o beneméritas—, y también del representante del poder real, llámese corregidor, alcalde mayor, subdelegado, gobernador, intendente o virrey, según los casos. En las ciudades más importantes se hallaban también los principales tribunales de justicia: las audiencias. Y en la ciudad residía también la autoridad eclesiástica —obispo o arzobispo— que dirigían a los párrocos de las iglesias, así como los conventos de las distintas órdenes religiosas, tanto masculinas como femeninas. Vinculadas a la Iglesia estaban las instituciones culturales, tales como colegios o universidades, de las que llegó a haber una treintena en la América española. En torno a los edificios oficiales y las residencias de los poderosos se ubicaban las viviendas y talleres de la gente del común, mestizos y castas, generalmente agrupados por sus oficios en calles o barrios.

Fuera de la ciudad, la población se agrupaba en los distintos tipos de explotación de la tierra, fuese la minería, la agricultura o la ganadería. Los centros mineros —llamados «reales de minas»— y las haciendas, ranchos, estancias o plantaciones ocupaban a la mayor parte de la mano de obra india, mulata o negra, libre o esclava, que también trabajaba en la arriería —cientos de miles de mulas en todo el continente, que recorrían difíciles caminos para enlazar los puertos con el interior o conducir el producto de los campos a los mercados urbanos— o en la ganadería trashumante, trasladando periódicamente los ganados para aprovechar los pastos según las estaciones del año.

En el ámbito rural, las haciendas, que agrupaban una población cada vez más numerosa de trabajadores, coexistían con los pueblos de indios, regidos por sus propias autoridades —los ayuntamientos o cabildos de indios, establecidos a imitación de los españoles— y cuyos habitantes, que experimentaban un proceso de creciente hispanización, laboraban sus tierras, cuya propiedad protegía la Corona, y tal vez acudían a trabajar temporalmente como asalariados en las vecinas haciendas o poblaciones españolas, donde iban asimilando la lengua y otros rasgos culturales europeos.

En las zonas periféricas de las Indias, desde la Alta California hasta Chile, predominaban en cambio las misiones, en las que muchos abnegados religiosos —franciscanos y dominicos, sobre todo, después de haber sido expulsados los jesuitas— se esforzaban por civilizar y cristianizar a los indios.

En el seno de las sociedades indianas podían detectarse tensiones de distinta naturaleza e intensidad, tensiones que algunas veces afloraban alterando la paz habitual en forma de motines o rebeliones. Algunas de estas alteraciones se deberían a abusos de los poderosos; otras, a aspiraciones insatisfechas.

Un notable ciclo de sublevaciones de indios se dio en las dos décadas siguientes a la expulsión de los jesuitas, coincidiendo con la aplicación de la política reformista de Carlos III. El primer estallido se produjo en México en 1767 con ocasión de la expulsión de los jesuitas. Tanto en la ejecución de esta orden, que se llevó a efecto sin la menor resistencia en todos los dominios de España, como en la represión del descontento popular que se exteriorizó en el centro del virreinato, tuvo protagonismo el visitador José de Gálvez, enviado para inspeccionar el funcionamiento de todos los tribunales y de las oficinas de la Real Hacienda. Gálvez no tuvo inconveniente en ponerse al frente de un destacamento militar para recorrer los distritos más agitados del virreinato —San Luis de la Paz, San Luis Potosí, Guanajuato, Michoacán— aplicando severos castigos. En los motivos de estas revueltas, el sentimiento por la salida de los jesuitas —que también fue perceptible entre los miembros de la elite— se sumaba al malestar producido por la política fiscal impuesta por el visitador. Estos sucesos —verdaderos movimientos antirreformistas— se reprodujeron años después en Nueva Granada y el Perú, al aplicarse allí las directrices ahora marcadas por el mismo Gálvez desde el Gobierno de Madrid. Ya en 1765 había habido motines en Quito (capital audiencial entonces integrada en el virreinato de Santa Fe) al establecerse aduanas y el estanco del aguardiente. En 1781 se produjo en torno a Santa Fe de Bogotá la sublevación de los «comuneros del Socorro» (por el nombre de la

población en que se inició), que llegaron a tener más de veinte mil hombres en armas, y que fueron difícilmente aplacados mediante negociaciones que daban satisfacción a algunas de sus demandas. Más al sur, en noviembre de 1780, aunque nunca se dio la temida conexión con los «comuneros», se había desencadenado en Perú la más peligrosa insurrección dirigida por el caudillo indio José Gabriel Condorcanqui, que adoptó el nombre de Tupac Amaru. En los meses anteriores se había manifestado descontento y se habían producido revueltas locales en Lima y en varias provincias —Arequipa, Tarma, Cuzco—, provocadas por las órdenes de empadronamiento de los naturales y el aumento de impuestos (alcabalas), junto con el comercio abusivo («repartimiento») practicado por algunos corregidores en los poblados indios. Pero Tupac Amaru logró movilizar a la población india del centro y sur del Perú y de los distritos septentrionales del virreinato del Plata (Salta, Jujuy), poniendo sitio al Cuzco, aunque sin éxito, y el virrey tuvo que movilizar un verdadero ejército de diecisiete mil hombres para lograr su derrota y captura (mayo de 1781), tras de las cuales vino su procesamiento y aparatosa ejecución como traidor al rey. Un seguidor suyo, el indio aymara Julián Apaza (que se hizo llamar Tupac Catari), puso también sitio durante meses a la ciudad de La Paz, en el Alto Perú, aunque tuvo que levantarlo por la llegada de tropas del Perú y de Buenos Aires.

En estas y otras conmociones pudieron intervenir en diversa medida blancos, mestizos e indios, aunque resultaba difícil la cooperación entre ellos. Los dirigentes más capacitados para una sublevación debían ser aquellos blancos y mestizos que por su nivel cultural podían formular las protestas que justificasen el alzamiento y fijar sus objetivos. Pero eran solo los indios quienes podían proporcionar la principal fuerza de tales movimientos, y los blancos y mestizos desconfiaban de los indios, cuya mentalidad y propósitos eran distintos. Al mismo tiempo, en la época de Carlos III los hombres que gobernaron los virreinatos supieron alternar las medidas de fuerza con las de clemencia para lograr finalmente la sumisión de las provincias indianas. El final de la insurrección de Tupac Amaru trajo un apaciguamiento general, favorecido por el parcial desistimiento de la política reformista rígidamente marcada por Gálvez. Los levantamientos de principios de los 80 en América del Sur habían producido una gran alarma por su coincidencia con la guerra de independencia de los Estados Unidos, en la que España se había implicado. Decisión ya entonces criticada por quienes hubieran deseado ver que Inglaterra y sus trece colonias se destrozaban entre sí, sin dar apoyo a ninguna de las partes, y por quienes veían como indeseable el surgimiento de una nación independiente en América, en las inmediaciones de los dominios españoles.

Pero la preocupación que lentamente se fue abriendo paso en la mente de los gobernantes fue la originada por la rivalidad en el seno de las elites entre los españoles o blancos nacidos en Europa y los nacidos en América. Criollos y peninsulares fueron las denominaciones que se les adjudicaron y los distinguieron en la etapa final de la colonia. Los españoles americanos venían quejándose desde tiempo atrás —claramente desde el siglo anterior— de la preferencia que tanto las autoridades de la Península como las radicadas en Indias parecían dar a los peninsulares para ocupar los cargos —civiles o eclesiásticos— más importantes y apetecidos. La rivalidad se había manifestado sobre todo en el seno de los conventos, donde hubo que establecer un turno o alternativa

para elegir cada vez a los superiores o priores. Pero conforme avanzaba el siglo XVIII este resentimiento se extendió a aquellos criollos que, convenientemente preparados gracias a la existencia de las universidades indianas, en todo equivalentes a las europeas, aspiraban a ir ascendiendo en los puestos de la administración civil o eclesiástica. En particular se denunciaba el hecho de que tanto los virreyes como los obispos que llegaban de España solían ir acompañados de un séquito de familiares y criados a los que inmediatamente buscaban colocar en los mejores destinos cuya provisión les correspondía. Corregimientos, gobernaciones, puestos de las oficinas de administración hacendística —cajas, aduanas, direcciones de rentas—, así como las mejores parroquias o las canonjías iban a parar a manos de los peninsulares afectos a los virreyes y prelados y en quienes estos depositaban su confianza. Contrastaba, sin embargo, este hecho con la práctica habitual de la monarquía, que solía conceder muchos de aquellos cargos mediante subasta o previo pago de una cantidad que podía ser negociada. Los oficios «vendibles y renunciables» (porque podían ser cedidos con autorización real a otra persona, generalmente un familiar) eran numerosos en todas las ramas de la administración civil, lo que había hecho posible que muchos criollos adinerados los ocupasen, hasta el punto de inquietar a las más altas autoridades, que a mediados del XVIII empezaron a dificultar que los criollos accediesen a los cargos de justicia, aduciendo que estos tenderían a beneficiar a sus paisanos. A ello se debió una notable reducción del número de oidores criollos en las audiencias indianas, al tiempo que también disminuían los canónigos criollos en las catedrales americanas. Esto no obstante, a finales del siglo el número de obispos peninsulares y criollos era equilibrado. Ciertamente los criollos tenían legalmente acceso, incluso preferente, a todos los cargos de ambas administraciones, pues la Corona había dispuesto que se les diesen a los «beneméritos», descendientes de los primeros conquistadores y pobladores, pero raramente llegarían a los más elevados y brillantes de virreyes o intendentes.

La Corona, sin embargo, después de las sublevaciones ocurridas a mediados del siglo XVI, nunca había dudado de la fidelidad de sus vasallos americanos, y buena prueba de ello daría ahora cuando consideró necesaria la creación de un ejército permanente en Indias, vista la codicia que hacia ellas manifestaban otras potencias. Durante dos siglos y medio no había habido allí más fuerzas armadas que unas cuantas compañías de soldados apostadas en aquellos puntos de las costas más amenazados por los piratas que habían infestado el Caribe. Misión defensiva claramente denotada por la presencia de las sólidas fortificaciones que debían proteger los principales puertos de este ámbito —La Habana, Puerto Rico, Cartagena, Veracruz, San Agustín, etc.— y algunos otros en el Pacífico, tales como Acapulco, el Callao y Valdivia. Pero la pérdida de La Habana en 1762 hizo ver la necesidad de disponer en aquellos territorios de fuerzas numerosas y bien entrenadas, pues habían de enfrentarse con tropas adiestradas en Europa. Para cubrir esta necesidad se recurrió ante todo, durante un tiempo, a enviar a América cierto número de regimientos del ejército de España, que serían renovados periódicamente. Pero sobre todo se llevó a cabo la formación de un ejército americano en el que hubiese unidades regulares, en servicio permanente, y otras muchas milicianas que serían movilizadas llegada la ocasión de acudir a la defensa.

Dos temores se manifestaron ya en aquella coyuntura. El primero sería el de que algunos sectores descontentos de las elites criollas imitasen a los colonos ingleses y buscasen

Estatua de Carlos IV en la plaza Manuel Tolsá (México D.F.), popularmente conocida como *El caballito*.

Junio de 2009. Licencia CC By 2.0. © Joaquín Martínez

hacerse independientes, siguiendo su mal ejemplo y denunciando el del rey de España, que había apoyado a aquellos rebeldes contra su propio gobierno, aunque Carlos III había procurado disimular o enmascarar su intervención. El segundo, el de que la potencia ofendida, Inglaterra, alentase los sentimientos antiespañoles que pudiese haber en las provincias indianas ofreciéndoles bien ayudarlas a lograr su independencia, bien acogerlas bajo su dominio, respetando su religión y permitiéndoles beneficiarse con el comercio directo con Europa. Ambos temores estaban justificados. De una parte, algunos altos funcionarios españoles en Europa y América (José Moñino, futuro conde de Floridablanca, o Francisco de Saavedra) advirtieron ya desde el comienzo de la revuelta de los colonos británicos que existía el peligro de que también las colonias españolas pretendiesen emanciparse, por lo que deberían evitarse motivos de descontento y promover políticas de acercamiento, de plena integración de los vasallos de ultramar en la monarquía, buscando formar con los reinos de ambos lados del Atlántico «un solo cuerpo de nación». De otra, eran bien conocidos desde principios de siglo los deseos de Inglaterra de apoderarse de alguna porción de las Indias españolas, bien fuese en el istmo centroamericano, en las costas caribeñas de Suramérica o en alguna de las grandes Antillas, y bien cerca estaba la ocupación temporal de La Habana. Por eso se temió que desde Jamaica los ingleses ayudasen a los «comuneros» del Socorro, o se consideró posible que una escuadra inglesa llegase hasta el Perú para impulsar el gran levantamiento de Tupac Amaru.

Aquella difícil coyuntura pasó, sin embargo, sin que ninguna de estas amenazas se materializase, lo que no quita para que al menos dos altos representantes del gobierno español (José de Ábalos, intendente de Venezuela, en 1781, y el conde de Aranda, a la sazón embajador en París en 1783) planteasen la conveniencia de preparar la independencia de las colonias americanas. La idea fundamental que en

estos escritos de distintas maneras se sugiere es la posibilidad de convertir todas o parte de aquellas colonias en verdaderos reinos gobernados por miembros de la familia real española, de modo que viniesen a ser independientes aunque manteniendo una unidad dinástica, al modo como ya reinaban los Borbones en Francia, España e Italia y se habían acordado diversos pactos de familia. No parece que Carlos III tomase en consideración esta idea, pero sí Carlos IV, a quien se la presentó en diversas ocasiones su valido Manuel Godoy, la última ya en vísperas de la invasión de España por Napoleón.

Los indicios de creciente desafección de algunos sectores de las elites indianas hacia España eran, sin embargo, ciertos, y se harían visibles cuando, a poco de lograr los Estados Unidos su reconocimiento como nación, se inició el proceso de la Revolución francesa, cuyos lemas de transformación política y social eran incluso más movilizadores que el de la simple independencia. Con esto, a partir de 1789 hubo dos amenazas exteriores contra la América española, amenazas que pretendían materializarse en todo caso contando con la colaboración de parte de su misma población. Del lado de Inglaterra, resentida desde su derrota por las potencias latinas en 1783 y constante adversaria de la revolución, se sucederán los planes e intentos para apoderarse de alguna porción de las Indias, o de impulsar su secesión del imperio español. Francia, por su parte, con su cambiante régimen de monarquía y república y su alternante condición de aliada o enemiga de España, la debilitó seriamente en sus dominios del Caribe. Y todavía hay que añadir que muy pronto se había hecho realidad el pronóstico de que los Estados Unidos habían de ser un vecino incómodo y peligroso para España. Así, en la última década del siglo XVIII, se producen una serie de cambios de soberanía en el Mediterráneo americano, todos ellos perjudiciales para España.

Al término de la primera guerra del ciclo revolucionario, en la que España combatió junto a Inglaterra contra la revolución regicida, Carlos IV se vio obligado por la paz de Basilea (1795) a ceder a Francia la parte que hasta entonces poseía de la isla Española o de Santo Domingo, viéndose obligados los habitantes que no quisieron aceptar este cambio de dominación a emigrar, como lo hicieron, a Venezuela o Cuba. Episodio doloroso, tanto más cuanto que aquella había sido la primera posesión de España en América.

Pero la reversión de alianzas en 1796 —España unida a la Francia revolucionaria— abrió una docena de años de reveses con graves, aunque limitadas, pérdidas en América. La primera, en 1797, la de la venezolana isla de Trinidad, en la boca del Orinoco, valiosísima posición tanto para una posible intervención en el continente como para el control de las rutas navales del Caribe. Por fortuna, Puerto Rico pudo resistir un desembarco británico ese mismo año.

Otro infortunio se preparaba. Napoleón Bonaparte, convertido ya en dueño de la Francia nacida de la revolución, obtuvo del débil Carlos IV en 1800 la cesión de la provincia de Luisiana, que España venía rigiendo desde 1763. Luisiana, junto con la entera isla de Santo Domingo, se convertiría así en el embrión de un nuevo imperio francés en América. Pero la población negra de la parte francesa de la isla se había sublevado desde 1791 y el poderoso ejército ahora enviado por Napoleón fracasó por completo en su intento de reconquista. El proyecto imperial americano fue abandonado y Napoleón vendió a los Estados Unidos la Luisiana, que solo poseía por el tratado firmado con España, por quince millones de dólares.

Con esto los Estados Unidos daban en 1803 un gigantesco paso en su expansión hacia el Oeste, y su frontera con España, hasta ahora marcada por el Misisipí, pasó a desplazarse hasta las Rocosas, cercando a las provincias españolas de Texas, Nuevo México y Alta California. La fijación de esos límites mediante un tratado se demoraría hasta 1819, y entre tanto las dos Floridas, provincias puramente misionales, sufrirían repetidos embates del codicioso vecino del Norte, que al fin las anexionó.

En 1802 la paz de Amiens proporcionó una breve tregua, rota el 5 de octubre de 1804 por el inesperado ataque de una formación naval inglesa a un convoy de cuatro fragatas españolas procedentes de Montevideo, que transportaban un valioso cargamento de metales preciosos y mercancías. Allí explotó y se hundió la *Mercedes* y fueron capturadas las otras tres naves. Poco después, derrotada la escuadra conjunta franco-española en Trafalgar (1805), Inglaterra lleva a cabo dos ataques sucesivos al Río de la Plata (1806 y 1807). Ambos fueron rechazados por las milicias mayoritariamente criollas. Del mismo modo, el desembarco intentado por el caraqueño Francisco de Miranda con apoyo inglés y norteamericano en Coro (Venezuela) fue un rotundo fracaso por la clara repulsa de la población.

La existencia a principios del siglo XIX de algunos núcleos o individuos descontentos con el Gobierno español —el mencionado Miranda es ejemplo de ello— no quita para que las sociedades indianas mantuviesen estrechos vínculos con la metrópoli y deseasen mantenerse unidas bajo la monarquía borbónica. De otro modo no se explicaría la larguísima resistencia que en la etapa posterior realizarían oponiéndose a la independencia. De ello cabe, además, presentar algunos testimonios proporcionados precisamente por algunos de los promotores o líderes de la emancipación.

Así, por ejemplo, el jesuita peruano Juan Pablo Viscardo, expulsado de su país y residente en Europa, en la *Carta a los españoles americanos* (1791), incitando a la rebelión a los criollos, reconoce que estos, entre los que se incluye, «hemos respetado, conservado y amado cordialmente el apego de nuestros padres a su primera patria. A ella hemos sacrificado riquezas infinitas de toda especie, prodigado nuestro sudor y derramado por ella con gusto nuestra sangre». Eso era lo que Viscardo les reprochaba: que amaran a España más que a su «verdadera patria» americana.

Años después, en medio del transcurso de la larga lucha independentista, el mismo Simón Bolívar, principal líder de este movimiento, que ya había promulgado el terrible decreto de «guerra a muerte» contra los españoles, escribió en su célebre *Carta de Jamaica* (1815):

> el destino de la América está fijado irrevocablemente; el lazo que la unía a España está cortado; la opinión era toda su fuerza; por ella se estrechaban mutuamente las partes de aquella inmensa monarquía… El hábito a la obediencia; un comercio de intereses, de luces, de religión; una recíproca benevolencia; una tierna solicitud por la cuna y la gloria de nuestros padres; en fin, todo lo que formaba nuestra esperanza nos venía de España. De aquí nacía un principio de adhesión que parecía eterno, no obstante que la conducta de nuestros dominadores relajaba esta simpatía.

Claramente lo ha asentado el Libertador: era la «opinión», la voluntad de los criollos lo que mantenía la unión de las Indias con España y de todas las partes de la monarquía entre sí, y en España estaba puesta la esperanza de todos ellos. Existía un principio de adhesión que parecía eterno. Fueron los dramáticos y nunca pensados sucesos de 1808 los que abrieron la puerta a la disgregación del mundo hispánico.

España, el virreinato del Perú y la desarticulación del vínculo imperial. Los procesos económicos de España y Perú en clave comparativa[1]

Dionisio de Haro Romero
Universidad Rey Juan Carlos

La historia económica de España y el virreinato del Perú de finales del siglo XVIII e inicios del XIX se enmarca en el periodo conocido como crisis del Antiguo Régimen. Este hecho se entiende propiamente como el proceso de cambios institucionales que abarca desde mayo de 1808, abdicaciones borbónicas a favor de Bonaparte, hasta 1833, con el fallecimiento de Fernando VII como último monarca absoluto. Sin embargo, desde una perspectiva más general, la etapa se extendería desde 1789, en el que empiezan a operar en las estructuras políticas, sociales y económicas del Imperio español los efectos de la «doble revolución»[2], la Revolución francesa y la Revolución Industrial británica, hasta 1840, con el establecimiento definitivo del régimen liberal una vez concluida la primera guerra carlista[3]. Asimismo, pareja a esta dinámica de crisis institucional y asunción del sistema liberal se produce una severa crisis económica que trae consigo transformaciones de fondo en

el sistema a ambas orillas del Atlántico. Por una parte la economía señorial que sostiene al Antiguo Régimen[4] sufre, desde finales del siglo XVIII, un proceso de turbulencia social y estancamiento económico que se extenderá durante gran parte del primer tercio del siglo XIX[5]. Y por otra, el sistema comercial colonial entra, a partir de 1797, en una fase de irreversible decadencia hasta su colapso final coincidiendo con los procesos de independencia[6].

1. La economía del *Antiguo Régimen*

La expresión «Antiguo Régimen» la empleó Tocqueville para referirse a la época a la que la Revolución francesa puso fin, y que se corresponde con el largo periodo que abarcaron los siglos XVI, XVII y XVIII[7]. La economía del Antiguo Régimen alcanzó su máximo apogeo en el siglo XVIII, coincidiendo con la recuperación económica tras la larga crisis del siglo XVII, para más tarde entrar en un proceso de disolución marcado especialmente por la Revolución francesa. Tras la noción de Antiguo Régimen se hacía referencia en España a un modelo de Estado, una estructura social y una forma de organización económica determinada. El modelo de Estado se caracterizó por la monarquía absoluta y una organización territorial relativamente descentralizada, a pesar de las iniciativas en sentido contrario llevadas a cabo por la dinastía borbónica. Como estructura social se distinguió por la rígida jerarquización y el fuerte carácter estamental, esto es, el disfrute de privilegios como derecho privativo de nobles y clero frente al estado llano. Y como forma de organización económica, el Antiguo Régimen, si bien ya no se correspondía con el feudalismo clásico[8], siguió conservando elementos que eran más propios del régimen feudal que de las economías capitalistas modernas[9]. En primer lugar, hablamos de una economía eminentemente agraria, en la que los demás sectores desempeñaban un papel meramente subsidiario y en la que la mayor parte de la producción no se mercantilizaba, ya que el nivel de autoconsumo siguió siendo muy elevado. En segundo lugar, tampoco podemos considerar a la economía del Antiguo Régimen como una economía de mercado, ya que los factores de producción se regían más por los determinantes propios de una economía señorial que por las leyes de la oferta y la demanda, como así ocurre en las economías modernas. Vinculación y amortización de la tierra, derechos de propiedad limitados por instituciones seculares, relaciones laborales de servidumbre en las que la tierra aparecía como el nexo, y mercados más bien esporádicos, fueron los rasgos característicos. En tercer lugar, la intervención estatal dio lugar a un relativo desarrollo de las actividades manufactureras, comerciales y financieras, pero todas ellas superpuestas sobre una economía tradicional. El mercantilismo borbónico estuvo muy limitado a la reserva de los mercados coloniales, en un contexto peninsular de baja capacidad adquisitiva y escasa articulación. Asimismo, sobre la moneda y las finanzas imperaron consideraciones de carácter rentista y patrimonial, y la Hacienda Real desempeñó un papel recaudador y de gasto, pero escasamente inversor.

Este es el escenario en que se sentaron las bases históricas de la economía del Antiguo Régimen que perdurará en España más allá del siglo XVIII, y aún después encontrará enormes trabas para adaptarse a la economía de mercado, homologable con los nuevos sistemas económicos que estaban ya vigentes en otros países europeos.

2. Antiguo Régimen y reformismo borbónico

El cambio del siglo XVII al XVIII representó para España el comienzo de un tiempo político nuevo, aunque desde la perspectiva social y económica el efecto fuese algo menor. La guerra de Sucesión, crucial para los equilibrios políticos europeos, trajo a España una dinastía de recambio que reemplazó a la agotada Casa de Austria. Felipe V, que no contó con el apoyo de una parte importante de la nobleza ibérica, además de otras manifiestas hostilidades periféricas, inició su reinado sometido a la doble tensión de gobernar un país en el que el poder político estaba francamente segmentado y en el que la herencia recibida no era muy halagüeña social y económicamente. Aunque también es verdad, tal como Kamen insistió, que «los éxitos económicos de España del siglo XVIII fueron fruto de un largo periodo de creación y renovación que se inició en los años de mediados del siglo XVII»[10].

El núcleo de la política borbónica que se encuentra en los decretos de Nueva Planta persiguió encontrar solución al primer problema, el político. Tanto Felipe V como sus consejeros tuvieron desde el primer momento una noción clara de su naturaleza y comenzaron una acción de gobierno encaminada a crear un poder político centralizado que hiciera posible instaurar en el país algo que en realidad no había existido nunca: líneas de poder continuas y efectivas desde la Corona hasta el ámbito municipal. La propia guerra favoreció estas iniciativas en la medida en que, una vez concluida con el triunfo del nuevo rey, resultaba más fácil retirar los obstáculos que representaban tanto los nobles no adictos como los ámbitos territoriales que disfrutaban de *status* propio con relación al poder central. Sin embargo, la fluidez en el ejercicio eficaz del poder político nunca fue resuelta del todo en el siglo XVIII, puesto que, como señala Anderson, «incluso tras las reformas carolinas, la autoridad del Estado absolutista sobre vastas zonas del país cesaba en el plano municipal. Hasta la invasión napoleónica, más de la mitad de las ciudades españolas no estaban bajo jurisdicción monárquica, sino bajo jurisdicción señorial o clerical»[11].

Entre los asuntos prioritarios que todo gobierno pretende tener resuelto cuanto antes, más allá de la política, se encuentra, sin duda, el de la fortaleza económica. Bien es verdad que las razones pueden ser muy distintas, según el tiempo y lugar del que se trate. Asimismo, hay que tener en cuenta que el régimen político y económico disponía de una noción del crecimiento —engrandecimiento, sería quizá más apropiado decir— como resultante de un poder político y militar, capaz de imponer a través de la fuerza su ley y su orden en vastas regiones europeas y ultramarinas. A comienzos del siglo XVIII, España, comparada con otros países europeos, se encontraba manifiestamente rezagada. El reformismo ilustrado ha sido considerado ampliamente como uno de los elementos modernizadores más influyentes, siempre en la convicción de acercarnos a la Europa más próspera. Sus proyectos abarcaron la agricultura, la industria y el comercio y se pusieron en práctica a través de experiencias piloto que sirvieran para mostrar que era posible progresar mediante iniciativas políticas modernizadoras impulsadas desde el Estado. De ahí que, al referirnos a la época ilustrada, lo hagamos siempre en relación a los progresos que trajo consigo, pero sin olvidar el entorno general en el que los avances se produjeron: el del imperialismo feudal tardío y en franca retirada, dentro; y, fuera, el momento en el que Inglaterra, los Países Bajos y también Francia estaban dando pasos rápidos y firmes hacia un nuevo sistema económico, el capitalista[12].

En el nuevo proyecto político y económico ilustrado quedaba una pieza por ajustar. La guerra interior había forzado el descuido de las colonias ultramarinas, que desde hacía más de dos siglos fueron la fuente de suministro de oro, pero sobre todo de plata, de la Hacienda Real. Sobre esta fuente de metal precioso habían articulado los Austrias su política interior y exterior, y, alrededor, se había ido configurando un país en el que al hambre la llamaban *decadencia* —arbitristas—, suponiendo de este modo en cada momento que hubo uno anterior mejor. La recuperación de los flujos metálicos de ultramar se convirtió en objetivo fundamental para los sucesivos gabinetes borbónicos.

El siglo XVIII representó para la economía española una época de renacimiento económico tras el prolongado estancamiento sufrido durante la larga crisis del siglo XVII[13]. La evolución demográfica probablemente fuese el dato estadístico más relevante del crecimiento del siglo XVIII, al pasar la población, aproximadamente, de siete a once millones de personas a lo largo de la centuria (ver cuadro 1).

Cuadro 1. Evolución de la población española, 1700-1815

En millones

Año	Población
1700	7,7
1752	9,4
1800	11
1815	11

Fuente: Pérez Moreda, 1988.

Desde un punto de vista agrario, también fueron significativos los incrementos de la producción y la tendencia a una mayor mercantilización —en un entorno de precios alcista—, aunque no podamos decir lo mismo con respecto a la productividad, la práctica de métodos intensivos o la tenencia de la tierra. Es en este último punto, en el que mayor interés pusieron los reformistas borbónicos: desbloquear el obstáculo que suponía la persistencia de la tierra en *manos muertas*. El famoso Expediente de la Ley Agraria de Jovellanos y las iniciativas de Campomanes, el conde de Floridablanca y Pablo de Olavide fueron las primeras expresiones que adoptó el reformismo agrario peninsular[14]. Sin embargo, los acontecimientos de la Revolución francesa supusieron la retirada de todos los proyectos y la desaparición paulatina de las llamadas Sociedades Económicas de Amigos del País. En definitiva, podemos catalogar como limitado el progreso alcanzado por la agricultura española en el siglo XVIII, ya que en la segunda mitad de la centuria mostró los primeros síntomas de crisis de subsistencia con las hambrunas de 1763-65, 1784-93 y 1800-05.

Desde un punto de vista comercial los tránsitos se vieron favorecidos por las iniciativas liberalizadoras que afectaron al comercio interior, en menor medida, y al comercio colonial o de ultramar. Las leyes de «libertad de granos» y la anulación del monopolio gaditano en el comercio transoceánico permitieron estimular al sector durante el siglo XVIII y alentar, a su

sombra, una relativa implantación comercial y manufacturera. Esta última, apoyada además, desde el ámbito estatal, con la creación de las Reales Fábricas, establecimientos de carácter real dedicados a la producción de bienes de lujo.

El Reglamento para el Comercio Libre de 1778, pieza estratégica del reformismo borbónico, condujo a una extraordinaria revitalización del comercio entre España y América[15]. Los cambios operados, aún de forma parcial y cautelosa, sobre las estructuras comerciales del Imperio desde el decreto de 1765, consistentes en la abolición del monopolio gaditano y el sistema de flotas y galeones, tomaron forma definitiva en 1778. El Reglamento estableció un sistema de comercio libre, aún con limitaciones, entre España y los territorios de ultramar. Trece puertos peninsulares —Alicante, Alfaques de Tortosa, Almería, Barcelona, Cádiz, Cartagena, Gijón, La Coruña, Málaga, Palma de Mallorca, Santa Cruz de Tenerife, Santander y Sevilla— recibieron derecho a comerciar con América, aunque, por presiones de los consulados de Cádiz y México, los puertos venezolanos y de Nueva España quedaron fuera temporalmente del sistema hasta 1789. La nueva legislación comercial, en consonancia con los códigos marítimos del resto de las potencias europeas, buscó el estímulo mercantil con el doble objetivo del incremento fiscal y la modernización de las estructuras productivas. El resultado de la nueva política comercial se sintetizó en un más que notable incremento, tanto del valor total de las exportaciones desde España a América, en especial de productos españoles, como de las importaciones procedentes de América, con un mayor grado de diversificación, y la apertura de dinámicas locales de modernización productiva. Sin embargo, como señala Fisher,

> un aumento importante […] pero quizás modesto si se toma en cuenta el punto de partida, muy bajo, y la expansión general de la economía mundial en la segunda mitad del siglo XVIII, sin olvidar que las reformas comerciales no cambiaron significativamente la estructura de la economía peninsular[16].

La guerra que enfrentó a España con Gran Bretaña, casi de forma ininterrumpida, desde 1796 hasta 1808, no solo supuso el final de la expansión comercial, sino que obligó al sistema colonial a sucesivas reestructuraciones que progresivamente lo desdibujaron, con recuperaciones esporádicas pero cada vez más débiles hasta su colapso final.

En definitiva, el siglo XVIII puede calificarse como una época de recuperación económica con respecto al estancamiento que había supuesto la centuria precedente, en el que la población y la producción experimentan un crecimiento significativo, pero sin la transformación que hubiese permitido al país entrar en la senda del desarrollo moderno y sortear en mejores condiciones la crisis general del sistema que comenzó a vislumbrase en las últimas décadas.

3. Crisis del Antiguo Régimen y desarticulación imperial

La economía del Antiguo Régimen, que alcanzó su máximo apogeo a finales del siglo XVIII, entró en crisis en las postrimerías del siglo, y en los primeros lustros del siglo XIX se fueron sentando las bases para la implantación de las reformas liberales. El Antiguo Régimen, entendido como una forma de Estado, sociedad y economía, comenzó a aparecer muy

alterado tras el reinado de Fernando VII, aunque es verdad que los cambios institucionales, sobre todo jurídicos, se adelantaron notablemente a las iniciativas modernizadoras de la economía. El siglo XIX fue una época de difícil ajuste entre la política y la economía, entre la necesidad del cambio y las resistencias de la clase terrateniente[17].

En la España de principios del siglo XIX, el ámbito mercantil estaba restringido a ciertos bienes que no podían obtenerse de forma directa y que debían ser satisfechos en moneda. El consumo ordinario apenas estaba mercantilizado y el proceso de monetización en las rentas y los impuestos avanzaba a tasas muy bajas. El desarrollo del trabajo asalariado y la consiguiente mercantilización de la vida económica, características propias de una economía moderna, solo tuvieron cierta importancia en algunas áreas geográficas específicas en las que aparecieron actividades industriales y comerciales de cierta envergadura y notables avances hacia una agricultura intensiva, como fueron los casos de Cataluña, Valencia, Málaga y el Marco del Jerez en Cádiz[18].

Los límites del crecimiento de la economía del Antiguo Régimen comenzaron a manifestarse, en primer lugar, como consecuencia del declive de las rentas territoriales y la presión que se ejerció para mantenerlas. Ya desde la segunda mitad del siglo XVIII, con los sucesos conocidos como los «motines del pan» y otras revueltas que evidencian un incremento de las tensiones sociales, se mostraron las primeras señales de crisis en un sector agrario sin modernizar y sometido, por tanto, a la ley de rendimientos decrecientes. El marco económico agrario tradicional hacía imposible sostener la producción en los niveles necesarios como para sustentar un incremento demográfico, que aunque no tan fuerte como el de los países europeos punteros, fue notorio[19]. Y en este contexto de reducción de rentas y debilidad productiva aparecieron en la primera década del siglo XIX, de forma recurrente los episodios de hambrunas y epidemias, como la de fiebre amarilla de 1803-1805 que azotó con especial virulencia el centro y sur de la Península.

De otra parte, la crisis colonial supuso un duro golpe al débil tejido comercial y manufacturero, que a lo largo del siglo xviii había logrado establecerse a la sombra del mercantilismo borbónico. La burguesía industrial y comercial perdía la compensación que les concedía la monarquía con los mercados coloniales reservados, y el acuerdo tácito del despotismo ilustrado quedaba desvirtuado, por lo que el desarrollo manufacturero y comercial del país se restringió al mercado interior, con escasas posibilidades de competir en los mercados internacionales. Además, la crisis de los territorios de ultramar tuvo una importante consecuencia monetaria para la estabilidad presupuestaria: primero, la reducción de las remesas de plata americana; después, la pérdida definitiva. Con este acontecimiento, derivado de la debilidad militar y política del régimen borbónico, la economía española dejaba de tener a su disposición una balanza de capitales siempre favorable, que se había convertido en recurso principal para equilibrar el déficit crónico de la balanza comercial (ver cuadro 2). Además el problema de las sacas de moneda «columnaria o nacional», que tanto preocupaba a los arbitristas y que Felipe V intentó atajar nada más comenzar su reinado, adquirió ahora una dimensión mayor al no reponer la plata que salía del país y provocar una desmonetización progresiva que dejaba al mercado bajo la amenaza de la falta de liquidez.

Cuadro 2. Comercio exterior español, 1784-1820

Valor anual medio, en millones de reales de vellón

	Valores corrientes		Valores constantes	
	1784-1792	1814-1820	1784-1792	1814-1820
Exportaciones de productos españoles				
América	205	109	276	106
Extranjero	361	404	532	477
Total	566	513	808	583
Reexportaciones				
América	266	38	208	47
Extranjero	158	84	203	98
Total	424	122	411	145
Exportaciones totales				
América	471	147	485	153
Extranjero	518	488	735	575
Total	989	635	1.219	728
Importaciones netas				
América	94	105	168	123
Extranjero	478	644	406	672
Total	573	749	574	795
Comercio exterior total				
América	566	252	652	276
Extranjero	997	1.132	1.141	1.247
Total	1.562	1.385	1.793	1.523
Balanza comercial				
América	111	4		
Extranjero	-118	-241		
Total	-7	-236		

Fuente: Prados de la Escosura, 1993.

Hasta que el imperio colonial continental sobrevivió, el sistema monetario del Antiguo Régimen tuvo en él su persistente recurso como fuente de aprovisionamiento de plata, pero su quiebra significó el final del modelo, sin que se viera reemplazado de inmediato por otro más adecuado a las nuevas circunstancias. Son numerosos los historiadores que participaron de la opinión arraigada en los *antibullionistas* del siglo XVII de que «el oro nos hizo pobres». Por ejemplo, Bennassar, que sostuvo la tesis de que los metales preciosos encerraron las claves de la decadencia española, y Kamen, que comparte parecida opinión, al relacionar la escasa iniciativa industrial española con los caudales americanos[20]. Anderson, sin embargo, apoyándose en los minuciosos estudios de Domínguez Ortiz sobre la sociedad y las instituciones españolas del siglo XVIII, puso de relieve, igual que ya lo había hecho Vilar, la inexistencia de una estructura social y productiva capaz de transformar la moneda en capital[21]. Desde una perspectiva más cercana, cuando se estudia la pérdida de las colonias en las primeras décadas del siglo XIX y

su repercusión sobre los flujos monetarios ultramarinos, seculares suministradores de metales preciosos que garantizaban la liquidez en el Antiguo Régimen, se ponen de manifiesto también diversos enfoques acerca de las consecuencias de la suspensión de aquellos flujos. Por una parte, Pascual y Sudría sostienen la tesis de que el efecto a corto y medio plazo supuso una caída de la renta nacional y un deterioro en la balanza comercial y de capital, derivando a largo plazo en una depresión que acaba explicando, en parte, el retraso en el proceso de industrialización del país[22]. Por otra, Prados de la Escosura se inclina por una posición más ambivalente, haciendo hincapié en los efectos positivos a largo plazo que supone la pérdida de los territorios de ultramar en el complejo proceso de modernización del país[23].

En resumen, no cabe duda de que, efectivamente, la interrupción de los flujos monetarios ultramarinos condujo a la economía del Antiguo Régimen a una situación de bloqueo, al perder sus bases de estabilización. Ese choque impactó directamente sobre los precarios equilibrios monetarios y presupuestarios, intensificando los efectos de la severa crisis en todo el ámbito productivo. Asimismo, debe tenerse en cuenta que, más allá del análisis concreto de los efectos de la quiebra colonial en los precios, era necesario que el viejo régimen perdiera sus fundamentos económicos para que la modernización se fuera haciendo realidad más allá de las constituciones y las leyes liberales.

Por último, es de obligada mención la situación de ruina en la que se vio envuelta la Hacienda Real. Después de haber aumentado considerablemente la presión fiscal, los ciclos de guerras de 1778 a 1814 acabaron por socavar las posibilidades de inversión en la economía española. Los problemas hacendísticos se ligaron estrechamente con las cuestiones financieras y monetarias. Las iniciativas consistentes en la emisión de vales reales, la creación del primer banco nacional, el Banco de San Carlos, y las reformas monetarias de Carlos III (Ley de Tallas de 1772), acabaron siendo ahogadas por una Hacienda en continuo déficit y un Estado en proceso de desarticulación[24]. A pesar de haber aumentado de forma continua la presión fiscal, la situación de déficit presupuestario se tornó casi permanente, viéndose abocada sistemáticamente a operaciones financieras insolventes y, más tarde, a las primeras iniciativas desamortizadoras[25]. Tras la guerra de la Independencia, la senda hacia la bancarrota estaba completada, quedando el duro ajuste fiscal como único camino transitable para la propia supervivencia del Estado[26]. La quiebra de la Hacienda Real supuso para el Antiguo Régimen perder las bases sobre las que aún se legitimaba (ver cuadros 3 y 4), aunque de forma muy precaria.

Cuadro 3. Ingresos totales del Estado español

Promedios anuales, en millones de reales

1785-1790	783,14
1791-1797	1.114,28
1798-1807	1.439,06
1814-1819	658,00
1824-1833	751,74

Fuente: Fontana, 1992: 281.

Cuadro 4. Composición de los ingresos totales en el Estado español

En tantos por ciento

Años	Ingresos tributarios	Caudales de Indias	Deuda
1788-1791	76,9	11,2	11,9
1793-1797	55,5	11,9	32,6
1803-1806	50,4	13,7	35,9
1814-1819	95,5	4,5	—
1824-1833	89,2	—	10,8

Fuente: Fontana, 1992: 281.

4. Un corazón que bombea liquidez: la economía del virreinato del Perú

El virreinato del Perú experimentó en el último tercio del siglo XVIII una serie de acontecimientos que terminaron por definir al Perú borbónico hasta la independencia. Los tres hitos de la implantación de la reforma borbónica consistieron en: la creación en 1776 del virreinato del Río de la Plata, con la separación del Alto Perú del viejo virreinato, la promulgación del reglamento del comercio libre en 1778, y la reforma administrativa de 1784, consistente en la introducción del sistema de intendencias. Las reformas borbónicas, de profundo calado territorial, administrativo y económico, permitieron una relativa reestructuración imperial, con notables éxitos en cuanto a la expansión monetaria, comercial y fiscal, aunque la persistencia del conflicto social evidenció el reverso del proceso, e investigaciones recientes han puesto el acento en un conjunto de reformas menos coherentes de lo que hasta el momento se pensaba[27].

Desde una perspectiva económica, la plata dominó la estructura económica del virreinato antes y después de las reformas borbónicas. La industria minera mantuvo su particular importancia (ver cuadro 5). La expansión del sector influía decisivamente en el ciclo económico, su dinamismo sostenía el Tesoro virreinal, y su orientación exportadora lo convertía en factor determinante de la integración del virreinato en la economía mundial.

CUADRO 5. Producción registrada de plata, 1778-1819

En marcos de ocho onzas

Año	Producción
1778	63.602
1779	77.071
1780	70.366
1781	73.933
1782	69.979
1783	72.236
1784	68.208
1785	73.455
1786	109.100
1787	101.162
1788	120.046
1789	121.413
1790	117.996
1791	123.789
1792	183.598
1793	234.942
1794	291.253
1795	279.621
1796	277.553
1797	242.948
1798	271.861
1799	228.356
1800	281.481
1801	237.435
1802	263.906
1803	283.191
1804	320.508
1805	306.050
1806	161.193
1807	242.031
1808	243.295
1809	285.731
1810	240.220
1811	251.317
1812	180.061
1813	180.897
1814	192.267
1815	156.719
1816	176.993
1817	145.209
1818	167.523
1819	190.427

Fuente: Deustua, 2009: 50-51.

El marco monetario en el que se desenvolvió la economía del virreinato del Perú estuvo caracterizado por la estrecha vinculación y subordinación al sistema monetario y comercial imperial español. La producción de metales preciosos desde los principales centros mineros era rápidamente transferida hacia la capital del virreinato para su conversión en la ceca limeña en pesos acuñados (ver cuadro 6) con el objeto de atender, por una parte la demanda monetaria como contraprestación de las importaciones de lujosas mercancías europeas, y por otra, las exigentes reclamaciones de remesas metálicas desde la metrópoli. Asimismo, pesos ensayados y metales en *pasta* escapaban del circuito oficial, sumándose de forma natural al torrente exportador, camino de un mercado internacional sediento de plata[28].

La red monetaria y financiera del Imperio, constituida por los centros mineros, las Cajas Reales, las Reales Casas de Moneda y el Tribunal del Consulado, conformaban un conglomerado institucional cuya lógica de funcionamiento obedecía fundamentalmente a intereses tradicionales. Por una parte, la Corona, principal protagonista del drenaje exterior, subordinaba su actuación en la maximización de las rentas americanas, que permitían tanto el sostenimiento de la onerosa política militar y diplomática en Europa como la pervivencia de una amplia estructura político-militar de ultramar a través de los *situados*[29]. Por otra parte, los agentes económicos y comerciales, comprometidos en la defensa de la estructura mercantil de carácter monopolística, basada en elevados beneficios obtenidos de un mercado de tamaño pequeño que requería de altas salidas de capitales, operaban de forma parecida a la propia Corona. El virreinato del Perú, junto a Nueva España, desempeñaba la función de un gran corazón bombeando liquidez al servicio de una Europa en pleno proceso de transformación y un espacio asiático con una relación de equivalencia oro/plata que actuaba a modo de imán sobre toda la plata presente en el circuito monetario internacional.

Cuadro 6. Amonedación de plata y oro registrados en la Real Casa de la Moneda de Lima (1789-1821)

En pesos

Año	Plata	Oro
1789	3.580.756	767.040
1790	4.582.361	623.239
1791	4.363.081	755.703
1792	4.910.643	695.418
1793	5.234.745	646.961
1794	5.308.939	784.097
1795	5.288.423	660.607
1796	5.269.580	629.798
1797	4.545.504	583.724
1798	4.757.354	535.450
1799	5.511.492	496.164
1800	4.398.724	378.356
1801	4.523.232	327.811
1802	4.143.165	331.372
1803	3.989.971	350.382
1804	4.340.237	352.519
1805	4.383.115	399.692
1806	4.347.991	217.926
1807	3.773.950	385.658
1808	4.143.652	366.896
1809	4.337.432	340.384
1810	4.492.682	343.447
1811	4.508.825	339.387
1812	3.886.891	575.070
1813	4.090.036	683.144
1814	3.628.717	760.885
1815	3.745.217	502.280
1816	3.866.917	772.267
1817	3.388.555	778.516
1818	3.386.907	472.086
1819	3.271.208	517.607
1820	4.000.986	501.883
1821	476.528	266.220

Fuente: Moreyra y Paz Soldán, 1980.

Asimismo, la expansión comercial a raíz del Reglamento para el Comercio Libre de 1778 supuso para la economía del virreinato un serio estímulo para el crecimiento económico. La economía del Perú durante la fase tardía de la época colonial se dotó de un modelo de crecimiento primario exportador, especializado en la plata y, en menor medida, en el azúcar. Aunque el sistema en su conjunto seguía adoleciendo de un importante límite, la débil demanda interna, operaba un mercado de productos comerciales cuyos sectores más dinámicos conectaban con los mercados internacionales[30] (ver cuadro 7).

Cuadro 7. Importaciones americanas en España (1782-1796)

En millones de reales de vellón

Región	Valor	Porcentaje
Pacífico	1.687	13,8
Total	12.234	100

Fuente: Fisher, 1993: 27.

Sin embargo, la economía del virreinato experimentó una dinámica de creciente debilidad económica. El marco económico, comercial y financiero general, en sus últimos lustros, rápidamente se deterioró. A partir de 1808 el sistema económico colonial fue sumando sucesivos desajustes y dislocaciones que lo conducirán en 1820 a un punto de irresoluble continuidad. El panorama económico desde principios del siglo XIX venía caracterizado por el estancamiento, dejando atrás el último ciclo de expansión de fines del XVIII, asentado sobre la floreciente minería del Bajo Perú y la expansión demográfica[31]. Buena prueba de ello fue el estancamiento de la población (ver cuadro 8).

Cuadro 8. Evolución de la población del virreinato del Perú, 1791-1812

Año	Población
1791	1.076.997
1795	1.115.207
1812	1.180.669

Fuente: Contreras (ed.), 2010: 386-393.

Desde una perspectiva económica general, y a pesar de la fragmentación y la errática disponibilidad de datos cuantitativos durante este periodo, podemos constatar la tendencia decreciente en la práctica totalidad de los sectores económicos a través de los datos que nos suministran las fuentes del comercio registrado y la recaudación de impuestos[32]. El resultado de esta dinámica tenía una doble vertiente. Por un lado, un acusado déficit comercial superado con crecientes salidas de capital monetario, y por otro, una abultada deuda pública ajustada mediante heterodoxas operaciones financieras, ante la incapacidad, por parte de la Administración, de acompañar los incrementos de gastos mediante ingresos corrientes. Ambos vectores condujeron a la economía virreinal a largo plazo al estancamiento y la falta de liquidez. Para la dinámica antes descrita, valga como ejemplo ilustrativo el sector minero, auténtico monocultivo de la economía virreinal y actividad clave por sus «enlaces anteriores» y papel predominante en los circuitos comerciales, que en el periodo correspondiente a 1816-1820 sufrió una caída de más del 30%[33].

A la pérdida de impulso por parte del principal sector productivo del virreinato habría que añadir la desarticulación comercial. La larga guerra entre España y Gran Bretaña, iniciada en 1796 y concluida en 1808, con el breve paréntesis de 1802-1804, enlazará con la invasión francesa de la Península y supondrá la desarticulación progresiva del comercio

internacional entre España y América. El colapso final se fraguó a partir de 1810 con el inicio de los procesos de independencia hispanoamericanos. El bloqueo del puerto de Cádiz por parte de la armada británica en 1797 supuso un impacto comercial sin precedentes. La inseguridad que ofrecía el Atlántico condenó a mercancías y tesoros a una larga espera en los almacenes portuarios, como fue el caso de los más de cinco millones de pesos que quedaron bloqueados en el puerto de Buenos Aires procedentes del Callao[34]. La Corona, obligada ante la realidad impuesta por la guerra y con el objetivo de mantener un cierto control sobre los flujos comerciales, emitió la Real Orden del 18 de noviembre de 1797, consistente en el permiso del comercio con América en barcos neutrales. Sin embargo, la porosidad del propio reglamento del comercio neutral y el interés americano de avanzar más decididamente hacia un comercio directo abrieron grietas irreparables en la vieja estructura colonial. La resistencia manifestada por los consulados comerciales y otras instituciones ligadas a intereses monopolísticos solo tuvo erráticos éxitos, en una tendencia general hacia la desarticulación. La Real Orden del 20 de abril de 1799, que revocó la concesión del comercio neutral, se reveló como un notable intento por parte de la metrópoli de embridar la situación. Sin embargo, la excepción contemplada en la misma norma para «casos urgentes de necesidad» abrió las puertas al general incumplimiento. La paz de Amiens de 1802 significó un breve respiro para un imperio extenuado. El tráfico mercantil volvió a crecer, aunque a tasas modestas, y las autoridades metropolitanas volvieron a acariciar la posibilidad del retorno a un comercio regulado (ver cuadro 9). Pero el sueño duró poco. El reinicio de las hostilidades con Gran Bretaña en 1804 provocó la abrupta caída del comercio, y la derrota en la batalla de Trafalgar borró la posibilidad de una presencia militar de entidad en el Atlántico. La política de venta de licencias para expediciones neutrales desde puertos europeos y estadounidenses evidenció la resignación española y supuso el último escalón antes de la pérdida definitiva del comercio ultramarino. A partir de 1814 el Imperio sucumbía sin fuerza ni dinero, la desobediencia americana tornó en independencia y el comercio americano quedó expedito para buques extranjeros. El virreinato del Perú, último bastión fidelista en la América continental, representó el capítulo final del complejo proceso de desarticulación comercial. El poder económico sustentado sobre la actividad minera, la firmeza del Consulado de Lima, la relativa eficacia administrativa por parte de virreyes, y un más estrecho control del contrabando, no pudieron evitar, solo retrasar, el final de un sistema comercial condenado a la misma suerte que el imperio sobre el que se sustentaba.

Cuadro 9. Exportaciones de España al puerto del Callao

Reales de vellón

Año	Valor
1798	3.104.767
1799	8.287.659
1800	3.027.509
1802	32.629.603
1803	52.205.183
1804	15.770.659
1805	25.046.821
1806	587.131
1807	335.845
1808	320.308
1809	4.086.119
1810	25.443.122
1811	19.167.227
1812	2.037.969
1815	25.252.000
1816	23.784.510
1817	9.747.547
1818	13.346.602

Fuente: Fisher, 1993: 96.

En cuanto a la deuda pública, la Hacienda Real, con motivo del ciclo de guerras que se inició en 1796 hasta su culminación en 1824, se vio sometida a una demanda de fondos con los que atender las necesidades militares que pronto desbordaron los techos fiscales alcanzados con las reformas borbónicas del siglo XVIII[35]. Las bases fiscales manifestaron límites de crecimiento relacionados con el estancamiento económico y la atonía comercial. Los virreyes Fernando Abascal (1806-1816) y Joaquín de la Pezuela (1816-enero 1821), mediante una política de alianzas fiscales con las elites locales, aprobaron un conjunto de iniciativas financieras heterogéneas con el objetivo de detraer fondos con los que hacer frente a las urgencias militares[36]. El creciente endeudamiento se convertía en un elemento clave de estabilización para unos gobiernos agobiados por unos gastos en continuado ascenso que nunca lograban cubrirse a pesar de los considerables incrementos impositivos[37]. Los sucesivos déficit fiscales ocultos en los informes oficiales, al no registrarse los gastos no cubiertos en las cuentas de las cajas reales, acabaron por conformar una deuda financiera que ascendió a 12 millones de pesos[38]. Este proceso fue posible mediante la transformación de la estructura crediticia tradicional por una nueva arquitectura financiera articulada desde el Estado con la participación activa de intereses comerciales, que puso a disposición de la Administración la mayoría de los fondos susceptibles de ser prestados[39]. Sin embargo, este factor de precaria estabilización acabó convirtiéndose a finales del periodo colonial en un lastre imposible de atender por una economía agotada[40].

Conclusión

A principios del siglo XIX España se había quedado atrás en casi todo y apenas aspiraba a otra cosa que a sostener su viejo sistema de extracción de rentas —territoriales, de minas, aranceles, etc.—, tanto en América como en la Península, procurando, a la vez, no desaparecer por completo del concierto de los Estados europeos, en donde en cualquier caso cada vez contaba menos. Pero los objetivos de su acción de gobierno poco tenían que ver con los nuevos tiempos, de ahí que el descomunal gasto que representaba esta política de la Corona apenas si reportaba otro resultado que el de mantenerse en esa posición disminuida. El virreinato del Perú recorrió en su fase colonial tardía un camino similar hasta el estallido de la guerra de la independencia en 1820. Una estructura imperial agotada y periclitada para los nuevos tiempos económicos que alumbraban el siglo XIX perdía su último virreinato.

El desmoronamiento del Estado absolutista y la pérdida definitiva de los territorios de ultramar pondrán de manifiesto lo irreparable de la crisis y de la reproducción misma del Antiguo Régimen en los términos en que lo habían instaurado los Borbones. En palabras de Fontana:

El final de 1833 no se refiere, por consiguiente, a la muerte del rey, sino al momento en que se inicia la fase final del tránsito a la sociedad burguesa, cuando ya resulta evidente que toda restauración es imposible, y solo queda por cerrar el pacto de clases que va a presidir el alumbramiento del orden nuevo […] fase crucial y decisiva de la crisis del Antiguo Régimen en España [41].

La crisis adquirió una dimensión política definitiva y las tentativas de reforma que se llevaron a cabo desde las Cortes de Cádiz, primero, y después en el Trienio Constitucional (1820-1823), acabaron por fin de encontrar el camino para hacerse realidad. Bien es verdad que este camino no fue fácil y que las resistencias a los cambios derivaron en una confrontación civil y militar que mantuvo al país en un estado de guerra interior permanente hasta la década de los cuarenta.

---

[1] Este artículo forma parte del Proyecto de Investigación I+D, *El último virreinato. España y la Independencia del Perú*, Referencia HAR2011-23225, financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad. Agradezco a Ascensión Martínez Riaza, Margarita Suárez, Enrique Prieto y Víctor Peralta las interesantes observaciones realizadas.

[2] (Hobsbawn, 1997).

[3] (Carreras y Tafunell, 2003: 71).

[4] Economía tradicional que responde a los perfiles de un feudalismo centralizado y desarrollado, también conceptualizado como feudalismo tardío. (Fernández de Pinedo, 1981: 11-16; Kriedte, 1994).

[5] Para el caso de la historia económica aún permanecen notorias y perceptibles lagunas entre 1789 y 1840. Las escasas y fragmentadas series estadísticas disponibles de las principales macromagnitudes económicas han supuesto un enorme reto para el análisis de los fenómenos económicos y monetarios de la época. La razón es sencilla, el derrumbamiento del Antiguo Régimen conduce al apagón estadístico, mientras las nuevas formas organizativas tardarán décadas en consolidarse. Véase Fontana, 1992: 263; y Marichal, 2010: 266. Sin embargo, recientes investigaciones han permitido profundizar en el conocimiento de la evolución del PIB de la época concluyendo que el país atravesó por dos fases diferenciadas, 1790-1813 y 1814-1840. La primera, caracterizada por el estancamiento, la conflictividad y la inflación; y la segunda, con un mayor dinamismo desde el punto de vista del crecimiento, aún con baja productividad y embridada por una intensa deflación. Véase Llopis, 2003: 165.

[6] (Fisher, 1993).

[7] (Artola, 1991).

[8] (Ganshof, 1964; y Bloch, 1987).

[9] (Kriedte, 1994: 9-18).

[10] (Kamen, 1984: 423).

[11] (Anderson, 1979: 80).

[12] La percepción de nuestro evidente retraso la pusieron ya de manifiesto los memoriales de los «economistas» arbitristas, primero, los informes de los ilustrados después, y, al filo del siglo XX, los regeneracionistas que como Costa, Mallada o Picavea vivieron el desastre del 98 y sus consecuencias económicas, políticas, sociales y morales. El profesor J. Valdeón, en su estudio sobre la época de los Trastámara, ya definió como modelo de crecimiento colonial el de la Castilla del siglo XIV. Después, la Inquisición aparecía como un instrumento que hizo imposible el desarrollo del pensamiento libre y de los negocios. Vilar estudia el *bullonismo* practicado por los Austrias como remedio

contra el empobrecimiento derivado de la salida del oro y la plata que llegaba de América. La amplia bibliografía que desde comienzos de los setenta se ha dedicado a la cuestión del atraso peninsular tiene raíces anteriores (Bruguera, por ejemplo) y desencadena un primer debate sobre la revolución burguesa que intenta una interpretación en la que las transformaciones económicas se relacionan a la vez con los cambios políticos y sociales. En los años ochenta, la controversia se especializa en consonancia con la influencia que los economistas ejercen sobre los estudios históricos y surgen nuevas interpretaciones y debates que Jordi Nadal y Carles Sudrià recogen en un artículo obligado, «La controversia en torno al atraso económico español en la segunda mitad del siglo XIX (1860-1913)», publicado en el tercer número de la *Revista de Historia Industrial* en 1993. A finales del siglo XX la revisión crítica se adentra en el análisis pormenorizado de los diferentes enfoques y de los resultados cuantitativos relativos a la industria, la agricultura y el comercio, poniendo en cuarentena algunas revisiones que consideran poco fundamentadas respecto a la producción industrial, la productividad agrícola o a las trabas al comercio exterior impuestas desde la oferta (proteccionismo). La inexistencia de capital humano, tanto en la dirección de las empresas («empresarios schumpeterianos») como en lo relativo a la cualificación del trabajo a través de la educación, también son objeto de la controversia, y son enfoques que contribuyen a enriquecer el debate.

[13] Es preciso señalar que ya a partir de 1680 existen claras señales de estabilización para la economía española.

[14] (Robledo, 1993: 15-40).

[15] (Fontana y Bernal (eds.), 1987).

[16] (Fisher, 1993: 18 y 20).

[17] (García Ormaechea, 1932; y Prieto, 1988 y 2008).

[18] (Maluquer de Motes, 1994; Pascual y Sudrià, 2008; y Maldonado, 1999).

[19] (Nadal, 1984).

[20] (Bennasar, 1983: 335; y Kamen, 1977: 150).

[21] (Anderson, 1979: 55-80; y Vilar, 1976: 332-346).

[22] (Pascual y Sudrià, 1992).

[23] (Prados de la Escosura, 1988).

[24] (Sardà, 1998 [1948]).

[25] Desamortización de 1798, siendo ministro de Hacienda Miguel Cayetano Soler.

[26] (Comín, 1996).

[27] (Fisher, 2000: 33).

[28] (Cipolla, 1999).

[29] Para el estudio de los *viejos* hábitos monetarios, véase Prieto y De Haro, 2004; 2010 y 2012. En cuanto al circuito de remesas, véase García Baquero, 2003. Véase Flynn, 1984, para contrastar la relación entre metales y gastos de guerra. La importancia de los metales preciosos para la monarquía española está recogido en Espinosa Montero, 2001. Con relación a las redes monetarias y financieras en la economía colonial, véase Suárez, 2001; y Marichal, 1999.

[30] (Contreras, 2010: 11-17).

[31] (Fisher, 1977; Tepaske, 1986: 327-332).

[32] (Chocano, 2010: 19-101).

[33] (Contreras, 2010: 157).

[34] (Fisher, 2000: 46).

[35] (Klein, 1998: 18). En cuanto a la relación entre revoluciones y presión fiscal, véase O´Phelan, 1988.

[36] En cuanto a la negociación entre elites, véase Hamnett, 2000: 8-9. Un amplio estudio en torno al gobierno de Abascal está recogido en Peralta, 2002. Con relación a la evolución de las ideas económicas véase Martínez Riaza, 1985.

[37] (Flores Guzmán, 2010: 334-335 y 355-358).

[38] (Anna, 2003: 154).

[39] (Quiroz, 1993: 79-149).

[40] (De Haro, 2011a, y 2011b).

[41] (Fontana, 1992: 7).

La época más feliz para Montevideo

Alejandro N. Bertocchi Morán

«La época mas feliz para Montevideo». Así reza uno de los capítulos de la obra *Uruguay Atlanticense* que el profesor Leslie Crawford publicó en el año 1973, un incunable que posee un centro cardinal: el apostadero de Montevideo[1]. Con tan sugestivo título, aquel compatriota de origen escocés, notable hispanista, señalaba la posición geopolítica que adquiría, tras la creación del apostadero en 1776, el puerto de Montevideo ante un mundo ya en franco camino hacia la globalización, en ancas de la proyección de Europa, cuyos buques hacía buen rato que habían vencido al caballo como primer medio de comunicación terrestre.

En las páginas de Crawford se escenifica un espacio histórico que —a causa de posiciones de franco posmodernismo que hoy priman con poderosa mediática— está en franca discusión, ya que en la actualidad existe en este rincón austral de Iberoamérica una corriente iconoclasta lanzada desde alguna altura que, en un absurdo revisionismo, hasta ha logrado derribar alguna estatua del almirante Colón, lamentable hecho que por su irrealidad no merece espacio en estas letras, al suponer ser ello un mero movimiento político ocasional que va contra el sentido común y, por lo tanto, finito[2].

Entonces, este libro, como el que ponemos en portada, tiene la profundidad necesaria como para definir una época donde el Río de la Plata, por ejemplo, poseyó más fuerza material y mayor vida socioeconómica que las nacientes y recién independizadas trece colonias angloamericanas.

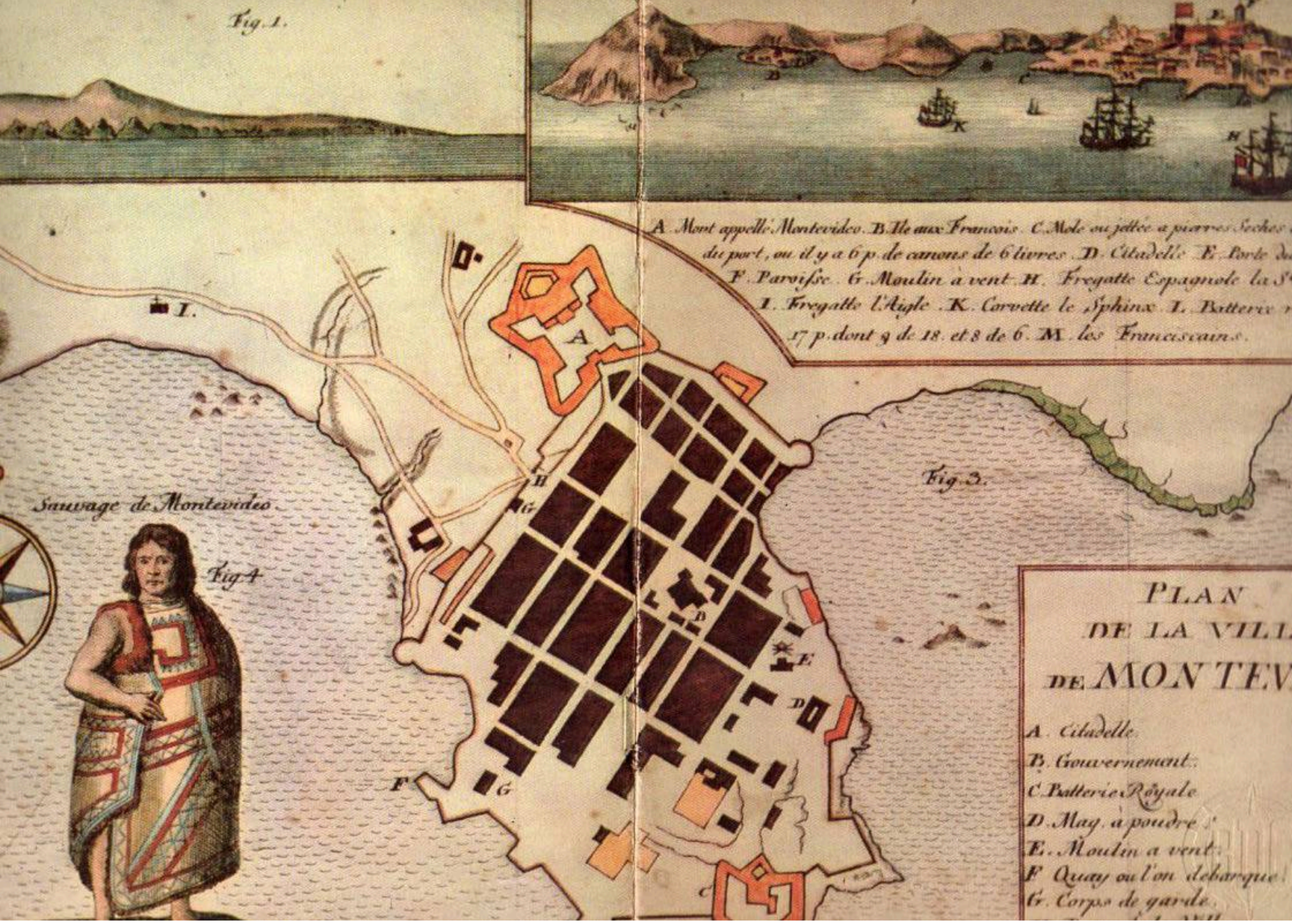
Además, este artículo viene como anillo al dedo, ya que en estos territorios rioplatenses sigue aún vigente la denominada «guerra de puertos» entre Buenos Aires y Montevideo. Todo un capítulo reiterativo que nace en lo mejor de nuestra época hispánica y que significa algo que va mucho más allá de un mero conflicto económico, pues proviene de un hecho indiscutible que España entendió en su momento: el puerto de Montevideo es el único de carácter oceánico del Río de la Plata. Así lo dice la geografía y de allí, de esa tan técnica concepción geopolítica, nace fecha tan importante como la del 9 de agosto de 1776, donde, con la firma de Carlos III, se instituye el apostadero en la bahía montevideana.

Con el dicho anterior y con todo lo que representa un puerto de cariz ultramarino, queda claro el sentido que muestra aquella regia iniciativa que, sin buscarlo, condujo a lo que el historiador Pablo Blanco Acevedo sintetizó en la frase «dualismo inflexible», que significa que la división entre bonaerenses y montevideanos se transformó, década tras década, en una ecuación que provocó algo muy propio de la cosmovisión ibérica como es el cantonalismo[3]. Así vemos en el desarrollo de las crónicas cómo, tras la independencia, el virreinato del Río de la Plata se fue segregando a causa de estas disputas fraticidas, aprovechadas por el extranjero, una veterana situación en la que mucho tiene que ver la competencia portuaria[4]. Y así Santa María de los Buenos Aires, con su pretendida egocéntrica dictadura monoportuaria, perdió el Uruguay, el Paraguay, las Misiones Orientales y el Alto Perú.

Y la importancia que este hecho tiene para Uruguay vuela mucho más allá del marco puntual, estratégico, del que se valió la Administración española para ubicar la que fue su base naval más poderosa al sur del ecuador terrestre sobre el amplio espejo de aguas de la bahía, esta con pleno fondo y abrigada de las inclemencias del Río por la masa del Cerro y la longa y rocosa península montevideana, sobre cuyas prominencias se construyó la ciudad a partir de la piedra fundamental que plantó el gobernador Bruno Mauricio de Zabala en 1724.

En este caso, la sola presencia sobre estas latitudes del Atlántico austral de las bondades de un puerto establecido en una zona de no muy fácil navegación, como es el proceloso Plata, supuso que los mayores guarismos de la navegación dieran fondo a sus anclas en San Felipe y Santiago de Montevideo[5]. Si nos es dable un resumen de este hecho, debemos dirigirnos a las mismas disposiciones del mundo marítimo español que disponían a la terminal montevideana como punto obligado de «registro» de toda su navegación, más las tareas propias de la Real Armada, como la vigilancia de las aguas australes y la misma seguridad y control de las Islas Malvinas, la Patagonia y los estrechos.

Todo este enramado nos muestra la importancia que poseían los productos platenses en la economía del imperio. Cifras que se ven venir a causa de la fabulosa cantidad de reses y, por ende, de las riquezas de las industrias vinculadas a la ganadería, como lo fueron el tasajo, los cueros curtidos y el sebo, productos que tuvieron enorme peso en los movimientos comerciales. Otros ejemplos: el 5 de marzo de 1781 salía un convoy de 25 embarcaciones que llevaba 432.000 cueros registrados; separados del convoy partieron seis buques correo y otras embarcaciones sueltas. A su vez, en 1792 entraron en Montevideo 67 embarcaciones que conducían mercaderías por valor de 2.993.276 pesos; ese año zarparon 69 con valores en plata y frutos del país que sumaban otros 4.750.094 pesos[6]. Y esto sigue en una proyección que muestra la posición de un



Plano de Montevideo

Realizado entre 1763 y 1764 por Dom Pernetty y reproducido en su libro *Histoire d´un voyage aux Isles Malouines* (Ed. Saillant & Nyon, París, 1770)

puerto que casi monopolizaba el comercio del Plata, ya que la navegación se incrementó en gran forma tras la Real Orden de Libre Comercio de 1778, que duplicó los guarismos de entrada y salida. Es que Montevideo fue una especie de ciudad hanseática, un tanto similar a algunos puntos del Caribe español y, por tanto, independiente de muchas tutelas, dedicada a su comercio y asignada en los sentidos que conformaban un ente autónomo.

Fueron estos años que someramente reseñamos los que marcaron el mayor auge del Montevideo español. Considerado desde la metrópoli el primer puerto platense —y a su vez cabeza del territorio más rico, debido a la fecundidad de sus tierras—, las empresas, las enormes vaquerías y los proyectos de explotación a escala se sucedieron raudamente. La salazón de carnes y de pescados tuvo su cénit en la fundación en Punta Ballena de la Real Compañía de Pesca de San Fernando de Maldonado por Real Orden de mayo de 1790, empresa que llegó a operar en las costas patagónicas, las Malvinas y hasta las Georgias del Sur. Este momento económico se hacía

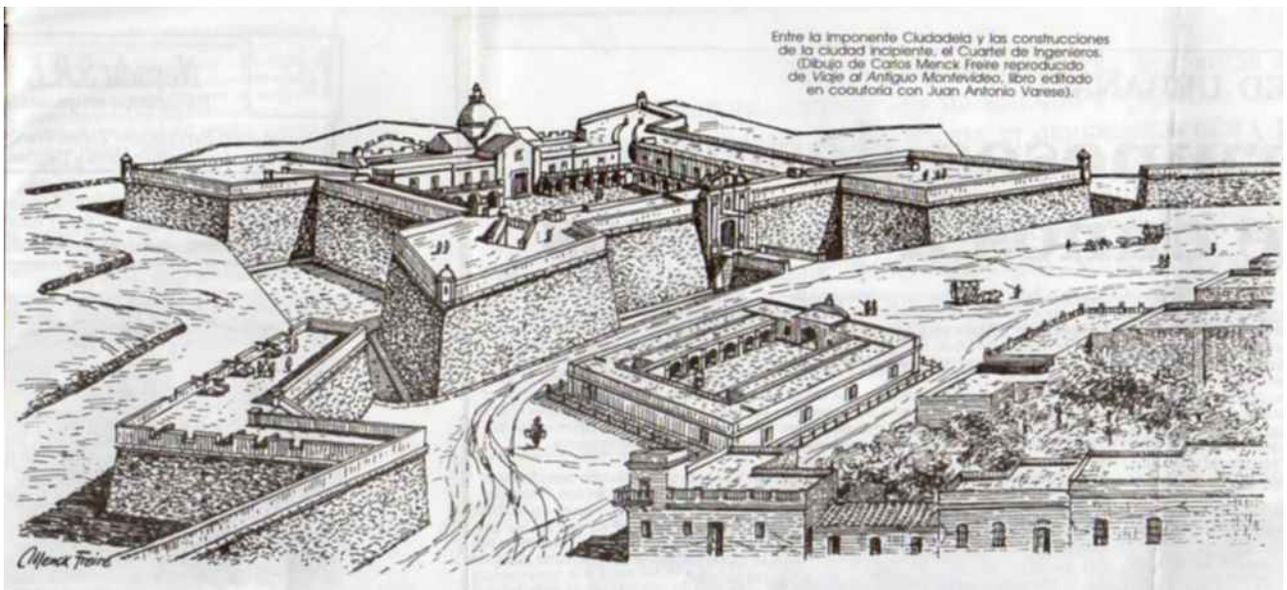
notar en los mismos planes de defensa que se ponían sobre la mesa de las autoridades a ambos lados del Atlántico. El entonces capitán de navío Santiago de Liniers, autor de uno de dichos esquemas, enfatizaba que se aprovechara el puerto de Maldonado como atalaya de la región platense, aunque establecía que de nada valían las defensas estáticas, pues todo giraba en el fortalecimiento de la fuerza naval con base en Montevideo.

En este aspecto, en esas décadas finales del siglo XVIII e inicios de la siguiente centuria, el puerto de Montevideo lograba hacerse con buena parte del tráfico mercantil fluvial que venía desde los puertos interiores de los ríos Uruguay y Paraná. Esas embarcaciones sutiles preferían descargar sus cueros y el tasajo en la bahía, para luego ser conducidos por los mercantes de mayor porte hacia puertos de ultramar. Y este hecho no podía ser diluido por los poderosos *lobbys* de la plaza bonaerense, de allí todos aquellos enojosos encontronazos habidos entre los consulados de comercio de ambas riberas que se enfrentaron entre sí, llegando sus ecos hasta Madrid[7]. Uno de los casos más sonados, que ponemos ante el lector como botón de muestra, se sostuvo en 1797, cuando el Consulado de Comercio de Buenos Aires solicitó al rey Carlos IV que habilitase como «puerto único» del Río de la Plata la ensenada de Barragán, pero el pedido no tuvo lugar, siendo un peso favorable a esa decisión los informes recabados desde el apostadero[8]. Y aquí, sobre este tipo de hechos que penetraban en situaciones administrativas de corte político superior, vamos a ver el peso que la Real Armada pondría sobre el tapete en la defensa de autonomías y fueros montevideanos, cosa que bien vemos inscrita en alguna que otra bibliografía histórica argentina, reconociendo la influencia que tuvo la Marina de guerra española en los procesos sociológicos que fueron conformando la «banda oriental», como germen de una novel nacionalidad[9].

En lo que respecta a la población de Montevideo, en 1796 el capitán de navío Félix de Azara efectuó un censo que dio unos 4700 habitantes para el casco urbano y otros tantos para sus extramuros. Esa cifra se doblaría en pocos años a causa de las guerras de frontera con los portugueses, merced a la emigración forzosa de las gentes por las situaciones de anarquía que se vivían en los campos orientales, dolorosas consecuencias de su indefensión, aunque es válido reconocer que el tráfico de esclavos y la lacra del contrabando también incidieron en el alza poblacional montevideana.

Entrando en caja, es de notar la importancia que tuvo la presencia de la expedición de Alejandro Malaspina en el Río de la Plata, no solo de cara a sus investigaciones y demás relieves cartográficos, geográficos e hidrográficos, sino que el plan integral de defensa imperial que presentó a la corte el segundo de dicha empresa tendría a la postre notorio peso en la misma región.

Y así, cuando el 11 de febrero de 1797 el brigadier José de Bustamante y Guerra se hacía con la gobernación de Montevideo y con el mando del apostadero, se daba el puntapié inicial a un capítulo donde San Felipe y Santiago haría palpable esa frase de Crawford que encabeza estas letras. Ese plan, que Bustamante había presentado tan oportunamente, rendía frutos en el Plata, no en balde en las dos recaladas rioplatenses de Malaspina, Bustamante había apreciado, con el buen ojo que lo destacaría de muchos, las bondades de todo el entorno del virreinato. La sola lectura de dicho documento señala que el Plata poseía una importancia estratégica en primera fila, frente a los desafíos de una hora donde las turbulencias europeas ya mostraban síntomas de agravamiento hacia los intereses que España poseía en América y Filipinas.



Ciudadela y Cuartel de Ingenieros de Montevideo

Dibujo de Carlos Menck Freire
En *Viaje al antiguo Montevideo: restrospectiva gráfico-testimonial*
Carlos Menck Freire y Juan Antonio Varese
Ed. Linardi y Risso, Montevideo, 1996

Bustamante se había abroquelado tras la idea de que Montevideo, el Callao y Filipinas eran los tres puntos a potenciar, por donde había de conservarse o perderse el imperio. Es así que la unificación de la gobernación y el mando supremo del Atlántico sur significó algo más que una decisión política, pues aposentaba dicha autoridad dentro de una valoración estratégica que avalaba su condición de puerto único de ultramar, mostrando cómo reaccionaba España ante las sucesivas agresiones de Inglaterra y Portugal. Los muros de Montevideo[10] y los buques del apostadero representaban el esquema de un plan de defensa a escala, aunque Bustamante, al igual que años antes el mismo capitán de navío Santiago de Liniers, había elevado algo similar al virrey Nicolás de Arredondo. Ambos planes hacían notar la necesidad de que la fuerza naval estacionada en el río fuera totalmente autónoma.

Empero, estos tiempos aurorales son los del santanderino Bustamante. En el exclusivo caso de su gobernación, en una forma casi tácita, todos los historiadores uruguayos coinciden, cosa nada común, en considerar su periodo al frente de los destinos de Montevideo —que era como decir la misma «banda oriental»— como el más fructífero en la vida española de la ciudad. Sobresale un gobernador preocupado por los problemas recurrentes a un hombre de estado con un notorio olfato social, hecho poco común en cualquier hora, que lo llevó a una notable popularidad entre la población.

«El nuevo jefe del apostadero arribó a Montevideo el 7 de diciembre de 1796 y asumió sus funciones el 11 de febrero posterior, y si en el ejercicio de su cargo político procedió inteligentemente convocando a un Cabildo Abierto para obtener del pueblo la aprobación de impuestos y medidas que asegurasen la higiene pública, como Jefe del Apostadero se aplicó diligente a desarrollar un plan para colocar al Plata en las condiciones de

defensa que exigían las circunstancias en que se desenvolvían los acontecimientos en Europa y que tenían prevenida a las autoridades del Virreinato»[11].

Son letras del teniente de navío Homero Martínez Montero, el más notorio biógrafo de los tiempos del apostadero, reflejando, como lo saben hacer los investigadores de ley, el sentimiento popular en torno a la figura del quinto gobernador de Montevideo. Arquetipo del marino ilustrado, Bustamante, como sabemos, conocía muy bien dónde se hallaba y las necesidades de las gentes de aquella hora, más aún al haber tenido la oportunidad de participar en la empresa de Malaspina, cuyo viaje fue bien aprovechado.

Hombre sabio, el gobernador reconocía que debía acercarse al montevideano, y en esa empresa logró algo muy difícil para un gobernante: aunar esfuerzos e integrar a la población de tal manera que, cuando debió dejar el cargo para retornar a España, la voz popular entendió que se inauguraba una etapa plena de interrogantes. De allí que los hechos del taimado ataque inglés a sus barcos sobre el cabo Santa María haya sido una de las peores noticias que alguna vez haya recibido Montevideo a lo largo de su historia.

Cabildo Abierto

Esa fue su primera iniciativa, también hecho nada común, elemento de estudio que dice mucho sobre la posterior carrera de este marino[12]. En esa convocatoria pública, el gobernador sostuvo la necesidad de encarar las condiciones deplorables en que se debatía la ciudad y enfatizaba las medidas que a su juicio, y siguiendo normas que se estaban implantado en España, se debían hacer.

«No es de inferior atención a este Cuerpo —dice el acta capitular— otras reflexiones que expuso el Sr. Presidente para la conservación de este puerto probando ser una de las causas principales de destruirlo, el desaseo de las calles y la rapidez con que las aguas arrastran hacia él, por la inclinación local los escombros e inmundicias que han disminuido y disminuyen diariamente la cantidad de fondo con no menos alteración de su apreciable calidad, cuyas observaciones practicas había hecho el señor presidente con los conocimientos que le facilitaba su profesión y experiencia. Son bien palpables las razones que se presentan a los ánimos despreocupados e instruidos, cuando se reflexione que este puerto ha de abrigar dentro de pocos años más de 200 embarcaciones, sin que puedan competir con él en su capacidad y aun seguridad, ejecutadas obras proyectadas de fortificación los pequeños puertos impropiamente llamados tales de Ensenada y Maldonado, y si no se atiende al sólido empedrado de las calles y a la perfección de la policía que es indispensable sin desatender la limpieza del puerto prevenida por S. M. en la Real Cédula de creación del Consulado vendría a ser el de Montevideo en el punto que consideramos de mayor prosperidad y opulencia, la triste ruina y memoria de la indolencia y abandono del mayor y casi único puerto del Río de la Plata. Y por cierto que a la pérdida de este iría anexa la de las fortunas y propiedades del vecindario de esta campaña, privándole del conducto tan proporcionado que ahora tiene para la extracción de las inmensas producciones de este suelo tan distinguido por la naturaleza; siguiéndose a estos daños la decadencia de las estancias, la de la agricultura, los mayores costos de su disminuida extracción, el ínfimo valor de las posesiones y el sacrificio irremediable de las que existen dentro de la ciudad y sus inmediaciones»[13].

Acá vemos a un gobernante del siglo XVIII que recurre a la protección del medio ambiente, sin duda, algo poco dado en aquellas horas tan tempranas, aunque se hace notorio que Bustamante

había visto los progresos que, por ejemplo, Madrid mostraba ya en esas épocas con la obras del ingeniero militar Francisco Sabatini[14]. E incluso observamos con un cierto respeto cómo la misma población aceptó pagar un impuesto para cubrir los gastos para la salubridad de la plaza.

Y las obras se encaminaron —así lo dicen las crónicas montevideanas— y solo se detuvieron a causa de situaciones lógicas a aquellas horas. La intención de Bustamante era clara para las mentes de las gentes en aspectos librados a sus existencias cotidianas, cosa en la que se mueven las aceptaciones hacia los gobernantes. Ojalá hoy día se tuvieran directores de la talla de un Bustamante.

Pero también el jefe del apostadero laboraba en las cosas más cercanas a su carrera: la construcción de 25 lanchas cañoneras, el mejoramiento de la cala del lastre, la construcción del primer muelle del Río de la Plata, el sistema de alerta temprana, el primer faro, la ejecución de obras de caminería rural, el relevamiento del río, la creación del Cuerpo de Blandengues de la Frontera y varias cosas más de este estilo nacieron de sus gestiones.

Sobre las lanchas cañoneras se contrató un constructor venido de la Península y personal de maestranza traído desde Buenos Aires, así como el traslado y hospedaje, más el adiestramiento de las tripulaciones de indígenas misioneros[15]. La construcción del muelle de madera y la extracción de piedras para lastre se debe inscribir dentro del notable mejoramiento operativo del puerto montevideano. También el sistema de vigías de alerta temprana se procesó, en buena medida, bajo esta gobernación y por supuesto que el primer faro del Plata, primero sobre la isla de Flores y luego trasladado sobre el Cerro, representa en buena medida la acción ejecutiva del gobernador. Sobre los Blandengues, resta señalar que en la actualidad este cuerpo secular del Ejército uruguayo es la custodia de la Presidencia.

Aquí se nos presenta la figura del gobernante dual, cosa muy discutida en aquella hora, y en especial desde Buenos Aires, donde se exponía que Bustamante hacía caso omiso a alguna disposición del virrey, haciendo lugar a su condición de comandante supremo naval para presentarse como celoso defensor de los fueros del puerto de Montevideo. Y cada vez que se producía algún enojoso choque entre virrey y gobernador, la población de San Felipe y Santiago se sentía consustanciada con su jefe en una medida acorde con ese sentimiento de rechazo hacia los «porteños», que aderezaba un antagonismo que se hacía con las mentes de las gentes a un lado y otro del Río de la Plata. Bustamante tuvo mucho que ver en esto, y ello ha sido reflejado en una buena serie de obras que, basadas en concepciones sociológicas, van de consuno a elevar mucho las miras.

¿Habrá sido Bustamante quien plantó la simiente del futuro estado uruguayo? Enorme punto de interrogación, en este espacio de ucronía, que arriesgamos exponer ante el atento lector. Pero no se puede negar, y no lo hacen las fuentes, que los momentos de su gobernación resultaron muy agitados y de mayor envergadura en referencia a los enfrentamientos políticos, económicos y jurisdiccionales con Buenos Aires.

Y esos documentos nos hacen ver ya no la importancia de que Montevideo fuera un complejo portuario que dominaba los movimientos del cabotaje platense, y de estos hacia ultramar, nos hacen ver en forma totalizante que la presencia de la Real Armada tuvo un peso notablemente positivo en la adquisición montevideana de un concepto netamente independiente de los dictados de la capital virreinal.

En este espacio, que ha sido encarnizadamente discutido en ambas bandas del Plata, se denota una suerte de choque de jurisdicciones entre el mundo político y el naval, cosa plenamente comprobada en situaciones donde se debió recurrir al arbitraje de Madrid, como acaeció con la escuela de Náutica que el consulado de Buenos Aires quería establecer en sus costas: una muy agria disputa, de las tantas dolorosas discordias habidas entre ambas plazas[16]. Martínez Montero, en su obra reseñada, trae una explicación al dedo, ya que hace constar las Ordenanzas Generales de la Armada Naval promulgadas por Carlos IV en 1793, que en sus artículos 93 a 97 del Título VII del Tratado 6.º daba luz a que los mandos navales del apostadero, en lo que es a sus asuntos militares, respondía directamente ante el ministro de Marina. Este marino e historiador lo rubrica en sus notas, ubicando diversos hechos de ese tenor acaecidos incluso muchos años antes del mismo establecimiento del apostadero.

«Montevideo conservó en esos años, a pesar de la multiplicidad de medidas adoptadas por la Junta Consular de Buenos Aires, su prosperidad y el prestigio deparado por la situación excepcional de principal y casi único puerto en las regiones del Sur continental. La metrópoli continuó reconociendo a la ciudad su carácter de llave de los extensos dominios del Atlántico y el Pacífico, y las capitulaciones, cédulas y contratos de navegación expedidos desde España siguieron mencionando el puerto de Montevideo como punto terminal o de escala obligada en el tránsito de naves a Chile o Perú»[17].

Y aclara Blanco Acevedo unas páginas más atrás: «El gobernador de Montevideo, don José de Bustamante y Guerra, fue un representante fiel de los derechos de su ciudad y gobernación, como lo serían en adelante sus sucesores Huidobro, Elío y Vigodet. Contra el despotismo de Buenos Aires hizo suya la causa de Montevideo y de sus valiosos intereses políticos y económicos. Frente a la política hostil del Consulado, levantó su protesta para iniciar con el vecindario los trabajos que habrían de acreditar al puerto de Montevideo como el mejor y más seguro en el Río de la Plata»[18].

Hilando fino en la búsqueda de las resultancias de todo lo que estamos reseñando, y apelando a las plumas de interpretación más correcta, lejanas a aquellas solo inclinadas a través de los críticos mayormente negativos, es que el lector debe tomar no solo en cuenta los aspectos económicos del Montevideo hispánico; debe tomar nota de lo que supone un puerto militar de la entidad que poseía el apostadero. Y esta concepción representa una cuota de peso para hacerse cargo de los orgullosos sentimientos que florecían en la cosmovisión de la población de Montevideo, que junto a ese inmenso bosque de arboladuras que cubría la bahía observaba la adusta presencia de los buques de guerra, siempre operando en sus constantes navegaciones aguas afuera, desde Fernando Poo a las Malvinas, los estrechos y la lejana Península.

Y cuando los abruptos sones de la guerra arribaron al Plata con la invasión inglesa de 1806-1807, y luego con el estallido insurgente de 1810, pasando por aquella junta del 21 de septiembre de 1808, la primera en todo el continente americano que respondió a la Península, los pobladores de San Felipe y Santiago de Montevideo apelaron a los más caros sentimientos del hispanismo, ahora con el sacrificio de sus vidas[19].

«Muy Fiel y Reconquistadora», un título de gloria que solo lo ostentó nuestra ciudad a lo largo y ancho de la España americana, luego de expulsar al inglés de estas tierras platenses y liberar de sus garras a la capital virreinal. Y esto ya no es solo algo que se halla inmerso en las

crónicas de un tiempo ido; es una concepción que define un capítulo en el que no es posible separar a la Real Armada de tamaño trozo histórico[20]. Porque forma parte indubitable de la existencia de aquel Montevideo.

Y así lo vimos, en todos los someros planos destacados puntualmente en estos párrafos, con un Montevideo pujante en sus esquemas económicos y sociales, como gran puerto ultramarino; pero también, ciertamente, muy consciente de su fuerza naval, de esos buques y hombres consagrados a la custodia del océano Austral, que, en definitiva, significaba la proyección del virreinato platense hacia esa vasta superficie líquida, estelada por la enseña del apostadero.

Entonces nada más resta por decir: ¡vaya si tendría razón Crawford al definir estos años como la época más feliz para Montevideo!

---

[1] (Crawford, 1974: 45).

[2] Nos relataba el filósofo argentino Alberto Buela, participante en un simposio en el que se hallaba presente el presidente de Bolivia Evo Morales, que este, en su discurso, se despachó a fondo contra el Descubrimiento y la Conquista. Buela pidió la palabra y señaló: «¡Señor presidente, usted, con ese apellido que tiene, es más "gallego" que yo» (*sic*).

[3] (Blanco, 1935).

[4] Ya en 1774 la Real Hacienda tenía instalado en Montevideo un ministro independiente de Buenos Aires, siendo este hecho y otros dados a la autoridad española, como la Real Orden de 1778 que disponía el Reglamento de libre comercio, situaciones que llevaron a poseer dos aduanas en el Río de la Plata.

[5] El Río de la Plata recibió varios nombres populares, entre ellos «Terror de los Navegantes».

[6] (Kunsch, 1996: 82-83).

[7] En la actualidad, el volumen del dragado de los canales de acceso al puerto de Buenos Aires, a más de 30 pies, exige la extracción de miles de metros cúbicos de fango al año.

[8] La ensenada de Barragán es una caleta que se halla a unos 60 kilómetros al este del puerto de Buenos Aires.

[9] «Todo bajo el impulso y dirección de una oficialidad calificada, con alta preparación y experiencia en todos los mares. El Apostadero conoció los mejores marinos de la época que alcanzaron las más altas jerarquías de la Armada Real Española» (Crawford, 1974: 65).

[10] En el Plata no existieron grandes fortificaciones. Montevideo sí contaba con un recinto amurallado donde la Ciudadela marcaba por su respeto. La fortaleza de Santa Teresa, a más de 300 kilómetros al este de la plaza, al principio fue construida por Portugal, y constituye en la actualidad lo único que queda en pie de todo esto.

[11] (Martínez, 1968: 76).

[12] En 1808, año difícil si lo es, Bustamante asumía como teniente general la Capitanía General de Guatemala, en cuyos dominios enfrentó varias insurrecciones, que supo ahogar con muy poca sangre. En 1820 es nombrado director general de la Armada. En suma, 55 años de servicio a la Real Armada.

[13] A.G.A, Montevideo, 1916 (citado por Martinez Montero).

[14] (Cantera, 2003: 72).

[15] (Bauzá, 1998: 101-106).

[16] Esta iniciativa del virrey marqués de Avilés, librada en 1799, fue contestada por el gobernador Bustamante ante el rey, quien en septiembre de 1806 dio razón al comandante del apostadero señalando que todos los asuntos que giren dentro del mundo naval son privativos del jefe de la Marina correspondiente.

[17] (Blanco, 1935: 133).

[18] (Blanco, 1935: 127).

[19] (Bertocchi, 2008: 33-48).

[20] «La bandera izada en la puerta de entrada a Montevideo, en el momento de cruzarla el argentino Alvear en 1814 con sus fuerzas, fue la de la Marina de Guerra. La misma que flameara en las Malvinas y que en los establecimientos de la Patagonia indicaron a Inglaterra y Francia que allí era otra la soberanía» (Crawford, 1974: 30). Corresponde señalar que la capitulación de Montevideo, firmada el 20 de junio de 1814 por el gobernador Vigodet y el general Alvear (sobreviviente de la batalla de Santa María), fue traicionada por este último. Y la dominación argentina de Montevideo, que duró hasta el día 25 de febrero de 1815 en razón de la entrada a la ciudad de las fuerzas orientales que respondían al caudillo José Artigas, fue el peor momento de su existencia (Thomas, 1943), y la ida de los porteños fue: «despedida por el odio y las maldiciones populares».

Tres armadas enfrentadas entre 1789 y 1804. Navíos y fragatas que conoció la Mercedes

Francisco Fernández González
Dirección del Gabinete de Historia de la Ciencia y Tecnología Navales de la Universidad Politécnica de Madrid y el Museo Naval

Las armadas de España, Francia e Inglaterra evolucionaron de modo notable en los años en que navegó la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*. Tanto la composición de las tres armadas como el número de barcos, los portes y los calibres de su artillería fueron modificados de un modo importante, y también renovados, en los dieciséis años que sirvió la *Mercedes*.

En esos años, la guerra naval se globaliza a partir del apoyo hispano-francés a la independencia de las colonias angloamericanas (1778-1786). La Revolución francesa propicia en 1793 la primera alianza de la Marina española con la británica, y las guerras napoleónicas recuperan la asociación de la española con la francesa, hasta que la invasión de 1808 la empuja a una nueva alianza con la británica.

En este trabajo se analiza la composición de las armadas de España, Francia y Gran Bretaña —reducidas para su estudio a los navíos y las fragatas— en las fechas entre las que transcurre la vida de servicio de la fragata

Nuestra Señora de las Mercedes, adaptadas al 1 de enero de 1789 y el 31 de diciembre de 1804. Este análisis nos permitirá comparar las estrategias navales de las tres naciones, destacar sus diferencias y proponer algunas conclusiones.

Resumen del número de barcos de las tres naciones según su porte nominal (cañones)

	En 01.01.1789			En 31.12.1804			Presas en las listas de la RN	
#C	ESP	FRA	GBR	ESP	FRA	GBR	1789	1804
134	–	–	–	1	–	–	–	–
118	1	–	–	–	–	–	–	–
114	–	–	–	7	–	–	–	–
112	8	–	–	–	–	2	–	2
110	–	4	–	–	–	–	–	–
100	–	–	4	–	–	6	–	–
94	3	–		–	–	–	–	–
90	–	–	16	–	–	20	–	–
86	–	–	–	3	–	-	–	–
80	3	3	3	–	2	11	1	6
76	–	–	–	19	–	–	–	–
74	37	38	66	–	49	90	3	18
70	–	–	3	–	–	2	1	1
68	5	–	1	6	–	7	1	7
66	–	–	–	–	–	4	–	4
64	4	3	45	–	–	42	5	6
62	–	–	–	3	–	–	–	–
60	–	–	7	–	–	2	1	–
58	4	–	–	–	–	–	–	–
56	1	–	–	1	–	6	–	–
54	1	–	1	–	–	6	1	5
52	–	–	–	–	–	1	–	–
50	–	–	19	–	–	17	1	1
44	–	–	27	–	–	21	1	1
42	–	–	–	1	1	–	–	–
40	2	5	1	7	16	82	1	37
38	–	5	7	18	3	7	2	3
36	–	2	15	–	2	12	5	2
34	33	–	–	–	–	–	–	–
32	–	40	48	–	8	45	5	12
30	–	1	1	–	–	–	–	–
TOTAL	**100**	**102**	**264**	**66**	**81**	**383**	**28**	**105**

Datos elaborados por el autor a partir de los Estados Generales de la Armada de 1789 y de 1805, y de las listas de buques de La Marine Française y de la Royal Navy británica

La tabla recoge los portes con que se listan los barcos en las tres armadas en las dos fechas indicadas. Refleja, por tanto, el hecho de que un mismo barco es recrecido en su porte, como ocurre en España con los navíos: de 118 a 134, de 112 a 114, de 80 a 86 y de 74 a 76 cañones.

Análisis de los datos tabulados

En las secciones que siguen se resumen las cifras representativas de la vida de los barcos de las tres armadas, elaboradas a partir de los datos que se han podido conseguir para ellos, que en algunas características no cubren el número total de navíos y fragatas listados.

Los navíos

A 1 de enero de 1789, la Armada española alista nueve navíos de 112 —seis con menos de seis años, el *San José* con ocho años y el *Santísima Trinidad* con diecinueve—. Es, entonces, la flota más joven de navíos de primera clase en Europa. A ellos se suman tres navíos de 94 con más de veinte años, otros dos de 80 con veinte años, y el anciano *Rayo*, que cumple cuarenta. A partir de 1750, España había apostado con Francia por los navíos de 74, y todavía alista catorce de la década de 1760, frente a los ocho que bota a partir de 1778, para sumar una flota de 37. A cambio, sigue apostando por los navíos de 68, 64 y 58, de los que conserva ocho con una edad entre 10 y 38 años, y añade otros seis a partir de la Revolución americana. Puede observarse que la Armada española impulsa la fábrica de navíos coincidiendo con las grandes confrontaciones con Inglaterra.

Modelo de la fragata de 34 cañones *Santa Casilda* (1784-1833)

ca. 1990
Baldomero Bellón González
Escala 1:48
Madera, metal y cáñamo
Museo Naval. Madrid

Clase de 34 cañones, cuyo proyecto firmó José Romero y Fernández de Landa en Ferrol el 8 de mayo de 1782 y le sirvió de base para detallar las maderas de roble del Reglamento de 1784.
Fue botada en Cartagena el 12 de marzo de 1784 con una eslora de 159'-6" y una manga de 41'-5". Una copia del plano original de 1807 ha servido para desarrollar el proyecto de construcción del modelo de la *Mercedes* de esta exposición. Fue desguazada en Ferrol en 1833.

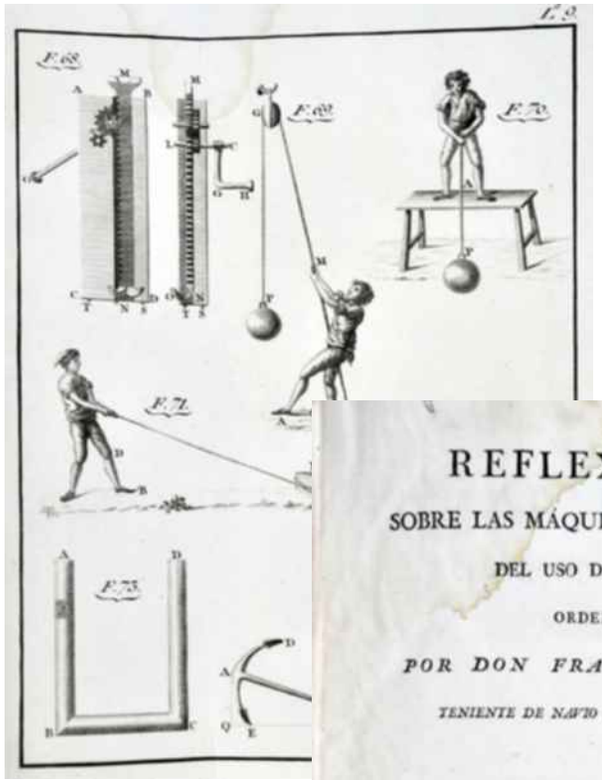
El perfil de la Armada española a 1 de enero de 1805 no difiere del precedente. La evolución de las armas lleva a aumentar los portes de cada clase en un número de cañones que varía desde doce en el *Santísima Trinidad* a dos para los de 74.

En esa fecha navegan cinco de los ocho navíos de 112 de 1789 y se han añadido otros dos. Desaparecen dos de 94 y dos de 80, y se suman otros dos de 86. En cuanto a los navíos de 74, se caen veintiuno de la lista y se añaden solo tres, pasando todos a montar 76 cañones, con edades que superan los treinta años y llegan hasta los cincuenta. Se conservan diez de los navíos de entre 68 y 54, y aún se añade otro de 68. En conjunto, la Armada presenta en la última fecha un perfil envejecido, en el que solo tres navíos cuentan menos de diez años.

La Armada francesa a 1 de enero de 1805 conserva el mismo perfil estratégico que en 1789, con la excepción de los últimos tres navíos de 64, que causan baja en 1794. En ambas fechas, Francia organiza su Marina alrededor del navío de 74, con solo media docena de navíos de primera clase. De los navíos de 80 con que contaba en 1789 (tres botados a mediados de siglo y cuatro menores de diez años), ninguno sobrevive en 1805, cuando cuenta con otros seis, de ellos cuatro menores de cinco años.

La fuerza principal de la Marina francesa la constituyen los navíos de 74, cuya construcción masiva, acelerada a partir de la Revolución norteamericana, permite que en 1805 sirvan solo seis navíos de los de 1789, cuando 34 de ellos no contaban diez años de vida. Como resultado, en 1805 Francia alinea 31 navíos de 74 con menos de diez años, habiendo sufrido doce presas de Inglaterra desde 1793.

La composición de la Armada británica merece especial atención en este momento. Entre 1789 y 1805 alista 33 navíos de tres puentes, solo da de baja tres y construye ocho, y apresa el *San Joseph* y el *Salvador del Mundo*, de 112. También triplica su flota de tres de 80 con la incorporación de dos presas españolas y cuatro francesas. A partir de 1793, durante las guerras napoleónicas, la Royal Navy se abastece de las armadas continentales, principalmente de la francesa, a la que apresa navíos y fragatas de tan corta edad que se dijera que Napoleón construía para Inglaterra.



Reflexiones sobre las máquinas y maniobras del uso de a bordo

1791
Francisco Ciscar
Imprenta Real, Madrid
Museo Naval. Madrid

Este libro de Francisco Ciscar sirvió de texto para la formación de los ingenieros de marina, y complementa los contenidos que trató Jorge Juan en su examen marítimo veinte años antes. Con riguroso lenguaje físico y matemático analiza y explica los fundamentos y el uso de todos los elementos que completan y arman un barco de guerra más allá de su rosca. Representa el paso de la arquitectura naval del XVIII a la ingeniería naval del XIX.

A diferencia de Francia, la Armada británica reparte más sus navíos entre todos los portes desde 74 a 50 cañones, aunque con notoria preferencia por los primeros, con los que ensaya diversos diseños. Da de baja 17 de 74, construye 25 entre 1789 y 1784, y apresa tres españoles, doce franceses y tres holandeses, que incorpora a su lista. La lista de presas se completa con otros once holandeses de 68 a 64, cinco franceses, dos españoles y un danés. Cuida especialmente las clases de 60 a 50 cañones, de los que conserva catorce, y construye otros tantos para sus misiones de apoyo al comercio con sus colonias y navegar en aguas someras.

A partir de 1778 se produce un giro en la política naval británica, que se traduce en el aumento del número de cañones en el alcázar de los navíos, y de su calibre. También, el 13 de julio de 1779, poco después de la entrada de España en la guerra de Independencia norteamericana, el Almirantazgo dicta la Carronade Establishment, por la que los navíos de segunda clase debían añadir cuatro carronadas de 12 libras en el castillo y seis en el alcázar.

La guerra de Independencia norteamericana también movió a Inglaterra a construir navíos de dos puentes con 50 cañones, con los que se lograba un calado menor, que les permitía operar en las costas americanas. La misma causa dictó la construcción masiva de navíos de dos puentes con 44 cañones[1].

Pero los navíos pequeños de dos puentes presentaban el problema de que la batería baja quedaba con muy poco francobordo y era poco utilizable. La solución se copió de los franceses, cerrando la batería baja y rebajando los portes de los navíos de 44 para convertirlos en fragatas de 32.

La misma Carronade Establishment de 1779 dictó añadir carronadas de 18 libras a todas las fragatas, en número de ocho para las de 32[2].

En la Marina británica, los navíos de más de cien cañones constituyeron una clase de representación y prestigio más que una contribución efectiva a las escuadras, por su torpeza en las maniobras, su excesivo calado y su escaso francobordo en la batería baja. En su lugar, la Armada británica promovió la construcción de un gran número de navíos de 90, más cortos y por tanto más baratos, aunque también más lentos y sotaventadores[3].

Las fragatas

Hasta 1779, las fragatas de las tres naciones seguían el modelo de 26 a 28 cañones de 12 libras en una batería, y de 6 a 8 cañones —de 8 o 6 libras— en el alcázar y castillo. En ese año, ya comenzada la guerra americana, las fragatas de Francia e Inglaterra aumentan sus baterías a 18 libras de bala. Tras la Independencia americana, durante la guerra revolucionaria, las dos naciones prosiguieron sus ensayos con fragatas pesadas de 30 cañones de 24 libras, y de 10, o más, cañones de 8 libras en las cubiertas superiores.

La apuesta de España por las fragatas en las postrimerías del siglo es paralela a la francesa y a la inglesa. De las treinta y tres que alistaba en 1789, dieciocho eran menores de diez años y tres de ellas superaban los treinta. En 1805 habían causado baja veinticuatro de aquellas y se alistaban catorce nuevas, la mayoría botadas a partir de 1790, como fragatas ligeras que mantenían las características del periodo anterior, con 38 y 40 cañones.

En 1789 Francia cuenta con 53 fragatas, de las que cuarenta montan solo 32 cañones. Se trata de una flota ligera muy joven, pues solo ocho superan los diez años de vida, y dieciséis no cumplen un lustro.

En 1805 este número se ha reducido a treinta, de las que solo dos navegaban en 1789 y trece no pasan de los cinco años de edad. Estos datos, el número de fragatas en 1805 y su juventud, deben completarse con los del número de fragatas francesas apresadas por Gran Bretaña entre esos años, que superaban las cincuenta.

Modelo en construcción de la fragata de 34 cañones *Nuestra Señora de las Mercedes* (1788-1804)

2012-2014
Escala 1:23,22
42 x 220 x 52,5 cm
Miguel Godoy Sánchez
José Antonio Álvarez Manzanares
Francisco Tamayo Fernández
Francisco Fernández González
Museo Naval. Madrid

Las fragatas de la Royal Navy

La enorme supremacía de la Marina británica en 1804 se manifiesta de manera especial en la construcción de fragatas, que complementa con el apresamiento de gran número de este tipo de unidades, especialmente de Francia y de Holanda.

A partir de 1790 tuvo lugar un cambio de estrategia en la Royal Navy. Las experiencias de la década anterior contra la Armada francesa y la española durante la guerra de Independencia norteamericana, y la consiguiente extensión de las confrontaciones navales a todos los océanos, exigían del Almirantazgo poner en el mar un gran número de unidades, cuyo alto coste obligaba a reducir el tamaño y a buscar los diseños más eficaces.

La Navy Board que dirigía el conde Spencer se propuso mejorar los diseños para competir con las fragatas españolas y francesas, entonces más largas y veloces. Con una única especificación se desarrollaron diferentes diseños, uno con formas francesas y otros dos: uno de cada uno de los inspectores. Estos diseños no se convirtieron en estándares, sino que evolucionaron para crear tamaños cada vez mayores, hasta igualar en 1800 a las fragatas continentales, pero adoptando una construcción más sólida y con mayor potencia de fuego que aquellas. Por otra parte, la organización y la tecnología que desarrollaron los arsenales británicos les permitieron alargar la vida de los navíos y fragatas más viejos hasta el final de las guerras napoleónicas y la subsiguiente reclasificación de las clases en 1817.

La renovación de las hostilidades en mayo de 1803 llevó a la recuperación del modelo de 32 cañones de 12 libras de 1756, y la escasez de maderas en los arsenales propició la búsqueda de nuevas soluciones constructivas, como las que propuso Samuel Bentham:

- Reducir el grueso a la línea de las cuadernas y aumentar su clara.
- Aumentar el grosor del forro externo y reducir el del interno.
- Fijar la tablazón con cabillas para ahorrar el coste de los pernos y clavos de cobre.
- Eliminar el arrufo de las cubiertas para poder cincharlas mejor contra el quebranto.
- Aumentar el número de baos, reducir su escuadría y eliminar esloras y latas.
- Sustituir las curvas de madera y de hierro por entramados diagonales dispuestos en través contra la cizalla transversal.
- Colocar mamparos, que resisten mejor la cizalla transversal[4].

En 1789 los arsenales del Támesis estimaban toda la madera en bruto que se necesitaba para una unidad de cada porte de fragata en las cantidades siguientes, dada en «cargas» de 2000 libras: para 32 cañones, 1400; para 36, 1600;

para 38, 1800; para 40, 2000. Y para curvas: 110, 100, 90 y 75 «cargas», respectivamente[5].

El casco de madera de las fragatas inglesas resultaba, por lo general, un diez por ciento más pesado que el de las homólogas francesas y españolas, y estaba más reforzado. Para sujetar las cabezas de los baos al costado, los españoles y los franceses utilizaban tradicionalmente los entremiches y los trancaniles, mientras que los ingleses preferían las curvas valonas y las curvas llaves. Con esta técnica se sostenía la estrategia británica, que requería buques fuertes que pudieran sostenerse en la mar en largas misiones de crucero y en bloqueos, y la mantuvieron cuando sus arsenales pudieron comprobar que las fragatas francesas apresadas necesitaban reparaciones mayores y con mayor frecuencia.

Las curvas, que debían sacarse enteras de la cruz de los robles, eran los miembros más escasos y más costosos y la Compañía de las Indias Orientales las sustituyó en sus navíos por cartabones de hierro en la década de 1790. Comprobado el éxito de este cambio, la Royal Navy adoptó los cartabones de hierro en lugar de las curvas de peralto, y sustituyó las curvas valonas por cartabones dobles (en U), dispuestos en horizontal entre cada dos baos[6]. Los pasos definitivos en el ahorro de curvas los dieron Gabriel Snodgrass, con unos tirantes transversales en diagonal —una evolución de las «tijeras» que se habían empleado desde el siglo XVII— y, posteriormente, Robert Seppings, con unos sobreplanes diagonales cruzados —una solución que también se había empleado en Francia en el primer tercio del siglo— con los que reparó el navío *Kent*, de 74, en 1805[7].

Los astilleros

Para construir sus navíos y fragatas, España cuenta con cuatro arsenales, a los que se suman, ocasionalmente, dos astilleros, y en los años que nos ocupan no encarga ninguna construcción a astilleros particulares. El reparto de las botaduras de los navíos y fragatas que conviven con la *Mercedes* es el siguiente: Cartagena (13 navíos, 10 fragatas), Ferrol (30, 18), Guarnizo (8, 1), Guayaquil (1, 0), La Carraca (3, 2), La Habana (18, 13) y Mahón (0, 4). Destacan Ferrol (48), La Habana (31) y Cartagena (23), y queda La Carraca (5) por detrás del histórico Guarnizo (9).

En Francia, quince astilleros se reparten las construcciones de navíos y fragatas, como expresan las cifras respectivas para cada uno. Eso representa un planteamiento estratégico e industrial muy diferente al de España, cuya Armada solo cuenta con tres arsenales peninsulares y el de La Habana. La fabricación de la Armada francesa se desglosa de esta manera: Basse Indre (0, 6),

Modelo de la fragata *Indefatigable* como navío de 64 cañones (1784-1816)

ca. 1784
Escala 1:48
Madera de pino pintada y barnizada
National Maritime Museum, Greenwich. London. Royal Naval Museum Greenwich Collection.

Diseño de Thomas Slade de 1762 basado en las formas del navío francés ***Fougueux***, apresado en 1747. Botado en Portsmouth en 1784 con 64 cañones, de la clase ***Ardent***. Dos meses después fue rebajado a 50 cañones y en 1795 quedó reducido a fragata con 38 cañones.
Dimensiones de construcción: 160'-1-1/4", 131'-10-3/4", 44'-5", 19'-0"
Arqueo id: 1.384-3/94 bm
Dotación: 491
Cañones, como fragata: 26 de 24, 8 de 12, 4 de 12
Carronadas id: 4 de 42, 2 de 42
Se mantuvo en servicio activo hasta su desguace en 1816.

Bayonne (0, 5), Bordeaux (0, 2), Brest (33, 9), Cherbourg (0, 1), Dieppe (0, 2), Dunquerque (0, 1), Indret (0, 1), Le Havre (0,7), Lorient (20, 9), Nantes (0,3), Rochefort (26, 9), Saint Servant (0, 1), Saint Malo (0, 12) y Toulon (27, 20). Las construcciones, pues, se concentran en Toulon (47), Brest (42), Rochefort (35) y Lorient (29).

El caso de Inglaterra es diferente, pues utiliza veintitrés astilleros, de los que solo cinco son arsenales. Esto significa que el país y su industria se implicaban en la construcción naval en mayor medida que en Francia y mucho más que en España, fomentando con ello el desarrollo social e industrial de la nación por delante del continente.

Los astilleros ingleses se esparcen por el territorio insular, de sur a norte y de oeste a este. En ellos se botaron los navíos y fragatas que se anotan: Bucklers Hard (5, 9), Bursledon (2, 13) y Portsmouth (19, 0), en el condado de Hampshire; East Cowes (2, 2) en la isla de Wight; Blackwall (17, 2), Deptford (45, 23), Limehouse (5, 8), Rotherhithe (18, 16) y Woolwich (20. 7), en el gran Londres; Gravesend (3, 2), Northfleet (4, 2) y Sheerness (4, 2), en Kent; Harwich (8, 3) y Mistleyhorn (0, 5), en Essex; Chatham (27, 9) y Frindsbury (1, 2), en Medway; Northam (3, 3) y Plymouth (15, 2), en Devon; Hull (0, 1), en el condado de Yorkshire; Itchenor (0, 1), en West Sussex; Liverpool (3, 8), en Merseyside; Newcastle (0, 1), en Northumberland y, finalmente, Bristol (2, 9), en Gloucestershire. A estos se añade la plaza de Calcutta (2, 1), en la India.

Las construcciones se concentran principalmente en Deptford (68), Chatham (36), Rotherhithe (34), Woolwich (27), Plymouth (19) y Blackwall (19).

Los diseñadores

En España, los diseños se atribuyen en cada época a una sola persona, si bien son varios los constructores que desarrollan los planos de construcción en los arsenales. Así, hasta 1751 se atribuyen a Cipriano Autrán y Acosta (4); luego, a Jorge Juan y los constructores ingleses que trajo consigo (19); a partir de 1766, a François Gautier (49); desde 1784, a José Romero Fernández de Landa (28); los últimos barcos, a Julián Martín de Retamosa (10), y a Eduardo Bryant las fragatas mahonesas (4).

En Francia, 22 maestros crearon las fragatas: C. E. Bombelle (2), H. Chevillard (2), J. D. Chevillard (2), J. Coulomb (1), J. M. B. Coulomb (12), P. Degay (3), J. B. Doumet-Revest (1), C. L. Ducrest (1), P. Duhamel (1), C. S. Duvernet (5), J. F. Estienne (1), P. A. Forfait (16), J. F. Gautier (1), L. M. Guignace (8), R. A. Haran (7), P. A. Lamothe (5), P. Ozanne (1), P. J. Pénetreau (1), F. Pestel (2), J. H. Raffeau (2), P. Roland (1) y J. N. Sané (14).

Modelo de la fragata de 38 cañones *Medea* (1797-1804)

Escala aprox. 1/33
Anónimo
Museo Naval. Madrid

Proyectada con 38 cañones por Julián Martín de Retamosa y botada en Ferrol el 9 de noviembre de 1797. Apresada el 5 de octubre de 1804 frente al cabo de Santa María, la Royal Navy la alistó como ***HMS Imperieuse*** con dotación de 315, 28 cañones de 18, 2 de 9 y 12 carronadas de 32. Bajo el mando de lord Cochrane, actuó contra los franceses, y durante la guerra de Independencia apoyó a los españoles en los golfos de León y Vizcaya. Sirvió en la Royal Navy hasta 1818.

Y los navíos fueron proyectados por catorce creadores: J. D. Chevillard (2), F. G. Clairin Deslauriers (8), F. Coulomb (2), J. Coulomb (3), J. L. Coulomb (3), J. L. B. Coulomb (7), Geoffroy (1), A. Groignard (12), Guignace (1), P. A. Lamothe (1), B. Ollivier (1), J. Ollivier (5), Pomet (3) y J. N. Sané (39).

Destaca la aportación de Jacques-Noël Sané, con un total de cincuenta y tres barcos; los Coulomb, que suman veintiocho; Pierre Alexandre Forfait, con dieciséis fragatas, y Antoine Groignard, con doce navíos.

La guerra de Independencia americana había dejado claro a Inglaterra la superioridad técnica de los diseños franceses y de sus aliados españoles, que habían ido de la mano a lo largo de casi todo el siglo. La construcción de los tres puentes ingleses fue una respuesta a las armadas enemigas coaligadas, como también la recuperación del diseño de los navíos de 80 con dos puentes. El apresamiento del *Commerce de Marseilles* (120) en Toulon, como había sucedido antes con el *San Joseph* en San Vicente, convenció al Almirantazgo de que «los navíos de Francia y de España eran superiores a los de Inglaterra, tanto en porte como en peso de metal y dotación, los aventajaban en las escuadras y, a veces aislados, sus baterías estaban más lejos del agua, y eran mejores en todos los aspectos como material de guerra»[8].

El modo de diseñar los navíos y fragatas de la Royal Navy experimentó cambios sucesivos a lo largo de los años en que se construyeron los que navegaron con la *Mercedes*. Lejos del centralismo de España y Francia, el Almirantazgo británico comenzó fijando las dimensiones principales en sus especificaciones y dejando la elaboración de los planos a los maestros constructores de los arsenales. Solo después de 1750 los inspectores de la Armada (*Navy Surveyors*) tuvieron en sus manos el proyecto de series de barcos, cada vez más numerosas, cuya construcción se repartía entre todos los astilleros[9].

Para los británicos, diseñaron los navíos y fragatas que se botaron entre los años que se citan: John Allin (10 navíos, 0 fragatas, entre 1756-62), William Bately (11, 5, 1757-1804), John Henslow (18, 23, 1794-1802), Edward Hunt (12, 31, 1780-94), William Rule (6, 12, 1795-1804), Thomas Slade (68, 27, 1757-90) y John Williams (44, 22, 1773-90).

A estos diseños deben añadirse las unidades y series construidas con planos que fueron copias de las presas francesas, entre las que se erigieron en modelos notables en esos años los navíos *Couragueux*, *Impetueux*, *Invincible*, *Pompée* y *Monarch*, así como las fragatas *Hèbe*, *Imperieuse*, *Pomone*, *Melpomène* y *S. Fiorenzo*.

Las botaduras entre el 1 de enero de 1789 y el 31 de diciembre de 1804

La capacidad industrial y el esfuerzo económico de las tres naciones se resume mejor en la cantidad de navíos de la línea de combate y fragatas que los astilleros de cada una construyeron en el mismo periodo, números muy diferentes de las cifras que las armadas registran en sus listas, en las que se restan las pérdidas y se suman las capturas. España computa 21 navíos y 29 fragatas; Francia, 55 navíos y 75 fragatas, y Gran Bretaña, 40 navíos y 65 fragatas.

La diferencia del esfuerzo industrial dedicado a las armadas se refleja en estas cifras, que no marcan necesariamente la relación entre las potencias industriales o económicas de los tres países. En efecto, se comprueba cómo Francia puso en el agua quince navíos y diez fragatas más que Inglaterra, y, sin embargo, las listas respectivas de sus barcos en activo evidencian la gran cantidad de barcos franceses que se perdieron o fueron apresados por los ingleses. Es notoria la cantidad de barcos franceses que fueron apresados: 41 fragatas y 42 navíos en el periodo estudiado, frente a 15 y 17 perdidos en el mar y solo 12 y 24 que llegaron al desguace.

La duración de las construcciones

La edad de los barcos listados en las armadas es un índice de la política naval del país y de la capacidad industrial de sus arsenales. Este dato se refleja con mayor claridad en las listas de la Armada británica, cuyos barcos alargan su vida mucho más que los continentales. También se comprueba cómo la Armada francesa se renueva, dando de baja (o perdiendo) los barcos más viejos, lo que no ocurre en la Armada española, que construye y pierde menos navíos.

La tabla siguiente recoge la flota (navíos y fragatas) que poseía cada nación en orden a la edad natural de sus barcos en las fechas estudiadas (1789 y 1805). Se incluyen los barcos apresados e incorporados en las listas de cada Armada, los cuales representan un número considerable en la británica.

	España				Francia				Inglaterra			
Edad (en años)	Fragatas 1789	Fragatas 1805	Navíos 1789	Navíos 1805	Fragatas 1789	Fragatas 1805	Navíos 1789	Navíos 1805	Fragatas 1789	Fragatas 1805	Navíos 1789	Navíos 1805
0-5	13	1	13	0	17	13	22	23	34	29	37	16
6-10	8	5	6	4	28	6	21	9	42	44	12	34
11-15	4	8	4	2	2	2	0	9	5	7	19	12
16-20	5	2	9	5	2	2	5	3	1	28	17	33
21-25	1	5	6	6	4	0	5	4	2	45	17	43
26-30	0	1	1	2	0	0	1	1	9	4	19	21
31-35	3	0	14	7	0	0	2	0	4	1	12	13
> 35	0	0	3	12	0	0	2	1	1	7	4	37

Como se ha visto anteriormente, a raíz de la Independencia norteamericana, la Royal Navy sobrepasaba con creces a final del siglo la suma de los navíos y fragatas de sus enemigos continentales, cifra que había sido su objetivo estratégico en los años anteriores.

Se comprueba cómo la Armada inglesa conserva sus fragatas (y las aumenta con presas) en los dieciséis años que transcurren entre las dos cifras anotadas. Así ocurre que las de los lustros primero y segundo de 1789 aparecen tres lustros después en 1805. Destaca también la cantidad de navíos que en 1805 superaban los 35 años de edad, veintitrés de ellos por encima de la cuarentena. Habla mucho del nivel del mantenimiento que se practicaba en los arsenales británicos el que en esa fecha todavía se alistara nuestro *Real Fénix* (renombrado *Gibraltar*), con 55 años, y nuestro *Princesa,* con 54, edades que todavía superaba el vetusto *Prince of Orange,* con 70 años.

---

[1] (Winfield, 2009: 177).
[2] (Winfield, 2009: 203).
[3] (Winfield, 2006: 14).
[4] (Gardiner, 2000: 13).
[5] (Gardiner, 2000: 74).
[6] (Fincham, 1851: 113).
[7] (Fincham, 1851: 201).
[8] (Brenton, 1823: 33).
[9] (Fernández *et al*, 2006).

El arsenal de La Habana en el siglo XVIII

Carlos Martínez Shaw
Marina Alfonso Mola
UNED, Madrid

La renovación de la Marina española en el siglo XVIII supuso la adopción de una serie de medidas que implicaron también al ámbito hispanoamericano. En 1713, Bernardo Tinajero de la Escalera, secretario del Consejo de Indias (quien más tarde, en 1714, desempeñaría, tras su creación, la Secretaría de Estado de Marina e Indias, aunque solo por breve espacio de tiempo), recibió el encargo de estudiar las posibilidades de las localidades de Tlacotalpan, Campeche, Maracaibo y La Habana como lugares para el establecimiento de un astillero que garantizase las necesidades de la Armada en el área del Caribe. Finalmente, estos estudios fueron descartando las distintas opciones hasta cristalizar en la revitalización y consolidación definitiva de La Habana como el gran astillero ilustrado[1].

A juicio de Tinajero, las ventajas de la capital cubana eran inmejorables para convertirse en el centro de la reconstrucción de la Armada para la fabricación de sus primeros diez navíos de línea de 800 toneladas y 60 cañones. Según señala Pablo Emilio Pérez-Mallaína, en los cálculos del ministro entraba el hecho de que La Habana «poseía una bahía amplia y profunda para botarlos, unas fortificaciones capaces para proteger los trabajos de posibles ataques, magníficos bosques, así como mano de obra abundante». Si a ello le añadimos la facilidad para obtener

los fondos necesarios de las cajas reales indianas, especialmente de la de México, la opción no presentaba contrapartidas. Así, aunque el proyecto constructivo finalmente no pudo llevarse a cabo, dejó sellada la suerte de La Habana como el primer arsenal americano[2].

El primer astillero (1723-1735)

La Habana, beneficiada por su estratégica posición en el corazón del imperio, sus magníficas condiciones como puerto natural y su disponibilidad de recursos materiales y humanos, ya se había convertido a lo largo de los siglos XVI y XVII en una pieza básica del sistema marítimo español, tanto en

Arsenal de La Habana

Ca. 1776
Plano del Puerto, Bahía y Ciudad de La Habana.
Public Record Office, Colonial Office 117/1
MPG, 637
Apud G. Douglas Inglis: «The Spanish», según la interpretación de J. M. Serrano: *El Astillero*, p. 75.

su vertiente comercial como en su vertiente militar. Sin embargo, será en el siglo XVIII cuando la política reformista de la nueva dinastía le otorgará un papel completamente singular en el entramado imperial. Ahora La Habana, que seguirá desempeñando las mismas funciones que antaño como centro de construcción y carenado de barcos al servicio de la Carrera de Indias, se convertirá a partir de los años veinte en el principal astillero español en el continente americano, por mucho que otros puertos continúen fabricando en sus gradas algunos barcos de guerra[3].

El testigo del reformismo naval de Bernardo Tinajero sería recogido por Andrés de Pes (secretario de Marina desde 1721 hasta su muerte en 1723) y por José Patiño, un hombre vinculado a la Marina primero desde el nuevo cargo de intendente general de Marina (desde 1717) y luego como secretario de Estado de Marina e Indias (desde 1726 hasta su muerte en 1736), cuya incidencia en los proyectos para el restablecimiento de la autonomía española en el sector sería fundamental. Bajo su inspiración, y contando con la presencia en la capital cubana de José del Campillo, en su calidad de comisario de Marina (1719-1725), se inician las obras del primer astillero de La Habana, al parecer en 1722, en el espacio comprendido entre el castillo de la Fuerza y la Contaduría. Su reducida superficie obligaba a mantener buena parte de las instalaciones necesarias fuera de su perímetro, solo permitía el funcionamiento de una grada y hacía extremadamente penosas las botaduras, que exigían del concurso de varias yuntas de bueyes, botes de remos y cabrestantes[4].

No obstante sus limitaciones, este primer astillero parece haber funcionado con un rendimiento satisfactorio a partir del año fundacional de 1723. Al año siguiente, 1724, como confirmación de su actividad habría salido de su grada un primer navío de línea de 50 cañones, el *San Juan*, que habría estado en servicio hasta 1741 (es decir, durante diecisiete años, lo que significa una notable vida activa). Y, según Ovidio Ortega, a lo largo de los años veinte se siguieron fabricando en las primitivas instalaciones de La Habana una considerable serie de navíos de línea, hasta un total de siete más[5].

El constructor fue Juan de Acosta, activo en el mundo de la construcción naval habanera desde finales de la segunda década del siglo y desde luego durante las dos siguientes, cuando se convierte sin duda en la figura más prominente vinculada al astillero[6]. Así, ejerciendo como asentista, constructor y capitán de la maestranza de La Habana, tras el encargo de Patiño, tramitado a través de Rodrigo Torres, y según asiento firmado el 7 de mayo de 1731, para la fabricación de un buque por año, Juan de Acosta construye el navío de línea *San Cristóbal* (alias *El Segundo Constante*) de 60 cañones (en 1731, aunque había sido contratado antes de la firma del asiento) y, más tarde, entre 1732 y 1735, los cuatro navíos de 64 cañones bautizados con los nombres de las cuatro partes del mundo: *San José (a) África*, *Nuestra Señora del Pilar (a) Europa*, *Nuestra Señora de Loreto (a) Asia* y *Nuestra Señora de Belén (a) América*[7].

El encargo se renovó hasta finales de la década, aunque en muchos casos el sentido de la relación con los mandatarios adoptó otro tipo de fórmulas en las que la Real Hacienda asumía un papel más protagonista, adelantando fondos al constructor, que, sin embargo, siguió con su eficaz modo de proceder, pese a sus diferencias con las autoridades, especialmente con el nuevo comisario de Marina, Lorenzo Montalvo, presente en La Habana

desde principios de la década (probablemente desde 1732 o 1734) y con unas funciones cada vez más amplias a medida que avanzaba el tiempo, hasta llegar a ser, como veremos más tarde, el verdadero hombre fuerte de la construcción naval en la capital cubana[8].

En cualquier caso, pese a los esfuerzos de Juan de Acosta por proseguir en sus funciones de constructor y capitán de maestranza de La Habana, en cuyo favor hablaba la indudable eficacia puesta a contribución a lo largo de toda la década de los treinta, probablemente una de las más brillantes no solo del primer arsenal sino de toda la historia del establecimiento habanero, la enemiga de Montalvo (que ya había impuesto su criterio en los dos últimos navíos de línea, por los que, frente a las pretensiones del constructor, la Hacienda pagó, por imposición del comisario de Marina, solo 210.000 pesos), se unió un cambio de política en el seno de los organismos metropolitanos competentes para licenciar al veterano y excelente constructor y dar paso a una nueva etapa en la contratación de la construcción naval en el astillero de La Habana[9].

En todo caso, es obligado resaltar que el asiento de Juan de Acosta fue el primero digno de tal nombre concertado en La Habana, después de un periodo en que se repitieron fórmulas tradicionales mucho más flexibles. Maria Mestre Prat de Pàdua señaló en su día algunas de las características que lo singularizan y lo hacen un «verdadero precursor en la reforma que sobre este tipo de financiación se llevará a cabo a finales de la década de los cincuenta tanto en la metrópoli como en Ultramar». Por una parte, Acosta consiguió la libre cesión de los montes de la isla y la reserva del derecho sobre las boyadas y los caminos de acceso a los lugares destinados a las cortas, cuestiones en las que tendremos oportunidad de insistir. Por otra parte, se garantizó el suministro a cargo de la Real Hacienda del herraje labrado y la clavazón necesaria para sus primeros navíos (los «Cuatro Continentes») y el derecho de adquirir los géneros procedentes de embarcaciones extranjeras y naufragadas. También obtuvo el privilegio de servirse de la Guardia del Astillero para la custodia de los pertrechos y materiales almacenados para la construcción de sus embarcaciones. Más importante aún, se reservó el monopolio sobre la construcción naval en la isla de Cuba (salvo las financiadas directamente por la Monarquía), así como el derecho de tanteo ante cualquier otro asiento propuesto por la Real Hacienda. Además, su responsabilidad sobre los barcos construidos terminaba con la botadura de los mismos, sin tener que aceptar reclamaciones sobre posibles trabajos ulteriores. Finalmente, los conflictos se dirimirían ante la justicia del gobernador de la isla y no ante la justicia ordinaria. Toda una serie de privilegios frente a las autoridades que la Monarquía haría todo lo posible por reducir en los contratos posteriores, para que fueran menos onerosos para los intereses reales y no tan favorables para los asentistas puestos al servicio de la política de reforma naval de los Borbones[10].

El segundo astillero y el primer arsenal (1736-1762)

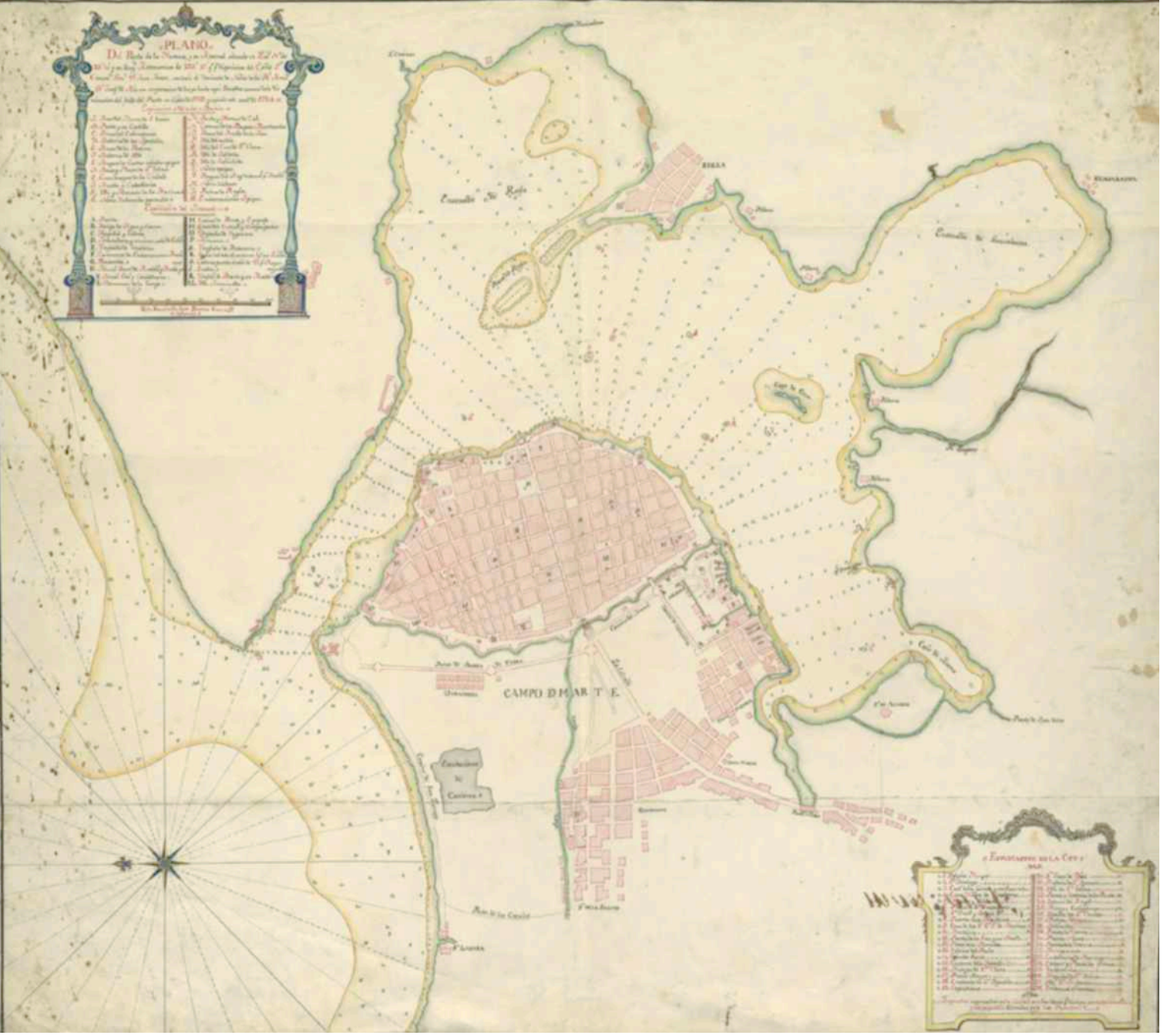
Ahora bien, este primer astillero se había quedado corto para las exigencias de los proyectos navales de Patiño, según señala José Manuel Serrano: «La frenética actividad constructiva, la efervescencia del entorno social y la necesidad de ampliar la capacidad operativa de la fábrica de bajeles, dictaminó que surgiera el plan, bien acogido por todos los actores, de modificar la ubicación del astillero». De este modo, se procedió a la construcción de un

segundo astillero, que debió estar en funcionamiento en la segunda mitad de la década de los treinta, aunque no sepamos con seguridad cuándo se tomó esta decisión, ni tampoco con exactitud cuándo se iniciaron las obras del nuevo establecimiento destinado a sustituir al primero, ni tampoco con absoluta precisión cuándo podemos darlo por inaugurado y con su actividad a pleno rendimiento[11].

Las indicaciones de G. Douglas Inglis no son definitivas al respecto. Si ya desde el principio advierte que es «poco lo que se conoce del astillero de La Habana hasta la llegada de Montalvo», salvo su emplazamiento («apretujado entre la Fuerza y la Contaduría»), a renglón seguido se limita a afirmar que la primera gran tarea encomendada al comisario de Marina (presente en La Habana, según quedó dicho, tal vez a partir de 1732) fue justamente la de trasladar el astillero desde su primitiva ubicación hasta un nuevo asentamiento extramuros de la ciudad. Sobre las fechas, se limita a reproducir las adelantadas por Antonio J. Valdés en su *Historia de la isla de Cuba y en especial de La Habana* de 1813: «Hacia finales de los treinta el astillero estaba instalado en el nuevo emplazamiento y Montalvo modernizaba la producción»[12].

Dos documentos hallados en el Archivo Nacional de la República de Cuba avalan una doble hipótesis: a) el primer astillero pareció insuficiente desde el primer momento, por lo que muy pronto se tomaron medidas para disponer de un espacio destinado a un astillero que fuera apto para cumplir con los fines que se estaban empezando a diseñar; y b) el proyecto del nuevo astillero estaba ya elaborado en el año 1735, fecha que a veces se ha adelantado como bisagra entre el astillero primitivo y el definitivo. Así, en el primer caso, nos encontramos con una «aclaración de terrenos extramuros al sur de la Zanja Real entre la ciudad de La Habana, Calzada de Guadalupe, el Arsenal, Barrio de Jesús María y costa del mar». En este documento aparece perfectamente definida el área que habrá de ocupar el segundo astillero y el futuro arsenal de La Habana, en la fecha sorprendentemente temprana de 1721, es decir antes de que haya comenzado a funcionar el primer astillero del siglo XVIII. Por lo tanto, al menos la ubicación del futuro establecimiento era un dato conocido y aceptado con anterioridad a la botadura del primer navío para la Armada ordenado por Patiño[13].

El segundo documento es más explícito, pero igualmente genera algunas dificultades para establecer una cronología exacta. En 1735, el contratista Juan Valentín Barroso (en otros documentos se lee *Barrozo* y hasta *Borroto* y *Barrato*) presenta unos «autos sobre las obras mandadas hacer para establecer el nuevo astillero fuera de la muralla delante del baluarte de la Tenaza». El proyecto ha avanzado sin duda, pero a ritmo lento, pues han transcurrido catorce años entre un escrito y otro. Sin embargo, ya no se habla solo de un espacio (que desde luego es el mismo que el de 1721 y que es el definitivo), sino de unos trabajos que ya se han ordenado (se supone que por las autoridades competentes), lo que puede avenirse con los datos de Antonio J. Valdés recogidos por G. Douglas Inglis[14]. Y también con la afirmación de José Manuel Serrano: «En 1734 se ordenó la construcción del nuevo astillero, junto al barrio de Jesús María, extramuros de la ciudad y pegado a las murallas, al norte de la bahía y justo a la izquierda del castillo de Atares»[15]. Por último, tenemos el testimonio de Lorenzo Montalvo, encargado de contratar las obras con un particular y de



Plano del puerto de La Habana y su arsenal

1789
Museo Naval. Madrid
Ms. 16-C-11

supervisarlas, quien en carta dirigida a Patiño (en 7 de julio de 1735) le presenta al asentista Juan Valentín [Barroso], que ha aceptado hacerse cargo de la construcción del astillero y tenerlo terminado para enero de 1736[16]. Es decir, el segundo astillero debió empezarse a construir en algún momento del año 1735.

Sobre la conclusión del segundo astillero tampoco están disipadas todas las dudas, aunque parece que debemos dar de nuevo crédito a Montalvo, que en un documento de julio de 1736 da ya por finalizadas las obras del nuevo astillero para esas fechas[17]. Por el contrario, y sorprendentemente, Ovidio Ortega mantiene unas fechas diferentes para la decisión de emprender las obras: «Debido al auge de las construcciones navales [se refiere a las del asiento de la Compañía de La

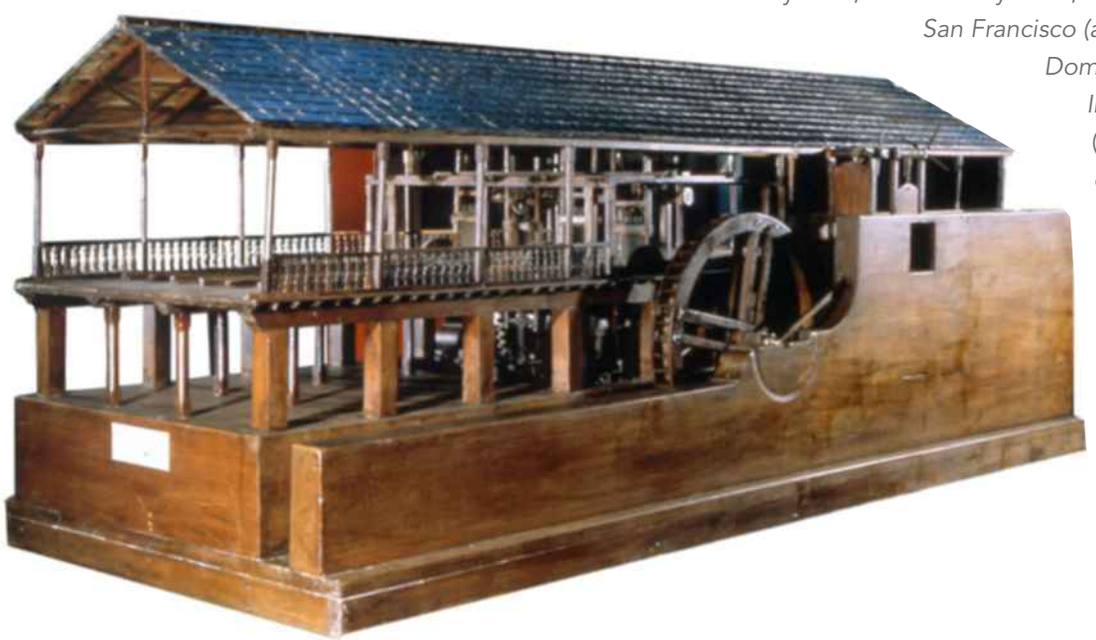
Habana de los años cuarenta], se determina comenzar la construcción de un nuevo arsenal (al pie de la muralla) en un amplio espacio de unas 400 varas de diámetro (335 metros) al sur de la ciudad, que termina en los almacenes de San José». Y finalmente avanza la fecha de 1748 como la de la inauguración del arsenal: «La realización de este proyecto estuvo a cargo del comisario de marina Lorenzo Montalvo Avellaneda y Ruiz de Alarcón, primer conde de Macurijes (*sic*), quien lo inaugura en 1748 y repara en gradas los navíos del almirante Reggio que habían sufrido grandes averías en el combate librado ante las costas habaneras contra el almirante inglés Knowles [en 1748]». Tal fecha, sin embargo, no puede considerarse como la del inicio de la actividad del nuevo astillero con sus cuatro gradas (que funcionaban a pleno rendimiento como mínimo a finales de 1747 y que es el único supuesto que puede explicar el ritmo de construcción de los años cuarenta), sino tal vez como la de la promoción del astillero a la categoría de arsenal, la de la creación oficial del arsenal, que cobraría así su apelación y configuración definitivas. En efecto, esa es la fecha del traslado del apostadero de Veracruz (emplazado en Cayo Sacrificio) a la capital cubana y de la creación de la Auditoría de Marina de La Habana. Y es, asimismo, el año 1748 el que coincide con la aparición de una de las grandes innovaciones del astillero, la sierra hidráulica[18].

Aun así, Ovidio Ortega insiste en el funcionamiento del astillero de la Fuerza hasta 1747 (año de su desactivación) y de su sustitución por el segundo astillero solo en la citada fecha de 1748, de modo que atribuye a La Fuerza la construcción de veintidós navíos de línea, seis fragatas y tres paquebotes. De momento, lo que sí podemos dar como seguro es que el nuevo astillero fue ya utilizado a pleno rendimiento por la Real Compañía de La Habana, que tuvo simultáneamente en sus cuatro gradas a otros tantos navíos en 1750[19].

En todo caso, Juan de Acosta cumplió con la década de duración de su asiento construyendo, entre 1736 y 1740, otros cuatro navíos de línea: *San Francisco (a) Castilla* (en 1737), *Santo Domingo (a) Habana* (en 1739), *Invencible,* de 70 cañones (en 1740), y *Glorioso,* de 70 cañones (también en 1740). Y, además, dos fragatas: *Esperanza* (en 1736) y *Santa Catalina (a) La Bizarra* (en 1739)[20]. Sin embargo, la relación de barcos ofrecida por Ovidio Ortega para los años 1735-1740 difiere

Maqueta de la sierra hidráulica del arsenal de La Habana

1757
Caoba
Museo Naval. Madrid
Inv. 1998



sustancialmente: navío *Santísima Trinidad (a) Esperanza*, de 50 cañones (sin duda la fragata del mismo alias); fragata *San Cristóbal (a) Triunfo,* de 24 cañones; fragata *Santa Bárbara (a) Estrella,* de 24 cañones; fragata *Astrea,* de 30 cañones; navío *Santo Cristo de Burgos (a) Segunda Castilla,* de 60 cañones (quizás el llamado inicialmente *Castilla*); navío *Santa Rosa de Lima (a) Dragón*, de 60 cañones (quizás el llamado inicialmente *Habana*); navío *Nuestra Señora de Guadalupe (a) Bizarro,* de 50 cañones (muy probablemente la fragata *La Bizarra*); navío *San Ignacio (a) Invencible,* de 70 cañones, y navío *Nuestra Señora de Belén (a) Glorioso,* de 70 cañones. Ahora bien, si aceptamos las hipótesis señaladas entre paréntesis y damos por omitidas en el primer listado las tres fragatas de entre 24 y 30 cañones, podemos establecer una correspondencia plausible entre ambas relaciones dando cuenta de los resultados del asiento de Juan de Acosta[21].

En todo caso, a la conclusión del contrato de Juan de Acosta se produjo un *impasse* en la construcción naval cubana que se saldó mediante un inesperado procedimiento, sobre el que estamos bien informados. En efecto, la constitución, mediante Real Orden de 18 de diciembre de 1740, de la Real Compañía de La Habana, presidida por el comerciante Martín de Aróstegui, permitió a la Real Hacienda imponer, más que negociar, con la recién creada sociedad un asiento (más favorable para la Corona que el que había regido con Acosta) para fabricar durante diez años (contados a partir de aquel en que diera principio la primera construcción, dato importante a recordar) un total de tres o cuatro navíos anuales, de porte a determinar y con las medidas propuestas por el constructor. La Real Compañía debía proporcionar la madera (y comprar la que Acosta tuviera sobrante en el astillero, los montes y los caminos), el hierro, la clavazón y demás materiales necesarios, además de hacerse cargo de la botadura y del mantenimiento de los barcos tras su incorporación a la Armada de Barlovento. Como compensación, la Compañía recibía una serie de gracias, exenciones y privilegios comerciales que debían resarcirla de tantas obligaciones[22].

Ahora bien, la pesada carga que este compromiso (firmado en 1741 y efectivo desde 1742, aunque el primer barco del asiento no sería botado hasta 1743, dejando un *gap* de tres años entre las construcciones de Acosta y las propias) hizo gravitar sobre las finanzas de la compañía, obligó a su anulación en 1749 (con entrega de los tres últimos navíos en 1750, tras dejar sin terminar el navío *Andalucía*, de las mismas características que los tres anteriores) y al consiguiente retorno al sistema de asiento con particulares, que se prolongó hasta la grave crisis de la ocupación de la ciudad por los ingleses en 1762[23].

Los barcos fabricados por la Real Compañía de La Habana fueron, finalmente, los siguientes[24]:

- 1743. Navío *Nuestra Señora del Rosario y San Francisco de Paula (a) Nueva Reina,* 70
- 1743. Navío *San José (a) Nuevo Invencible*, 70
- 1745. Navío *Jesús, María y José (a) Nuevo Conquistador*, 60
- 1745. Navío *Santa Teresa de Jesús (a) Nuevo Dragón*, 60
- 1746. Navío *San Francisco de Asís (a) África*, 70
- 1746. Navío *Santo Tomás (a) Vencedor*, 70

- 1747. Navío *San Lorenzo (a) Tigre*, 70
- 1747. Fragata *Santa Rosalía (a) Flora*, 24
- 1749. Navío *San Alejandro (a) Fénix*, 80
- 1749. Navío *San Pedro Apóstol (a) Rayo*, 80
- 1750. Navío *Santa Bárbara (a) Segunda Princesa*, 70
- 1750. Navío *San Luis Gonzaga (a) Infante*, 70
- 1750. Navío *Santiago el Mayor (a) Galicia*, 70

En este caso, las discrepancias con la relación de Ovidio Ortega son menores, haciendo referencia al diferente número de cañones de algunos navíos, a la presencia de un navío llamado *Nuestra Señora del Rosario (a) Nueva España* (que no es otro que el anterior, el *Nueva Reina*, repetido) y a la de otro navío llamado *Carmen*, de 64 cañones, que no se menciona en ninguna otra fuente ni en ningún otro lugar, por lo que debe tratarse de una confusión [25].

Hay que concluir que las dos décadas que corren entre 1731 (botadura por Acosta del *Nuevo Constante*) y 1750 (botadura de los tres últimos navíos del asiento de la Real Compañía de La Habana) fueron los años más brillantes del astillero habanero, su primera edad de oro. En ese periodo se construyeron un total de 23 navíos de línea y 3 fragatas (aunque, como acabamos de ver anteriormente, se hayan ofrecido otras cifras, siempre menos seguras y en cualquier caso también siempre muy cercanas).

El fin del compromiso de la Real Compañía de La Habana supuso una cesura de tres años en el programa constructivo del arsenal (1751-1753). Ese periodo de inactividad no puede atribuirse, naturalmente, a ninguna desidia del marqués de Ensenada, siempre empeñado en su política de renovación de la Armada, sino posiblemente a la necesidad de reorganizar el sistema de contratación de los constructores. En cualquier caso, la caída del ministro, a causa de la conjura urdida contra él por el duque de Huéscar, Ricardo Wall y el embajador inglés Benjamin Keene, se produjo justo en el momento en que el segundo astillero reanudaba el ritmo de producción, por lo que su actividad en lo sucesivo dependió ya de las órdenes recibidas del nuevo secretario de Estado de Marina e Indias, el bailío frey Julián de Arriaga. Ahora bien, la sustitución de Ensenada por Arriaga no solo significó la exoneración del más capacitado de los ministros de Marina del siglo, sino también el recorte de las atribuciones de su sucesor por obra de los enemigos del rearme naval, especialmente el secretario de Estado Ricardo Wall. De este modo, la política expansiva en materia naval del marqués de Ensenada sufrió un frenazo tras la llegada al poder del nuevo gabinete, interesado en la conciliación con Inglaterra a cambio de suprimir o al menos ralentizar el plan de rearme del antiguo ministro de Marina[26].

Sin embargo, el sucesor de Ensenada al frente de la Secretaría de Marina, Julián de Arriaga, intentó proseguir la política de rearme en esos tiempos difíciles, pese a que la llave de la financiación estuvo siempre en manos de Ricardo Wall, quien le negó los medios económicos para llevarla a cabo. Pese a tales obstáculos, Arriaga inventó diversos modos de obviarlos, especialmente impulsando la construcción de los nuevos buques de guerra en el arsenal de La Habana, lo que le brindaba las importantes ventajas que ya se conocían y alguna más: el establecimiento disponía de maderas de excelente calidad (frente a un bosque español ya

muy esquilmado) y de mano de obra abundante y barata, podía hacer recaer los gastos de construcción sobre el tesoro del virrey de la Nueva España y, además, y esta es la novedad, escapaba al control de Wall. Para completar su proyecto cubano, Arriaga contó con la colaboración de Juan de Acosta (a quien envió el plano y las instrucciones de construcción del navío de 68 cañones que estaba fabricándose en esos momentos en España) y de Lorenzo Montalvo, el intendente de Marina y comisario ordenador de La Habana, pese a la enemistad que siempre se profesaron ambos personajes[27].

El arsenal, según estaba previsto, fue construido al sudoeste de la ciudad, al pie de la muralla, en un espacio cuadrangular de más de 300 metros de diámetro, delimitado al sur por la bahía de La Habana, al norte por La Zanja Real, un canal que conducía el agua a la ciudad, desde el río Almendares (antes llamado de la Chorrera), al este por la propia muralla de la ciudad (que se abría hacia el astillero por la puerta de la Tenaza, que daría su nombre común a todo el arsenal) y al oeste por el llamado barrio de Jesús María, en uno de cuyos extremos (el más próximo al astillero) se situaba la fábrica de tabacos[28]. Según G. Douglas Inglis, que lo toma de un plano de La Habana de 1749, en estas fechas el arsenal contaba con cinco gradas para la construcción (cosa extraña, pues la quinta grada nunca pasó de proyecto y los planos posteriores, incluido el mostrado por el propio autor para una fecha posterior, no la reflejan en absoluto) y siete grandes edificios en los límites oeste y norte del astillero, precisamente el área de localización de las primeras tiendas y almacenes. En otro plano con amplia leyenda, aunque sin fecha, ofrecido por Ovidio Ortega, pueden verse con mayor detalle no solo las cuatro gradas (y no cinco, insistimos), los talleres, los almacenes, la fundición, las casas y despachos, las cocinas, el hospital y el cementerio, sino también los grandes adelantos tecnológicos incorporados al arsenal[29].

La más llamativa de estas novedades técnicas del arsenal fue, sin la menor duda, la Sierra Hidráulica, que debió de estar en funcionamiento desde 1748, pues se la cita ya en septiembre de ese año, al tiempo que se adelanta una evaluación de su costo inicial entre seis y ocho mil pesos (aunque los planos que poseemos debidos a Francisco Calderín son de 1757), de modo que tal vez la elección del emplazamiento del segundo astillero pudo haber estado condicionada justamente por la necesidad de suministrar energía motriz a la aserradora. En efecto, la Zanja Real, un canal de más de once kilómetros de largo que descargaba unos setenta mil metros cúbicos diarios, había sido la más importante obra civil llevada a término en La Habana en el siglo XVI. Corría ceñida al límite del astillero justamente en paralelo a un tinglado donde se instalaba la máquina, que debía aprovechar la fuerza del salto artificial de agua que ponía en movimiento una rueda de enormes paletas conectadas a dos cigüeñales que eran los encargados de activar el movimiento de vaivén para la labor de aserrar las maderas, mientras «una canaleta a nivel superior vertía aguas de continuo sobre los puntos de mayor fricción del eje principal»[30].

A partir de la existencia de la sierra hidráulica, el proceso de elaboración de las maderas se perfeccionó singularmente. Las operaciones, a la llegada de las maderas al aserradero, fueron primero la selección (de acuerdo con sus especies, diámetro, longitud y uso al que estaban destinadas), el almacenamiento y el descortezado (que evitaba el desgaste de la sierra). Después se procedía a aserrar las tozas y al recorte de las piezas obtenidas. Se pasaba

a la selección y clasificación, según el largo, el ancho, el espesor, la calidad, el grado y la especie. Seguía la fase de secado, que se hacía al aire libre o en tinglados expresamente dispuestos para dejar expuestas las maderas a las corrientes de aire. Finalmente se procedía a una última reclasificación, a la inspección de los posibles defectos que daba lugar a un último recortado de las piezas y, a veces, a un alisado de la superficie mediante la utilización de un cepillo de cuchillas. Solo queda añadir una observación: la sierra hidráulica, al acelerar el proceso de tratamiento de las maderas, exigía una constante alimentación en material para aprovechar al máximo sus capacidades y evitar los tiempos de inactividad de la preciada herramienta[31].

La segunda innovación técnica de relieve fue la Machina, es decir la Torre de Arboladura (que quizás estuviese construida en 1757, fecha de la maqueta que se custodia en el Museo Naval de Madrid, pero cuyos planos, igualmente firmados por Francisco Calderín, no son sino de 1761). Se trataba de una máquina de funcionamiento sencillo: «dos cabrestantes enrollaban el cable que iba a dar vueltas al eje de una rueda-torno; de esta el cable pasaba a dos motones y subía directamente al pescante, asegurado por varios palos puntales». El éxito fue tan grande que no solo los barcos fabricados en el arsenal habanero sino muchos otros recurrieron a la torre para su arboladura, dada la sencillez de su manejo y la facilidad que ofrecía para una operación que hasta entonces había constituido siempre un episodio complicado del proceso de construcción naval[32].

Los años cincuenta representan, en cualquier caso, un periodo de muy baja actividad constructiva del arsenal, que hubo de dedicarse a otras actividades de menor fuste. Dejando a salvo una serie de embarcaciones menores (como el bergantín *Santa Teresa (a) Triunfo,* de 16 cañones, el bergantín *San Carlos (a) Cazador,* de 18 cañones, el paquebote *San Blas (a) Volante,* de 18 cañones, la goleta *San Isidro,* de 14 cañones, y el bergantín *San José,* de 14 cañones), las únicas construcciones de relevancia botadas en este periodo son la fragata *Volante* (sin expresión de artillería, 1754), la fragata *Tetis* (sin expresión de artillería, 1755), la fragata *Santa Bárbara (a) Fénix* (18 cañones, 1758) y el navío *San Eustaquio (a) Astuto* (60 cañones, 1759) [33].

Solo tenemos información suficiente sobre la construcción del navío *San Eustaquio (a) Astuto*. Previsto en principio para 58 cañones (aunque al final montó 60), el contrato fue ajustado el 8 de mayo de 1758, siguiendo el modelo del constructor Pedro de Acosta, con Juan Bautista Franco como maestro mayor de arboladura y Pedro Prieto como maestro mayor de calafatería (con todas las operaciones a su cargo: barrenar, empernar, clavar, reclavar, estopear, etc.). Conocemos igualmente sus proporciones: eslora de dentro adentro (82 codos 4´5 pulgadas), quilla de fuera afuera y de codillo (71 codos), manga (22 codos, 12 pulgadas), puntal rigoroso (11 codos, 8 pulgadas), puntal de bodega (10 codos, 5 pulgadas), puntal entre puentes (3 codos, 17 pulgadas). El navío, que estaba fuera de La Habana a la entrada de los ingleses, gozó de una dilatada vida activa, pues no se excluyó del servicio hasta 1810, más de cincuenta años después de su fábrica[34].

La verdad es que los resultados de la construcción naval en este periodo, pese a las nuevas edificaciones y a las grandes innovaciones introducidas, no estuvieron ni mucho menos a la

Maqueta de la «Machina» o Torre de Arboladura del Real Arsenal de La Habana

Museo Naval. Madrid
Inv. 930

altura de las expectativas. Si dejamos a salvo las embarcaciones menores, nos hallamos solo ante tres fragatas (de 18 cañones, la única de la que tenemos datos) y un solo navío de línea de 60 cañones, que, botado en 1759, representa una especie de epílogo de la vieja política de rearme de Patiño y Ensenada, mantenida a trancas y barrancas por Julián de Arriaga[35].

Después de este periodo de dificultades, la llegada de Carlos III supuso la inmediata reactivación del plan de rearme naval. El soberano apoyó con toda la fuerza de su autoridad la política de Arriaga, Montalvo y Acosta, todos de acuerdo en la propuesta de duplicar el número de los navíos en construcción. Así, en el mismo año 1761, y debido a las necesidades derivadas del recién firmado Tercer Pacto de Familia, que preveía la entrada de España en guerra con Inglaterra, la Corona asigna 160.000 pesos para el arsenal de La Habana y se inicia la construcción de la fragata *Nuestra Señora de Guadalupe (a) Fénix* (de 22 cañones) y de tres navíos de línea de 68 cañones, *San Antonio*, *San Genaro* y *San Carlos*, si bien en 1762 no se había terminado ninguno de los tres[36]. Sin embargo, este prometedor programa constructivo iba a sufrir un duro revés con la ocupación de La Habana por la flota de Inglaterra el 11 de agosto de 1762[37].

Desencadenada la guerra de los Siete Años, España, en virtud del Tercer Pacto de Familia, firmado por Jerónimo Grimaldi y el duque de Choiseul, entró en combate contra Inglaterra en enero de 1762. Sin discutir otros pormenores, la indefensión en que había quedado el imperio español de Ultramar se manifestó pocos meses después en la ocupación inglesa de las dos estratégicas plazas de La Habana y Manila. Los ingleses entraron en la bahía habanera el 11 de agosto de 1762 y permanecieron asentados en la plaza hasta el 10 de julio de 1763, varios meses después de que se hubiera firmado la paz de París entre los distintos países contendientes[38].

Durante ese tiempo, los ocupantes británicos se preocuparon, sobre todo, de ejecutar dos acciones destructivas que atentaban contra la defensa naval española: una contra los barcos y otra contra el propio arsenal. En el primer caso, fueron echados a pique todos los barcos que se encontraban en la bahía de La Habana, a la vez que se destruían los navíos que se hallaban en construcción en las gradas del astillero. Hay casi coincidencia, aunque no sea total, en las noticias ofrecidas por los diferentes investigadores. Celia Parcero, apoyándose en un documento del Archivo General de Simancas (*Informe de los bajeles perdidos en el sitio de La Habana*), nos dice que se perdieron doce navíos, tres fragatas, un bergantín, una urqueta y un paquebote: en total dieciocho unidades, entre las embarcaciones mayores y las menores[39]. Por su parte, Ovidio Ortega confirma el hundimiento de tres navíos en la entrada de la bahía con el objetivo fallido de barrar el paso a la flota inglesa (dos de ellos eran el *Europa* y el *Asia,* de la serie de los «Cuatro Continentes», mientras el *Neptuno* no era de construcción habanera) y otros nueve navíos entregados a los ingleses después de la rendición: *Tigre*, *Reina*, *Infante*, *América* y *Conquistador* y *Soberano* y *Aquilón* (que no figuran entre los de construcción habanera), más *San Genaro* y *San Antonio*, todavía sin aparejar, amén de las tres fragatas, la urca (aquí no se mencionan ni el bergantín ni el paquebote que con el nombre de *Marte* sí aparece en el listado del Apéndice, en todo caso embarcaciones menores) y un último navío «en construcción en grada» (tal vez, el *San Carlos*), a los que añade seis fragatas artilladas pertenecientes a la Real Compañía de

La Habana[40]. Por último, David F. Marley señala los tres navíos hundidos por los propios defensores y diez navíos y tres fragatas capturados, es decir dieciséis unidades mayores (una más que en las relaciones anteriores), sin considerar las embarcaciones de menor porte[41].

En el segundo caso, el ataque al propio arsenal empezó el 22 de agosto con la quema de los tres navíos de 68 cañones que estaban en gradas (*San Antonio*, *San Genaro* y *San Carlos*), según David F. Marley e Iván Valdez-Bubnov, aunque Celia Parcero solo señala dos, ambos con otra artillería y uno de ellos con nombre diferente: *Santiago,* de 60 cañones, y *San Carlos,* de 80 cañones[42]. Además, Ovidio Ortega copia un oficio remitido por Montalvo a Arriaga (que ya fuera recogido antes por Gustavo Eguren) donde el comisario de Marina se explaya sobre los daños causados por los ingleses en el arsenal: «Ya impuse a V. E. que habían desbaratado las gradas sobre las que se hacía la construcción; y teniendo aquéllas porción de madera, han embarcado toda la útil con la que se hallaba en el astillero y vendido la que consideraron inútil (…) Acaban de destrozar las ruedas y demás útiles de la sierra de agua que se hallaba en el astillero; y, esto, después de haberse servido de ella con mucha utilidad. Ayer han deshecho la rueda con que movía la Machina; y con hachas han roto las puertas de los almacenes del astillero. (…) Algunos de los ingleses de graduación explican que su intento es dejar este puerto en estado de que el Rey no pueda construir más navíos en seis años»[43]. En todo caso, no fue así, puesto que, antes de que hubiese transcurrido ese tiempo, solo entre 1765 y 1767 el arsenal de La Habana ya pudo volver a botar cuatro navíos de línea: uno de 60 cañones y tres de 80 cañones.

El arsenal recuperado (1763-1796)

La recuperación de la plaza tras de la firma de la paz de París (aunque la entrega por parte de los ingleses no se produjo hasta el 10 de julio de 1763) motivó una nueva reflexión sobre la política naval y sobre el papel a jugar por el arsenal de La Habana. Confirmada la política de aceleración de la construcción, Arriaga (contra el criterio opuesto de Jorge Juan, que tenía graves reticencias sobre la capacidad constructiva del astillero cubano y sobre la calidad de los buques que salían de sus gradas) volvió a decidirse por La Habana, haciendo valer las mismas razones que en el periodo anterior y considerando la salida de Ricardo Wall (septiembre de 1763) y su sustitución por Jerónimo de Grimaldi (octubre del mismo año) como un valor añadido[44].

Arriaga encargó al arsenal de La Habana la fabricación de doce navíos de línea mediante el sistema de administración directa (aunque más tarde Jorge Juan, apoyándose en el secretario de Hacienda, Miguel de Múzquiz, intentara transferir el encargo a Ferrol), volvió a contar con Montalvo y a fines de 1766 mandó al arsenal habanero al constructor Mateo Mullan, en quien confiaba plenamente tras su prolongada actividad en La Carraca, donde se hallaba establecido desde 1751[45]. El arsenal de La Habana se disponía a iniciar así su segunda edad de oro.

En efecto, por un lado, se hizo un notable esfuerzo para la reconstrucción de las instalaciones, que adquirieron su fisonomía definitiva con la nueva puesta en funcionamiento de las cuatro gradas, de la Sierra Hidráulica movida por el agua de la Zanja y de la Machina o Torre de Arboladura, todas ellas, como ya sabemos, infraestructuras que existían ya desde antes de la ocupación inglesa. Por otro, tras la implantación del sistema de administración

directa, pagado con el situado de México, la inversión en la construcción naval aumentó incesantemente, pasando de los 500.000-700.000 pesos anuales de los primeros momentos a los 1.300.000 pesos anuales de la última década del siglo. Del mismo modo, los déficits de financiación (ya que en 1764 solo se disponía en el arsenal de la modesta cantidad de 200.000 pesos) se solventaron con determinadas fórmulas imaginativas, como el préstamo solicitado por Montalvo en 1764 a una serie de magnates cubanos (que supuso una recaudación extraordinaria de otros 112.500 pesos), o con algunas otras menos ortodoxas, como la confiscación realizada el mismo año —también por el comisario de Marina— de otros 100.000 pesos destinados a Cartagena de Indias[46]. La administración directa, por otro lado, obligó al mantenimiento de un verdadero ejército de operarios, que debió de superar la cifra de 600, entre los cuales casi un centenar representaba el cuerpo de expertos en la construcción naval. Del mismo modo, exigió la vigilancia directa del proceso de corte y arrastre de las maderas y el funcionamiento de una serie de industrias complementarias para el suministro de lonas, jarcias, alquitranes y demás productos necesarios para la fabricación de los buques. De esta forma, ya en el año siguiente de 1765 pudieron botarse los dos primeros navíos de la nueva etapa, el *San Carlos* y el *San Fernando* (ambos de 80 cañones), en 1766 salió de gradas el navío *Santiago (a) América* (de 60 cañones) y en 1767 se terminó la construcción del navío *San Luis* (de 80 cañones)[47].

A partir de aquí, Julián de Arriaga, después de las disposiciones señaladas tomadas en 1766 y mediante una orden emitida en 1767, se propuso regularizar la construcción naval en el astillero habanero a razón de cuatro navíos de línea anuales, utilizando simultáneamente las cuatro gradas del arsenal. Aunque semejante e ilusoria cifra nunca se alcanzó ni por asomo, los resultados fueron de todas formas realmente sobresalientes, pues la producción se distinguió tanto por el número como por la calidad, y así lo demuestran las cifras (diez navíos y siete fragatas en quince años) y los años de servicio de las embarcaciones botadas desde la segunda mitad de los años sesenta hasta la crisis constructiva de 1780.

La alta rentabilidad del arsenal fue posible no solo por la nueva voluntad política del gobierno, sino además por otra serie de medidas necesarias tomadas *in situ*, como el éxito del ambicioso programa maderero puesto en funcionamiento por Montalvo a partir de 1768 y basado en la calidad de la oferta de los bosques cubanos, que permitía disponer de una amplia gama de excelentes maderas sobre la base del cedro y el refuerzo de las más duras como el sabicú o el chicharrón, más el acaná y el zapote (recomendados por Ciprián Autrán para la pernería de motones y cuadernales), la caoba y el guayacán, empleado en motonería y tablazones[48].

O también gracias al interés de la oligarquía habanera, que se interesó en la construcción de los dos siguientes navíos de 70 cañones (el *San Francisco de Paula* y el *San José*, considerado después como un barco de «extraordinaria hermosura») y del gigante de tres puentes y 112 cañones llamado el *Santísima Trinidad* (el primero proyectado desde el *Real Felipe*), todos los cuales se botarían en 1769 mediante una serie de préstamos individuales que sumaron la cantidad total de 1.300.800 reales, es decir 162.000 pesos fuertes[49].

Sin embargo, el situado de México llegado a finales del año solo ascendió a cien mil pesos fuertes, con lo cual dejaba a los responsables del arsenal con una deuda superior a la

tercera parte del préstamo. Montalvo reaccionó con el acertado criterio de poner en gradas en 1770 otras nuevas embarcaciones, que debieron de ser, después de la botadura, entre 1770 y 1771, de otros tres barcos posiblemente ya en construcción (la fragata *Santa Lucía,* de 25 cañones; el navío *San Rafael,* de 70 cañones, y el navío *San Pedro de Alcántara,* de 62 cañones), los navíos *San Miguel* (de 70 cañones, botado en 1773) y *San Ramón* (de 60 cañones, botado en 1775), estos ya fabricados a un ritmo mucho más lento que en los años anteriores[50]. En cualquier caso, el retraso de los dos últimos navíos tal vez haya que ponerlo en relación con la militarización del arsenal en 1772, cuando Montalvo fue desplazado por el comandante naval, Juan Bautista Bort, y hubo de dar cuenta de su actividad anterior, defendiéndose del incumplimiento de la cadencia de la construcción de cuatro barcos anuales en razón de la permanente escasez de fondos debida a la falta de una provisión suficiente por parte de las autoridades navales, que hacía montar la deuda del arsenal en aquel momento a más de un millón doscientos mil pesos fuertes[51].

Durante los años siguientes, sin embargo, y mientras se producía la muerte de Julián de Arriaga y su sustitución por Pedro González de Castejón al frente de la secretaría de Marina e Indias, y cuando con la Ordenanza de Arsenales se producía la completa militarización de los mismos, la actividad no se detuvo en el arsenal, aunque transcurrió con un lento ritmo de producción y una alta proporción de las embarcaciones menores frente a un único navío de línea:

- 1776. Fragata *Santa Águeda* (46 cañones)
- 1777. Fragata *Santa Cecilia* (46 cañones)
- 1778. Fragata *Santa Matilde* (46 cañones)
- 1778. Fragata *N. S. de la O* (40 cañones)
- 1780. Fragata *Santa Clara* (40 cañones)
- 1780. Navío *San Cristóbal (a) Bahama* (70 cañones)
- 1780. Fragata *Santa María de la Cabeza* (sin especificación de su artillería)

En 1780 la producción se detuvo como resultado de la guerra de la Independencia de las Trece Colonias, en la que España intervino a favor de los insurgentes y al lado de Francia frente a Inglaterra. La paralización de las gradas duró tanto como la contienda, de modo que en 1783 se asistió a la reanudación de la actividad con la construcción de una serie de grandes unidades, las dos primeras de las cuales (dos gigantes de 114 cañones, a los que seguirían un tercero con idéntica artillería al año siguiente y otros dos en 1789 y en 1793, ambos con 120 cañones) fueron botadas en el año 1786, dando inicio a la última fase expansiva del arsenal de La Habana, que se prolongaría hasta la nueva guerra contra Inglaterra iniciada en 1796, año en que se construiría la última embarcación del siglo, la fragata *Anfítrite*.

Al igual que la recuperación de 1768 fue debida al plan maderero de Montalvo, ahora una parte relevante del éxito se fundamentó en el *Reglamento de Maderas para la fabricación de bajeles*, diseñado en 1784 por José Romero Landa[52]. Para La Habana, una Real Orden de 4 de octubre de ese mismo año asignó a la Marina los montes situados a cuarenta leguas a barlovento y sotavento del puerto de La Habana, con una profundidad de seis leguas en la

costa norte y de veinte leguas en la costa sur, figurando entre las áreas más explotadas las de Alquízar, Casiguas, Matanzas, Ceiba del Agua, Sagua de Tánamo, Jibacoa, Canasí, Puerto Escondido, Bacunayagua, Güines, Aguacate y Batanabó[53].

Sin embargo, en realidad las dificultades financieras habían empezado mucho antes del colapso final de 1796-1797. En 1788, el arsenal se hallaba atenazado por un enorme monto de deudas y por una alarmante falta de fondos, lo que motivó que en los años siguientes se optara por separar los sistemas de contratación de las construcciones. Así, en 1790, el navío *Soberano* y la fragata *Minerva* se fabricaron mediante asiento, mientras que al año siguiente se utilizó la administración directa para la construcción del navío *Infante Don Pelayo* y de la fragata *Ceres*, demostrándose que el primer sistema suponía un significativo abaratamiento de los costes y que la vieja dicotomía todavía no estaba zanjada al final de la centuria. De cualquier modo, en ese periodo todavía pudieron construirse un total de nueve navíos (cinco de ellos los mayores jamás salidos del arsenal habanero) y ocho fragatas por el siguiente orden:

- 1786. Navío *San Hipólito (a) Mexicano* (114 cañones)
- 1786. Navío *Conde de Regla* (114 cañones)
- 1786. Fragata *Guadalupe* (40 cañones)
- 1787. Navío *Real San Carlos* (114 cañones)
- 1787. Fragata *Catalina* (44 cañones)
- 1788. Navío *San Pedro de Alcántara* (64 cañones)
- 1788. Fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* (40 cañones)
- 1789. Navío *San Hermenegildo* (120 cañones)
- 1789. Fragata *Nuestra Señora de Atocha* (40 cañones)
- 1789. Navío *San Jerónimo (a) Asia* (64 cañones)
- 1790. Navío *Soberano* (74 cañones)
- 1790. Fragata *Minerva* (14 cañones)
- 1791. Navío *Infante Don Pelayo* (74 cañones)
- 1791. Fragata *Ceres* (40 cañones)
- 1792. Fragata *Gloria* (44 cañones)
- 1793. Navío *Los Santos Reyes (a) Príncipe de Asturias* (120 cañones)
- 1796. Fragata *Santa Úrsula (a) Anfítrite* (44 cañones)

En febrero de 1797 la derrota de la flota española en Portugal en aguas del cabo de San Vicente decidió el futuro del arsenal. Pocos meses antes se había suspendido la construcción del navío *Real Familia* (también de 112 o más cañones) por falta de recursos económicos para seguir adelante con su fabricación, de modo que la *Anfítrite* pasaba a ser el último barco en salir de gradas en el siglo XVIII. En 1802 la firma de la paz de Amiens promovió una ligera actividad en el arsenal, que se saldó con la botadura de dos corbetas (*Ardilla* y *Castor*), pero ese fue el canto del cisne antes de la completa destrucción de la Armada de España en 1805 en la batalla de Trafalgar, aunque desde hacía una década se podía haber entonado ya el réquiem por el arsenal de La Habana.

Breve conclusión

En conclusión, si tenemos en cuenta que para el conjunto de siglo entre ambos arsenales (el de La Fuerza antes de 1736 y el de La Tenaza, posteriormente) se habían conseguido construir (absteniéndonos de una precisión matemática por la existencia de algunos casos dudosos) más de cincuenta navíos de línea (seis de ellos de tres puentes con un mínimo de 112 cañones), más de veinte fragatas y más de cuarenta barcos de menores proporciones, y si a ello le añadimos los servicios prestados por el astillero real a otros astilleros y a otras embarcaciones en forma de carenas o recorridas, y si finalmente tenemos en cuenta la excelencia alcanzada por sus instalaciones (sus cuatro gradas, ya que la quinta no pasó de proyecto, su sierra hidráulica y su machina o torre de arboladura), así como por sus embarcaciones (algunas de las cuales alcanzaron muchas décadas de servicio), debemos concluir que La Habana no solo fue el más importante arsenal americano, sino también el más relevante centro naval de todo el Imperio español a todo lo largo del siglo XVIII.

[1] (Perona, 1998).

[2] Sobre el proyecto de Bernardo Tinajero de la Escalera, vid. Pérez-Mallaína, 1982: especialmente, 402-408.

[3] La principal obra que ha tratado de reconstruir la completa trayectoria del arsenal (aunque con lagunas e imprecisiones que lastran sus resultados) es la de Ovidio Ortega Pereyra (1998). En el mismo sentido, también es interesante consultar el trabajo (mucho más breve) de César García del Pino (2000). Sin embargo, con mucho el mejor trabajo para la primera mitad de siglo es el de Serrano Álvarez (2008).

[4] (Inglis, 1985; Ortega, 1998: 39-41; Serrano, 2008: 47).

[5] La relación, en Ortega, 1998: 97. Un listado alternativo, en Serrano, 2008: 135-139.

[6] Sobre el constructor, el trabajo esencial, junto al ya citado del mismo autor, es el de Serrano, 2006: 7-31.

[7] Para el encargo de Patiño, cf. Pulido, 1998: 273-274. V. también Ortega, 1998: 97.

[8] Lorenzo Montalvo se instaló en La Habana en torno a 1732-1734 (las fechas dadas para su primera aparición oscilan en los documentos entre 1731, quizás el año de su nombramiento, y 1734), a fin de desempeñar el cargo de comisario de Marina. En 1748 fue el encargado de inaugurar oficialmente el arsenal. En 1762 fue miembro de la Junta de Guerra que debió organizar la resistencia frente a la invasión inglesa. Tras la recuperación de La Habana fue nombrado intendente de Marina (el único de este título en las Indias) y poco más tarde, en 1765, se vio recompensado por Carlos III con el título de conde de Macuriges (del nombre de la hacienda que poseía en las afueras de la ciudad). En los años setenta fue exonerado de parte de sus funciones al establecerse la supremacía militar en los asuntos de Marina, mediante el relevo de los miembros del Cuerpo de Ministerio por los integrantes del Cuerpo General. Murió en La Habana en 1778. Sobre la historia de la familia Montalvo en La Habana, vid. Cornide, 2008: 197-258. Aprovechamos la ocasión para agradecer muy efusivamente a la autora el valioso material gráfico que tan generosamente nos facilitó sobre los Montalvo.

[9] (Serrano, 2006: 29-30).

[10] (Mestre, 1996: 299-321).

[11] (Serrano, 2008: 74).

[12] (Inglis, 1985: 49).

[13] Archivo Nacional de la República de Cuba (ARNAC), Realengos, leg. 97, n.º 41 (1721).

[14] ARNAC, Realengos, leg. 68, n.º 1 (1735).

[15] (Serrano, 2008: 74).

[16] *Ibidem*.

[17] (Serrano, 2008: 76-77).

[18] (Ortega, 1998: 43-44; Franco Castañón, 2009: 237-245 [244-245]).

[19] (Ortega, 1998: 46): «El arsenal junto a la Real Fuerza construyó, hasta su desactivación en 1747, un total de 22 navíos de línea, seis fragatas y tres paquebotes con un porte total de 1612 cañones, para la Real Armada a expensas de los situados de México y la Real Compañía de La Habana».

[20] En Serrano, 2008: 79 el autor expresa sus dudas sobre los nombres de los dos barcos «mendicantes», pues, según él, el primero quizás pudo terminar llamándose *Santa Rosa de Lima (a) Dragón* y del segundo nombre no hay más rastro en la documentación

[21] (Ortega, 1998: 98).

[22] (Mestre, 1996: 315-316, especialmente).

[23] (Gárate , 1994: 65-106).

[24] (Serrano, 2008: 117-118).

[25] (Ortega, 1998: 97-98). Este autor ofrece los destinos finales de los barcos: El *Nuevo Conquistador* y el *África* (o *Nueva África*) se perdieron en el combate entre los almirantes Andrés Reggio y Charles Knowles de 1748. El *Nuevo Invencible* y el *Vencedor* ardieron por accidente en Ferrol en 1750. El Nueva *Reina*, el *Tigre* y el *Infante* fueron apresados por los ingleses durante la ocupación de 1762. El *Fénix* y el *Segunda Princesa* fueron capturados en combate con los ingleses en 1780. El *Dragón* naufragó en el arrecife Mujeres en 1783 (después de casi cuarenta años de servicio). El *Galicia* fue excluido en Cádiz en 1797 (después de casi cincuenta años de servicio). El *Rayo* se hundió frente a Arenas Gordas tras la batalla de Trafalgar en 1805 (tras más de cincuenta y cinco años de servicio). Finalmente, no se dan noticias ni de la fragata *Flora* ni del *Carmen*, navío probablemente inexistente.

[26] (Gómez, 1996).

[27] Sobre estas cuestiones, vid. Baudot, 2012: 297-328.

[28] (Ortega, 1998: 43).

[29] (Inglis, 1985: 51; Ortega, 1998: 62-63 [apéndice Gráfico]).

[30] (Ortega, 1998: 44). La cita con el precio de coste inicial, en Gárate, 1994: 82-84. También allí se documenta el funcionamiento de las cuatro gradas en 1747 y su precio de costo, evaluado entre los doce y los catorce mil pesos (págs. 79 y 84).

[31] Sobre los cortes de maderas para el arsenal de La Habana, hay una copiosa información en el Archivo General de Simancas (Secretaría de Marina) y en el Archivo General de la Marina (Maderas). Finalmente, el vaciado que hemos llevado a cabo de todos los protocolos de la Escribanía de Marina de La Habana en el ARNAC nos ha permitido reunir también una abundante documentación sobre la misma materia.

[32] (Ortega, 1998: 45).

[33] Del destino de los barcos, dejando al margen al *Astuto*, solo sabemos que la fragata *Tetis* fue una de las que cayeron en manos de los ingleses en 1762.

[34] ARNAC. Escribanía de Marina. Tomo único de los años 1745-1759. Debemos la localización de este documento a la generosidad del investigador cubano don César Alonso Sansón, a quien agradecemos muy efusivamente su desinteresada ayuda.

[35] La mejor biografía del marino es la de Baudot, 2013.

[36] Resulta de obligada consulta el excelente estudio de Bubnov, 2011: 310-311 y 367. Equivocadamente Ovidio Ortega da por construidos los dos primeros y no menciona para nada el último, en Ortega, 1998: 99.

[37] Sobre el Pacto de Familia, vid. Palacio, 1945. Sobre sus firmantes: Ozanam, 1989: 213-237; y la tesis doctoral de Paulino García Diego sobre Grimaldi, Madrid, UNED, 2013.

[38] Sobre la ocupación inglesa, vid. Parcero, 1998; Calleja y O'Donnell, 1999.

[39] (Parcero, 1998: 187).

[40] (Ortega, 1998: 52).

[41] (Marley, 1994: 403-417 [414-415]).

[42] (Marley, 1994: 415; Valdez-Bubnov, 2011: 367; Parcero, 1998: 187).

[43] (Ortega, 1998: 54; Eguren, 1986).

[44] Sobre Wall, vid. Téllez, 2008.

[45] Sobre Mateo Mullan y su hijo Ignacio, que sustituiría a su padre en La Habana, vid. Quintero, 2004: 279-281.

[46] (Valdez-Bubnov, 2011: 369-371).

[47] (Ortega, 1998: 99-100).

[48] Las recomendaciones de Ciprián Autrán, en AGS, Secretaría de Marina, leg. 327. «Nota de las calidades de madera».

[49] (Valdez-Bubnov, 2011: 381-382).

[50] (Ortega, 1998: apéndice I; Valdez-Bubnov, 2011: 382-383).

[51] (Valdez-Bubnov, 2011: 383-386).

[52] Sobre este relevante personaje, es preciso acudir a la biografía de De Juan-García-Aguado, 1998.

[53] (Ortega, 1998: 74 y plano en 72-73).

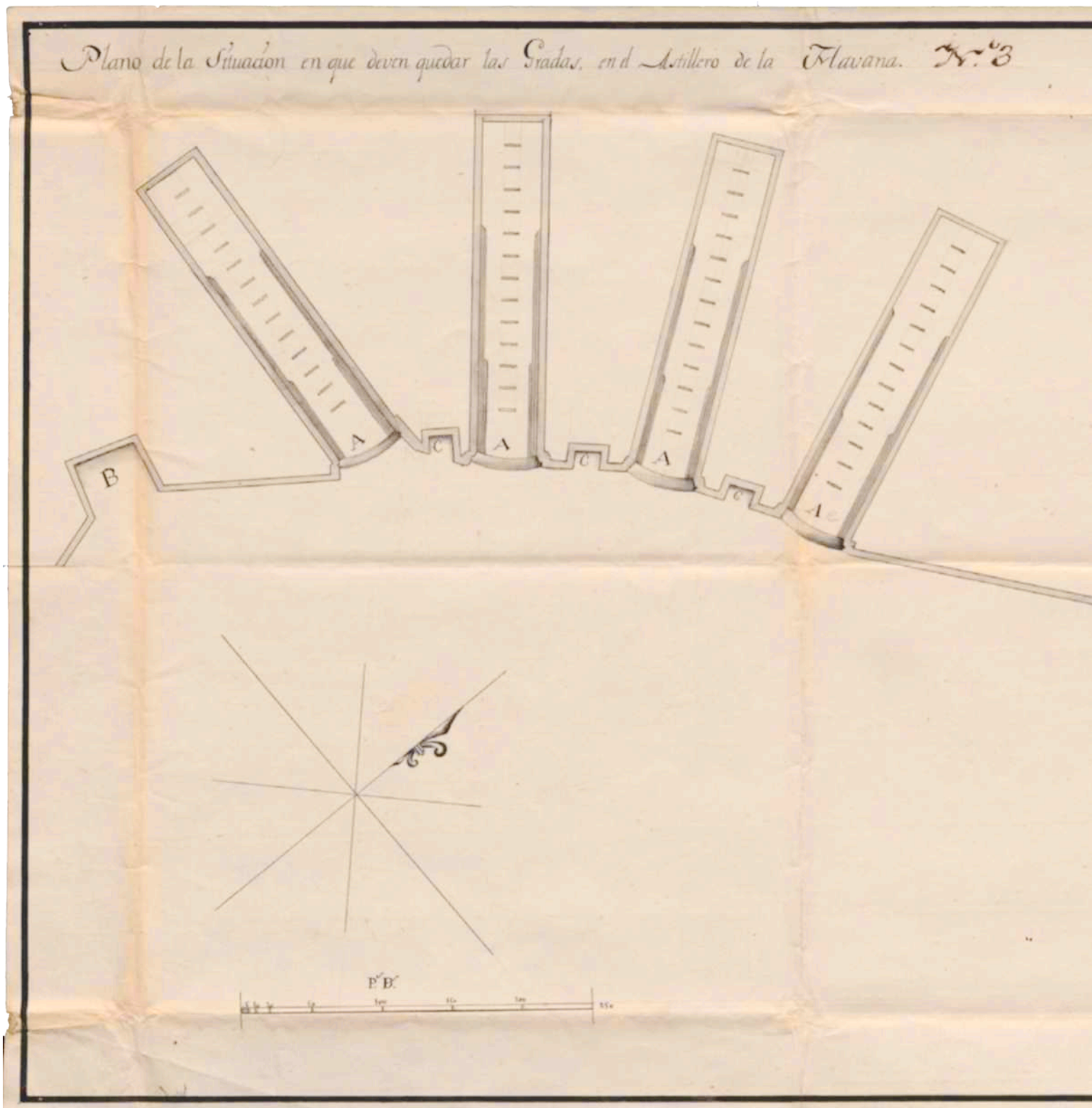
La Habana y su astillero[1]

Enrique Martínez Ruiz
Catedrático de Historia Moderna. Universidad Complutense de Madrid

El Adelantado Diego Velázquez de Cuéllar, gobernador de la isla de Cuba, emprendió la campaña de conquista y colonización desde el este, y su progresión fue marcando la fundación de núcleos urbanos con el establecimiento de los seis primeros insulares entre 1511 y 1515 (Baracoa, 1511-12; Bayamo, 1513; Trinidad, 1514; Sancti Spiritus, 1514; Puerto Príncipe —actualmente Camagüey—, 1514, y Santiago de Cuba, 1515). En 1515 se fundó también La Habana, pero su verdadero establecimiento tuvo lugar el 16 de noviembre de 1519, bautizada como San Cristóbal de La Habana, nombre que respondía al de un santo, patrón de los navegantes, y a un topónimo nativo.

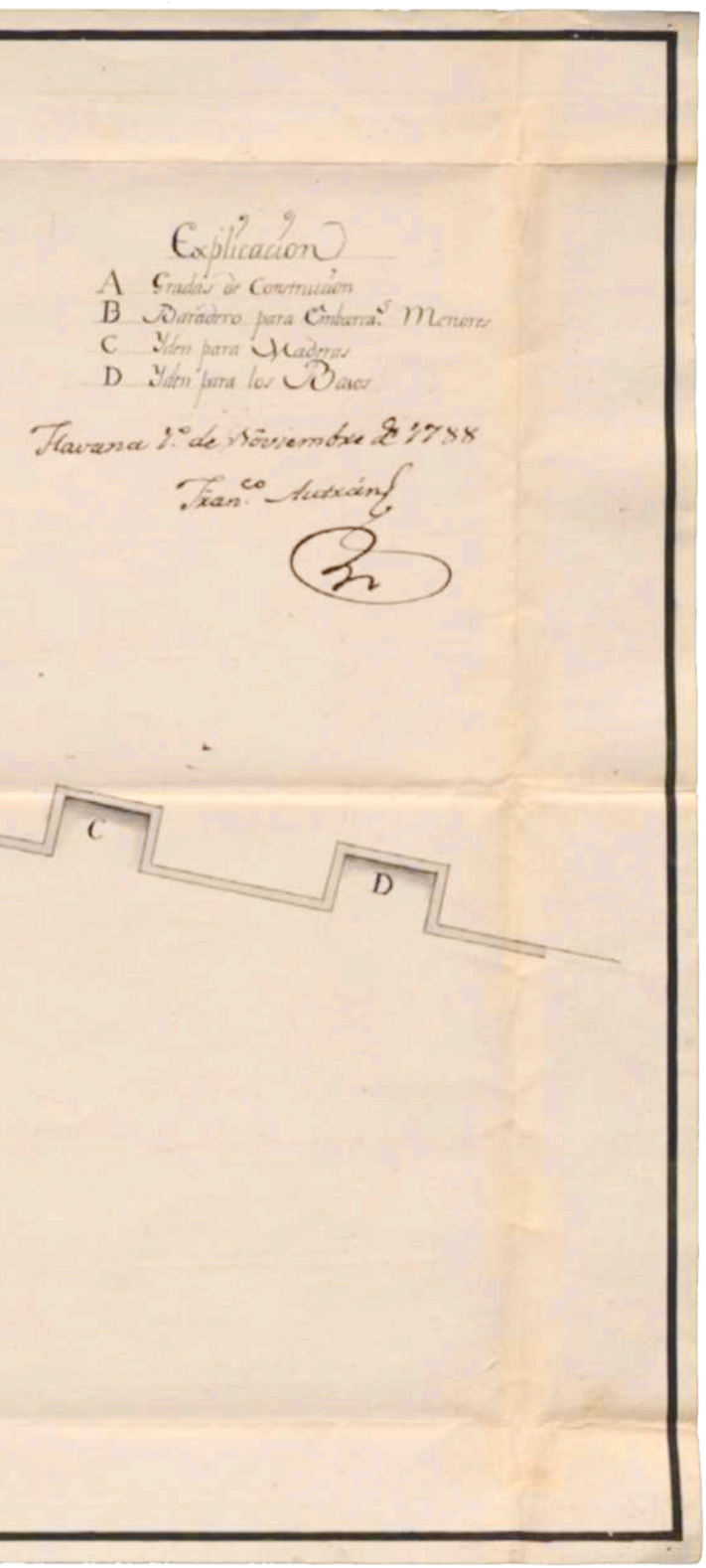
La «perla de las Antillas», como también se denomina a Cuba[2], fue objetivo frecuente de piratas y corsarios, que tuvieron a La Habana bajo el fuego de sus cañones y víctima de sus asaltos en varias ocasiones durante la primera mitad del siglo XVI, lo que decidió a Felipe II a darle mayor relevancia y convertirla en uno de los puntos neurálgicos del Imperio, pues en 1564, implantado definitivamente el sistema de flotas, la ciudad cubana se convertiría en el punto de reunión de las naves que comerciaban en tierras americanas para hacer todas juntas el regreso a Sevilla. Por esta razón, el monarca español decidió también fortificar adecuadamente la plaza a fin de que pudiera resistir los ataques y dar abrigo a la flota hasta su partida, cargada de materias primas diversas

(metales preciosos, esmeraldas, maderas, especies, palo de tinte, etc.). Un conjunto de construcciones hicieron de ella la mejor defendida de la América de entonces. Su excelente puerto, con una amplia bahía natural al fondo, y sus maderas, buenas y abundantes, hicieron de La Habana un importante centro naval (su principal problema logístico fue que los troncos para la arboladura había que importarlos de Finlandia o Escandinavia, aunque se intentó traerlos de Santa María de Chimalapa y de Pensacola; pero por su dureza, las maderas cubanas no se astillaban en el combate, lo que agradecían las tripulaciones). El 20 de diciembre de 1592 se sancionaba oficialmente una realidad que venía siendo un hecho desde años atrás: Felipe II le confería el



título de ciudad. Una distinción que llegaba casi tres décadas después de que el gobernador de Cuba hubiera trasladado allí su residencia oficial desde Santiago, donde había estado el gobierno isleño hasta entonces.

Durante el siglo XVII prosigue la consolidación defensiva de La Habana, en el marco de un amplio y permanente sistema defensivo naval[3], considerada ya el «antemural de las Indias Occidentales» y «la llave del Nuevo Mundo»[4]. En el plano civil, la fisonomía de la ciudad presenta en sus edificios una clara influencia de la arquitectura española, particularmente canaria, que adapta y asume empleando con profusión un material que será decisivo en su vocación marinera: la madera.



Sin embargo, no todo fue progreso, pues a mediados del siglo XVII perdió un tercio de su población, debido al contagio de una epidemia de peste que, procedente de Cartagena de Indias, se presentó en la isla en 1649. Las consecuencias de la epidemia se sumaban a una cierta relegación, que supuso el establecimiento de la Armada de Barlovento en 1640[5], pues hubo de compartir protagonismo con Veracruz y Cartagena de Indias. Pero La Habana mantuvo su importancia gracias al astillero, ya que en él se construyeron diversos buques para la Armada de Barlovento y se carenaron muchos de los navíos de esa flota a lo largo del siglo, y así se fue formando una tradición constructora en la ciudad, en la que confluían el interés real y el de la jerarquía local[6].

El azote epidémico no fue suficiente para limitar la importancia de la ciudad, pues siguió su crecimiento con construcciones de importancia, tanto civiles (la fuente de la Dorotea de la Luna en La Chorrera) como religiosas (convento de San Agustín, monasterio de Santa Teresa) y militares (castillo de El Morro), y en 1665, el 30 de noviembre, Mariana de Austria, madre y regente de Carlos II confirmó el escudo que La Habana venía utilizando, compuesto por una llave de oro —desde tiempo atrás gozaba del título de «llave del Nuevo Mundo»— y tres torres de plata sobre campo azul, que simbolizaban las tres primeras fortificaciones de la plaza: la de la Real Fuerza, la de San Salvador de la Punta y la de los Tres Reyes del Morro.

Plano de las gradas en el astillero de La Habana

1788
Francisco Autrán
Manuscrito lavado en colores
Museo Naval. Madrid

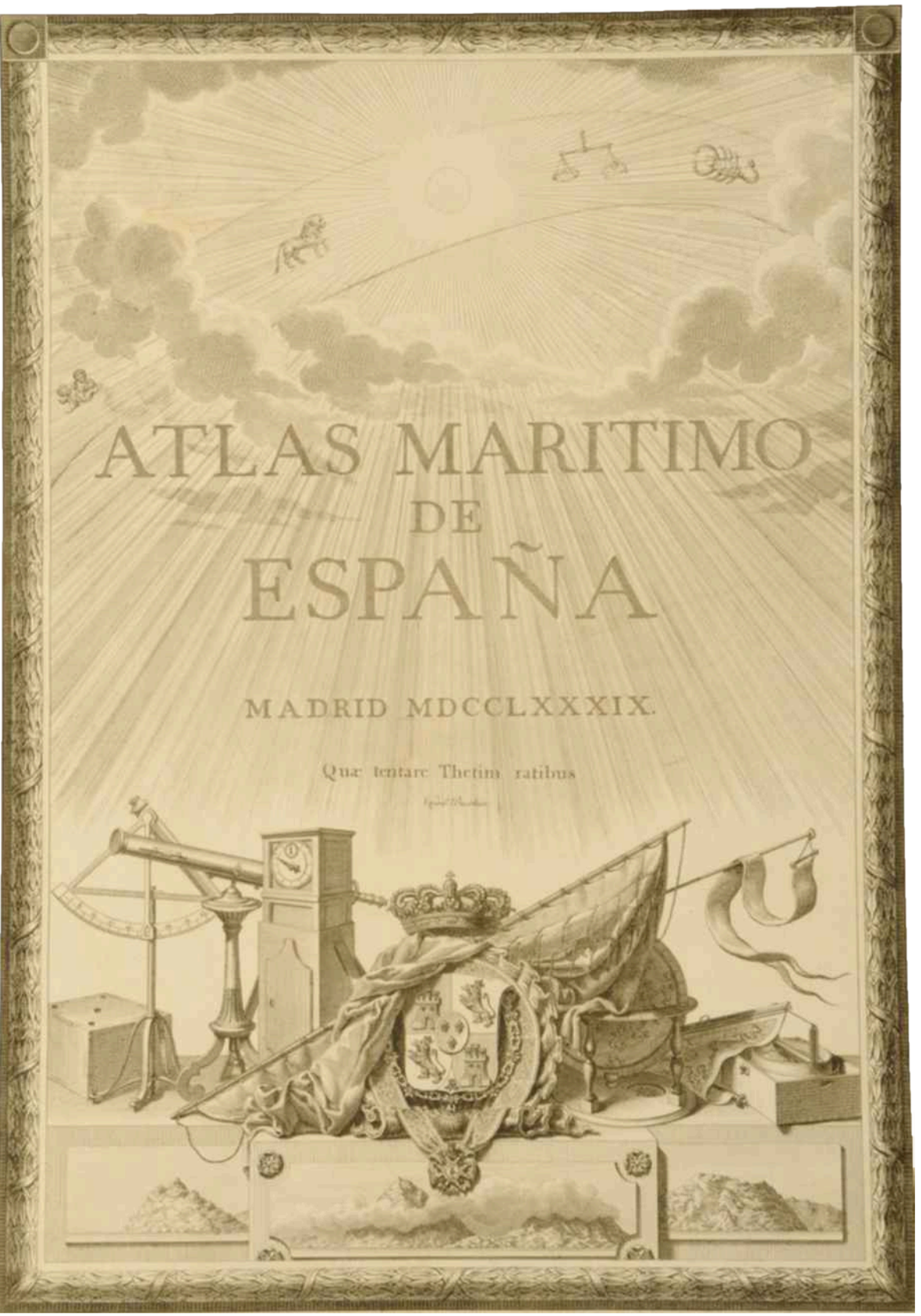
Dos semanas antes de la botadura de la fragata *Mercedes*, tercera de la serie de 34 cañones, Francisco Autrán, el ingeniero director del astillero de La Habana, firmaba un proyecto de ampliación y consolidación de la factoría con la intención de prepararla para la construcción de los navíos y fragatas que se preveían a finales del siglo. En sus planos recoge la experiencia de las recientes construcciones con el objetivo de mejorar el rendimiento del astillero.

El siglo XVIII se ha considerado como el gran siglo del arte en la América española, pues es entonces cuando se puede considerar la existencia de un arte hispanoamericano, resultado de la unión de las tendencias españolas con las indígenas. Tal realidad artística, junto con la amplitud del denominado reformismo borbónico, tienen clara incidencia en Cuba y, particularmente, en La Habana, toda vez que la Ilustración llega al tiempo que se registra un auge económico, favorecido por la libertad de comercio iniciada en 1764 y progresivamente ampliada a lo largo del siglo; en ese año aparecieron los primeros periódicos en la ciudad, *La Gaceta* y *El Pensador.* La enseñanza superior contaba desde 1728 con la Real y Pontificia Universidad de San Jerónimo, ubicada en el convento de San Juan de Letrán, una oferta que se amplía al aparecer otros centros, aprovechando los edificios de los jesuitas, expulsados en 1767. Las nuevas perspectivas económicas favorecen unos cambios migratorios que llevan a La Habana a gentes procedentes de Canarias, en gran parte, y de Cataluña, al tiempo que se impone el cultivo del tabaco y se desarrolla la industria azucarera. Tampoco faltan nuevas instituciones, como el Tribunal de Cuentas, el Protomedicato y Correos, que empiezan a enlazar regularmente la isla con la Península.

Por otra parte, la ciudad sigue embelleciéndose. La impronta urbanística de Sabatini llega a la isla y, junto a construcciones civiles favorecidas por militares, se prosiguen los trabajos de fortificación. Por ejemplo, el marqués de la Torre, capitán general de la isla, facilita la construcción de un teatro, del Palacio de los Gobernadores y la urbanización de la plaza de Armas, «animando con su ejemplo a la aristocracia y a la alta burguesía criolla, que se dedicaron a reedificar con el mayor decoro, sus residencias urbanas y rurales»[7]. Entre los principales impulsores arquitectónicos estaban la Iglesia y los militares. Aquella contaba con los recursos de la mitra, las contribuciones de los vecinos acomodados y las limosnas. Y así, a principios del siglo XVIII, el doctor Diego Avelino de Compostela, obispo, promovió la construcción de templos (iglesias de San Felipe Neri, San Ignacio de Loyola y Santo Ángel Custodio), colegios y hospitales. Era el inicio de una labor constructiva que sus sucesores en la sede cubana continuaron. Por lo que se refiere a los militares, podemos considerar al conde de Ricla y a Bucarelli como los mejores exponentes, aunque su labor tiene lugar después de la conquista de La Habana por los ingleses en 1762.

Pero no era la primera vez que los británicos intentaron apoderarse de la ciudad, pues en el contexto de la denominada guerra de la Oreja de Jenkis, iniciada en agosto de 1739 y unida en 1740 a la guerra de Sucesión Austriaca, Londres preparó un plan de operaciones que puso en marcha antes de la declaración de guerra y que incluía el ataque del comodoro Brown a La Habana[8], en donde se presenta el 17 de septiembre de 1739 y mantiene el bloqueo hasta el 16 de noviembre. Los ingleses volvieron a la carga con La Habana en 1748, encomendando la nueva expedición al almirante Knowles, quien decidió atacar primero Santiago, aunque, ante las dificultades encontradas, su acción acabó centrándose en La Habana a mediados de octubre, recibiendo entonces la noticia de la firma de la paz de Aquisgrán. El estallido de la guerra en el continente europeo había desviado la atención en gran medida de lo que pasaba en ultramar, donde los ingleses cosecharon un soberano fracaso, pues no alcanzaron ninguno de los objetivos importantes que se propusieron[9], lo que se debió, en buena parte, al hecho de que los efectivos ingleses llegaron a América desde Europa y no se habían aclimatado a las nuevas latitudes en que iban a intervenir; algo que los ingleses tuvieron en cuenta en su siguiente campaña caribeña, pues ya actuaron con soldados procedentes de sus colonias norteamericanas, adaptados a las condiciones climatológicas americanas. En efecto, en plena guerra de los Siete Años[10], al amanecer del 6 de junio de 1762, 50 navíos ingleses con 14.000 hombres a bordo se presentaron en La Habana, que por entonces contaba con el siguiente dispositivo defensivo:

- Castillo de la Fuerza: construido entre 1538 y 1545, había sido reforzado en 1747.
- Castillo del Morro: debido a J. B. Antonelli en 1589, su artillería fue muy reforzada en 1734.
- Castillo de la Punta: también de Antonelli, fue completado sustancialmente en 1730.
- Torreón de Cojimar: 1646.



Atlas Marítimo de España

1789
Vicente Tofiño de San Miguel y Van der Walle
Madrid
Museo Naval. Madrid

La publicación del *Atlas Marítimo de España*, del brigadier de la Real Armada Vicente Tofiño, supuso un hito en la cartografía española y promovió la creación por Godoy de la Dirección de Trabajos Hidrográficos en 1797. Gracias a este trabajo, en el que participaron entre 1783 y 1789 numerosos marinos ilustrados, la *Mercedes* pudo contar con los mapas correspondientes a las costas de Ferrol, de donde partió para recoger los caudales americanos, y de Cádiz, el destino que no pudo alcanzar.

- Torreón de La Chorrera: construido en 1646 para proteger la traída de aguas construida ese mismo año, fundamental para el abastecimiento de la ciudad, las fortificaciones y los navíos.
- Las murallas, construidas en el último tercio del siglo XVII, no eran muy resistentes y no aguantarían un bombardeo de la artillería. A lo largo del siglo XVIII se va completando su trazado hasta terminar en 1760 la garita de la Puerta de Tierra, abrazando la ciudad desde el arsenal al castillo de la Punta.
- La santabárbara: construida en 1742 al otro lado de la bahía, para que en caso de posibles accidentes la ciudad no se viera afectada.
- Batería de La Pastora: debajo del Morro, fue terminada en 1748.

La guarnición la formaban más de 27.500 hombres y la artillería se componía de 104 cañones de bronce, 250 de hierro, de diferentes calibres, además de 9 morteros de bronce y 11 de hierro.

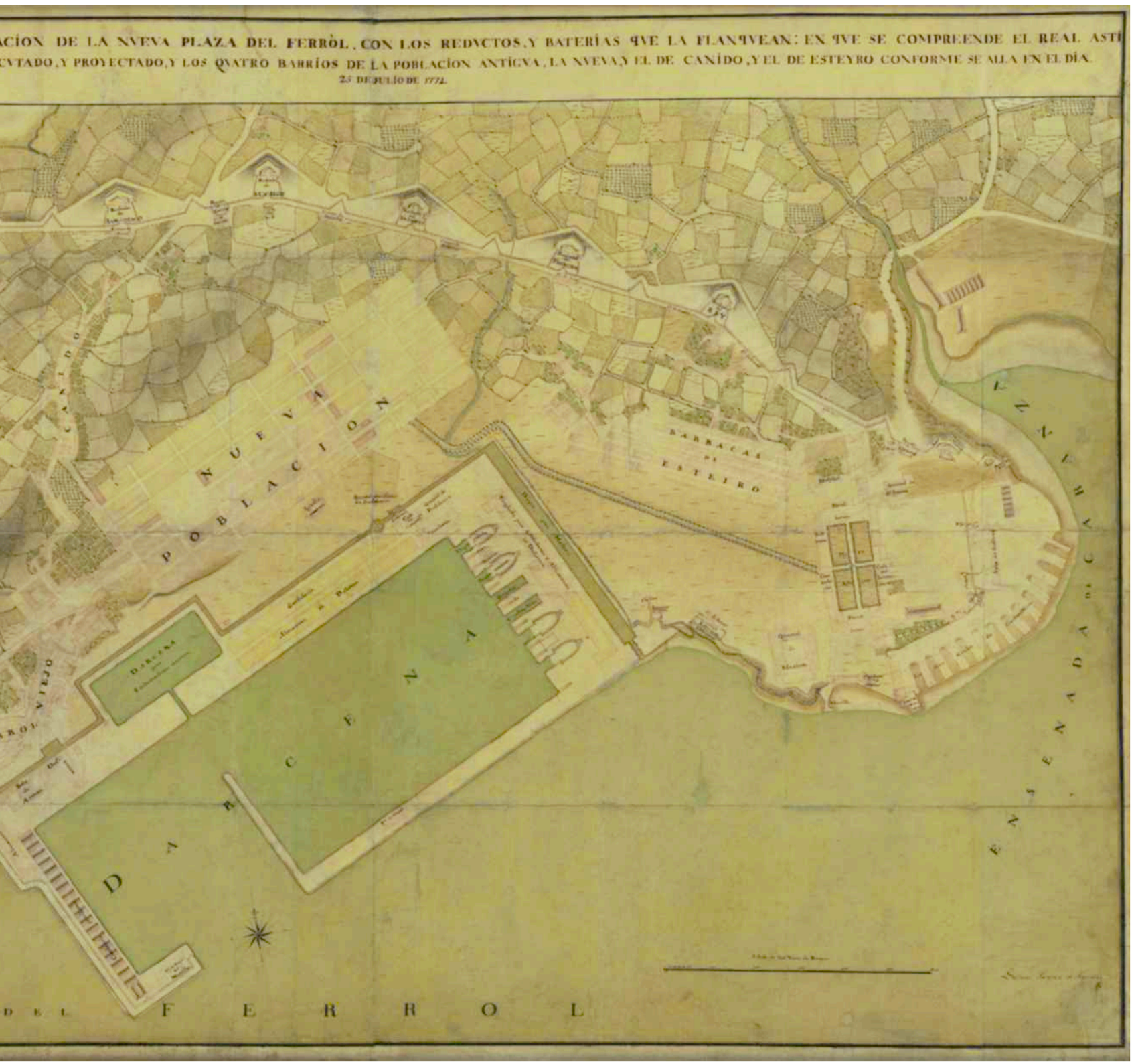
Los ingleses centraron su ataque primeramente en el castillo del Morro, un reducto casi inexpugnable, y que rindieron por haber capturado antes la loma donde posteriormente se edificaría la Cabaña[11], colocando su artillería para el posterior ataque a la ciudad, a la que rindieron al cabo de dos meses, capturando también 9 navíos de línea de 64 y 74 cañones, y 25 buques mercantes, en cuya variada carga había tres millones de pesos pertenecientes a la Compañía Real[12]. La Habana permaneció en manos inglesas hasta 1763[13], año en que fue devuelta a España a cambio de la Florida[14]. Para entonces, la ciudad superaba los 160.000 habitantes; el primer censo oficial es de 1774 y registra un total de 171.670 habitantes, incluidos 44.333 esclavos. Era la tercera ciudad de la América española, detrás de México y Lima.

El año 1763 fue un año importante para la ciudad. El 8 de julio desembarcó en ella Alonso Fuertes de Villalpando, conde de Ricla. Llegaba con 1200 hombres, un cuerpo de Artillería y dos ingenieros militares, Silvestre Abarca y Agustín Crame, con quienes empezaría la «edad de oro» de las fortificaciones de La Habana[15]. Carlos III reguló por decreto un plan defensivo desde La Florida a la Guayana, especialmente necesario en el caso de La Habana, por la anterior ocupación inglesa. En ese mismo año de 1763 empezó la construcción de la fortaleza de San Carlos de la Cabaña, que nacía con la pretensión de ser la mayor fortificación construida por España en tierras americanas; bajo la dirección de Silvestre Abarca, sus obras duraron más de once años, pues no finalizaron hasta 1774, y su coste resultó colosal; el resultado fue un recinto de 700 metros de largo por 240 de ancho, abaluartado, con revellines y foso, cuarteles y almacenes.

Plano de la plaza del Ferrol

1774
Dionisio Sánchez Aguilera
Manuscrito lavado en colores
Museo Naval. Madrid

En 1774 Sánchez de Aguilera levantó este mapa de la *nueva plaza del Ferrol*. Pero a comienzos del siglo XIX el puerto desde el que partiría la *Mercedes* se había quedado anticuado. Por ello, durante el gobierno de Godoy «el de Ferrol fue puesto al igual de Cádiz y de los demás de primer orden», como parte de su iniciativa de habilitar numerosos puertos en España y *las Américas* «para mayor aumento y más grandes facilidades de la navegación y del comercio». (*Memorias* de M. Godoy)



El esfuerzo mereció la pena: situada en una posición dominante, al otro lado de la bahía, y artillada con un buen número de cañones fabricados en Barcelona, todavía se mantiene protegiendo el acceso a la bahía de la plaza. Actualmente está destinada a albergar un museo y a actividades culturales; uno de sus cañones es disparado a las nueve de cada noche, recordando la señal utilizada antaño para anunciar el cierre de las murallas de La Habana. Por esas mismas fechas comenzaba también la construcción del Fuerte del Príncipe, según un proyecto de Abarca hecho en 1767 y que se terminaría en 1779, dirigido por Crame y Luis Huet, responsables de la edificación del castillo de Atarés, más pequeño y ubicado en uno de los brazos de la bahía. Así se completaba una línea defensiva que, a la postre, nunca sería puesta a prueba[16].

El otro gran elemento de La Habana es el astillero, cuya actividad se remonta a fines del siglo XVI, gracias a sus características naturales y a sus excelentes maderas[17]. Una actividad incentivada en el siglo XVIII, pues ya en sus inicios, Bernardo Tinajero, a la sazón secretario del Consejo de Indias, era consciente de que se necesitaba un gran esfuerzo naval para contrarrestar las consecuencias del Tratado de Utrecht de 1713. Y para ese esfuerzo eran necesarios los astilleros peninsulares y americanos, pues un navío construido en ultramar duraría más de 30 años, mientras que los fabricados en Vizcaya no pasarían de la decena[18]. «Adoptando los diseños del constructor, Antonio de Gaztañeta firmó primeramente en 1713 un asiento privado con Manuel López Pintado para la construcción en La Habana de diez navíos y ese mismo año, en junio, se aprobó un proyecto para elegir a La Habana como el astillero por excelencia de América. El extenso informe, de unos 100 folios por una cara, sopesaba con detenimiento los diferentes astilleros americanos, sus ventajas e inconvenientes, así como el panorama general de la armada española y sus objetivos en la nueva lucha que se presentaba»[19].

El plan de Tinajero no pudo llevarse a efecto, pues el cerco de Barcelona exigió la concentración de todos los esfuerzos, y Jean Orry vetó su realización, al dar preferencia a la adquisición de buques[20]. Sin embargo, a la postre se cumplió, pues La Habana fue el astillero americano verdaderamente activo y se convertiría en el centro de construcción naval de la proyectada renovación de la Armada. La caída de Tinajero en 1714, siendo el primer titular de la Secretaría de Marina e Indias, y la ascensión de Alberoni, marcan un giro de la política española hacia el Mediterráneo; tras del destierro del italiano en 1718, José Patiño, intendente de Marina desde 1717, continuó el plan de Tinajero y el astillero cubano se puso a la cabeza de la construcción de navíos, pues por la Real Orden de 31 de mayo de 1724 se emprenderían obras de envergadura en el carenero que ya existía en el puerto de La Habana —algo que la favorecía a costa de Coatzacoalcos, en la bahía de Campeche, donde se había sopesado la posibilidad de ubicar el astillero más importante de la Real Armada en el Nuevo Mundo.

En la trayectoria del astillero de La Habana en el siglo XVIII se han distinguido tres etapas[21]:

- 1717-1736: la de Patiño y Juan de Acosta.
- 1740-1751: la de la Real Compañía de La Habana.
- 1764-1789: la de Carlos III y la Intendencia de Marina.

Los planes de Patiño como intendente de Marina, y, después, como secretario de Marina e Indias, se encaminaron a una reorganización total de la Armada con la construcción naval como aliciente; en 1732 dividió las costas españolas en tres departamentos marítimos, con su cabecera en Cartagena, El Ferrol y Cádiz, y desplazó progresivamente la construcción naval hacia La Habana, en donde se habían producido modificaciones y mejoras (edificación de talleres, construcción de gradas y diques para facilitar la botadura de los navíos). Además, desde las cajas de Nueva España llegaría por orden real el dinero necesario para mantener su actividad. Entre 1728 y 1737 se construyeron 39 navíos de guerra, de los que 14, todos de más de 60 cañones, fueron fabricados en La Habana, y el primer español de tres puentes, el *Real Felipe*, fue botado en 1732 en Guarnizo[22].

Compás de puntas

Siglo XVIII
Goldenberg Gutacier, París
Hierro
Museo Naval. Madrid

Estamos en el despegue de un amplio programa de construcción naval que haría de La Habana su principal centro, función que se había iniciado con la labor del asentista Manuel López Pintado, pero la conjunción entre el plan de gestión naval y los conocimientos técnicos se produjo con Juan de Acosta, el gran animador del astillero cubano durante un cuarto de siglo[23]. En La Habana desde 1717, alférez de la Compañía de Gente de Mar, capitán de la Maestranza del Arsenal desde 1722, supervisor de la construcción de los navíos *San Juan* y *San Lorenzo* en 1724 y 1725, Acosta firmaba en 1731 un asiento por el que se comprometía a construir cuatro navíos —uno por año— de 74 cañones; para ello dependería del gobernador de la isla en lo referente al dinero y del comisario de Marina para la provisión de materiales y control del gasto. Por entonces, el comisario era Lorenzo Montalvo, un joven con el que Acosta tuvo frecuentes discrepancias; nombrado intendente más tarde, Montalvo estaría al frente de una de las etapas más prósperas del astillero cubano. La labor constructora de Acosta continuó después de cumplir con las condiciones del asiento, y entre 1724 y 1740, bajo su dirección, se construyeron 23 buques.

Pero los tres años que van desde la muerte de Patiño, en 1736, hasta una nueva guerra con Inglaterra, iniciada en 1739[24], conocida como la de la Oreja de Jenkis, que enlazó con la de Sucesión Austriaca —hechos a los que ya nos hemos referido—, suponen una ralentización de la actividad constructora, pues si bien el nombramiento en 1741 de José del Campillo —que había sido comisario de Marina en La Habana— como sucesor de Patiño al frente de las Secretarías de Hacienda, Guerra y Marina e Indias, pudo suponer la vuelta a las anteriores directrices, aunque hubo que desviar mucho dinero para las necesidades bélicas y el mismo Campillo murió prematuramente en 1743. Además, se produjo un giro en la situación del astillero cubano, ya que a fines de 1740 se había creado la Real Compañía de Comercio de La Habana, que, por Real Cédula de 4 de junio del año siguiente, asumía por una década —dirigida por Martín de Aróstegui— la responsabilidad de construir tres o cuatro bajeles por año a cambio del monopolio del tabaco, que disfrutaría en previsión de pérdidas iniciales[25]. En 1751, la Compañía se deshacía del asiento, pero para entonces ya habían sido botados 13 navíos, dos de los cuales eran los primeros armados con 80 cañones, el *San Alejandro* y el *San Pedro* (que llegaría a estar más de cincuenta años en servicio).

En 1748 se suprimió la escuadra de Barlovento y el apostadero de Veracruz fue trasladado a La Habana, de manera que a su astillero se sumará la responsabilidad de la defensa naval caribeña[26], pero de 1752 a 1764 la ciudad pasa por una clara crisis constructora: sólo se botan 5 buques, mientras Ferrol fletaba 27[27].

En 1764, Carlos III creaba en La Habana la Intendencia de Marina, única en América, y ordenó que las dos tesorerías que funcionaban en la isla —una para la construcción naval y otra para el mantenimiento de los navíos— operaran al unísono, lo que supuso una clara mejoría en la utilización de los recursos, que el intendente supo manejar con eficacia[28], de manera que entre 1765 y 1789, la construcción reverdece y salen 19 navíos, de los que 5 estaban artillados con más de 100 cañones, entre ellos el ampliamente recordado *Santísima Trinidad*. Además, se botaron 15 fragatas y otras embarcaciones menores, hasta un total de 62 naves: una sustantiva aportación al rearme naval español, que por esos años colocaba a su Armada en segundo lugar en el mundo. El astillero de La Habana vive su mejor momento en las décadas de 1770 y 1780, pero a mediados de esta última se produce un giro de la situación, al escasear los fondos que se destinan a incentivar la economía peninsular española, en perjuicio de las cantidades que antes llegaban a La Habana[29]. Además, el enfrentamiento con Inglaterra —ayuda a la independencia de las trece colonias inglesas de Norteamérica y fracaso ante Gibraltar[30]— iba a derivar hacia escenarios más europeos, sobre todo en los años finales del siglo XVIII y los iniciales del XIX.

Pero la fisonomía urbana de La Habana sigue conservando el brillante aspecto que ha ido adquiriendo a lo largo del siglo. Precisamente, en 1789 y 1790, relacionada con la división de la diócesis de Cuba, se convierte en catedral la Iglesia Mayor de La Habana, nueva sede obispal, mientras Santiago de Cuba conserva su condición mitral. Y el 15 de enero de 1796 llegan a La Habana los restos de Cristóbal Colón, su penúltimo viaje, si consideramos auténticos los que se guardan en la catedral de Sevilla.

[1] Este trabajo forma parte del Proyecto de Investigación HAR2009-11830 titulado «El ejército de la Ilustración: Novedades orgánicas, tácticas y logísticas», financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación.

[2] Para la historia de la isla, v. t. Valdés (1964) y Kuethe (1986).

[3] (Goodman, 2001: 22).

[4] Denominaciones que estaban ya en Arrate (1954).

[5] (Torres Ramírez, 1981: 27).

[6] (García del Pino, 2000: 157-182).

[7] (Rodríguez Martín, 2003: 513-526).
(Weiss, 1996).
(Pérez-Beato, 1936).

[8] No nos detendremos en el relato de la guerra, que tuvo su acontecimiento más resonante en América en el fracasado ataque inglés a Cartagena de Indias. Una exposición del conflicto muy gráfica, en Blanco (2001: 139 y ss).

[9] Para las presas marítimas realizadas estos años, Otero (1999).

[10] Tampoco pormenorizaremos en el origen, desarrollo y desenlace de esta guerra. Un buen relato de su gestación y hechos militares, en Blanco (2004: 37 y ss).

[11] Parece que Antonelli, mirando la ciudad desde la loma de la Cabaña, exclamó: «La Habana será de quien domina este punto»; sin embargo, se tardaría mucho tiempo en fortificar el lugar, de lo que se aprovecharon los ingleses.

[12] (Ramos-Kuethe, 2011).

[13] (Calleja Leal y O'Donnell, 1999).

[14] Para una aproximación al contexto internacional, v. Juan y Martínez (2001) y Martínez (1987). También en Black y Woodfine (1988).

[15] (Ramos Zúñiga, 1993: 49-64).

[16] Más detalles sobre la actividad de los gobernadores militares y de las realizaciones arquitectónicas civiles, tanto públicas como domésticas, en Rodríguez (2003: 519 y ss.).

[17] Por razones obvias, nos limitaremos a dar unas someras referencias a su trayectoria histórica, que aquí nos interesa más que su producción naval. Para la primera mitad del siglo XVIII, v. Serrano (2008).

[18] (Merino Navarro, 1981: 97).

[19] (Kuethe y Serrano, 2007: 763-776; cita en 766).

[20] Sobre el fracaso del plan de Tinajero, v. Pérez-Mallaina (1982: 405) y Inglis (1985: 47 y ss.).

[21] (Kuethe y Serrano, 2006: 767).

[22] (Manera y Moya, 1981: 415-416).

[23] (Serrano, 2006: 7-31).

[24] Sobre este enfrentamiento con Inglaterra, además de las referencias ya citadas, pueden consultarse Bethencourt (1989: 337-345) y Otero (2004).

[25] Para la Compañía, v. Gárate (1993).

[26] Una visión general del problema caribeño, en Zapatero (1990).

[27] (Manera y Moya, 1981: 416 y ss).

[28] (Kuethe y Serrano, 2006: 201-213).

[29] (Barbier y Klein, 1981: 311-342).

[30] Para estos sucesos, v. t. Thompson (1967), Oltra y Pérez (1987), Beerman (1992) y Alsina (2006: 169-170).

Los ingenieros de Marina en La Habana en tiempos de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes (1783-1786)[1]

José María Sánchez Carrión
Doctor en Ingeniería Naval. Universidad Politécnica de Madrid

El Cuerpo de Ingenieros de Marina

El 10 de octubre de 1770 Carlos III aprobó la creación de un nuevo cuerpo facultativo dentro de la Armada llamado Ingenieros de Marina, cuyas ordenanzas fueron redactadas por el entonces coronel del Ejército y director de Construcciones y Carenas Francisco Gautier i Oliber, quien, siendo constructor francés, había llegado a España de la mano del secretario de Estado, el marqués de Grimaldi.

Desde que llegara en 1765, a Gautier le apasionan dos objetivos: uno, crear un cuerpo de ingenieros a semejanza del de los ingenieros-constructores francés y, otro, crear una academia para su formación. Tarda cinco años en conseguirlo, pero finalmente en las Ordenanzas de 1770 se señala:

> Por quanto conviniendo a mi real servicio crear un Cuerpo de Ingenieros de Marina… a cuyo cargo se construyan, carenen, recorran, cuiden los vageles, se fabriquen los edificios

> y practiquen las demás operaciones de este Cuerpo… en mis puertos, arsenales, montes, a bordo de mis navíos y escuadras de guerra, a que los destinare en cualquier parte del mundo.

Y también:

> … siendo de mayor importancia se componga de sugetos hábiles en la theoria y práctica de esta profesión, he resuelto su establecimiento y el de una Academia para la instrucción de los subalternos de dicho Cuerpo, y su régimen, así militar como facultativo y económico.

El nuevo cuerpo facultativo se rigió por sus propias ordenanzas y las de su Academia, hasta que en 1776 las Ordenanzas de Arsenales de González-Castejón lo puso bajo la inspección del director general de la Armada como cualquier otro comandante general.

Aunque nació como cuerpo cerrado con 32 oficiales, divididos en seis clases, más el ingeniero general, fue sufriendo variaciones en dicho número, y en 1786 su número teórico era de 45 (pocas veces el número de ingenieros correspondía con el número señalado en las Ordenanzas). Cuando Gautier dimite y Romero Landa asume la Comandancia General del Cuerpo de forma interina en 1782, inicia una gran transformación, otorgándole una rígida estructura, reglando la enseñanza y regulando las condiciones de ingreso en el cuerpo, que aumenta el número de efectivos.

Clase	1770	1772	1776	1783
Ingeniero general	1	1	1	1
Ingeniero director	4	4	4	2
Ingeniero en jefe	4	4	4	3
Ingeniero en segundo	4	8	8	6
Ingeniero ordinario	6	8	8	8
Ingeniero extraordinario	6	8	8	12
Ayudante de ingeniero	12	12	12	24
Ayudante de constructor*	6			
Cadetes de academia*	30			
TOTAL INGENIEROS	**37**	**45**	**45**	**56**

*Clases no incluidas en la suma total de ingenieros

Ordenanzas del cuerpo

De acuerdo con las ordenanzas de 1770, los ingenieros de Marina estaban encargados, entre otros cometidos, de todos los aspectos relacionados con la construcción naval y, como «consiguientemente responsables de su buen estado…»:

> se distribuirán en los Departamentos y Astilleros de Europa y América según las urgencias y el número de vajeles que huviere de carenar y construir, edificios civiles y hidráulicos que fabricar y reconocimientos de montes que combenga hacer.

Por otro lado, las ordenanzas de 1772 asignaban, entre otras, las funciones siguientes:

- Para el ingeniero general: diseñar e inspeccionar todos los buques en construcción y carenas, y máquinas y edificios en los departamentos. Dirección de la Academia y responsable de la formación de los oficiales, responsable de su régimen disciplinario y de realizar la propuesta de ascensos.

- Para los comandantes del cuerpo en los departamentos: inspección y dirección de obras del arsenal, buques, edificios civiles e hidráulicos, fábricas de jarcias y lonas, talleres, obradores, diques, depósitos de maderas y almacenes, entre otros, realizadas directamente por él o por sus ingenieros, de los que será responsable. Además, asume las funciones de arqueador y encargado de establecer el francobordo.

Por último, los ingenieros debían desarrollar los trabajos que se les asignasen, no podrían estar más de cuatro años en un mismo destino y debían embarcar cuando les correspondiese, pero sus funciones a bordo serían las propias de su cuerpo, a excepción de los combates, durante los que se someterían a los órdenes del comandante del buque.

Por su parte, el título XI de las Ordenanzas de Pertrechos[2] se refiere al

> Modo de practicar esta Ordenanza (se refiere a la de Pertrechos), y la de Ingenieros de Marina en los Puertos de mis Dominios de America, donde haya Esquadras, Navios sueltos, Arsenales ò Astilleros

y establece que

> el exacto cumplimiento (de esta Ordenanza) queda à cargo del Comandante General de Marina en el de la Havana, y en los demás al de los Comandantes en Gefe.

Inicialmente, la plantilla de ingenieros en Indias queda reducida a dos ingenieros en La Habana y en Buenos Aires, que sustituyen a los ayudantes de construcción que ejercían de responsables de construcción, recorrido y carenas de los buques.

La diversidad de funciones de los ingenieros en los departamentos, incluidas las comisiones de montes, hacía necesario recurrir, en casi todos los casos, a oficiales de Marina, ayudantes de construcción o personal de la maestranza para realizarlas, y tal vez por esta razón existe en el Libro de Registro de Asuntos Personales[3] una entrada correspondiente a la «agregación de 30 oficiales de Guerra alramo de Yngen^{os}. de la Havana», documento no localizado, aunque se sabe que no fue aceptada esa petición.

Y ya, finalmente, con la aceptación de la Ordenanza de Arsenales de 1776, el Cuerpo de Ingenieros quedó bajo la inspección del director general de la Armada, al mismo tiempo que se anulaban las correspondientes al Cuerpo de Ingenieros de Marina,

> Por quanto conviniendo à mi Real servicio, que en el gobierno de mis Arsenales haya reglas fixas, ……. con la precisa intervención de los Oficiales de Guerra, responsables de sus operaciones; y que **los Ingenieros de Marina, creados con agregación al Cuerpo General de la Armada para su construccion**, carenas, recorridas, fabrica de obras civiles, è hydraulicas……: **por tanto he resuelto, que, anuladas las Ordenanzas anteriores de Arsenales e Ingenieros**, se observe en todos mis Dominios quando se previene en los dos Tratados de ésta, según se expresa en los Artículos siguientes

y en la que se establece, bajo la autoridad del general del departamento, una nueva estructura orgánica de los arsenales: el mando militar lo ostenta el comandante del mismo, el mando logístico le corresponde al subinspector de Pertrechos, y el mando técnico al comandante de Ingenieros.

Los ingenieros de Marina en los Estados Generales de la Armada en 1786

Hasta 1788 se publicaron tres Estados Generales de la Armada, correspondientes a los años 1778, 1782 y 1786. En este último aparecen 38 ingenieros, y se señala que el empleo de ingeniero general se encuentra vacante por

el retiro del brigadier Francisco Gautier; por tanto, los ingenieros están divididos en cinco clases: un ingeniero director y brigadier, cuatro ingenieros en jefe y capitanes de navío, ocho ingenieros en segundo y capitanes de fragata, doce ingenieros ordinarios y tenientes de navío, seis ingenieros extraordinarios y alféreces de navío, y siete ingenieros ayudantes y alféreces de fragata.

La distribución por departamentos, bajo la dirección del ingeniero director, brigadier José Romero, encargado de la construcción de bajeles, fue la siguiente:

En el arsenal de Cádiz los ingenieros se distribuyeron en:

- Ingeniero en jefe: Francisco Autrán. Tiene a sus órdenes a tres ingenieros ordinarios, un extraordinario y dos ayudantes.
- Encargado de la nueva población: Ingeniero en jefe Vicente Imperia Digueri, con un subalterno a sus órdenes.
- Encargado del dique: Ingeniero en segundo Tomás Muñoz.

En el arsenal de Ferrol:

- Ingeniero en jefe: Tomás Bryant, que tiene a sus órdenes un segundo, un ordinario, un extraordinario y cuatro ayudantes con tres ayudantes de construcción y cuatro delineantes. Tres ingenieros están destinados en reconocimientos de montes en varios parajes.

En el arsenal de Cartagena:

- Ingeniero en jefe: Joaquín Ybarguen, con un segundo, tres ordinarios, tres extraordinarios y seis ayudantes (tres de construcción).

En el arsenal de La Habana:

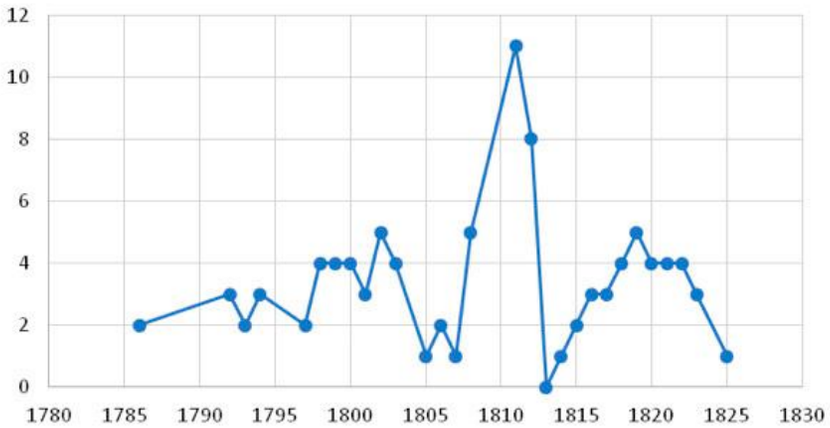
- Vicente Plo —ingeniero segundo y teniente de navío—, como ingeniero comandante, con un ordinario y teniente de navío: Joseph Pilón y Espejo.

Los nombres de los ingenieros de Marina activos como ingenieros propietarios, además de los mencionados, eran los siguientes:

- En Cádiz: los ingenieros ordinarios y tenientes de navío Tomás Lecoq (en el dique del Trocadero), Antonio Arturo y Manuel Salomón. El ingeniero extraordinario y alférez de navío será Antonio Lerena.
- En Cartagena: los ingenieros segundos y capitanes de fragata Luis Mesía (ingeniero comandante interino) y Fernando Seidel; los ingenieros ordinarios y tenientes de navío Josef Lope Valcárcel, Manuel Bernia y Honorato Bouyón; los ingenieros extraordinarios y alféreces de navío Luis de Evia, Manuel Tserstevens y Joseph del Llano, y los ayudantes de ingeniero y alféreces de navío Joseph de las Alas Pumariño y Manuel Combres.
- En Ferrol: los ingenieros segundo y capitanes de fragata Luis Menviollon (en los montes de Asturias), Manuel Romero (en los montes de Vivero [Lugo]), Miguel de la Puente (obra del muelle de Ribadesella) y Joseph Muller; los ingenieros ordinarios y tenientes de navío Rafael Clavijo (destinado en San Sebastián), Juan Smith (muelles de Tarragona), Diego Contador (montes de Burgos), Gerónimo Staberns y Eustaquio Guianini (faro de Hércules, A Coruña); los ingenieros extraordinarios y alféreces de navío Pedro Delgado y Benito Martí; los ayudantes de ingeniero y alféreces de fragata Joseph Gianini, Cándido de la Rosa, Juan de la Puente, Joseph del Águila y Alfonso del Águila.

Se incluye una tabla de elaboración propia, basada en los Estados Generales de la Armada de cada año, de los ingenieros destinados en el arsenal de La Habana.

Número de ingenieros de Marina en La Habana



Notas biográficas de los ingenieros de Marina en los años de la *Mercedes*

A continuación incluimos una breve nota biográfica de los ingenieros de Marina involucrados en el diseño o construcción de las fragatas españolas hasta 1786, a excepción de la de José Romero Fernández de Landa, dado que, como responsable del cuerpo, estaba involucrado en todos los buques que se construyeron bajo su mandato, y debido también a que su biografía es ya sobradamente conocida.

No se dispone con exactitud de la relación de buques construidos en La Habana, aunque quizás la mejor informada es la realizada por Honorato de Bouyón, quien fue comandante de Ingenieros del astillero habanero entre abril de 1792 y mayo de 1823, con diversos periodos de licencia y estancia en Cádiz; y fue precisamente en Cádiz, en octubre de ese año, cuando firma dicha relación de los buques allí construidos entre 1724 y 1794, relación que contiene algunas inexactitudes contrastadas.

Francisco Autrán de la Torre

Hijo de Ciprián Autrán y Teresa de la Torre (nacida en Valle de Piélagos), nació en Puerto Real en 1736 y murió en La Habana el 11 de marzo de 1792, siendo ingeniero director brigadier de Marina y comandante del Cuerpo de Ingenieros en el arsenal, lo que le convierte en el máximo responsable de la construcción de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*.

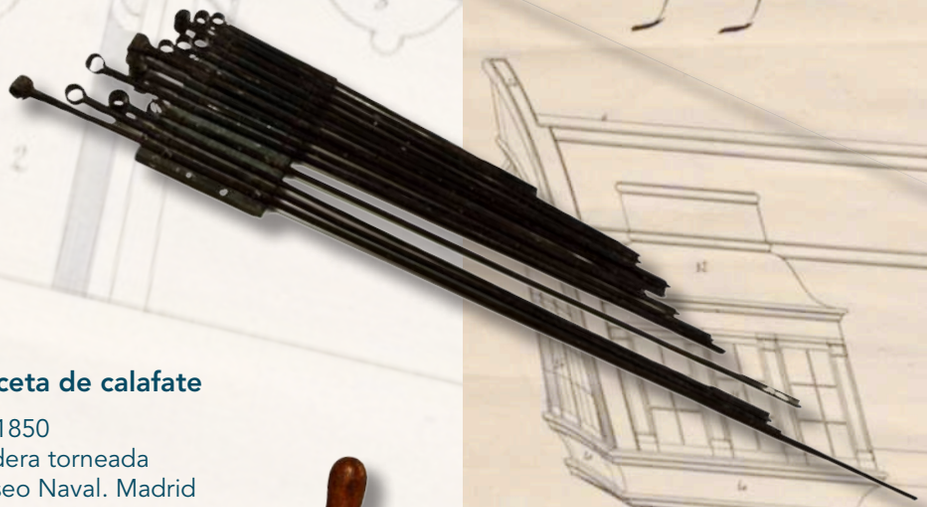
Su padre, celoso de su formación, le enseñó teoría y práctica de construcción, y otros maestros le enseñaron matemáticas, fortificación y arquitectura. El marqués de la Ensenada quiso enviarlo, junto a su hermano Pedro, a estudiar a Inglaterra el 3 de junio de 1749, pero su padre renunció al privilegio por miedo a que ambos volvieran ignorantes y viciosos.

En 1756 era comisario delineador de artillería en la fábrica de fundición de cañones de Sevilla y, siendo alférez de minadores de artillería, ingresó en el Colegio de Caballeros Cadetes de Artillería. Después de participar en la campaña de Portugal es destinado el 9 de enero de 1764 al lado de su padre, Ciprián Autrán, director de construcción de bajeles. En 1766 pasa a la Compañía en el Regimiento de Cadetes del Rey, en donde llega a ser capitán, y con este grado ingresa en el Cuerpo de Ingenieros como ingeniero ordinario y teniente de navío. A los pocos meses, el 30 de marzo de 1776 es ascendido a ingeniero en segundo y capitán de fragata.

Destinado en Ferrol en 1772, lo nombran comandante de Ingenieros seis años más tarde, cargo en el que se mantiene un año, antes de ser trasladado a Cádiz como paso previo para destinarlo a La Habana.

Barrenos

ca. 1850
Hierro
Museo Naval. Madrid

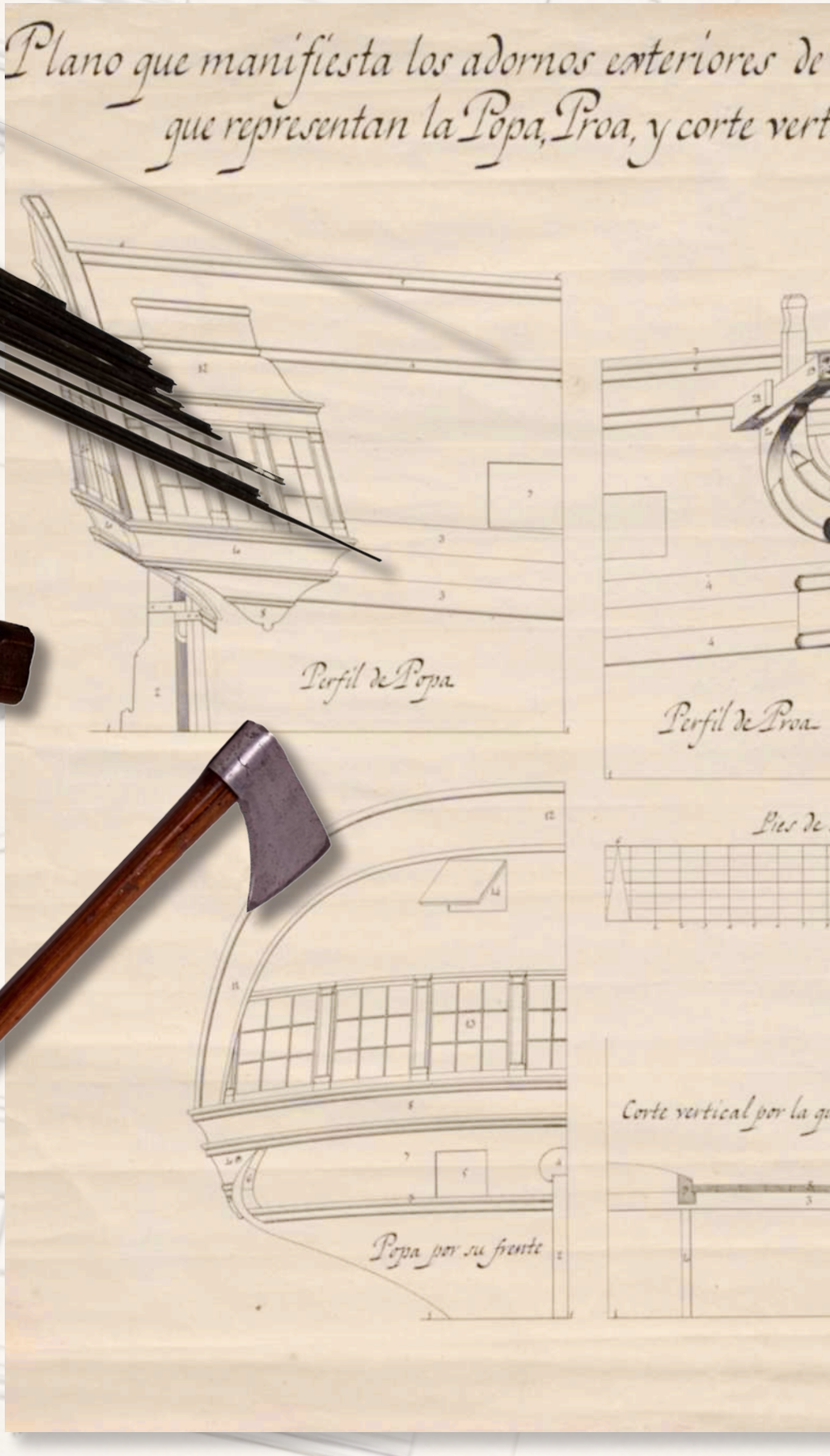


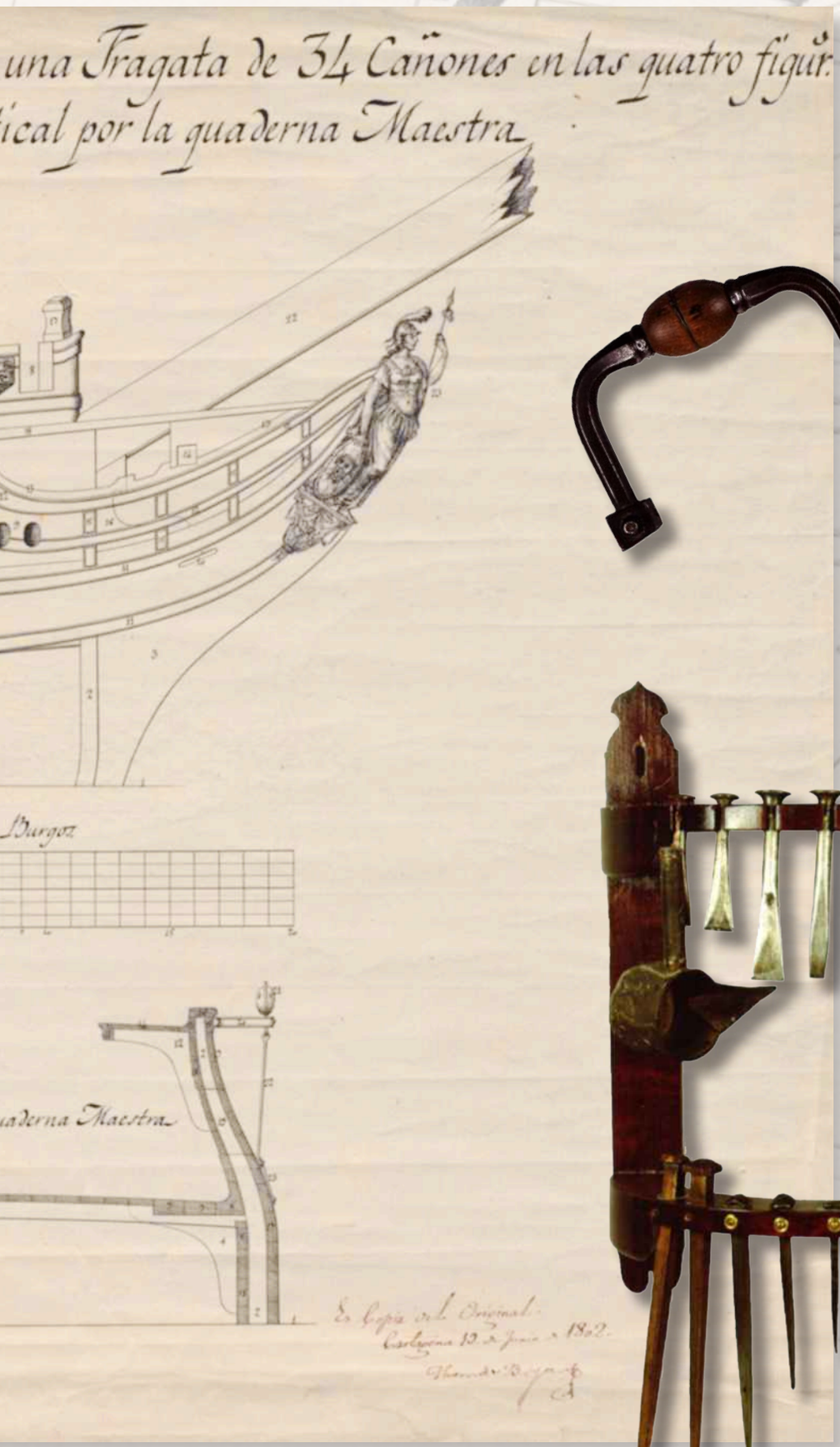
Maceta de calafate

ca. 1850
Madera torneada
Museo Naval. Madrid

Hacha de carpintero de ribera

Siglo XIX
Madera de caoba y acero
Museo Naval. Madrid





Berbiquí de carpintero

Siglo XIX
Madera y acero
Museo Naval. Madrid

Colección de herramientas de calafate y muestrario de clavazón

ca. 1850
Hierro, madera y bronce
Museo Naval. Madrid

Siendo comandante del cuerpo en Cádiz, es ascendido a ingeniero en jefe y capitán de navío el 10 de septiembre de 1782. Enviado a La Habana para sustituir a Vicente Plo como comandante del cuerpo, lo ascienden a ingeniero director y el 1 de mayo de 1790 lo hacen brigadier de Marina.

La inactividad de La Habana en aquellos años le hace solicitar un destino más útil o pasar al Cuerpo General. Después de ser confirmado por otros cuatro años en su destino en La Habana moría el 23 de abril de 1792 en el arsenal donde vivía. Su viuda y sus hijos embarcan en la urca *Santa Belzima,* a bordo de la cual regresan a la Península.

Fue caballero de la Orden de Santiago y se le concedió la cruz de la Real Orden de San Hermenegildo. Sus informes personales resaltan su formación matemática, su capacidad de trabajo y su buena conducta.

Se casó en Puerto Real con su prima Rosa Díez de Barcenilla de la Torre y Bustillo (natural de Quijano), con la que tuvo ocho hijos, de los cuales solo José siguió parcialmente la carrera de sus antepasados (su bisabuelo Pedro construyó en Sant Feliú de Guixols el Real Felipe).

En sus años de comandante de Ingenieros en La Habana se construyeron las fragatas *Nuestra Señora de Atocha, Minerva* (alias *Santa Marta), Ceres* (alias *Nuestra Señora de la Almudena)* y *Gloria;* entre la quilla de la primera, puesta después de botar la *Mercedes*, el 29 de octubre de 1788, y la botadura de la última, en diciembre de 1792, transcurrieron cuatro años.

José Autrán de la Torre

Nació en Puerto Real en 1771 y murió en 1830. Aunque su nombre completo debía haber sido José Autrán y Díez de Barcenilla, utilizó como segundo apellido el segundo de su madre, tomando los mismos que su padre.

Obtuvo la patente de guardiamarina el 28 de febrero de 1784 y ascendió a alférez de fragata el 9 de abril de 1788. Desconocemos cuándo embarcó en el navío *San Carlos,* pero formaba parte de la dotación cuando a finales de 1807 marcha a Veracruz, con escala, como era preceptivo, en La Habana. Allí desembarcó y, como señala en su hoja de servicios de 1811,

> Desembarcado ha hecho el servicio de Batt[a] y Brig[s] como Oficial propietario agregado a Ingenieros en el Arsenal de La Habana cinco años y cuatro meses y de Ayudante del Arsenal en el Depto. de Cádiz.

Esos cuatro años que permanece de agregado los pasa en La Habana bajo las órdenes de su padre, y, cuando este muere, embarca con su madre y hermanas en la urca *Santa Belzima*. Permanece unos meses en el arsenal de Cádiz hasta que pide su reingreso en el Cuerpo General, donde continuó su carrera; mandó cañoneras de escolta en Cantabria y, en junio de 1808, partió de campaña con los batallones de Marina que se formaron en el departamento como parte del Ejército de la izquierda. Murió en Ferrol en 1830 cuando era capitán de fragata.

Luis Mesía de la Cerda y Beltrán de Caicedo

Pocas cosas se han localizado en los archivos acerca de este ingeniero, a excepción de la prueba de hidalguía —hijo del tercer marqués de Acapulco y señor de Ojeares, y nieto del marqués de Caicedo y de Granada— presentada para ingresar en la Academia de Guardiamarinas en 1761, por la que también sabemos que nació en Jaén en 1746.

El marquesado de Acapulco fue creado por Felipe V en 1728 para Gonzalo José Mesía de la Cerda y Valdivia. El cuarto marqués, Juan, hermano de Luis Mesía, se casó con Teresa, hermana de Eustaquio y José Gianini.

De la carrera que Luis Mesía desarrolló en el Cuerpo de Ingenieros conocemos lo siguiente: en 1773 ingresó como ayudante de ingeniero y alférez de navío, después de estar unos meses como ingeniero agregado; fue ingeniero extraordinario y alférez de navío en 1774; ingeniero ordinario y teniente de navío en 1776; ingeniero en segundo y capitán de fragata en 1785 (de este nombramiento se ha localizado la minuta de su Patente, que tiene fecha de 11 de enero), e ingeniero jefe y capitán de navío en 1789.

Fue comandante del cuerpo en La Habana desde 1783 y fue sustituido por Vicente Plo en 1786, para pasar a ocupar el mismo cargo en el arsenal de Cartagena, cuando la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* estaba en construcción.

Vicente Juan Plo

Fue agregado al Cuerpo de Ingenieros en 1773 y el conocimiento de su carrera militar está sustentado por la localización de todas las fechas de las minutas de ascensos: ingeniero extraordinario y alférez de navío, el 30 de marzo de 1776; ingeniero ordinario y teniente de navío, el 20 de abril de 1782; ingeniero en segundo y capitán de fragata, el 15 de noviembre de 1784; ingeniero jefe y capitán de navío, el 1 de mayo de 1790, y, la última localizada, de ingeniero director y capitán de navío, tiene únicamente la fecha de 1792.

Se casó el 20 de abril de 1782 con María Manuela Martínez. Por los informes personales localizados de él, y firmados por Gautier, Romero o Bryant, le reconocen como un oficial con un talento fuera de lo común, con grandes conocimientos en matemáticas, hidráulica, construcción y arquitectura.

En septiembre de 1780 se encuentra en Brest con la escuadra de Miguel Gascón, y envía a González de Castejón y a Romero Fernández de Landa un extenso informe explicando detalladamente el procedimiento seguido en Francia para el forrado en cobre de los buques. De esta estancia tenemos constancia, además, de su justificación de gastos de viaje[4].

Nombrado comandante del cuerpo en Ferrol en 1784, pasó a La Habana en 1786 para sustituir a Luis Mesía. El 24 de julio de 1787 entrega el mando del cuerpo a Fernando Autrán, volviendo a Ferrol hasta 1799, año en que asume el mando Josep Muller.

El 25 de enero de 1787 pone la quilla del *Real Carlos*, navío de 112 cañones que bota el 4 de noviembre, y escribe a Valdés dando cuenta del hecho de botar el *Real Carlos,* alias *Santiago*.

Cuando Romero Landa envía a La Habana a Vicente Plo Romero, le entrega una «Instruccion para servir de regla en su gobierno y manejo facultativo del ingeniero ordinario D. Vicente Plo, que S.M. destina al Puerto de La Habana para encargarse de la construccion, recorridas, obras civiles e hidráulicas, acopios de madera de los montes de su comprehension y demás funciones atribuidas en la Ordenanza de Arsenales a los Ingenieros de Marina»[5], fechada el 12 de enero de 1784.

En este documento, Romero Landa evidencia sus dotes de organización, dando instrucciones claras y concretas, no solo sobre la organización de la maestranza, sus brigadas, sino también técnicas y de cooperación con los otros cuerpos y mandos de la Marina en el departamento.

Plo Romero debía producir un libro de registro que informase de los buques construidos, con dimensiones, desplazamiento, lugar de construcción, fecha, obras realizadas, informes de los comandantes, etc., orientado «al conocimiento de las propiedades y fortificación», que debe enviar al ingeniero director[6] y a la Secretaría de Marina por la vía reservada.

Apto para el servicio en todos los ramos del cuerpo y en la Lista Oficial del Cuerpo de 1790[7], se dice que es el «ingeniero que más bajeles ha construido» y el encargado de terminar la *Mercedes*.

Vicente Plo, mucho antes de que Mazarredo empezara a preocuparse en 1795 por las pérdidas de tablas del forro, consideraba seriamente el coste del forrado con madera, «para mientras pudiese durar»[8] con el forrado de cobre. Decía que la duración del forro de tabla venía a ser de tres años, pero, para que durante ese tiempo el buque estuviera relativamente limpio, necesitaba entrar en dique o ir a la quilla dos veces; y estando en situación de armamento, forrar los cocederos dos veces y otras tres dar pendoles; y todo ello sin contar que, viniendo de América, era necesario cambiarle la mayor parte de las tablas de pino del forro, «que vienen taladradas de broma»[9].

Josef María Pilón y Espejo

Natural de Ciudad Rodrigo, Pilón y Espejo murió en Valencia. Tuvo un hermano, Antonio, que se examinó de acuerdo con las ordenanzas en la Academia de Guardiamarinas e ingresó en Ingenieros como ayudante de ingeniero, y que era ayudante de ingeniero y alférez de fragata a fecha de 26 de abril de 1776, la misma fecha que Josef María. Sin embargo, Antonio se pasó en 1780 al Cuerpo General. Josef María ascendió a ingeniero extraordinario y alférez de navío en 1782, y era ingeniero ordinario y teniente de navío a 15 de noviembre de 1784, año en que se casó con María Micaela Tobalina, natural de Zaragoza.

Destinado al departamento de Ferrol con Plo, en 1793 estuvo realizando comisiones en los montes de Soria. En 1814 embarcó en la fragata *Proserpina;* ya para entonces era ingeniero director y capitán de navío desde el 30 de agosto de 1795, tras ascender tres años antes a ingeniero en segundo y capitán de fragata.

En 1805 ejerce de subcomandante interino de Ingenieros y, al año siguiente, es comandante efectivo, cargo que mantiene, con ligeras ausencias, hasta 1819, a pesar de que ya en 1813 había solicitado destinos fuera del cuerpo, aunque, ascendido a ingeniero director y capitán de navío, prefiere mantenerse entre los ingenieros.

Gaspar del Villar

Nació Gaspar del Villar en la villa coruñesa de Pontedeume en 1764. Era hijo del alférez de fragata Juan Villar, pero se desconoce el nombre de su madre y la fecha y lugar de su fallecimiento.

El 1 de marzo de 1773, con solo nueve años, entra como aprendiz de carpintero en el arsenal de Ferrol. En esa misma época embarca a Lima, aunque vuelve a incorporarse a Ferrol en 1775. Tres años después es nombrado capataz, y con diecisiete años lo hacen encargado de la sala de gálibos. Con este empleo, Vicente Plo se lo llevó a La Habana cuando lo nombraron comandante del cuerpo por la profesionalidad y conocimiento que había demostrado en sus comisiones en el Puerto de Pasajes en 1781, aunque en el momento de su marcha Del Villar estaba destinado en el departamento de Cádiz.

Durante los años en los que Plo estuvo en La Habana, desde donde ya no volvería, Del Villar siguió ocupado de la sala de gálibos y fue el encargado, además, de delineación de planos y de construcción de cinco navíos de tres puentes, cuatro de dos, ocho fragatas y dos bergantines, además de otras muchas embarcaciones menores.

El 5 de mayo de 1798 lo nombran oficialmente contramaestre de Construcción, con treinta y cuatro años de edad y veinticinco de servicio. Hasta entonces se había encargado de la construcción de los navíos *Real Carlos, San Pedro de Alcántara* y de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes.*

El 20 de enero de 1809 se crean por Real Ordenanza de la Junta Suprema de Sevilla, siendo ministro de Marina Antonio Escaso, una nueva clase de ingenieros: los llamados «ingenieros prácticos», fuera de reglamento, que debían cumplir, entre otros, los siguientes requisitos: pertenecer a la maestranza, tener experiencia, haber navegado y haber estado destinados en diques u obras a flote. Se les crea como ingenieros ordinarios y podrán ascender como el resto de los oficiales de su cuerpo. Gracias a esta Real Ordenanza de creación de «Ingenieros prácticos» fuera de reglamento, Del Villar pudo ser nombrado, el 5 de mayo de 1810, ingeniero ordinario y alférez de fragata en la clase de ayudante de construcción. Curiosamente, el nombramiento fue propuesto por Bouyón, comandante del cuerpo en La Habana, y aceptado por Retamosa, comandante principal del cuerpo, que habían sido los más críticos con Escaso por la publicación de la Real Ordenanza mencionada.

Villar trabajó bajo las órdenes de todos los comandantes de Ingenieros que siguieron a Plo: Autrán, Bouyón, De la Puente y Fronty. Cuando muere este último, en 1817, se encarga provisionalmente de la Comandancia. En 1826, convertido el arsenal en apostadero, Villar se hace cargo de todos los ramos de construcción.

Aún conseguiría dos nuevos ascensos: en 1826 el grado de alférez de navío, y en 1827 el de teniente de navío, manteniendo en ambos casos la clase de ingeniero ordinario. Después de la extinción del Cuerpo de Ingenieros de Marina, Villar pasó al Cuerpo de Constructores. Se le concedió el Escudo de fidelidad de Cuba a la Corona.

Como encargado de carenas fue el responsable de habilitar las escuadras de los generales Aristizábal y Gravina, dando la quilla a veintitrés buques, entre navíos, fragatas y urcas. Igualmente, realizó los planos de diez lanchas cañoneras construidas en La Habana, Matanzas y Trinidad.

---

[1] Se ha fijado la fecha de 1783 porque es la que corresponde al nombramiento del primer comandante de Ingenieros de La Habana y porque hacía un año que se le había aceptado a Francisco Gautier su tercera dimisión como ingeniero general de Marina.

[2] MMB, ref. 10.080.

[3] AGMAB, Ingenieros, Asuntos Personales, leg. 3434.

[4] AGMAB, Ingenieros, Asuntos Personales, leg. 3408/57.

[5] AGMAB, Arsenales, Construcción, leg. 3410. Instrucción firmada por Romero.

[6] Romero es ingeniero general interino y por eso señala que se envíe «al Ingeniero Director».

[7] AGMAB, Ingenieros, leg. 3415.

[8] AMNM, Colección Mazarredo, ms. 2.367, f.º 36, informe de Mazarredo sobre forro de buques, Isla de León, 21-2-1795.

[9] AGMAB, Ingenieros, Asuntos Personales, Vicente Plo a González de Castejón, 29-9-1780.

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 Autrán 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, asi en Theórica como en la Práctica de muchos ramos de Marina, especialmente en la Construcción y Hydraúlica 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 Pio 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 alance 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 secundaría 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:

	Santa Florentina	*Nuestra Señora de las Mercedes*
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 desenvolvió 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 jalonaron 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 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.

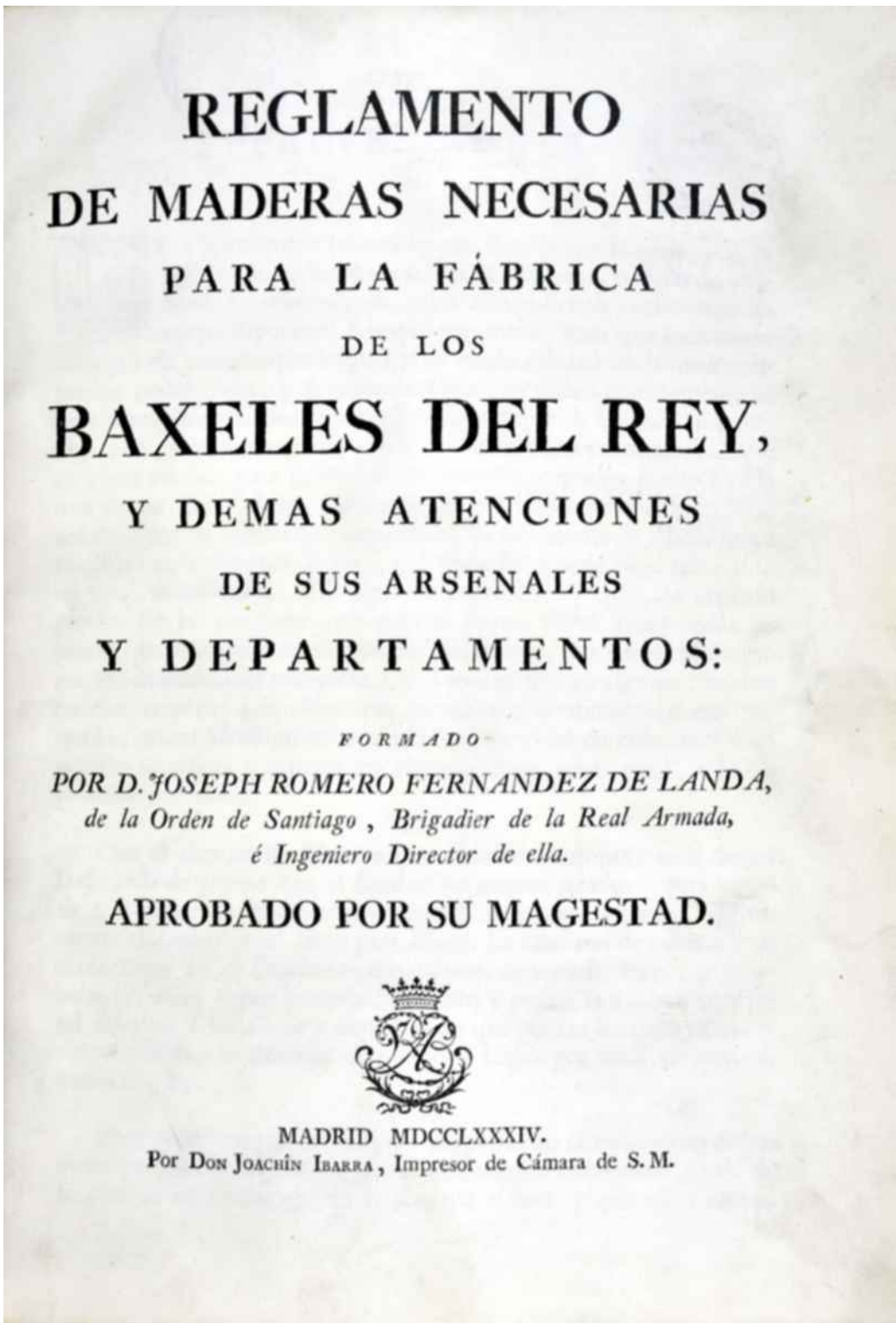
Los individuos no incluidos en este grupo formarían parte de la denominada *maestranza reglada*, que se admitiría o despediría total o parciamente en función de las necesidades, y de la cual se proveían los capataces y cabos de montes para los señalamientos, derribo y arrastre de árboles, ampliando la 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 Joachîn 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

El Callao y la Real Armada

Jorge Ortiz Sotelo
Secretario General de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana

Una de las razones que llevó a Francisco Pizarro a fundar Lima en 1535 fue la cercanía a la magnífica bahía del Callao, usada desde antaño por pescadores nativos. En ella se fueron asentando algunos españoles vinculados a la actividad marítima, y pronto surgió una población que a finales del siglo XVI pasó a ser un presidio con cinco compañías, tanto para la defensa del puerto como para dar guarnición a las naves de la Armada de la Mar del Sur. A mediados del siglo siguiente, a consecuencia de las incursiones holandesas, el Callao fue amurallado y así se mantuvo hasta su completa destrucción por el terremoto y maremoto del 28 de octubre de 1746.

La población quedó arrasada, pero el puerto continuó operando, y su protección pasó a ser un tema prioritario, pues el maremoto también había destruido lo poco que quedaba de la Armada de la Mar del Sur. Con dicho fin, entre 1747 y 1774 se construyó la fortaleza Real Felipe, y en la década de 1780 se levantaron los pequeños fuertes de San Rafael y San Miguel, para cubrir sus flancos y ampliar la protección del fondeadero.

Si bien se prohibió que se volviera a edificar en el lugar de la destruida ciudad, fue necesario construir almacenes, y pronto comenzaron a surgir casas al lado este de la fortaleza. La nueva población era insalubre y desordenada en su trazo, lo que motivó que algunas de las reparticiones que la Real Armada iría estableciendo funcionaran en Lima.

Aún antes del maremoto, la Real Armada había despachado al Pacífico a la fragata *Esperanza* para reforzar a la Armada de la Mar del Sur ante la incursión del comodoro George Anson. La amenaza de una nueva expedición británica llevó a que entre 1748 y 1749 se apostaran en el Callao los navíos *Europa* y *Castilla*, iniciando de ese modo una nueva etapa en la defensa del Pacífico sudamericano.

Ese esfuerzo, sostenido durante más de siete décadas, implicó la presencia de unas 62 unidades navales, número claramente insuficiente para el enorme espacio en el que debían operar. En su gran mayoría fueron navíos (16) y fragatas (29) asignadas al Apostadero Naval del Callao en épocas de crisis, mientras que unidades menores servían por más tiempo, esencialmente en funciones de guardia costera. Solo a partir de 1794, al arribar los bergantines *Limeño* y *Peruano*, el Callao contó con unidades asignadas de manera permanente[1].

El mando de las fuerzas navales apostadas en el Callao fue ejercido por el comandante más antiguo presente hasta 1799, cuando se creó el Departamento Marítimo del Callao, con jurisdicción desde Veraguas hasta el cabo de Hornos, y se nombró al brigadier Tomás Ugarte y Liaño como su primer comandante general. El último en desempeñar tal función fue el brigadier Antonio Vacaro, quien en septiembre de 1821 debió entregar los medios a su mando a las fuerzas independentistas.

Los comandantes de Marina debieron enfrentar diversos problemas administrativos y operacionales. Los primeros estuvieron referidos fundamentalmente a su relación con los virreyes, al mantenimiento de las unidades y el manejo de las instalaciones de apoyo, y al control de la actividad marítima. Si bien el comandante de Marina reportaba al ministerio correspondiente, también debía hacerlo al virrey, pues este tenía autoridad funcional y administrativa sobre el apostadero. Tal situación generó numerosas fricciones, que, sumadas a las endémicas dificultades económicas de la Hacienda virreinal, afectaron la operatividad de las naves destinadas al Callao. Los recursos asignados al apostadero eran administrados por oficiales del Cuerpo de Ministerio, los primeros de los cuales llegaron al Callao en 1772. El mantenimiento de las naves estuvo a cargo de la maestranza, en la que laboraba un centenar de carpinteros de ribera, calafates y otros especialistas, cuyos talleres, junto con diversos almacenes y ambientes, constituían el Arsenal Naval. Ubicado entre el Real Felipe y el mar, el Arsenal no tuvo personal permanente hasta 1786, y solo a principios del siglo XIX se le construyó un muro perimetral. Por otro lado, para atender a los numerosos enfermos que usualmente llegaban en las naves tras la siempre difícil travesía por el cabo de Hornos, en 1770 se estableció un hospital de marina en el cercano pueblo de Bellavista[2].

Si bien desde principios del siglo XVII existía el cargo de cosmógrafo mayor del virreinato peruano, una de cuyas funciones era examinar a los pilotos y las naves antes de que estas zarpasen, en la práctica el Gobierno virreinal no ejercía mayor control sobre las actividades marítimas. La primera medida que se tomó para subsanar esta situación fue establecer la matrícula de gente de mar, en 1776. Efectuado el registro correspondiente, se encontró que en Lima y Callao había 1020 hombres de mar, a los que se sumaban 201 en Arica, Iquique e Ilo, y un número probablemente mayor en Paita. Algún tiempo después, en 1791, se estableció la Capitanía de Puerto del Callao, anexa a la cual comenzó a funcionar la Academia Real de Náutica, en la ciudad de Lima. La labor de su primer maestro, el piloto Andrés Baleato, trascendió la enseñanza, siendo igual o quizá más importante su aporte a la cartografía y a la geografía peruana, al haber reunido una gran cantidad de información en lo que pasó a denominarse el Depósito Hidrográfico de Lima, buena parte de la cual se encuentra hoy en el archivo del Museo Naval de Madrid. Posteriormente se crearon capitanías de puerto en Valparaíso, Guayaquil y Concepción, dependientes del comandante general del Callao.

Pero el paso más importante fue dado en agosto de 1799, cuando el brigadier Ugarte elaboró una instrucción para los capitanes, maestres, pilotos y oficiales de mar de todos los buques del comercio de la Mar del Sur. Los más poderosos navieros limeños se opusieron a dicho reglamento y presentaron un expediente ante la Real Audiencia de Lima, alegando que desde tiempos inmemoriales habían llevado a cabo sus labores sin interferencia alguna, aunque finalmente tuvieron que aceptarlo. La relación entre la Real Armada y los navieros nunca había sido sencilla, pues, además de tomar a parte de sus tripulaciones en tiempos de guerra, el limitado número de naves reales hacía que en varias ocasiones se debiera recurrir al corso para proteger las aguas virreinales. Esta situación se tornó más crítica durante la etapa final del dominio español, debido a que la severa crisis que afectaba a la metrópoli redujo de manera considerable su capacidad de mantener el control del mar en el Pacífico sudamericano.

Esto último formaba parte del otro grupo de problemas que el comandante de Marina debió enfrentar: los operacionales. En esencia, estos estaban referidos al apoyo a otras áreas, las expediciones exploratorias, las secuelas locales de los conflictos europeos, el contrabando y los movimientos independentistas.

Para la segunda mitad del siglo XVIII el espacio marítimo español en América estuvo organizado en cuatro grandes ámbitos: Caribe, Atlántico Sur, Pacífico Sur y costa del Noroeste. El primero era cubierto desde La Habana, mientras que para los otros tres se establecieron los apostaderos navales de Montevideo, Callao y San Blas. Además, a finales de ese siglo se estableció el apostadero de Cavite para la defensa de Filipinas.

El Callao fue el punto de apoyo para los apostaderos de San Blas y Cavite, y las naves en tránsito hacia ellos recalaban en el puerto para reabastecimiento, descanso y reparación, como lo hizo la escuadra de Ignacio María de Álava en 1796. En el caso de San Blas, además de ese tipo de apoyo, se le despachó artillería fundida tanto en Lima como en la Real Fundición de Bellavista. La vinculación con el apostadero mexicano se intensificó durante el largo proceso de independencia hispanoamericano, periodo en el cual también se apoyó al apostadero de Montevideo.

Desde el Callao, las naves de la Real Armada también llevaban el situado o apoyo económico a diversos puntos de la costa oeste sudamericana, como Chiloé, Juan Fernández, Guayaquil y Panamá, junto con vituallas y, ocasionalmente, provisiones. Asimismo, cumplían otras funciones, como llevar a España a los jesuitas expulsados de Perú y Chile a bordo del navío *San José el Peruano* en 1768, conducir a los virreyes u otras autoridades entre Panamá, Guayaquil, Callao y Valparaíso, o transportar fondos públicos y privados hacia España, como fue el caso de la fragata *Mercedes* en 1804.

El apostadero del Callao también sirvió de punto de partida y apoyo para varios esfuerzos exploratorios. El más notable de estos últimos lo constituyó la expedición Malaspina, que en 1790 y en 1793 permaneció varios meses en el puerto, tanto para dar descanso a sus tripulaciones como para consultar con los repositorios locales y reunir información sobre el país y el Pacífico.

Esta última provenía de diversas fuentes, entre ellas de las cuatro expediciones a Oceanía realizadas durante el gobierno del virrey Manuel de Amat entre 1770 y 1775. La primera estuvo a cargo del capitán de fragata Felipe González de Haedo, con el navío *San Lorenzo* y la fragata *Santa Rosalía*, tomando posesión de la isla de Rapa Nui o Pascua, a la que bautizaron San Carlos. En las otras tres, llevadas a cabo por la fragata *Águila*, se exploró Tahití y otras islas polinesias, falleciendo en este esfuerzo su comandante, el capitán de fragata Domingo de Bonechea[3].

Desde el Callao también salió el piloto José de Moraleda para explorar los complicados canales del sur del continente entre 1786 y 1793, y la costa desde Panamá hasta Sonsonate, entre 1802 y 1804, esto último con la corbeta *Castor* y la goleta *Alavesa*. Paralelamente, el teniente de navío José Ignacio Colmenares llevó a cabo una labor similar en la costa central chilena con el bergantín *Peruano* y la goleta *Extremeña*.

Durante la permanencia de la Real Armada en el Callao, cuatro guerras europeas tuvieron impacto local: la de Sucesión Austriaca (1740-1748), la de los Siete Años (1756-1763), la guerra con Gran Bretaña (1779-1783) y la guerra contra la Francia revolucionaria y napoleónica (1795-1808).

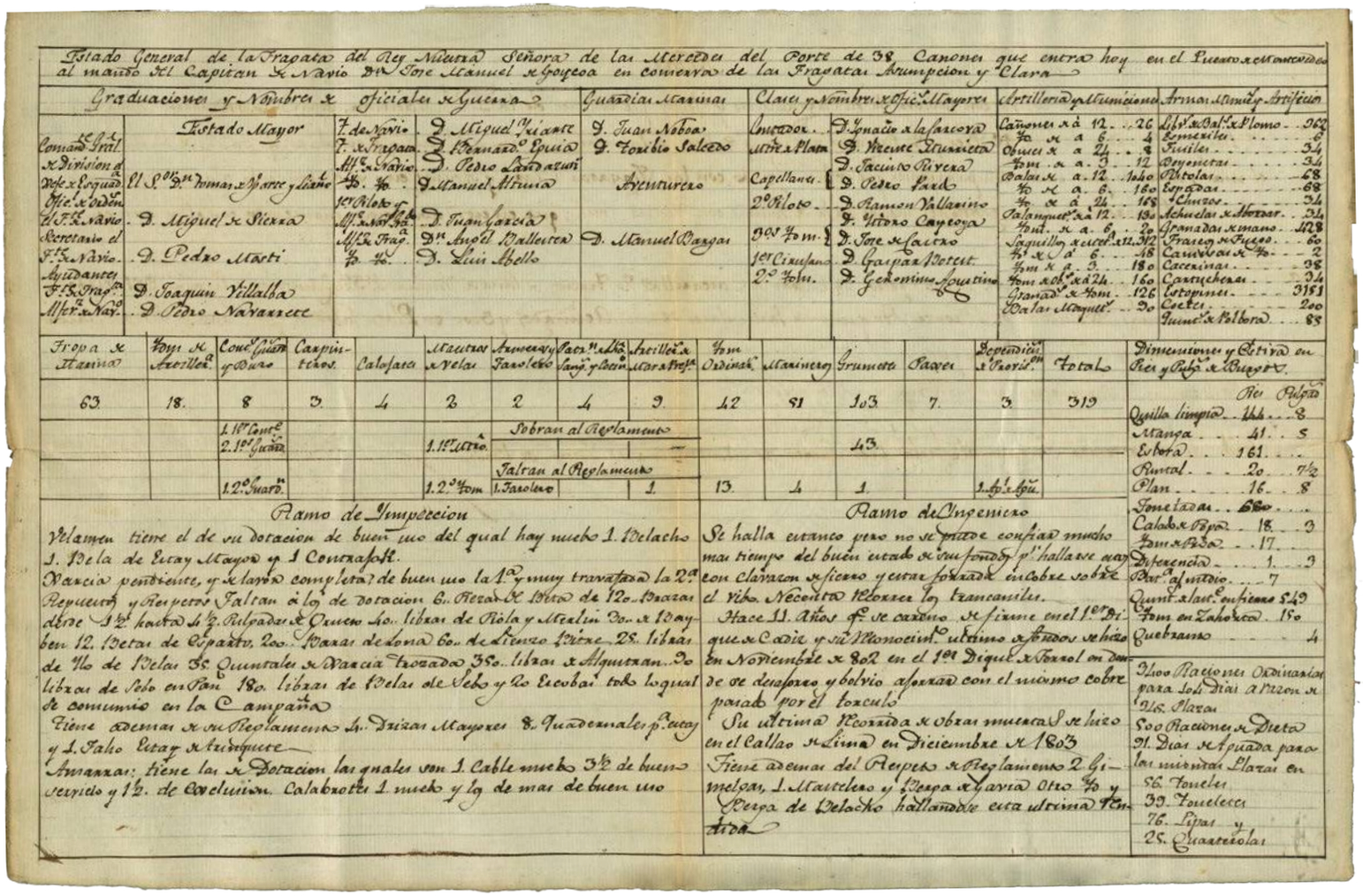
Coracha de quina

Siglo XVII
Cuero
Patrimonio Nacional. Palacio Real de Madrid

La *Mercedes* conducía «20 sacas de cascarilla». La exportación de la *cascarilla* o quina, monopolio real controlado por la Real Botica, se realizaba en corachas («sacas») y cajones. Se empleaba para tratar fiebres intermitentes, paludismo o malaria. Por ello, tras las epidemias de 1803 su recepción era anhelada «con las dos Castillas infestadas por las tercianas [...] Málaga y sus pueblos comarcanos asaltados furiosamente por la fiebre amarilla [...] aquel mal reverdecido más o menos en Cádiz y Sevilla» (*Memorias* de M. Godoy, t. III, pág. 337).

La primera de estas guerras trajo al Pacífico la ya mencionada expedición del comodoro Anson, en cuya persecución se despachó una división al mando del teniente general José Pizarro, de la cual solo la *Esperanza* logró doblar el cabo de Hornos. Posteriormente arribaron los navíos *Europa* y *Castilla*, pero no hubo nuevas hostilidades en la zona. La guerra de los Siete Años no produjo hostilidades en el Pacífico sudamericano, pero sí la pérdida de la fragata *Hermiona*, con más de cuatro millones de pesos a bordo, capturada por dos naves británicas frente al cabo de Santa María el 31 de mayo de 1762. Al mando del teniente de navío Juan de Zabaleta, esta fragata había llegado al Callao con artillería y armamento para las defensas de Valdivia y Callao, zarpando hacia España antes de que se supiera del estado de guerra con Gran Bretaña[4].

Entre el final de este conflicto y el inicio del siguiente se produjo la crisis por la ocupación británica de las Malvinas, motivando que en 1768 pasaran al Pacífico Sur las fragatas *Liebre* y *Águila*.[5] A ellas les seguirían los navíos *Septentrión*, *Astuto* y *San José el*



Estado General de la Fragata del Rey Nuestra Señora de las Mercedes del Porte de 38 Cañones que entrò hoy en el Puerto en conserva de la Fragata Rumpecion y Clara al mando del Capitan de Navio Dn Jose Manuel de Goycoa

Graduaciones y Nombres de Oficiales de Guerra — Estado Mayor

Comand.te Gral de Division y Jefe de Esquad.a: El S.or Dn Roman de Yarza y Suviano
Jefe de Orden del S.or Navio: D. Miguel de Sierra
Secretario del S.or Navio: D. Pedro Marti
Ayudantes
F.s de Frag.a: D. Joaquin Villalba
Alfer.s de Nav.o: D. Pedro Navarrete

1.er de Navio	D. Miguel Yriarte	D. Juan Noboa
1.er de Fragata	D. Bernard.o Iquico	D. Toribio Salcedo
Alf.s de Navio	D. Pedro Larrazuri	
1os Pilotos	D. Manuel Arruza	Aventurero
Alf.s de Nav.o	D. Juan Garcia	
Alf.s de Frag.a	Dn Anjel Mallerteu	D. Manuel Vargas
2os Pilotos	D. Luis Abello	

Clases y Nombres de Oficiales Mayores

Interventor	D. Ignacio de la Sarcosa
Cirujano y Flebotomo	D. Vicente Arruiseta
	D. Jacinto Rivera
Capellanes	D. Pedro Sard
2.o Piloto	D. Ramon Vallarino
3os y 4os Tenientes	D. Vitoro Cayroga
	D. Jose de Castro
1er Cirujano	D. Gaspar Botett
2.o Ydem	D. Geronimo Agustino

Artillería y Municiones

Cañones de á 12	26
Ydem de á 6	4
Obuses de á 24	8
Ydem de á 3	12
Balas de á 12	1860
Ydem de á 6	160
Ydem de á 24	168
Balas rasas de á 12	130
Ydem de á 6	20
Saquillos de cartuchos	312
Ydem de á 6	18
Ydem de á 3	180
Ydem de á 24	160
Granadas de Ydem	126
Balas Rasas	20

Armas Municiones y Artificios

Libras de Balas de Plomo	362
Escopetas	6
Fusiles	34
Bayonetas	34
Pistolas	68
Espadas	68
Chuzos	34
Achuelas de Abordar	34
Granadas de mano	528
Frascos de Fuego	60
Candelas de Ydem	2
Cacerinas	38
Cartucheras	24
Botafuegos	3163
Cuchillos	200
Juntas de Palo	88

Tropa de Marina	Ydem de Artillería	Condestables y Cabos	Carpinteros	Calafates	Maestranza de Velas	Armeros y Fogoneros	Pacos de Vela y Cabos	Artilleros de Mar y Tropa	Gente de Mar Ordinaria	Marineros	Grumetes	Pajes	Expedicionarios y Voluntarios	Total
63.	18.	8	3.	4	2.	2	4	9.	42	81	103	7.	3.	319
		1.o Condestable 2.o Guardian			1.er Calafate	Sobran al Reglamento					43.			
		12.os Cabos			1.os Ydem	Faltan al Reglamento 1.o Fogonero		1	13.	4	1		1.os Cabos	

Dimensiones y Estiva en Pies y Pulgadas de Burgos

	Pies	Pulgadas
Quilla limpia	116	8
Manga	41	5
Eslora	161	
Puntal	20	7½
Plan	16	8
Tonelaje	680	
Calado de Popa	18	3
Ydem de Proa	17	
Diferencia	1	3
Port. al medio	7	
Quint. al aire en Puerto	549	
Ydem en Lastre	180	
Quebranto		4

Ramo de Ympercion

Velamen tiene el de su dotacion de buen uso del qual hay mucho 1. Velacho 1. Vela de Estay Mayor y 1 Contrafoque. Parcia pendiente, y se lavan completas de buen uso la 1.a y muy travajada la 2.a Repuestos y Repuestos Faltan à los de dotacion 6. Rezas de Obra de 12. Brazas obre 1½ hasta 1½. Relingas de Ynfierno 40. libras de Rola y Meollin 20. de 12 ayuben 12. Vetas de Espadin. 200. Varas de Lona 60. de Lienzo 1.ro 28. libras de Ylo de Velas 38. Quintales de Parcia trozada 350. libras de Alquitran 30 libras de Sebo en Pan 180. libras de Velas de Sebo y 80 Escobas todo lo qual se consumio en la Campaña

Tiene ademas de su Reglamento 4. Drizas Mayores 8. Guadernales 4. Estay y 1. Palo Estay de Trinquete

Amarras: tiene las de Dotacion las quales son 1. Cable nuebo 3½ de bueno servicio y 1½. de Escluision. Calabrotes 1. nuebo y 6 de mas de buen uso

Ramo de Ingeniero

Se halla entanto pero no se puede confiar mucho mas tiempo del buen estado de su fondo y se hallara muy con clavazon de fierro y estar forrada en cobre sobre el Vivo. Necesita Recorrer los trancaniles.

Hace 11. Años q.e se carreno se firme en el 1.er Diq.e de Cadiz y se Renoción. ultimo de fondos se hizo en Noviembre de 802 en el 1.er Diq.e de Ferrol en donde se desforro y bolvio a forrar con el mismo cobre pasado por el Estoculo

Su ultima Recorrida de obras muertas se hizo en el Callao de Lima en Diciembre de 1803

Tiene ademas del Repuesto de Reglamento 2 Gimelgas, 1. Martillo y Pesa de Yarria otro ½ y Pesa de Velacho hallandose esta ultima perdida

Víveres

2100 Raciones Ordinarias para los dias a Mazon de	Diz. Pipas
800 Raciones de Dieta	21 Dias de Aguada para las mismas Pipas en
	56. Toneles
	39. Toneletes
	76. Pipas y
	25. Quarteolas

Peruano, y la fragata *Santa Rosalía*[6], conformando una división al mando del brigadier José de Somaglia.

En enero de 1772 se despachó de regreso a España a los navíos *Astuto*, *San Lorenzo* y *Septentrión*, y a la fragata *Liebre*, conduciendo unos ocho millones de pesos[7], pero poco antes de zarpar se produjeron conatos de rebelión a bordo de algunos de los navíos, motivando el ajusticiamiento de varios tripulantes por orden expresa del virrey Manuel de Amat.
La injerencia del virrey en el fuero privativo naval evidenció el tipo de problemas que surgía entre ambas autoridades y motivó una Real Orden de febrero de 1778 prohibiendo expresamente que los virreyes formaran procesos y dictaran sentencias a los individuos de marina[8]. Otro problema, quizá más grave, fue que Somaglia se vio involucrado en un escandaloso caso de contrabando cuando retornaba a España, al mando del *Astuto*, en 1777. A resultas de ello, quedó privado de su empleo[9].

En 1779, cuando estalló una nueva guerra con Gran Bretaña, se encontraban en el Callao los navíos *San Pedro de Alcántara*, *San José el Peruano* y *Santiago la América*, así como la urca *Nuestra Señora de Monserrat*. Al mando del brigadier Antonio María Vacaro, esta división fue estacionada en Talcahuano, una posición adecuada para interceptar a cualquier división británica que arribara al Pacífico. Reforzada con

Estado General de la fragata del rey *Nuestra Señora de las Mercedes*

Montevideo, 5 de junio de 1804
Manuscrito
Real Academia de la Historia. Madrid

Este documento contiene todos los datos que permiten conocer en qué condiciones se hallaba el barco al entrar en Montevideo procedente del Callao, tanto en sus elementos físicos como en los pertrechos, aguada, armas y víveres. Es de especial valor para compararlo con el estado de fuerza y estiba de la misma fragata en Ferrol un año antes, aprestada para iniciar su última misión.

algunos mercantes comisionados como unidades navales o armados en guerra, y enfrentando numerosas dificultades por el limitado apoyo que podían recibir en Talcahuano, esta división permaneció en la zona desde 1780 hasta 1782, realizando varios cruceros entre dicho puerto, Juan Fernández, Valparaíso y Valdivia.

Finalmente, una vez que cesaron las hostilidades, en enero de 1783 los buques iniciaron sus preparativos para el tornaviaje a España, debiendo hacerlo lo más pronto posible con todo el personal de marina existente en el Callao[10]. Poco a poco, venciendo nuevas dificultades por la escasez de recursos y de tripulantes, las naves zarparon hacia España con remisiones tanto de la Real Hacienda como de particulares. A bordo de una de ellas, el navío *San Pedro de Alcántara*, fueron embarcados 78 indígenas procesados por su vinculación con la rebelión de Túpac Amaru II. Buena parte de los que iban a bordo perecieron al naufragar dicho navío en las costas de Peniche la noche del 2 de febrero de 1786[11]. Dos meses después salió del Callao el navío *Santiago la América*, el último de la división de Vacaro, llevando a bordo a lo que quedaba del personal naval en el país[12].

Entre 1796 y 1808, España volvió a enfrentarse con Gran Bretaña, en un conflicto que tuvo una mayor incidencia en el Pacífico por la creciente presencia de balleneros británicos en la zona. Las naves reales y las armadas en corso realizaron varias capturas, destacando entre ellas la de las fragatas *Britannia* y *Castor and Pollux*, tomadas, luego de un prolongado combate el 7 de abril de 1800 en el archipiélago de Galápagos, por la fragata corsaria *Atlante*, al mando de Domingo de Orué[13].

También fueron numerosas las naves enemigas que operaron a lo largo de la costa oeste americana; una de ellas, la fragata de guerra *Cornwallis*, que llevó a cabo un exitoso crucero en 1807[14].

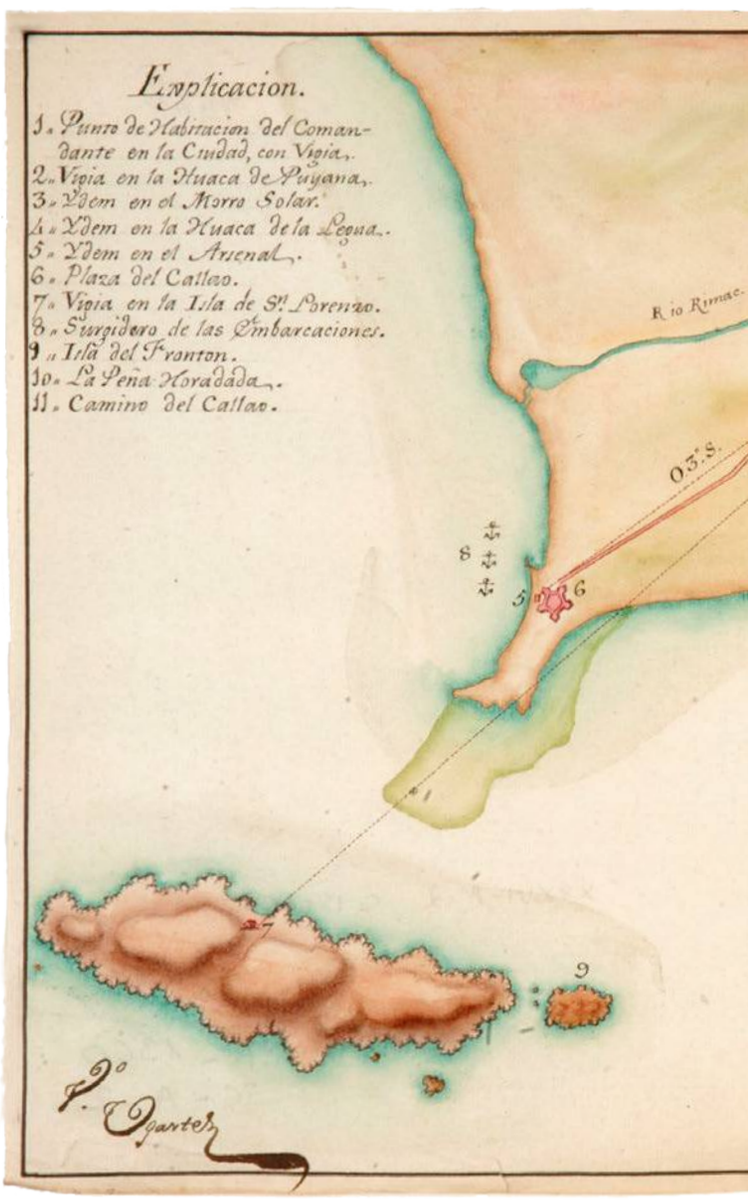
En ese contexto, hubo que lamentar la pérdida de tres naves asignadas al Callao: la fragata *Santa Leocadia*, encallada en noviembre de 1800 en punta Santa Elena[15]; el bergantín *Limeño*, capturado en septiembre de 1801 por la fragata corsaria *Chance* en el golfo de Guayaquil —luego de un combate a consecuencia del cual falleció su comandante, el capitán de fragata Felipe Martínez—, y la goleta *Extremeña*, capturada en septiembre de 1804 por el bergantín británico *Harrington* en la costa sur chilena.

Desde finales del siglo XVI la presencia de naves extranjeras en el Pacífico americano había sido considerada una amenaza y, en consecuencia, se las había perseguido. Esta situación varió luego de que en 1790 se permitiera que naves británicas pudieran cazar ballenas y lobos a cierta distancia de la costa, e incluso arribar a algunos puertos coloniales en caso de emergencia. Poco después

Plano del apostadero del Callao, Lima

1801
José de Moraleda
Manuscrito lavado en colores
Archivo del Museo Naval. Madrid

En octubre de 1801 el piloto José de Moraleda situó en este plano las vigías de mar establecidas por el primer comandante general del Departamento Marítimo del Callao, Tomás de Ugarte. En julio de 1803, Ugarte fue nombrado jefe de la escuadra formada por las fragatas *Mercedes*, *Clara* y *Asunción* para dirigirse a Montevideo y entregar su mando a José de Bustamante con rumbo a España.
En sus *Memorias*, Godoy cita a «don Tomás Ugarte» entre los «escogidos oficiales de marina, de tantos buenos como había», que hacia 1803 «trabajaban en empresas pacíficas sobre todos los mares».



obtuvieron similares concesiones los norteamericanos y franceses, y con estos permisos se abrió la puerta a un creciente contrabando de bienes y de ideas liberales.

Unidades navales y naves armadas en corso fueron empleadas para tratar de controlar esta ilícita actividad, e incluso la Real Hacienda de Lima cubrió el costo de la construcción en Cartagena de los bergantines *Peruano* y *Limeño*, que arribaron al Pacífico Sur en 1795[16]. Pero nada de ello pudo impedir que el contrabando prosperara.

El último de los temas operacionales que estamos considerando fue el referido a la larga lucha sostenida contra los movimientos independentistas. El proceso de independencia hispanoamericano se desencadenó a raíz de los sucesos de Bayona en 1808. Las Juntas de Gobierno surgidas en todo el continente, unidas a la creciente presencia de naves británicas y norteamericanas, generaron nuevas tareas para los magros recursos navales españoles en el Pacífico Sur. Esto se tornó más complejo a raíz del establecimiento permanente de una fuerza naval británica en Río de Janeiro en 1807, y a la guerra que entre 1812 y 1814 libraron Estados Unidos y su antigua metrópoli[17].

El virrey Fernando de Abascal (1806-1816) no solo enfrentó esta compleja situación con encomiable tesón, sino que además apoyó a los apostaderos de Montevideo, San Blas y Manila, remitiendo considerables sumas de dinero a España para contribuir con el esfuerzo de la guerra peninsular. En 1810, cuando se iniciaron las acciones militares en el Alto Perú para detener a las fuerzas enviadas por el recién establecido gobierno de Buenos Aires, Abascal disponía de muy pocas unidades, pese a lo cual, prácticamente sin ningún apoyo de la Península, pudo armar varias otras naves y restablecer el dominio real sobre Cusco, Alto Perú, Quito y Chile.

A partir de 1816 el control del mar comenzó a ser disputado por corsarios despachados desde Buenos Aires, pero la situación se complicó en 1818, después de que las fuerzas insurgentes lograran restablecer un gobierno independiente en Chile. Si bien se hicieron algunos esfuerzos por reforzar al Callao, despachando a las fragatas *Venganza*, *Esmeralda* y *Prueba*, y se habilitaron en guerra otras naves —entre ellas las fragatas *Tagle*, *Cleopatra* y *Resolución*, las corbetas *Castor* y *Veloz Pasajera*, y los bergantines *Trinidad* y *Pezuela*—, el nuevo Gobierno chileno logró conformar una fuerza naval superior a la que disponía el virrey peruano. Al mando del almirante lord Thomas Cochrane, la flamante escuadra chilena pudo tomar la iniciativa estratégica y controlar el Pacífico sudamericano. Con ello, la suerte del virreinato peruano quedó sellada.

Luego de que en julio de 1821 el virrey La Serna abandonara Lima, el personal del Apostadero Naval del Callao quedó defendiendo esa plaza hasta su capitulación a fines de septiembre de ese año. El brigadier Antonio Vacaro y unos doscientos cuarenta subordinados suyos se embarcaron poco después hacia España en la fragata mercante *Especulación*.

El navío *Asia* y el bergantín *Aquiles*, despachados tardíamente en apoyo de las fuerzas realistas que aún se sostenían en el sur peruano, arribaron al Callao a fines de 1824, enfrentándose a las fuerzas navales peruanas que bloqueaban dicho puerto, que había vuelto a manos realistas a inicios de ese año. En enero de 1825, tras la derrota realista en la batalla de Ayacucho y la capitulación del virrey José de la Serna, ambas naves se retiraron de las costas peruanas, junto con la corbeta *Ica*, los bergantines *Pezuela* y *Constante*, y algunos transportes. De ese modo concluía la presencia naval española en la costa oeste americana.

Hecha esta explicación sobre el Callao y la Real Armada, creo pertinente hacer algunas precisiones sobre el apostadero chalaco en la época del viaje de la fragata *Mercedes*.

La paz de Amiens había suspendido el flujo de recursos públicos y privados que las naves reales transportaban desde los virreinatos americanos a España, por lo que en noviembre de 1802 se dispuso que algunas fragatas de la Real Armada zarparan para transportar esos fondos acumulados. De ese modo, la *Santa Clara* y la *Nuestra Señora de las Mercedes* salieron a fines de febrero siguiente de Ferrol con destino al Callao, separándose en medio de una tormenta que dañó la arboladura de la *Mercedes*, forzándola a arribar a Montevideo. La *Santa Clara* continuó su travesía y llegó al Callao el 21 de julio de 1803, mientras que su consorte lo hizo a principios de agosto. Pocos días antes había ingresado al puerto la fragata *Nuestra Señora de la Asunción*, salida de Cádiz en enero de ese mismo año[18].

Estas tres fragatas, a las que se unió la mercante *Joaquina*, debían retornar a España bajo el mando del recién ascendido jefe de escuadra Tomás de Ugarte, quien, luego de nombrar al capitán de fragata José Pascual de Vivero como comandante interino del Departamento Marítimo del Callao, izó su insignia en la *Mercedes*.

Las cuatro fragatas se hicieron a la mar el 3 de abril de 1804, pero los daños que sufrieron al doblar el cabo de Hornos forzaron a Ugarte a arribar a Montevideo el 5 de junio. Este apostadero se encontraba a cargo del jefe de escuadra José de Bustamante y Guerra, quien también debía retornar a España con las fragatas *Medea* y *Fama*. Al ser más antiguo que Ugarte, Bustamante asumió el mando de las seis fragatas, pasando Ugarte a desempeñarse como su segundo a bordo de la *Asunción*.

Los aprestos de la división duraron dos meses, en los que se determinó que la *Joaquina* y la *Asunción* no estaban en condiciones de efectuar el cruce del Atlántico de manera segura. Tampoco estaba en condiciones de hacerlo el brigadier Ugarte, cuya deteriorada salud hizo que permaneciera en Montevideo, donde falleció el 28 de septiembre[19].

La suerte del llamado convoy de Lima es ya conocida. Salió del puerto rioplatense el 9 de agosto de 1804, y el 5 de octubre, frente al cabo de Santa María, fue interceptado y capturado por una división británica al mando del comodoro Graham Moore, perdiéndose en dicha acción a la fragata *Mercedes*.

Lo concreto es que durante casi ocho décadas el Apostadero Naval del Callao había enfrentado numerosos retos y dificultades, pero su ocaso había obedecido esencialmente a una suerte de implosión del imperio español, que se vio en la imposible tarea de defender un espacio marítimo demasiado extenso para los medios con que contaba, ante un enemigo creciente en poder en el mar y creciente, también, en el interior de su propio personal.

[1] Sobre este tema, en extenso, v. Ortiz (2014).

[2] (Sotelo, 2005: 85-98).

[3] Entre los últimos trabajos sobre este tema, destacan el de Mellén (2011) y el de Buchet (1993).

[4] AGS-Marina, leg. 63, Consejo de Guerra, Madrid 17/7/1763.
(Clowes, 1996: 308).

[5] AGMAB, Lista de la contaduría de Cádiz, 8118/157.
AGS-Marina, leg. 410-2, doc. 952, Cornejo a Arriaga, Liebre Callao 18/11/1768; leg. 411-2, doc. 1024, Bonechea a Arriaga, Panamá 4/7/1769.

[6] MNM, ms. 516, ff. 67-70.
(Barros, 1886: 317-318).

[7] MNM, ms. 276, doc. 1.
(Vargas, 1966-1971: 292-293).

[8] (Amat y Juniet, 1947: 797-802).
(Guirior, 1872: 112).

[9] AGMAB, Cuerpo General, leg. 620/1172.

[10] (García-Junco, 1993: 71-88).

[11] (Blot y Pinheiro-Blot, 1992).

[12] AGMAB, leg. 4, carp. 6, 15/4/1786.

[13] MNM, ms. 2413, O'Higgins a Cornel, Lima 23/7/1800, anexo parte de Orué, Pachocha 17/6/1800; ms. 96, Academia Real de Náutica de Lima 12/1/1814, f. 25.
AGMAB, Expediciones a Indias, leg. 29, Ugarte a Cornel, n.° 129, Lima 21/3/1801.

[14] (Ortiz y King, 2010: 35-52).

[15] AGMAB, Expediciones a Indias, leg. 29, Ugarte a Cornel, n.° 144, Lima 22/5/1801; leg. 30, carpeta 9, Arredondo al ministro de Marina, n.° 6, Lima 23/9/1801; Ugarte a Cornel, n.° 160, Callao 7/7/1801.

[16] (Ortiz y Toledo, 2002: 75-86).

[17] (Ortiz, 2005).

[18] AGMAB, Expediciones a Indias, leg. 33, n.° 351, Lima 26/7/1803; y n.° 353, Lima 9/8/1803.

[19] (Pavía, 1873-1874: 610-611).

Azotes sobre un cañón, carreras de baquetas y el honor perdido: autoridad y justicia en los buques de guerra a fines del siglo XVIII

Marta García Garralón
Centro Asociado UNED Madrid

Las penas son el freno de las pasiones de los hombres
Félix Colón y Larriátegui Jiménez de Embun

A los ojos de un extraño, los navíos de guerra del siglo XVIII vienen a ser pequeños feudos en los que la vida a bordo se desarrolla en un espacio limitado, ajustada a estrictas normas y férreos horarios. La autoridad, la disciplina y la subordinación tiñen cada uno de los actos diarios de los moradores temporales de aquellas fortalezas flotantes. Solo los oficiales con buenas dotes de mando y dispuestos a aplicar la ley sin concesiones pueden manejar el gobierno de un buque de guerra que encierra cientos de almas. Tomemos un ejemplo: el navío de línea más común de la época es el de setenta y cuatro cañones, capaz de albergar a más de quinientas personas, entre oficialidad y dotación. Sin duda, en tierra existían muchas villas con menos población.

La vida en los buques del rey tiene fama de dura y peligrosa. La marinería desocupada de los puertos prefiere embarcar en registros particulares antes que hacerlo con plaza de marinero en un buque de guerra. Los salarios son mejores, la disciplina más suave y el riesgo físico de la navegación menor. Por el contrario, los barcos de Su Majestad arrostran sobre sí el estigma de potenciales tumbas flotantes.

Una primera aproximación a los barcos de la Armada nos permite agrupar a sus individuos en cuatro grandes clases: los oficiales, la marinería, las brigadas de artillería y tropa de guarnición, y los pasajeros. Salvo en el caso de los pasajeros, que no siempre viajan a bordo, los tres primeros grupos han de convivir durante meses o incluso años bajo estrictas reglas que tratan de prevenir el desorden, la indisciplina, la insubordinación, las reyertas, los motines o cualquier atisbo de anarquía. Este trabajo habla de cómo se mantuvo la disciplina entre las tripulaciones españolas del siglo XVIII y cuáles fueron las sanciones penales aplicadas a cada categoría profesional.

La división de estos grupos profesionales en diferentes subclases conforma un sistema de mando en el que todos los individuos responden ante su superior. Es la manera óptima de que las órdenes se cumplan de popa a proa en un tiempo considerablemente reducido. Los oficiales subalternos de la Armada se deben a sus oficiales superiores, y todos ellos en conjunto al comandante del buque o de la escuadra. Los pajes, los grumetes y los marineros responden al dictado de sus oficiales de mar (los contramaestres y los guardianes). Por último, la tropa obedece a sus sargentos. A finales del siglo XVIII, las Ordenanzas Generales de la Armada prescriben con minucioso detalle las obligaciones de cada persona y categoría profesional dentro de un barco. Nada queda al azar[1].

Dentro de un esquema piramidal como el que se describe, el ejercicio de la autoridad por parte de los mandos a bordo reúne ciertos elementos comunes, a pesar de la heterogeneidad de las funciones de cada una de estas clases y del distinto origen social de sus miembros. La primera nota común a todos ellos reside en la ejemplaridad, una máxima inherente a la vida militar. De entre los oficiales, el comandante de la flota o navío está obligado a mantener una actitud aleccionadora que sirva de modelo frente a sus inferiores. Y, precisamente, la ejemplaridad tiene su reverso en la subordinación, otra de las virtudes más ponderadas en el ámbito militar, y principal fundamento de la disciplina. Saber liderar un equipo humano numeroso implica asegurarse el respecto y la obediencia de los inferiores. Ya en la primera mitad de siglo, el marqués de la Victoria advertía que «el capitán debe continuamente y con el ejemplo advertir a sus tenientes y alféreces la subordinación, respeto y cortesía que deben tener a todos los capitanes y a los generales en todos parajes y ocasiones, ni debe permitir que ningún subalterno hable con desprecio o murmure de la conducta de su comandante, aunque sea aparentemente mala. Estos discursos oídos por los inferiores, además de dar mal ejemplo, infunden menosprecio y son causa de desobediencias y motines»[2]. En el caso de la oficialidad de mar y de los sargentos, la autoridad implícita a su rango igualmente les impone sobresalir en sus costumbres y porte frente a marineros y soldados, lo que les convierte en espejo sobre el que se reflejan sus inferiores.

El segundo elemento característico del ejercicio del mando radica en saber alternar la información inmediata con un riguroso conocimiento de las tareas de los subalternos. El

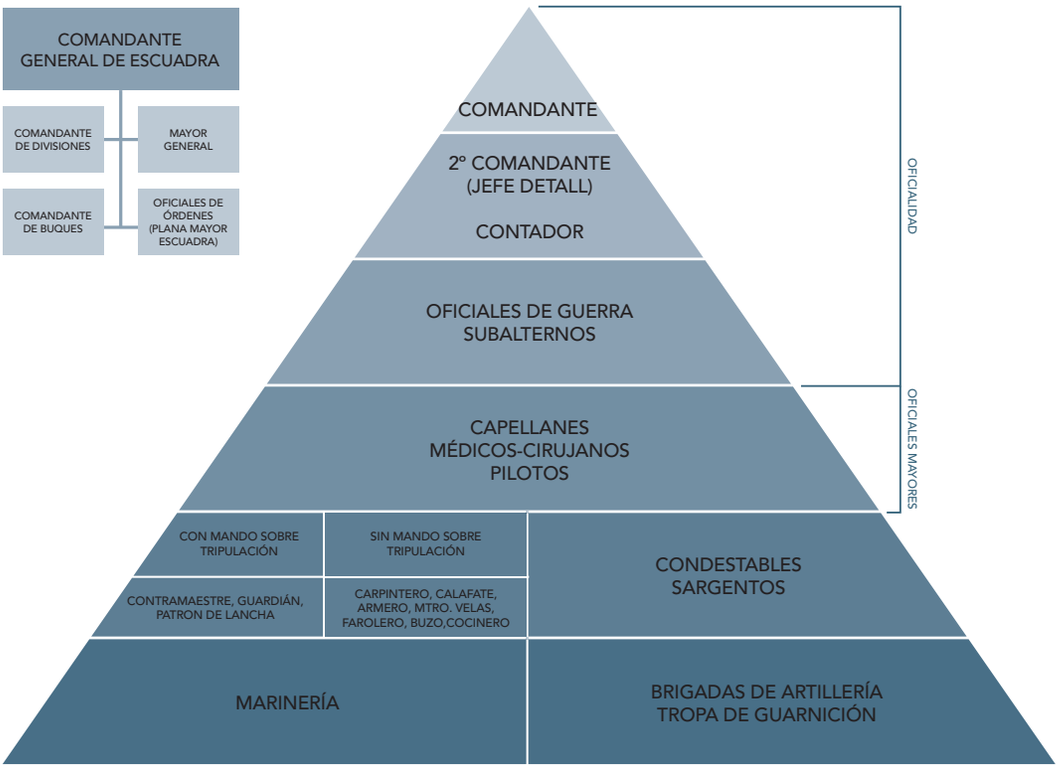
buen liderazgo lleva aparejado conocer al detalle todo lo útil o necesario al servicio del rey, saber del buen progreso de las órdenes ejecutadas o, en su caso, averiguar a tiempo la negligencia de los que tienen a cargo el cumplimiento de una orden. El oficial diligente también debe saber en qué emplean el tiempo sus subalternos. Siguiendo al citado marqués de la Victoria, «[el capitán de navío] no debe ignorar la obligación de los empleos de sus inferiores y subalternos, porque no hay cosa más sensible para los que han de obedecer que verse mandados por hombres que ignoran lo que ellos saben, y que le mandan cosas fuera del curso ordinario, de la buena práctica razón del mando, motivándose de la irregularidad de él, el desprecio, desórdenes, y disgustos...»[3].

Un tercer componente anejo al ejercicio de la autoridad se relaciona con un principio bien conocido por los mandos de la Armada: no adoptar actitudes familiares con los subordinados. La confraternización con subalternos despoja al oficial de su autoridad, del temor y del respeto con el que requiere ser obedecido. Tratándose de la marinería y de la tropa de guarnición, familiarizarse con la gente de mar o con los soldados en juegos, comidas o chanzas lleva a actitudes de camaradería que fácilmente pueden terminar en comportamientos de insubordinación[4].

El status, el prestigio y la posición de cada uno de los individuos de Marina resultan de gran importancia, siendo atributos que condicionan la vida diaria a bordo de un buque. Como si se tratase de una reproducción a escala menor, las relaciones sociales entre los distintos sujetos en los barcos de la Armada reproducen patrones similares a los esquemas sociales imperantes en las sociedades del Antiguo Régimen. Los oficiales del Cuerpo General, de origen noble, coronan la parte superior de la escala de mando e imparten las órdenes a la oficialidad mayor, a la oficialidad de mar y a la tripulación y tropa. A continuación se sitúa la oficialidad mayor, compuesta por los pilotos y los médicos-cirujanos. En un estrato inferior actúa la oficialidad de mar, en la que tienen cabida, por un lado, los contramaestres y los guardianes (oficialidad con mando sobre la tripulación), y, por otro, los carpinteros, los calafates, los armeros, los maestros de velas, los faroleros, los buzos y los cocineros (oficialidad sin mando sobre la gente de mar). En un nivel similar a los oficiales de mar se encuentran los sargentos de tropa y los condestables. La base de la pirámide la constituye la fuerza de trabajo compuesta, de un lado, por la marinería («las gentes de cuerda»: marineros, grumetes y pajes), y de otro, por la tropa de guarnición y las brigadas de artillería. Reproduciendo los esquemas de comportamiento de la cascada del desprecio, cada una de estas clases profesionales defiende sus privilegios y trata de preservar su estatus singular, exagerando al máximo las diferencias con los grupos inferiores. A la par, todos ellos se esfuerzan por ascender y equipararse a sus superiores.

Existen buenos ejemplos a lo largo de la centuria de los intentos de algunos de estos grupos profesionales de despegarse de sus homólogos e inferiores, pero también de los esfuerzos por conseguir el ascenso y la mejora en el escalafón. En 1746, los maestres de jarcia de la Real Armada de la escuadra del Mediterráneo solicitaron se les declarase inmediatos sucesores de los contadores de navíos y, consecuentemente, se les concediese su ascenso desde la clase de oficiales de mar a la plana de la oficialidad mayor del buque. Querían ser asentados después de los mismos contadores y por delante de cirujanos y condestables. La razón de tal solicitud obedecía a que, estando embarcados, los maestres de jarcia solían suplir las funciones de los contadores cuando estos últimos caían enfermos, fallecían o escaseaban. La petición de los

ESCALA DE MANDO A BORDO DE LOS BAJELES DE LA REAL ARMADA. FINALES SIGLO XVIII



maestres no tuvo eco alguno en las altas esferas[5]. Otro de los cuerpos profesionales que a lo largo del siglo XVIII reclamó reiteradamente mejoras en su estatus profesional, incluso su integración en el Cuerpo de Oficiales de la Armada, con los privilegios y atributos anejos al mismo, fue el de los pilotos. Aunque sus solicitudes de equiparación a la oficialidad quedaron limitadas a casos excepcionales, en 1784 los pilotos fueron ascendidos desde oficiales de mar a la clase de oficiales mayores del buque y, junto con los cirujanos, obtuvieron el privilegio de uso de uniforme. Asimismo, para dignificar y dotar de mayor estimación social al Cuerpo de Pilotos de la Armada, se establecieron pruebas de limpieza de sangre para la entrada de aspirantes, exigiéndose que sus individuos mantuviesen una buena conducta y loables costumbres. Asimismo, en 1802 se prohibió la aplicación de castigos físicos a los pilotos, quedando sustituidos por los arrestos. El conjunto de todas estas concesiones trajo algunos beneficios al Cuerpo, al conseguir alejar a estos marinos de los estigmas de la baja condición social y de convivencia con las gentes de cuerda, situándoles en una posición más aceptable socialmente dentro de la escala de mando profesional[6].

Conceptos tan importantes como el honor —sobre todo para la oficialidad—, o la honra de nacimiento, son frecuentemente esgrimidos como etiquetas diferenciadoras frente a las otras clases. Una vez embarcados, la posición de cada grupo profesional se hace claramente

patente en dos situaciones: el alojamiento y la distribución en ranchos. Ambas cuestiones tienen su relevancia a la hora de ordenar la vida a bordo y ponen de manifiesto el estatus de cada individuo: importa dónde se duerme y dónde se come, pero también al lado de quién se hace. El comandante del bajel está obligado a dar la mesa a sus oficiales, a la plana mayor del buque, a los guardiamarinas y al capellán, para lo cual estos individuos forman un rancho por separado. Por otro lado, la tripulación y la tropa hacen el rancho conforme a los siguientes criterios generales: los soldados se arranchan en cada mesa con un cabo de escuadra; los sargentos lo hacen con los soldados distinguidos y los condestables; los cabos de guardia, los gavieros, los bodegueros y los pañoleros forman dos ranchos por mitad en cada clase; los timoneles, los guardabanderas, los meritorios del pilotaje y los marineros aplicados se agrupan en otro rancho; los carpinteros, calafates y contramaestres, igualmente; los pajes lo hacen en otros dos o tres; el armero, el maestro de velas, el farolero, el buzo y el cocinero forman el rancho de oficiales de mar; el patrón de lancha se arrancha con los marineros asignados a los botes, y el resto de la marinería se divide en un número de ranchos igual al de cañones montados por banda, incluidos los del castillo y del alcázar. Una vez clasificados los ranchos por clases, se trata de equilibrar el elemento humano agrupando a los individuos de un mismo pueblo, y a los mozos con marineros de edad madura, para asegurar la buena policía del rancho. Nunca se mezcla a la gente de tropa con la marinería, y el trabajo de ranchero es siempre temporal y rotatorio[7].

Siguiendo el mismo patrón que en las comidas, el alojamiento de los individuos de un buque reproduce la división por clases profesionales utilizando un sistema de reglas perfectamente tasado, en el que los mejores alojamientos son disfrutados por los individuos situados en lo más alto del escalafón. En este aspecto, resulta significativa la reclamación que elevaron los maestres de jarcia en 1746, protestando porque habían sido desalojados de sus chazas, situadas en la banda de babor, por los condestables de las brigadas de Marina. El cambio de ubicación de los catres llevó al realojamiento de los maestres en una zona peor del buque, una decisión que interpretaron como una vejación para su categoría profesional. En este conflicto podemos apreciar cómo la clase de los maestres de jarcia se considera por encima de la de los artilleros, desgranando toda una serie de argumentos al respecto. Curiosamente, para despegarse de la baja estimación social que padece la gente de mar, los propios maestres argumentan que la voz «maestre» equivale a un guarda almacén de tierra y arsenales, y que las funciones de ambos —los de tierra y los de mar— son poco más o menos de la misma naturaleza. También esgrimen que a los maestres en las revistas de Marina se les trata con la misma voz y estimación que a los oficiales de guerra. Sin embargo, para los maestres de jarcia el condestable no es más que un sargento de artillería de tierra, y los artilleros unos meros operarios, equiparables a las demás clases de gentes de mar[8]. El enfrentamiento entre las dos clases profesionales revela una rivalidad entre sus miembros a la hora de conseguir preeminencias en el escalafón.

Como podemos apreciar, la vida a bordo de los buques de la Armada del siglo XVIII sigue un modelo jerárquico piramidal, una forma de organización en la que el sujeto está supeditado a un mando inmediatamente superior. Cada clase profesional se posiciona en un determinado nivel del escalafón, desplegando dos tipos de comportamientos: el intento de aproximación a los grupos de mayor prestigio social y el desprecio a los que se sitúan

en estratos inferiores. Además, las rivalidades entre unas y otras clases se materializan en frecuentes conflictos, agudizados por su desarrollo dentro del limitado flotante.

En resumen, a bordo de un bajel de guerra priman las relaciones basadas en la pertenencia a una de las clases profesionales de la Marina. Además de la identidad profesional, en la mar también cobra importancia otro tipo de vínculos, determinados por la clase social en la que se mueve cada individuo. Estas relaciones, basadas en la admiración, el respeto, la dependencia, el antagonismo, la rivalidad, la emulación o la supeditación vienen a reproducir esquemas de comportamiento estratificados de la sociedad española de la Edad Moderna.

Autoridad y justicia a bordo

Partiendo de que autoridad y justicia son caras de una misma moneda, la convivencia entre oficiales, marinería y tropa en los bajeles del Rey es posible gracias a la aplicación de un estricto código de leyes, que se apoya sobre un régimen sancionador especial, denominado fuero de Marina. El fuero militar no es nuevo en el siglo XVIII. La aplicación de leyes singulares y la existencia de jueces determinados en el ámbito castrense hunde sus raíces en el antiguo Imperio Romano. Las leyes militares son más severas que las civiles y sus penas y castigos resultan más gravosos porque así lo exige la constitución de este estamento, creado para mantener el buen orden y disciplina de sus miembros. En contrapartida, ese sometimiento a una legislación más rígida tiene su compensación en la existencia de toda una serie de exenciones y privilegios, de distinciones y premios —grados, pensiones, encomiendas, órdenes militares...— para los militares encargados de velar por la conservación y la seguridad de la Monarquía.

En la centuria del Setecientos, la nueva estructura orgánica de la Marina parte del modelo francés, que pivota sobre la existencia de dos grandes grupos: el Cuerpo Militar y el Cuerpo Político o, como se decía más comúnmente, el cuerpo de la espada y el cuerpo de la pluma. Los individuos que pertenecen al primer grupo son los oficiales de guerra, las compañías de guardias marinas, los batallones de infantería de Marina y las brigadas de artillería. En el segundo se encuentran los intendentes, los comisarios, los contadores, los tesoreros, los oficiales de contaduría, los contadores de navío y de fragata, los matriculados de mar, los miembros de la maestranza, los médicos, los cirujanos y los dependientes de hospitales. A todos ellos se les aplica el fuero de Marina. Sin embargo, como en toda regla general, existen excepciones que permiten extraer a los sujetos de la Armada de su fuero natural para ser juzgados por otras jurisdicciones. Se trata de delitos relacionados con el fraude de las rentas reales, el contrabando, la extracción o introducción en los reinos españoles de moneda, oro o plata, que conllevan la pérdida del fuero militar y la automática sujeción a la jurisdicción de Rentas. Además, el criterio del desafuero también rige para aquellos individuos de la Marina que roban en iglesias, provocan incendios, cometen asesinatos no estando de servicio o falsifican firmas[9]. En 1786, una Real Orden obligó a todos los individuos de la Matrícula de Marina a mostrar en la parte izquierda del pecho un escudo de grana bordado con un ancla para facilitar su identificación. Si el sujeto no llevaba este distintivo, luego no podía reclamar su pertenencia a la jurisdicción de Marina en caso de apresamiento por los empleados de otra jurisdicción[10]. Una última excepción la constituían los capellanes de mar, sometidos a la jurisdicción eclesiástica castrense ejercida por el vicario general de los Ejércitos[11].

A la hora de aplicar justicia a bordo de un navío, lo primero que se pregunta es quién es el penado. Existen dos niveles de individuos bien diferenciados: los oficiales del Cuerpo General de la Armada y el equipaje (oficiales mayores, oficiales de mar, marinería y tropa de guarnición). Los primeros gobiernan el buque y los segundos obedecen.

Los oficiales, desde el primer día de su embarco, están para tomar decisiones. Su posicionamiento en lo alto de la pirámide de mando implica un plus de responsabilidad, de moralidad y de ejemplaridad en sus actuaciones como servidores del rey. El honor de servir en su empleo les obliga a conducirse con arreglo a las más altas normas morales. El comandante de un bajel, como máxima autoridad a bordo, tiene a su cargo un variado elenco de obligaciones: la más importante, cumplir con las instrucciones que le han sido encomendadas, a las que se añaden otras muchas, como observar las propiedades del navío, verificar las faenas de maniobra o asumir su mando inmediato en situaciones de urgencia (tempestad, fuego, varada en la costa, combate…), inspeccionar los consumos a bordo, asegurarse de la efectividad de las guardias y rondas, reconocer la calidad de los víveres, otorgar licencias a la tripulación, controlar las patrullas en tierra y, por supuesto, impartir justicia. El comandante del navío es la máxima autoridad judicial cuando se navega. Las conductas deshonrosas y delictivas afectan negativamente a la disciplina, a la organización interna, a la eficaz ejecución de las funciones y, en definitiva, al prestigio y buen nombre de la Armada. Teniendo en cuenta el reducido espacio en el que conviven cientos de personas a bordo y la importancia de mantener la disciplina, hay ocasiones en que el comandante tiene que decidir de forma inmediata sobre el ajusticiamiento de un individuo. Lo hace porque así se lo indican sus ordenanzas y con un claro mensaje dirigido a la oficialidad y al equipaje: todo delito tiene sus consecuencias. De este modo, muchos se lo pensarán dos veces antes de vulnerar la ley.

A la vuelta de las campañas de mar, el comandante general del departamento de Marina examina los diarios de navegación de los oficiales embarcados, y recibe las quejas de la tripulación y de la guarnición sobre la navegación realizada. Si encuentra un motivo grave de incumplimiento de las ordenanzas, dará orden para la formación de un consejo de guerra, en el que siempre interviene un auditor. Como regla general, los oficiales que han tomado parte en un combate están obligados a presentar a su comandante general una relación circunstanciada sobre los hechos de la batalla. Si la máxima autoridad del departamento encuentra indicios de delito, igualmente ordenará la apertura de un consejo de guerra[12]. Este tribunal representa una institución fundamental en la administración de justicia militar para los individuos de la Armada del siglo XVIII. El consejo de guerra está presidido por el comandante general del Departamento. Suele nombrar entre siete y trece oficiales del Cuerpo general —de entre las clases de capitán de navío y capitán de fragata—, que están obligados a formar parte del tribunal. Su exclusiva composición por miembros del Cuerpo General se basa en el criterio de que son los compañeros del Cuerpo los que poseen el conocimiento de la profesión.

Una vez decretada la incoación de proceso, el mayor general de la Armada cita para declarar a los oficiales testigos del delito, que prometen sobre su palabra de honor decir la verdad y relatan lo sucedido, contestando a las preguntas. El interrogatorio se

produce por separado, anotándose cada una de las declaraciones. Posteriormente, pasa a declarar el procesado bajo juramento de decir la verdad, y se le permite defenderse de las declaraciones testificales. Si así lo pide, puede nombrar a un defensor, que ha de ser otro oficial. Los testigos acuden a ratificar o, en su caso, a enmendar sus declaraciones, concluyendo con la firma de su deposición. El consejo de guerra se cierra con la lectura de la sentencia, que es leída por el mayor general. Todos los oficiales que deseen asistir, pueden hacerlo, e incluso se puede volver a llamar a los testigos para aclarar dudas. El procesado asiste al acto sentado y sin espada, y puede intervenir haciendo un breve alegato en su defensa. El tribunal procede a efectuar la votación, comenzándose por el oficial más moderno y terminando por el presidente. Si el procesado es condenado por mayoría de votos, será mantenido en prisión hasta que el rey resuelva sobre el proceso, con la aprobación o modificación de la pena impuesta.

Los comandantes de las escuadras también poseen la facultad de abrir consejo de guerra para juzgar la conducta de un oficial, si cuentan con el suficiente número de oficiales a bordo para la formación de tribunal. Si no es así, entonces se limitan a tomar informaciones y reservan su examen para el regreso al departamento, entregando las actuaciones al comandante general.

La formación de un consejo de guerra a un oficial se produce únicamente en los casos de comisión de delitos o faltas de gravedad. Los más frecuentes se relacionan con las navegaciones y las operaciones de guerra en tierra y mar, por ejemplo, la pérdida del mando de un bajel, la rendición al enemigo, un naufragio o accidente acaecido en el buque, la separación definitiva del bajel respecto de la formación cuando se navega en convoy, una arribada en contra de las instrucciones impartidas, sucesos de desarbolos, abordajes… Pero los consejos de guerra también se forman cuando el oficial ha faltado gravemente a las obligaciones de su empleo, ha desobedecido a un superior o ha demostrado una mala conducta con respecto a sus subalternos.

¿Qué criterios manejan los juzgadores a la hora de graduar la gravedad del comportamiento de un oficial? Los conceptos del honor y de entrega total cuando se está al servicio del rey presiden cada uno de los actos de la oficialidad. La cobardía y la negligencia demostradas tienen un coste muy alto. Cuando se manda un bajel armado en guerra, el oficial debe siempre defenderlo en proporción a sus fuerzas y en correspondencia con las del enemigo atacante. Si la defensa de su navío resulta corta o realiza una entrega indecorosa y sin acuerdo de su oficialidad, puede ser condenado hasta con la pena capital. Todos aquellos oficiales que han participado en la entrega inaceptable de su bajel han de responder por sus actos. La ley incluso permite al segundo de a bordo rebelarse contra las órdenes de su comandante, si estas contradicen los criterios normales de defensa —eximente a la obediencia debida—, e incluso prender a su superior para poder continuar el combate[13]. Pero si el barco se ha perdido porque sus oficiales y/o equipaje se negaron a seguirle, porque algún oficial arrió la bandera sin su permiso o porque la gente del navío no quiso mantenerse en sus puestos, entonces el comandante quedará libre de cargo y los culpables serán procesados. El comandante del bajel también sabe que si su navío queda varado por accidente en la costa y, después de poner a salvo en tierra a su tripulación, no puede defenderlo de los enemigos, deberá pegarle fuego para

impedir su captura. Si, por el contrario, tiene capacidad para organizar la defensa de su buque accidentado, actuando desde tierra ayudado por su equipaje, o gracias a fuerzas de socorro extraordinarias, deberá intentar salvarlo por todos los medios.

En caso de combate, el abandono del puesto conlleva la automática pérdida del empleo y la imposibilidad de volver a entrar al servicio del rey. Pero si, además, el abandono se ha hecho con intención maliciosa, o ha sido la causa de la pérdida de la función, el oficial será sentenciado a muerte. Junto a los enfrentamientos armados, uno de los motivos más comunes en la formación de los consejos de guerra es la pérdida del bajel. Cuando se demuestra que el oficial al mando desoye los prudentes consejos de sus subalternos, o que conscientemente ha procurado la destrucción de su barco, no hay perdón para tan ignominioso comportamiento. Si, al contrario, se prueba que obró con ignorancia, omisión o negligencia a la hora de cumplir con su obligación, entonces la pena se atenuará conforme a las circunstancias del caso. Y si el oficial actuó correctamente, y el resultado fue irremediable, quedará libre de cargos.

También acarrearán graves sanciones para un oficial conductas como el desamparo del bajel después de varado sin haber intentado el salvamento de sus armas, pertrechos y municiones, o el abandono de su tripulación. El consumo irracional de víveres o géneros, así como su utilización para uso personal pueden dar lugar a la formación de un consejo de guerra, si estos actos han causado el atraso o el malogro de la expedición. Cuando los daños son solo materiales, el oficial deberá abonar el 3% del valor de los géneros perdidos o el 6% si reincide en su comportamiento.

El principal objetivo de la navegación en conserva es mantener unida la formación hasta su arribada al lugar de destino. Cualquier decisión que suponga la separación del cuerpo de escuadra u origine el desamparo de una o varias embarcaciones dará lugar a un consejo de guerra. La falta de comunicación entre las distintas embarcaciones mediante señales, especialmente cuando se prevé algún riesgo inminente o se avistan enemigos, es de extrema gravedad. La proporción de la culpa se gradúa en función del tipo de dolo atribuible al autor de los hechos. Los mismos principios se aplican para casos como el del oficial que incumple las instrucciones de escoltar un navío maltratado para dejarlo en condiciones más seguras, o el del que se niega a socorrer a un navío de guerra del rey, sin que ello le haya de perjudicar en la navegación o en el cumplimiento de su misión.

Los abordajes fallidos de bajeles de guerra o de embarcaciones particulares realizados por culpa de maniobras defectuosas o con ánimo deliberado conllevan la privación del mando, la suspensión o la pérdida del empleo. El descuido, la falta de supervisión del armamento del buque o el no tener el navío debidamente preparado para hacerse a la mar al mismo tiempo que lo hace el comandante son comportamientos negligentes que pueden ocasionar graves perjuicios económicos y estratégicos a la Armada. Tampoco debe olvidar el oficial la prohibición de abrir antes de tiempo las instrucciones que se le han dado para cumplir una misión o la de revelar información sobre su contenido que pueda malograr la expedición.

El trato con el enemigo responde a un código de reglas presididas por el honor y el respeto, pero, aun así, el oficial tiene terminantemente prohibido comunicarse con el contrario y

revelar información sobre el servicio sin expresa orden o noticia de su comandante. Por supuesto, el suministro de información a través de señales, dando cuenta del estado del bajel o de la escuadra, equivale al destierro a un presidio. Si el oficial pierde la oportunidad de embarcarse en el bajel de su destino y queda en tierra por negligencia, es suspendido de su empleo. Pero si este incidente tiene lugar en tiempo de guerra, o en una situación de urgencia en la que se pretende atacar al enemigo, el oficial perderá su empleo.

Los oficiales de la Armada deben ser especialmente cuidadosos a la hora de contraer matrimonio. Están obligados a informar sobre la persona con la que pretenden casarse y justificar su calidad. Si no cuentan con el permiso del rey, pueden perder el empleo. La misma política se aplica a sargentos, cabos de escuadra, tambores, soldados de batallones, condestables, cabos y artilleros de Marina. A los jóvenes y a menudo fogosos guardiamarinas les está prohibido contraer matrimonio, bajo pena de exclusión pública del servicio en presencia de toda la compañía. Los frecuentes conflictos entre las autoridades de Marina y la Iglesia obedecen a los casamientos celebrados de buena fe por párrocos entre jóvenes guardiamarinas y muchachitas enamoradas, a espaldas de familias y autoridades[14].

Un tipo de delito común a bordo de los bajeles de guerra es el castigo físico desproporcionado. Las ordenanzas dejan muy clara la importancia del buen trato al equipaje, usando de la autoridad, pero con la estimación y atención que cada empleo se merece. Ordenan a los oficiales que no se dirijan a sus oficiales mayores, oficiales de mar, marinería y tropa con injurias ni tratos vejatorios y, como elemento esencial para mantener el respeto, deben mostrar y exigir la decencia en la vestimenta. Estas loables premisas basadas en el respeto y en la responsable actuación de los mandos suponen un importante avance en la profesionalización de la carrera de los oficiales de la Armada del siglo XVIII. Pero en ocasiones también asoma una realidad en la que los mandos utilizan la violencia sobre sus inferiores como medio para imponer su autoridad[15].

Existe una orden que prohíbe castigar a los condestables de artillería con espada o palo. La utilización del palo con los cabos o artilleros debe quedar reducida a casos muy particulares[16]. Lo mismo rige para la oficialidad de mar: no se les puede castigar con palo, tampoco ultrajarles de palabra u obra, pero sí aplicarles cepo con grillos u otras mortificaciones[17].

Casos como, por ejemplo, el del teniente de Batallones Fernando Gamero, que en 1740 dio una somanta de palos al contramaestre del arsenal José Tuy, con la excusa de haber realizado mal una faena de reparación en la fragata *Aurora*[18]. O el del joven alférez de fragata Manuel de Padilla, que insultó y apaleó al segundo guardián del navío *El Constante*, Jaime Oliver, a propósito de una maniobra de aferramiento de la cebadera, arrestándolo de cabeza en el cepo. El guardián Oliver se quejaba amargamente de la inexistencia de causa justa para su castigo, y de la vergüenza que le provocaba el padecimiento y ultraje sufrido delante de sus camaradas. El oficial Padilla fue arrestado en el castillo de Santa Ana, a la espera de ulteriores actuaciones[19]. El caso acaecido en la escuadra del comandante general Juan José Navarro y Viana, fondeada en el puerto de Tolón en 1742, nos muestra que a veces la justicia terminaba brillando sobre los

abusos perpetrados por oficiales. El teniente de navío Carlos de la Villa había apaleado y puesto de cabeza en el cepo al maestre de jarcia Miguel Gutiérrez a causa de un alboroto producido entre este último y un armero, un alboroto «que le había irritado». A pesar de los memoriales de súplica del oficial, el rey confirmó la sentencia de privación de su empleo «para contener estos hechos opuestos a la distinción con que tiene mandado S. M. sean tratados los dependientes del Ministerio[20].

Un último bloque de delitos en los que se ven envueltos algunos oficiales de la Armada del siglo XVIII guarda relación con el contrabando y las prácticas fraudulentas, que sobre todo tienen lugar en el marco de la Carrera de Indias. Los viajes de los marinos de guerra a América se ofrecen, en el caso de la gran mayoría de la oficialidad, como buenas oportunidades para mejorar los salarios, y para unos pocos, dispuestos a transgredir la ley, como tentadoras ocasiones para la introducción y extracción ilegal de oro, plata, tabaco y otros productos cotizados en el mercado americano. Las ganancias extras vienen a aliviar en parte los bajos niveles salariales y la falta de regularidad en sus pagos. La sustanciación de causas contra oficiales por fraude y contrabando se hace con escasa publicidad y tratando de evitar críticas al Cuerpo General de la Armada. A lo largo de la centuria se suceden numerosos conflictos entre los marinos de guerra y los empleados de la Real Hacienda a causa de la lucha contra el contrabando en los espacios portuarios y durante la navegación. En este largo recorrido, la progresiva renuncia a la obtención de beneficios económicos extraordinarios ajenos a la profesión militar redunda en un considerable avance hacia la profesionalización de la carrera del oficial de guerra[21].

Independientemente del régimen sancionador que regula la actividad de los oficiales del Cuerpo General de la Armada en el siglo XVIII, su conducta también es examinada de forma paralela por las autoridades. Por ejemplo, en las Juntas de Dirección del Departamento los diarios de navegación de la oficialidad son revisados a la vuelta de las campañas. A ello se suma la constante labor de vigilancia que ejercen los altos mandos —capitán general de la Armada, comandantes de departamento y de escuadras— sobre sus subalternos. Y sin olvidar el informe de distinción —documento fundamental sobre el que se basa la política de promoción de grados en la Armada—, que detalla el comportamiento de cada oficial en las campañas y expediciones.

Hemos podido comprobar que en el código militar, junto a la disciplina y el respeto a los jefes, el honor es la piedra angular sobre la que se apoya la actuación de un oficial de la Armada. El mayor de los males que le puede suceder es la pérdida del honor, o lo que es lo mismo, la disminución de la dignidad, de la estima y del respeto del resto de la sociedad hacia su persona. El mundo castrense es una escuela del honor. Engrandecer esta cualidad resulta imprescindible cuando uno sirve al rey. Pero, como sostiene Andújar Castillo, cualquier referencia a la ideología del militar ha de pasar indefectiblemente por una directa alusión a la ideología nobiliaria, como base esencial de la composición de la oficialidad. En el código de honor nobiliario rigen los principios de lealtad, fidelidad y obediencia hacia el superior a partir de esquemas reproducidos de la sociedad estamental, destacando sobre todos ellos la conciencia de condición jurídica y social de privilegiado, plenamente diferenciada de aquellos que no son «puros e ilustres de sangre»[22].

Por eso, cuando se imparte justicia, los oficiales se benefician de su origen noble: nunca reciben castigos físicos ni tormento, y son encerrados en lugares separados y distintos del resto del equipaje. El empleo de la violencia física con los nobles penados es inconcebible. Supondría un plus de vergüenza sobre su persona. No pueden ser condenados a azotes, galeras, vergüenza pública o mutilaciones, ni tampoco se les puede aplicar la pena de muerte en su versión más deshonrosa, como es el ahorcamiento[23].

El otro mundo pertenece a una clase social de segunda categoría, el de la gente de mar y tropa. Sus individuos tienen otra «calidad», que les convierte en reos receptores de un régimen sancionador más duro. El castigo típico de la marinería es el azote sobre un cañón, o como se dice comúnmente, «dar un cañón». El de la soldadesca, las carreras de baquetas, un castigo puramente militar del que se halla excluida la marinería[24]. El cañón se da con un rebenque o mojel —cabo trenzado— de medio grosor, pero nunca con badernas gruesas, como podrían ser las bozas de cables u otros cabos empleados para usos de mucha fuerza. Aquel marinero que se niega a atar al delincuente o a tomar el rebenque para azotarle sabe que le espera la misma mortificación que el penado. El castigo se ejecuta en presencia de un oficial y de todo el equipaje, con asistencia de la guardia con las armas al hombro. Para las carreras de baquetas, la tropa emplea los correajes de sus fusiles. Unos treinta hombres forman dos filas o un círculo, en presencia igualmente de un oficial y del resto de individuos[25].

Para que sirva de aviso, las autoridades de la Armada mandan pegar al palo mayor un papel en el que se especifican los delitos y sus respectivas sanciones. El problema es que la mayoría no sabe leer. Por eso, en los días de fiesta, al acabar las faenas de limpieza, se convoca a la tripulación y a la guarnición encima del alcázar, antes o después de la misa, para leer las ordenanzas. Concretamente los delitos y las penas que le esperan al que ose transgredir la ley. Su lectura se hace lenta y pausadamente, de forma inteligible, imponiéndose el silencio general. De esta manera las autoridades pueden declarar inválida una potencial alegación de ignorancia de la ley al cometerse un delito. Si la tripulación es nueva, las ordenanzas se leen con mayor frecuencia. Asisten a este acto marinería, guarnición, pilotos, oficiales de mar, sargentos, cirujanos, dependientes de víveres, criados de oficiales y cualquier persona que viaja a bordo como pasajero. El acto se reviste de una cierta solemnidad con la formación de una guardia en la banda de estribor, que consigue reforzar la sensación de respeto y atención a la ley. Los pilotos, cirujanos y oficiales de mar tienen su lectura específica de las obligaciones que les atañen, y se agrupan por separado en el alcázar o en la toldilla, con presencia del oficial de guardia. Cuando los barcos están fondeados en puerto o la maestranza vuelve a los arsenales, se mantiene la misma política de lectura de las leyes penales y se fijan por escrito en los lugares públicos para conocimiento general[26]. Además resulta frecuente que los comandantes publiquen bandos para prevenir la comisión de ciertos delitos. Su publicación también se reviste de la necesaria formalidad con la ronda que hace el mayor general, pasando a bordo de cada navío, convocando a la tripulación y leyendo en voz alta su contenido, posteriormente repetido por un tambor. El acto termina con la fijación de una copia al pie del palo mayor[27].

En la Marina todo el mundo sabe que la subordinación y la obediencia de los inferiores con sus superiores es el principal fundamento de la disciplina militar. Por eso, cuando esta máxima se incumple, merece la pena más grave, la de muerte. En este tipo de delitos siempre conoce el consejo de guerra, aunque se trate de una pequeña falta de obediencia. En tal caso, el tribunal tiene la potestad de minorar la sanción: desde un simple castigo corporal a la pena de galeras, o el destierro a un presidio o a un arsenal. Los jóvenes guardiamarinas, aprendices de oficiales, también deben ser obedecidos si se embarcan como oficiales habilitados[28]. El marinero que osa levantar la mano o dar un golpe a un cabo de guardia o al cabo de su rancho es inmediatamente castigado con veinte palos y destinado durante ocho días a la limpieza de la proa, y sin ración de vino[29]. En ocasiones, los castigos de insubordinación se ejecutan con un chicote o rebenque —un cabo de media vara de largo—, pero la ley manda evitar los abusos en el empleo de esta mortificación, reduciéndola a casos de desórdenes o, sencillamente, para avivar a los perezosos, a modo de «mera corrección»[30].

El cumplimiento de las órdenes resulta de especial importancia a la hora de hacer la guardia. Si hablamos de la tropa, deberá permanecer a la orden de sus oficiales, sobre el combés o debajo del alcázar. Cuando llega la noche, puede descansar debajo del alcázar, pero sin desnudarse, para poder tomar las armas sin dilación ante cualquier suceso. Las guardias de la infantería de Marina se realizan sobre el combés, el pasamanos o el castillo de proa. De noche se duerme debajo del alcázar, o alrededor del cabrestante, con permiso para deshacerse de las casacas si aprieta el calor veraniego[31]. El centinela que abandona su puesto sin orden del cabo de escuadra está expuesto a recibir la doble condena de ser pasado por las baquetas, más cuatro años de estancia en un arsenal. Si su abandono se demuestra malicioso, con la intención de facilitar la deserción o un grave desorden, será pasado por las armas. La obligación del centinela también es la de dar inmediato parte al cabo o sargento de guardia si alguien se arroja al agua, decide desatracar la embarcación sin orden del oficial, sacar pertrechos, municiones u otros géneros del bajel, o salir del navío sin licencia del oficial. El centinela puede alertar a sus superiores disparando su arma. Aquel que se quede dormido cuando se llegue a tierra de enemigos sabe que sus próximos diez años los sufrirá en las galeras[32].

La deserción es un problema contra el que luchan los ejércitos desde su nacimiento. Hasta la segunda mitad del siglo XVIII, abandonar la compañía o brigada de artillería sin licencia superior, aunque sea para sentar plaza en otra o entregarse a un empleo en el Real servicio, implica ser pasado por las armas. Sin embargo, existen algunas atenuantes a la aplicación de la pena máxima: si el soldado desertor justifica que su capitán no cumplió lo que se estipuló cuando tomó partido, solo cumplirá pena de galeras u otra sanción decretada por el Consejo. Este criterio queda en parte dulcificado desde 1778: si bien se mantiene la aplicación de la pena capital en tiempo de guerra o cuando se esté embarcado, los que abandonan su puesto en la Marina y en el Ejército estando en puerto, plaza de mar o de guerra se les aplica prisión, más la pena de cumplir unos años de servicio en el Cuerpo al que se pertenece. Por supuesto, el auxilio a desertores o prófugos también es duramente condenado hasta con la privación del empleo[33].

La importancia de las maniobras bien ejecutadas para la seguridad del bajel y equipaje se demuestra con las graves penas impuestas en caso de una mala faena marinera. El contramaestre que recibe orden de aprontar anclas y cables a la entrada de un puerto peligroso o con mal tiempo, y no la ejecuta correctamente, puede ser condenado a muerte cuando de resultas se ha perdido el bajel. Si como consecuencia de este suceso queda la nave con avería, el oficial de mar será condenado a trabajos en el arsenal por diez años. Pero cuando lo que se está juzgando es un intento de sabotaje, o una acción ejecutada con dolo, como pudieran ser casos en los que se cortan los cables para que el bajel se pierda, se manipulan maliciosamente los cabos principales mientras el navío se halla en combate o se da barreno a la embarcación, entonces las consecuencias serán de extrema dureza. El autor y sus cómplices son pasados por debajo de la quilla del navío, tras la sentencia del consejo de guerra. Por otro lado, la ejecución de faenas importantes, como cuando el navío se leva, da fondo o se amarra, o cuando existe peligro a causa de un temporal o un accidente, o bien cuando se ordena zafarrancho de combate, en todas estas ocasiones se requiere la participación de todos los oficiales y tripulaciones, como si estuviesen de guardia en el puesto. Si un marinero falta en alguna de estas circunstancias, o ya sea en las guardias ordinarias, se le colgará durante toda la guardia siguiente sobre un estay, con dos palanquetas atadas a los pies[34]. Como es lógico, en caso de combate, cada individuo deberá permanecer en su puesto y obedecer las instrucciones recibidas. Está prohibido esconderse y la cobardía se paga con la muerte[35].

El fuego es el mayor enemigo de un barco, aunque esté rodeado de agua. Su principal componente es la madera, mezclada con brea, un material extremadamente inflamable. Además, el pañol de la pólvora, la santabárbara, es como una bomba sin mecha encendida. Existen reglas muy estrictas acerca de dónde y en qué condiciones se puede encender fuego. Sobre todo en la primera mitad de siglo, la existencia de numerosos hornillos para la cocina de los ranchos, a menudo no suficientemente controlados, son el origen de más de un incendio. Solo se puede fumar tabaco en el combés y en el castillo, con una pipa bien tapada con capillo. Pero, navegando con mar recia, solo se permite hacerlo debajo del castillo, sobre tinas de agua. Los cigarros de papel están prohibidos. El incumplimiento de estas normas cuando se navega implica castigos muy duros. Las penas se reducen sensiblemente si las faltas se han cometido en puerto —quince días a pan y agua, limpieza general del barco sin grillete durante ocho días, con privación de vino—. El poseedor a bordo de instrumentos para encender fuego —eslabón, yesca o piedra—, o el que maneja géneros de fácil combustión sin orden superior, irá un año a arsenales o a servir en un navío de guerra sin sueldo ni ración de vino. No se puede iluminar fuera de los faroles autorizados. Las luces ordinarias que se mantienen encendidas por la noche son el farol de la puerta de cada cámara, el de la puerta de la santabárbara —con especiales medidas de seguridad—, el farol situado hacia la medianía del navío, el de la proa de cada entrepuente y el de debajo del castillo si se está en puerto. Además, se utilizan faroles de mano para las faenas de bodega, despensa y pañoles, que son diariamente reconocidos por el sargento de guardia. Si se descubre a un oficial de mar o a un sargento con luz fuera de farol será despojado de su empleo y obligado a servir plaza de grumete o soldado. Los llamados centinelas de fogones o de luces que permiten desórdenes con el manejo

de fuego serán enviados a galeras. Si el cabo de escuadra de luces es descubierto llevando alguna a la bodega, a la despensa o a cualquier otro lugar del navío sin orden superior, o si las maneja sin cuidado, penará cuatro años en las galeras[36].

Juego de baraja española

Principios del siglo XIX
Fábrica de Félix Solesio e hijos
Papel estampado. 9,3 x 5,9 cm
Museo Naval. Madrid
MNM 2435

VER IMAGEN

Las medidas de seguridad deben extremarse al máximo cuando se trata de manejar pólvora en un buque o arsenal, lugares en los que una explosión podría fácilmente contagiarse a otros navíos y depósitos o almacenes. Una vez entra el buque en el arsenal se procede a baldear el pañol de la pólvora con abundante agua para eliminar y desactivar cualquier resto de este material. A partir de 1783 se prohibieron los baldeos porque pudrían las maderas de los buques de guerra y se decidió incorporar a los pañoles de pólvora planchas de plomo para reducir el riesgo de incendio. Las inspecciones relacionadas con la pólvora se hacen de continuo, y el comandante del arsenal informa periódicamente de los reconocimientos realizados al comandante del Departamento. El pañolero, condestable u oficial que por negligencia deja u olvida sacos o cartuchos de pólvora, cumplirá su castigo en el presidio. Si las cantidades encontradas son considerables, o se han descubierto en distintos lugares, el asunto se pasa al consejo de guerra, para que éste decida[37].

Tampoco se perdonan casos de manipulación de víveres o vaciados de la aguada del navío hechos con mala fe que puedan provocar enfermedades en el equipaje o el atraso de la expedición. El consejo de guerra decide el castigo correspondiente[38].

A veces se consigue olvidar la dureza de la vida a bordo si queda un rato para el entretenimiento. El problema es que no todos los juegos están permitidos. Los de azar o envite, los dados y la taba están prohibidos. Las sanciones son pecuniarias y las cantidades recaudadas se emplean en la compra de verduras y productos frescos para los calderos de tropa y marinería. Solo se permiten juegos de cartas realizados como mera diversión, en los que las multas sean honestas o con un cortísimo interés, sin que el perdedor se vea comprometido con deudas ulteriores. Los sitios en los que se permiten estos desahogos están en el alcázar, el castillo y el combés, con permiso del oficial de guardia, pero nunca en los entrepuentes ni en los alojamientos. A los marineros fulleros y tramposos, a los que son descubiertos con dados o naipes marcados y a los tahúres se les azota con treinta o cuarenta rebencazos sobre un cañón, o se les castiga con dos o tres carreras de baquetas si son soldados[39]. Como se puede imaginar, es fácil que estos entretenimientos acaben en peleas e insultos. A los blasfemos se les pone una mordaza u otra señal infamante y se les retira la ración de vino durante un mes. En caso de reincidencia, se les atraviesa la lengua con un hierro ardiendo y se forma un consejo de guerra. A los que injurian o mencionan el nombre de Dios, de la Virgen o de los Santos, les esperan doce o veinte palos, según la entidad del desacato. Si la blasfemia es muy escandalosa, el castigo físico sube a veinte palos y cuatro horas de mordaza encima del cabrestante del castillo, a la espera de la pena que dicte el consejo de guerra[40].

Los que fomentan riñas o pendencias también reciben su castigo, a discreción del capitán. Si el altercado cobra gravedad, permanecerá en el cepo con grillos, hasta que se celebre el consejo de guerra, pero si se convierte en el origen de un motín, la sentencia será a muerte[41]. La sedición a bordo está castigada con la pena capital. Los oficiales deben intervenir rápidamente para atajar la revuelta. Los que se resistan lo pagan muy caro. Los instigadores son ahorcados, y a los que hagan uso de las armas se les corta la mano. Las situaciones de descontento deben ser evitadas. Por eso, los oficiales han de escuchar con la máxima atención y voluntad de arreglo cualquier protesta que le sea elevada desde las clases inferiores, bien se trate de pagas, de agravios o de extorsiones. Los cómplices de amotinamiento también son ajusticiados, aunque en este caso el azar se convierte en un factor de vida o muerte. Los colaboradores echarán a suertes cuál de ellos ha de ser ahorcado. Si el bajel navega suelto o en una situación de urgencia, como es estar a la vista del enemigo, y el comandante se ve precisado a dar un rápido castigo ejemplarizante ante el resto del equipaje, lo hará, formando consejo de guerra integrado por todos los oficiales del navío pertenecientes al Cuerpo General[42].

Los robos también son frecuentes a bordo. Cuando este delito se comete en tierra y lleva aparejada la muerte de un individuo, la justicia ordinaria tiene la potestad de descuartizar al reo. Los robos a bordo acaban en seis carreras de baquetas y en azotes sobre un cañón, dependiendo de la clase del individuo. Si el objeto sustraído no aparece, el reo es condenado a servir durante toda la campaña con un grillete, y se le descuenta su valor del sueldo cobrado en el primer pagamento. Al que roba víveres o barrena pipas de vino, le espera lo mismo, más el abono de los daños que ocasione. Los robos en tierra a paisanos se castigan con azotes y condena a galeras. Aquellos que reinciden terminan en los arsenales de Marina. Para evitar el latrocinio cuando el barco naufraga, o cuando después del naufragio se hace pillaje con los efectos arrojados por el mar a la playa, las penas se endurecen hasta la horca. Los robos en arsenales constituyen un largo capítulo en la historia de los delitos cometidos contra los bienes de Su Majestad. Su regulación es amplia y severa, y las penas se equiparan a las que corresponden a las sustracciones cometidas a bordo, porque todo arsenal de Marina se considera un navío armado. Cuando la sustracción es de poca importancia, el condenado es expuesto a la pública vergüenza, sujeto a una argolla en la puerta del arsenal, con el cartel de robo al cuello. Si lo que ha desaparecido es de mayor entidad, *se le da un cañón* en presencia de todos, y queda despedido del servicio[43].

Los delitos de lesiones a bordo se castigan con la pena de muerte, independientemente de que la víctima resulte herida o fallezca. A partir de 1770, la pena se reduce a diez años de presidio cuando el herido no fallece como consecuencia del lance. La exhibición de cuchillo u otra arma navegando, con la intención de herir, se condena con trabajos de seis años en el arsenal. Los marineros y gente de mar están autorizados a usar para sus maniobras a bordo cuchillo con punta, que llaman flamenco, u otros semejantes. Pero, si bajan a tierra, no pueden llevarlos y se convierten en contraventores de la ley que impide el uso de armas prohibidas[44].

La embriaguez se castiga con cepo de cuatro días y condena a pan y agua. Al reincidente se le retira la ración de vino hasta que muestra haberse corregido, pero mientras eso

ocurre, se le dan seis zambullidas en el agua desde el penol de la verga mayor[45]. La venta a bordo de tabaco, naipes, aguardiente, vino, comestibles o el préstamo de dinero quedan prohibidos a la gente de mar y de tropa, bajo pena de confiscación de los bienes incautados y ocupación de la plaza sin sueldo durante un año. En caso de reincidencia, se produce la degradación del individuo a la clase de grumete o soldado[46].

La lucha contra el fenómeno del contrabando y el régimen sancionador aplicable no consiguen eliminar unas prácticas que desbordan los limitados medios de las autoridades. El contrabando prolifera sobre todo en los viajes de los buques de S. M. a América, donde siempre se encuentra comprador o vendedor para el producto que se ha conseguido sacar fuera de los ojos de los empleados de la Real Hacienda[47].

La convivencia durante un largo tiempo de un elevado número de individuos a bordo, sin la posibilidad de tener contacto con mujeres —estas no pueden navegar en buques de guerra, salvo que vayan como pasajeras—, propicia las relaciones sexuales entre algunos individuos del equipaje[48]. Si bien el delito de pecado nefando no aparece expresamente regulado en las ordenanzas de la Armada, sí se alude a los individuos que se vean envueltos en acciones torpes o escandalosas, a los que se les castiga con cien azotes sobre un cañón, si es marinero, o con ocho carreras de baquetas, para los soldados. Además, cumplirán la obligación de limpiar la proa con un grillete durante seis meses[49]. Los niños y adolescentes que navegan en los buques de guerra como pajes son el eslabón más débil en la escala profesional de la Armada. La situación de desamparo total de estos muchachos les expone a los abusos de los adultos que, además de su experiencia, a menudo hacen valer su superioridad jerárquica para conseguir servicios sexuales. De ello son bien conscientes las autoridades, que encargan a los marineros veteranos de confianza el cuidado y enseñanza a los chicos de las buenas costumbres, tanto a la hora de los ranchos como cuando se realizan las faenas de limpieza del bajel. Pero son en realidad los capellanes los que moralmente hacen de guías de estos muchachos. Por medio de la educación cristiana, les advierten de los «vicios y atropellamientos» y les alejan del maltrato[50]. Los capellanes son denominados maestros y directores espirituales y, como tales, tratan de encauzar a los jóvenes en las santas costumbres. Las medidas diarias que adoptan consisten en evitar que los pajes duerman en las bitas, sino junto al cabrestante, bien a la vista, para evitar que marineros o soldados descansen junto a ellos, o que puedan hacerse visitar en sus dormitorios a deshoras. Tampoco permitirán las visitas a los entrepuentes o al combés, e intermediarán en los ajusticiamientos en los que se vean envueltos los pajes, con la intención de evitar que el castigo exceda al delito y a las «fuerzas de su edad»[51]. La frágil situación de estos muchachos pone de manifiesto cómo la superioridad de rango puede conseguir la subordinación sexual del más débil frente al más poderoso.

Para mantener las buenas costumbres y la vida cristiana del equipaje, la rigurosa exigencia de culto a la religión se manifiesta en la obligación de oír misa los días de precepto, y el rezo todos los días del rosario, además de otras oraciones comunes. Las ausencias de estos actos se castigan con mortificaciones, y la falta de la reverencia debida, con quince días de limpieza de la proa y privación de la ración de vino. También los capitanes y oficiales están obligados a asistir a los rezos y prácticas doctrinales, salvo que queden excusados por las

obligaciones del servicio[52]. Ocultar la verdadera religión se pena con la muerte, si bien en la segunda mitad de siglo se atemperó la pena, incluso hasta su anulación si el delincuente se delataba antes de ser descubierto su secreto. Ese fue el caso de un soldado de los batallones de Marina que confesó ser protestante para abjurar de sus errores y convertirse al catolicismo. El rey le perdonó después de haber escuchado al consejo de guerra[53].

La vida en un barco no cabe en ningún libro, y menos en un puñado de páginas. Cualquier intento en este sentido significa caer en una simplificación que aquellos hombres no merecen. Las relaciones jerárquicas a bordo de un bajel de guerra entre individuos con distintas profesiones se entrecruzan con la creación de vínculos sociales, en los que el origen social resulta determinante: admiración, rivalidad, competencia, conflictos, supervivencia, camaradería, venganzas, miedo, honor, enfermedades, ambición, subordinación, castigos, hacinamiento, violencia… Hombres forjados en una vida dura, de salitre y sucesión de campañas. La rigurosidad en la obediencia y la severidad de los castigos son las claves para asegurar la arribada a puerto. La exigencia del servicio al rey así lo requiere.

---

[1] Ordenanzas Generales de la Armada Naval (en adelante, OGA 1793), tomos I y II, Imprenta Real, 1793.

[2] Juan José Navarro, *El Capitán de Navío de Guerra instruido en las ciencias y obligación de su empleo. Tomo Segundo. Dedicado al Príncipe N.º Señor, por mano de Don Joseph Patiño, del Consejo de SM y su secretario en el Despacho de Indias y Marina, por el The Coronel Dn Juan Joseph Navarro, Alférez de la Compa de Cavalls Guardias Marinas. En Cádiz, año de 1725*. Archivo Museo Naval (AMN), ms. 604, fol. 59.

[3] Ibíd., fol. 53.

[4] OGA 1793, tomo II, tratado quinto, tít. primero, art. 149. Las Ordenanzas Generales de la Armada de 1748 (OGA 1748) prevenían contra la costumbre de familiarizarse «en demasía» los condestables o cabos con los artilleros, prohibiendo actitudes como el uso del «tú», la entrada en tabernas públicas con artilleros, compartir juegos de naipes o dados, bajo sanción de deposición del empleo y rebaja del grado a ayudante de brigada. Tomo II, tratado nono, tít. sexto, art. XVI.

[5] AGS (Archivo General de Simancas). Ministerio de Marina (MM.), leg.143. Representación de los maestres de jarcia —sin fecha—. Hacia 1746. El secretario de Marina, el marqués de la Ensenada, respondió «Que en las ordenanzas de Marina, que se están haciendo, se les colocará en la clase que les corresponda». 3 de septiembre de 1746.

[6] En relación con el desarrollo del Cuerpo de Pilotos en el siglo XVIII y la consideración socio-profesional de sus miembros, vid. García Garralón, 2012: 206 y ss. Respecto a la formación de pilotos para la Carrera de Indias y el desarrollo experimentado por esta clase profesional, vid. García Garralón, 2005.

[7] OGA 1793. Tomo II, tratado 5.º, tít. primero, arts. 1 y ss.

[8] AGS. MM., leg. 143. Representaciones de los maestres de jarcia de la Real Armada. Sin fecha. Hacia 1746.

[9] (Colón, 1788: t. I, 137 y ss.).

[10] Ibíd., pp. 138 y ss.

[11] Ibíd., pp. 244 y ss.

[12] La sustanciación de causas a oficiales de guerra de la Armada se regula en las OGA de 1748, tomo I, tratado quinto, tít. quinto, arts. I y ss.

[13] OGA 1748. Tomo I, tratado 5.º, tít. quinto, art. XVIII.

[14] (Colón, 1817: t. IV, 384-385).

[15] Por desgracia, el estudio del régimen jurídico y disciplinario de los individuos de la Marina del siglo XVIII se hace harto difícil debido al incendio que en 1976 devoró en su totalidad el Archivo de la Zona Marítima del Estrecho. Este archivo guardaba una documentación de incalculable valor, entre la que destacaba la relativa al Departamento Marítimo de Cádiz, junto al valiosísimo archivo de la Mayoría General de la Armada, en el que se conservaban los expedientes judiciales de las causas civiles y criminales incoadas a los individuos de Marina.

[16] (Colón, 1817: t. IV, 389).

[17] OGA 1793. Tomo I, tratado 3.º, tít. VII, art. 26.

[18] AGS. MM., leg. 10. El intendente Alejo Gutiérrez de Rubalcava a Cenón de Somodevilla. 10 de febrero de 1740.

[19] AGS. MM., leg. 8. El intendente Alejo Gutiérrez de Rubalcava a Cenón de Somodevilla. 10 de mayo de 1741. Relato de Jaime Oliver. Sin fecha. Resolución del rey, de 13 de mayo de 1741.

[20] AGS. MM., leg. 9. Expediente de la causa sustanciada al teniente de navío D. Carlos de la Villa con el maestre de jarcia del navío *El Soberbio*, d. Miguel Gutiérrez. 1742.

[21] Al respecto, vid. un reciente trabajo, todavía en prensa: García Garralón, M: «Contrabando y prácticas ilegales por miembros de la Armada en puertos y navegaciones a lo largo del siglo XVIII», en *La Gobernanza de los Puertos Atlánticos (siglos XIV-XXI). Políticas y estructuras portuarias*. Casa de Velázquez, UNED.

[22] Al respecto: Andújar, 1995: 243-256 (243 y 244).

[23] Al respecto, se puede consultar Johnston, 2006.

[24] La Real Orden de 26 de junio de 1817 ordenaba no imponer el castigo de las carreras de baquetas a individuos no militares. Vid. Colón, 1817: t. IV, 491.

[25] OGA 1793. Tomo II, tratado 5.º, tít. primero, arts. 178 a 181.

[26] OGA 1793. Tomo II, tratado quinto, tít. primero, arts. 143 y ss.

[27] (Colón, 1817: t. IV, 383).

[28] (Colón, 1817: t. IV, 429).

[29] OGA 1793. Tomo II, tratado 5.º, tít. I, art 148.

[30] OGA 1793. Tomo II, tratado 5º, tít. I, art 151.

[31] (Colón, 1817: t. IV, 365).

[32] (Colón, 1817: t. IV, 385-386).

[33] (Colón, 1788: t. III y IV: 130 y ss).

[34] (Colón, 1817: t. IV, 441 y ss, 447 y ss, 467, 473 y ss).

[35] (Colón, 1817: t. IV, 387).

[36] (Colón, 1817: t. IV, 385, 428, 433 y 472).

[37] (Colón, 1817: t. IV, 421 y 422).

[38] (Colón, 1817: t. IV, 428 y 474).

[39] OGA 1793. Tomo II, tratado 5.º, tít. I, arts. 156 a 158.

[40] OGA 1793. Tomo II, tratado 5.º, tít. I, art. 167.

[41] (Colón, 1817: t. IV, 428 y 456).

[42] (Colón, 1817: t. IV, 467 y ss).

[43] (Colón, 1817: t. IV, 456 y ss).

[44] (Colón, 1817: t. IV, 366, 368 y 426).

[45] OGA 1793. Tomo II, tratado 5.º, tít. I, art. 169.

[46] OGA 1793. Tomo II, tratado 5.º, tít. I, art. 166.

[47] (Colón, 1817: t. IV, 392).

[48] Para el contexto de la Carrera de Indias, vid. Pérez-Mallaína, 1992.

[49] OGA 1793. Tomo II, tratado 5.º, tít. I, art. 168.

[50] OGA 1793. Tomo I, tratado 3.º, tít. IV, art. 24.

[51] (Colón, 1788: t. I, 319).

[52] OGA 1793. Tomo II, tratado 5.º, tít. I, art. 142.

[53] (Colón, 1817: t. IV, 418).

Algo sobre la construcción del modelo de la Mercedes en el Museo Naval de Madrid

Miguel Godoy Sánchez
Restaurador y modelista del Museo Naval de Madrid

En el mes de marzo del año 2012 me entregaron en mano el proyecto preliminar de la construcción de la tristemente famosa fragata *Mercedes*. Posteriormente, en el mes de julio del mismo año, Francisco Fernández González, doctor ingeniero naval y profesor de la Escuela de Ingenieros Navales de Madrid, me vuelve a entregar el proyecto ya definitivo para la construcción del modelo de dicha fragata.

Esa propuesta de construcción es una continuación del informe preliminar mucho más detallado. Tuvimos una charla muy amena Francisco y yo en el taller de modelismo y restauración del Museo Naval de Madrid. «Miguel, estudia bien todo esto —me dijo—, porque la dirección del Museo quiere que te hagas cargo de este extraordinario proyecto. Desde luego, forma parte de todas esas cosas que a ti tanto te gustan de la construcción naval del siglo XVIII. Sería muy interesante que te familiarizases y empezases a pensar, primero, en formar un buen equipo».

Sin más, en las vacaciones de agosto del mismo 2012 me puse a trabajar y a darle vueltas a la cabeza sobre cómo podría constituir ese equipo. Empecé también a estudiar de nuevo los datos que tenía sobre las técnicas de construcción naval del siglo XVIII, basándome muy directamente en el método de construcción de Romero Landa (1784).

Sabía muy bien que tendría que estudiar profundamente y aplicar a rajatabla, con el equipo, ese reglamento de construcción de las fragatas que se construyen a partir de dicha fecha, como así ha sido.

El reglamento reza en su portada:

> REGLAMENTO DE MADERAS NECESARIAS PARA LA FÁBRICA DE LOS BAXELES DEL REY, Y DEMÁS ATENCIONES DE SUS ARSENALES Y DEPARTAMENTOS: FORMADO POR D. JOSEPH ROMERO FERNÁNDEZ DE LANDA, DE LA ORDENA DE SANTIAGO, BRIGADIER DE LA REAL ARMADA, É INGENIERO DIRECTOR DE ELLA. APROBADO POR SU MAGESTAD. MADRID MDCCLXXXIV POR DON JOACHÎN IBARRA, IMPRESOR DE CÁMARA DE SU MAGESTAD.

En este reglamento se citan cada una de todas las piezas de las que consta la fragata.

Francisco Fernández me cuenta que ha estado estudiando muy bien la escala y que él propone la de 1/23,22. Desde luego, esto facilita mucho la labor de las medidas, ya que así nos evitamos la reconversión de las medidas, dado que entonces aún no se conocía el sistema métrico decimal, instaurado en el año 1852.

Las equivalencias con el sistema métrico decimal de las medidas de longitud usadas antiguamente en nuestro país están muy estudiadas, aunque en algunos casos aparecen ciertas imprecisiones, que, en mi trabajo de restaurador de modelismo naval en el museo, me he encontrado con bastante asiduidad, trabajando *in situ* con todos los modelos en la sala del patio del siglo XVIII en el que están ubicados los modelos de astillero o de arsenal.

Un poco de metrología

Todas las medidas que conocemos de esta época se aplicaron en España partiendo de la antigua vara castellana, equivalente a 0,8359 metros. Así, por ejemplo, nos encontramos con el palmo, que es la cuarta parte de una vara castellana y equivale a 0,209 metros. El dedo es una doceava parte del palmo (1/12), o bien una cuarentayochoava parte de una vara castellana (1/48), que supone 0,0174 metros. Y, por fin, el famoso pie de Burgos, del que tanto hablamos en nuestro taller, también conocido como pie castellano, es la tercera parte de una vara castellana y equivale a 0,2786 metros. El pie de Burgos se corresponde, a su vez, con 12 pulgadas castellanas de 0,0232 metros; cada pulgada equivalía a 12 líneas y cada línea comprendía 2 milímetros.

Estas medidas son importantísimas para un buen modelista naval, que debe familiarizarse con ellas y conocerlas con todo detalle si quiere realizar un buen modelo. Parece algo engorroso, y es algo que Francisco y yo hablamos en numerosas ocasiones, pero al reconvertir tales medidas al sistema métrico decimal nos encontramos, por ejemplo, que en

la escala 1/23,22 la pulgada castellana equivale a 1 milímetro. Con esto está dicho cuanto nos interesa saber al respecto.

Decidimos que el modelo lo presentaríamos cortado por el plano diametral, con el costado de estribor planteado de una manera abierta y como si estuviera roto. De esa forma se podría observar por este costado las cuadernas medio partidas, porque fue por estribor por donde la fragata *Mercedes* sufrió el impacto de los cañones ingleses que la hizo saltar por los aires el 5 de octubre de 1804. En aquella contienda murieron 249 personas y hubo 51 heridos.

En el modelo quisimos reflejar también la estructura y la disposición de la carga. Se tiene bien estudiado todo al respecto: dónde iban las cubiertas, los sollados y, evidentemente, el tan comentado tesoro, que no es ni más ni menos que las cajas de caudales en las que iban depositadas las monedas de oro y plata.

El modelo se detalló con una medida que no admite errores de ningún tipo en su ejecución y se siguió fielmente cada uno de todos los detalles, caso de la clavazón del casco, en el que se pueden observar clavos redondos o cuadrados, a veces remachados.

La elección del equipo

Pasadas las vacaciones de verano, ya con las ideas muy claras, aprovechando las jornadas de modelismo naval celebradas en el Cuartel General de la Armada y patrocinadas por el Instituto de Cultura Naval y el Museo Naval de Madrid, expongo en una pequeña conferencia a todos los modelistas asistentes el proyecto de la construcción del modelo y pedimos voluntarios para el mismo. Francisco Fernández habla también del proyecto y hace una exposición interesantísima. Sin embargo, el tema apenas causa impacto entre los asistentes. Tan solo uno muestra un gran interés, que me alegró mucho que formase parte de nuestro equipo; ya éramos tres. Posteriormente aparecieron algunos más, pero no dieron el perfil requerido. A punto de llegar las navidades, nos reunimos el equipo formado por Francisco Fernández González, José Antonio Álvarez Manzanares y el que suscribe, Miguel Godoy Sánchez.

Lo primero que hicimos fue plantearnos la elección de las maderas; era fundamental elegirlas de la mejor calidad. Buscamos, en principio, roble americano de primera calidad, puesto que la fragata se construyó en La Habana en 1788 con dicha madera: roble de los Apalaches o roble americano. Además, teníamos que ser fieles al reglamento que así lo ordena, con unas normas establecidas que respetamos a rajatabla. Mientras tanto, habíamos preparado en el museo una mesa de gálibos, en la que pudimos recortar en cartulina, a su medida, cada una de las piezas que conforman dicho reglamento; todas a esa escala designada en su momento, y preparada para recibir la madera tan esperada, que nos llegaría a finales del mes de diciembre de 2012.

Todo estaba, pues, preparado para empezar. Con un retraso de algunos meses, ajeno a nuestra voluntad, por fin a principios de enero de 2013 empezamos con nuestro proyecto. Al poco tiempo se reforzó el equipo con la presencia de un joven compañero, Francisco Tamayo Fernández, Kiko, que solo pudo estar con nosotros unos seis meses, aunque su labor fue de gran apoyo en el proyecto.

Nuestra preocupación era llegar a tiempo a las fechas señaladas. De una forma u otra, el equipo estaba en marcha, aunque la idea inicial de formar varios equipos de modelistas —colaboradores de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de la Universidad Politécnica de Madrid y de la Liga Naval, así como de otros voluntarios con experiencia en el tema— tuvimos que desestimarla. Mientras tanto, Fernando Martín, un extraordinario tallista y buen amigo, asume el encargo de tallar el león rampante coronado o mascarón que lucirá nuestro modelo. Su trabajo, finalmente, fue excepcional e impecable, digno de un gran artista al que apreciamos y admiramos mucho (sirvan estas líneas para nuestra felicitación pública).

Una gran sorpresa fue la que recibí por parte de Antonio Toril Velázquez, un marinero profesional que en su vida civil trabaja como tallista y ebanista. Me comentó que le gustaría construir un mascarón de madera de boj, de manera que, muy ilusionado, se incorporó al trabajo y con el tiempo nos demostró que, efectivamente, es un gran profesional. Pudimos también ver trabajos suyos de gran calidad. En estos momentos su mascarón se encuentra en una fase avanzada, con más del setenta por ciento del trabajo realizado. Tiene su toque personal, su inspiración particular, como hacían los grandes artistas de la época, pero lógicamente se ciñe a unos planos como el anterior. Uno irá expuesto aparte y el otro, lógicamente, encajado en la roda.

Estudios y planos desde que se inició el trabajo

A los pocos meses de iniciado el trabajo nos llegó desde Málaga una pequeña partida de madera de encina americana procedente de los Astilleros Nereo. Esta madera, de gran calidad y dureza, son unos pequeños restos de la misma madera con la que se está construyendo el bergantín *Galveztown* (1779), en honor a don Bernardo de Gálvez. Nos la envió nuestro buen y gran amigo Francisco S. Guitard, y la recibimos con gran satisfacción y alegría (sirvan también estas palabras para agradecérselo). Con ella construimos todas y cada una de las piezas de las que se compone la roda, con un grosor de 15 pulgadas, y son el pie de roda, la pieza de branque y la cabeza del branque; también las usamos para todas las piezas del contrabranque, como las del codaste, la curva coral o curva para el codaste, las sobrequillas y algunas más como las serviolas.

En el documento 320 Ms. 005 Col. ZALVIDE, MNM. fol. 763-817, que es un resumen del texto original, lógicamente con unas observaciones del autor, subrayó Francisco Fernández: «Método que se observa en la construcción de un Navío, tanto respecto a los preparativos como en cuanto al orden que se van colocando las maderas hasta la conclusión del Buque; y advertencias particulares en razón del mismo asunto, útiles para inteligencia de la propia construcción en general».

Todo constituye una metodología en la que se muestran 197 puntos que, desde el primero hasta el último, hace hincapié en cómo han de llevarse a cabo dichos puntos u observaciones. El primero, por ejemplo, nos plantea cómo se tiene que limpiar la grada y poner cada seis pies los planes o traveses para clavar los picaderos; en el último punto nos dice que al mismo tiempo que sea anda con las obras interiores se prosigue con la entablación de los costados exteriores, desde las segundas cintas hasta sus remates. Esta entablación va de mayor a menor, desde la primera hilada, que se pone sobre la cinta alta, hasta la última traca o hilado del portalo. Para la entablación de entre portas rige lo mismo que se dice en el número 158, que advierte: «las sobre cintas regularmente se entablan con 4 tracas o hiladas cuyo grueso

disminuye la más alta»; luego se aseguran con clavazón de hierro; con lo que queda entablado el buque por la parte exterior hasta las segundas cintas inclusive.

Los planos y datos que tenemos de la fragata *Santa Casilda* son coetáneos de nuestra fragata *Mercedes*. De ellos hicimos un estudio profundo, investigando sobre todo la caja de cuadernas y el perfil del plano para no padecer problemas con las medidas. La conclusión fue que, tanto la fragata *Santa Casilda* como la *Santa Catalina* constituían los datos más exactos para la elaboración de nuestro modelo. El cotidiano avance de su construcción nos empujó a que día a día nos preocupásemos de ir fotografiando el paso a paso de cada uno de todos los detalles.

A un año del inicio del trabajo el modelo ofrecía ya un aspecto increíble, y día a día fue evolucionando de manera progresiva. Durante el trabajo pudimos comprobar que, evidentemente, los hermanos gemelos de una misma serie se mejoran de unos a otros. El trabajo se dividió en tres importantes bloques: el primero fue el de la popa, una gran composición de codaste y yugos conformada a su vez por la curva coral, encajando poco a poco cada una de las cuadernas de popa, para llegar a la cuaderna maestra, que constituía nuestro segundo bloque.

A partir de entonces continuamos con todas las cuadernas que van desde la maestra hacia los finos de proa y allí se unen al gran bloque de la proa, compuesto por la roda y los escobenes. Estas cuadernas se fijaron con su clavazón, todas ellas empernadas a la quilla, puesto que esta no es enteriza y está compuesta de seis piezas unidas por unos escarpes que tienen como misión empalmar una pieza con la otra; es un corte oblicuo llamado ayuste. No fue tarea fácil ajustar cada una de las cuadernas; en ocasiones tuvimos que deshacer más de una, porque, al realizar las comprobaciones, alguna no ajustaba perfectamente, se encontraba algo escorada. Era pues un error que teníamos que corregir. Aquel reto que nos planteamos en su día se fue cumpliendo. Dicho modelo se construyó de una forma atípica, sin emplear en ningún momento el ordenador. Todo se resolvía en el día a día, en ese estudio de las formas; y aplicando el reglamento, con los planos, topamos con problemas que debíamos solucionar, los mismos que en su día el ingeniero y el constructor debieron encontrarse en su trabajo. Todo cuanto significaba encajar cada una de las piezas del reglamento en los planos de construcción exigió un trabajo arduo, complejo, difícil, que a su vez suponía ese reto antes mencionado.

Todos los días pudimos comprobar que, cuando algo no funciona, algo pasa. Cuando alguna pieza no encajaba, debíamos retomar esa parte dudosa que nos complicaba la obra. Teníamos, entonces, que volver a empezar de cero, por así decirlo, para encontrar ese problema y solventarlo. Esos eran los problemas que en esa época se encontraron ellos, ingenieros y constructores, a la hora de afrontar una compleja labor de construcción naval en una grada o astillero. Es cierto que los problemas se fueron solventando, pero también es muy cierto que eso mismo es lo que satisfacía al equipo en su trabajo, porque disfrutamos de algo inusual y atípico, ya que nunca se había construido un modelo de estas características en el Museo Naval de Madrid. En el modelo, cada día revisábamos constantemente todo; y todo significa todo. A veces nos encontramos con algún error que, al ser detectado, era subsanado inmediatamente.

Durante la ejecución del modelo recibimos visitas interesantes de muy distintas personalidades de la cultura y del periodismo. Entre ellas, la del escritor y periodista Arturo Pérez Reverte, que mostró un gran entusiasmo por este trabajo de investigación científico y evidentemente didáctico.

La misión de la fragata Mercedes

M.ª Antonia Colomar Albájar
Subdirectora del Archivo General de Indias

La «misión» de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*, que se desarrolla entre 1802 y 1804 en el ámbito del virreinato peruano, constituye una pequeña parte de un más amplio proyecto de la Administración española encomendado a todas las autoridades de América: la recaudación de caudales para sufragar los gastos del Real Erario, cercano a la bancarrota. Tiene su causa y origen cronológico en las guerras iniciadas en 1793 y va evolucionando hasta 1804, en paralelo coyuntural a las crisis bélicas y las firmas de los tratados de paz. En este contexto, la fragata *Mercedes* alcanza protagonismo como consecuencia de su desgraciado final y, sobre todo, del rescate de su cargamento por la empresa Odyssey dos siglos después.

Antecedentes

A partir de 1793 España se ve involucrada en diversas guerras[1]: su participación en la Primera Coalición contra la República francesa en la llamada guerra de los Pirineos, del Rosellón o de la Convención, se resuelve con la firma de la paz de Basilea con el gobierno galo y posteriormente con una alianza militar por el Tratado de San Ildefonso (22 de julio de 1795 y 18 de agosto de 1796), que provocará la declaración de guerra contra Gran Bretaña el 7 de octubre de 1796. Tras la fracasada batalla naval del cabo San Vicente a comienzos de 1797,

España deberá soportar el bloqueo británico y el consiguiente colapso en el comercio con América, problema que viene a sumarse a una situación financiera maltrecha y cada vez más deficitaria. La firma de la paz de Campo Formio entre el directorio francés y la Primera Coalición el 17 de octubre de 1797 no mejorará la situación, pues Gran Bretaña se mantendrá en la guerra propiciando la formación de la Segunda Coalición.

En medio del complicado escenario de esos años se producen las primeras demandas de caudales a América para el auxilio de la metrópoli, entre ellas la de 9 de noviembre de 1794[2], que culminan en la Real Orden circular de 19 de abril de 1797, dirigida a todas las autoridades de América y Filipinas. En la misma se les reclama el envío de lo recaudado en cumplimiento de aquellas órdenes precedentes, repartido de modo que se eviten los riesgos de la travesía.

> Sin embargo de las repetidas Reales Órdenes comunicadas a V. para el envío a estos Reynos de todos los caudales de Real hacienda con el fin de auxiliar a la Metrópoli en tan críticas circunstancias… ha sido preciso hacer… algunas considerables anticipaciones cuio reintegro es muy importante y a este efecto y al de socorrer las urgencias que motivan los gastos de la guerra actual, ha resuelto el rey que V. tome las más eficaces providencias para que con la mayor brevedad se apronten y remitan a España quantos caudales existan acopiados en virtud de las enunciadas anteriores Reales resoluciones…[3]

En disposiciones posteriores se amplía la orden proponiendo diferentes arbitrios para la recaudación: la venta o beneficio en América de algunas mercedes de Títulos de Castilla y la toma de caudales a empréstito[4], así como la enajenación de los bienes de temporalidades de los jesuitas[5].

De acuerdo con los mandamientos precedentes, en los virreinatos de Perú y Buenos Aires se llegan a reunir hasta mayo de 1798 setecientos mil pesos, según indica el virrey de Lima en carta del día 26, pero estas cantidades se encuentran inmovilizadas por falta de buques de transporte[6]. El envío desde Buenos Aires de la fragata Santa Leocadia, que llega al Callao el 14 de marzo de 1799, no resuelve el problema por el mal estado del buque, que, cumpliendo la misión de conducir el situado de Panamá, naufraga en la Punta de Santa Elena, cerca de Guayaquil, el 16 de noviembre de 1800.

En agosto de 1799 el virrey de Perú Ambrosio O'Higgins ofrece al secretario de Hacienda unos cuatro millones de pesos depositados en la Tesorería General de Lima[7], cantidad que en la posdata de su carta dice podrá incrementarse hasta los siete millones. Paralelamente, en el virreinato de Buenos Aires se produce una recaudación de dos millones que el virrey marqués de Avilés (luego virrey de Perú) comunica haber reunido, en marzo de 1800[8].

Entretanto, Napoleón, que ha ocupado el poder en Francia el 9 de noviembre de 1799 (18 brumario), ante el peligro de la Segunda Coalición formada el año anterior, renueva la alianza con España con la firma del tercer Tratado de San Ildefonso (1 de octubre de 1800). Poco después se produce la brevísima guerra contra Portugal, aliada de Gran Bretaña, que finaliza con el Tratado de Badajoz (6 de junio de 1801).

Un nuevo periodo se avecina, este de paz aunque breve, que puede favorecer el traslado de caudales. Así, aprovechando la bonanza que augura el final de la guerra portuguesa y la firma de los preliminares de la paz de Amiens (1 de octubre de 1801), por Real Orden de la Secretaría de Hacienda de 27 de octubre de 1801[9] se vuelve a recordar a las autoridades americanas que, a los cinco meses de ajustados estos preliminares, se envíen todos los caudales que se hayan acumulado en cumplimiento de los mandamientos anteriores. En esta real disposición ya se configura el proyecto de envío a ultramar de buques cargados de azogue para el fomento de la minería y la consecución de quintos para promover la recaudación de caudales, así como la repatriación de los mismos en el viaje de vuelta.

Con este fin, y de acuerdo con la real orden de referencia, desde Cádiz zarpan dos buques, la fragata de guerra *Asunción* y la *Santa Rufina*, en dirección a Buenos Aires y Lima, respectivamente. La *Asunción* llega al virreinato de Buenos Aires el 29 de diciembre de 1801 y sale de Montevideo a finales de marzo de 1802, una vez firmada la paz, con los dos millones de pesos que había ofrecido el virrey marqués de Avilés y otros 97.540 recaudados desde la llegada de la real orden, ya con el nuevo virrey, Joaquín del Pino[10]. A principios de agosto de 1802 está ya en Cádiz, según atestigua un recibo firmado por su maestre de plata el día 2 de dicho mes[11]. La fragata está libre para iniciar una nueva singladura, esta vez con la *Clara* y la *Mercedes*.

Por su parte, la *Rufina* o *Santa Rufina*, que zarpa de Cádiz el 20 de febrero de 1802[12] rumbo al océano Pacífico, sale de tornaviaje del Callao a finales de enero de 1803 con parte de los siete millones de pesos recaudados, según se ha indicado, en cumplimiento de la Real Orden de 9 de noviembre de 1794 y ofrecidos por el virrey, marqués de Osorno, en su carta de 8 de agosto de 1799; esta cantidad, engrosada posteriormente hasta 7.298.391 pesos, se repartiría para su transporte entre esta fragata de guerra, arribada a Cádiz el 30 de mayo de 1803, y otros seis buques, estos de comercio, que salen del Callao para Cádiz escalonadamente desde mediados de 1802 hasta principios de 1803 y llegan también escalonadamente, desde noviembre de 1802 hasta julio de 1803[13].

La dificultad en las comunicaciones a causa de las distancias y el bloqueo británico retrasarán la información cruzada entre la Península y América sobre estos transportes, lo que dará lugar a reclamaciones posteriores, como la de 1 de julio de 1802 de la Secretaría de Hacienda al virrey de Buenos Aires[14], requiriéndole remita los caudales recaudados aparte de los dos millones, así como lanas de alpaca y vicuña. Por lo que se refiere a los envíos desde Perú, los siete millones de pesos serán varias veces demandados cuando ya están preparados para salir o van camino de la Península.

Objetivos de la misión: Real Orden de 16 de octubre de 1802

El proyecto de Estado que ha dado en llamarse «La misión de la *Mercedes*» estuvo principalmente encaminado a la exacción en los virreinatos de América de grandes cantidades de caudales y su transporte a la Península para paliar la bancarrota del erario público, provocada principalmente por las continuas guerras.

Como continuación de los planes recaudatorios antes apuntados, la misión de la fragata *Mercedes* y sus compañeras de división se configura mediante la Real Orden de la Secretaría

de Hacienda de 16 de octubre de 1802, dirigida a los virreyes de Nueva España, Perú y Río de la Plata, ajustándose sus objetivos mediante otras reales órdenes de 26 y 30 de noviembre del mismo año y de 9 de febrero de 1803, entre otras.

La real orden de referencia[15] detalla la misión en varios objetivos:

- Justificación de la exacción por la bancarrota del Estado provocada por: deudas de la Corona en papel moneda, en imposiciones vitalicias y perpetuas a redimir sobre las rentas de la misma, a causa de las guerras; deuda de 700 millones de reales librados a la Tesorería Mayor y no satisfechos por la misma por falta de fondos, a diferentes acreedores del Estado; reducción de las rentas de la Corona por la obstrucción del comercio, la pérdida de Mahón, la epidemia de Andalucía, las exenciones a los géneros introducidos por los franceses y las malas cosechas.
- Remisión a Veracruz, Lima y Buenos Aires, por un lado, de grandes cantidades del azogue de la mina de Almadén para asegurar el consumo de los cuatro o seis años posteriores, sin perjuicio de realizar también las remesas regulares; por otro, envío de repuestos de papel y papel sellado y demás efectos de Real Hacienda que necesitan las rentas para producir sus mayores valores.
- El envío del azogue de Almadén había sido tradicionalmente encaminado a Nueva España, pues para la amalgama de la plata de Potosí, Perú contaba con el azogue de Huancavelica. Pero el descenso de producción de esa mina a partir de 1771 y el derrumbe del brocal de Santa Bárbara en 1786 hicieron necesarios los envíos también a ese virreinato.
- Recaudación y conducción a España, a la Tesorería Mayor, de la mayor cantidad posible de caudales de plata en moneda o pasta, valiéndose de todos los medios ordinarios y extraordinarios.
- Transporte de estos productos de ida y vuelta en buques de la Armada, ante el peligro de las rutas marítimas.

Carácter de la misión

Desde un comienzo, las misiones recaudatorias que se han relacionado son misiones de Estado: impulsadas por las necesidades de la Corona, se establecen mediante la correspondencia cruzada entre los secretarios de Estado competentes en la materia y las autoridades delegadas de ultramar, y su cumplimiento se ajusta a la estructura de la propia Administración en los ramos afectados.

Como ya se ha indicado, la parte principal de este proyecto recaudatorio implicaba el envío desde España a América de grandes cantidades de azogue, que el bloqueo británico había inmovilizado en los puertos de la Península, para el fomento de la producción minera y la percepción de quintos que engrosasen el real erario; también implicaba la coordinación de las autoridades americanas para las recaudaciones, el control hacendístico de las mismas así como la supervisión y registro de los cargamentos. Institucionalmente la organización de esta labor le correspondió a la Secretaría de Hacienda, que en la época de la *Mercedes* estuvo a cargo principalmente de Miguel Cayetano Soler.

Por lo que se refiere al transporte, tanto a la ida con azogues como a la vuelta con caudales, se confió a los buques de la Armada, aunque había precedentes cercanos de la utilización de barcos mercantes con el mismo fin, como la mayor parte de los que condujeron los siete millones de pesos desde Perú. La decisión de servirse de barcos de guerra, a causa de la inseguridad de las rutas marítimas, parte de Manuel Godoy, quien, en oficio de 13 de septiembre de 1802, sugiere al de Marina, Domingo de Grandallana, la conveniencia de consultar al rey:

> … si han de ir por ellos [los caudales de Perú] algunos buques de guerra para que no llegue el caso de embarcarlos en los de particulares que indica el comandante del Apostadero [de Lima]…[16].

Esta misma idea se repite en la Real Orden de 16 de octubre de 1802 en que, a pesar de la crisis de la Armada, Godoy decide «… emplear sus buques de mucha carga y poco coste en los transportes de los azogues, papel y demás efectos de la Real Hacienda…».

Este apoyo al buen fin de la misión recaudatoria involucra en la misma a la Secretaría de Marina, que se encargará de la organización de la escuadra y habilitación de los barcos mediante la correspondencia de su secretario, Domingo de Grandallana, con los virreyes y los comandantes de los apostaderos.

Por parte de la Administración delegada, los interlocutores que aparecen son siempre autoridades y funcionarios del Estado. Los más relacionados con la misión de la *Mercedes* son[17]:

- Virreyes de Perú: Ambrosio O'Higgins, marqués de Osorno (1796-1801), y Gabriel de Avilés y del Fierro, marqués de Avilés (1801-1806).
- Virreyes del Río de la Plata: Gabriel de Avilés y del Fierro, marqués de Avilés (1799-1801), Joaquín del Pino y Rozas (1801-1804) y Rafael de Sobremonte, marqués de Sobremonte (1804-1807).
- Virreyes de México: José de Iturrigaray (1803-1808).
- Oficiales de las Cajas Reales de Perú, Buenos Aires y México.
- Los Consulados.
- Los administradores de las Aduanas.
- Los jueces de Arribadas, especialmente los de La Coruña y Cádiz.
- El tesorero general.

Organización de la misión

La organización de la misión se va concretando mediante diversas reales órdenes de la Secretaría de Hacienda que desarrollan y completan la de 16 de octubre de 1802 y ponen en evidencia que el proyecto es continuación de otros anteriores en la misma línea recaudatoria.

• Por la Real Orden de 26 de noviembre de 1802[18], a los jueces de Arribadas de Cádiz y La Coruña la secretaría de Hacienda encarga la remisión de los azogues almacenados, así como del papel blanco, papel sellado, bulas, naipes y otros efectos de Real Hacienda, en los buques de guerra que se están habilitando en los puertos de Cádiz y Ferrol por orden

del secretario de Marina, Domingo de Grandallana, de 6 de noviembre a los jefes de los departamentos marítimos[19]. Orden, a su vez, comunicada por Grandallana a Miguel Cayetano Soler el 21 del mismo mes[20].

Los buques seleccionados, puertos de salida y destinos son los siguientes:

- Cádiz: fragatas de guerra *Magdalena*, rumbo a Montevideo; urcas *Brújula* y *Polonia*, con destino a Veracruz, y fragata de guerra *Asunción*, esta última al mando de Juan Domingo Deslobes y Cortés, que sustituye a Juan de Dios Topete, en dirección a Lima.
- Ferrol: fragata de guerra *Nuestra Señora de las Mercedes* (o *Mercedes*) y fragata de guerra *Santa Clara* (o *Clara*), capitaneadas por el capitán de navío José Manuel Goycoa y el capitán de fragata Diego Alesson, respectivamente, en dirección a Lima.

• La Real Orden de 30 de noviembre de 1802[21], también expedida por la Secretaría de Hacienda y dirigida a los virreyes de Perú, Río de la Plata y Nueva España, comunica la remisión de azogues y de productos de Real Hacienda para que, como se indica en la del virrey de México, los mineros

> … se animen al fomento de las labores para la saca de metales, con cuyos productos de quintos y demás que rindan las rentas, pueda atenderse a salir de los empeños que tiene la Corona sin el menor retraso…

En la misma se informa a los virreyes de los nombres de los buques que llegarán a los puertos de las jurisdicciones respectivas para efectuar los transportes. Es de destacar que al marqués de Avilés, virrey de Perú, se le encarga «… aumentar los siete millones de pesos que ya estaban próximos a reunir en el año de 1799…», reclamación que se reitera en la Real Orden de 9 de febrero de 1803[22] junto con la de otros efectos como cascarilla, cobre y estaño; todo ello en cumplimiento de otras disposiciones dirigidas con anterioridad a ese virrey y a su antecesor (19 de abril de 1797, 20 de junio y 25 de julio de 1798, 16 de octubre de 1799) y, principalmente, de la ya conocida de 16 de octubre de 1802, en las que se incide en la triste situación del erario público. Este documento demuestra que la misión de la *Mercedes* es continuación de un plan anterior y no una misión nueva.

Mientras en España todavía se está proyectando el traslado de los siete millones de pesos peruanos en la *Mercedes*, la *Asunción* y la *Clara*, el virrey de Lima está ya ultimando el envío de dicho cargamento a bordo de la fragata de guerra *Rufina* y de otros seis barcos, estos mercantes, camino de Cádiz. Cuando el virrey recibe la Real Orden de 30 de noviembre de 1802, de la que acusa recibo el 8 de junio de 1803, este ingente cargamento estaba llegando a España. Cabe preguntarse entonces qué caudales quedan para el transporte a la fragata *Mercedes* y sus compañeras de singladura.

El viaje de ida y la estancia en Lima

Habilitados los buques y recibidos los pliegos oficiales, la fragata *Asunción* es la primera que sale, y lo hace de Cádiz el día 3 de febrero de 1803[23], pero no sigue ruta hacia América, sino que se desvía hacia el sur, a la bahía de Tablas (Table Bay), en la costa del suroeste

de Sudáfrica, para entregar un pliego oficial al jefe de la escuadra de Asia, Ignacio María de Álava. Es la última de las tres que llega al puerto del Callao, quizá a finales de julio o principios de agosto de 1803.

La *Mercedes* y la *Clara*, que parten de Ferrol el 27 de febrero[24], llegan al puerto del Callao en distintos momentos: la *Clara* el 21 de junio[25], y la Mercedes un mes después, que es el tiempo que debe detenerse en Montevideo para reparar el palo del bauprés, roto en la travesía por el Atlántico.

> … las fragatas de guerra Clara, Mercedes y Asunción, que han llegado sucesivamente al puerto del Callao, la primera en derechura, la segunda después de un mes de detención en el puerto de Montevideo, a donde arribó para remediar la abería que tubo en el palo de bauprés, y la tercera después de haver tocado en Bahía de Tablas, a donde se dirigió según parece con obgeto de dejar un pliego que trahía del Real Servicio para el general de la Escuadra de Asia Don Ignacio María de Álava[26].

Por estos meses, llegadas las fragatas de la misión a sus puertos de destino, se procede a su habilitación, mientras los virreyes impulsan la recogida de los caudales oficiales en medio de rumores de guerra, que comentan en varias series de cartas[27].

En el virreinato peruano, procedente de diferentes conceptos de la Real Hacienda, se ha conseguido una recaudación de 610.071 pesos y 13 reales en plata fuerte o amonedada, que se encuentran depositados en la Caja Real de Lima, fielmente asentados en los libros Manual y Mayor de cuentas de su Tesorería. Esta cantidad irá consignada a diversos destinatarios de la Administración.

Además de ese patrimonio custodiado en la Tesorería de la Real Hacienda, otros 99.999 pesos y 8 reales, producto de la Renta de Correos, y 108 pesos y 6 reales de la Casa de la Moneda de Lima, se preparan para su envío a los directores generales de aquel ramo en Madrid y para el secretario de Hacienda, respectivamente.

En total, el monto oficial de plata amonedada reunido en el virreinato peruano asciende a 710.180 pesos y 10 reales, cantidad muy inferior a los 7 millones del anterior envío.

Aparte de los caudales en oro y plata en moneda, en pasta y labrados que especifica la Real Orden de 16 de octubre de 1802, en la Aduana se encuentran almacenadas 707 barras de cobre (1472 quintales, 92 libras) y 5559 de estaño (3227 quintales, 15 libras), que en parte servirán de lastre para los buques, y 10 cañones de bronce inútiles.

Paralelamente a la preparación de los cargamentos se había producido el rompimiento de la paz de Amiens, de tan corta duración, entre Francia y Gran Bretaña, y ante la posibilidad de que afectase a la neutralidad de España, el 7 de junio de 1803 Miguel Cayetano Soler avisa a los virreyes de Perú y Buenos Aires para que retengan la salida de las fragatas hasta que se reciba nueva orden de la Secretaría de Marina[28]. Esta se produce el 31 de julio por la real orden de Domingo de Grandallana a los virreyes citados, estableciendo la partida de las fragatas del puerto del Callao, bajo el mando del jefe de escuadra Tomás de Ugarte y Liaño,

rumbo a Montevideo, desde donde, unidas a otros dos buques y dirigidos todos por el jefe de escuadra José de Bustamante y Guerra, regresarán a la Península. La real orden se dirige también al secretario de Hacienda para que reclame a los virreyes la percepción de caudales, lo que realiza Miguel Cayetano Soler con la misma fecha[29].

Presionado por las necesidades del real erario, el virrey de Perú, a fin de que la fragata *Clara*, la primera en llegar, regrese a Cádiz lo antes posible, inicia los trámites para su registro, que se abre el 4 de octubre de 1803[30]. Sin embargo, la llegada de la Real Orden de 7 de junio, de la que el virrey acusa recibo el 26 de noviembre[31], provoca un retraso en la apertura de los registros de la *Mercedes* y la *Asunción*, que no se realizan hasta el 20 de enero y el 5 de marzo de 1804, respectivamente[32], una vez recibida por el virrey la Real Orden de 31 de julio de 1803 dando otra vez vía libre a la navegación de las fragatas, de la que acusa recibo el 26 de diciembre:

La situación internacional va a provocar una dificultad adicional a la maltrecha economía española: ante el rompimiento de la paz de Amiens, España, que no puede asumir los gastos de una nueva guerra, se ve obligada a firmar con Francia el Tratado de Subsidios (19 de octubre de 1803), por el que se concierta la sustitución de los servicios militares y navales derivados del Tratado de San Ildefonso mediante el pago de seis millones de libras anuales. Este importante compromiso contra las exhaustas arcas del Estado obliga a plantear en la Real Orden de 17 de enero de 1804[33] otra exacción a las provincias de ultramar, con un esfuerzo económico añadido que se dirige a los virreyes de Nueva España, Perú y Río de la Plata, aunque su cumplimiento no afectará, por evidentes razones de distancia y tiempo, a las fragatas surtas en el Callao.

Cargamento de las fragatas. Los trámites en la Aduana de Lima

Habilitadas las fragatas en el Callao comienzan los trámites para la carga de caudales y mercancías, tanto oficiales como de particulares. Dicha labor correrá a cargo de la Aduana, donde se realiza la inspección de los géneros y se expide la documentación —el registro y los estados de mercancías— que refleja el flete de cada una de las fragatas.

Dichos trámites se inician con la apertura del registro por parte del administrador de la Aduana, previa autorización del virrey y a instancias de los maestres de plata de las embarcaciones, y una vez comprobado sin incidencias el fondeo de las mismas.

A partir de ahí se forma materialmente el propio registro, un cuaderno que refleja toda la gestión de la carga, dividido en dos partes:

- Cabeza de registro, que incluye las diligencias de apertura que se han mencionado, seguidas de índice o relación de las mercancías cargadas: las de carácter particular sujetas a los impuestos y consignadas también en hojas aparte, las «partidas de registro», y las oficiales y exentas de tributación, que, salvo excepciones, constan tan solo en dicha relación.
- Hojas de «partidas de registro», que incluyen, por un lado, el permiso del maestre de plata para realizar la carga y, por otro, las cantidades que se han abonado al Consulado en concepto de impuestos. El contenido resumido de estas partidas está incluido en la cabeza del registro, como ya se ha indicado.

La apertura de los registros de la *Clara,* la *Mercedes* y la *Asunción* se realiza el 4 de octubre de 1803, el 20 de enero y el 5 de marzo de 1804, respectivamente. Sin embargo, la carga de caudales y mercanacías se efectúa en su mayor parte en el mes de marzo de este último año, hasta el día 28, en que se cierran todos los registros.

Caudales y bienes para la Corona

• Plata fuerte, amonedada

a) Caudales procedentes de la Tesorería de la Real Hacienda.

Por lo que respecta a los caudales del rey, el 22 de marzo de 1804 los maestres de plata de las tres fragatas retiran de la Tesorería de la Caja Real de Lima diversas cantidades, asentadas en las datas correspondientes a esa fecha de los Libros Manual y Mayor[34]. Dichas cantidades constan en las respectivas cabezas de registro de las fragatas.

- Gregorio Zuzuarregui, maestre de plata de la fragata *Asunción*, retira 188.574 pesos, 5 reales y un cuartillo.
- Francisco María Zuloaga, maestre de plata de la fragata Santa *Clara*, recibe 200.000 pesos.
- Antonio Murrieta, maestre de plata de la *Mercedes*, recibe 221.497 pesos y 8 reales, según los siguientes conceptos y destinatarios:
  - 128.037 pesos y 7,5 reales, procedentes de mesadas eclesiásticas, préstamo patriótico, donativo para la pasada guerra, subsidio eclesiástico antiguo y limosna para redención de cautivos, que van a disposición del secretario de Estado de Hacienda.
  - 85.960 pesos y medio real, por productos de Temporalidades, que van a disposición del tesorero general de Temporalidades.
  - 7500 pesos, por cuenta de la Comisión de Consolidación de Vales Reales, que van a disposición del contador general de la misma.

b) Caudales procedentes de la Renta de Correos entregados por su administrador en Lima a disposición de los directores generales de la renta en Madrid:

- 33.365 pesos y 7,5 reales en la Asunción
- 34.634 pesos y medio real en la *Clara*
- 32.000 pesos en la *Mercedes*

c) Caudales de la Casa de la Moneda de Lima: 108 pesos y 6 reales del superintendente para el secretario de Hacienda, que se cargan en la *Mercedes*.

El monto oficial de plata fuerte, amonedada, registrado en el Callao asciende a 710.180 pesos y 10 reales, que se repartirán entre las tres fragatas:

- *Asunción*: 221.940 pesos, 4 reales y ¾.
- *Clara*: 234.634 pesos y medio real.
- *Mercedes*: 253.606 pesos y 6 reales.

d) Aparte de esa hacienda, se embarcan tres cajoncitos (principal, duplicado y triplicado) en la *Clara*, la *Asunción* y la *Mercedes,* respectivamente, que contienen muestras de la moneda labrada en la Casa de la Moneda de Lima en 1803.

• Otros productos

a) Cobre en barras:

- *Asunción:* 304 barras (611 quintales, 87 libras)
- *Mercedes*: 403 barras (861 quintales, 5 libras)

b) Estaño en barras:

- *Asunción*: 1929 barras (1088 quintales, 79 libras)
- *Clara*: 1666 barras (1000 quintales, 6 libras)
- *Mercedes*: 1964 barras (1138 quintales, 30 libras)

c) Cañones de bronce inútiles:

- *Asunción*: 4 cañones
- *Clara*: 4 cañones
- *Mercedes*: 2 cañones

d) Otros:

- 100 libras de cascarilla o quina
- Un sauce petrificado
- 20 sacas de lana de vicuña
- Un cajón de cuentas del Tribunal del Consulado de Lima correspondiente al año 1802

Caudales y bienes de particulares

• Plata amonedada

El mayor porcentaje de las partidas de particulares se refiere a plata amonedada, especialmente, la plata de cordoncillo. En total se embarca en El Callao la cantidad de 1.898.494 pesos y unos 7 reales de plata fuerte, amonedada:

- Fragata *Asunción*: 579.020 pesos.
- Fragata *Clara*: 622.460 pesos, 1 real y ½.
- Fragata *Mercedes*: 697.014 pesos, 5 reales y 7/8.

• Oro y plata en pasta y labrada

- Fragata Asunción: 50 marcos 7 onzas de plata.
- Fragata Clara: 294 castellanos de oro y 994 marcos y 3 onzas de plata.
- Fragata Mercedes: 415 castellanos, 2 tomines de oro y 715 marcos y 4 onzas de plata.

El monto total asciende a 709 castellanos, 2 tomines de oro y 1759 marcos y 14 onzas de plata y oro en pasta y labrados.

• Otros productos:

- Cascarilla o quina, en extracto o en rama; cacao, en rama o labrado; lanas o pieles de vicuña, guanaco, chinchilla, zorrilla, liebre, león y lobo marino, o cisne; ratania, en extracto o en raíces; bálsamo negro, zumarruga, culen, pastillas de sahumerio, plumeros…

Una vez cerrados los registros el 28 de marzo de 1804, el virrey de Perú, en cartas n.º 269 a 278 del día 30 del mismo mes, informa al monarca, detalladamente y por ramos, de las remesas realizadas en las tres fragatas. Del mayor interés resulta la carta n.º 276, porque es la que adjunta los registros de las tres fragatas así como los «Estados de los caudales, frutos y efectos…» que bajo partida de registro conduce cada una de ellas, confeccionados por la Contaduría de la Aduana (Lima, 28 de marzo de 1804). Carta y anejos constituyen los instrumentos de control de los cargamentos que permiten conocer el monto total de lo que salió de Perú en cumplimiento de la Real Orden de 16 de octubre de 1802[35].

De Lima a Montevideo

El día 3 de abril de 1804 salen del puerto del Callao camino de Montevideo[36] las fragatas *Mercedes, Clara* y *Asunción* bajo el mando del jefe de escuadra Tomás de Ugarte y Liaño, capitaneadas por José Manuel Goycoa, Diego Alesson y Domingo Deslobbes, respectivamente. Tras un viaje con malos tiempos, las fragatas llegan a Montevideo el día 5 de junio; la *Asunción* arriba en tan mal estado, e incapacitada para seguir la singladura, que su carga debe transferirse a la fragata *Medea*. Con estos buques y la *Fama*, que había llegado a Montevideo desde la Isla de Francia (en su ruta desde Manila a España), se formará una nueva división para el tornaviaje a Cádiz, al mando del jefe de escuadra José Bustamante y Guerra[37].

En Montevideo se produce un pequeño incremento en los cargamentos de las tres fragatas, a los que hay que adicionar el de la *Fama*:

- Plata acuñada para la Corona:
    - *Medea* (sustituye a la *Asunción*): 300.000 pesos
    - *Fama*: 330.000 pesos

- Plata acuñada para particulares
    - *Clara*: 1100 pesos
    - *Fama*: 65.607 pesos y 2,5 reales
    - *Mercedes*: 21.860 pesos

Realizada la carga en Montevideo, la salida de la escuadra se produce el día 9 de agosto de 1804[38], pero no se ha localizado ninguna carta coetánea del virrey —como ocurrió en Lima— que remita los registros ampliados certificados por la Aduana de dicho puerto.

Por lo que se refiere a los estados de mercancías, se han localizado dos versiones distintas del «Estado de los Registros de caudales, frutos y efectos que han sacado del Callao de Lima las Fragatas de Guerra y Comercio que se expresarán y del que algunas de ellas han tomado en el de Montevideo, donde entraron de arribada, por cuenta de Su Majestad y particulares…»[39]. Una de las versiones reúne la información por buques y la otra por materias, pero ninguna de las dos presenta certificación de los responsables de la Aduana.

En ambos ejemplares figura todavía la fragata *Asunción*, aunque en nota al pie se constata el traslado de su contenido a la fragata *Medea*, que luego sería el buque insignia de la escuadra. También se advierte que no se relaciona en el «Estado» el registro de las mercancías fletadas en esta fragata en Montevideo, aunque dicha información se ha

podido conseguir a través de una carta del virrey de Buenos Aires de 29 de julio de 1804. En ella se comunica que remite cinco recibos de los 630.000 pesos, que envía repartidos entre las fragatas *Medea* y *Fama* [40].

En conjunto, los Libros de Contaduría de la Real Hacienda de Lima, los registros de las fragatas a su salida del Callao y los estados de mercancías redactados en la Aduana de Lima, así como los realizados en Montevideo, son las fuentes básicas para conocer los cargamentos de la división, especialmente los caudales en oro y plata, que pueden resumirse en las siguientes cifras globales:

Caudales en moneda y pasta y labrados		
Oro y plata amonedados		
Para el rey	Para los particulares	Totales
1.340.180 pesos y 11 reales 1/4	1.987.061 pesos y 9 reales 7/8	3.327.242 pesos y 6 reales 1/4
Oro y plata en pasta y labrados		
	709 castellanos y 2 tomines de oro	709 castellanos y 2 tomines de oro
	1759 marcos y 14 onzas de plata	1759 marcos y 14 onzas de plata

Por lo que se refiere a la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes:*

Caudales en moneda y pasta y labrados		
Oro y plata amonedados		
Para el rey	Para los particulares	Totales
253.606 pesos y 6 reales	718.874 pesos y 5 reales 7/8	972.480 pesos y 3 reales 7/8
Oro y plata en pasta y labrados		
	415 castellanos de oro, 2 tomines	415 castellanos de oro, 2 tomines
	715 marcos y 4 onzas de plata	715 marcos y 4 onzas de plata

Desgraciadamente, las fragatas no pudieron culminar su misión: próximo el final del viaje, el día 5 de octubre, a la altura del cabo de Santa María, de resultas de un enfrentamiento con una escuadra británica al mando del vicealmirante sir Graham Moore, la *Mercedes* será bombardeada y hundida, y las otras tres fragatas serán detenidas, apresadas y posteriormente llevadas al puerto británico de Plymouth.

[1] 1793, mayo, 25. Aranjuez. «Convenio entre el Rey Nuestro Señor y el Rey de la Gran Bretaña: firmado en Aranjuez a 25 de mayo de 1793; y ratificado por sus majestades con motivo de las revoluciones de Francia, y de la guerra que ha declarado a ambos soberanos el actual gobierno francés. De Orden del Rey. Madrid: en la Imprenta Real, año de 1793». Ratificado por España y Gran Bretaña en 4 de julio y 15 de junio de 1793, respectivamente. AGI, Indiferente, 1342B.

[2] Esta real orden dará lugar a la recaudación de siete millones de pesos en el virreinato peruano, según consta en carta n.º 109 del virrey marqués de Avilés al secretario de Hacienda, Miguel Cayetano Soler (Lima, 23 de enero de 1803). AGI, Lima, 726, N. 16 y Lima, 1440, N. 14. El transporte se encargará a las tres fragatas, *Mercedes*, *Asunción* y *Clara*, pero finalmente será realizado por otros buques, uno de guerra y el resto mercantes.

[3] Real Orden circular de 19 de abril de 1797. AGI, Indiferente, 665.

[4] Real Orden circular de 22 del abril y de 23 de julio de 1797. AGI, Indiferente, 665.

[5] Real Orden de 16 de octubre de 1799. AGI, Lima, 647.

[6] Carta n.º 152 del virrey de Perú, Ambrosio O'Higgins, marqués de Osorno, al secretario de Hacienda, Francisco de Saavedra (Lima, 26 de mayo de 1798). AGI, Lima, 717, N. 29.

[7] Carta n.º 251 del virrey de Perú, Ambrosio O'Higgins, marqués de Osorno (copia suscrita por el marqués de Avilés), al secretario de Hacienda, Miguel Cayetano Soler (Lima, 8 de agosto de 1799). AGI, Lima, 719, N. 75. En carta n.º 109 del virrey marqués de Avilés al secretario de Hacienda, Miguel Cayetano Soler (Lima, 23 de enero de 1803) se comunica que estos millones se han recaudado en cumplimiento de Real Orden de 9 de noviembre de 1794. AGI, Lima, 726, N. 16 y Lima, 1440, N. 14.

[8] Este dato se localiza en Real Orden de la Secretaría de Hacienda al virrey de Buenos Aires (Madrid, 1 de julio de 1802). AGI, Buenos Aires, 482.

[9] Se ha localizado extracto de esta real orden en índice adjunto a carta n.º 12 del virrey de Perú, marqués de Avilés, al secretario de Hacienda (Lima, 23 de febrero de 1802). AGI, Lima, 721, N. 84.

[10] Carta n.º 108 del virrey de Buenos Aires, Joaquín del Pino, al secretario de Hacienda, Miguel Cayetano Soler (Buenos Aires, 27 de marzo de 1802). AGI, Buenos Aires, 482. También tratan sobre el tema las cartas n.º 102 y 103 del mismo.

[11] «Cuenta de los gastos que han causado los caudales que para S. M. ha conducido de Buenos Aires la fragata de guerra Asumpción de que soy maestre de plata en la descarga y entrega al Sr. Tesorero General de Real Hacienda» (Cádiz, 2 de agosto de 1802). Conformada en Cádiz el 10 de noviembre de 1802. Esta cuenta está adjunta a carta n.º 30 de Rafael Orozco, juez de Arribadas de Cádiz, al secretario de Hacienda, llamando la atención de la reducción de los caudales transportados desde Montevideo por los gastos que relacionan (Cádiz, 25 de enero de 1803). AGI, Buenos Aires, 482.

[12] Oficio del Príncipe de la Paz al secretario de Hacienda, Miguel Cayetano Soler (Aranjuez, 2 de febrero de 1802): comunica la próxima salida de Cádiz de la fragata. AGI, Lima, 648, N. 73, folio 413. También, en carta n.º 157 del virrey de Perú, marqués de Avilés, al secretario de Hacienda, Miguel Cayetano Soler (Lima, 8 de junio de 1803). AGI, Lima, 727, N. 20 e Indiferente, 1348, N. 1, folios 8-9.

[13] Los barcos son los siguientes: fragata *Nuestra Señora de los Dolores*, que entra en Cádiz el 19 de noviembre de 1802; la *Astigarraga*, que lo hace el 20 de marzo de 1813; la *Joven María* y la *San Miguel* o *Nueva Castor*, el 21 de junio; la *Fuente Hermosa* y la *Joaquina*, el 1 y 13 de julio, respectivamente (todas ellas son naves mercantes); también, la *Rufina* o *Santa Rufina*, fragata de guerra, que entra el 30 de mayo de 1803. AGI, Lima, 1440, N. 12 y 14. Ver carta n.º 109 del virrey, marqués de Avilés, al secretario de Hacienda Miguel Cayetano Soler, comunicando la remisión de los siete millones de pesos atesorados desde 1799 (Lima, 23 de enero de 1803). AGI, Lima, 726, N. 16 y Lima, 1440, N. 14.

[14] Minuta de Real Orden de la Secretaría de Hacienda (Madrid, 1 de julio de 1802). AGI, Buenos Aires, 482.

[15] AGI, Indiferente, 1348, N. 1, folios 1-4.

[16] Oficio del Príncipe de la Paz al secretario de Marina, Domingo de Grandallana, sugiriéndole la conveniencia de la formación de una escuadra de buques de guerra para reintegrar a España los abundantes caudales atesorados en Lima según se indica en la carta n.º 369 del comandante del apostadero e indicando se consulte al rey, para que no se traigan en barcos mercantes como apunta dicho comandante (Barcelona, 13 de septiembre de 1802). AGMAB, Ministerio de Marina, Expedientes a Indias, Leg. 31.

[17] (Colomar, 2013).

[18] Reales Órdenes del secretario de Hacienda a los jueces de Arribadas de Cádiz y La Coruña (Valencia, 26 de noviembre de 1802). AGI, Lima, 648, N. 73, folios 415-416 y 417-418.

[19] Real Orden de Domingo de Grandallana, secretario de Marina, al capitán general del Departamento Marítimo de Ferrol (Barcelona, 6 de noviembre de 1892). AGMAB, Ferrol, Leg. 5984.

[20] Citada en las Reales Órdenes de 26 de noviembre de 1802. AGI, Lima, 648, N. 73, folios 415-416 y 417-418.

[21] Real Orden de la Secretaría de Hacienda a los virreyes de Perú, Río de la Plata y Nueva España (Valencia, 30 de noviembre de 1802). AGI, Lima, 648, N. 73, folios 419-420; Indiferente, 1348, N. 1, folios 20-23, y México, 1621, respectivamente.

[22] Real Orden de la Secretaría de Hacienda al virrey de Perú (Aranjuez, 9 de febrero de 1803). AGI, Lima, 648, N. 73, folios 421-422.

[23] En extracto de las cartas n.º 156, 157 y 159, del 8 de junio, y n.º 166, del 8 de julio, del virrey de Perú, marqués de Avilés, al secretario de Hacienda, donde se mencionan las fechas de salida de las tres fragatas y la de llegada de la *Clara*. AGI, Lima, 648, N. 92, folios 598-600.

[24] *Ibídem*.

[25] *Ibídem*.

[26] Carta n.º 186 del virrey de Perú, marqués de Avilés, al secretario de Hacienda (Lima, 23 de agosto de 1803). AGI, Lima, 727, N. 53. Extracto en Lima, 648, N. 95, folio 620 r-v.

[27] Virreinato de Perú: Cartas n.º 156, 157 y 159 (Lima, 8 de junio de 1803) y n.º 166 (Lima, 8 de julio de 1803) del virrey, marqués de Avilés, al secretario de Hacienda. Responde a Reales Órdenes de 16 y 18 de octubre de 1802, de 30 de noviembre de 1802 y de 19 de enero de 1803 sobre la llegada de las fragatas y sobre recaudación de caudales, y promete cumplir lo ordenado. AGI. Lima, 648, N. 92, folios 595-608, Lima, 727, N. 19, 20, 22 y 30. La carta n.º 157 se encuentra también en Indiferente, 1348, N. 1, folios 8-9.
Cartas n.º 186 y 187 del virrey de Perú al secretario de Hacienda (Lima, 23 de agosto de 1803) sobre lo mismo. AGI. Lima, 727, N. 53 y 54 e Indiferente, 1348, N. 1, folios 10-14. Extracto en Lima, 648, N. 95, folio 620.
Río de la Plata: Cartas n.º 340, 371 y 427 del virrey Joaquín del Pino al secretario de Hacienda (Buenos Aires,

27 de agosto, 29 de octubre y 28 de diciembre de 1803). Acusa recibo de Reales órdenes de 12 de mayo, 31 de julio y 9 de septiembre de 1803 sobre el mal aspecto de las negociaciones entre Francia y Gran Bretaña, sobre la organización de la escuadra desde su salida del Callao y sobre haberse aumentado los recelos de la guerra anunciada en 19 de mayo, respectivamente. AGI. Buenos Aires, 131 e Indiferente, 1348, N. 1, folios 25-26. Nueva España: Cartas n.º 249 y 375 del virrey José Iturrigaray al secretario de Hacienda (México, 27 de agosto y 27 de diciembre de 1803). Retraso de la salida de la *Sabina*, por las noticias de las negociaciones entre Francia y Gran Bretaña. AGI. México, 1617 y 1619.

[28] AGI, Lima, 648, N. 73, folios 427-428.

[29] AGI, Lima, 648, N. 73, folios 429-432.

[30] Carta n.º 187 del virrey de Perú al secretario de Hacienda (Lima, 23 de agosto de 1803). AGI, Lima, 727, N. 53 e Indiferente, 1348, N. 1, folio 12. La apertura del registro de la *Clara* se encuentra en AGI, Lima, 1535, N. 7, folio 2v.

[31] Carta n.º 209 del virrey de Perú al secretario de Hacienda (Lima, 26 de noviembre de 1803). AGI, Lima, 727, N. 79, folio 886.

[32] Las aperturas de registros de la *Clara*, la *Mercedes* y la *Asunción* (4 de octubre de 1803, 20 de enero y 4 de marzo de 1804, respectivamente) se localizan en AGI. Lima, 1535, N.7, folio 2v, N.6, folio 3 y N.5, folio 3.

[33] Carta n.º 218 del virrey de Perú al secretario de Hacienda (Lima, 26 de diciembre de 1803). AGI, Lima, 648, N. 100.

[34] Real Orden de la Secretaría de Hacienda a los virreyes de Nueva España, Perú y Río de la Plata (Aranjuez, 17 de enero de 1804). AGI, Indiferente, 1348, N. 1, folios 42-46. La minuta principal está dirigida al virrey de Nueva España. En hoja aparte incorpora las variantes para los otros virreinatos.

[35] AGI. Lima, 1169 A, Libro Manual, folios 42v-44r y Libro Mayor, folios 60, 95, 117 y 139.

[36] Cartas n.º 269 a 278 del virrey de Perú al secretario de Hacienda (Lima, 30 de marzo de 1804). AGI. Lima,1440, N. 25, folios 722-763 y N. 26, folios 764-801. La carta n.º 276, con sus «Estados» anexos, ocupa los folios 753-758. Los Registros de los navíos de la *Asunción*, la *Mercedes* y la Clara que se remitieron con esta carta están en AGI. Lima, 1535, N. 5, 6 y 7 respectivamente. Hay índices de las cartas con extractos de las mismas en AGI. Lima, 648, N. 105, folio 672r-v.

[37] (Fernández Duro, 1895-1903: 264).

[38] La fecha de llegada a Montevideo consta en carta n.º 34 del virrey de Buenos Aires, marqués de Sobremonte, al secretario de Hacienda (Buenos Aires, 27 de junio de 1804), en la que comunica la formación de una nueva división al mando de Juan de Bustamante y Guerra, para el tonaviaje a Cádiz. AGI. Indiferente, 1348, N. 1, folios 29-32, y Buenos Aires,134.

[39] (Fernández Duro, 1895-1903: 265).

[40] AGI. Lima, 1440, N. 30.

[41] Carta n.º 40 del marqués de Sobremonte, virrey de Buenos Aires, al secretario de Hacienda. Adjunta 5 conocimientos o recibos de los 630.000 pesos de los caudales repartidos entre las fragatas *Fama* y Medea y la lana de vicuña que conduce esta última (Buenos Aires, 29 de julio de 1804). AGI. Indiferente, 1348, N. 1, folios 33-41.

Anexo

Cargamento de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*

Puerto	Caudales en plata fuerte, amonedada		Oro en pasta y labrado	Plata en pasta y labrada	Monedas Casa de Lima	Cobre	Estaño	Cañones
	Rey	Particulares	Particulares	Particulares	Rey	Rey	Rey	Rey
Callao (Lima)	253.606 pesos, 6 reales	697.014 pesos, 5 reales y 7/8. De ellos 5809 pesos en oro	415 castellanos, 2 tomines	715 marcos, 4 onzas	1 cajoncito («triplicado»)	403 barras (861 quintales, 5 libras)	1964 barras (1138 quintales, 30 libras)	2
Partidas de interés								
			3 cajas con 36, 155 y 139 piezas de plata labrada (partida 4, folio 23 del registro)					
			1 tejo de oro quintado en la Caja Real de Arequipa (partida 18, folio 34)					
			16 cubiertos, 2 cucharones, 1 mancerina, 1 candelerito y 12 cucharitas para café, de plata labrada (partida 48, folio 64)					
			1 baulito de filigrana con 6 marcos de plata y algunas piececitas de oro con 22 castellanos (partida 67, folio 83)					
			1 cajoncito con una piedra de plata de 17 marcos y 3 onzas y media (partida 120, folio 135)					
			1 cajón con 232 marcos,1 onza de plata chafalonia y un almirez de oro con 6 marcos (partida 158, folio 173)					
Montevideo		21.860						
TOTALES	253.606, 6	718.874, 5 7/8	415	715, 4				
	972.481, 3 7/8							

Cargamento de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* (cont.)

Otros productos

Partidas de interés		
Puerto	Rey	Particulares
CALLAO (LIMA)	1000 libras de cascarilla (quina)	5 cajones con 502 libras de extracto de ratania (krameria) para Hipólito Ruiz Pavón (partida 5, folio 24 del Registro)
	1 palo de sauce petrificado	75 libras de lana de vicuña manufacturadas
	20 sacas de lana de vicuña	140 libras de cacao
	1 cajón con las cuentas del Tribunal del Consulado. 1802	1 cajón con 2 tarros de conserva, 1 frasco de agua de olor, 1 cajoncito de pastillas de olor, 1 escapulario, 1 San Francisco Javier en una petaquita, sahumerio, etc. (partida 7, folio 26)
MONTEVIDEO		26 arrobas, 24 libras de bolas de sebo, 2 plumeros, 2825 cueros de león y lobos marinos salados; 15 pieles de guanaco, zorrillo, tigre y leopardo; 4 docenas de pieles de chinchilla

La voladura de la fragata Mercedes y otras cuestiones políticas y navales

Hermenegildo Franco

Sin emprender un análisis detenido de la política internacional de España en los últimos años de finales del siglo XVIII y primeros del XIX, sí conviene hacer una breve y ligera síntesis de los antecedentes históricos, para de este modo tener una idea fidedigna de lo acontecido después, y en concreto lo concerniente a la voladura de la fragata *Mercedes* y el apresamiento de las de su misma clase —*Medea*, *Fama* y *Clara*— el 5 de octubre de 1804.

No cabe duda de que resultó muy acertada la paz que se empezó a tratar con la República francesa a mediados del año de 1795. Los motivos: la situación económica en la que España se encontraba, y al mismo tiempo las victorias del Ejército francés contra las naciones coaligadas, que presagiaban una invasión del territorio de la Península; pero ello no justifica de ninguna forma la precipitación y la poca visión política con que se llevaron a cabo por parte de España las negociaciones de paz, que se entablaron en Basilea el 4 de mayo de 1795, finalizándose el 22 de julio del mismo año. La paz de Basilea fue recibida con gran satisfacción por españoles y franceses, pero no obstante para España no se ajustó a los límites de lo pactado, lo que provocó no poder conservar una verdadera neutralidad en las contiendas de su nuevo amigo francés con los demás estados

europeos. Gran Bretaña se disgustó profundamente con la cesión por parte de España de la mitad de la isla de La Española a Francia, y receló con fundamento de la conducta posterior del gobierno español, formulando graves protestas por la actitud ambigua y poco neutral y provocando que hechos posteriores hiciesen estallar de nuevo la guerra.

Dice don Alejandro del Cantillo que todavía permanecían en Basilea los plenipotenciarios españoles y franceses del tratado cuando mister Barthelemy recibió orden de su Gobierno para invitar al diplomático español don Domingo de lriarte a que se hiciese una nueva negociación, con objeto de ajustar una alianza entre Francia y España en forma análoga a la del Pacto de Familia de 1761, insistiendo en la pretensión, tanto con amenazas, como con halagos[1].

Ante las apremiantes exigencias de Francia, que chocaban frontalmente con Inglaterra, el Gobierno español, en mala hora, se decidió a pactar con la primera en contra de la segunda, de lo cual se le puede culpar directamente al ya Príncipe de la Paz don Manuel Godoy[2].

Como consecuencia de las negociaciones se firmó el funesto Tratado de San IIdefonso el 18 de agosto de 1796, por el cual se alió España con Francia para hacer la guerra a Gran Bretaña. Como muestra de la poca cordura —o mejor ninguna— con que procedió el Gobierno español, transcribiremos algunos de los artículos que consideramos son la parte más sustancial de su contenido y que afectan de modo directo a Marina y Ejército:

> Art. 3.º: En término de tres meses la potencia requerida tendrá a disposición de la demandante quince navíos de línea, tres de ellos de tres puentes o de ochenta cañones, y doce de 70 a 62, seis fragatas de una fuerza correspondiente o cuatro corbetas o buques ligeros y provistos de víveres para seis meses y de aparejos para un año.
>
> Art. 5.º: La potencia requerida aprontará igualmente, en virtud de la requisición de la demandante en el mismo término de tres meses, diez y ocho mil hombres de infantería y seis mil de caballería, con tren proporcionado de artillería.
>
> Art. 9.º: Las tropas y navíos que pida la potencia demandante quedarán a su disposición mientras dure la guerra, sin que en ningún caso puedan serle gravosos.
>
> Art. 18.º: Siendo la Inglaterra la única potencia de quién España ha recibido agravios directos, la presente alianza solo tendrá efecto contra ella en la guerra actual y España permanecerá neutral respecto a las demás potencias que están en guerra con la República[3].

Con un pacto de estas características, las consecuencias se hicieron notar nada más declarada la guerra oficialmente con Gran Bretaña, el 5 de octubre de 1796. En los cinco largos años que esta duró, fueron —como dice el conde de Salazar— «... insoportables los gastos al Erario español e incalculables los perjuicios de nuestro comercio; se arruinó nuestra navegación mercantil y destruyóse nuestra Armada»[4].

Y es que, en efecto, el 14 de febrero de 1797, ocurrió el desgraciado combate del cabo San Vicente, en donde perdimos cuatro navíos, dos de ellos de 112 cañones; dos días más tarde, el 16, se rindió a los ingleses la importante isla de Trinidad de Barlovento, y se incendiaron en ella otros cuatro navíos para evitar que cayesen en poder del enemigo. Después vino la horrorosa catástrofe ocurrida al volar en el Estrecho de Gibraltar los navíos de tres puentes *Real Carlos* y *San Hermenegildo*, por considerarse enemigos y entablar combate encarnizado el uno contra el otro, en la confusión que les produjo el cañoneo de un buque inglés que se interpuso entre ambos en la noche del 12 de junio de 1801.

En diferentes accidentes de mar y apresamientos perdimos también diez fragatas, que se llevaron los ingleses. Tan contraria se mostró la suerte a la Marina española, que dice Fernández Duro: «ni un solo hecho de fortuna compensó los desastres referidos»[5].

No solamente sufrimos pérdidas muy importantes y sensibles durante los combates, sino que, en virtud de lo estipulado el 1 de octubre de 1801, donamos a Francia seis navíos de 74 cañones, armados, arbolados y en disposición de navegar con sus nuevos dueños, a quienes también cedimos el territorio de La Luisiana, todo a cambio de ilusorias ventajas que nunca conocimos[6].

Finalizó en esta situación la guerra por negociaciones secretas entre Francia y Gran Bretaña, cuyo resultado fue el convenio provisional de paz de 1 de octubre de 1801, en el cual, la primera prescindiendo de los intereses de España, su aliada, cedió la isla de Trinidad de Barlovento a la segunda. Y sin participar de ello a España; ¡increíble, pero cierto!

Por estos derroteros discurrió la política exterior española respecto a Francia e Inglaterra durante los últimos años del siglo XVIII y principios del XIX, que nos condujeron a Trafalgar. Pero no es justo cargar solo a temas económicos y políticos todos los males acaecidos a la Armada española desde la llegada al trono de los Borbones. Los desastres navales que se prodigan a partir de 1700 no fueron producto del azar. La realidad de lo sucedido durante el siglo XVIII no está deformada en el fondo pero sí en la forma, y es admitida generalmente por bastantes historiadores navales; pero esta realidad es de otra índole a como se nos presenta, precisamente por no haber habido una crítica objetiva y seria de la actuación de nuestras fuerzas navales a lo largo de la evolución histórica nacional. Evolución que no se ha estudiado en profundidad, a pesar de ser parte importante de la historia nacional.

Dice el contralmirante González-Aller Hierro sobre este asunto:

> En consecuencia, es muy cómoda la postura de escudarse en problemas económicos heredados, en la falta de organización y en la tradicional ignorancia de los políticos españoles acerca de los problemas marítimos, para disculpar sus actuaciones (se refiere a la actuación de la Armada) que en muchos casos sería conveniente estudiar más profundamente, y que son, según Mahan, motivo de la triste y aún ridícula ineptitud mostrada en las cubiertas de sus barcos de guerra[7].

Y es que durante este periodo de tiempo de nuestra historia naval siempre hubo disculpas para justificar casi todo, y en ellas está el origen de nuestros males: alianzas no consistentes, errores estratégicos de nuestros aliados, mala fe y engaños de los enemigos, falta de personal, mal material, etc. Todo ello puede ser cierto, pero en el fondo son solo disculpas que enmascaran gravísimos problemas y que son parte muy importante de la verdad histórica.

Continúa diciendo el almirante González-Aller que después del fracaso de la Dunas en 1639:

> ... se inicia nuestro gran repliegue político y militar respecto a Europa, al desaparecer la hegemonía española (...) Pero esto no es toda la verdad; hay una causa, quizás no muy precisa, que defino como Falta de Agresividad en la conducción de la Guerra Naval, a niveles estratégico y táctico, con el resultado de ser el comienzo de la evolución gradual desde una España hegemónica hacia una España diferente, introvertida, contemporánea, que, aún hoy, tiende sin lograrlo hacia una dorada helvetización. Esto que califico de defecto y constituye una notable falta de propensión en nuestra Marina desde 1700 —salvo las excepciones que más adelante trataremos— a ofender, a buscar, a provocar al enemigo, o lo que es equivalente, a atacarlo aun cuando se lesionen sus legítimos intereses, es un aspecto de nuestra Historia Naval lo suficientemente importante...[8]

Y entonces, ¿cómo se explican los sucesos y sucedidos en que se vio implicada la Armada española, sola o acompañada, para cosechar tantos desastres

Y es que existen unos factores que han jugado un papel fundamental en este asunto y que nos han llevado a adoptar posturas defensivas chocantes con las actitudes anteriores al advenimiento de la Casa de Borbón que siempre fueron de total agresividad.

Y es que el nuevo orden impuesto desde la llegada de la dinastía borbónica influyó decisivamente sobre la Marina en dos aspectos fundamentales: uno, en el plano político, que incidió directamente en el estratégico; el otro, en el orgánico, que incidió en el táctico. Ambos serán determinantes en los acontecimientos que se producen a partir de la llegada al trono de Felipe V, y causa de la falta de agresividad de la Marina recién creada o reorganizada.

En el cambio dinástico está la clave de lo antecedente, pues si hasta los años finales del último Austria, Carlos II, España mantuvo prácticamente incólume sus territorios de ultramar y sus comunicaciones, la llegada del primer Borbón provocará tanto en Holanda como en Gran Bretaña una nueva estrategia por el peligro que suponía el ver unidas a Francia y España en la misma dinastía. De aquí parte el interés y participación tanto inglesa como holandesa en la guerra de Sucesión a la Corona española.

España desde ese momento se va a subordinar a Francia, tanto en lo político como en lo militar. No se puede olvidar que en esos años la Marina española era prácticamente

inexistente, y por ello después de la paz de Utrecht se inició su regeneración en base al modelo y al apoyo francés.

Las primeras Ordenanzas borbónicas que tuvo la Real Armada fueron las tan celebradas de Patiño. El gran intendente las firmó en Cádiz en junio de 1717. Su objeto fue constituir el código básico de la Marina de Felipe V, dándole una nueva contextura a la Armada recién creada, al unificar la serie interminable de Armadas y escuadras, autónomas, heterogéneas y hasta incompatibles, que fueron la Armada Real del Océano, de la Guarda de la Carrera de Indias, de Nueva España, de Tierra Firme, de la Avería, de Vizcaya, de las Galeras de España, de Barlovento, etc.

No hay duda que sus veinticinco capítulos, breves y sobrios, tienen —como apunta el contralmirante don Julio Guillén— una sola cosa: espíritu de unidad. Pero ¿a costa de qué? A costa de traicionar «nuestra esencia secular y de despreciar factores esenciales»[9].

Como innovación orgánica fundamental, Patiño *creó* el virus del dualismo, porque en las Ordenanzas aparece la figura del intendente que comparte el mando con el netamente militar, origen de tantos problemas posteriores entre el Cuerpo del Ministerio de Marina y el Cuerpo General de la Armada, problemas que repercutirán en el funcionamiento y eficacia de la Armada.

Patiño, indudablemente, nos legó un código militar con la perdurabilidad de principios que debe caracterizarlo, pero sin el espíritu agresivo que tenían, por ejemplo, las Ordenanzas de Cabrera, almirante de Aragón, que este redactó a su regreso de vencer a toda cuanta flota navegaba por el Mediterráneo en el siglo xiv y que fueron adoptadas cuatro siglos más tarde por la Marina inglesa de Jacobo II.

Decía Cabrera que un «capitán de galera aragonesa atacará a dos enemigas; dos a tres; y tres a cinco...». Aquí hay más que un artículo de una ordenanza; hay un espíritu agresivo que hemos perdido en nuestra Marina. De ese espíritu no hay nada en Patiño, solo organización rudimentaria copiada de Colbert. El nuevo credo de Patiño fue un virus afrancesado que se introdujo en las sucesivas ordenanzas. Las del capitán de navío Aguirre y Oquendo, de 1748, muy celebradas en su tiempo, fueron una copia literal de las que entonces regían en la Marina francesa[10]. Después siguieron las de Mazarredo y Escaño, de 1793, y posteriormente las de Grandallana, de 1802. Todas ellas redactadas con el mismo espíritu. Si la Armada era vital para los intereses de España, sus ordenanzas y organización debieran haberlo sido también, cuidando mucho de que respondiesen a aquello que iban a servir. Y aunque las intenciones fueron inmejorables, la ejecución de los proyectos resultó, como poco, mediocre, copiando y legislando en contra de la idiosincrasia y las costumbres de nuestras antiguas Marinas.

Manifiesta el contralmirante González-Aller Hierro, respecto a las de 1793, lo siguiente:

> Respetando al gran Escaño que las redactó, a quién considero el mejor Jefe de Estado Mayor con que ha contado la Real Armada, no veo en ellas ni asomo de agresividad, ni el espíritu de Cabrera, ni de nuestro viejo espíritu arruinado por corrientes importadas del extranjero.

> Cuando me imagino al bueno de don Juan de Lángara prisionero en Gibraltar, después de haber perdido su escuadra en manos inglesas a la altura de cabo Santa María, en el año 1780, y haber rendido su navío insignia cuando tenía a bordo tan solo 9 muertos y 195 heridos, recibiendo encantado los honores y atenciones de sus vencedores para ser, al poco tiempo, ascendido a Teniente General, mi pensamiento también va hacia don Antonio de Oquendo, quién, exactamente en las mismas circunstancias, pero en el año 1639 en Las Dunas, sostuvo gallardo combate, sin rendirse, contra media escuadra holandesa, y moría poco después de la pesadumbre de haber perdido el resto de la Armada que le había sido confiada.
>
> Son dos maneras de ser, dos criterios en una misma Marina, pero regidos por dos códigos distintos, por dos espíritus diferentes. El de Lángara es el importado, el de Oquendo es el nuestro, el tradicional, el que llevamos en nuestra alma. ¡Qué contraste!
>
> Y nuestro malhadado desconocimiento de la Historia ha calibrado con los mismos méritos a ambos generales para poner sus nombres en las popas de dos destructores[11].

Y fue, precisamente, el afrancesamiento de nuestros códigos la principal causa de nuestros desastres, ya que el trasvase de mentalidad explica el proceder táctico y estratégico llevado a cabo durante el siglo XVIII, que nos condujeron a ellos.

La doctrina francesa de soportar bloqueos de sus puertos para desgastar a las escuadras inglesas que los ejercían fue copiada por las nuestras, que los soportaron en los últimos años previos a Trafalgar, en Tolón, Cartagena, Cádiz, Ferrol, Brest y Rocherfort. Y esta actitud perduró en Santiago de Cuba en 1898, y más recientemente en Cartagena durante la Guerra Civil, en donde la flota republicana se encerró, desmoralizándose con su inactividad, mientras las fuerzas sublevadas de bloqueo aumentaban su adiestramiento y, por ende, su espíritu agresivo, al haberse acostumbrado a practicar operaciones ofensivas.

Y esta falta de actividad ofensiva fue creadora de un mal ambiente, nacido de la postración y del poco adiestramiento por carencia de navegar. Decía Escaño: «práctica y más práctica de mar es lo que necesita el oficial de Marina»; pero en la Marina española del siglo XVIII se navegaba muy poco. Esta falta de estar en la mar y, normalmente, en época de guerra, sufriendo bloqueos, provocó en multitud de ocasiones falta de instrucción y adiestramiento tanto de los oficiales como de las tripulaciones de nuestros buques de guerra, que es como decir que iban a la guerra sin preparación para combatir. Muchas más cosas se derivaron de esta falta de agresividad, de la que sobresale la poca moral y falta de confianza de los mandos y dotaciones, al saberse vencidos de antemano. Lo indican, por ejemplo, frases que han pasado a la historia, como «si oyes decir que mi navío ha sido apresado, di que he muerto», en la que Churruca exponía todo el pesimismo que le invadía, o «esta bandera está clavada», debida a Alcalá Galiano, para indicar que no se podía arriar, que era lo mismo que rendirse.

Estas situaciones concretas están previstas en sendos artículos de nuestras ordenanzas, que como otros muchos, fomentaron y crearon una mentalidad defensiva, que fue lo mismo que no llevar la iniciativa.

Lo grave ha sido que ese espíritu defensivo ha perdurado hasta nuestros días, salvo en contadas ocasiones en que resurgió la agresividad. Ejemplos claros los tenemos con las actitudes ofensivas llevadas a cabo por la Escuadra del Pacífico (1862-1866) y, recientemente, entre 1936-1939, por la flota del bando sublevado, por lo que ambas escuadras llevaron la iniciativa y disfrutaron de todas las ventajas tácticas y estratégicas que se derivan de ella.

Hay que reconocer, por tanto, que desde el momento en que se inicia el nuevo siglo, la Armada española juega con desventaja manifiesta respecto a los enemigos, al adoptar actitudes defensivas que indefectiblemente conducen al fracaso en bastantes coyunturas. La verdad de lo acaecido es amarga y, por lo común, mal recibida, porque mortifica nuestro amor propio, pero como dice don Luis María de Salazar:

> ... aquel que nos la dice y nos desengaña, aún a riesgo de enojarnos,
> aquel es sin duda nuestro mejor amigo.

De la paz de Amiens a la nueva declaración de guerra

El tratado secreto entre Francia y España, firmado en Amiens el 27 de marzo de 1802 entre Gran Bretaña, de una parte, y, de la otra, Francia, España y Holanda, presagiaba una época de tranquilidad para nuestra nación. Sin embargo, las relaciones entre Francia y el Reino Unido no solo no mejoraron, sino que sus ambiciones y desavenencias hicieron que en mayo de 1803 volvieran a declararse la guerra.

Al iniciarse este nuevo conflicto, España deseaba mantenerse al margen. En cuanto Carlos IV vio que comenzaban a alterarse las relaciones entre ingleses y franceses, manifestó al Príncipe de la Paz su intención de no intervenir en la nueva contienda con estas palabras: «La paz para mis pueblos; no quebrar con la Francia, ni romper con la Inglaterra[12]».

Francia, más decidida que Inglaterra, presionaba sobre el Gobierno español para que se decidiera en su favor, reclamando que se cumpliese la alianza pactada en San Ildefonso en 1796. España, por su parte, replicaba que el artículo 18 del tratado no regía ya, porque la nueva guerra la desvinculaba de su cumplimiento.

Napoleón se avino a un término medio que permitiese a nuestra nación conservar la neutralidad, y comunicó al embajador de España en París la idea de sustituir el auxilio de tropas y de buques por un subsidio en metálico[13].

Godoy intentó enérgicamente que los subsidios no se concedieran, ya que la alianza ofensiva entre Francia y España había terminado con la paz de Amiens. Solamente propuso a Carlos IV que se concedieran a Francia ventajas comerciales, sin conseguir del monarca ser escuchado. De este modo, se firmó por parte de las dos naciones el Tratado de Subsidios de 19 de octubre de 1803.

Las cláusulas principales de él fueron son estas:

> Art. 3.º: El primer Cónsul consiente que se conviertan las obligaciones impuestas a la España por los tratados que unen a ambas potencias en un subsidio pecuniario de seis millones mensuales, que entregará la España a su aliada desde que se renueven las hostilidades hasta el fin de la presente guerra.
>
> Art. 6.º: En consideración de las cláusulas arriba estipuladas y durante el tiempo que sean ejecutadas, la Francia reconocerá la neutralidad de España; promete no oponerse a ninguna de las medidas que pudieran tomarse con respecto a las potencias beligerantes, en virtud de los principios generales o de las leyes de la neutralidad.

+Este tratado va a provocar graves problemas para España. Si ya Francia, desde el momento de romper las hostilidades con Inglaterra, estuvo muy exigente con España, en virtud de lo pactado el año 1796 el Gobierno inglés también presionó en opuesto sentido.

Así el embajador del Reino Unido en Madrid, mister Hookham Frere, a los pocos días de declarada la guerra, el 3 de junio de 1803, reclamó a don Pedro Cevallos, ministro de Estado español, una respuesta explicita sobre la fuerza y el alcance del tratado de 1796 en la actual guerra. El ministro español dio en principio una respuesta evasiva porque «no conociendo el rompimiento más que por los papeles públicos, nada podía resolver, cambiándose después otras notas sin importancia[14]».

El Gobierno británico conoció las negociaciones secretas entre Francia y España por las que se proyectaba el cambio de los auxilios pactados por un subsidio pecuniario que España aportaría al Gobierno de Napoleón. Ante ello, el ministro inglés de Asuntos extranjeros, lord Hawkesburry, presentó a través del embajador español en Londres, don José Anduaga, una enérgica protesta contra tal acuerdo.

Anduaga comunicó a Cevallos el 22 de septiembre de 1803 dicha queja, manifestando que consideraba que el Gobierno inglés no respetaría la neutralidad española si se daban subsidios a Francia, aunque estos fuesen limitados[15].

Días después confirmó la noticia en otro comunicado, en el que expresaba que el primer ministro británico le había comunicado en audiencia privada lo siguiente: «no reconocer la neutralidad española era asunto tan decidido que no podía siquiera admitirlo a discusión[16]».

Esta actitud del Gobierno inglés, expresada en forma verbal y confidencial, adquirió carácter solemne por la vía diplomática, en nota que dirigió el 13 de diciembre de 1803 mister Frere al ministro de Estado español Cevallos. En esta comunicación oficial, el Reino Unido deseaba mantener buenas relaciones con España, aunque advertía que la entrega de cantidades pecuniarias, como las que estipulaba el convenio firmado con Francia, sería considerada «un subsidio de guerra»[17].

Y así no cabe duda que lo consideró el Gobierno británico, que con esta comunicación declaraba abiertamente las hostilidades a España, fundamentalmente contra el tráfico marítimo español y sus buques mercantes y de guerra.

Ataques a los buques españoles efectuados por los ingleses

Después de la última comunicación del 13 de diciembre de 1803, en la que se puede entrever una velada amenaza —disimulada con la apariencia de conservar una buena armonía con la corte española—, se inician por parte de la Marina británica una serie de ataques y detenciones tanto a buques de guerra como a mercantes españoles, con el fin claro de amedrentar al Gobierno de Madrid e imponerse por la fuerza. En realidad, se inician con anterioridad a esta comunicación, el 6 de julio de 1803, con la detención del bergantín-correo de guerra *Esperanza* por parte del corsario inglés *Thomas*, cuando conducía correspondencia de las Antillas y América central a la Península.

Unos días antes de producirse este hecho, el 29 de junio, en viaje de La Habana a La Coruña, fue detenida la corbeta-correo *Urquijo* por la goleta inglesa *Rancher,* y después de quince horas de detención la dejaron en libertad, llevándose las armas de chispa y blancas, y toda la cartuchería de fusil, inutilizando varios útiles de artillería.

Como en el caso anterior, el ministro de Estado Cevallos reclamó a través del embajador en Londres al Gobierno británico por tales ofensas.

Meses más tarde, en diciembre de 1803, la fragata de S. M. B. *Eolo*, después de una enconada defensa, apresó al mismo buque-correo, al que condujo a Jamaica[18].

Si se cometían actos de esta índole contra buques de guerra, no debe extrañar que fueran mayores los realizados contra buques mercantes.

En marzo de 1804 el embajador español en Londres formuló queja al Gobierno inglés respecto a las siguientes embarcaciones españolas apresadas: goleta *Amalia*, bergantines *Riesgo* y *Nuestra Señora del Carmen* y goleta *San José*[19]. Posteriormente, en viaje de Montevideo a La Coruña, fue detenida la corbeta de guerra *Infante don Carlos*, y atacado el bergantín *Prueba*. Durante el año 1804 se producirían muchas más detenciones y ataques.

Todos los sucesos relatados revelan, ciertamente, que correspondían a instrucciones del Gobierno inglés con anterioridad a julio de 1804. Pero la gota que colmó el vaso fue el ataque a las cuatro fragatas españolas —*Medea*, *Fama*, *Clara* y *Mercedes*— frente al cabo de Santa María por una división británica, lo que motivó la declaración oficial de guerra por parte de España.

Muchos ingleses que se hallaban conformes con que su Gobierno declarase la guerra a España protestaron con gran energía por el procedimiento seguido. Un notable historiador español llegó a afirmar «que la prensa inglesa censuró con tal acritud como pudiera hacerlo la nuestra[20]».

Decía la crónica de un periódico inglés:

> estamos autorizados para asegurar que las órdenes dadas por el Gobierno a los buques de la Armada británica fueron meramente de precaución y que el vigor y la energía que se ha empleado no prueban la guerra con España, sino únicamente que no debe burlarse de nuestro Gobierno[21].

En otro se podía leer: «no es del día considerar la justicia de la guerra con España, sino la justicia y la buena fe en el modo de empezar la guerra».

Fue un hecho cierto que para Inglaterra la guerra con España había empezado mucho tiempo antes, aunque sin haberse declarado, y los ministros de Asuntos Exteriores de ambos países seguían negociando como si no ocurriese nada.

Es comprensible la postura inglesa; lo que no lo es, es la ceguera de los políticos españoles en este asunto.

La Armada española en 1804

En 1804, debido a la situación de neutralidad nominal de España, la Armada solamente mantenía armados un reducido número de buques que cubrían los servicios de correos marítimos, transporte de caudales y otros efectos. El total de buques era de 247, de los cuales 54 eran navíos, 37 fragatas, 20 corbetas, 15 ureas, 50 bergantines, y el resto buques menores[22].

El número de oficiales de guerra de la Armada era de 1268, siendo ministro de Marina el teniente general de la Armada Domingo Pérez de Grandallana; jefe del Estado Mayor, el baylio Francisco Gil y Lemos; capitanes generales de los departamentos marítimos de Ferrol y Cartagena, los del mismo empleo, don Félix de Tejada y don Francisco Javier de Borja; comandante general interino del de Cádiz, el teniente general don José Joaquín Moreno de Hourlier, y comandante general del apostadero de la Habana, el jefe de escuadra don Juan de Araoz.

Durante los primeros meses de 1804 no se produce ninguna novedad que afecte a la situación española, hasta el 22 de agosto, a causa de la insurrección que se produce en Vizcaya, por real orden reservada dada al capitán general del departamento de Ferrol, en la que se le ordena que:

> ... se habiliten los navíos, fragatas, ureas, corbetas, y bergantines que fueran necesarios para el transporte de trapas que deben salir de La Coruña a las órdenes del Capitán General de Galicia.

La causa fue debida al perjuicio que se suponía que ocasionaba a la villa de Bilbao la construcción del puerto de Abando, a pesar de que se había ordenado su construcción a petición del señorío de Vizcaya[23].

En su cumplimiento, el 5 de septiembre salían del arsenal ferrolano a fondear en la ría los navíos *Neptuno*, *Monarca* y *San Agustín*, las fragatas *Prueba* y *Venganza*, la corbeta *Urquijo* y el bergantín *Esperanza*.

Ante estos preparativos, el contralmirante inglés Cochrane —que bloqueaba el puerto ferrolano por la presencia en él de una división naval francesa—, al temer que los buques galos se aprovechasen de la salida de los españoles, protestó ante el teniente general Tejada y solicitó a la escuadra inglesa que bloqueaba Brest el envío de varios buques, para aumentar su fuerza y así evitar que los buques franceses rompiesen el bloqueo.

Ante otra real orden que disponía que las tropas marchasen por tierra, el día 15 se ordenó la vuelta de los buques al arsenal. Pero ante las injerencias y ataques que se inician con la detención del bergantín correo de guerra *Esperanza* en 1803, como se ha manifestado, y que se acentúan durante los primeros meses de 1804 con nuevos atropellos a buques mercantes y de guerra, el 6 de octubre el capitán general de Ferrol recibe la siguiente orden del Príncipe de la Paz:

> ... que disimulando o desentendiéndose, de las bravatas del contralmirante inglés Alejandro Cochrane, haga respetar el pabellón, disponiendo que salgan de los puertos cuantos buques de guerra sean necesarios, pues siendo obligación de V. E. dar cumplimiento a las ordenes con que se halle, deben sostenerlas hasta el último extremo, haciendo que nuestro cañón responda en todas partes al de los ingleses si tuvieran la temeraria osadía de quebrantar los sagrados derechos de la neutralidad[24].

Precisamente un día antes de recibir esta comunicación, el 5 de octubre, tiene lugar la voladura y hundimiento de la fragata *Mercedes* y el apresamiento de las otras tres nombradas: *Fama, Clara* y *Medea,* que, al mando del jefe de escuadra don José Bustamante y Guerra, conducía a España, desde el puerto de Montevideo, caudales y efectos procedentes de los virreinatos del Perú y del Río de la Plata. Este acto fue llevado a cabo por la división inglesa compuesta por las fragatas *Indefatigable*, *Lively, Amphion* y *Medusa*, cuyo jefe era el comodoro sir Graham Moore, que a la postre llevó a España a declarar la guerra a la Gran Bretaña.

La orden citada revela la incapacidad del Gobierno español, que no preveía lo inmediato de la guerra, calificándolo de «temeraria osadía de algunos buques de guerra ingleses contra los sagrados derechos de la neutralidad» las violencias que cometían, o anunciaban, por mandato expreso de su Gobierno.

Como es natural, el 6 de noviembre una nueva orden de Godoy decretó que se pusiera en conocimiento de todos los comandantes de buques y autoridades de Marina, en los demás puertos de los departamentos, la precaución con que debían manejarse, efecto del apresamiento de las citadas fragatas.

No finalizaron los ataques en esta fecha; el 20 de octubre zarpó del puerto de Cádiz la fragata *Santa Matilde,* de 38 cañones, para conducir azogues a Veracruz. Su comandante ignoraba la agresión sufrida por la división de Bustamante y navegaba sin la menor precaución. El día 23 por la mañana avistó una fragata inglesa que navegaba de vuelta

encontrada y, a barlovento de ella, un navío con bandera inglesa, que ciñendo a un descuartelar hacía rumbo en demanda de la *Matilde*. La fragata, que también arboló bandera inglesa, abrió fuego con una andanada que no causó daño, por ser mayor la distancia que el alcance. El comandante de la fragata española, al estar próximo el navío inglés, manifestó su extrañeza ante tal proceder, obteniendo como respuesta que el acto de la fragata debía ser una equivocación.

El navío cargó sus mayores y se puso en facha, y lo mismo efectuó la fragata española, que arrió un bote con un oficial que no saltó a bordo del navío por venir el barco de Cádiz, donde existía la fiebre amarilla. Desde el buque inglés le pasaron una comunicación que, en resumen, decía:

> ... algunas desavenencias entre nuestras Cortes han obligado a la Inglaterra a mandarme que detenga toda embarcación de guerra española que encuentre, por lo que me veo obligado a decirle que debo enviar esa fragata a Inglaterra.

Le daba un ultimátum para su rendición en cinco minutos. Pasados estos, los buques ingleses rompieron fuego, contestando la *Matilde*; pero, viendo que el del navío y la fragata eran terribles, se reunió la Junta de Oficiales, conviniendo cesar el fuego por la superioridad de las fuerzas enemigas y estar cubierto el honor de la bandera.

En el parte de campaña del comandante de la *Matilde* se reseña:

> ...que la tripulación y guarnición carecían de agilidad que se adquiere con el continuo ejercicio, y verdadera disciplina y buen orden, pues solo sabían el sitio que debían ocupar en combate y en el que se debían emplear; no obstante, estos infelices bisoños cumplieron en cuanto cabía su ignorancia; pero en honor a la verdad, mientras nosotros tirábamos un tiro con un cañón, los enemigos a lo menos tiraban cuatro con otro de mayor calibre[25].

Se rindió la *Matilde* al navío *Donegal*, de 84 cañones, y a la fragata *Medusa*, de 44, y fue conducida al puerto de Gosport (Portsmouth).

La *Medusa* fue una de las que participó en el combate habido contra las cuatro fragatas españolas frente al cabo de Santa María el 5 de octubre, donde voló la *Mercedes*.

Las victorias de los primeros sobre los segundos fueron debidas, en general, a la superioridad en instrucción militar y marinera de los buques ingleses, resultando ineficaz el valor personal de las dotaciones de los españoles, así como la nefasta política exterior e interior —referida al poco entendimiento entre las autoridades políticas y navales— llevadas a cabo por España en esos meses previos a la campaña de Trafalgar.

Continuando con las agresiones de la Royal Navy a los buques españoles, señalaremos, por más destacados, los llevados a cabo a raíz de la declaración de guerra por parte de España en los últimos meses del año 1804.

El 17 de noviembre, en las proximidades de Cádiz, el ya citado navío inglés *Donegal* apresó por la fuerza, después de desigual combate, a la fragata *Anfitrite*, que pocas horas antes había salido de este puerto, conduciéndola a Gibraltar.

El 7 de diciembre, también sobre el cabo Santa María, el navío inglés *Polliphemus* y otra de las fragatas que atacaron y apresaron a la división de Bustamante en aguas donde se había producido este suceso, la nombrada *Lively*, apresaron a la española *Santa Gertrudis*. El día 27 del mismo mes la corbeta-correo *Infante don Carlos*, ya citada, fue capturada y conducida a Inglaterra por la fragata *Diamant* cuando, procedente de La Habana, se hallaba en las proximidades del cabo Finisterre.

La orden impartida por el gobierno inglés el 18 de septiembre, con el fin de detener en plena paz a los buques de la Armada, fue general para todas las escuadras y divisiones inglesas, y no particular para aquellas que navegaban en mares europeos, como parecería lógico si solo se tratase de ejercer presión sobre el Gobierno español acerca del buen éxito de las negociaciones mantenidas con España.

El 28 de diciembre de 1804, en el mar de las Antillas, las fragatas inglesas *Pique* y *Diana apresaron* a la corbeta española *Diligencia*, que viajaba de La Habana a Santo Domingo. La forma en que se llevó a cabo la detención fue notable. Según expuso el comandante de la *Diana*:

> ... que la guerra no estaba declarada, ni había ordenes para hacer hostilidades, pero que el las hacía para que se consolidase la paz, ya que el nuevo Emperador nos obligaba a la guerra[26].

No solo fueron apresados buques de guerra y mercantes, sino también tropas de nuestro Ejército al ir de transporte de un puerto a otro. Ejemplo de ello fue el caso del Regimiento de Infantería de Voluntarios de Castilla, que salió de Barcelona con destino a Mahón en un buque mercante y, al día siguiente de su partida, fue hecho prisionero y conducido a Malta[27].

¿Dónde está la *Mercedes*?

Sin ánimo alguno de jocosidad en tema tan relevante e importante para la Armada —y en asunto también tan afectivo por su propia naturaleza—, han tenido que pasar casi doscientos años para que esta emprenda una acción investigadora a consecuencia de evitar el expolio de los restos de uno de los buques de la Marina militar de España que marcaron una época en nuestra Historia general.

Nos ha tocado el honor de llevar a cabo este trabajo, cuando por su propia naturaleza es la Armada la que institución debe en último lugar defender la memoria y el patrimonio propio y a él confiado, a pesar del tiempo transcurrido, al igual que hicieron aquel aciago día del 5 de octubre de 1804 todos aquellos que montaban en las cubiertas de sus buques y combatieron por el honor de las armas.

Al tener conocimiento del expolio que estaba llevando a cabo una empresa cazatesoros —y una vez que los estudios realizados hubieron dictaminado que los restos del buque eran los de la fragata de la Real Armada *Nuestra Señora de las Mercedes*, volada en el combate

que se dio en aguas próximas al cabo Santa María (Portugal) contra una división británica de cuatro fragatas—, el entonces contralmirante don Teodoro de Leste Contreras, director del Instituto de Historia y Cultura Naval, me encargó, por mi condición de jefe del Departamento de Historia del citado instituto, emprender un estudio para averiguar el lugar donde se había producido la voladura de la *Mercedes*.

Ni que decir tiene que, con todo el interés que la ocasión precisaba, me puse, como se dice vulgarmente, «manos a la obra» y a los pocos días elevé un informe de lo actuado con fecha de 15 de junio de 2007.

De lo actuado se obtuvo una situación y una posible derrota de la división española en su navegación desde el puerto de Montevideo hasta la recalada al sur del cabo de San Vicente, en la costa meridional portuguesa.

Todo lo que trato de narrar a partir de este momento está basado en el informe que elevé al almirante De Leste, mi jefe inmediato y querido amigo de la infancia y de la Escuela Naval.

Como antecedentes necesarios para comprender todo lo acaecido el 5 de octubre de 1804, fecha en que se da el combate en las proximidades del cabo de Santa María y en que voló la *Mercedes*, haré una breve síntesis de los motivos por los cuales las fragatas españolas se encontraron en el citado combate.

El 6 de noviembre de 1802 se dispuso el armamento en el arsenal de Ferrol de las fragatas *Mercedes* y *Clara*, las cuales debían trasladarse al puerto del Callao de Lima para trasladar a España los caudales y efectos de la Real Hacienda allí reunidos. Una vez armadas y pertrechadas, salieron el 27 de febrero de 1803 en demanda del puerto peruano.

La fragata *Clara* fondeó en el Callao el 21 de junio, tras 115 días de navegación, no verificándolo la *Mercedes* hasta el 7 de agosto, a los 162 días de su salida de Ferrol, porque, a causa de averías, tuvo que arribar a Montevideo, donde tardó un mes en repararlas.

El 31 de julio de dicho año de 1803 se ordenó al virrey del Perú que las citadas fragatas y la *Asunción*, de la misma clase, mandadas por el jefe de escuadra don Tomás Ugarte, condujeran a España los caudales de aquel virreinato, dirigiéndose las tres a Montevideo, donde tomaría el mando de ellas y de dos más del apostadero del Río de la Plata el jefe de escuadra don José Bustamante y Guerra, que las traería a nuestro país.

El 31 de marzo de 1804 salieron del Callao las tres fragatas citadas, fondeando en Montevideo el 6 de junio. Unida a ellas, la fragata *Medea*, en la que arbolaba su insignia el jefe de escuadra don José Bustamante, y sustituida la *Asunción* por la *Fama*, salieron de Montevideo el 7 de agosto en demanda de la Península.

¿Qué elementos y consideraciones náuticas se tuvieron en cuenta para intentar averiguar la recalada en el cabo Santa María y la navegación de las fragatas españolas hasta el combate con la división inglesa del comodoro Graham Moore? Para determinar el lugar donde tuvo lugar la recalada de la división española hasta que tuvo lugar el combate se han utilizado los siguientes documentos:

- 1. Diario de navegación del entonces alférez de fragata José María Chacón, de la dotación de la fragata *Fama*, reproducido en el tomo I de la obra *El combate de Trafalgar,* de Pelayo Alcalá Galiano[28], de un ejemplar que le facilitó al autor el almirante Guillermo Chacón, hijo de aquel.
- 2. Parte de campaña del comandante de la división, José Bustamante y Guerra, al ministro de Marina Domingo Pérez de Grandallana. Viaje desde Montevideo y relación del combate del cabo Santa María contra cuatro fragatas británicas el 5 de octubre de 1804. Biblioteca Real Academia de la Historia, colección Juan Pérez de Guzmán, legajo II/8305 (original, firma autógrafa), recogido por Marliani en su *Combate de Trafalgar*[29].
- 3. Parte de campaña del capitán de navío Miguel Zapiaín y Valladares, comandante de la fragata *Fama*, dirigido al ministro de Marina Francisco Pérez de Grandallana. Relación del combate de cabo Santa María contra cuatro fragatas británicas, el 5 de octubre de 1804[30].
- 4. *Diario de navegación de la división de las cuatro fragatas españolas, «Medea», «Fama», «Mercedes» y «Clara», al mando del jefe de escuadra de la Real Armada, el Sr don José Bustamante y Guerra, caballero de la Orden de Santiago, por el Mayor general de la misma división, capitán de navío de la Real Armada don Diego de Alvear y Ponce de León* (Del puerto de Montevideo al de Cádiz, año 1804, día de luna al S.).
- 5. *Derrotero de las costas de España en el Océano Atlántico, y de las Islas Azores ó Terceras, para inteligéncia y uso de las cartas esféricas por el brigadier de la Real Armada don Vicente Tofiño de San Miguel.*
- 6. *Historia de don Diego de Alvear, brigadier de la Armada, por su hija doña Sabina de Alvear y Ward*[31].
- 7. Cartas del *Atlas Marítimo de España*, de Vicente Tofiño, y dos cartas de la Dirección de Hidrografía, las 703 y 703A correspondientes a los años 1877 y 1905.
- 8. Vistas del combate de cabo Santa María[32].

Por el documento referido como 1 (diario del alférez de fragata Chacón) sabemos que «el día 5 de octubre de 1804, amaneció claro, la tierra a larga distancia, que conocimos ser la sierra de Monchique»; posteriormente manifiesta que «ceñimos el viento todo lo posible, y nos aproximamos a tierra». El capitán de navío Alvear desvela en su diario de navegación (documento 4) «que el día anterior al combate (4 de octubre) el tiempo seguía claro... el viento fresquito del NNE AL N, la mar llana o apenas sensible del NNO, y navegamos mura a babor en buena vela». Y continúa: «la situación de estima a medianoche de este día 4, latitud N 36° 11´ 15´´», aunque por observación de una altura meridiana de Casiopea, considera Alvear «que estábamos muy al sur y en longitud O. referida al meridiano de San Fernando (Cádiz) 3° 20´ 18´´. A las seis y cuarto de la mañana (día 5), se marcó la sierra de Monchique al N1/4E de aguja».

Del documento 3 (Parte de campaña del comandante de la *Fama*, capitán de navío Zapiaín) se sabe que el 4 de octubre, día anterior al combate, «reconocimos a las seis de la mañana a la sierra de Monchique que nos demoraba el NNE, distante 7 leguas, los vientos eran entonces del N y N1/4 NO. Y manifiesta también que la *Clara* a este tiempo —es decir, a la

misma hora— hizo señal de «tres velas al primer cuadrante, que a las ocho se conocieron ser cuatro, que hacían por nosotros; y revelando ser buques de guerra, se puso la señal 246 de zafarrancho de combate, y la 127 de formarse en línea de tal, mura a babor, orden natural..., quedando la *Fama* por cabeza de la línea o a la vanguardia, la *Medea* y la *Mercedes* en el centro, y la *Clara* a retaguardia...».

Añade el capitán de navío Alvear: «Seguíamos en esta disposición con todo el aparejo nuestro rumbo de ENE, a vista ya de toda la costa de cabo Santa María, pues a eso de las nueve se demarcó Monte Figo a NE 5° e. a cuya hora, ya próximas las embarcaciones reconocidas ser de guerra inglesa, por su bandera y de crecido porte, largamos nuestra insignia, y se fueron colocando cada una por el través de los nuestros respectivos, según iban llegando a barlovento...».

Comenzado el combate —que Alvear da como iniciado a las nueve y cuarto—, y a la media hora de mantenerlo, «con fuego bien sostenido, por una y otra parte: saltó la *Mercedes* con estruendo horrible».

Dice Alvear que a las seis y cuarto se reconocieron las sierras de Monchique, y lo expone del siguiente modo, ya que clarifica bastante la posible derrota de las fragatas españolas: «Por la estima segunda de las seis y cuarto de la mañana que se descubrieron y marcaron las sierras de Monchique al N 7° 40´ Oeste, corregido de variación, como se dijo arriba, nos hallábamos según se expresa, no habiendo después hecho otras marcaciones sobre que se pudiese contar ni seguido la estima del combate. Latitud estimada a dicha hora occidental de San Fernando (Cádiz) 2° 46´ 44´´ rumbo directo N 65° 20´ E. Millas navegadas 71,5. Longitud deducida de la marcación 2° 4´ 00´´. Diferencia de recalada al E POR MARCACIÓN 4° 2´ 44´´».

De todo lo anteriormente expuesto se obtienen las siguientes conclusiones:

En primer lugar, tanto los rumbos como las demoras y dirección del viento y de la mar están referidos a la aguja, excepto situación de estima de Alvear.

La dificultad que se presenta es que en 1804 tanto la variación (declinación magnética) como los desvíos de la aguja para los buques españoles son desconocidos. No obstante, la variación de la aguja (declinación magnética) indicada en la carta 703A de la Dirección de Hidrografía de 1905 en la zona de la recalada y navegación a lo largo de la costa portuguesa hasta el cabo de Santa María es de 16° 30´ NO (-), siendo el decremento anuo de 6´´.

A la vista de la carta 703 de la misma Dirección de Hidrografía del año 1877, se tiene que, con el mismo decremento anuo de 6´´, la variación de la aguja debería de ser (no aparece en la carta para la zona sur de Portugal) de 19° 22´ NO (-); y para la zona situada al NO de cabo San Vicente, y a unas 100 millas aproximadamente, es de 20° 48´ NO (-), como refleja en la citada carta, lo cual concuerda con la que figura en la carta 703A de 1905.

Por todo ello, teniendo en cuenta que el decremento anuo no experimenta variación, y considerando este de 6´, se puede afirmar que la variación de la aguja era de 1° cada

diez años, lo que nos da una variación de la aguja entre 1905 y 1805 de 10°, que indica que la declinación magnética en la zona citada anteriormente era en 1804 de 26° 30´ (-) aproximadamente.

Los desvíos de las agujas de los barcos españoles no se tienen en cuenta por desconocerlos, y si bien es cierto que las fragatas eran de madera, la artillería, municiones y otros elementos de construcción como clavazón, bombas de achique, etc., tenían influencia, aunque se considera que no era excesiva, por la situación de la aguja en la toldilla. De todos modos, es de suponer que al cruzar pocos días antes la línea ecuatorial, en donde los desvíos son prácticamente nulos, se hubiesen observado y corregido.

De todo ello se considera que los rumbos y demoras (verdaderos), así como la dirección del viento, son los de la aguja disminuidos en la declinación magnética. Y, en el caso que nos ocupa, son los de la aguja disminuidos aproximadamente en dos cuartas.

Recalada y navegación hasta la voladura de la *Mercedes* (4-5 de octubre de 1804)

Se sabe, por lo manifestado por el capitán de navío Alvear, que la víspera de la recalada era un día claro y el viento era fresquito, del NNE al N.

La situación de estima a las 05.00 h era 36° 11´ 15´´ N, aunque por observación de una altura de Casiopea, también estima Alvear que estaban muy al sur, pero sin determinarlo, y en longitud 3° 20´ 18´´ O del meridiano de San Fernando, que convertida a Greenwich da 9° 32´ 38´´ O.

Por el diario de navegación del alférez de fragata Chacón (documento 1) sabemos que se reconoce la sierra de Monchique a larga distancia y que la división para acercarse a tierra ciñó el viento todo lo posible. Sabemos también que este era fresquito, oscilando entre el N y n ¼ al NO (aguja) que corresponde al NO y NNO verdaderos.

Aunque no se conoce lo que ceñirán las fragatas sin partir el puño (no tomar el aparejo por avante), se estima que en este tipo de buques pudiera ser entre seis y ocho cuartas, por lo que el rumbo verdadero debiera ser NE, que coincide prácticamente con el apuntado por Alvear: ENE (aguja), que corregido por variación da uno verdadero de NE ¼ E.

Los barcos iban con buen andar, como manifiesta Alvear (71,15 millas recorridas desde la medianoche hasta las 6.15 h), y con el viento entre el través y dos cuartas a popa del través, como se manifiesta y se puede apreciar en las láminas que reproduce don Pelayo Alcalá Galiano, en que los barcos iban con todo el aparejo, incluidos sobres y gavias, es decir, navegando a un largo y con una velocidad sobre el fondo superior a los once nudos. A partir del reconocimiento y parlamento con la fuerza naval británica, los barcos españoles se ponen en facha o pairean, por lo que se supone que la distancia navegada disminuyó, así como también disminuyó la distancia navegada en la fase final previa al combate.

Para determinar la situación donde voló la fragata *Mercedes,* se parte de la situación estimada que da Alvear a las seis de la mañana, corregida y deducida por marcación a la sierra de Monchique. Dicha situación supongo que está tomada en relación con

los picos más elevados, Foya o Monchique, por la gran distancia existente: 60 millas, aproximadamente, únicos puntos visibles hasta una distancia de 25 leguas (75 millas), según se desprende del *Derrotero* de Tofiño[33].

La situación a las 6.15 horas era latitud 36° 46´ N, longitud 2° 40´ 40´´ NO del meridiano de San Fernando.

Trasladando dicha marcación por rumbo y distancia navegada desde las 6.15 de la mañana, a cortarse con la tomada sobre la 9.15 h al monte Figo, nos da una situación lo bastante fiable para determinar el punto aproximado donde se inició el combate. Además, ello está avalado, con muy poca variación, por las marcaciones tomadas por Alvear y Zapiaín a las 6.15 horas a Monchique (no llega a 7 millas).

No cabe duda de que otros factores como el abatimiento, las corrientes, la suciedad de los cascos o la carga transportada han jugado un importante papel en la derrota de la División española desde la salida de Montevideo hasta la recalada en el cabo Santa María. Sin embargo, gracias a los datos aportados por los protagonistas, se puede determinar con un aceptable margen de error la zona en que voló la *Mercedes*.

Dicha voladura estimamos que acaeció aproximadamente entre las 9.30 y las 9.45 de la mañana del día 5 de octubre de 1804, y sus restos, junto con la carga que transportaba, pueden encontrarse en un área de un círculo de radio de 8 millas cuyo centro está en situación 36° 32´ N y 8° 08´ O al N ¼ NE, a 28 millas del cabo Santa María.

---

[1] (Cantillo, 1843: 676).

[2] «V. E. queda autorizado, arreglándose a cuanto el particular le tengo comunicado, a empezar la negociación... Para obtener Gibraltar es indispensable hacer la guerra, y para declararla muy necesaria la alianza con Francia. No hay otro medio que una intimidad absoluta para impedir los golpes, y por supuesto, la alianza, es sin duda de absoluta necesidad, no solo con Francia, sino también con sus amigos Prusia, América, Constantinopla y África» (carta del Príncipe de la Paz a Iriarte, fechada el 12 de septiembre de 1795).

[3] (Cantillo, 1843: 673).

[4] (Salazar, 1888: carta II).

[5] (Fernández Duro, 1902: 242).

[6] Los seis navíos entregados fueron los nombrados: *Conquistador*, *Pelayo, San Jenaro*, *San Antonio*, *Intrépido* y *Atlante*.

[7] (González-Aller, 1978: 1).

[8] (González-Aller, 1978: 2).

[9] (González-Aller, 1978: 15).

[10] (Salazar, 1888, carta II).

[11] (González-Aller, 1978: 18).

[12] (Godoy, 1836: III, 288).

[13] (Marliani, 1850: 90).

[14] (Marliani, 1850: 115).

[15] (Alcalá Galiano, 1908: 493).

[16] (Marliani, 1850: 112).

[17] *Ibídem*.

[18] (Alcalá Galiano, 1908: 507).

[19] (Fernández Duro, 1902: 264).

[20] (Lafuente, 1859: 431).

[21] Noticias de Londres del 31 de octubre de 1804 (*Gaceta de Madrid*, 14 de diciembre de 1804).

[22] «Resumen general de los buques de los tres Departamentos», tomado del Estado General de la Real Armada para el año 1805, pág. 159.

[23] (Godoy, 1836: t. IV, cap. XVIII).

[24] (Alcalá, 1908: 612).

[25] AHN, Est., leg. 5458. Parte de campaña de don José de la Guardia, comandante de la *Santa Matilde* (González-Aller, 2004: 207-217).

[26] Parte de campaña de la corbeta *Diligencia* rendido por su comandante, teniente de navío don Fernando Murillo, al teniente general don Juan de Araoz, comandante general del Apostadero de La Habana (Alcalá, 1908: 206).

[27] *Íbidem*.

[28] (Alcalá, 1908: 45-49).

[29] (Marliani, 1850: 134-144 y apéndice 11).

[30] BRAH, colección Juan Pérez de Guzmán, leg. 11/3805.

[31] (Alvear y Ward, 1891: 387-403).

[32] (Alcalá, 1908).

[33] (Tofiño, 1789: 94-95).

La pérdida de la fragata Mercedes

José Ignacio González-Aller Hierro

La paz firmada en Amiens el 27 de marzo de 1802 constituyó un alivio para todas las naciones signatarias y en particular para Francia. Napoleón, sin embargo, no la consideró como tal, pues en su interior persistía la idea de mantener e incluso fortalecer la hegemonía francesa sobre la Europa continental. Caso aparte era el de Inglaterra, que accedió al acuerdo por la ambición de obtener un tratado de comercio favorable que le permitiese mantener la holgada posición económica que detentaba, y por ello el Gobierno británico tampoco consideraba la paz como definitiva.

España, por su parte, afianzada en la órbita francesa desde los comienzos del reinado de Carlos III, se hallaba sumida en una enorme deuda de 1200 millones de reales ocasionada por las guerras sucesivas sostenidas entre 1793 y 1802. Particularmente oneroso había sido el último conflicto con los ingleses (1796-1802), por el estrangulamiento del comercio con las Indias, los daños ocasionados a la navegación mercantil y la ruina física y moral de la Armada tras el combate del cabo de San Vicente, la pérdida de la isla de Trinidad y la voladura de dos navíos de tres puentes en el estrecho de Gibraltar.

Por si fuera poco, en virtud de estipulación acordada en 1800, la Armada entregó a la Marina francesa seis navíos de línea en disposición de navegar, mientras que en América cedía la Luisiana al apetito insaciable de Napoleón. Amiens significó para el Gobierno español poco más que un espejismo pasajero que pensaba remediaría esta penosa situación.

Todo se derrumbó cuando Francia, tras una fase de afianzamiento colonial en las Antillas y en la India, y de expansión marítima y territorial por el Mediterráneo, se negó a firmar con Londres el tratado de comercio que debía complementar al estipulado en Amiens, e incrementó las tarifas aduaneras para las importaciones inglesas. Si a esto se añade la intervención francesa en Nápoles y Holanda, se comprenderá la declaración de guerra del Reino Unido a Bonaparte por el método expeditivo de disponer, en mayo de 1803, la incautación sin previo aviso de las embarcaciones francesas que navegaban por todos los mares.

España se declaró neutral, pero por un tratado de 1803, el Gobierno se había comprometido a ceder a Francia un subsidio de seis millones de libras al mes, y la apertura de los puertos españoles a la navegación francesa, todo a cambio de no poner a disposición de la potencia demandante (Francia, en este caso), los quince navíos, seis fragatas y cuatro corbetas, y los 18.000 infantes y 6000 jinetes, acordados en el tratado de San Ildefonso de 1796. Gracias a esta concesión, obtenida mediante el ultimátum de enviar un ejército de invasión si no se transigía, París reconoció la neutralidad de España.

Pero Inglaterra estaba determinada a desconocer tal situación si España continuaba proporcionando a Francia los subsidios estipulados, y así lo manifestó oficialmente el embajador británico John Hookan Frère en diciembre de 1803. A esta amenaza, en un intento de contemporizar, el Gobierno español respondió no solo permitiendo el empleo de los fondeaderos de las rías gallegas por parte de los buques ingleses, sino que se comprometió en marzo de 1804 a suspender todo armamento de navíos o de aprestos navales. Tales concesiones vergonzosas de nada sirvieron por la llegada al poder de Pitt en mayo de 1804, mucho más duro en los planteamientos que su antecesor Addington.

La causa inmediata que originó el agravamiento de la crisis de las relaciones entre España e Inglaterra fue una rebelión en Vizcaya conocida popularmente con el nombre de la «zamacolada».

Los desórdenes alcanzaron tal grado de virulencia (agosto de 1804) que obligaron al Gobierno a enviar tropas para sofocar la sublevación. Se pensó trasladarlas desde Galicia embarcadas en buques de la escuadra de Ferrol, y, en efecto, comenzó el alistamiento de algunos navíos y fragatas, pero para evitar malos entendidos británicos se decidió enviar las fuerzas por tierra. La actividad en el departamento gallego fue apercibida por el contralmirante Cochrane, que mantenía el bloqueo del contralmirante francés Gourdon con su escuadra de seis navíos de línea fondeada en el puerto ferrolano, y por el comandante de la fragata británica *Naiad,* que estaba preparada para trasladar a Gran Bretaña al embajador inglés Hookan Frère. Este salió a la mar el 11 de septiembre y le faltó tiempo para comunicar a Harrowby, secretario de Estado para Asuntos Extranjeros, el aviso de los preparativos españoles que presuntamente violaban la neutralidad.

A partir de este momento se endureció la postura británica respecto a la transigencia en la continuación indefinida del tratado de los subsidios y el destino de los armamentos españoles en Ferrol. José de Anduaga, embajador español en Londres, mantuvo varias entrevistas con Harrowby para preservar la paz entre ambas naciones, informándole del sentido del alistamiento de los navíos ferrolanos, así como del asunto de los subsidios entregados a Francia. Anduaga no se apercibió de las órdenes impartidas al mismo tiempo por el Almirantazgo a todas sus fuerzas navales de detener y conducir a puertos británicos a cuantos buques de guerra españoles con caudales encontrasen en la mar. La serie de atropellos a buques de guerra españoles realizados por unidades de la Royal Navy desde finales de 1803 culminó el 5 de octubre de 1804 en el combate sostenido sobre el cabo de Santa María entre una división de cuatro fragatas británicas y otra española del mismo número de buques, que no transigió a su rendición inmediata.

El jefe de escuadra José Bustamante
había tomado el mando de esta división compuesta por las fragatas *Medea* (la insignia, comandada por el capitán de fragata Francisco de Piédrola y Verdugo), *Fama* (bajo el capitán de navío Miguel de Zapiaín), *Nuestra Señora de las Mercedes* (comandada por el capitán de navío José Manuel de Goycoa) y *Santa Clara (*bajo el capitán de fragata Diego Alesson), que partió de Montevideo hacia Cádiz el 9 de agosto de 1804 trasportando caudales procedentes del virreinato del Perú.

Tras una navegación sin incidentes, aunque con una epidemia desatada a bordo de la *Medea*, a las 6.00 horas del 5 de octubre, con el viento del ENE, fueron interceptadas a nueve leguas al SW del cabo de Santa María por una división británica de otras cuatro fragatas más potentes: *Indefatigable*, antiguo navío rebajado, de 44 cañones, insignia del comodoro Sir Graham Moore; *Medusa*, de 50 piezas, bajo el capitán de navío John Gore; *Amphion,* también de 50 piezas, a las órdenes del capitán de navío Samuel Sutton y, por último, la *Lively*, de 38 cañones, comandad por el capitán de navío Graham Eden Hamond.

En su parte de campaña firmado en la fragata *Medea*, Bustamante escribió al general Domingo de Grandallana, al ancla en Plymouth a 20 de octubre de 1804, que iban haciendo toda diligencia en caza para aproximarse a la formación española. Fueron recibidas por esta en línea de combate, amura babor, en el orden *Fama*, *Medea*, *Mercedes* y *Clara*; con el zafarrancho hecho, cada uno en su lugar, y tomadas, finalmente, todas aquellas medidas y precauciones que dicta la prudencia en tales casos, aunque nunca creyó Bustamante que tratasen de otra cosa que de reconocerlas, estando cierto que continuaba la neutralidad entre las dos naciones, como habían asegurado varios buques extranjeros reconocidos al efecto, especialmente un queche dinamarqués aquella misma mañana, y otro sueco la tarde anterior.

«La división inglesa, pues, se fue asimismo formando en línea de bolina, a barlovento, como iban llegando, barloándose cada fragata con una de las españolas, largas las banderas e insignias de ambas divisiones. En estos términos preguntó la *Indefatigable*, que era la del costado de babor de la *Medea*, por los puertos de salida y destino de la división española; y habiendo respondido que de América para Cádiz, se quedó un poco atrás y tiró un cañonazo con bala, obligando de este modo a la *Medea* a esperarla. Seguidamente informó a la voz que "enviaría su bote con un oficial"».

Cuando el oficial (teniente de navío Thomas Arscott) subió a bordo causó la admiración de Bustamante y los oficiales que le rodeaban, al comunicar de parte de Moore «que aunque no estaba declarada la guerra y habían reconocido y dejado pasar libres varias embarcaciones españolas, tenía orden particular su comodoro, de S. M. B., para detener la división española y conducirla a los puertos de la Gran Bretaña, aunque para ello hubiese de emplear las superiores fuerzas con que se hallaba, que no con otro objeto se le habían confiado tres semanas antes, entrando en un reñido combate».

Ante un compromiso semejante, el jefe de escuadra español convocó a su oficialidad para exponer que, una vez enterados todos del caso y de las Reales Órdenes con que se hallaba acerca de la misión encomendada —que no podía variar—, «tenía que defender con honor las armas de S. M. en caso de ser atacado. Todos pensaron que, si por ventura, se podría tomar alguna tregua enviando un oficial nuestro a examinar el asunto, pareciendo increíble pudiesen llegar a poner en obra las vías de hecho, no estando la guerra declarada como se daba por sentado».

A esto, el oficial inglés salió apurado al alcázar, hizo cierta seña con un pañuelo blanco a su buque y, asegurándole al intérprete que volvería por la respuesta o decisión del consejo de guerra, se retiró en su bote.

Decididos tanto Bustamante como sus oficiales a optar por el partido más honroso del combate si no se hallaba otro recurso, cada uno volvió a su puesto, se repitió la señal de prepararse para la acción, estrechando más las distancias, y aguardaron la decisión. Esta fue la de romper el fuego en el instante mismo de llegar a su bordo el oficial inglés, principiando la fragata del comodoro *(Indefatigable,* insignia de sir Graham Moore) con un cañonazo de bala por la proa de *Medea,* que sirvió a las otras de señal, seguido inmediatamente por la *Amphion* —situada del través de la *Mercedes*— con dos fuertes descargas de fusilería y artillería, y a continuación por las demás fragatas. La división española respondió con bastante igualdad y prontitud, lo que provocó en aquel momento el fuego general.

Serían las 9.15 horas —y a los nueve minutos de un fuego bien sostenido por una y otra parte— cuando «un golpe de fortuna de aquellos que deciden las victorias sin arbitrio entre los hombres, dio a nuestros adversarios la superioridad que en vano aguardaron hasta allí de sus superiores fuerzas, afligiéndonos a nosotros con un incidente de los más desgraciados y tremendos, como fue el volarse la *Mercedes*, que era la inmediata a nuestra popa» (la de la *Medea*). Aprovechando esta oportunidad, la fragata *Amphion,* que la batía, dobló de inmediato por la popa a la insignia de Bustamante, colocándose por la aleta de estribor de la *Medea*, mientras la *Indefatigable* hacía lo propio por la de babor. Desde estas posiciones acabaron pronto con todos los recursos y medios de defensa del buque español.

La *Fama*, cabeza de la línea hispana, observando tan crítica situación y sus inevitables consecuencias, arrió el pabellón, pero cuando la *Medusa,* que la batía, cesó el fuego, lo volvió a izar, al mismo tiempo que iba forzando la vela para escapar, seguida de su oponente, a la que pronto se unió la *Lively*, una vez conseguida la rendición de la *Santa Clara.* Entre ambas fragatas británicas consiguieron, tras fuerte resistencia, que la española amainase la bandera a las 13.15 del mediodía, hora inglesa.

Bustamante prosiguió en su parte de campaña que la *Medea*, metida como vimos

> entre los fuegos de dos fragatas más poderosas de artillería de a 18 y 24, con carronadas de a 32 y 42, servidas con llaves y por una marinería escogida e inteligente que acababa de salir de puerto, cuando, por el contrario, la española, la mayor parte de leva, grandemente abatida y llena de consternación por el reciente fracaso de la *Mercedes,* cuyos despojos tenían a la vista, y su dilatada convalecencia, no pocos heridos y dos muertos, se retiraba y aun escondía, desamparando sus puestos y baterías; y por otra parte, la fragata con todo su aparejo arruinado y sin gobierno, sus palos mayor y mesana atravesados, la verga seca en pedazos, faltos muchos brandales y obenques, la escota y estay mayor, la driza, braza y escotín de gavia y de juanete, con gran porción de cabuyería y, finalmente, con todas las velas acribilladas e inútiles, pues los fuegos los habían dirigido ex profeso a desarbolar; a vista de todo esto, no es extraño, me viese en la dura necesidad de arriar la bandera, como lo dispuse de común acuerdo de todos mis oficiales, serían como a las diez y media, sin dejar de tener presente en medio de aquel conflicto que agotados todos nuestros esfuerzos, ni se podía, ni aun convenía diferir aquel acto, tanto porque la fragata del comodoro, que teníamos bien conocida y era un navío rebajado, que en otro tiempo había batido y hecho varar a otro francés de 74 cañones, se nos acercaba y echaba encima con dañada intención de decidir el cuento al abordaje, como el mismo comodoro me significó después viniendo a visitarme, cuanto por no dejar llegasen las cosas a un tal extremo de temeridad, no estando declarada la guerra como se nos aseguraba, y poner de este modo de peor condición el derecho de S.M. a estas fragatas y fondos, puesto que solo irían detenidas a los puertos de la Gran Bretaña, y de ningún modo en calidad de presas, como se nos había anunciado, siendo también la única diferencia y el solo punto que se había cometido a la decisión de las armas.

Bustamante seguía escribiendo literalmente en su parte de campaña que,

> en efecto, todo hasta ahora se ha verificado como se nos había ofrecido. La *Clara*, que a nuestra retaguardia siguió batiéndose otro cuarto de hora, hasta que cargada por las demás, bien descalabrada y con muchos muertos y heridos, fue obligada a rendirse, ha sido conducida juntamente con la *Medea* a este puerto de Plymouth, donde entramos el día de ayer, arboladas nuestras banderas e insignias, por dos de las inglesas, la *Indefatigable* y el *Amphion*, que las marinaron; y las otras dos, la *Lively* y la *Medusa*, también con artillería de a 18 y carronadas de a 32, siguieron dando caza a la *Fama*, que se batía vigorosamente en retirada hasta las tres de la tarde, que las perdimos de vista.

Réstame solo decir a V. E. que uno de los primeros cuidados de todos después del combate fue enviar los botes a las ruinas y troncos que sobrenadaban de la infeliz *Mercedes*, y se lograron salvar hasta unos cincuenta hombres, entre ellos el 2.° comandante y teniente de navío, D. Pedro Afán, que aún sigue gravemente enfermo.
Debo asimismo exponer a la consideración de V. E. cómo el capitán de navío don Diego de Alvear, que ha estado sobre veinte años empleado en la demarcación de límites del Río de la Plata, fue nombrado por mí y ha venido conmigo con el honroso encargo de mayor general y 2.° jefe de mi división, en lugar del jefe de escuadra don Tomás Ugarte, que vino de Lima, y quedó gravemente enfermo en Montevideo, y en el terrible desastre de la *Mercedes* ha perdido el referido Alvear a su esposa con siete hijos y un sobrino, sin haber salvado de toda su numerosa y desgraciada familia más que otro hijo, cadete de dragones de Buenos Aires, que trasbordó por fortuna consigo a esta fragata el día de su nombramiento, que fue el anterior a nuestra salida de Montevideo.

Finalmente, el estado adjunto
instruirá a V. E. por menor de los caudales y frutos que conducían las citadas cuatro fragatas que componían la división de mi cargo, así de cuenta de S. M. como de particulares, y de lo perteneciente a los sueldos vencidos y ahorrados en América por la oficialidad, tropas de guarnición y marinería de dotación de dichos buques, registrado bajo el título de caja de soldadas, conforme a ordenanza.

Por lo demás, yo me hallo tan débil y enfermo, habiéndolo estado toda la navegación, que no sé si habré dicho lo que debo, ni si podré firmar este papel. La notoria bondad de V. E. tendrá a bien dispensarme las faltas que hubiere cometido, protestando con toda sinceridad que así en esta ocasión como en cuantas me han ocurrido en treinta y cuatro años que tengo la honra de servir a S. M., he procurado siempre proceder en todo con aquella actividad, celo y amor del Real servicio que es propio de los hombres de honor.

En este instante acabo de saber por una gaceta de Londres que la *Fama* había sido también conducida, no menos desmantelada, y aun con mayor número de muertos y heridos, al puerto de Portsmouth, y asimismo se acaba de arbolar bandera de incomunicación y de una rigurosa cuarentena en estas fragatas, sin excluir las inglesas que nos han conducido parte de nuestra oficialidad y marinería, a causa de la fiebre epidémica de que hablé arriba.

Ante esta conducta británica, lógicamente la indignación en Madrid fue grande y la declaración de guerra española sería inevitable; el 27 de noviembre una orden autorizó la toma de represalias sobre las propiedades británicas y la guerra formal fue declarada efectiva el 12 de diciembre. El Gobierno inglés, por su parte, la proclamaba el 11 de enero de 1805.

Sir Graham Moore

Ca. 1792
Sir Thomas Lawrence
Óleo sobre lienzo
National Portrait Gallery. Londres.
Donado por Mary Carrick Moore, 1898

El comodoro sir Graham Moore (1764-1843) formaba parte de la escuadra de Cornwallis en Brest cuando fue destacado, con órdenes reservadas, para detener a la flotilla de Bustamante que regresaba con caudales de América y conducirla a puertos británicos «aunque fuese a costa de un reñido combate». Para ello disponía de cuatro fragatas superiores a las españolas: *Indefatigable, Medusa, Amphion y Lively,* que portaban cañones de mayor potencia y carronadas. La parte que le correspondió del botín apresado le permitió enriquecerse.

VER IMAGEN

José de Bustamante y Guerra

Siglo XIX
Anónimo
Óleo sobre lienzo
Museo Naval. Madrid

Bustamante poseía una dilatada experiencia militar y científica cuando asumió el mando de la flotilla que debía transportar los caudales. Tras participar en numerosas acciones navales y partir con Malaspina para realizar el célebre viaje alrededor del mundo como comandante de la *Atrevida* y segundo jefe de la expedición, fue nombrado gobernador de Montevideo y comandante general de Marina en el Río de Plata. Sus cualidades para mandar la escuadra de regreso a España parecían ajustarse a la Ordenanza de 1802: «mi designación le presupone la ilustración y la energía necesarias para el desempeño de los grandes objetos a que está destinada mi Armada naval» (Tít. I, art. 1).

VER IMAGEN

Explosión de la fragata española *Nuestra Señora de las Mercedes* en el combate del cabo de Santa María, 5 de octubre de 1804

1807
Francis Sartorius
Óleo sobre lienzo
60,3 x 90,8 cm

© The Richard Green Gallery, London

VER IMAGEN

ANEXO UNO

Extracto del Historial de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*

Su porte original era de 680 toneladas y montaba 34 cañones de a 12 libras; dotación de 259 hombres. Fue construida en el arsenal de La Habana y botada al agua el 15 de noviembre de 1788. En mayo de 1789 salió hacia Cartagena de Indias al mando del capitán de fragata Juan de Aguirre para conducir al virrey de Nueva Granada, Francisco Gil de Taboada y Lemos, y se restituyó a La Habana en julio del mismo año. Hizo viaje con caudales a Puerto Rico y Santo Domingo, donde fondeó el 21 de diciembre. En este puerto sufrió una recorrida general del casco. Seguidamente pasó con caudales al Departamento de Cádiz en conserva de los navíos *San Ramón* y *Castilla.* Allí hizo obras de varada y forrado de cobre en el dique del Trocadero del 26 de junio al 12 de julio de 1790. Pasó a desarmar hasta el 27 de abril de 1793, en que entró en el primer dique del arsenal de La Carraca para su armamento y recorrida general del casco. Salió el 16 de mayo siguiente al mando del capitán de navío Bruno de Ayala. En 1794, a cargo del mismo comandante, se trasladó a Cartagena, donde llegó el 4 de octubre del mismo año. Se hizo a la vela desde este puerto el 28 de noviembre siguiente al mando del capitán de navío Salvador de Medina, y volvió a entrar en el mismo puerto el año siguiente, en conserva de dos navíos, una fragata y una urca. Vuelto a Cartagena, partió el 21 de septiembre de 1795 en conserva de seis navíos, y al reintegrarse a puerto hizo obras de recorrida general, cambio de lastre y aumento de la artillería a 40 piezas (febrero de 1796), estando a cargo del capitán de fragata José Basco y Pasqual. Se hizo a la vela el 9 de julio de 1796, para regresar a esta capital departamental el primero de enero de 1797. Integrada en la escuadra del general José de Córdoba, y con el mismo comandante, salió a la mar el primero de febrero siguiente, y el 14 del mismo mes participó en el combate del cabo de San Vicente contra la flota británica de Sir John Jervis.

Tras entrar en Cádiz, y ya con la escuadra del general Mazarredo, sus lanchas y gente tomaron parte en la defensa de esta ciudad contra los ataques dirigidos por los ingleses de Jervis y Nelson. Durante la noche del 10 de abril de 1798 salió de Cádiz en conserva del navío *Monarca*, destinado a Veracruz, y la fragata *Paz*; los tres buques burlaron el bloqueo inglés, destacándose ambas fragatas para atravesar el océano llevando tropas a Venezuela.

Regresó a Santander con caudales el mismo año de 1798. De nuevo en Cádiz, tomó el mando el capitán de fragata Antonio de la Torre, al que sucedió el teniente de navío Manuel Díaz de Herrera desde julio de 1800. Pasó a Ferrol e intervino en su defensa contra las fuerzas de una expedición inglesa, al mando del contralmirante John Borlase Warren, que sería rechazada en agosto siguiente. En noviembre de 1802 efectuó obras en arsenal de El Ferrol.

Seguía destinada en este departamento cuando el 13 de diciembre de 1802 tomó su mando el capitán de navío José Manuel de Goycoa, y con ella viajó a Cádiz. El 27 de febrero de 1803 salió para Perú. Tras una arribada forzosa en Montevideo el 25 de abril por averías, y haciendo escalas en las islas Malvinas, Valparaíso y Arica, fondeó en El Callao; allí se reunió con las fragatas *Santa Clara* y *Asunción* y recorrió el casco.

Con la insignia del jefe de escuadra Tomás de Ugarte y Liaño, a cargo de un convoy formado por las tres fragatas mencionadas, llegó a Montevideo el 5 de junio de 1804 procedente de El Callao de Lima trasportando los caudales y efectos relacionados en el estado general del ANEXO DOS, cuando ya se había roto la paz de Amiens entre Francia e Inglaterra, el 18 de mayo de 1803, permaneciendo España neutral. La *Mercedes* sería posteriormente agregada a la división de las cuatro fragatas *Fama*, *Medea*, *Mercedes* y *Clara*, que al mando del jefe de escuadra José de Bustamante, por enfermedad de Ugarte, salió de Montevideo hacia Cádiz el 9 de agosto de 1804.

En plena paz entre España e Inglaterra, casi finalizado el viaje, la fragata *Mercedes* resultó volada el 5 de octubre en combate con un escuadrón británico formado por otras cuatro fragatas, mucho más potentes, del comodoro Graham Moore, que había interceptado a la división española a la altura del cabo de Santa María. Perecieron 263 personas, entre ellas ocho mujeres y varios niños.

FUENTES: AGMAB, Historial de la fragata *Mercedes*; AMN, col. VARGAS PONCE, ms. 73, doc. 132; Estados Generales de la Armada, 1788-1804; RUIZ DE APODACA, Juan: *Defensa facultativa, militar y marinera, que expone al Consejo (…), en satisfacción a los cargos, justificación de la conducta y vindicación del honor de (…) Don Joseph de Córdoba y Ramos, sobre el combate (…) en las aguas del cabo de San Vicente, el día 14 de febrero año 1797*. Cádiz, Manuel Ximénez Carreño, [1799]; QUADRADO Y DE-ROÓ, Francisco de Paula: *Elogio histórico de don Antonio de Escaño*, Madrid, RAH, 1852; PAVÍA, Francisco de Paula: *Galería biográfica de los generales de Marina*, Madrid, 1874 (En el Apéndice de esta obra se reseñan los servicios del capitán de navío José Manuel de Goycoa, pp. 121-123); GONZÁLEZ-ALLER, J.I.: *La campaña de Trafalgar (1804-1805)*. Madrid, Ministerio de Defensa, 2004. Tomo I, pp. 43 y 44; HUGO O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo: *El litigio por el pecio de la fragata* Mercedes. *Razones históricas de España*. RAH, 2013, pp. 44-67.

Anexo 2. Estado general de la fragata del rey *Nuestra Señora de las Mercedes*, del porte de 38 cañones, que entra hoy en el puerto de Montevideo al mando del capitán de navío don José Manuel de Goycoa, en conserva de las fragatas *Asunción* y *Clara*

Graduaciones y nombres de Oficiales de Guerra	Guardias Marinas	Clases y nombres de Oficiales Mayores	Artillería y municiones	Armas, municiones y artificios
ESTADO MAYOR Comte. Gral. de división, el jefe de escuadra Sr. D. Tomás de Ugarte y Liaño Oficial de órdenes, el tte. de navío D. Miguel de Sierra Secretario, el tte. de navío D. Pedro Mosti Ayudantes, tte. de fragata D. Joaquín Villalba; alférez de navío D. Pedro Navarrete Tte. de navío D. Miguel Iriarte Tte. de fragata D. Bernardino Eguía A. de navío D. Pedro Landázuri Íd. Íd. D. Manuel Altuna Primer piloto y a. de n. graduado, D. Juan García A. de f. , D. Ángel Ballester Íd. id. D. Luis Abelló	D. Juan Noboa D. Toribio Salcedo Aventurero D. Manuel Vargas	Contador Maestre de plata Capellanes 2.° piloto Terceros íd. Primer cirujano Segundo íd. D. Ignacio de la Carcova D. Vicente Murrieta D. Jacinto Rivera D. Pedro Pardo D. Ramón Vallarino D. Isidro Caycoya D. José de Castro D. Gaspar Botest D. Gerónimo Agustino	Cañones de a 12 — 26 Íd. de a 6 — 4 Obuses de a 24 — 8 Íd. de a 3 — 12 Balas de a 12 — 1.040 Íd. de a 6 — 160 Íd. de a 24 — 168 Palanquetas de a 12 — 130 Íd. de a 6 — 20 Saqs. metralla de a 12 — 312 Íd. de a 6 — 48 Íd. de a 3 — 180 Íd. de obuses de a 24 — 160 Granadas de íd — 126 Balas mosqueteras — 90	Libras de balas de plomo — 361 Esmeriles — 6 Fusiles — 34 Bayonetas — 34 Pistolas — 68 Espadas — 68 Chuzos — 34 Hachuelas de abordar — 34 Granadas de mano — 428 Frascos de fuego — 60 Camisas de ídem — 2 Cacerinas — 38 Cartucheras — 34 Estopines — 315 Cohetes — 200 Quintales de pólvora — 85

Tropa de Marina	Ídem. de Artillería	Contrams, guardianes y buzo	Carpinteros	Calafates	Maestros de velas	Arm.° y farol.°	Pat. de sangrador y cocinero	Artilleros de Mar de preferencia	Ídem. Ordinarios	Marineros	Grumetes	Pajes	Depens. de Provisi.	Total
63	18	8	3	4	2	2	4	9	42	51	103	7	3	319
Sobran del Reglamento														
—	—	1 1er. contrs. 2 1os. guards.	—	—	1 1er. Maestre	—	—	—	—	—	43	—	—	—
Faltan al Reglamento														
—	—	1 2.° guards.	—	—	1 2.° ídem	1 farol.°	—	1	13	4	1	—	1 ap. de aguas	—

RAMO DE INSPECCIÓN

Velamen: tiene el de su dotación de buen uso, del cual hay nuevo 1 velacho, 1 vela de estay mayor y 1 contrafoque.
Jarcia pendiente y de labor: de buen uso la 1.ª y muy trabajada la 2.ª.
Repuestos y respetos: faltan a los de dotación 6 piezas de beta de 120 brazas desde 1 ½ hasta 4 ½ pulgadas de grueso; 40 libras de piola y de merlín, 30 de vaivén, 12 betas de esparto, 200 varas de lona, 60 de lienzo de vitre, 25 libras de hilo de velas, 35 quintales de jarcia troceada, 350 libras de alquitrán, 90 libras de sebo en pan, 180 libras de velas de sebo y 20 escobas, todo lo cual se consumió en la campaña.
Tiene además de su reglamento 4 drizas mayores, 8 cuadernales para éstas y 1 falso estay de trinquete.
Amarras: tiene las de dotación, las cuales son 1 cable nuevo, 3 ½ de buen servicio y 1 ½ de exclusión.
Calabrotes: 1 nuevo y los demás de buen uso.

RAMO DE INGENIEROS

Se halla estanco, pero no se puede confiar mucho más tiempo del buen estado de sus fondos, por hallarse estos con clavazón de hierro y estar forrada en cobre sobre el vivo. Necesita recorrer los trancaniles.
Hace 11 años que se carenó de firme en el primer dique de Cádiz, y su reconocimiento último de fondos se hizo en noviembre de 1802 en el primer dique de Ferrol, en donde se desaforró y volvió a forrar con el mismo cobre pasado por el tórculo.
Su última recorrida de obras muertas se hizo en El Callao de Lima en diciembre de 1803.
Tiene además del respeto de reglamento, 2 jimelgas, 1 mastelero y verga de gavia, otro ídem y verga de velacho, hallándose esta última rendida.

DIMENSIONES Y ESTIBAS EN PIES Y PULGADAS DE BURGOS

	Pies	Pulgs.
Quilla limpia	144	8
Manga	41	5
Eslora	161	—
Puntal	20	7 ½
Plan	16	8
Toneladas	680	
Calado de popa	18	3
Ídem de proa	17	—
Diferencia	1	3
Batería al medio	7	—
Quintales de lastre en hierro	549	
Ídem en zahorra	150	
Quebranto	4	

(Víveres)
3.400 raciones ordinarias para 104 días a razón de 345 plazas
500 raciones de dieta
91 días de aguada para las mismas plazas en:
56 toneles
39 toneletes
76 pipas y
25 cuarterolas

Notas
1ª. Se lleva en la expresada estiba con motivo de su cargamento y efectos que conduce de las Real Hacienda, siendo su verdadero calado de corso 17 pies y 6 pulgadas de popa, 15 pies y 8 pulgadas de proa y 8 pies y 4 pulgadas de batería al medio, el estado en que salió se ha notado no ser el más ventajoso, pues en las comparaciones que se han ofrecido con las fragatas Clara y Asunción se ha conocido alguna desventaja con igual aparejo en todas posiciones menos en la bolina con viento fresco, que en ésta nos hemos mantenido con ellas aun con alguna ventaja.
2ª. Conduce por cuenta de S.M. 221.000 pesos, 20 cajas de cascarilla, 20 tercios de lana de vicuña, 1.132 quintales de estaño, 961 de cobre y dos culebrinas excluidas de bronce. Por cuenta de particulares, 587.000 acuñados y 3.000 en plata labrada y en caja de soldadas 142.000, que componen en el total 953.000 pesos.
3ª. Falleció en la navegación un individuo de marinería.
A bordo de la expresada fragata, al ancla en el puerto de Montevideo, a 5 de junio de 1804. José Goycoa (rubricado).

Fuente: González-Aller, J.I.: *La Campaña de Trafalgar*, op. cit., vol. I, doc. 2.

Anexo 3. Estado general de los caudales y efectos que conducen las fragatas de guerra de la división del mando de don José de Bustamante y Guerra, jefe de escuadra de la Real Armada

Buques	Compañía Marítima		Por cuenta de S.M.							De particulares				
	Cueros de lobo	Pipas de grasa de íd.	Sacas de lana de vicuña	Cajones y sacas de cascarilla	Barras de estaño	Galápagos de cobre	Tablones de madera	Plata en pesos fuertes	Oro reducido a pesos fuertes	Caja de soldadas pesos fuertes	Cajas y zurrones de ratania	Plata en pesos fuertes	Oro reducido a pesos fuertes	Ídem en tejos, pesos fuertes
Medea *Fama* *Mercedes* *Clara*	8.995 14.930 -- 3.000	-- -- -- 10	35 -- 20 20	20 -- 20 20	1.627 300 1.139 1.666	203 -- 961 571	-- 28 -- --	521.940 330.000 221.000 234.694	-- -- -- --	143.071 32.900 60.000 63.663	32 -- -- --	952.619 316.597 590.000 --	279.502 217.756 -- 622.400	124.600 25.411 -- --
Total	26.925	10	75	60	4.732	1.735	28	1.307.634	--	299.634	32	1.859.216	1.119.658	150.011
Total de particulares	--	--	--	--	--	--	--	1.859.658	1.269.669	--	32			
Total general	26.925	10	75	60	4.732	1.735	28	3.166.850	1.269.669	299.634	32			

Fragata *Medea*, al ancla en el puerto de Plymouth, a 20 de octubre de 1804. Bustamante (*rubricado*).

Fuente: González-Aller, J.I.: *La Campaña de Trafalgar*, op. cit., vol. I, doc. 19.

Las monedas de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes

Carmen Marcos Alonso. Subdirectora del Museo Arqueológico Nacional y comisaria de la exposición
Paloma Otero Morán. Conservadora jefe del Departamento de Numismática y Medallística del Museo Arqueológico Nacional
Paula Grañeda Miñón. Técnico de museos en el Departamento de Numismática y Medallística del Museo Arqueológico Nacional

Entre los materiales arqueológicos procedentes del expolio de la fragata española *Nuestra Señora de las Mercedes*, el conjunto monetario merece una especial atención. No en vano fue el objetivo primordial de la empresa cazatesoros Odyssey, que desdeñó otros objetos de enorme importancia arqueológica, pero de poco valor en el mercado de antigüedades. Su relevancia se encuentra no solo en el impresionante número de piezas —más de medio millón de monedas de plata y oro—, sino en su interés histórico y cultural, así como en el papel vital que han desempeñado en el caso, al aportar pruebas judiciales fundamentales para determinar la verdadera identidad del buque del que procedían y reafirmar los argumentos defendidos por el Estado español en el litigio. Las monedas son prácticamente el único testimonio material de la información transmitida por los documentos.

Modelo de retrato de Carlos III para la moneda de oro

Tomás Francisco Prieto
(1716-1782)
Cobre dorado
Museo Casa de la Moneda.
Madrid

Modelo para anverso de la moneda de plata acuñada en América

Tomás Francisco Prieto
(1716-1782)
Cera sobre madera
Museo Casa de la Moneda.
Madrid

Las monedas procedentes del pecio de la *Mercedes* pertenecen, en su inmensa mayoría, al nuevo tipo establecido por reforma monetaria de Carlos III en 1772. Con esta normativa se pretendía conseguir una moneda de mayor calidad y más perfecta, acuñada a máquina, y con unos diseños cuyo artífice, Tomás Francisco Prieto, grabador general de las casas de moneda españolas, alcanzó un altísimo nivel artístico y técnico.
Con las nuevas acuñaciones el retrato del monarca, utilizado desde 1728 como motivo principal en las emisiones de oro, pasará a ocupar también el anverso de las de plata, con lo que la efigie real cobrará mayor protagonismo, convirtiéndose en una imagen emblemática de la monarquía de muy amplia difusión.
En las monedas de oro se eligió un diseño común para todas las cecas, con el monarca representado con peluca, manto, coraza y toisón sobre la vestimenta, mientras que para las de plata se crearon dos tipos diferentes, según fueran acuñaciones peninsulares o virreinales: en las primeras, con peluca y manto real, y en las de ultramar, vestido a la romana, con clámide y laurel, que es el tipo general que vemos en las monedas que conducía la *Mercedes*.

Por otra parte, y partiendo de su carácter como restos arqueológicos, son las monedas las que han permitido establecer la datación del pecio expoliado, proporcionando la fecha *ante quem* de 1804 y fijando el momento de su hundimiento en este mismo año.

El expolio de un pecio

En 2007, la empresa cazatesoros Odyssey Marine Exploration localizó y extrajo de un pecio cerca de 600.000 monedas. La inmensa mayoría eran piezas de plata de ocho reales, acuñadas en 1803 durante el reinado de Carlos IV, mientras que las escasas monedas de oro eran ejemplares de ocho escudos. También había, aunque en menor proporción, monedas de plata de cuatro, dos y un real, individualizadas (2405 monedas) y en bloque (tanto adheridas a monedas similares como a piezas de ocho reales), además de una única moneda de oro de dos escudos.

La mayor parte de ellas (91,04%) fueron acuñadas en la Real Casa de Moneda de Lima, en el virreinato del Perú, actual Perú, frente a una pequeña proporción de emisiones de otras cecas de América, como Potosí (8,40%) —en el virreinato del Río de la Plata, actual Bolivia—, Popayán (0,36%) —en el virreinato de Nueva Granada, actual Colombia, solo representada en las acuñaciones de oro—, México (0,11%) —capital del virreinato de Nueva España— y Santiago (0,09%) —perteneciente en aquellas fechas a la Capitanía General de Chile, actual Chile.

Los caudales de la *Mercedes* y la identificación del pecio

Desde un principio, Odyssey defendió que no había pruebas evidentes para relacionar estos restos con un buque en concreto y, siguiendo su política de confusión y secretismo, los argumentos respecto a las monedas iban en la misma línea: estas piezas no podían aportar ningún dato sobre el pecio porque, aunque eran emisiones coloniales españolas, podían proceder de cualquier nave de la época, española o de otro país, al tratarse de un numerario de amplia circulación en todo el mundo.

Dos inspecciones del material expoliado, realizadas en Florida en 2008 y 2011 por técnicos del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, permitieron desmontar esta versión. La disposición del lote de monedas que ya habían sido restauradas, tal y como estaban en las instalaciones de Odyssey, con una parte ya encapsulada en blísteres y otra en pequeños botes, a primera vista sin ningún orden aparente, daban la falsa impresión de una diversidad de fechas y cecas poco concluyente. Sin embargo, una vez ordenados los datos, los resultados fueron bastante más elocuentes.

Los datos numismáticos proporcionados por las piezas indicaban que las monedas que extrajo Odyssey de la nave naufragada debían corresponder a un envío realizado desde Lima en 1804. Y más

8 Reales

4 Reales

2 Reales

8 Escudos

Monedas de la fragata *Mercedes*

El conjunto monetario de cerca de 600.000 monedas extraído por Odysssey de la fragata *Mercedes* está constituido por emisiones producidas en las casas de moneda virreinales de ultramar.

Aunque puntualmente se han detectado algunos ejemplares de fecha anterior, la mayoría pertenecen al sistema monetario español de época de los Borbones, reformado por Carlos III en 1772. Se trata de piezas con valor de ocho reales, de plata, fabricadas a máquina, con prensas de volante, ya perfectamente circulares, con el canto labrado para mayor seguridad, que presentan la efigie del rey en el anverso, y en el reverso el escudo coronado flanqueado por las columnas de Hércules con el lema PLVS VLTRA.

Las piezas más abundantes son las acuñadas en Lima en 1803, aunque también hay algunos ejemplares de 1804 que son los que marcan la fecha del hundimiento de la fragata, y de otras cecas como Potosí, pero en un volumen mucho menor.

Frente al inmenso número de monedas de plata, la presencia de las de oro es minoritaria: tan solo está representado por 212 ejemplares, en consonancia con el reducido número de piezas de este tipo que indican los registros de carga. Todas son piezas de ocho escudos, salvo un divisor de dos escudos, la mayoría acuñadas en Lima en 1803, aunque también existen ejemplares de Potosí, Popayán o Santiago de Chile.

concretamente, el buque tenía que haber salido del Callao a principios de ese año. También establecieron la datación del pecio expoliado, fijando el momento de su hundimiento en ese mismo año.

El modelo monetario de las piezas, en cuanto a sus lugares de emisión, rango de fechas —muy significativo—, valores y tipo de moneda, se ajustaba al que presentarían los caudales que transportaba la fragata *Mercedes*, así como a sus circunstancias históricas.

En este sentido, fue determinante la documentación de los archivos históricos españoles[1] y, muy especialmente, una pieza clave: el registro de la fragata a su salida del puerto del Callao, conservado en el Archivo General de Indias[2], donde se detalla el cargamento que transportaba. Además de los diversos «frutos y efectos» que portaba, en él aparecen reflejadas las diferentes partidas de «caudales». En este concepto se integraban desde la recaudación para la Real Hacienda («De cuenta de *S*[u] *M*[ajestad]», 253.606 pesos fuertes), hasta las cajas de soldadas de la tripulación (144.163 pesos fuertes) y los bienes embarcados a nombre de particulares (552.851 pesos fuertes).

En este manifiesto de carga se refleja una enorme desproporción entre el numerario de plata y el de oro: onzas de oro por un valor total de 5809 pesos, frente a plata amonedada por un valor total de 944.811 pesos, entendiendo «peso» como la moneda de cuenta utilizada en América para el cómputo de las operaciones y a la que se convertía siempre el valor de los productos y de cualquier tipo de moneda física. «Peso», «peso duro» y «peso fuerte» eran los nombres con los que se conocía habitualmente al real de a ocho, el valor más alto del sistema de la plata y la moneda más internacional, mientras que «onza» era una de las denominaciones populares de la moneda de ocho escudos[3]. Si tenemos en cuenta que la Pragmática de 15 de julio de 1779 estableció la relación de cambio entre el oro y la plata en 1:16 (una pieza de ocho escudos equivalía a 16 monedas de plata de ocho reales), en la fragata no habría más de 360 monedas de ocho escudos[4]. Esta clara desproporción entre el numerario de plata y el de oro singularizaba la carga de la *Mercedes*. Y los restos numismáticos expoliados por Odyssey también respondían a esta particularidad, al tratarse de un conjunto compuesto por 578.721 monedas, de las cuales 578.509 eran de plata y 212 de oro; es decir, solo un 0,04% de las piezas están acuñadas en este metal precioso.

Del mismo modo, el lugar y la fecha de partida, así como el año del hundimiento de la fragata, marcaban unos límites geográficos y temporales al cargamento; una vez más, las monedas proporcionaron las pruebas definitivas para la identificación del buque expoliado. En primer lugar, tanto para las monedas de plata como para las de oro, destaca Lima como la ceca más abundante, con un significativo 91,17% y 88,21%, respectivamente. Los resultados apuntan, por tanto, al Callao de Lima como el lugar de salida de la nave naufragada.

En cuanto a la datación, las monedas de plata catalogadas cubren un arco cronológico comprendido entre 1770 y 1804, con un incremento entre 1795 y 1802 (35,46%), y un despegue muy pronunciado en 1803 que es, con mucho, la fecha más frecuente (40,5%). Las monedas de oro ofrecen parámetros similares, repitiéndose la fuerte subida de 1803 (47,64%). Mientras, el año 1804, el último y, por tanto, fecha de cierre del conjunto, se encuentra mínimamente representado (6,61%). Esto indica que las monedas debían proceder de un barco que transportaba los caudales retenidos durante el bloqueo marítimo establecido por Gran Bretaña en la guerra contra España (1796-1802)[5]. Y en concreto, dada la diferencia del número de piezas entre 1803 y 1804, el buque en cuestión tenía que haber arribado al Callao en 1803, haber permanecido en ese puerto a lo largo del año, y haber emprendido la travesía a principios de 1804, cuando la ceca de Lima aún estaba iniciando la producción monetaria. Este último dato, además, se confirma por la ausencia de moneda de oro de 1804, ya que este metal, al contrario que la plata, no se acuñaba todos los meses[6] y probablemente apenas habría comenzado su emisión en esa fecha.

Es decir, que el modelo monetario de las piezas extraídas del fondo marino, en cuanto a sus orígenes y rango cronológico, se ajusta perfectamente al que presentarían los caudales que transportaba la *Mercedes*, así como a

Presentación de las nuevas monedas a Carlos III en 1772

Museo Casa de la Moneda. Madrid

El muestrario presenta los nuevos cuños que empezaron a utilizarse con la reforma de 1772 establecida por la Real Pragmática de 29 de mayo, obra del grabador general de las casas de moneda de España, Tomás Francisco Prieto. Es el modelo del sistema monetario al que pertenecen las monedas procedentes de la fragata *Mercedes*.

Ocho reales de Carlos IV con resellos chinos

México, 1802
Museo Arqueológico Nacional. Madrid

El real de a ocho o la pieza de ocho reales española es la moneda más famosa de la Edad Moderna y la más internacional. Por su calidad y extraordinario volumen de producción era codiciada y aceptada en todos los mercados, incluso en países del Lejano Oriente como China, donde era contramarcada para su circulación.

sus circunstancias históricas: un buque de Estado enviado en misión oficial al puerto del Callao para recoger los bienes del tesoro real, que llegó al Perú en agosto de 1803 y que partió de él en marzo de 1804[7]. Este punto fue considerado crucial por el juez a la hora de dictar sentencia favorable a España, al demostrar que este, y no otro, había sido el pecio expoliado por la empresa Odyssey[8].

Las monedas, por tanto, han desempeñado un papel fundamental en la resolución del caso y han contribuido significativamente a identificar y reconstruir la historia de la fragata.

El cargamento de la *Mercedes*: cajas y talegas

Según se desprende de los fragmentos textiles que han perdurado adheridos a algunos de los reales de la *Mercedes*, la mayor parte de estos caudales debían ir guardados en bolsas de tela; de hecho, en ciertos bloques de monedas aún se aprecia la forma de las sacas. No obstante, uno de estos bloques presenta un aspecto rectangular, con la parte superior redondeada, lo que parece corresponder con un cofre. El bloque, de importantes dimensiones (50 x 24 x 23 cm; 58,87 kg), conserva restos de madera adosados a algunas piezas, lo que confirmaría la presencia en el barco de este tipo de contenedores.

Junto a las evidencias arqueológicas, los documentos también demuestran la existencia de sacas textiles y arcas de madera. El *Diario de Navegación* de Diego de Alvear (1891) describe bolsas dentro de cajas situadas en el «sollado de las arras». Las fotografías de Odyssey, realizadas en el fondo marino antes de la extracción de las monedas, y el propio *Diario* reflejan una distribución de la carga en sacas, dispuestas de tres en tres en el interior de cajones de madera: «(…) dijo faltarle talega y media de pesos fuertes de tres que debía contener».

La palabra «talega» hace alusión al continente, un saco de lienzo, pero también al contenido, según recoge la Real Academia Española desde 1817, ya que, entre sus múltiples acepciones se encuentra la de «cantidad de mil pesos duros en plata». Esta definición se amplía en un diccionario francés-español de mediados del siglo XIX[9], cuando se indica que «los mil pesos fuertes» de la talega se usan en «los puertos habilitados para el comercio de Indias», vinculando directamente este término con el tráfico marítimo americano. La relación entre «talega» y «mil pesos» era, por tanto, habitual desde principios del siglo XVIII[10]. Dado que «peso duro» o «peso fuerte» es un sinónimo de *real de a ocho*, la referencia de don Diego apuntaría a tres sacos de 1000 monedas en cada

cofre. Si tenemos en cuenta que las piezas de ocho reales salían de la ceca con un peso oficial de 27 g (se admitía un ligero margen de tolerancia, prácticamente inapreciable), cada talega debería pesar unos 27 kg.

Otra información documental la aporta la Casa de la Moneda de Lima, al señalar que los mercaderes de plata solían retirar las monedas en costales de 250 marcos; es decir, en sacos de unos 57,5 kg (1 marco = 230 g), cifra no tan alejada de los 58,87 kg que pesaba el gran bloque con forma de cofre mencionado anteriormente.

Las monedas de la *Mercedes* y el circulante de la época

Las monedas rescatadas de la *Mercedes* se integran en el sistema monetario español de la época de los Borbones: abarcan el periodo comprendido entre 1770 y 1804, correspondiente a los reinados de Carlos III y Carlos IV. La inmensa mayoría son piezas de plata de ocho reales, o «reales de a ocho», conocidas también en América como «pesos», «pesos fuertes» o «duros»[11]. Pertenecen al tipo conocido como «de busto» y fueron mayoritariamente acuñadas con prensa de volante en 1803 en las cecas de Lima y Potosí. Las monedas de oro son piezas de ocho escudos, llamadas también «onzas» o «doblones de a ocho». Unas y otras constituyen, en cada uno de sus metales, las denominaciones de valor más elevadas dentro del sistema monetario de la época, con unas dimensiones oficiales de 27 g de peso y 38-40 mm de diámetro.

La tipología general de estas monedas es la del busto del monarca, mirando a la derecha, en el anverso, y el escudo coronado en el reverso. Mientras que en los reales de a ocho el escudo —flanqueado por las columnas de Hércules con el lema *Plus Ultra*— presenta el cuartelado de Castilla y León, con Granada en punta y escusón borbónico en el centro, en las piezas de oro se encuentran las armas de Aragón, Sicilia, Austria, Borgoña, Parma, Toscana, Flandes, Tirol, Brabante, Castilla, León, Granada y escusón de los Borbones, enmarcadas por el collar de la Orden del Toisón. El aspecto del soberano también se diferencia según el valor de la moneda, ya que si bien al rey siempre se le muestra con peluca, manto y coraza, en los ejemplares de plata aparece laureado, y en los de oro con el Toisón sobre la vestimenta. Se trata de los diseños establecidos en época de Carlos III a

Ocho reales de las provincias del Río de la Plata

1813
Museo Arqueológico Nacional. Madrid

El real de a ocho también tuvo su continuidad en América, pues es el modelo que seguirán las monedas nacionales de los nuevos estados tras su independencia de España.

Ocho reales de la República del Perú (Perú Libre)

1822
Museo Arqueológico Nacional. Madrid

partir de la Real Pragmática de 29 de mayo de 1772, perpetuados en las emisiones de Carlos IV.

Representan la fase final de un modelo monetario cuyos orígenes se remontan al siglo XIV, cuando Pedro I de Castilla instaura el real como unidad del sistema monetario, papel que mantendrá hasta mediados del siglo XIX. Lógicamente, a lo largo de su dilatada vida, el real contó con numerosos tipos, leyes, pesos y valores, tanto divisores como múltiplos, de los cuales el más importante, desde el punto de vista histórico, fue el «real de a ocho». La moneda de ocho reales fue acuñada por primera vez en época de Carlos V, aunque no a su nombre, sino al de los Reyes Católicos. Así se mantuvo hasta que Felipe II, con la Pragmática de la Nueva Estampa, de 1566, cambió los antiguos motivos y leyendas por otros nuevos.

El sistema del oro, por su parte, estaba basado en el escudo, moneda introducida por Carlos V en 1535 para sustituir al ducado. El escudo se mantuvo como unidad del sistema áureo hasta la muerte de Fernando VII, aunque también se acuñó en época de Isabel II.

El escudo y el real fueron concebidos como eje del sistema monetario castellano y por esa razón fueron las denominaciones con las que se implantó el uso de la moneda en América. Con la llegada de los Borbones, el centralismo político se hizo más acusado. En numismática, esta tendencia se tradujo, entre otras cosas, en una unificación del sistema en una serie de valores basados en el sistema castellano (el escudo de oro, el real de plata y el maravedí de cobre) y comunes a todos los territorios hispanos, ya que, hasta entonces, los distintos reinos habían acuñado según sus propios sistemas monetarios.

Tanto las monedas de ocho escudos como las de ocho reales eran utilizadas habitualmente para grandes pagos estatales, tales como impuestos, gastos de guerra o deudas, así como para el comercio a gran escala, tanto interior como exterior; no obstante, la plata constituía el valor monetario por excelencia[12], al ser un numerario de amplia circulación en todo el mundo[13]. El «real de a ocho» puede considerarse como la primera divisa internacional desde finales del siglo XVI hasta comienzos del XIX, ya

que, por su calidad y extraordinario volumen de producción, era codiciado y aceptado en todos los mercados, siendo contramarcado en China o adoptado como moneda de curso legal en Australia, Canadá y Estados Unidos. Encarna, por tanto, la primera globalización financiera y fue, sin duda, motor esencial de la economía de la Edad Moderna.

No obstante, la revisión realizada durante el recuento de las monedas permitió detectar casos apartados de la norma general de la carga, tanto por su denominación de valor (uno, dos y cuatro reales) como por su lugar de producción (México, Popayán, Santiago de Chile), cronología (se ha localizado una pieza del año 1736, hasta el momento la única datada en época de Felipe V), tipología (piezas macuquinas de acuñación manual) o alteración (1791ejemplares perforados). Todas estas excepciones representan un porcentaje muy pequeño respecto al total y se adecuan al modelo habitual de circulación monetaria.

Por el momento, en los caudales de la *Mercedes* tan solo se han encontrado tres reales de a ocho (de los años 1736, 1770 y 1772) del primer modelo borbónico implantado en América: el tipo «mundos y mares», llamado así por presentar en el reverso los dos globos terrestres de los hemisferios oriental y occidental, coronados y sobre olas marinas, entre las columnas de Hércules, por lo que también se denominó «columnario». En el anverso figuraba el escudo coronado de Castilla y León, con Granada en punta y escusón borbónico.

La distancia entre la metrópoli y las colonias propició también la aparición de una peculiaridad característica de las series americanas: acuñaciones con la efigie de un soberano ya muerto, pero a nombre de su sucesor. Así, entre las monedas de la *Mercedes* encontramos piezas que presentan el retrato del monarca Carlos III mientras la leyenda alude a Carlos IV como emisor. La causa de este desfase hay que buscarla en la demora de la llegada, desde Madrid hasta las cecas coloniales, de los cuños con la imagen oficial del nuevo rey. En el caso de la *Mercedes*, este hecho perdura en los reales hasta 1790 y en los escudos hasta 1803. La fecha del fallecimiento de Carlos III, el 14 de diciembre de 1788, y el retraso de la llegada de la noticia a América provocó, además, otro anacronismo: la acuñación de monedas a nombre del difunto Carlos III en 1789.

Dólar, Estados Unidos

Filadelfia, 1798
Museo Arqueológico Nacional. Madrid

En América del Norte la moneda comúnmente utilizada hasta la creación del dólar fue el real de a ocho español acuñado en las cecas americanas, pieza que posteriormente Estados Unidos tomará como modelo cuando inicie la acuñación de su propia moneda, el dólar.

Todas estas monedas son emisiones producidas mecánicamente en las prensas de volante de las cecas indianas. Muestran, por tanto, detalles de una gran calidad artística y técnica, como la perfecta forma circular o el cordoncillo labrado con cerrilla en el canto. La maquinaria de acuñación se introdujo paulatinamente en América en el siglo XVIII, en un esfuerzo por mejorar y modernizar las casas de moneda coloniales[14]. De las cecas presentes en las monedas de la *Mercedes*, la limeña era la más prestigiosa, tanto por su superioridad técnica como por el volumen de producción y la calidad de sus piezas, de mejor ley y más difíciles de falsificar que las potosinas. No obstante, Potosí fue la ceca de la plata por excelencia, ya que acuñó oro muy tardíamente (a partir de 1778) y en pequeñas cantidades[15].

Hasta el momento se han encontrado tres monedas macuquinas, que constituyen la excepción al sistema de fabricación mecánica empleado en el resto del cargamento. Se trata de piezas acuñadas manualmente a martillo sobre cospeles irregulares, cortados a tijera, de espesor, módulo y peso variables. Dejaron de producirse, gradualmente, a partir del segundo tercio del siglo XVIII, cuando las Ordenanzas de 1728 decretaron la mecanización de las casas de moneda y el cambio de tipología, hasta entonces consistente en la cruz de Jerusalén, coronada y cantonada de castillos y leones, en el anverso, y las columnas de Hércules coronadas sobre ondas marinas, con el mote *Plus Ultra*, valor, fecha y marca de ceca en el reverso. No obstante, la lenta introducción de la maquinaria en las colonias americanas prolongó su emisión hasta 1773.

En la *Mercedes*, tanto las «macuquinas» como las «columnarias», de datación más antigua que el resto, son muestra de una circulación residual, en la que el valor intrínseco de la plata nunca se desprecia.

El viaje final: de Florida a España

Desde el inicio del litigio hasta la llegada de las monedas de la *Mercedes* a España, los técnicos del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte establecieron estrategias de actuación tanto con vistas al juicio como a una futura entrega del material al Estado español. El primer paso fue la inspección técnica de los materiales que se encontraban bajo custodia judicial en unas instalaciones en Florida, efectuada en abril de 2008, con el fin de contar con una base segura sobre lo que podían aportar las monedas en el contencioso.

Además de la inspección general de los materiales inmersos en líquido en contenedores de plástico, se llevó a cabo una revisión pormenorizada de más de 5000 monedas que ya habían sido objeto de restauración y que estaban en condiciones de aportar datos concretos. En primer lugar se analizaron y catalogaron individualmente todas las monedas de oro extraídas del pecio. Además, se seleccionaron al azar y se consignaron los datos identificativos —emisor, denominación de valor, fecha de producción, lugar de acuñación, marcas del ensayador y observaciones relativas al peso y estado de conservación— de una muestra de más de 600 piezas de monedas de plata.

Estos datos, así como el cotejo con la información proporcionada por Odyssey[16], el resto de pruebas materiales y los documentos históricos relacionados, dieron lugar a una declaración jurada específica sobre las monedas[17], que no hizo más que confirmar la identidad del barco y llevó a concluir, con plena seguridad, que las monedas obtenidas por Odyssey en aguas del Atlántico procedían de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* y habían sido extraídas de entre los restos de este pecio. Y así lo entendió el juez Mark A. Pizzo en su Informe y Recomendación de 3 de junio de 2009.

Desde que se dictó esta primera sentencia favorable a España, el Museo Arqueológico Nacional comenzó a organizar los protocolos y el operativo necesarios para preparar los materiales para su traslado a Madrid si finalmente los tribunales así lo decidían, puesto que en ese caso el plazo para hacerlo iba a ser muy limitado. Una segunda inspección, en noviembre de 2011, permitió completar la información necesaria para asegurar la eficacia de las operaciones.

Tras la sentencia definitiva, se activaron los protocolos para traer de vuelta a España el material expoliado. Para garantizar las condiciones de control, conservación y seguridad de los bienes culturales durante su transporte a España, se envió a Florida un equipo de técnicos del Museo Arqueológico Nacional y del Museo Nacional de Arqueología Subacuática, acompañados por personal de la Dirección General de Bellas Artes de la Secretaría de Estado de Cultura.

A lo largo de tres intensos días de trabajo, el equipo registró y documentó las más de 14 toneladas de monedas y otros materiales en las instalaciones donde estaban depositados bajo custodia judicial. Las piezas se encontraban en distintas fases de tratamiento de restauración. La mayoría estaba inmersa en líquido, en 551 contenedores blancos de plástico y más de una centena de recipientes, que debían ser inspeccionados, pesados, numerados, registrados y señalizados para su control.

Los técnicos se dividieron en dos grupos que trabajaron en paralelo: mientras uno se centraba en los contenedores con líquido, el otro llevó a cabo una revisión individualizada de más de 5000 monedas que ya habían sido restauradas, entre ellas el lote de 212 piezas de oro, que fueron cotejadas con los inventarios realizados en las inspecciones de 2008 y 2011. Una vez inventariadas, las monedas «en seco» se embalaron en maletas de transporte de alta protección.

Paletizadas, etiquetadas y preparadas para su transporte, las piezas fueron trasladadas bajo la supervisión del equipo técnico hasta la base militar de McDill, en Tampa (Florida), donde, gracias a la colaboración de las Fuerzas Aéreas estadounidenses, fueron embarcados en dos Lockheed C-130 Hércules del Ala 31 del Ejército del Aire. Finalmente, el 25 de febrero, los Hércules aterrizaban en la base aérea de Torrejón de Ardoz (Madrid). Allí les esperaban mandos de la Guardia Civil y la Policía Municipal, encargados de su custodia y del dispositivo de seguridad para el traslado final al centro de Madrid.

Una vez terminadas las comprobaciones necesarias en la propia base aérea, las piezas fueron entregadas oficialmente y transportadas en camiones hasta la Secretaría de Estado de Cultura. Los técnicos de la Subdirección General de Museos Estatales supervisaron el proceso de descarga y la instalación de los contenedores en las cámaras acorazadas de la Secretaría, comprobando el estado de los contenedores tras el vuelo y su correcta disposición en la cámara, en orden según la topografía previamente diseñada. Así terminaba el largo viaje de la *Mercedes*.

---

[1] Campo Hernán, 2012.
[2] AGI – Lima 1440.
[3] Dasí, 1950-1951.
[4] Bernal Rodríguez, 1992: 236; Céspedes del Castillo, 1996: 237.
[5] Céspedes del Castillo, 1983: 421; Artola, 1982: 449-450; Fernández de Pinedo, Gil Novales, Dérozier, 1988: 259.
[6] Dargent Chamot, 1997: 313.
[7] Lasso de la Vega, 1856: 531-545 y 608-613; Lafuente, 1862: 492-494; Alvear y Ward, 1891; Fernández Duro, 1902: 264-267; Vieira de Castro,1998: 219-230; Blanco Núñez, 2005: 263-273.
[8] Case N.º 8:07-CV-614-SDM-MAP; Mark A. Pizzo, Report and Recommendation, June 3, 2009: 9.
[9] Núñez de Taboada, 1848.
[10] Ordenanza de 12 de julio de 1728; Mutis, 1789.
[11] Dasí, 1950-1951.
[12] Pérez Sarrión, 2012: 279.
[13] Céspedes del Castillo, 2005: 1751-1760.
[14] Céspedes del Castillo, 1996: 242.
[15] Céspedes del Castillo, 1996: 255-262.
[16] Case N.º 8:07-CV-614-SDM-MAP; Exhibit H. Annex 2, Odyssey Marine Exploration, «Black Swan» Project. Artifact Summary.
[17] Case N.º 8:07-CV-614-SDM-MAP; Exhibit H. Declaration of Carmen Marcos Alonso, September 11, 2008, Annex 1-6.

Los nombres del dinero. Breve historia del real de a ocho

Julio Torres
Museo Casa de la Moneda

Resumen

Las monedas hispánicas de la Edad Moderna eran de oro, plata y vellón. De cada metal se acuñaban varios valores. Había también monedas de cuenta, llamadas *imaginarias* porque no existían, solo servían para comparar unos valores con otros. De todas ellas conocemos sus nombres oficiales porque aparecen en la legislación y otros documentos públicos, y conocemos también los nombres o algunos de los nombres que les daba el pueblo que las manejaba, porque también aparecen en la documentación y en la literatura. Este trabajo intenta arrojar un poco de luz en la confusión que todos esos nombres pueden causarnos.

> ...es de advertir que en mis tiempos, que fueron hasta el año de mil y quinientos y sesenta, ni veinte años después, no hubo en mi tierra moneda labrada. En lugar de ella se entendían los españoles en el comprar y vender pesando la plata y el oro por marcos y onzas, y como en España dicen ducados, decían en el Perú pesos o castellanos.
>
> Inca Garcilaso de la Vega, *Comentarios reales*

Esta cita, de primeros del siglo XVII, la época de don Quijote, nos muestra, en la ingenuidad de su prosa testimonial, que el dinero, la moneda, es un lenguaje. Significa un valor (se significa a sí mismo cuando él mismo tiene valor), significa cantidades de objetos o servicios por los que se puede conmutar, y se puede traducir a otras lenguas, a otras monedas. De manera que los hombres se entienden con ellas. La moneda abstracta es un sistema de cuenta; en principio, no sería necesario que existiese la moneda material (¿no vamos hacia ello?), pero históricamente el dinero, la moneda abstracta, se ha plasmado en monedas palpables, que son las palabras de ese lenguaje. Y el lenguaje del dinero se puede traducir también a la lengua normal, de manera que las monedas, tanto las reales como las abstractas (monedas de cuenta) tienen nombre, y la lengua normal cambia, evoluciona y, así, los nombres de las monedas cambian y se adaptan a las realidades en que se inscriben y a las personas que las utilizan.

La cita del Inca Garcilaso nos deja ver otra semejanza de la moneda con la lengua. Los españoles que llegaron al nuevo continente llevaron consigo su lenguaje y sus costumbres, que desde entonces fueron diferenciándose poco a poco de las que habían dejado atrás, que evolucionaron por su cuenta. Hasta hace poco, nosotros habíamos llegado a entendernos en pesetas y los descendientes del Inca se entienden hoy en soles. Nuestras formas de hablar también se han separado, aunque podemos entendernos.

Garcilaso habla de entenderse en *ducados*. En sus tiempos (1560-80), la unidad del sistema monetario material español para el oro era el *escudo*, o, al menos, así lo han establecido los estudiosos de la historia de la moneda, pero la unidad de cuenta seguía siendo el ducado, cuya acuñación había cesado oficialmente en 1543. El ducado siguió siendo unidad de cuenta hasta el reinado de Isabel II, pero, como tal, a partir del siglo XVII hacía referencia a una cantidad de plata, ya fuera expresada en plata o en vellón. En 1804 había tres ducados de cuenta, el de plata doble, antigua o vieja, el de plata nueva o corriente (la acuñada en 1686) y un ducado a secas, equivalente a 375 maravedís.

Tres metales

En América todavía no se había acuñado oro en los tiempos de Garcilaso el Inca. Lo que sí se había acuñado, como él mismo subraya, es la palabra *peso* para referirse a una determinada cantidad real de oro, que él pone en relación con el *castellano*, nombre que recibían las monedas de oro anteriores al ducado, siguiendo la norma musulmana del doble dinar en lugar de la italiana del ducado o el florín. El ducado de cuenta no tenía múltiplos, pero el escudo sí los tenía, de dos, cuatro y ocho. Estos múltiplos recibían el nombre de *doblones*, siguiendo una tradición más antigua que algunos remontan al doble excelente de los Reyes Católicos. Al de ocho escudos se le llamó *doblón de a ocho*, o simplemente *doblón*, y *onza*, esto debido a que su peso coincidía con el de esta unidad ponderal, equivalente más o menos a ocho escudos y a 6,25 castellanos o pesos. El escudo doble se llamó *doblón sencillo*. El trentín, que en el siglo XVII se acuñó en Cataluña, imitando el doble ducado de los Reyes Católicos, era conocido como *doblón de dos caras*.

La unidad de la moneda de plata era el *real*. Esta moneda surgió a mediados del siglo XIV como una pieza de buena plata a imitación de otras europeas. La denominación pervivió hasta la llegada de la peseta en 1868-69, e incluso sobrevivió, pues fue incorporada al

nuevo sistema como un cuarto de peseta (25 céntimos de peseta). De hecho, aunque la peseta fuese la unidad oficial, se siguió hablando en reales hasta bien avanzada la última posguerra.

El *maravedí* era la unidad de cuenta de la moneda de vellón o cobre. Su origen como tal se sitúa en el siglo XIII, aunque parece tomar su nombre del *morabetino* de oro (acuñado por los cristianos a finales del XII a imitación de la moneda áurea musulmana coetánea) y de un posible maravedí de plata. El valor del maravedí de vellón era tan pequeño que casi nunca se acuñó el valor sencillo. Solo se utilizaba, por tanto, para expresar valores de otras monedas, ya que todas las demás eran reducibles a él. Se acuñaron múltiplos del maravedí, que recibieron nombres relacionados con su valor o su peso en un momento determinado, pero muy coloquiales: *cuartos*, *ochavos*, etc. Los nombres de las monedas de vellón, de ínfimo valor, han sido utilizados en el lenguaje usual para expresar la ausencia o escasez de dinero, con frases como «no tener cuartos» o «estar sin blanca» (la *blanca* era una moneda de vellón medieval equivalente a dos maravedís, el cuarto eran cuatro maravedís, no confundir con el *cuartillo* o cuarto de real).

En Nueva España, donde solo hubo una efímera acuñación de moneda de cobre de 4 y 2 maravedís (1/8 y 1/16 de real) en 1542, se dieron esos valores, al escasear estas, a otros objetos con valor monetario reconocido entre sus usuarios: los *tlacos* y los *pilones*. La palabra tlaco parece que significaba «la mitad de algo», lo que aproxima su génesis a la de los coloquiales cuartos y ochavos de la Península, y se aplicó al valor de cuatro maravedís, que era la mitad de un cuartillo o cuartilla; se llamó pilón al valor de dos maravedís, que servía aproximadamente para pagar un pilón o trozo de azúcar pequeño. León-Portilla mantiene que la mínima manipulación que ejercían algunos tenderos sobre el pilón de sus pesos, para obtener con ello exiguos beneficios, dio origen a la expresión dar o tomar algo «de pilón», es decir, de poca entidad y de más (en el mismo sentido que la *propina* o la *sisa*), pero no está muy clara la relación con el objeto monetario[1].

Otra unidad de cuenta que conviene conocer es el real de vellón, que correspondía, como el ducado, a una determinada cantidad de maravedís, en este caso a 34. Se instituyó en el siglo XVII como una unidad fija pero imaginaria que solventara la escasa capacidad de las monedas reales para expresar equivalencias estables entre ellas a causa de sus fluctuaciones.

El peso de oro

El ducado llegó a la Península a través de la Corona de Aragón, procedente de Italia, cuyas ciudades-estado, grandes potencias comerciales, habían impuesto sus monedas (el *florín* y el *ducado*) como divisas internacionales. El peso del ducado castellano era ligeramente inferior al de la moneda llamada castellano, a la que pretendía sustituir. El castellano o *dobla* había arraigado como medida de peso del oro, hasta el punto de ser denominado simplemente peso, aunque su peso no era coherente con la tabla de subdivisiones del marco de Castilla para el oro: un marco de ocho onzas, 64 ochavas, 400 tomines y 4800 granos. Entre las ochavas y los tomines, se insertaba, fuera de proporción, el castellano, que siendo una cincuentava parte del marco se impuso sobre los otros divisores en el uso o en el habla común.

Subdivisión del marco castellano para pesar oro						
Marcos	Onzas	Ochavas	Castellanos	Tomines	Granos	Gramos
1	8	64	50	400	4800	230,0465
	1	8	6 + 2 tomines	50	600	28,75
		1	0,78	6 + 3 granos	75	3,59
			1	8	96	4,6
				1	12	0,59
					1	0,049

Los gramos están calculados para un marco de 230,0465 gramos (peso oficial en el momento de la adopción del sistema métrico decimal)

El nombre «peso» se utilizaba ya en Castilla a finales del siglo xv, pero fue en América donde arraigó, evolucionó y se asentó, perviviendo como palabra para designar monedas hasta hoy mismo. En el Nuevo Mundo enseguida fue utilizado para denominar a una cantidad de oro fino equivalente a lo que había sido el castellano de tiempos de Enrique IV e Isabel I, que lo denominó *medio excelente* (el *excelente* de las primeras emisiones era una moneda ostentosa, de alto contenido áureo, que equivalía a dos castellanos). El castellano era una moneda de oro casi puro que pesaba 4,6 gramos. Algunos españoles quizá llevaran con ellos monedas de ese tipo, pero en los primeros años en América, aunque existía abundancia de oro no existían los medios ni el permiso para acuñarlo, por lo que se tomó la costumbre de tratar con oro sin amonedar, en pasta o en polvo, partiendo de su peso.

Pero la mayor parte del oro con que se trataba era de inferior y variada calidad. El uso fue regularizando el oro en dos tipos principales: el oro fino, similar al monetario, de una ley del 91,6%, y otro tipo de oro, de poco más del 50%, que se conocía en la Nueva España como *oro de tepuzque*, que venía a significar oro mezclado con cobre u oro bajo, pues la palabra tepuzque designaba al cobre, pero también se utilizó para referirse a cosas de baja calidad. El peso de buen oro valía 450 maravedís, mientras que el de tepuzque se valoraba en 272 maravedís, cantidad que coincidía con el valor de la plata contenida en una moneda de ocho reales, por lo que a esta pieza se la denominó *peso de plata*[2].

Los nombres de las monedas de oro y plata solían expresarse empezando por el tipo de moneda seguido por el valor de la pieza concreta. De este modo, se habla de reales sencillos, de a dos, de a cuatro y de a ocho, siendo esta última, *real de a ocho*, la denominación oficial del peso de plata.

El peso de plata

La pieza de ocho reales, múltiplo del real previsto en la pragmática de Medina del Campo, con la que los Reyes Católicos reordenaron la moneda castellana en 1497, se empezó a acuñar a mediados del siglo xvi, y respondía, casualmente, al patrón monetario en boga en la Europa de su tiempo, el del *guldengroschen* o *thaler*, acuñado inicialmente en Bohemia y en otros estados del sur de Alemania.

Las monedas acuñadas por la monarquía hispánica en sus cecas americanas conservaron durante sus más de tres siglos de vigencia su contenido intrínseco originario, salvo episodios más o menos esporádicos de corrupción de determinados funcionarios. Sin embargo, la dinastía borbónica procedió a la creación de un subsistema monetario que constaba solamente de los valores inferiores (real de a dos, sencillo y medio). Esto no afectó en absoluto a los reales de a ocho y de a cuatro, que eran los que más se acuñaban en América. En este momento, la denominación «real de a ocho» era ya inexacta, pues, aunque equivalía más o menos a ocho piezas de reales sencillos de su misma ley, su valoración era diferente en las piezas de menor ley, llamadas *provinciales*. En la moneda de cuenta, el real de a ocho llegó a valer veinte reales de vellón.

Durante esos tres siglos la moneda de plata de los dominios americanos del rey de España se convirtió en la divisa internacional por excelencia, en competencia únicamente con ciertas variantes del ya mencionado thaler alemán que circulaban por el norte de África en el siglo XVIII. Los reales de a ocho y de a cuatro se extendieron por todo el planeta hasta llegar a China, donde eran muy apreciados por banqueros y comerciantes, ya que su moneda oficial había sido siempre fiduciaria, de cobre fundido. La moneda columnaria y, más tarde, la de busto, circulaba por el territorio chino, donde recibía las marcas, como si de firmas de verificación se tratase, de aquellos mercaderes y financieros que la aceptaban como medio de pago. Parte de esta moneda de plata se fundía en lingotes de formas características y pesos normalizados, marcados también con signos que respaldaban su calidad[3].

En su camino por el mundo, el real de a ocho y sus imitaciones recibieron diversos nombres, de los cuales el principal fue, como ya hemos visto, el de peso, que era el que le daban los propios españoles. Desde los años treinta del siglo XVIII, la palabra peso se acompañaba a menudo con dos adjetivos que venían a significar lo mismo: *fuerte* y *duro*. *Peso fuerte* y *peso duro* eran equivalentes a peso de buena plata. En América tuvo más éxito la palabra peso, mientras que en España poco a poco se fue conociendo esta moneda como *duro*, a la vez que iba dejando a un lado su condición de múltiplo del real para convertirse en eje de los sistemas monetarios europeos coetáneos, como el del *franco germinal* napoleónico, cuya pieza de 5, base posteriormente de la Unión Monetaria Latina, equivalía más o menos al duro español. La onza o doblón de a ocho también fue ganando protagonismo sobre las piezas menores, hasta el punto de que se encuentra en textos la denominación *octavo* para referirse al escudo sencillo.

Otros nombres con los que se ha conocido el peso español son *piastra*, palabra de procedencia italiana referida a una pieza delgada de metal (que ha dado nombre a varias monedas), y, en menor medida, *pataca*, nombre de posible ascendencia árabe de una moneda portuguesa. La gran popularidad y expansión del primer modelo borbónico, con la imagen de dos globos terráqueos flanqueados por las dos columnas de Hércules, le valió también el nombre de *columnario*, que se tradujo o adaptó a otras lenguas: *pillar dollar*, *saeulen piaster*, *colonnato*, etc[4].

Partiendo de la documentación peruana consultada por él, Lazo apunta otras denominaciones de las piezas de plata. El real de a ocho se llamó también *patacón* y *doble;* el de a cuatro, *medio fuerte*, *medio duro*, *medio peso* y *tostón;* el de a dos, *dos*, *peseta* y *tomín;* el real, *sencillo*, *media peseta*, *ochava* y *tomín;* el medio real, *realito,* y el cuarto de real, *cuartillo*[5].

Del peso al dólar

Moneda de 8 reales del tipo llamado columnario (siglo XVIII)

VER IMAGEN

El peso fue utilizado como moneda de intercambio por las colonias inglesas de Norteamérica, donde no se permitía acuñar moneda, y en toda la zona caribeña. Más adelante su patrón fue adoptado como moneda oficial de los Estados Unidos de América con el nombre de dólar. Esta denominación, *dollar*, era una de las formas que tenían los anglófonos de referirse a lo que también llamaban *piece of eight*. La palabra tiene su origen en el ya mencionado thaler, que evolucionó fonéticamente a *talero*, *tolar*, *daler*, *dalar*, *daalder*, etc., en otras lenguas europeas y a *dollar* en inglés. Inicialmente se denominó *guldengroschen* a varias monedas que pretendían reflejar en una pieza de plata (más abundante entonces) el valor de otras de oro, como el florín o el ducado. Los guldengroschen acuñados en Bohemia con la plata procedente de las minas de Sankt Joachimsthal (valle de San Joaquín) se empezaron a llamar *joachimsthalers* y *thalers*, y este nombre se generalizó a las otras piezas de su modelo, incluido el real de a ocho en los territorios de lengua anglosajona.

El peso novohispano era, pues, la moneda aceptada en todos los territorios americanos, independientemente de su nacionalidad. A las trece colonias inglesas que más tarde constituirían los Estados Unidos llegaba, ya desde el siglo XVII, directamente desde México, pero también desde los territorios caribeños, como fruto del comercio legal o ilegal. Era denominado *spanish dollar*. La colonia de Maryland emitió en 1767 papel moneda con valor en dólares, pagadero en chelines y peniques esterlinos[6]. Tras la independencia, no fue inmediata la instauración de una moneda nacional, pero, luego de algunos titubeos (en 1785 se adoptó el propio peso como base de su moneda), sería en 1792 cuando se proclamó oficialmente el dólar como unidad monetaria de los Estados Unidos, tomando como patrón el peso o real de a ocho, pero dividiéndolo en cien centavos, de acuerdo con la tendencia a adoptar el sistema métrico decimal ya iniciada en Francia. En 1803 cesó temporalmente la acuñación de dólares americanos y se siguió utilizando la moneda española y luego mejicana hasta la reanudación definitiva de la emisión en 1836. La moneda mejicana no dejó de circular hasta que, en 1857, los Estados Unidos empezaron a fabricar moneda fraccionaria de cobre y níquel.

El signo del peso y del dólar

Existen varias teorías o propuestas acerca de la procedencia del popular signo que representa al peso y al dólar, $, una S cruzada verticalmente por una o dos barras[7]:

- a) se trata de la evolución gráfica de un 8 (reales) cruzado por una o dos rayas verticales,
- b) procede de la abreviatura de US, una U y una S superpuestas,
- c) es una representación estilizada de las columnas de Hércules que aparecen en las monedas (que serían las barras verticales) y la cinta que las rodea con la leyenda PLUS ULTRA (que sería la S),
- d) proviene de la abreviatura escrituraria de la palabra «pesos», que en las cuentas se representaba como *ps*, y que aparece en manuscritos desde 1775, utilizada por comerciantes norteamericanos de origen inglés en sus tratos con la Nueva España. El signo no se encuentra en impresos hasta ya pasado el 1800.

Ejemplar de los primeros dólares USA emitidos en plata

VER IMAGEN

Aunque la teoría relacionada con las columnas de Hércules es la más extendida, sobre todo entre quienes prefieren lo *ben trovato* a lo *vero*, la más plausible es la cuarta propuesta, pues no se trata de una brillante ocurrencia, sino el resultado de un estudio realizado a principios del siglo XX por Florian Cajori, miembro de la American Mathematical Society y experto en historia de la notación matemática, quien observó la evolución en unos pocos años de la abreviatura *ps* en las cuentas manuscritas hasta convertirse primero en una p y una s superpuestas y más tarde, especialmente desde que aparece impreso, en el signo que conocemos[8].

Según Newman (1993), los comerciantes británicos que se trasladaron a la Louisiana y Florida tras el cambio de propiedad del territorio en 1764 convirtieron el antiguo signo *ps* utilizado por los españoles para expresar el peso en una ligadura que terminó convirtiéndose en el signo actual. La documentación de este proceso comienza más o menos en 1768, y en 1799 se documenta el primer signo de dólar ya en su forma completamente evolucionada.

No hay que descartar, sin embargo, otros orígenes paralelos o independientes, pues el signo $ se usaba en Portugal (ya en 1544) y Brasil para representar los millares, recibiendo el nombre de *cifrão* (cifra grande). Su origen es aritmético y, aunque coincide con el signo de pesos, no parece posible demostrar que ambos tengan un origen común[9]. Posiblemente los tipógrafos consideraron que el signo $, ya existente, se parecía a la nueva abreviatura manuscrita y decidieron utilizarlo.

El duro y la peseta

Quienes hayan convivido algún tiempo con el sistema monetario de la peseta sabrán que, oficiosamente, se llamaba duro al conjunto de 5 pesetas y a la moneda (o billete) que lo representaba.

Como sabemos, el duro es anterior a la peseta, pero también la peseta, o por lo menos la denominación, es anterior a la peseta, a la unidad del sistema monetario instaurado tras la Revolución de 1868 para integrarse en el modelo europeo. Aunque algunos comentaristas hacen derivar el término de un diminutivo de peso, si volvemos, nuevamente, a apoyarnos en la documentación, encontramos que, al menos desde la guerra de Sucesión de principios del siglo XVIII, se llamaba *pesseta* o piececita, en Cataluña, a la muy usada y popular pieza de dos reales. La denominación sería el diminutivo del catalán *peça* (pieza, pronunciado *pesa*), y designaría al múltiplo más pequeño del real[10].

La peseta aparece ya en el *Diccionario de Autoridades* de la Real Academia Española (edición de 1737) como «La pieza que vale dos reales de plata de moneda provincial, formada en figura redonda. Es voz modernamente introducida». Su nombre apareció por primera vez en monedas acuñadas en Cataluña durante la etapa napoleónica. Sin embargo, se encuentra raramente en la literatura castellana antes de 1868, aunque se observan usos bastante coloquiales. Como la peseta de dos reales de plata provincial valía cuatro reales de vellón, y el duro valía veinte reales de vellón, reducidos a moneda de cuenta la relación entre ambos (duro nacional, peseta provincial) era de cinco a uno. Por tanto, al erigirse la peseta en unidad del sistema, se denominó, popularmente, duro a su múltiplo de cinco, que, ahora decimal, seguía teniendo paralelismo con la pieza de cinco francos.

La plata doble

En los registros de la fragata *Mercedes* las partidas de moneda de plata aparecen consignadas, por lo general, como pesos «en plata doble» o «en plata doble de cordoncillo».

Según Manuel Vilaplana, la denominación plata doble se usó en el siglo XVII y primer tercio del XVIII, pero su significado varió con el tiempo. Inicialmente se referiría a los reales de a cuatro y de a ocho, pero a partir de 1718 se aplicaría a la plata provincial, de menor valor que la acuñada en América, pero de valor doble que los reales de vellón[11].

Moneda de 8 reales de los conocidos como "de escudo y cruz" y thaler de Segismundo de Tirol

VER IMAGEN

En 1804[12], en la Península, el término «plata doble» solo aparece referido a uno de los ducados de cuenta, el de plata antigua, valorado en casi 21 reales, en tanto que el de plata corriente o nueva valía 16 reales y medio, y el de vellón 375 maravedís. La distinción entre plata antigua y plata nueva se estableció en 1686; la antigua respondía a una talla de 67 piezas sencillas por marco (unos tres gramos y medio), y la nueva a 83 y 1/4 piezas (menos de tres gramos). A escala de real de a ocho, esto suponía unos cinco gramos de menos. Este nuevo peso de 1686 era en 1804 moneda de cuenta (la «plata nueva» se ordenó retirar en 1728) y se conoció como peso de 128 cuartos (512 maravedís). Las monedas de plata nueva de 1686 se conocen con el apelativo de *marías*, debido a que en su reverso aparecía el monograma de MARIA y una leyenda religiosa o moral. El real de a ocho antiguo se llamó desde entonces *escudo* de plata, para afirmar su superioridad.

Para saber el significado de la plata doble de la carga de la *Mercedes* deberíamos ir a documentos del Perú, ya que allí es donde se embarca y registra la carga. Y allí Carlos Lazo nos dice que «la contabilidad de las casas de amonedación agrupó los reales de a ocho y de a cuatro bajo una denominación más general al incluirlos dentro del concepto de "pesos dobles". Las suertes restantes, sin más, fueron categorizadas como monedas menudas»; estas monedas menudas incluían los reales de a dos, uno, medio y cuarto de real[13]. Aunque Lazo no cita la fuente concreta de su afirmación, que debe de ser abundante y generalizada, encontramos la expresión en varios documentos de los que publica al final del segundo tomo, de la Casa de Moneda de Lima de finales del siglo XVIII[14].

Por tanto, creemos que la expresión «plata doble de cordoncillo» se refiere a que la carga viene en monedas de 8 reales o pesos y de cuatro reales o medios pesos, aunque parece que también se han recuperado algunas piezas de dos reales, quizá pertenecientes a las muestras enviadas a la Casa de la Moneda de Madrid. El cordoncillo es el adorno que se labraba en el canto de las monedas con una máquina llamada cerrilla o acordonadora, pero el hecho de llevar cordoncillo las monedas no es una marca de su valor, pues las había anteriores y posteriores a la reordenación de 1772. Lima acuñó con cordoncillo desde 1751 y Potosí desde 1772[15]. En la práctica, la expresión «moneda de cordoncillo» se opone a «moneda macuquina»; esta era la moneda labrada y cortada toscamente, con martillo y tijera, sin ninguna medida que impidiera su corte y manipulación después de haber sido acuñada. Eran monedas que corrían como lingotes certificados por el cuño del rey, aunque eso no excluía la existencia de fraudes y episodios de corrupción, que solo se podían detectar mediante el ensaye de las piezas.

Moneda macuquina

(obsérvese su tosca elaboración)

VER IMAGEN

Sobre el origen del nombre *macuquina* se ha hablado mucho, sin llegar a una conclusión que se pueda dar como definitiva. La Real Academia Española no se pronuncia al respecto en su *Diccionario*. Se le ha hecho derivar del árabe y del quechua, esto más probable por cuestiones geográficas. También podría relacionarse con el nombre de *macuqueros* que se daba a los mineros más o menos ilegales que intentaban explotar las minas abandonadas. En inglés estas monedas se llamaban *crude type* o *cobs*. Con un sonido parecido, que hace sospechar para ambos términos un origen fonético, se llamó *macacos* y *macacas* a diferentes piezas en diferentes territorios americanos.

Las monedas en 1804

Hasta aquí hemos visto, desde un punto de vista teórico, la historia más o menos anecdótica de los nombres de las monedas que podían usarse en 1804. Pero si tomamos como guía el *Prontuario o razón de todas las monedas de oro, plata, vellón e imaginarias de España…*, compuesto por un enigmático P. J. M. A. e impreso en 1804 por la viuda de Ibarra, encontramos el panorama, bastante confuso a nuestros ojos, que transcribo en las tablas adjuntas, de las monedas reales y de cuenta que uno podía encontrarse en el mercado de Madrid. Seguramente solo los contables tendrían serios problemas, puesto que en el mercado diario, en el de la bolsa de la compra, se hablaría en cuartos, ochavos, reales y pesetas (provinciales), con alguna alusión a sus valores en reales de vellón y maravedís.

Monedas de oro efectivas corrientes del nuevo cuño

Denominación	Pesos*	Reales	Maravedís	Total Reales**
Doblón de a ocho	21	3	26	320
Medio doblón de a ocho	10	9	14	160
Doblón de oro	5	4	24	80
Medio doblón de oro	2	9	30	40
Escudito de oro de nuevo cuño	1	4	32	20

* Las equivalencias en pesos de todas las tablas están expresadas en pesos de 128 cuartos, es decir, de 512 mrs (15 rs + 2 mrs) cada peso

** Cada peso de 128 cuartos de la primera columna se multiplica por 15 rs y 2 mrs

Monedas de oro imaginarias

Denominación	Pesos	Reales
Doblón sencillo	4	60 + 8 mrs
Dobla de oro de cabeza	0	14 + 9 mrs

Monedas de plata efectivas

Denominación	Pesos	Reales	Maravedís	Total Reales
Peso fuerte	1	4	32	20
Medio peso o escudo de plata	0			10
Peso del año de 1718	1	0	32	16
Medio peso del mismo año				8
Peseta columnaria		5		
Real de plata columnario		2	17	
Peseta		4		
Real de plata		2		
Real columnario*		1	8 1/2	
Real de vellón**		1		

* Este real columnario debe de ser errata por medio real o realito
** El real de vellón ni era una moneda de plata ni era efectiva, pero respetamos la tabla original

Monedas de plata imaginarias

Denominación	Reales	Maravedís	17avos
Ducado de plata doble o antigua	20	25	15
Ducado de plata nueva o corriente	16	17	
Peso de 15 rs y 2 mrs o de 128 cuartos	15	2	
Ducado	11	1	

Monedas de vellón efectivas

Denominación	Maravedís
Pieza de dos cuartos	8
Cuarto	4
Ochavo	2
Maravedí	1

Monedas imaginarias de vellón

Denominación	Maravedís
Blanca	1/2
Cornado	1/4

Las monedas provinciales

Aparte de las monedas que hemos visto hasta aquí, existían todavía una serie de monedas propias de cada reino, que se llamaban provinciales, incluidas las de plata baja y las de vellón circulantes en Castilla, de las que ya hemos hablado. Tenían moneda propia los reinos de Aragón, Cataluña, Mallorca, Navarra y Valencia. Casi todas eran monedas residuales de acuñaciones de reinados anteriores. Solo vamos a nombrarlas de manera concisa, siguiendo el *Prontuario de monedas* publicado en 1804. En los cuatro reinos de la Corona de Aragón circulaban también las monedas de vellón castellanas, pero en Navarra solo circulaba la suya propia.

El sistema de cuenta en Navarra era muy semejante al castellano: reales, pesetas y ducados, y tenía, además, su propio maravedí, que era moneda efectiva de cobre y valía casi dos maravedís de vellón del sistema general. La mitad de su maravedí era el cornado, que también era moneda efectiva, de origen medieval. Del antiguo sistema monetario de la libra quedaba un vestigio nominal a través del *sueldo*, como llamaban al real de vellón. También existían, dentro de los divisores, el *gros* y la *tarja*.

En toda la Corona de Aragón se utilizaba la libra como unidad de cuenta desde la Edad Media. La libra ponderal había sido creada, o normalizada, nada menos que por Carlomagno, dividida en 20 sueldos; cada sueldo tenía, a su vez, 12 dineros, que también fueron monedas. En 1804 la libra equivalía a casi 19 reales de vellón en Aragón, casi 11 en Cataluña, poco más de 15 en Valencia y algo más de 13 en Mallorca (Baleares). En Aragón propiamente dicho eran piezas efectivas el dinero, que valía dos maravedís de vellón, la tresena, de tres dineros, y la sisena, de seis. En Cataluña, Mallorca y Valencia corrían dineros (en Cataluña, llamados *ardites*) con un valor entre el maravedí y los dos maravedís, y algunos múltiplos del dinero, nombrados como tales: dobler, treseta, sisén.

---

[1] (Muñoz, 1976: *passim*; León-Portilla, 1976: 9 y s; Canudas, 2005: 748).
[2] (Orozco, 1854: 6 y ss).
[3] (Bátiz ,1976: 18).
[4] (Bátiz, 1976: 14).
[5] (Lazo, 1992, t. II, 138).
[6] (Newman, 1986; Romano, 1998: 93-94).
[7] (Moreno, 1965).
[8] (Cajori, 1912: 521-530; 1913: 848-850; 1929: 15 y ss).
[9] (Cajori ,1928: 63).
[10] (Crusafont; Balaguer, 1993).
[11] (Vilaplana, 1997: 167 y ss).
[12] (Prontuario)
[13] (Lazo,1992: t. II, 138).
[14] (Lazo, 1992: t. II, 360 y ss).
[15] (Lazo, 1992: t. II, 148).

Cajas, cajitas, cajones y cajoncitos
Envío de muestras de moneda a la Corte para el control de calidad

Julio Torres
Museo Casa de la Moneda

Resumen

Las casas de moneda «de Indias», como también las peninsulares, estaban obligadas a enviar periódicamente a la de Madrid muestras de monedas de cada acuñación (rendición) de moneda diferente, para que fueran revisadas por el ensayador mayor y por el grabador general. Una de estas cajas se hundió con la fragata *Mercedes* en las aguas del Atlántico. En este trabajo se intenta acercar al lector al complejo entramado que se escondía tras esas cajas de muestras, revisando de manera sucinta la legislación pertinente y algunos aspectos relacionados con la fabricación de la moneda y los instrumentos utilizados para acuñarla.

Suele decirse que la llegada de la administración borbónica aportó una cierta racionalización en la fabricación de la moneda española. Podría decirse, incluso, que se creó la moneda española, pues España, que con anterioridad era un conglomerado de reinos, pasa a ser un ente político centralizado. Pero el principio básico siguió siendo el mismo: un sistema monetario trimetálico complejo en el que convivían la moneda «de las Españas y de las Indias", que era la oficial de la monarquía (*Hispaniarum et Indiarum rex*), y que, además, tenía algunos valores que solo circulaban en la Península (*Hispaniarum rex*), con las privativas de los reinos de las Coronas de Aragón y Navarra. Algunas acuñaciones particulares, en cobre, de estos otros reinos seguirían realizándose esporádicamente, pese a la centralización, hasta mediados del siglo XIX, especialmente durante las épocas de conflictos bélicos.

En la moneda de España y las Indias pervivía el sistema iniciado durante el reinado de Isabel I y retocado durante los reinados de los Austrias. Terciado el siglo XVI se había sustituido el ducado por el escudo como unidad monetaria para el oro, y, más tarde, a finales del XVII, se habían hecho intentos de duplicar el subsistema de la plata en especies de valores diferentes. Esta idea fructificó durante el régimen borbónico, dando paso a lo que se denominó «moneda nacional» y «moneda provincial». A la altura de 1804 el sistema expresaba sus equivalencias en una unidad de cuenta ficticia denominada «real de vellón», compuesta por 34 maravedís, también de cuenta y ficticios, o imaginarios, como se decía entonces. La pieza capital del sistema era la moneda de ocho reales de plata, cuyas características de peso y ley la homologaban con los patrones vigentes en Europa en el momento de su creación. Su abundancia la convirtió en divisa internacional durante varios siglos.

La racionalización efectiva de la moneda se afrontó primero con un pequeño rosario de ordenanzas emitidas por el primer Borbón a raíz de su consolidación en el trono, y se concluyó cuarenta años más tarde, con las ordenanzas de 1772. En lo que se refiere al aspecto de la moneda, que es lo que nos va a ocupar aquí, durante el siglo XVIII la influencia francesa llevó a los gobiernos ilustrados a tomar medidas parciales que afectaban a los métodos de producción, al diseño y a la organización de la fabricación de los troqueles.

La normativa

En 1718 y 1719 se dictaron unas primeras normas para restablecer las casas de moneda. Se ponía fin al antiguo sistema de arrendarlas a particulares (hoy diríamos «de gestión privatizada») para incorporarlas a la Corona como una dependencia más, dirigidas por superintendentes al servicio del Estado, aunque todavía se siguieron dando en arrendamiento, o en asiento, algunos cargos y actividades. Curiosamente, se montaron primero dos casas que podríamos considerar periféricas, Segovia y Cuenca (ambas efímeras en este periodo), unidas por la característica de estar sus ingenios movidos por agua, y posteriormente las de Madrid y Sevilla. Sabemos que la de Madrid se refundó solemnemente en la primavera de 1719[1] y lo mismo debió de suceder en las otras casas, aunque no he encontrado ninguna noticia al respecto. No es que hubiesen estado completamente inactivas durante los años anteriores, pero, por así decirlo, se pretendía abrir una nueva era.

La pragmática de 9 de junio de 1728 ordenaba acuñar toda la moneda de plata, española y americana, provincial y nacional, en ingenios o molinos de agua o de sangre, y la de oro

en molinos o en volantes, aunque era consciente de que en América se seguiría acuñando a martillo durante un cierto periodo, hasta que se construyeran los molinos y volantes necesarios. También disponía que se enviaran a las casas de moneda, junto con muestras realizadas en cobre, las matrices realizadas por el tallador mayor de la de Madrid «o el que con más primor lo ejecutare». Dedicaba amplio espacio a regular el modo de ensayar la plata y el oro. En cuanto al peso, recomendaba que las piezas se labraran fuertes en vez de febles. Recordemos que una pieza fuerte es la que tiene exceso de peso y otra feble es la que tiene defecto de peso; por tanto, las que salían febles había que refundirlas, con la consiguiente pérdida de tiempo y trabajo, mientras que las fuertes se podían ajustar al peso recortándolas con tijeras (no limándolas, pues esto ocasionaba pérdidas y dificultades para «reducir la limalla a cuerpo»). Tanto para la fortaleza como para la feblez las ordenanzas establecían un arco de tolerancia. Acuñar fuerte mejor que feble se refiere a asegurarse de que las piezas no bajen del peso mínimo, pues ese defecto no se puede corregir. Pero, una vez dentro de la tolerancia, se aconsejaba que las piezas se ajustaran (mediante recorte) al peso mínimo permitido, porque así se obtenían mayores beneficios: al ser más ligeras, y estar regulada la cantidad de ellas por marco (unidad de peso), cada cierta cantidad de marcos sobraba alguna pieza; estas piezas se iban guardando en la llamada «arca del feble», cuyo contenido se utilizaba para financiar ciertos gastos, internos o externos. Aunque no lo he visto referido en ningún texto, entiendo que los sobrantes para depositar en el arca del feble se calcularían en piezas de pequeño tamaño, independientemente de la moneda que se pesara. Se habría necesitado pesar más de 1000 marcos de reales de a ocho (más de 230 kilos) para poder apartar una pieza sobrante por feble.

En términos económicos, la medida más importante que se inicia en 1728 es la disminución del peso de las monedas, que pasa a ser, tanto en el oro como en la plata, de 68 piezas de reales o escudos sencillos por marco, y en proporción para las monedas mayores. Anteriormente se cortaban 67 piezas sencillas por marco. El beneficio producido por la pieza que se acuñaba de más en cada marco se destinaría, en Indias, a la construcción de la nueva maquinaria. Ordenaba además la pragmática, y esto atañe a nuestro objeto, «que en adelante los superintendentes u otros jefes de todas las casas de moneda tengan particular cuidado de ver y reconocer la moneda que se labrare y que, de cada rendición que se hiciere, tomen una o dos monedas de cada especie y con todo secreto cerradas y selladas se remitirán a esta Corte a manos del ministro o tribunal que tuviere la dirección de las expresadas casas para que las pase al ensayador mayor de estos mis reinos a fin de que las reconozca...». En cuanto a las casas de moneda americanas, especificaba que los virreyes procediesen a los reconocimientos indicados y que «las mencionadas monedas se remitan por principal y duplicado... por si se extraviaren las del primer avío, y luego que se reciban, se pasarán a mis manos, para que yo mande ejecutar este reconocimiento por el mencionado ensayador mayor». Sin establecer un método concreto para ello, pide que se introduzcan marcas que permitan diferenciar las piezas de plata de dos, uno y medio real de alto valor intrínseco acuñadas en Indias de las que, con las mismas denominaciones pero de inferior contenido fino y peso, se acuñaban en la Península. Otra norma de interés de esta ordenanza es que reservaba la casa de moneda de Sevilla para la acuñación de plata de particulares, dedicando las de Madrid y Segovia a la acuñación de plata propiedad de la Hacienda Real.

Tan solo dos años después de la pragmática precedente, la ordenanza de 10 de junio de 1730, dirigida solo a las casas de moneda de la Península (Madrid, Sevilla y,

ocasionalmente, Segovia), se ocupaba de modernizar en texto y en forma algunos procedimientos. En esos dos años transcurridos, los responsables de la fabricación de la moneda habían conseguido implantar en las casas afectadas la tecnología de la acuñación a volante, que en esta nueva ordenanza se prescribe como obligatoria. Se ordenaba que solo se labrase moneda a cuenta de la Real Hacienda, prohibiendo por tanto la acuñación por cuenta de particulares, permitida en 1728, como acabamos de ver. Solo se labraría oro y plata en Madrid y Sevilla, lo que suponía prácticamente el cierre de la casa de Segovia, aunque se indicaba que no era esa la intención real. Finalmente, establece la lista de ministros (directivos), oficiales y operarios que ha de haber en las casas, con sus deberes, derechos y remuneraciones puestos al día.

El 5 de mayo de 1772 se promulgó una pragmática sobre la moneda de cobre que introducía el retrato en su anverso y mandaba recoger la moneda anterior a cuenta de la Real Hacienda, es decir, por su valor monetario corriente y no por su valor como pasta metálica, evitando con ello un perjuicio económico a sus poseedores. Volvía a poner en funcionamiento la Casa de Moneda de Segovia, que había permanecido inactiva un cuarto de siglo, especializándola a partir de ese momento en la acuñación de cobre. Recordemos de pasada que la moneda de vellón, cuando estaba compuesta de cobre puro, no se ensayaba, por estar este procedimiento reservado a las aleaciones de metales preciosos; por ello sus controles de calidad, cuando los hubiera, se limitaban al peso y aspecto. Esta pragmática no afectaba a la moneda fabricada en América, pues la moneda de vellón (8, 4, 2 y 1 maravedís) en muy raras ocasiones se había acuñado en o para los reinos de Indias, y no circulaba en ellos, que utilizaban para sus transacciones, bien las monedas de plata y oro, bien metales sin amonedar, o bien las conocidas como «monedas de la tierra». Aunque el término «monedas de la tierra» se fraguó en la zona de Paraguay y Río de la Plata, hoy día se suele utilizar para nombrar a una serie de mercancías cotidianas que el uso y la necesidad habían llevado a convertirse en símbolo de valor, independientemente del territorio en que se usaran. Entre las más conocidas podemos citar el tabaco, el azúcar, las conchas de moluscos, y las pieles y tejidos; en el México prehispano se utilizaban productos y objetos como el cacao, las cuentas de jade, las tajaderas o lingotes de cobre en forma de T y el polvo de oro envuelto en canutillos de pluma de ave[2].

El 29 de mayo de 1772 una nueva pragmática se ocupaba de las monedas de plata y oro. Aunque en años anteriores ya se habían modificado por órdenes específicas las monedas acuñadas en algunas cecas americanas, con esta pragmática se introducían oficialmente los nuevos tipos, que incorporaban el retrato de anverso, ya vigente en la moneda de oro, y se pretendía conseguir la exactitud entre todas las monedas de cada tipo, cualquiera que fuera su origen, estableciendo para ello de una manera vaga la producción centralizada de las matrices. Se distinguían tipológicamente las monedas de oro de las de plata (esto ya era normal) para evitar que se falsificasen sobredorando las de plata. Distinguía asimismo los tipos de la moneda de plata «nacional» (reales de a ocho y de a cuatro labrados en España y América, y reales de a dos, uno y medios reales labrados solo en América), que tenía un mayor valor intrínseco y se utilizaba para el comercio internacional, de la moneda de plata «provincial» (reales de a dos, uno y medios reales labrados solo en Madrid y Sevilla), con un menor contenido de plata, utilizada en el comercio interno de España. Las diferencias visuales más apreciables son la corona de laurel en la cabeza real y las columnas en el reverso de las piezas fabricadas

en América, y la leyenda HISPANIARUM ET INDIARUM REX. Esta diferenciación solo era pertinente en las piezas de plata provincial, que eran las que podían tener valores diferentes.

En los cuadros adjuntos resumimos los valores y tipología de este sistema monetario complicado por los diferentes valores de piezas muy parecidas y con la misma denominación oficial. Los valores absolutos de las piezas, en reales de vellón o maravedís de cuenta, variaron a lo largo del siglo, junto con sus pesos y composiciones metálicas.

Valores acuñados en plata

	España	Indias
Plata nacional	8 y 4 reales	8, 4, 2, 1 y medio reales
Plata provincial	2, 1 y medio reales	No

Tipología de las monedas de plata

Indias (nacional)	España (nacional y provincial)
Busto vestido a la heroica con clámide y laurel	Busto cubierto con una especie de manto real, sin laurel
Escudo simplificado coronado y las dos columnas a ambos lados	Escudo sin columnas a los lados
Leyenda: HISPANIARUM ET INDIARUM REX	Leyenda: HISPANIARUM REX

También se labraba una moneda de oro provincial (solo en Madrid y Sevilla): el escudito o medio escudo, que, como valía poco más o menos lo que una pieza de ocho reales, era conocida como *durillo* o *veintén* (el real de a ocho, también conocido como escudo de plata desde finales del siglo XVII, tenía un valor de veinte reales de vellón). Esta pieza de oro provincial, debido a su tamaño, no necesitaba recurrir a la tipología para diferenciarse de la nacional; además su denominación no coincidía con ninguna pieza nacional. No obstante, se diferenciaba en que la nacional utilizaba el escudo completo en lugar del simplificado y la leyenda HISPANIARUM ET INDIARUM REX.

Según Lazo[3], también en América, al menos en Perú, se llamó moneda provincial a la menuda, por debajo de cuatro reales, pero estas piezas nunca se mezclarían con las provinciales de la metrópoli, ya que no salían de América.

Esta tipología ordenada por la pragmática de 1772 es básicamente la que podemos ver, en su vertiente americana, en las monedas recuperadas del hundimiento de la fragata *Mercedes*, con el retrato de Carlos IV en el anverso.

La práctica

La pragmática de 1772, promulgada hacia la mitad del reinado de Carlos III, expresaba la voluntad gubernamental de establecer una moneda equiparable con sus contemporáneas en cuanto a estilo y contenido metálico, y confluyó con la voluntad de un hombre excepcional, el salmantino Tomás Francisco Prieto[4], que tras haber consumado su ambicioso objetivo personal

0 1 2 cm

Arriba:
Moneda de ocho reales acuñada en la Península

Abajo:
Moneda de ocho reales acuñada en América

de ser nombrado grabador general, cargo que, *de facto*, se iniciaba con él, se impuso la tarea de conseguir que las atribuciones de ese cargo fueran similares a las que ejercía en París el grabador general francés, título que, en el país vecino, se había instituido en 1547. El grabador general de las casas de moneda de los reinos de España e Indias se encargaría desde entonces de elaborar todas las matrices con que, posteriormente, fabricarían los punzones y troqueles los grabadores particulares de todas las casas de moneda, incluidas la de Madrid y todas las americanas, que antes trabajaban partiendo de modelos, muestras o incluso de su propia imaginación. Este es uno de los motivos por los que el retrato tardó en implantarse en la moneda española, pues, como ya se había experimentado con la moneda de oro y luego se vería también en la de plata, la lentitud de las comunicaciones de la época convertía el cambio de retrato monetario en una etapa de titubeos e irregularidades formales que hoy nos provocan una sonrisa. Sin embargo, el típico diseño de «escudo y cruz» de la moneda de los Austrias

y, posteriormente, el conocido como columnario, no habían sufrido en sus imágenes ningún anacronismo achacable a las variaciones en el trono, ni siquiera durante el corto reinado de Luis I.

El objetivo de la centralización y la creación de un verdadero centro nacional de grabado no se cumpliría con entera satisfacción en vida de Prieto, pero el grabador general, que consiguió además un nivel de ingresos y un estatus social probablemente no igualados por ninguno de sus sucesores, logró dejar establecidas las ideas básicas y poner en marcha el proceso a base de esfuerzo personal y capacidad. Para ello tuvo que montar un taller de grabado con unos recursos humanos y materiales limitados pero desconocidos hasta entonces. Al taller se le llamó Escuela de Grabado, y alumnos o discípulos a sus trabajadores, que quedaban organizados en varias categorías de acuerdo con la división del trabajo en distintas operaciones especializadas que hasta entonces habían sido desarrolladas indistintamente por los grabadores particulares. El total de personas implicadas probablemente no llegaría a diez, de los que tres o cuatro serían grabadores, además del general[5]. A modo de ejemplo, digamos que, hacia 1800, Augustin Dupré, el grabador general francés, declaraba haber utilizado más de sesenta personas entre herreros, limadores, templadores, pulidores, grabadores, jefe de taller y escribientes[6]. No se puede comparar una operación con otra sin tener en cuenta las diferencias entre ellas, pero la distancia entre ambas cantidades es tan alta que sí puede darnos una idea de lo difícil que era poner en marcha en España un proyecto de modernización, por útil o necesario que fuera.

Las monedas se acuñan por ambas caras a la vez (anverso y reverso) con dos troqueles, que son piezas de acero que llevan en una cara plana grabados en fondo o en hueco, hacia dentro, y al revés, los motivos que han de imprimir al derecho en el cospel o disco metálico para convertirlo en una moneda. Las matrices monetarias, desde un punto de vista formal, tienen la misma apariencia que un troquel, es decir, los motivos están grabados en hueco, pero las matrices suelen ser parciales, no contienen todos los motivos de la moneda. Las piezas que tienen los motivos grabados en relieve y al derecho se denominan punzones y, como sugiere su nombre, sirven para crear, mediante su hincado, piezas en relieve inverso, esto es, nuevas matrices intermedias o troqueles finales. En todo este proceso las piezas que se usan para hincar o acuñar deben estar templadas (endurecidas) y las que reciben el hincado o son acuñadas deben estar recocidas (más blandas). El arte de reproducir estos objetos metálicos de negativo a positivo y viceversa se llamó *clisaje* en el siglo XIX, y el término pasó posteriormente a la fotografía (*clisé* o *cliché*).

En la oficina, obrador o taller del grabador general en Madrid se elaboraban, como ya he adelantado, las matrices de retrato y escudo, es decir, los motivos principales del anverso y del reverso de las monedas, que servirían para la fabricación de los troqueles finales. Se elaboraba también en Madrid la punzonería gruesa correspondiente, es decir, los punzones de los motivos principales de anverso y reverso (ahorrando así un difícil paso a los grabadores particulares), y los pequeños punzones con que se grababan una por una las letras de las leyendas y otras marcas periféricas de pequeño tamaño. Y esto para cada una de las denominaciones que se fueran a acuñar en cada casa, dado que entre unas y otras hay diferencias de tamaño. Con todo ese material, los grabadores particulares de cada casa debían realizar los troqueles necesarios para cada campaña de acuñación. En algunos casos se incluían también «piezas lisas», que eran piezas sin ningún tipo de grabado, incluidas para que los grabadores particulares pudieran

comenzar su trabajo mientras los herreros y cerrajeros de sus casas les proveían de sus propias piezas lisas. El objetivo era que todas las piezas de un mismo valor acuñadas y circulantes en los territorios hispanos de ambos lados del océano fuesen exactamente iguales, con la única diferencia de sus marcas de ceca (la casa fabricante) y de ensayador (el oficial responsable de que el metal empleado cumplía con las normas ordenadas por la legislación vigente).

Si se disponía de máquinas con la potencia suficiente para clavar en un troquel el punzón con la imagen completa de la moneda (motivo principal, escudo o retrato, más leyendas, más marcas) —lo que solo era factible con prensas de volante grandes y potentes o con mutones o arietes verticales—, el proceso de creación de los troqueles finales podía pasar por la creación de las que he denominado matrices intermedias, de las que se obtenía el punzón completo, y, de este, los troqueles. Si no se disponía de tales máquinas, había que elaborar todos los troqueles necesarios partiendo de las matrices y punzones enviados por el grabador general, lo que significaba que podrían darse ligeras diferencias de un troquel a otro y, por tanto, entre los conjuntos de monedas acuñadas con cada uno de ellos. Algo tan simple como la diferente cantidad de puntos de la gráfila circular o leves variaciones en la posición de una marca puede denunciar que dos monedas iguales no proceden de los mismos cuños. La utilización de cuños exactamente iguales para acuñar todas las piezas de un mismo tipo fue un gran paso adelante en la lucha contra la falsificación.

En la Península las casas más importantes eran, en esta época, las de Madrid y Sevilla, y en ultramar las de Lima y, sobre todo, México. La especial importancia de esta última hizo que se enviara allí, todavía en vida de Prieto, a otro grabador de una talla equivalente a la del que había sido su maestro, Jerónimo Antonio Gil, quien fundaría no solo una escuela de grabado en la casa de moneda de la capital azteca, sino la Real Academia de Bellas Artes de San Carlos, lo que da a entender que, a su llegada, era, si no el artista más importante del virreinato, sí, al menos, el más activo[7].

Las casas de moneda de América debían enviar a la de la metrópoli muestras de las piezas de cada rendición, para que fuesen revisadas por el grabador general y por el ensayador mayor de los reinos. Desde 1780, los envíos debían realizarse por triplicado[8]. Se conoce como rendición al acto más o menos ritual —en la actualidad, un mero trámite administrativo— de entregar toda la moneda acuñada en una serie dada al máximo responsable de la fábrica. Por esta razón, se llama o, más bien, se llamaba «una rendición» al conjunto de monedas incluidas en dicho acto. Las muestras enviadas, de acuerdo con los testimonios recogidos por Carlos Lazo, iban embaladas en cajas de «tabla colorada de Chile, del largo de media vara y del ancho de una sexma y otra de alto, con el rótulo: al rey nuestro señor»[9]. La vara castellana tenía 83,59 cm, por lo que media vara serían unos 42 cm, y la sexma unos 14. A pesar de la indicación «al rey», las cajas iban dirigidas al superintendente de la Casa de la Moneda de Madrid o, como mucho, al ministro de Hacienda. Cuando se trataba de envíos especiales, no rutinarios, la presentación sería de mayor calidad, tanto en lo relativo a la madera como al forro interior y exterior de la caja. Las monedas de estas muestras de lujo se intuye que irían colocadas de un modo artístico o estético dentro de la caja, en tanto que las de los envíos rutinarios venían cada una en un pequeño envoltorio de papel, en cuyo exterior el contador de la fábrica de origen había escrito los datos identificativos, incluyendo la fecha, y, aunque ordenadas, debían de ir más o menos sueltas en la caja, hasta el punto de que, a veces, por las circunstancias del viaje, algunos, o muchos, de los sobrecitos se rompían y las monedas llegaban mezcladas y, probablemente, algo deterioradas. Los informes sobre rendiciones consultados en

los diarios de Pedro González de Sepúlveda (Museo Casa de la Moneda) y en documentación de la Casa de la Moneda de Madrid (Archivo Histórico Nacional) hablan generalmente de cajas o cajones, utilizando a veces diminutivos, quizá debido al tamaño de los mismos o quizá dando a entender una presentación más delicada. Cada caja parece que contenía las rendiciones de un año, de manera que, si había de varios años, se embalaban en cajas diferentes.

La rendición iba precedida por la levada o libranza, que era otra ceremonia consistente en comprobar que el peso y la ley de las piezas acuñadas seguían las indicaciones de la legislación vigente. El peso de las monedas de plata y, en su caso, las de cobre, se comprobaba *grosso modo*, partiendo de un conjunto grande de monedas, que primero se pesaban juntas y luego se contaban, procediendo a una operación aritmética para obtener el peso por pieza, que estaba sujeto a un margen de error determinado (tolerancia) que no se podía sobrepasar ni hacia arriba (fortaleza) ni hacia abajo (feble). Las piezas de oro, que tenían unas tolerancias más restringidas, se pesaban una por una. Teniendo en cuenta estos controles en origen, era raro que, en su posterior revisión en Madrid, el ensayador expresara reparos con respecto a la ley de las piezas, y menos aún respecto a su peso, pues se supone que, a poco avispados que fuesen los empleados que las remitían, escogerían piezas bien ajustadas al peso ideal. De las quince remisiones limeñas de entre 1748 y 1809 revisadas por Lazo solo dos presentan reparos de ley[10].

La letra de la ordenanza de 1772 entraba en contradicción con una orden secreta del año anterior en la que se ordenaba fabricar la moneda con una ley diferente (inferior) a la que se especificaba públicamente en el texto legal. La moneda española siempre había sido de mejor ley que las de otros reinos del entorno, lo que daba lugar a su salida de la circulación y su fuga inmediata a otras economías donde era mejor valorada. La disminución secreta de la ley intentaba, si no impedir este fenómeno, sí, al menos, disminuir su efecto negativo sobre la economía española. Esta circunstancia de una doble norma para la ley monetaria produjo inicialmente un gran desconcierto en los ensayadores, que, cumpliendo con la orden secreta, faltaban a su juramento de hacer cumplir la ley. Pero, al fin y al cabo, quien podía acusarles era precisamente quien había hecho la trampa... Naturalmente, el secreto se pudo mantener por poco tiempo, pues tanto el comercio extranjero como los grandes receptores de moneda española (y de cualquier procedencia) pesaban y ensayaban las monedas recibidas, en especial las de oro[11].

Los informes emitidos por el grabador general, que en la época del hundimiento de la fragata *Mercedes* era Pedro González de Sepúlveda, solían ser bastante rigurosos o, si se quiere, pedagógicos. Hemos consultado algunos de ellos en sus cuadernos conservados en el Museo Casa de la Moneda. El grabador detalla no solo los defectos que aprecia en las muestras, sino el modo de solucionarlos. Sepúlveda pensó tal vez en algún momento que podría utilizar esos informes como medio para cambiar el rumbo de la historia o, dicho de una manera menos trascendente, que con sus informes iba a lograr mejorar el estado de cosas en lo concerniente a la organización de la fabricación de moneda en España. Parece que se le hizo ver que no era necesario que impartiese una lección en cada uno de ellos (mucho menos si la lección era siempre la misma) y que sus consejos tardaban una eternidad en llegar al otro lado del Atlántico, donde los esperaban hombres que iban a seguir trabajando igual. Además, es muy probable que los defectos que apreciaba Sepúlveda no estuvieran al alcance de unos ojos menos diestros que se aburrían con sus arengas. El caso es que, con el tiempo, los informes se fueron convirtiendo en

oficios rutinarios, como seguramente lo serían los del ensayador mayor. Tal vez, ¿por qué no?, las lecciones surtieron su efecto y las monedas empezaron a llegar perfectamente fabricadas.

Como ejemplo podemos ver lo que decía en un informe de 10 de abril de 1804 sobre monedas procedentes, precisamente, de la Casa de Moneda de Lima (normalizo la ortografía):

> Muy señor mío. Devuelvo a V. S. las ocho monedas de oro y cuatrocientas ochenta y seis de plata labradas en la Real Casa de Lima que V. S. me remitió a informe en 17 de marzo próximo pasado. Convendrá prevenirles que cuiden en sala de volantes de poner los troqueles horizontales y bien avenidos, pues, aunque en general estas monedas están regulares, todo se desfigura con estar repintadas y desavenidas dichas monedas. Y se deberá prevenir a los grabadores que celen sobre esto, conforme se les previene en la instrucción (del año de 72) que fue con las matrices.

El informe se emite casi un mes después de haber sido solicitado, y las monedas habrían salido de Lima entre cuatro y seis meses antes, con escala en Montevideo. Se trataba de un cajón con «ocho monedas de oro y cuatrocientas ochenta y seis de plata, muestras de las rendiciones ejecutadas en 1802 en la Real Casa de Lima a fin de que examinándolas me las devuelva con su informe según estilo. Prevengo a Vm que todas las monedas de oro y la mayor parte de las de plata han llegado sueltas en el mismo cajón, por haberse roto con el roce los papeles en que venían envueltas».

Este informe es, si cabe, de los más suaves. A la casa de México le suele decir Sepúlveda que cuiden mejor el temple de los troqueles, pues solían quemarlos por excesiva exposición al fuego. También les reconviene por no escoger debidamente las piezas que envían y les insta a que no acuñen cospeles que están en malas condiciones. También Lima recibe estas mismas críticas, aparte de las que ya hemos visto, y les aconseja «que cuando templen no sea el fuego tan precipitado y que cuiden de apartar la boca del troquel del soplo de la tobera, y que a la templadura le echen un poco de rasura de vino tinto». Más severo aún es con Potosí, cuyas muestras ni siquiera llegan bien empaquetadas, lo que, ocasionando roces entre ellas, le impide «formar juicio formal de su grabado». Las de Popayán denotan que los volantes que las acuñan están desajustados, y deben repararlos; también deben mejorar los cordoncillos. En las monedas de Santa Fe (Bogotá) detecta problemas en el hincado de punzones de retrato, problemas que parecen remediarse gracias a sus consejos. Además de estos ejemplos de los diarios de Sepúlveda, pueden verse resúmenes de otros informes para Lima y Potosí en el libro de Carlos Lazo citado en la bibliografía[12].

En el cargamento de la flota de la fragata *Mercedes* se incluía «un cajoncito... de las partidas de oro y plata acuñadas en esta Real Casa de Moneda [Lima] en el año *próximo pasado* de 803» en cada una de las tres fragatas: el principal en la *Santa Clara,* el duplicado en la *Asunción/Medea* y el triplicado en la *Mercedes*. Esto nos indica que era este tipo de flota el que se encargaba en esta época de transportar los envíos de las casas de moneda, y es de suponer que también otros envíos oficiales. Por diversos motivos, ninguno de los tres cajoncitos llegaría a manos del ministro de Hacienda, a quien iban destinados.

En cuanto a la instrucción (de 1772) que menciona el grabador en el comentario que he transcrito parcialmente sobre las muestras de Lima, podría tratarse de un documento sin fecha que

transcribió ya en 1955 Alberto Francisco Pradeau. Lo había encontrado en el Archivo General de la Nación de México. El documento está, sin duda, escrito por (o reproduce un original de) Tomás Francisco Prieto, ya que dice tener una experiencia de veinticinco años y haber ejecutado en dos años cerca de 4000 piezas, lo que debe corresponder a los años 1770-1772, aunque Pradeau, que no disponía de suficientes datos, no identificaba al autor y proponía la fecha de 1732 partiendo de «la fraseología, la caligrafía y el método empleado», que, a su juicio, era muy primitivo[13]. También se refieren a esta instrucción Pineda y Robles en sus trabajos sobre la Casa de Moneda de México incluidos en el volumen II de la obra colectiva sobre *Las casas de moneda de los reinos de Indias*, preparada por Guillermo Céspedes, que mencionan que el escrito iba adjunto a una copia de las ordenanzas de 1771, junto con la relación de los cajones con las matrices para la elaboración de la nueva moneda, remitida el 9 de junio de ese año por el virrey marqués de Croix al superintendente de la casa de México[14]. Este conjunto de documentos, incluyendo la instrucción, ha sido publicado completo en forma de facsímil, sin comentarios y sin indicar ni su procedencia ni su contenido, en un apéndice de una obra sobre el real de a ocho[15]. La instrucción, que incluye algunos dibujos ilustrativos, es un breve manual de grabado de moneda. Primero habla del grabado de la matriz, luego de la obtención del punzón en el volante a partir de la matriz y su retoque posterior, y del hincado de los pequeños punzones. Más adelante da consejos resumidos, pero ciertamente avanzados, sobre cómo preparar, recocer y templar los troqueles y punzones, para terminar aconsejando a los grabadores que vigilen que se acuña correctamente en los volantes, a lo que no deben oponerse ni el guardacuños ni el acuñador, responsables de la acuñación.

Los volantes utilizados tanto en Indias como en la Península serían seguramente de los mejores disponibles, aunque probablemente de fabricación propia, lo que nos llevaría a pensar que serían robustos pero técnicamente mejorables. Aunque, por ejemplo, en Francia ya se utilizaban prensas bastante fiables, todavía faltaban algunas décadas para que se fabricaran allí volantes realmente complejos que solventaban los principales problemas que planteaba la acuñación de piezas grandes y pequeñas y aseguraran una productividad moderna.

Parte de las monedas extraídas del fondo del mar iban destinadas a pasar el control de calidad en Madrid, o quizá el cajoncito permanece aún allí, ya que iría separado del grueso del cargamento y a lo mejor sus restos han quedado protegidos de las voraces aspiradoras de los cazatesoros. Si el grabador general pudiese verlas ahora, probablemente se le saltaría alguna lágrima y aprobaría que el Estado español haya luchado por recuperarlas de las manos de quienes habían profanado su cementerio marino.

---

[1] (Torres, 1994: 16).
[2] (León-Portilla, 1976: 7 y ss; Sobrino, 1989: 13-16).
[3] (Lazo, 1992: t. II, 140).
[4] (Bédat, 1960; Torres, 1991; Rupérez, 1997; Villena, 2004: 116 y ss).
[5] (Villena, 2004: 116 y ss).
[6] Théret s. a.
[7] (Pineda, 1997: 137 y ss; Villena, 2004: *passim*).
[8] (Lazo, 1992: t. II, 176).
[9] (Lazo, 1992: t. II, 176 y ss).
[10] (Lazo, 1992: t. II, 176 y ss).
[11] (Céspedes, 1988: 77 y s; Pineda, 1997: 111).
[12] (Lazo, 1992: t. II, 176 y ss).
[13] (Pradeau, 1955).
[14] (Pineda, 1997: 110-111; Robles, 1997: 198).
[15] (Legorreta y Bátiz, 1976: 281 y ss)

Pago a los consignatarios del Nuestra Señora de las Mercedes. Deuda de presas inglesas

Alfonso Dávila Oliveda
Archivo General de la Administración

El último viaje de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*

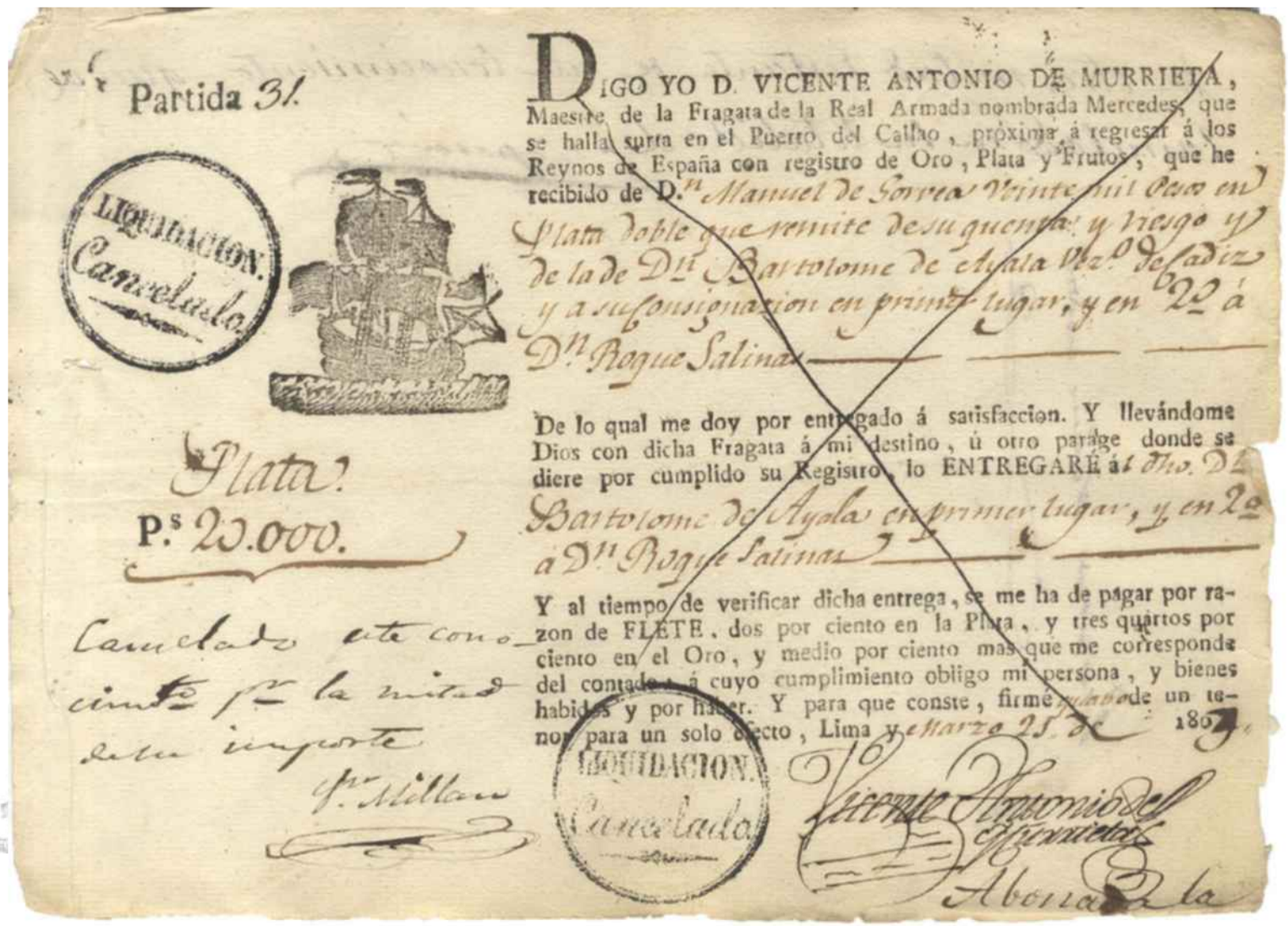
El Archivo General de la Administración (AGA) conserva entre los fondos documentales procedentes del Ministerio de Hacienda, la documentación de la Dirección General de la Deuda y Clases Pasivas, en la que se encuentra la deuda generada por las presas de buques durante la guerra contra el Reino Unido de la Gran Bretaña entre 1804 y 1808, conocida popularmente como «Deuda por presas inglesas».

En la documentación, que se aportó como prueba en los diferentes expedientes, instruidos por las reclamaciones e indemnizaciones, se encuentran algunos documentos originales sobre los fletes del cargamento, que portaba la fragata Nuestra Señora de las Mercedes y, también, los testimonios y certificaciones de los hechos que provocaron la voladura del citado buque, el día 5 de octubre de 1504 ante el cabo de Santa María.

Los comerciantes reclamaron al Gobierno inglés los daños causados, como don Bartolomé de Ayala y sus herederos, que promovieron un expediente de reclamación e indemnización[1] ante la Dirección General de la Deuda y Clases Pasivas. La base de la reclamación fueron los manifiestos de carga, aceptados con la firma del maestre de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*, don Vicente Antonio Murrieta. En el AGA se conservan los consignados a don Bartolomé de Ayala[2], don Francisco Antonio de Avendaño[3], don Joaquín Aymerich de la Cruz Bahamonde, conde de Maule[4], don Francisco Espelosín[5] y el de los hermanos Pedro y José Comparet. El importe de los mismos sumaba 166.854 pesos fuertes en plata[6], o su equivalente a 2.480.000 reales de plata y oro. A estas consignaciones se añaden las del resto de los consignatarios, que se registraron en el Índice de Reclamaciones de Presas Inglesas[7]. En este índice aparece como uno de los más

Expediente Bartolomé de Ayala. Manifiestos de cargas originales de mercancías depositados en el buque *Mercedes*

Lugar y año?
Tipo de material?
Medidas?
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte
Archivo General de la Administración
AGA, 11/14041, exp. 0009



Partida 31.

LIQUIDACION. Cancelada.

Plata?
P.s 20.000.

Cancelado este conocimiento por la misma cantidad su importe
Y.s Millan

DIGO YO D. VICENTE ANTONIO DE MURRIETA, Maestre de la Fragata de la Real Armada nombrada Mercedes, que se halla surta en el Puerto del Callao, próxima á regresar á los Reynos de España con registro de Oro, Plata y Frutos, que he recibido de D.n Manuel de Sorrea Veinte mil Pesos en Plata doble que remite de su cuenta y riesgo y de la de D.n Bartolome de Ayala Vez.o de Cadiz y á su consignacion en primer lugar, y en 2.o á D.n Roque Salinas

De lo qual me doy por entregado á satisfaccion. Y llevándome Dios con dicha Fragata á mi destino, ú otro parage donde se diere por cumplido su Registro, lo ENTREGARÉ al Dho. D.n Bartolome de Ayala en primer lugar, y en 2.o á D.n Roque Salinas

Y al tiempo de verificar dicha entrega, se me ha de pagar por razon de FLETE, dos por ciento en la Plata, y tres quartos por ciento en el Oro, y medio por ciento mas que me corresponde del contado; á cuyo cumplimiento obligo mi persona, y bienes habidos y por haber. Y para que conste, firmé [illegible] de un tenor para un solo efecto, Lima y Marzo 25 de 180[illegible]

LIQUIDACION. Cancelada.

Vicente Antonio de Murrieta

Abonado la

damnificados el Hospital de Santiago, que tenía consignados más de 24.000 pesos fuertes o más de 500.000 reales de plata, en las fragatas *Mercedes, Santa Clara* y *Asunción*. El valor estimativo de toda la carga del *Nuestra Señora de la Mercedes* al partir del puerto del Callao se valoró en 3 millones de duros, según el *Correo Mercantil de Cádiz*[8] en septiembre de 1824. Otra de las pruebas documentales que utilizaron los comerciantes en sus reclamaciones fueron los documentos de los buques apresados, que se conservan en el Archivo General de Inglaterra, como atestiguan «Los extractos de los papeles de la fragata española *Medea*», realizados el 7 de mayo de 1863 por el escribano público de Londres e intérprete de la lengua castellana don Guillermo Grain, personado ante el archivero general de Inglaterra[9], para levantar testimonio de las mercancías que portaba.

Las reclamaciones del Estado y de los consignatarios

La batalla naval del cabo de Santa María, sin declaración de guerra previa, fue acogida por la propia opinión pública en Londres como acto de piratería y de oprobio para la gloria de la Armada inglesa. El Gobierno inglés trató de conciliar a la opinión pública sufragando la paga a los marineros españoles con el propio dinero que llevaban los buques españoles apresados en Plymouth, aunque negó esa indemnización a las familias de los fallecidos. El 14 de diciembre de 1804 España declaró la guerra a Gran Bretaña, consolidando su alianza con la Francia napoleónica. Gran Bretaña obtuvo una victoria pírrica, porque entre los años 1804 a 1808 las pérdidas de su Marina mercante superaron en tres a uno las pérdidas que la Marina británica ocasionó a la flota española[10]. El Gobierno español solicitó la reparación del daño causado antes de la declaración oficial de guerra, consiguiendo solo la repatriación de las tripulaciones, pero no así la de los barcos, que pasaron a integrarse bajo bandera inglesa, a la Armada del reino de la Gran Bretaña. La fragata *Fama* pasó a llamarse *Fame*; la fragata *Medea* fue rebautizada con el nombre de *Imperieuse*, y la fragata *Santa Clara* pasó a denominarse *Clara*, siendo vendida en Plymouth el 23 de noviembre de 1815 por la cantidad de 450 libras esterlinas.

Aparte de las reclamaciones oficiales del Gobierno de la Corona española, los consignatarios trataron de recuperar las mercancías que portaban las fragatas, porque la constitución inglesa declaraba excepcionada de botín de guerra las propiedades de los particulares. Las reclamaciones de avería no obtuvieron resultado, como muestra la carta de Londres de Gordon y Murphy, fechada el día 10 de enero de 1805:

Número 73 — 10 cuartos.

CORREO MERCANTIL
DE CADIZ,
del Viernes 10 de setiembre de 1824,

Este Periodico sale todos los dias de correo de ocho á nueve de la mañana, su precio diez rvs. al mes para dentro y fuera de esta ciudad. Se reparte en ella á los señores suscritores en la misma hora. Se suscribe en los puestos de Font y Closas calle de S. Francisco, y en el de Fuentes, en la de la Carne, en la libreria de D. José Niel, calle de San Francisco, y en el puesto de Vazquez, calle de la Pelota.

AVISO IMPORTANTE AL COMERCIO
Estracto.

Sobre las presas echas por los Ingleses en 1804, y 1805.

Concurriendo al aviso de este Real tribunal del Consulado, inserto en nuestro número pasado, y deseoso D. J. L. C. uno de los editores de este periódico, de contribuir eficazmente á que se espidan las acciones de los interesados en aquellas presas; presenta por segunda vez el fruto de sus curiosidades en la lista de los apresados, tal cual la formó en aquella epoca, en los terminos siguientes.

Buques con registro á Cadiz.

De Montevideo: Fragata de S. M. la *Fama*, de 36 cañones, cap. Don Miguel Zapiain, apresada en 5 de Octubre de 1804. Se calculó su cargamento de oro, plata, frutos, buque y pertrechos en 2 millones 500ª duros.

De *idem*: Fragata id. *Medea*, de 38 cañones, cap. Don Francisco de Piedrola: apresada en el mismo dia 5. De cuenta de S. M. 300ª duros: de *particulares* 2.187ª27. 12 sacos lana de vicuña con 1.534 libras á 24 ps. (7.875). Traia ademas el registro de la Fragata *Asuncion*, que quedó en Montevideo, y se graduó en 600ª duros: el buque con todos sus pertrechos en 350ª.

De *idem*, Fragata id. *Mercedes*, (se voló en el combate de este dia) se graduó todo su cargamento, buque y pertrechos en 3 millones de duros.

De *idem*, Fragata *idem Sta. Clara*, de 36 cañones: cap. Don Diego Alcedo: apresada en el propio dia. De cuenta de S. M. 234.634 duros: 108 quintales de cobre á 15 ps. 1500: 1666. barras de estaño con 1187. quintales á 15 ps. 17.805 ps. = De *particulares* 149.841 ps. en oro 8.935 ps. plata labrada 994 [illegible] ps. en oro 194. (508 ps.) 5.833. fanegas de Castrilla (5833 ps.) (1) 2.001. fanegas de Cacao (8500 ps.) 48 libras de Bálsamo (48 ps.) y el buque con todos sus pertrechos 4000ª ps.

De *Lima*: (salida en 19 de Agosto) Fragata de S. M. la *Gertrudis*, de 44 cañones: cap. Don Juan Salamon: apresada en 7 de Diciembre de 1804. De S. M. 1038 ps. De *particulares* (1) 1. millon 908 ps. 1 20 libras de plata (328 ps.) 1. cajon de plata chafalonia (1500 ps.) 1. dicho de idem labrada (1500 ps.): 8.300 cargas de Cacao Guayaquil: 6.250 quintales (56.250 ps.) 800 quintales de cobre á 15 ps. 12ª: 8.850 arrobas de Castrilla (8850 ps.) el buque con todos sus pertrechos se graduó en 400ª ps.

De Veracruz...Fragata *Nuestra Sra. del Buen Aire*, cap. Don Francisco Garcia: apresada en 5 de Diciembre dicho año. = De particu-

(1) *Las cantidades entre parentesis son el importe de los efectos que espresa. La ps. son pesos fuertes ó duros.*

(2) *La compañia de filipinas era la mas interesada, por cuya cuenta venia cargada, segun las noticias que puede adquirir, aunque no apunto fijo la cantidad en metalico, y efectos de su pertenencia; pero cada interesado conservará los conocimientos de los registros, á los que me remito.*

Expediente Espelosín. Manifiestos de cargas originales de mercancías depositadas en los buques *Fuente Hermosa, Asia, Astigarraga, Santa Gertrudis, Santa Clara, Asunción* y *Mercedes.*

Correo Mercantil de Cádiz de 10, 14 y 24 de septiembre de 1824, en el que se informa de la apertura del plazo de indemnizaciones según la Real Orden de 22 de agosto de 1824, comunicada el 24 de agosto de 1824
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte
Archivo General de la Administración
AGA, 11/14041, exp. 0009

Partida 139.

DIGO YO D. VICENTE ANTONIO DE MURRIETA, Maestre de la Fragata de la Real Armada nombrada Mercedes, que se halla surta en el Puerto del Callao, próxima á regresar á los Reynos de España con registro de Oro, Plata y Frutos, que he recibido de D.n Juan y D.n Antonio Machoochomil pesos en plata doble de cordon de cucuta y riesgo

De lo qual me doy por entregado á satisfaccion. Y llevándome Dios con dicha Fragata á mi destino, ú otro parage donde se diere por cumplido su Registro, lo ENTREGARÉ á D.n Juan Franco de Izpeloin en primer lugar y en segundo á D.n Juan Matias Bonilla

Y al tiempo de verificar dicha entrega, se me ha de pagar por razon de FLETE, dos por ciento en la Plata, y tres quartos por ciento en el Oro, y medio por ciento mas que me corresponde del contado: á cuyo cumplimiento obligo mi persona, y bienes habidos y por haber. Y para que conste, firmé de un tenor para un solo efecto, Lima y

P.s 8000 p.ta doble

C.

LIQUIDACION. Cancelado

Londres Enero 10 de 1805.

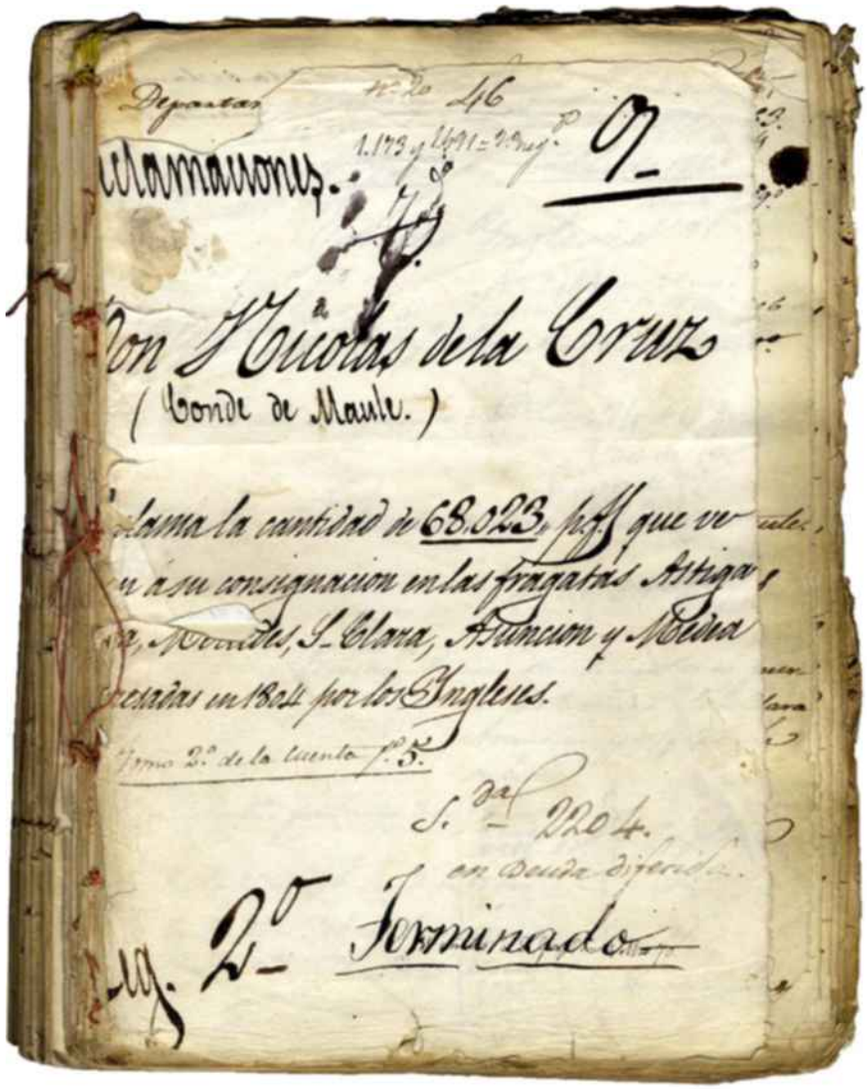
Muy Señor mío nos hallamos con la estimada de V. de 29 de noviembre...

Quedan en tanto los nueve conocimientos que se ha servido V. incluirnos de varias partidas de dinero que traian a su configuración las fragatas detenidas en los puertos de este pays procedentes de Buenos Ayres, hacemos de ellos el uso que corresponde siempre que se llegue a tratar de que se debuelvan a sus dueños legítimos pero tenemos el desconsuelo que no existe en las actuales circunstancias el mas leve motivo de fundar esperanzas sobre tal disposición nos tememos que el lisonjearnos de otros proceder por ahora, que el de su secuestro seria alucinarse.

Sentimos sobre manera que le haya tocado a V. el verse comprometido en esta desgracia mayormente no estando en otra mano el proporcionarle remedio alguno a pesar de los mas vivos deseos de emplearnos en su obsequio. V. D. S. S. saluda a V. con el mexor afecto, y deseamos mande sin reserva en todas ocasiones a sus mas atentos seguros servidores. L: S:M:B:

Gordon y Murphy[11]...

El Gobierno de España, además, llevó a cabo un rescate financiero del Consulado de Cádiz y de sus comerciantes, quienes se arruinaron ante la imposibilidad de hacer frente a los seguros de fletes. La revitalización del crédito obligó al Estado a financiar al Consulado de Cádiz con un empréstito de 100 millones de reales, o un millón de pesos fuertes o duros en letras, que se distribuyeron como indemnización a los comerciantes en libramientos de oro y plata por importes de 1821 pesos fuertes cada uno a pagar en 180 días de la fecha fijada en los empréstitos. El préstamo en reales en plata y oro con valor en papel fue endosado a los comerciantes por la Sección de Avería Moderna de la Contaduría de Rentas de la provincia de Cádiz a partir del mes de agosto de 1805[12].

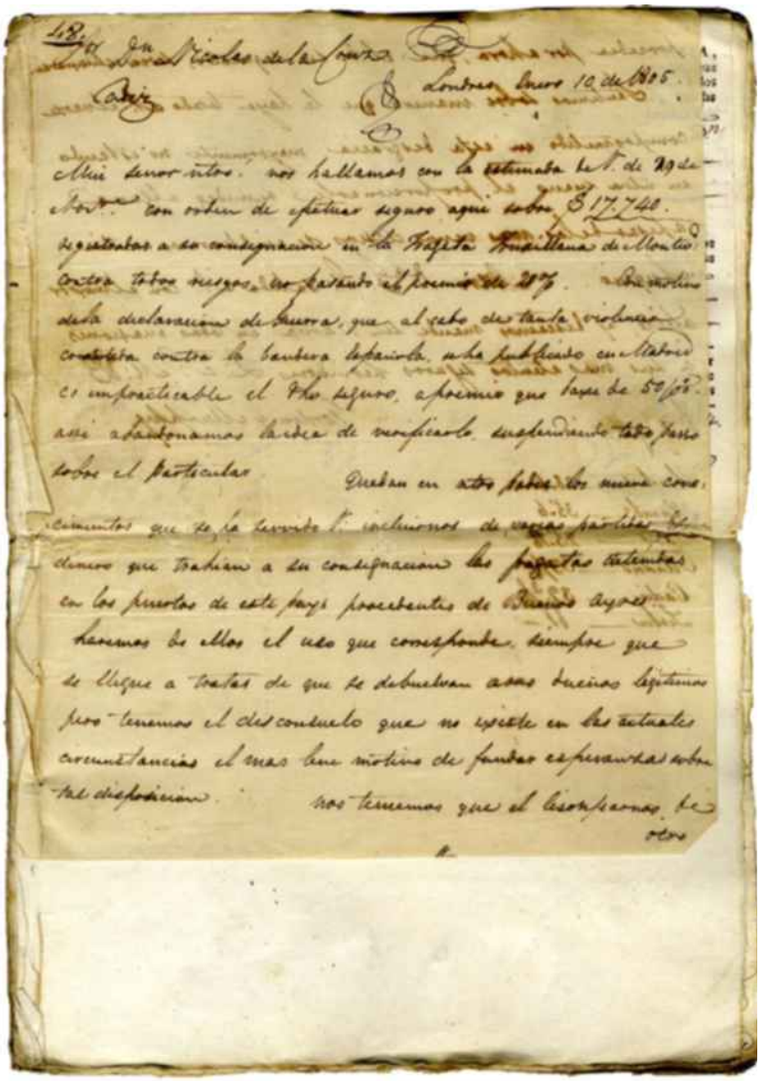

Reclamaciones. 07
Don Nicolas de la Cruz
(Conde de Maule.)
Terminado

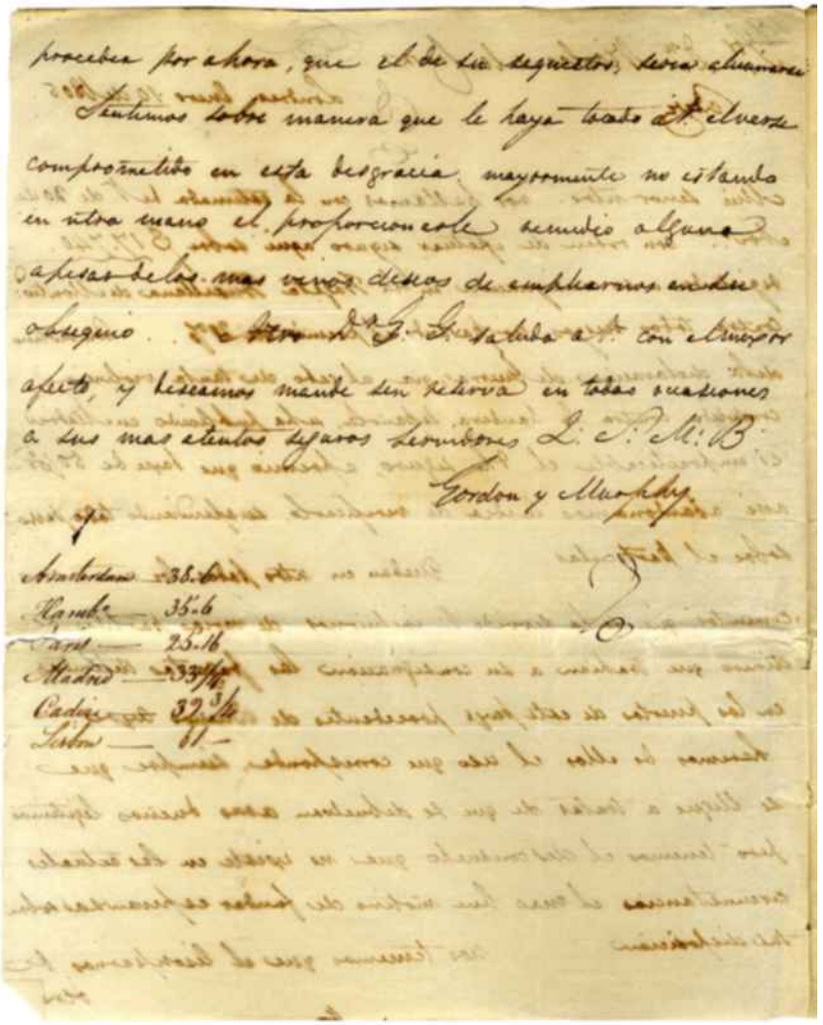
Expediente conde de Maule. Carpetilla del expediente de reclamación abierto por la cantidad de 68.023 pesos fuertes por las mercancías que iban en las fragatas *Astigarraga, Mercedes, Santa Clara, Asunción* y *Medea*. Archivado en el legajo 2 con el número de expediente 9

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte
Archivo General de la Administración
AGA, caja 11/14328, exp. 0001 exp. 001

Pago de indemnizaciones

El 2 de mayo de 1808 el pueblo español se sublevó contra las tropas francesas y España quedó escindida en dos. La España surgida de las Juntas de Defensa, las Cortes Constituyentes de Cádiz y la Regencia en nombre del rey Fernando VII firmó el «Tratado de Paz y Amistad entre la Junta Suprema Central Gubernativa en nombre del Rey de España y el Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda de 14 de enero de 1809», que recogía en su artículo 2.º la restitución de las presas hechas antes de la declaración de guerra de 4 de julio de 1808, pero no hablaba de las presas realizadas entre la fecha de hundimiento de la *Mercedes* en 1804 y las presas realizadas hasta el 4 de julio del año 1808. Sin resultado efectivo, las Cortes españolas del Trienio Constitucional (1820-1823) se harán eco de las quejas de los ingleses y de las reclamaciones de la Corona inglesa, por su decreto de 9 de enero de 1823, que ordenaba llevar a cabo las negociaciones entre las dos naciones para acordar las indemnizaciones a percibir por los ciudadanos





Expediente conde de Maule. Carta de Gordon & Murphy fechada en Londres el 10 de enero de 1805, dirigida a don Nicolás de la Cruz, conde de Maule, a Cádiz, comunicando que no pueden responder de los seguros de avería por las mercancías incautadas

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte Archivo General de la Administración
AGA, caja 11/14328, exp. 001

ingleses y españoles. El decreto de las Cortes de 9 de enero de 1823 ordenó el reconocimiento en el Gran Libro de la Deuda de la cantidad de 40 millones de reales para hacer frente al ajuste amistoso de las quejas sobre apresamientos de buques y detención de propiedades británicas por algunas autoridades españolas. El convenio se firmó en Madrid el 12 de marzo de 1823, constituyéndose en Londres una comisión mixta para reconocer las reclamaciones de los súbitos británicos. Con el fin de garantizar la deuda de las reclamaciones inglesas, el gobierno constitucional de España emitió una Inscripción sobre el Gran Libro de la Deuda de 100.000 pesos fuertes de renta perpetua al 5% a favor de dicha comisión para su pago.

El mencionado convenio no recogió las indemnizaciones por las capturas, apresamientos y hundimientos de los buques españoles producidas en los años 1804 y 1805. Por este motivo se promulgó la Real Orden del Secretario de Estado de 21 de agosto de 1824[13] del Despacho de Estado, comunicada a la Secretaría del Despacho o Ministerio de Hacienda, que por Real Orden de 24 de agosto de 1824 se envía al prior y cónsules

de Cádiz con el fin de indemnizar a los ciudadanos, solicitando que enviasen a la Secretaría de Estado las relaciones expresivas de los daños ocasionados en sus propiedades y en los buques, que debían ser debidamente acreditados con documentos que justificasen la propiedad, época y perjuicio sufrido y su importe económico, encargando la misma real orden que el consulado de Cádiz lo comunicase a todos los consulados del reino[14] con el fin de que estos lo difundiesen entre los comerciantes de sus distritos.

La real orden fue publicada por los consulados de España en el *Correo Mercantil de Cádiz* los días 10, 14 y 24 de septiembre de 1824 en los números 73, 74 y 77, con el encabezamiento de: «AVISO IMPORTANTE AL COMERCIO. ESPAÑOL[15]. Sobre las presas "echas" (sic en el original) por los ingleses en 1804 y 1805». El inicio de la relación de los buques lo encabezaban las naves capturadas y hundidas en el cabo de Santa María el aciago día 5 de octubre de 1804.

La publicación tardía, en septiembre, por el consulado de Cádiz de la real orden y la queja de la Junta de Comercio de Barcelona[16] relativa a la dificultad de tiempo suficiente para reunir los documentos de las reclamaciones, obligó a un nuevo llamamiento y prórroga de dos meses mediante la Real Orden de 22 de octubre publicada el 24 de octubre de 1824[17]. El escaso tiempo motivó que algunos comerciantes presentasen sus reclamaciones fuera de fecha, en los primeros días de enero del año 1825:

> habrá algunos muy pocos casos, cuyas reclamaciones se hicieron en los primeros días de 1825, a los que podrá alcanzarles los beneficios de la liquidación, por haber motivos para suponer que la publicación en el Consulado de Cádiz fuese, de la Real Orden de 24 de Agosto de 1824, con fechas de 1 de Septiembre siguientes...

De esta forma en las reclamaciones se dividen siempre entre las anteriores a diciembre de 1824 y las posteriores a enero de 1825. La real orden solo requería acreditar el nombre del barco, el puerto de salida, el nombre del capitán y la mercancía que se reclamaba. Hasta diciembre de 1824 lo reclamado ascendió a 191.175.983 reales y las reclamaciones de 1825 en adelante fueron de 19.712.141 reales. El monto total de la deuda que se reclamaba ascendía en 1824 a 210.888.124 reales.

La Primera Secretaría del Despacho o Ministerio de Estado se encargó de la tramitación de las reclamaciones para exigir su reparación al Gobierno británico, elaborando, para el control de las solicitudes y los expedientes de los damnificados, un registro de hojas en blanco encuadernado en piel verde titulado: Índice de las Reclamaciones de Presas Inglesas por orden alfabético de apellidos[18].

En este registro o índice mencionado se abrió en 1824 el *Yndice de los expedientes de reclamaciones de los Españoles, por daños sufridos en las Presas que hicieron los Yngleses en los años de 1804 y 1805*, donde se asentaron a mano y en tinta con plumilla los nombres de los representantes jurídicos o comerciales de los reclamantes y las cantidades que se reclamaban por los daños sufridos en las presas que hicieron los ingleses en los años de 1804 y 1805. El Índice sirvió además como inventario del archivo de los expedientes en el Ministerio de Estado, que se conservaron en seis legajos, ordenados por el orden alfabético del primer apellido del reclamante,

Índice de las reclamaciones de presas inglesas

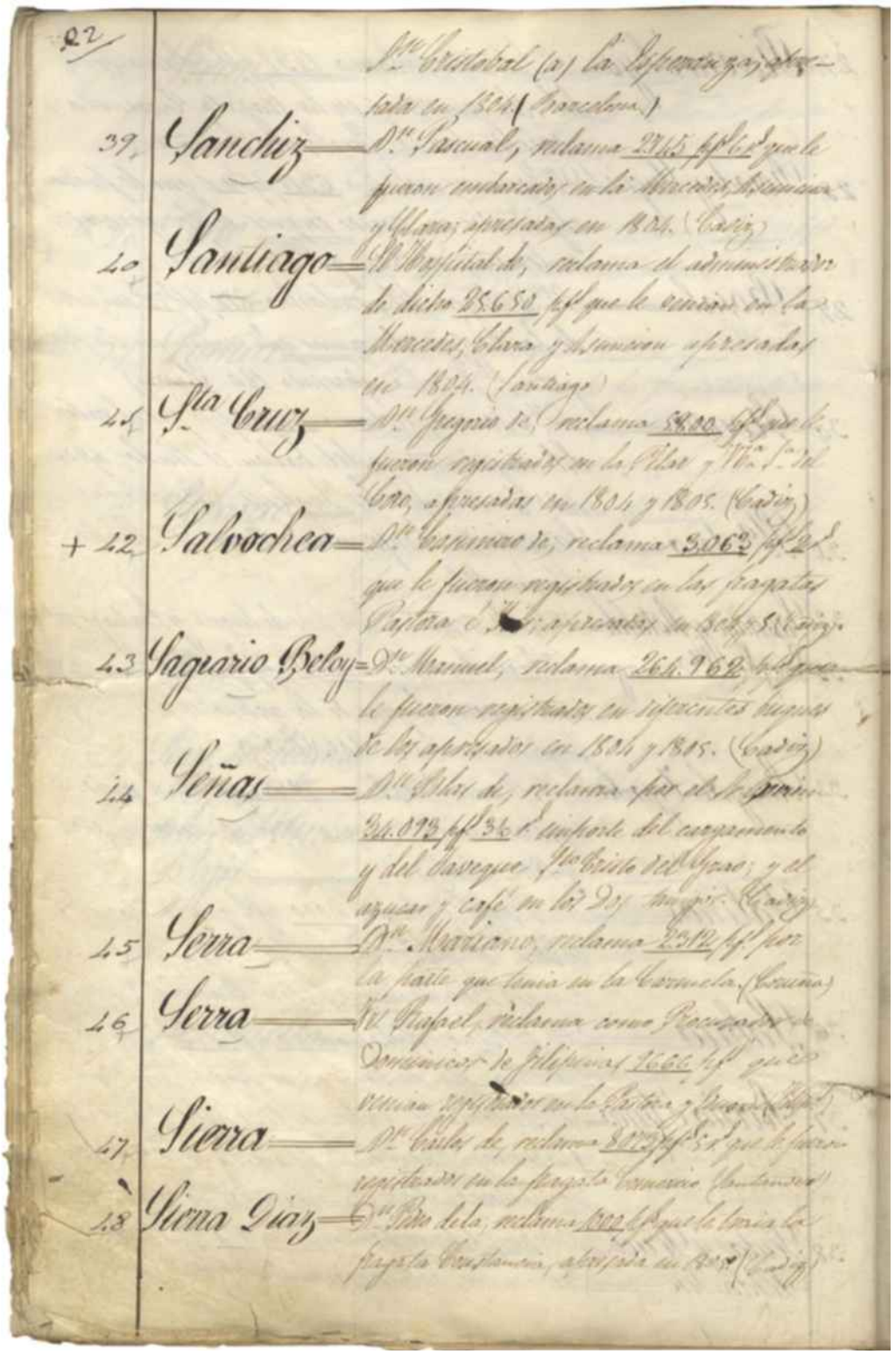
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte
Archivo General de la Administración
AGA, 12/31256, exp. 0001

consignatario o apoderado. El primer legajo se abrió con el número 3 de expediente; posiblemente los números 1 y 2 se dejaron en blanco por si se necesitaban para inserciones posteriores.

En total se reconocieron 357 expedientes de reclamaciones de la Península y de las colonias americanas. Las reclamaciones abarcaban desde el envío de moneda en plata y oro a todo tipo de mercancías, como la cascarilla, la madera, las telas, el pescado, etc. Su tramitación fue compleja, porque iniciados los expedientes ante el consulado de Cádiz, se remitían a la Secretaría de Estado, quien debía revisarlos, reconocer los daños y emitir el certificado de reconocimiento y aceptación de la reclamación en regla, que se enviaba posteriormente a la Secretaría del Despacho de Hacienda, para la expedición del Libramiento del Pago de la Reclamación, que servía de reconocimiento de la deuda llamada «Deuda por Presas Inglesas».

Anteriormente ya se había indemnizado a varios comerciantes con libramientos en firme en plata y oro en papel, contra el empréstito de 100 millones de reales o un millón de pesos fuertes al consulado de Cádiz, como compensaciones de los seguros de Avería Moderna, por los daños causados por las capturas y hundimientos de naves. Otros comerciantes, entre 1824 y 1836, habían presentado recursos en paralelo a la Hacienda pública para que se les reconociese el derecho a sus reclamaciones; algunas fueron reconocidas y otras se anularon porque se comprobó que se había reconocido y certificado por duplicado la misma reclamación, por lo que es posible que la misma deuda hubiese sido reconocida y pagada por duplicado por el Gobierno de España.

Esta cantidad reconocida a los hundimientos y capturas entre 1804 y 1805 debería haberse presentado al órgano británico, que en Londres debería haber indemnizado a los españoles de acuerdo al convenio citado y a la reserva de 200.000 libras esterlinas señaladas inicialmente para este fin, pero las negociaciones se vieron frustradas por la caída del régimen constitucional en España. El nuevo gobierno mantuvo la firmeza y el reconocimiento recogido en el convenio de 1823, pero anuló todos los acuerdos y disposiciones del Gobierno constitucional, quedando sin valor las inscripciones del reconocimiento de las cantidades reservadas a este fin



Índice de las reclamaciones de presas inglesas. Página de reclamantes en la que figura el Hospital de Santiago reclamando 26.650 pesos fuertes que viajaban en las fragatas *Mercedes, Asunción* y *Clara*

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte
Archivo General de la Administración
AGA, 12/31256, exp. 0001

en el Gran Libro de la Deuda de España. Dándose la paradoja de que se reconocía la deuda, pero no se asignaba una cantidad para el cumplimiento de sus pagos, ante esta paradoja el Gobierno inglés continuó exigiendo la ejecución de lo acordado en el convenio. Por este motivo, en octubre de 1824 se decidió volver a comprometer e inscribir en el Gran Libro de la Deuda la cantidad de 100.000 pesos fuertes con cargo a los ingresos de las aduanas de La Habana y Manila, pero la ejecución de esta real orden no se llevaría a la práctica. En el año 1826, tras una nueva reclamación del Gobierno inglés, se produjo un nuevo intento para volver a inscribir esta deuda, pero, elevada la real orden al Gobierno, o no se aprobó o este no ejecutó lo acordado.

En 1828 se iniciaron nuevas negociaciones que culminaron en el Real Decreto de 20 de enero de 1829, que constituyó una Junta para examinar, liquidar y sentenciar las reclamaciones españolas presentadas y registradas en la Comisión Mixta de Londres. A partir de ese momento se formalizaron los pagos por España para indemnizar a las reclamaciones inglesas. El estallido de la primera guerra carlista provocó la suspensión del pago de intereses a partir de septiembre de 1836, que se volvieron a reanudar en el año 1841, haciendo una quita de la deuda de los réditos impagados entre 1837 y 1839 gracias al crédito concedido por el Banco de San Fernando. A partir de 1841 los pagos se verificarían emitiendo nuevos cupones con los reconocimientos de los nuevos vencimientos, realizando el último pago pendiente de la deuda a Inglaterra el 8 de septiembre de 1846. La cuenta final de resultados de lo pagado a Inglaterra por el 4.º y 5.º plazo ascendió al final a la cantidad de 513.750 libras esterlinas.

Para verificar estos pagos se obligó al Gobierno inglés a entregar al de Su Majestad Católica (España) todas las letras de cambio, libranzas y demás documentos que formaban y constituían el valor representado por la masa de reclamaciones inglesas, debiendo verificar lo mismo con los documentos de las reclamaciones de los españoles, criterio que el Gobierno de España ya había adoptado en los expedientes de reclamación de los comerciantes y marinos españoles, para los que se había estimado una deuda de 40 millones de reales o 200.000 libras esterlinas, cantidad que se vio incrementada, en 1825, por el reconocimiento de las deudas reconocidas en el Índice de capturas de los barcos de 1804 y 1805.

El Gobierno británico nunca realizó los pagos por estas indemnizaciones, porque España lo descontó en 1828 en compensación de su tercer pago de indemnización a Inglaterra. Por ello el Gobierno español asumió las indemnizaciones que hubiesen correspondido al Gobierno inglés por los hundimientos y apresamientos de buques españoles sin declaración de guerra.

España barajó en primer lugar celebrar un Convenio con el Banco Nacional de San Carlos para contratar todos sus créditos de pago a sus conciudadanos españoles, vendiendo en París 100 millones de reales de renta perpetua, deuda que se elevaría definitivamente a 300 millones de reales[19], momento en que se llegó al acuerdo definitivo de 1828 y a la creación en 1829 de una Junta de Examen y Liquidación y otra de Apelación que reconocerían las reclamaciones españolas. La Junta debía remitir mensualmente al Ministerio de Estado los reconocimientos de las solicitudes presentadas por lo particulares y enviar las certificaciones de deudas reconocidas al Ministerio de Hacienda para proceder a pagar con los fondos especiales dispuestos a este fin.

La Comisión Mixta de Londres remitió sus certificaciones de indemnización a sus conciudadanos de la Gran Bretaña, cuyos libramientos quedaron inscritos en la Real Caja de Amortización, organismo que recibió las instrucciones para hacer frente a los pagos de las deudas inscritas con las reclamaciones de Francia e Inglaterra[20], al igual que lo establecido para los últimos pagos de las indemnizaciones a Gran Bretaña, por lo que los pagos de la deuda reconocida por las reclamaciones a los españoles se haría también en inscripciones de deuda.

En el año 1833 se habían satisfecho indemnizaciones y liquidaciones por un total de 945.576 reales de vellón con 12 maravedís, por los apresamientos y hundimiento de buques españoles durante los años 1804 y 1805, a los siguientes súbditos de la Corona española: Juan Madrazo, Juan Medina, Narciso Aromin, José Aramburu y Eugenio de Iribarren. Las indemnizaciones se pagaron a través de sus apoderados: Pedro Angelis, Martín Atienza, Domingo Puiggenci y Pedro Muro, respectivamente. En ese año quedaban aún pendientes de pago 209.942.548 reales por amortización de deuda.

La Ley de 1 de agosto de 1851, en su artículo 5.°, modificó el concepto de la Deuda por Presas Inglesas, reconociéndola como títulos de la deuda consolidada al 5%, transfiriendo las competencias, los expedientes y el Índice de Reclamaciones del Ministerio de Estado al Ministerio de Hacienda. Con este motivo se actualizó la relación de solicitudes y expedientes con fecha de 24 de febrero de 1851.

Al transferirse definitivamente las competencias al Ministerio de Hacienda, la conservación de la documentación original pasó a integrarse en la serie de expedientes de la Dirección General de la Deuda y Clases Pasivas, modificando los expedientes de reclamación su carpetilla de extractos y números de orden. El Ministerio de Hacienda realizó su propio índice o inventario el 24 de febrero de 1851, que comprobó con el de Estado de 1824. Una vez comprobada de nuevo la deuda reconocida como consolidada al 5%, el Real Decreto de 14 de noviembre de 1852 la compensó en títulos de deuda diferida al 3%, considerando en el artículo 2.° que solo serían válidas las presas reclamadas por la Real Orden de 24 de agosto de 1824. Varios comerciantes protestaron por esta nueva ordenación de la deuda y además exigieron que se volviesen a abrir los plazos para poder presentar de nuevo sus reclamaciones. Su reclamación fue aceptada por sentencia del Tribunal Supremo de la Corona de España en lo Contencioso Administrativo de 1856, que falló a favor de lo promovido por una Junta de Comerciantes de Cádiz, que encabezaron D. Jacinto Ibáñez Pacheco, D. Pedro Pascual Vela, D. Francisco de Paula Urmaneta y D. Félix Izquierdo.

Con fecha de 6 de febrero de 1860 se añadieron, reconocieron, aumentaron, disminuyeron o dieron de baja algunas de las reclamaciones, después de revisar la Junta de la Deuda Pública los expedientes de acuerdo a la Real Orden de 1859, relación que se elevará a definitiva el 14 de julio de 1860. En ese día fue reconocida una deuda de 266.878.575 reales, que ascendió a la cantidad definitiva de 267.824.151 reales, una vez admitidas diversas reclamaciones.

En 1869 las Cortes Constituyentes declararon extinguidos los créditos contra el Estado que no se hubiesen reclamado en plazo, pero en este caso especial su artículo 8 seguía reconociendo las reclamaciones de presas inglesas de 1804 y 1805, según las Reales

Órdenes de 24 de agosto y 24 de octubre. Además especificaba que eran tan notorios los apresamientos de la Mercedes, Fama, Medea y Santa Clara que los interesados no tenían que presentar los certificados sobre esos buques, pasando esta deuda a liquidación definitiva como Títulos de Deuda Diferida al 3% por la Deuda de Presas Inglesas, cuyo finiquito y liquidación fueron publicadas en la Gaceta de Madrid los días 20, 21 y 22 de agosto de 1870 y los días 10 de febrero y 20 de mayo de 1871.

Aún así, algunos títulos no fueron presentados a liquidación, porque como títulos diferidos fueron negociables, y como tal se transmitieron en herencias, o podían embargarse como activos financieros o negociarse como títulos de deuda endosable, por lo que se encontraban retenidos en diversos procedimientos judiciales de testamentarías y quiebras financieras. Por ello, será definitivamente la Ley General de Administración y Contabilidad de 1911 la que declare extinta esta deuda, como recoge el expediente de títulos de deuda diferida al 3% de los herederos de D. Pedro y D. José Comparet que caducaron definitivamente en 1917.

---

[1] Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo General de la Administración. AGA 11/14041, expediente Nº 9 de reclamaciones e indemnizaciones.

[2] Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo General de la Administración. Sig. AGA 11/14041, Expt. 9.

[3] Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo General de la Administración. Sig. AGA 11/12489, Expt. 2.

[4] Ministerio de Educación ,Cultura y Deporte. Archivo General de la Administración. Sig. AGA 11/14328, Expt. 1.

[5] Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo General de la Administración. Sig. AGA 11/14068, Expt. 33.

[6] El cálculo en reales de plata se hace según el expediente del conde de Maule, que establece un cambio de 20 reales por cada peso de plata.

[7] Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo General de la Administración. Sig. AGA 12/31256. 01.

[8] Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo General de la Administración. Sig. AGA 11/14328, Expt 1 de Reclamación del conde de Maule.

[9] Ministerio de Educación Cultura y Deporte. Archivo General de la Administración Sig. AGA 11/14328, Expt. 1 de reclamación del conde de Maule.

[10] Según los acuerdos de indemnizaciones a las que llegaron ambas Coronas en las negociaciones entabladas en 1823 para indemnizar por las pérdidas sufridas en la mar.

[11] Ministerio de Educación Cultura y Deporte. Archivo General de la Administración Sig. AGA 11/14328, Expt. 1 de reclamación del conde de Maule.

[12] Se conservan diversos endosos de estos libramientos, valga el ejemplo de los inventariados en Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, AGA 11/12446, aceptados por Espelosín, como avería o seguro de flete de 1821, pesos fuertes en plata y oro, en cuyo reverso se endosa como pago a Simón de Agreda, comerciante que figura en el expediente n.º 5 del legajo 1 del Índice que se realizó en el año 1824. Igualmente figuran los Cinco Gremios de Madrid y casi todos las persona que vieron reconocidas sus demandas por la Secretaría del Despacho de Estado.

[13] Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo Histórico Nacional. FC-Mº_HACIENDA, L.6226 (fols. 286 recto y vuelto).

[14] Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo Histórico Nacional. FC-Mº_HACIENDA, L. 10889, fols. 988vº y 989 rº y vº.

[15] Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Signatura AGA 11/ 14068 en expediente n.º 33 de reclamación de D. Juan Francisco Espelosín, de sus herederos, y de las indemnizaciones y de la quiebra de D. Juan Francisco Espelosín.

[16] Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo Histórico Nacional. FC-Mº_HACIENDA, L. 10889, fols. 1255 rº y vº.

[17] Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo Histórico Nacional. FC-Mº_HACIENDA, L. 10889, fol. 1284 vuelto y L.6226 fol. 357 recto.

[18] Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo General de la Administración. Sign. Caja AGA 12/31256.

[19] Contrato de don Alejandro Uriarte con el Banquero en París don Alejandro Aguado de 1 de octubre de 1828, en Índice cit. Inscrito en el Gran Libro de la Deuda.

[20] Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. AGA. Hacienda. Colección de Decretos. Año 1829. Signatura AGA 11/04480.

El tesoro vegetal de la fragata Mercedes y las expediciones científicas españolas ilustradas

Miguel Ángel Puig-Samper
Instituto de Historia-CCHS, CSIC

El número de expediciones científicas en el siglo XVIII es inmenso y de diversa índole, desde exploraciones marítimas e hidrográficas, con aportaciones cartográficas de alta calidad, pasando por expediciones astronómicas y geodésicas, hasta reconocimientos naturalistas que dieron a conocer a la ciencia europea nuevas especies vegetales y animales en el momento del nacimiento de la historia natural moderna. Una de las principales empresas del reformismo ilustrado en España fueron las expediciones científicas, en las que la Marina tuvo un papel protagonista al convertirse los buques en «laboratorios flotantes», donde se ensayaron los nuevos métodos de medición astronómica con instrumentos que ayudaron a mejorar la cartografía existente. La convicción de que los mares estaban llamados a convertirse en los definitivos «teatros» del enfrentamiento entre las potencias europeas, cada día más ambiciosas por controlar las rutas marítimas y comerciales, obligó a proteger las áreas neurálgicas del ultramar español: el Caribe, el noroeste del continente americano y el cono sur, con una atención preferencial a los estrechos que daban paso a estas zonas estratégicas del imperio español[1].

Las expediciones de límites con Portugal

Aunque, en gran medida, muchas de las expediciones españolas tuvieron entre sus objetivos la contención de la expansión territorial de otras potencias y la delimitación de los diferentes espacios imperiales, como acabamos de ver, se conocen como expediciones de límites aquellas destinadas a la fijación de fronteras entre los dominios españoles y portugueses en América. A mediados del siglo XVIII, la tensión provocada por el choque entre españoles y portugueses estaba a punto de provocar un serio conflicto en el área sudamericana. La política exterior de Fernando VI, encabezada por su ministro Carvajal, intentó resolver el problema con la firma, en 1750, del Tratado de Madrid, por el que se reconocían, aunque de forma imprecisa, las posesiones españolas y portuguesas en la América meridional. La comisión encargada de fijar los límites para resolver este conflicto fronterizo entre las dos potencias ibéricas estuvo dirigida por el comisario peruano Gaspar Munive de Espinosa Tello, marqués de Valdelirios. La expedición, que partió de Cádiz el 16 de noviembre de 1751, estuvo compuesta por tres secciones o partidas con el fin de delimitar zonas diferentes en la línea de demarcación.

Los trabajos efectuados por la expedición de límites comandada por el marqués de Valdelirios provocaron agrias polémicas, especialmente por las cesiones de territorio y la actuación violenta en las misiones de los jesuitas, que terminaron cuando, más tarde, quedó invalidada la línea de frontera. Para efectuar los estudios de la línea de demarcación en el norte, se envió la conocida expedición al Orinoco al mando del capitán de navío José de Iturriaga, hombre de reconocida experiencia en Venezuela por haber sido director de la Compañía Guipuzcoana, comisión en la que estuvo presente el naturalista sueco Pehr Löfling. No hay que olvidar que, aunque la expedición tenía como objetivos esenciales la fijación de límites, la lucha contra el contrabando y la contención de los holandeses, el gobierno español ya mostraba un interés especial por el estudio de la naturaleza de sus territorios, tanto por su interés estratégico y comercial —quina, canela y cacao— como por el estrictamente científico.

Los frutos científicos de esta expedición fueron multitud de dibujos y descripciones botánicas —que constituyen la *Flora Cumanensis*, después publicada parcialmente por Linneo junto a descripciones de flora ibérica en el *Iter Hispanicum*—, así como descripciones zoológicas aún no bien estudiadas, entre las que sobresale una *Ichtyologia Orinocensis* y una *Materia Médica* de aquellas regiones, cuyos manuscritos se conservan en el archivo del Real Jardín Botánico de Madrid[2].

La subida al trono de Carlos III da un fuerte impulso a algunos de los proyectos científicos del reinado anterior y se desarrollan ambiciosos programas de investigación americanista, que se plasmarán en innumerables expediciones científicas, con objetivos militares, sanitarios, minero-metalúrgicos y de búsqueda de recursos naturales. La cuestión de los límites con Portugal seguía sin resolverse. La siguiente expedición que envió la Corona española con fines de exploración fue la de la *Rosalía*, con el marino Juan de Lángara, que efectuó diferentes trabajos geográficos en Trinidad del Sur, Río Grande y Santa Catalina, antes de la firma del Tratado preliminar de límites hispano-portugués de 1777. Según este, la puesta en práctica de una línea de frontera volvía a recaer en manos de comisiones de límites, por lo que de nuevo se iniciaron las tareas cartográficas con una expedición a la América meridional y otra al norte, conocida como comisión del Marañón, que estuvo dirigida por Francisco Requena, uno de los exploradores más destacados en el conocimiento del río Amazonas[3].

La expedición a la América meridional (1781-1801) estuvo dirigida por el capitán de navío José Varela y Ulloa, con el concurso de los comisarios Diego de Alvear, Félix de Azara y Juan Francisco de Aguirre, que encabezaban diferentes partidas. En el caso de una de las partidas, la incomparecencia de los portugueses para fijar la frontera dio lugar a una de las obras más interesantes en la historia natural española del siglo XVIII, la del aragonés Félix de Azara, considerado precursor de Darwin por su estudios y observaciones de corte evolucionista. La estancia de Félix de Azara en América dio lugar a tres obras de gran importancia para la historia natural: *Apuntamientos para la Historia Natural de los cuadrúpedos del Paraguay y del Río de la Plata* (1802), *Apuntamientos para la Historia natural de los páxaros del Paraguay del Río de la Plata* (1802) y *Viajes por la América Meridional* (1809)[4].

Las expediciones al noroeste y al estrecho de Magallanes

Las navegaciones de control, reconocimiento y exploración de la costa noroeste americana tuvieron como base la establecida en el puerto de San Blas, punto en el que desde 1768 se estaciona una pequeña flota destinada a la defensa de los intereses españoles en la zona. La primera de estas expediciones fue la comandada por Juan Pérez, en 1774, a bordo de la fragata *Santiago*, también llamada *Nueva Galicia*, que consiguió llegar hasta los 55° de latitud y pudo reconocer las costas de San Lorenzo de Nutka, que luego Cook pretendió descubrir. Un año más tarde volvió a enviarse desde San Blas una nueva expedición, compuesta esta vez por la *Santiago*, la goleta *Sonora* y el paquebote *San Carlos*, capitaneados por Bruno de Ezeta, Juan Francisco de la Bodega y Quadra, y Miguel Manrique, que pudo descubrir la rada de Bucareli y alcanzar los 58° de latitud norte en el golfo de Alaska. La tercera de las expediciones enviadas a la costa norte, en 1779, fue la integrada por las fragatas *Princesa* y *Nuestra Señora de los Remedios*, al mando de Ignacio Arteaga y Juan Francisco de la Bodega y Quadra. Esta vez, tras avistar el cabo y las montañas de San Elías, lograron alcanzar los 60° de latitud norte en el puerto de Santiago, antes de regresar a San Blas.

La información suministrada por La Pérouse sobre los establecimientos rusos en las proximidades de Nutka volvió a decidir al Gobierno español al envío de nuevas expediciones de control y exploración. Entre estas hay que destacar la enviada desde San Blas, en 1788, al mando de Esteban José Martínez, a bordo de la *Princesa*, secundado por Gonzalo López de Haro, capitán del paquebote *San Carlos,* con el objetivo de alcanzar los 61° de latitud norte. Cerca de esta latitud descubrieron la ensenada que llamaron de Flórez y más tarde contactaron con los establecimientos rusos en Onalaska, donde confirmaron las pretensiones de los rusos de establecerse en Nutka. Esta circunstancia aconsejó la organización de un nuevo viaje, al año siguiente, en el que se estableció una base española en dicho paraje. La última expedición de interés, antes de la exploración de Malaspina, se llevó a cabo entre 1790 y 1791 por orden de Bodega y Quadra, que quería reforzar las defensas de Nutka y proclamar la soberanía española en la costa noroeste americana, ante posibles incursiones de otras potencias europeas. Estuvo integrada por la fragata *Concepción,* al mando de Francisco de Eliza, el paquebote *San Carlos*, capitaneado por Salvador Fidalgo, y la balandra *Princesa Real*, a las órdenes de Manuel Quimper[5].

La exploración de los ingleses y franceses de la costa patagónica y sus deseos de asentarse en ella y en las islas Malvinas, motivaron el envío, en 1785, de la fragata *Santa María de la Cabeza*, al mando del capitán de navío Antonio de Córdova. La expedición se preparó con los mejores

aparatos e instrumentos científicos y con una tripulación escogida, en la que se encontraban Dionisio Alcalá-Galiano, Cosme Damián Churruca y Ciriaco Cevallos, entre los marinos, y Luis Sánchez como naturalista. Esta estancia en el estrecho de Magallanes dio como resultado la elaboración de los mejores mapas y cartas de esta región, a pesar de que los expedicionarios no habían podido completar su viaje por las condiciones climatológicas adversas, circunstancia que obligó al Gobierno español a enviar una segunda expedición tres años más tarde, con Antonio de Córdova al mando de los paquebotes de menor calado *Santa Casilda* y *Santa Eulalia*, y con el concurso de los oficiales Miera, Churruca y Cevallos, los cuales pudieron terminar de cartografiar el estrecho hasta su desembocadura en el Pacífico[6].

Las expediciones naturalistas a los virreinatos

Hubo además otras expediciones encaminadas al conocimiento de la naturaleza del Nuevo Mundo, como luego sucedería también con la de Alejandro Malaspina, y en ese caso fueron el Real Gabinete de Historia Natural y el Real Jardín Botánico de Madrid los responsables de llevar a cabo los nuevos planes, como sucedía en Londres y París. Estas expediciones y viajes se encargaron, por una parte, de elaborar el catálogo de los tres reinos de la naturaleza para su control posterior y, por otra, de la puesta en práctica de ciertas medidas reformistas en las colonias, especialmente en lo que se refería a la sanidad y la enseñanza[7].

La Real Expedición Botánica al Perú y Chile

La primera expedición botánica oficial a los virreinatos estuvo mediatizada por el interés de los franceses por desvelar los secretos de la flora y la fauna americana y sus posibles aplicaciones, a la vez que obtenían

***Cinchona lancifolia* Mutis (*Rubiaceae*)**

Anónimo
Dibujo a la témpera sobre papel
540 x 380 mm
Real Expedición Botánica del Nuevo Reino de Granada (1783-1816)
Archivo del Real Jardín Botánico, CSIC. Div. III, 2862
© RJB-CSIC

una valiosa información sobre las posesiones españolas en América[8]. El Gobierno español aceptó la propuesta francesa de exploración del virreinato del Perú, con la salvedad de que la dirección estaría encomendada a los españoles, medida de prudencia adoptada tras los incidentes ocurridos en la anterior expedición hispano-francesa y con la mira puesta en obtener las ventajas de la mayor formación de los científicos franceses. Finalmente, en 1777, fueron nombrados miembros de la expedición los discípulos de Gómez Ortega, Hipólito Ruiz, primer botánico, José Pavón, segundo botánico, y, por parte francesa, Joseph Dombey, en calidad de «miembro acompañante». El grupo de naturalistas se completó con la designación de Joseph Brunete e Isidro Gálvez, alumnos de la Academia de pintura de San Fernando, en calidad de dibujantes, unos profesionales que ya fueron imprescindibles en todas las campañas de exploración.

Tras su llegada al puerto peruano del Callao, en abril del año siguiente, la mayor parte de la elite científica local colaboró con las tareas de los expedicionarios. Cabe destacar la ayuda recibida del médico aragonés Cosme Bueno, colaborador de Joseph de Jussieu en Lima e introductor de las teorías de Newton, así como de José Hipólito Unanue, editor del *Mercurio Peruano*, y del padre Francisco González Laguna, «promotor de las artes *y* las ciencias útiles», que se encargó especialmente del cuidado del huerto terapéutico de los «agonizantes de San Camilo», utilizado para almacenar las plantas vivas destinadas a la metrópoli por los expedicionarios.

Durante el primer año los botánicos exploraron los alrededores de Lima *y* las zonas cercanas del litoral norte, además de la región andina de Tarma, para realizar los primeros envíos de lo recolectado en abril de 1779. El año siguiente lo dedicaron al estudio de la región de Huánuco, situada en la vertiente oriental de la cordillera que comunica con la Amazonía, en la que debían fijar especialmente su atención por la existencia de quinas *y* de otras plantas de interés terapéutico *y* comercial, como la coca. No hay que olvidar que la comercialización *y* el monopolio de la explotación de este tipo de productos figuraban entre los objetivos más claros de estas exploraciones. La rebelión indígena de Tupac Amaru obligó a suspender las actividades de los botánicos, los cuales decidieron dirigirse a Chile para continuar con sus estudios y herborizaciones. Tras su llegada a Talcahuano, en enero de 1782, exploraron Concepción, la cordillera andina —donde estudiaron el «pino de Chile», de gran importancia económica— y los alrededores de Santiago y Valparaíso, para regresar poco más tarde, en noviembre del año siguiente, al puerto del Callao. El primer balance de esta empresa científica apareció publicado en el *Mercurio Peruano* con estas palabras:

> El señor Don Carlos III, aquel Monarca Augusto, cuyo nombre no puede recordarse sin elogio, destinó en él [el Perú] una expedición de hombres inteligentes, que observase, descubriese y aprovechase las producciones que presenta el Reino vegetal en esta parte de sus dominios. Entonces fue cuando se vieron recorrer con un ojo especulativo y exacto, no solo las campañas de la parte poblada del Perú; sino también las nunca registradas montañas de los Andes: aquel rico tesoro de las preciosidades de la Naturaleza, donde esta madre benigna y sustentadora de los mortales ha desplegado toda la fuerza

> de su inagotable fecundidad. Parece que en oposición con el Arte ha querido manifestar en ellas, no necesita el auxilio del débil brazo de los humanos para ostentar su magnificencia y vigor. Diez años de una aplicación incansable, y de un estudio profundo llenaron de riquezas á esta compañía Botánica, que restituida á la Península matriz, las emplea en la grande obra de la Flora Peruana.

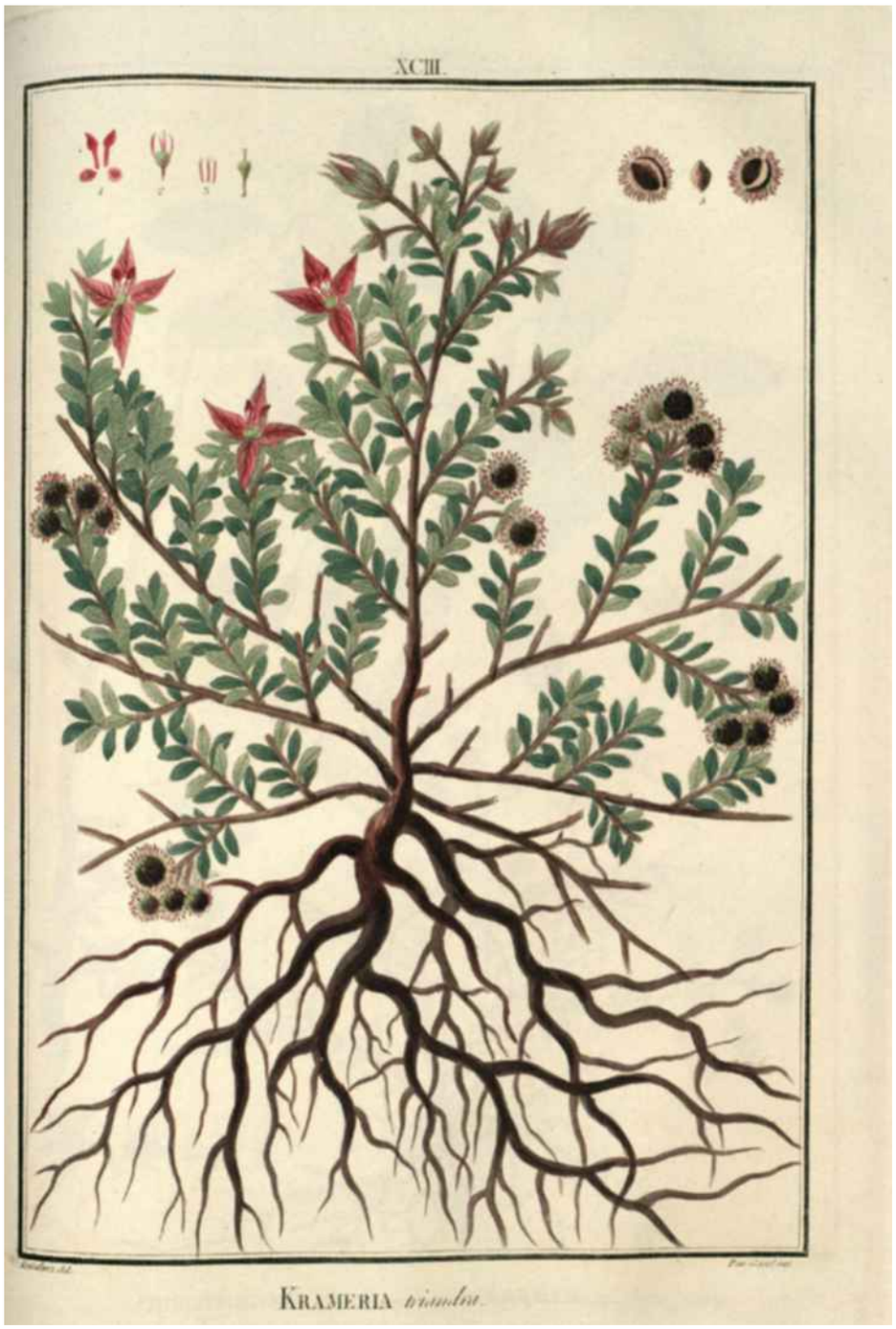
Una vez retirados los responsables iniciales de la expedición, sus discípulos Tafalla y Pulgar, auxiliados desde 1793 por el botánico Juan Manzanilla, siguieron explorando las regiones peruanas para responder a las demandas efectuadas desde Madrid y formar una *Flora Peruana*. Por otra parte, organizaron varias expediciones, entre 1799 y 1808, por las regiones de Guayaquil y Quito que dieron lugar a la denominada *Flora Huayaquilensis*, que Ruiz y Pavón integraron en su *Flora peruviana et Chilensis*. Tafalla contribuyó a la creación de la cátedra de botánica en la Universidad de San Marcos, a la organización de un jardín botánico en Lima y a la creación de otra cátedra en el Colegio de Cirugía de San Fernando, en Lima. Parte de los resultados científicos de la expedición fueron publicados y produjeron un fuerte impacto en la comunidad científica internacional.

Hipólito Ruiz. La cascarilla y la ratania, tesoros vegetales de la fragata *Mercedes*

Una de las obsesiones del jefe de la Real Expedición Botánica al Perú y Chile, Hipólito Ruiz, fue sin duda la búsqueda de plantas medicinales para incorporarlas a la farmacopea hispana y europea. No hay que olvidar que aquel joven nacido en Belorado (Burgos) en 1754, que se incorporó con 23 años para dirigir esta empresa expedicionaria, sería más tarde farmacéutico destacado en la Corte de Madrid, donde regentó una botica en la calle de la Encomienda, esquina a Mesón de Paredes, hasta su muerte en 1816. Además fue un eminente académico de la Real Academia Médica Matritense, a la que se incorporó en 1794 y en la que pronunció diferentes discursos en relación a sus descubrimientos en la botánica medicinal y en la taxonomía vegetal, siguiendo la estela del fundador de la propia Academia, José Hortega, quien años atrás había disertado *Sobre una planta de América llamada Cascarilla o Chacarilla*.

La más conocida de las aportaciones de Hipólito Ruiz fue debida a su obra *Quinología o Tratado del árbol de la quina ó Cascarilla, con su descripción y la de otras especies de quinos nuevamente descubiertas en el Perú*, publicada en Madrid en la Oficina de la Viuda e Hijo de Marín en el año de 1792, y en 1801, junto a José Pavón, el *Suplemento a la Quinología*. La quina o cascarilla era conocida por los indígenas americanos desde tiempos inmemoriales como remedio contra las fiebres, había sido descrita por el expedicionario francés Charles Marie de La Condamine en 1737 y nombrada por el padre de la botánica moderna Carlos Linneo como *Cinchona* en honor a la marquesa de Chinchón, pero había multitud de falsificaciones en el mercado europeo y una agria polémica con otro naturalista español, José Celestino Mutis, sobre la mayor eficacia de las quinas peruanas frente a las de Nueva Granada, lo que en realidad escondía una fuerte pugna por el comercio internacional del febrífugo, que sin duda daba importantes beneficios económicos.

Un claro indicador de esta afirmación es que en el *Estado de los Caudales, Frutos y Efectos que bajo de registro conduce la Fragata de Guerra nombrada Mercedes*, que se conserva en el Archivo General de Indias (AGI, Lima, 1440) aparezca en la carga «de cuenta de Su



***Krameria triandra* Ruiz & Pav. (*Krameriaceae*)**

Isidro Gálvez (dibujante);
Pedro Nolasco Gascó (grabador)
Grabado calcográfico coloreado a mano
En: Ruiz, H.: *Flora peruviana et Chilensis*, t. I: lam. XCIII (1798)
Biblioteca del Real Jardín Botánico, CSIC. M-RJB F(8) RUI[A24]
© RJB-CSIC

Magestad» la cantidad de 1000 libras de Cascarilla en 20 cajones y «de cuenta de Particulares» otra de 2370 libras de Cascarilla en 16 cajas. Es curioso además saber cómo el jefe de escuadra de la Real Armada al mando del convoy del que formaba parte la fragata *Mercedes*, José Bustamante y Guerra, llevaba en este buque «un cajón de cascarilla» con un peso neto de seis arrobas, para el gasto y consumo de su casa (AGI, Lima, 1535, N. 6).

Otra de las aportaciones a la farmacopea de Hipólito Ruiz en su expedición botánica fue el reconocimiento, descripción y preparación del extracto de la llamada raíz de ratania, sobre la que publicó en 1796 sus *Disertaciones sobre la raíz de la Ratanhia, de la Calaguala y de la China, y acerca de la yerba llamada Canchalagua*, en Madrid, en la Imprenta Real, derivadas de sus trabajos en la Real Academia Matritense. Ruiz y Pavón describieron la ratania como *Krameria triandra* y el primero de los autores en la monografía citada explicaba cómo era conocida en la provincia de Huánuco con este nombre, que significaba «planta tendida en tierra», mientras que en Tarma se la conocía como *Mapato* y con el de *Pumachucu*, nombre con el que también era conocida en otras provincias, en tanto que en Lima la llamaban *raíz para los dientes* por el uso que le daban. Hipólito Ruiz la había encontrado en 1779 en la provincia de Tarma, donde la describió e hizo dibujar, pero él mismo reconocía que hasta 1784 no había conocido las virtudes de esta planta y sus usos populares, hasta el punto de que era vendida por los pulperos de Lima y Huánuco, quienes las compraban a los indios de Canta y Huarocherí que se dedicaban a recolectar plantas medicinales.

Hipólito Ruiz experimentó con los usos tradicionales de la ratania y se atrevió a preparar un extracto tras un proceso de cocción y evaporación que dio una especie de cristal teñido de color rojo intenso, parecido según él a la sangre de drago. Fue inmediatamente enviado a diferentes médicos, entre otros a Cosme Bueno, médico y cosmógrafo mayor del Perú, para comprobar las virtudes astringentes de este extracto y su grado de estipticidad, así como su capacidad para detener las hemorragias, algo que pudo comprobar con rapidez en Perú y más tarde en España con la colaboración de otros médicos. Sabemos que la ratania fue introducida en España en 1788, fecha en la que el virrey De Croix remitió semillas de esta planta enviadas por Hipólito Ruiz para su siembra en el Real Jardín Botánico de Madrid, institución a la que llegaron en febrero de 1789[9]. Ruiz aseguraba en su discurso que había comprobado su eficacia para contener los flujos de sangre menstruales, restañar la sangre en las heridas recientes, cicatrizar las ulceraciones de la boca y las encías y para afirmar la dentadura, para lo que describía diferentes formas de prepararla. Lo cierto es que el extracto de la raíz de ratania fue aplicado cada vez más hasta llegar a ser introducido en la Farmacopea Hispana de 1817.

Retrato de Hipólito Ruiz

Anónimo
Siglo XIX
Grabado, 163 x 110 mm
Museo de la Farmacia Hispana.
Universidad Complutense
de Madrid

El interés del propio Hipólito Ruiz en la comercialización de la ratania aparece en otro documento de la fragata *Mercedes*, firmado por el maestre Vicente Antonio Murrieta en Lima el 13 de marzo de 1804 (AGI, Lima, 1535, N. 6), donde se certifica que cinco cajones forrados en cuero y que contenían 502 libras de extracto de ratania se transportaban de cuenta de Hipólito Ruiz, primer profesor de la Expedición Botánica del Perú, además de otras 100 libras que se transportaban en un sexto cajón, también por cuenta de otro particular. Además, en la propia flotilla comandada por José Bustamante, aparecían en la carga de la *Medea* 871 libras de extracto de ratania y 359 libras de cáscara y raíz de ratania, transbordadas en Montevideo de la fragata *Asunción*, y en la de la fragata *Santa Clara*, 560 libras de raíz de ratania y 531 de extracto de dicha raíz, lo que da una idea de su importancia comercial.

Las Reales Expediciones Botánicas de Nueva Granada y Nueva España

La segunda expedición botánica organizada por Carlos III fue la del médico gaditano José Celestino Mutis al virreinato de Nueva Granada, aunque realmente el monarca lo único que hizo fue sancionar oficialmente una decisión tomada por el arzobispo-virrey Caballero Góngora en 1783, después de que Mutis hiciera varias solicitudes a la corte española. Mutis había llegado a Nueva Granada en 1760, en calidad de médico del nuevo virrey Pedro Mexía de la Cerda, pero con la idea clara de continuar el estudio de la naturaleza americana[10]. El trabajo de Mutis fue enorme, ya que tenía que organizar las tareas para la formación de una *Flora de Bogotá*, la factoría y el estanco de la quina, aclimatar canelos para competir con el comercio de las Indias orientales, promover su té de Bogotá, buscar fuentes de azogue, ensayar técnicas de fundición o de amalgamación para la minería y tomar medidas de prevención sanitaria, además de participar activamente en la formación de los jóvenes científicos colombianos. Uno de sus principales ayudantes, Salvador Rizo, dirigió un taller de pintura dedicado a las representaciones iconográficas de la *Flora de Bogotá* que contó con la participación de numerosos artistas, entre los que cabe destacar a Francisco Javier Matis, los hermanos Cortés, Vicente Sánchez, Antonio Barrionuevo, Antonio Silva, etc. Fue precisamente el trabajo de estos hombres uno de los que mayores frutos dio a la expedición, ya que la obsesión de Mutis por representar fielmente las plantas descritas y la utilización de una técnica cromática peculiar —se utilizaron los tintes extraídos de los propios vegetales— tuvo como resultado una magnífica colección de láminas que hoy día constituyen un auténtico tesoro dentro de nuestro patrimonio histórico-científico.

La tercera expedición botánica a los virreinatos fue la destinada a Nueva España, en el actual territorio de México y parte de Estados Unidos, en 1786, bajo la dirección del médico aragonés Martín de Sessé. La coincidencia de la búsqueda de los manuscritos de Francisco Hernández, protomédico de Felipe II, por los eruditos Muñoz, Alzate y Bartolache, con la propuesta de Sessé desde México para inventariar la flora novohispana, buscar sus aplicaciones terapéuticas y reformar las profesiones sanitarias, aceleró los trámites de la aprobación de una expedición a estos territorios. La real orden mandaba establecer un jardín botánico, con su cátedra correspondiente, en México y la formación de una expedición que debía «formar los dibujos, recoger las producciones naturales e ilustrar y completar los escritos de Francisco Hernández». Para la consecución de este cometido, se nombró a Martín de Sessé director del futuro jardín y de la expedición, a Vicente Cervantes, catedrático de botánica, a Juan del Castillo, botánico de la expedición, a José Longinos Martínez, naturalista de la misma, y a Jaime Senseve, profesor farmacéutico agregado, un grupo que consiguió la introducción de la historia natural moderna en México[11].

Las primeras actividades expedicionarias tuvieron lugar en octubre de 1787, en las zonas periféricas de la ciudad de México, donde se hicieron diferentes itinerarios por el valle de México, los bosques y ríos de San Ángel, el desierto de los Carmelitas y los Remedios. En una segunda etapa de la expedición se incorporaron dos dibujantes, Vicente de la Cerda y Atanasio Echevarría, alumnos de la Real Academia de Bellas Artes de San Carlos de Nueva España. En la tercera campaña, iniciada el 17 de mayo de 1790, fueron agregados al equipo de expedicionarios los mexicanos José Mariano Mociño y José Maldonado, los cuales habían recibido su formación botánica en la cátedra de Vicente Cervantes. Mientras este grupo se

dirigía hacia Michoacán y Sonora, José Longinos Martínez organizaba el que sería el primer Gabinete de Historia Natural de México. Durante este tercer viaje se exploraron las zonas mineras de Querétaro, Guanajuato y Zacatecas, así como las poblaciones intermedias en el recorrido hacia Guadalajara, ciudad a la que llegaron en junio de 1791 y en donde se preparó una nueva expedición hacia el norte. Mientras el grueso de los expedicionarios exploraban el territorio mexicano, se autorizó un viaje de exploración, a cargo de José Longinos Martínez, que debía recorrer y estudiar las producciones naturales de San Blas de Nayarit y las dos Californias[12]. Agotado el tiempo de permanencia en Nueva España, donde ya se habían hecho los trabajos necesarios para la elaboración de una *Flora Mexicana*, el director de la expedición consiguió una prórroga de dos años para explorar las islas de Cuba y Puerto Rico[13], así como gran parte de Centroamérica, misión en la que pudieron elaborar floras locales y establecer un Gabinete de Historia Natural en Guatemala[14].

La conclusión sobre este tipo de expediciones de carácter naturalista es que se obtuvieron resultados de cierta relevancia en estas expediciones botánicas a los diferentes virreinatos americanos, aunque su impacto en la comunidad científica internacional fue limitado, al quedar inéditas muchas de las aportaciones y descubrimientos hechos por los españoles en esa época. Los científicos regresaron a la Península o enviaron sus resultados en un momento histórico de hundimiento de la ciencia española, como consecuencia de la invasión francesa, la caída del movimiento ilustrado del Antiguo Régimen, la subida al trono del absolutista Fernando VII y el movimiento de independencia americano.

La expedición de Malaspina y Bustamante (1789-1794)

La política ilustrada diseñada por Carlos III, Carlos IV y sus ministros para conocer, reformar y asegurar las posesiones americanas del imperio español, con el envío de expediciones científicas, alcanzó su momento de mayor esplendor con la organización de la expedición alrededor del mundo de Alejandro Malaspina, navegante italiano al servicio de la Armada española, y José Bustamante (1789-1794)[15].

El plan de la expedición, presentado por Malaspina en septiembre de 1788 al ministro Valdés, estaba orientado a la consecución de objetivos científicos, económicos y políticos dirigidos a fijar «los límites del imperio»:

> Excmo. Sr.: Desde veinte años a esta parte, las dos naciones, inglesa y francesa, con una noble emulación, han emprendido estos viajes, en los cuales la navegación, la geografía y la humanidad misma han hecho muy rápidos progresos: la historia de la sociedad se ha cimentado sobre investigaciones más generales; se ha enriquecido la Historia Natural con un número casi infinito de descubrimientos; finalmente, la conservación del hombre en diferentes climas en travesías dilatadas y entre unas tareas y riesgos casi increíbles, ha sido la requisición más interesante que ha hecho la navegación. Al cumplimiento de estos objetos se dirige particularmente el viaje que se propone; y esta parte, que puede llamarse la parte científica, se hará con mucho acierto, siguiendo las trazas de los Sres. Cook y La Pérouse.

José de Bustamante y Guerra

Anónimo
Siglo XIX
Óleo sobre lienzo
Museo Naval. Madrid
Cat. A-1475

Los otros dos objetivos se esbozaban muy ligeramente: el uno era la construcción de cartas hidrográficas para las regiones más remotas de la América, así como de derroteros que pudiesen guiar con acierto la poca experta navegación mercantil; y la otra, la investigación del estado político de la América, así relativamente a España como a las naciones extranjeras. Se trataba, por tanto, de investigar de forma enciclopédica la naturaleza de los dominios imperiales, tanto desde el punto de vista histórico-natural, con estudios dirigidos a todas las ramas del saber, como histórico-político, para gobernar en estas posesiones con «equidad, utilidad y métodos sencillos y uniformes». Una vez aprobada la gran empresa proyectada por Malaspina, comenzaron los preparativos con una minuciosidad y rapidez extraordinarias. Se dispusieron para el viaje dos corbetas de nueva construcción, la *Descubierta* y la *Atrevida*, capitaneadas por Alejandro Malaspina y José Bustamante y Guerra, respectivamente. Se realizaron consultas científicas a las Academias de Ciencias de Londres, París y Turín, al Observatorio de Cádiz y a sabios de la categoría de A. Ulloa, V. Tofiño, C. Gómez Ortega, J. Banks, F. Lalande o L. Spallanzani, que aportaron instrucciones para las diferentes ramas del saber, y se adquirió en Londres y París una numerosa colección de instrumentos y libros necesarios para una expedición de esta envergadura.

En cuanto al equipo científico de la expedición, hay que destacar que las tareas de carácter astronómico e hidrográfico recayeron en un grupo de oficiales de la Real Armada que en su mayoría ya tenían experiencia en estas lides por haber sido colaboradores del brigadier Vicente Tofiño en la elaboración del *Atlas Marítimo de España:* Dionisio Alcalá-Galiano, Cayetano Valdés, José Espinosa y Tello, Felipe Bauzá, etc. La selección del equipo de naturalistas fue algo más complicada. Se nombró encargado de los trabajos botánicos y de historia natural a Antonio de Pineda y Ramírez, militar que había completado sus estudios científicos en el Real Jardín Botánico y en el Real Gabinete de Historia Natural de Madrid. Como botánico de la expedición se nombró a Luis

Née, botánico de la Botica Real, y como tercer miembro del grupo se designó al naturalista bohemio Tadeo Haenke, quien, incorporado en el último momento, tuvo que alcanzar a la expedición en Valparaíso[16].

Los trabajos artísticos fueron realizados por un grupo de pintores, que se fue renovando a lo largo de la expedición, formado por José Guío, José del Pozo, José Cardero, Tomás de Suria, Juan Francisco Ravenet, Fernando Brambila, Francisco Pulgar, Francisco Lindo y José Gutiérrez. Su labor queda reflejada en una importante colección de más de 800 dibujos, en la que podemos observar desde el aspecto y las costumbres de los pueblos visitados hasta el análisis detallado de los animales y plantas recolectados o vistos durante el viaje[17].

El 30 de julio de 1789 zarparon las corbetas *Descubierta* y *Atrevida* desde el puerto de Cádiz con rumbo a la ciudad de Montevideo. La estancia en esta ciudad se utilizó para explorar el territorio del virreinato del Río de la Plata, visitar Buenos Aires y examinar el estado de la colonia de Sacramento. Tras el reconocimiento en profundidad de la costa patagónica, donde pudieron observar a los supuestos «gigantes» del comodoro Byron, la expedición se dirigió a las Malvinas, que seguían siendo consideradas punto estratégico en el paso del Atlántico al Pacífico y lugar idóneo para el aprovisionamiento de los buques. Desde Puerto Egmont las corbetas siguieron un itinerario que las condujo hasta Chiloé, a través del cabo de Hornos, haciendo continuos reconocimientos costeros que se contrastaban con los ofrecidos por otros navegantes como Cook, Byron, etc., de los que, por cierto, tomaron las sabias medidas higiénicas y sanitarias (ventilación, dieta antiescorbútica, limpieza, etc.) necesarias para que el número de bajas en la travesía fuera mínimo.
En Chiloé los expedicionarios realizaron sus tres objetivos: se exploró y cartografió el territorio, se llevaron a cabo numerosas recolecciones botánicas y zoológicas y, por último, se contactó con los indígenas huiliches, de los que se recogió una interesante información etnológica con evidentes proyecciones políticas.

En febrero de 1790, las corbetas se dirigieron al puerto de Talcahuano, desde el que se proyectó la exploración de los parajes recorridos por la expedición francesa de La Pérouse unos años antes. Malaspina decidió que la *Atrevida* bordease la costa hasta Valparaíso, en tanto que la *Descubierta* se dirigía a la isla de Juan Fernández, desde donde debía regresar a Valparaíso. La siguiente escala fue el puerto de la Herradura, situado en las cercanías de Coquimbo, donde se efectuaron detenidos análisis sobre el estado de sus minas de oro, plata, cobre, y, especialmente, de las reservas de azogue descubiertas en la zona de Punitaqui. Una vez hechas las observaciones astronómicas, geodésicas y concluidas las recolecciones de los naturalistas, las corbetas se dirigieron, por diferentes itinerarios, al puerto peruano del Callao, donde se reunieron a finales de mayo de 1790.

Las adversas condiciones climatológicas obligaron, como ya estaba previsto, a una estancia más dilatada en Lima, donde se aprovecharía el tiempo para la reparación de los buques y su aprovisionamiento, la ordenación de todo el material científico acumulado y la exploración de los vastos territorios del virreinato, que Malaspina consideraba imprescindibles para el mantenimiento del poder imperial en América. En el mes de septiembre, Malaspina envió un nuevo plan de operaciones a la corte en el que señalaba la ruta a seguir, que en el plano

inmediato indicaba cómo continuaría hasta Guayaquil, en donde harían una escala algo mayor de lo que exigirían las solas tareas hidrográficas, para dar ocasión a los naturalistas de colectar en un suelo tan rico; luego atravesarían las Galápagos, abandonando el reconocimiento de las islas del Gallego, más occidentales que las Galápagos en la carta del capitán Cook... Volverían después hacia la Gorgona, la ensenada de Nicoya y el Realejo; y, con los vientos ya a la sazón favorables, hasta Acapulco.

Este plan, que también contemplaba la salida en febrero de 1791 hacia el puerto de San Blas, pudo cumplirse con cierta exactitud excepto, precisamente, en lo referente al encuentro de las dos corbetas en Acapulco, ya que las condiciones desfavorables de navegación hicieron que, mientras que la *Atrevida* llegaba al punto de reunión en la fecha prevista, la *Descubierta* se retrasara un mes. Cuando la *Descubierta* llegó a Acapulco se encontró con que José Bustamante, ante la tardanza de Malaspina, había partido hacia San Blas con objeto de organizar una expedición en busca del imaginario paso de Ferrer Maldonado entre el Pacífico y el Atlántico. El comandante de la expedición, que había previsto abandonar las exploraciones en el norte por el retraso sufrido, ordenó la vuelta de la *Atrevida* a Acapulco, justo en el momento en que la existencia del estrecho en la costa noroeste de América era confirmado –falsamente— en la Academia de Ciencias de París, por lo que se vio en la obligación de iniciar su búsqueda.

Decidida la exploración de la costa noroeste, que debía alcanzar el paralelo 60, las corbetas se dirigieron al puerto de Mulgrave, en cuyas cercanías encontraron una ensenada que recibió el nombre de Ferrer, con una playa que llamaron Desengaño y una pequeña isla bautizada como Haenke. Posteriormente se realizó el estudio de las costas situadas entre la bahía del Príncipe Guillermo y el cabo del Buen Tiempo, hasta llegar al glaciar de Malaspina, que confirmó la exactitud de las cartas del capitán Cook y la inexistencia del pretendido paso de Ferrer Maldonado. El regreso a Acapulco se realizó siguiendo un itinerario que les haría conocer Nutka, donde hicieron observaciones etnológicas notables y diversos puntos de la costa californiana —incluido Monterrey— antes de su obligado paso por San Blas.

El 20 de diciembre de 1791 la expedición de Malaspina partió con rumbo a las islas Marianas y Filipinas, dejando en Nueva España a los capitanes de fragata Dionisio Alcalá-Galiano y Cayetano Valdés, a la espera de asumir el mando de las goletas *Sutil* y *Mexicana*, que debían dirigirse a explorar el estrecho de Juan de Fuca, cuyos derechos de pertenencia eran discutidos por los ingleses y su comisionado Vancouver. De acuerdo al plan de Malaspina, una vez abandonado el puerto de Acapulco, las corbetas se dispusieron a hacer la travesía del Pacífico que debía conducirles a Guam, la principal de las islas Marianas. Después de una estancia superior a un mes, en la que se repuso gran parte de la desgastada tripulación, el 24 de febrero de 1792 se dirigieron al archipiélago filipino.

En Filipinas se estableció la base de operaciones en la isla de Luzón, ya que esperaban permanecer varios meses. Efectivamente, los expedicionarios desarrollaron sus actividades en el archipiélago desde marzo hasta julio, con un plan de exploración ordenado que condujo a la *Atrevida* a las costas chinas, para realizar experimentos sobre la gravedad,

mientras los miembros de la *Descubierta* cartografiaban las Filipinas y los naturalistas realizaban numerosas excursiones científicas por tierra, en el curso de las cuales encontró la muerte Antonio Pineda. Hay que destacar que la exploración de las riquezas naturales de Luzón se realizó con la ayuda del naturalista Juan de Cuéllar, botánico real y miembro de la Compañía de Filipinas[18].

Tras una corta estancia en Mindanao, las corbetas se prepararon para realizar la exploración de las colonias inglesas de Nueva Zelanda y Nueva Holanda, a las que llegaron en los primeros meses de 1793, después de atravesar los archipiélagos de Sonda, Molucas y Nueva Guinea. La fase final del viaje por el Pacífico incluyó la visita al archipiélago de los Amigos y la vuelta al puerto peruano del Callao, desde donde se pensaba regresar a Montevideo para iniciar la vuelta a la Península. Por otro lado, a los naturalistas se les encomendó la tarea de seguir explorando el continente americano por tierra para completar el atlas general de conocimientos que Malaspina deseaba. En tanto que Haenke marchaba hacia Buenos Aires y recorría las regiones de Huancavélica, Cuzco y Potosí, para quedarse una vez concluida su misión en Cochabamba, Née reconocía Chile y su cordillera antes de dirigirse a Buenos Aires y Montevideo.

El 21 de junio de 1794 las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, acompañadas por la fragata *Gertrudis*, que hacía de escolta, dejaban el puerto de Montevideo para dirigirse directamente a Cádiz y terminar con aquella expedición cuyo único objeto «había sido investigar la felicidad de la humanidad». La vuelta de la expedición de Malaspina no supuso ningún cambio en la política estratégica de España respecto a sus colonias americanas. Es más, la política de Godoy, muy lejana de la que había enviado a Malaspina a conocer los límites del imperio chocó bien pronto con los planes reformistas del navegante italiano. Este, tras una denuncia que le hacía partícipe de una conjura, fue encarcelado en noviembre de 1795 y condenado severamente:

> Que se destituya a don Alejandro Malaspina de los empleos y grados que obtiene en su real servicio, y se le encierre por diez años y un día en el castillo de San Antón de La Coruña...[19]

Un año después se le permitió marchar al destierro a Italia, donde permaneció hasta su muerte en 1810.

En cuanto a José Bustamante y Guerra, nacido en la localidad montañesa de Ontaneda en 1753, y posteriormente conocido por su participación como jefe de la escuadrilla en la que se hundió la fragata *Mercedes* en la batalla del cabo de Santa María (1804), fue el actor secundario en la expedición Malaspina, pero sin duda contribuyó de forma ejemplar al éxito de la misión. Formado como guardiamarina en Cádiz, tuvo una vida agitada como marino, ya que fue herido y apresado por los ingleses en dos ocasiones, tomó parte en el bloqueo de Gibraltar en el navío *Triunfante,* a las órdenes del general Luis de Córdova, había navegado por las islas Filipinas, México y Cuba y era, además, miembro de la orden militar de Santiago. Su talante tranquilo fue, según uno de sus compañeros, Arcadio Pineda, vital para sofocar una revuelta de indígenas en Mulgrave, soliviantados por la suspensión de intercambios con los miembros de la expedición tras producirse el robo de unas prendas,

sobre todo si recordamos el trágico final de su admirado capitán Cook y el de otros expedicionarios. Tras la expedición sería nombrado brigadier y, poco después, gobernador de Montevideo y comandante general de los bajeles del Río de la Plata. Iniciada la guerra contra Napoleón y tras negarse a jurar a José I, marchó a Sevilla para ponerse a disposición de la Junta Central, que le ascendió a teniente general. Poco después saldría de España con rumbo a Guatemala, donde ejerció el cargo de capitán general hasta 1819 y un año después fue nombrado director general de la Armada, puesto que ocupó con interrupciones hasta su fallecimiento en 1824.

---

[1] (Puig-Samper, 1991).
[2] (Lucena y de Pedro, 1992; Pelayo y Puig-Samper, 1992; Lucena, 1993).
[3] (Beerman, 1996).
[4] (Fernández Pérez, 1992).
[5] (Bernabéu Albert, 1990, 1995 y 2000).
[6] (Oyarzun, 1976).
[7] (Puerto Sarmiento, 1998 y 1992; Puig-Samper, 1991; Lafuente y Sala, 1992; González Bueno y Rodríguez Nozal, 2000).
[8] (González Bueno, 1988; Estrella, 1989; Rodríguez Nozal, 1993).
[9] (Del Campo, 1993: 100).
[10] (Hernández Alba, 1983; Pérez Arbeláez, 1983; Amaya, 1986; Blanco y del Valle, 2009; Frías, 1994; Amaya y Puig-Samper, 2008 y 2009).
[11] (Arias Divito, 1968; Wilson Engstrand, 1981; Lozoya, 1984; Sánchez *et alii.*, 1987; San Pío y Puig-Samper, 2000).
[12] (Maldonado, 1997).
[13] (Puig-Samper, 1991b).
[14] (Maldonado, 1996 y 2001).
[15] (Higueras, 1987-99; Palau, 1984; Lucena y Pimentel, 1991; Manfredi, 1994; Pimentel, 1998).
[16] (Galera, 1988; Ibáñez, 1992; Muñoz, 1992).
[17] (Palau, 1980; Sotos Serrano, 1982).
[18] (Pinar, 1997; Bañas, 1997).
[19] (Soler, 1990; Beerman, 1992).

Retrato de Diego de Alvear

VER IMAGEN

Los instrumentos científicos de don Diego de Alvear

Mariano Esteban Piñeiro
Instituto de Historia Simancas, Universidad de Valladolid

Introducción*

El retrato de don Diego de Alvear que se conserva en el Museo Naval de Madrid y del que existen varias copias, algunas en propiedad de la familia Alvear, es atribuido al pintor sevillano Gutiérrez de la Vega, y su composición muestra gran analogía con la de algunos otros del Museo Naval, como el de don Antonio de Ulloa o el de Gutiérrez de la Concha.

Don Diego, en su despacho, con uniforme de brigadier, aparece de pie, sujetando con las dos manos un catalejo de cuatro segmentos. A su lado izquierdo se abre una ventana por la que se ve el mar y un pequeño navío. A su derecha, y detrás, reposan sobre una mesa tres gruesos volúmenes y, sobre ellos, un teodolito. En los lomos de aquellos pueden leerse los títulos manuscritos que corresponden a las tres obras que Diego de Alvear escribió sobre sus trabajos en la Comisión de Límites: *Diario de la segunda división de límites al mando de don Diego de Alvear con la descripción de su viaje desde Buenos Aires para reconocer los terrenos neutrales entre el Chuy y Tahin, Relación geográfica e histórica de la provincia de Misiones* y *Observaciones astronómicas.*

La simbología del retrato parece clara. Se presenta a don Diego en su doble aspecto de marino, el más importante para el autor, y de hombre de ciencia. El primero está representado por su uniforme de oficial de alta graduación, el catalejo que tiene en sus manos, y el mar y el navío que se contemplan por la ventana abierta. Su faceta científico-técnica se muestra en el teodolito, instrumento esencial para la práctica topográfica, labor que dirigió durante más de diez años como comisario para la determinación de las líneas fronterizas entre los dominios españoles y portugueses en la América meridional, y en las tres obras manuscritas en las que recoge los distintos aspectos de sus trabajos en esa misión.

La gran mayoría de los marinos europeos de la época, y Diego de Alvear es un perfecto ejemplo, poseían una sólida formación científica y técnica, que les permitía tanto realizar observaciones astronómicas como realizar navegación astronómica o dirigir trabajos topográficos y cartográficos. Para cada una de estas tareas era necesaria la utilización de distintos instrumentos científicos y técnicos, instrumentos que, al igual que diferentes tratados y colecciones cartográficas, les acompañaban a lo largo de toda su vida y que solían dejar a su fallecimiento como preciado legado a sus sucesores.

Los instrumentos que se conservan de don Diego

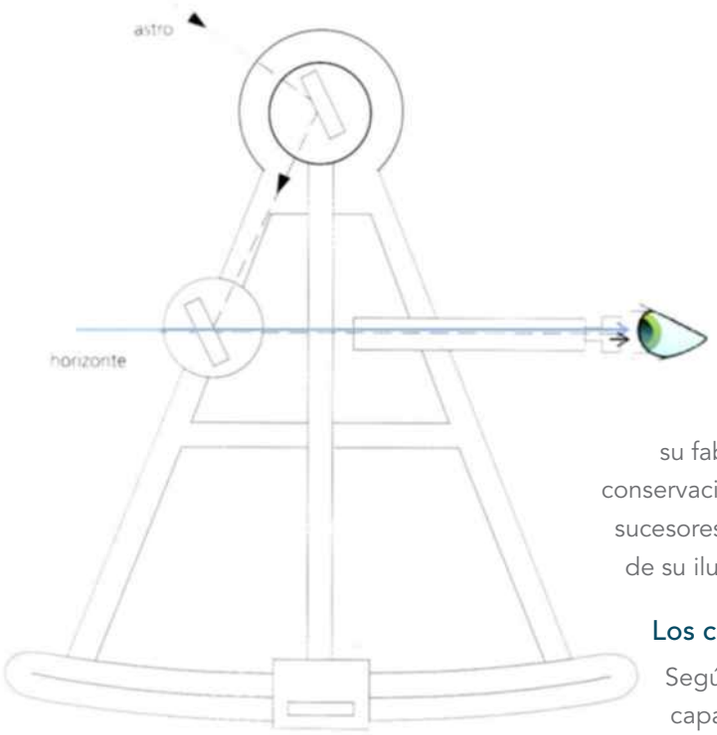
Los descendientes de don Diego de Alvear conservan en Montilla, su lugar natal, una pequeña colección de instrumentos que pertenecieron al marino y astrónomo cordobés: tres catalejos acromáticos de distintas dimensiones, un quintante y un círculo de reflexión, además de un trípode que pudo servir para fijar algún instrumento de observación o medida.

La naturaleza de estos instrumentos está íntimamente ligada a las actividades de su propietario. Los catalejos, indispensables para prevenir riesgos en la navegación en esa época, eran un auxiliar inseparable para un marino de una Armada de guerra. El quintante y el círculo de reflexión, instrumentos «matemáticos» por excelencia, eran de uso obligado para fijar la posición de un navío, y su manejo requería una amplia formación matemática y técnica. Al mismo tiempo, podían ser muy útiles en los trabajos topográficos, hidrográficos y cartográficos. Y todas esas actividades las desarrolló don Diego de Alvear durante décadas, tanto en sus distintas navegaciones como en sus tareas en la Comisión de Límites.

Catalejos que pertenecieron a Diego de Alvear

Izquierda: Catalejo
Siglo XVIII
Gemichon, París
Latón, cristal y cuero
Museo Naval. Madrid
MNM 1292

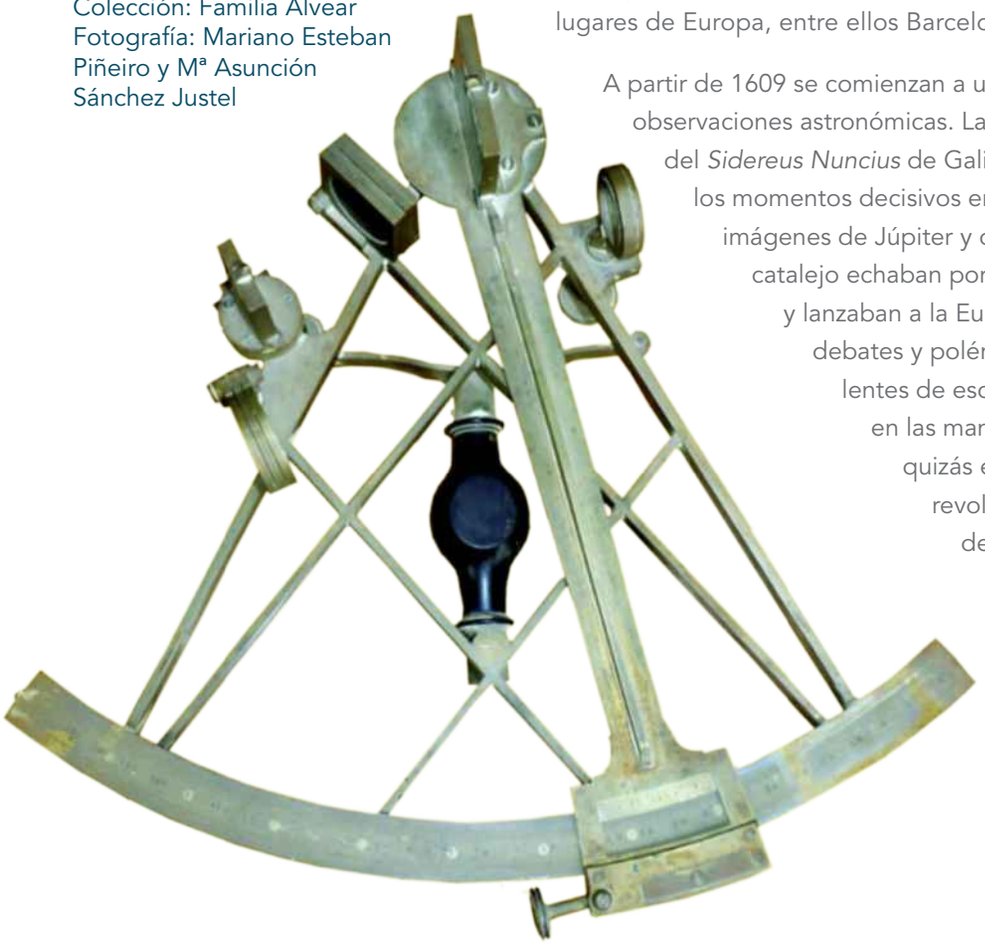
Derecha: Catalejo acromático plegable de cuatro segmentos de don Diego de Alvear
Principios siglo XIX
Latón, cuero, cristal. Longitud 54,6 cm, ø 3,5 cm
Colección: Familia Alvear
Foto: Mariano Esteban Piñeiro y M.ª Asunción Sánchez Justel



Arriba:
Esquema del uso del quintante

Abajo:
Quintante de don Diego de Alvear

Finales siglo XVIII o principios del XIX
Latón, cristal, caja de caoba.
ø 26 cm
Colección: Familia Alvear
Fotografía: Mariano Esteban Piñeiro y Mª Asunción Sánchez Justel



Como se verá más adelante, estos cinco instrumentos eran de gran calidad, procedían de los mejores artífices de la época e incorporaban los últimos avances técnicos conseguidos hasta los comienzos del siglo XIX.

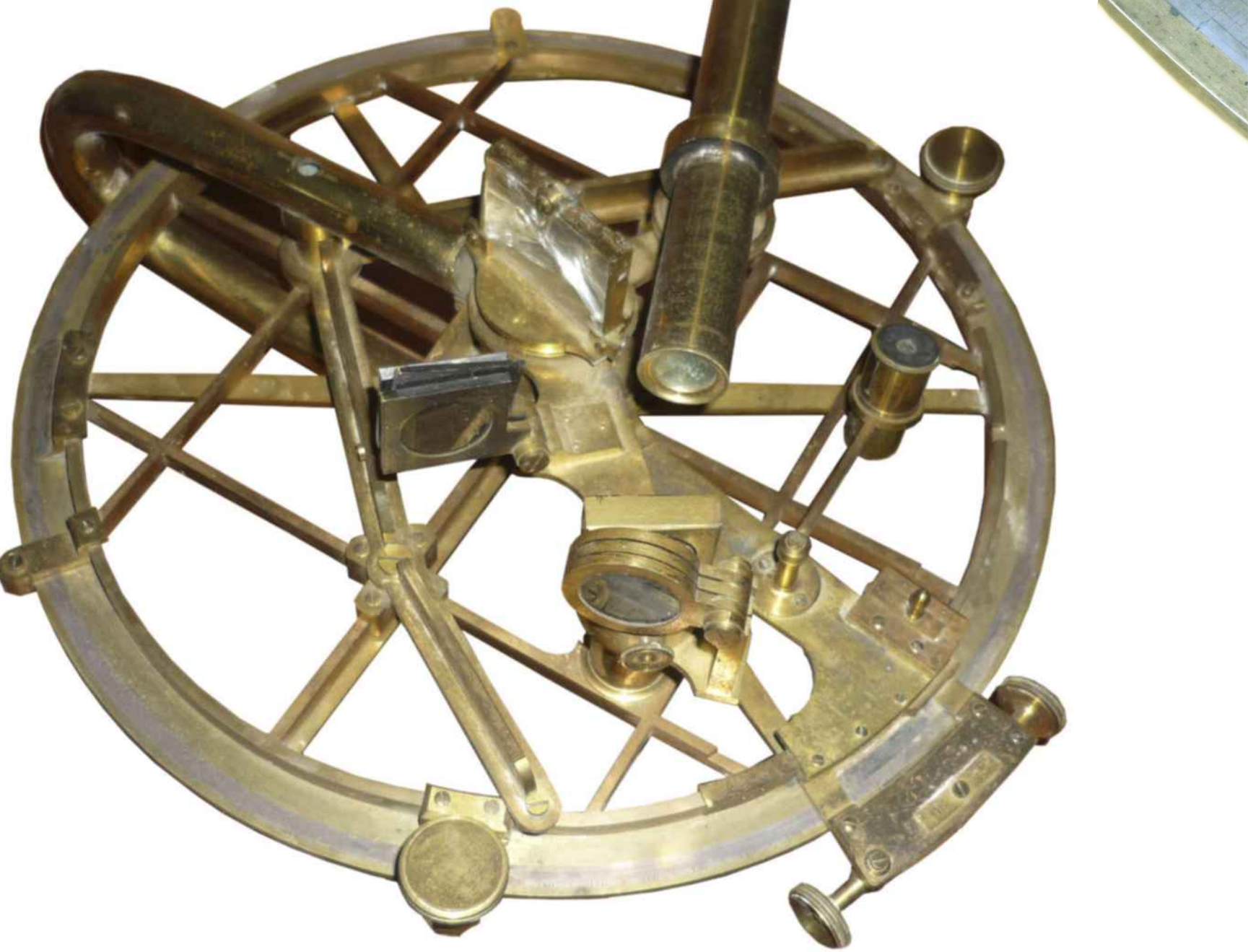
A pesar de los dos siglos trascurridos desde su fabricación, presentan un aceptable estado de conservación, que muestra la estima y el respeto con que los sucesores de don Diego han cuidado el legado y la memoria de su ilustre antepasado.

Los catalejos o anteojos

Según un conocido aforismo, «navegar es prever»; la capacidad de ver lo lejano aumenta enormemente la seguridad de la navegación, pues permite prever con tiempo las maniobras necesarias para evitar un peligro natural, como un escollo, para preparar el lugar adecuado de la costa donde fondear o, también, para preparar la defensa o iniciar la retirada ante la presencia de un navío, posible enemigo eventual. La capacidad de observar objetos lejanos, agrandándolos o aproximándolos aparentemente, se consiguió con la invención de los anteojos o catalejos en las últimas décadas del siglo XVI por maestros constructores de «visorios», o gafas, en distintos lugares de Europa, entre ellos Barcelona y Sevilla.

A partir de 1609 se comienzan a utilizar los catalejos para las observaciones astronómicas. La publicación en mayo de 1610 del *Sidereus Nuncius* de Galileo Galilei representó uno de los momentos decisivos en la historia de la ciencia: las imágenes de Júpiter y de sus lunas obtenidas con un catalejo echaban por tierra convicciones seculares y lanzaban a la Europa culta a un torbellino de debates y polémicas. Un tosco tubo con dos lentes de escasa calidad se había convertido, en las manos de un hombre de ingenio, quizás en el más perturbador y revolucionario instrumento científico de todos los tiempos.

De inmediato se buscó el empleo del catalejo para la navegación. Así, el mismo Galileo, a finales de 1609, en cuanto construyó sus primeros anteojos, ofreció



cien ejemplares al Consejo de Guerra de Felipe III argumentando su utilidad en la navegación. A cambio solicitó una «Cruz de Santiago», es decir, una encomienda de esa Orden, y 4000 escudos de renta. El Consejo le contestó rechazando la oferta, al estimar que esos instrumentos tenían muy escasa utilidad en la navegación.

En 1616 Galileo volvió a ofrecer al Consejo de Guerra «otra invención para las galeras del Mediterráneo con que se descubrían los bajeles del enemigo diez veces más lejos que con la vista ordinaria». La respuesta ahora fue reiterar su escasa utilidad, pero añadiendo que ya había talleres en Castilla que podían construir instrumentos con los que alcanzar los mismos resultados.

Círculo de reflexión tipo Mendoza de don Diego de Alvear

¿William? Cary (hacia 1759-1825)
Londres, hacia 1810
Latón, espejo, cristal, caja de caoba.
ø 26 cm; medidas caja abierta:
40 x 30 x 30 cm
Inscripción: CAPT. MENDOZA
Inv. /CARY. LONDON.
Fecit.
Colección: Familia Alvear
Fotografía: Mariano Esteban Piñeiro y Mª Asunción Sánchez Justel

Inscripción del fabricante del círculo de reflexión de Diego de Alvear

El Consejo de Guerra no erraba en sus estimaciones: los anteojos o catalejos de la época presentaban varios problemas que dificultaron su utilización por los navegantes del siglo XVII. En primer lugar, el sencillo sistema de lentes que poseían obligaba a que, para conseguir un apreciable aumento, fuese necesaria una gran separación entre el ocular y el objetivo, lo que exigía un tubo muy largo. Este instrumento interminable era muy difícil de manejar cuando el navío estaba en movimiento y, al estar construido en cartón, para evitar un peso excesivo, se deterioraba rápidamente con la humedad del mar. Además, la mediocre calidad de las lentes y su tallado producía distorsiones de la imagen, especialmente la conocida como «aberración cromática». Esta distorsión se produce por la diferente desviación en los bordes de la lente del objetivo de los componentes de la luz blanca, fenómeno conocido como difracción, de manera que el objeto se ve con siluetas de colores, proporcionando así el catalejo una imagen de contornos difusos y coloreados.

A mediados del siglo XVIII el óptico y constructor de instrumentos inglés John Dollond fabricó y patentó un nuevo tipo de lentes compuestas que corregían esa aberración, proporcionando imágenes de mucha mejor calidad. Además, el nuevo sistema óptico, más complejo, conseguía aumentos grandes con distancia focal corta, lo que suponía un tubo de longitud mucho menor y permitía que se construyeran los catalejos en latón, resistente a la humedad y a las variaciones térmicas, sin que el peso resultara excesivo.

Así, a fines del siglo XVIII, los catalejos utilizados por los marinos no solían exceder de 70 cm de largo, longitud adecuada a la del brazo doblado del observador que lo sujetaba. Podían ser de un solo tubo o de varios grosores diferentes que se plegaban en el interior del más ancho. En el extremo de este se acoplaba la lente del objetivo.

El ocular del catalejo constaba ya entonces de cuatro lentes. Las dos primeras conforman y enderezan la imagen procedente del objetivo; las otras dos consiguen completar la eliminación de la aberración cromática, que previamente se reduce gracias a unos aros ennegrecidos, llamados diafragmas, colocados entre las lentes. Estos aros cierran el paso de la mayor parte de los rayos de colores producidos por la difracción en las lentes, evitando la aberración cromática. Los catalejos así montados recibían el nombre de acromáticos.

La finalidad de los catalejos en la navegación era, como se ha dicho, ver mejor lo lejano y ver antes lo muy lejano, es decir, acercar y agrandar las costas y los navíos situados a gran distancia, pero apreciándolos con claridad y nitidez. Por ello era importante la luminosidad del instrumento, que dependía esencialmente del diámetro de la lente del objetivo, aunque, si esta era muy grande, podía presentar otros defectos, debidos al tallado, e incrementar excesivamente el tamaño y el peso del catalejo. A principios del siglo XIX se adoptó por la mayor parte de los marinos el uso de catalejos no plegables, de una longitud total de entre 50 y 70 cm y un diámetro del objetivo de unos 6 o 7 cm. Su peso se encontraba entre los 0,7 y los 1,5 kg. Se disponía así de un instrumento manejable por su longitud y peso, con una luminosidad suficiente para la observación nocturna y capaz de proporcionar unos 20 o 30 aumentos en condiciones favorables. Hay que recordar que el número de aumentos de un catalejo no significa que el tamaño aparente del objeto observado sea el del objeto visto a simple vista multiplicado por ese número, sino que el objeto se ve por el instrumento del mismo tamaño que se vería con el ojo desnudo si se encontrara a una distancia igual a la real dividida por el número que indican los aumentos. Para aclararlo con un ejemplo: si se está observando con un catalejo de 20 aumentos a un navío situado a 1000 m de distancia se verá del mismo tamaño a como se vería a simple vista a una distancia de 50 m. (1000/20 = 50).

La familia de don Diego de Alvear conserva tres catalejos acromáticos de latón en bastante buen estado de conservación, tanto que permite su utilización si se deseara. Dos de ellos son de estructura rígida, mientras que el tercero es plegable de cuatro segmentos. El mayor de los tres, montado en un tubo de latón revestido de madera de caoba, mide 68 cm de longitud y el diámetro de su objetivo es de 6,2 cm, con un peso en torno a 1,4 kg. Su luminosidad le permite ser clasificado como «nocturno». El tamaño de la lente del objetivo nos indica que este instrumento tenía un precio muy superior al de los otros dos. Lamentablemente no aparece ninguna marca ni inscripción del fabricante, aunque es similar a algunos ejemplares fabricados por Dollond en Londres hacia 1810.

El segundo en tamaño, también no plegable, pero con tres segmentos de distinto diámetro enroscados, tiene una longitud total de 61,5 cm y no está revestido ni de madera ni de cuero. Su objetivo posee un diámetro efectivo de 4,8 cm. En el tubo de menor diámetro

se lee *Dollond London*, que corresponde al fabricante y al lugar en que este trabajaba, y debajo aparece la leyenda *Day or Night*, que señala que por su luminosidad, aunque no muy alta, puede utilizarse con no muy buenas condiciones de luz, incluso por la noche.

El menor de los tres catalejos es plegable, consta de cuatro segmentos, con una longitud total desplegado de 54,6 cm. El diámetro de su objetivo es de unos 3,5 cm, por lo que su escasa luminosidad limitaba su utilización a situaciones de buena iluminación. No aparece ninguna referencia grabada en sus tubos.

En el retrato de don Diego de Alvear, el catalejo que el marino sostiene en sus manos muestra gran semejanza con este tercer instrumento, aunque da la impresión de ser de mayor grosor el de la pintura.

El quintante y la determinación de la latitud

Esencial en cualquier navegación es poder conocer en cada momento la posición del navío, y esta queda determinada en cuanto se conocen dos números, latitud y longitud, que son las coordenadas geográficas del lugar. La primera indica la distancia en grados hacia el norte o hacia el sur tomando el ecuador como referencia, mientras que la segunda corresponde a la distancia en grados hacia el este o el oeste tomando un determinado meridiano, actualmente el de Greenwich, como referente.

Desde muy antiguo, el cálculo de la latitud se basó en un procedimiento astronómico de fundamento sencillo, aunque la exactitud de la medida dependía de la precisión y corrección del instrumento utilizado y de la habilidad del observador.

Por la noche se obtenía midiendo el ángulo que la estrella polar —en el hemisferio sur se tomaba la Cruz del Sur— formaba con el horizonte («altura del polo»). Por el día, se utilizaba el ángulo que hacía el sol con el horizonte cuando pasaba por el meridiano del lugar («altura meridiana del sol»), por lo que era preciso contar con unas tablas lo más precisas posibles con la declinaciones del sol —ángulo que formaba el sol con el ecuador—, pues con ambos datos, y mediante una sencilla operación aritmética, se obtenía el valor de la latitud del lugar.

Para realizar esas mediciones en el mar se utilizaron desde el siglo XV el cuadrante y la ballestilla, y desde el siglo siguiente el astrolabio náutico y el anillo náutico, aunque este solo para tomar la altura del Sol. Modelos perfeccionados de la ballestilla y del astrolabio náutico se emplearon hasta los inicios del siglo XVIII por su sencillez de manejo, aunque presentaban algunos problemas, especialmente la ballestilla cuando se quería medir la altura del Sol, pues los rayos deslumbraban al marino, dificultando la operación. Por otro lado, la exactitud de las medidas de estos instrumentos no era muy grande debido a frecuentes errores en su construcción y en los métodos entonces conocidos para hacer las divisiones de las escalas. A todo esto había que añadir el movimiento, a veces muy fuerte, del navío, con lo que el margen de error habitual de la medición con una ballestilla llegaba al tercio de grado, que equivalía a un error de la posición de unas veinte millas náuticas. El margen de error del astrolabio náutico aún era mayor, pues la imprecisión era de unas treinta millas náuticas.

Para evitar dirigir la visual directamente al Sol se idearon modificaciones a la ballestilla que culminaron a fines del siglo XVI con el llamado cuadrante de Davis, que permitía hacer las observaciones de espaldas al Sol y que era más sólido, más sencillo de uso y con una precisión, con el mar en calma, de tan solo un par de minutos de arco, es decir, poco más de dos millas náuticas. En los inicios del siglo XVIII el cuadrante de Davis fue dejando paso para medir la latitud en el mar a nuevos instrumentos inspirados en él, pero que utilizaban espejos para reflejar la luz del Sol —y también de la Luna y de cualquier astro luminoso— que posibilitaban hacer las observaciones de frente y sin sufrir deslumbramientos. Son los conocidos como instrumentos de reflexión. Parece que los primeros diseños se deben al físico inglés Robert Hooke y a Isaac Newton, aunque el que se difundió entre los navegantes es el llamado octante de Hadley. Consiste, en esencia, en una estructura firme y rígida formada por dos barras rectas y otra en forma de arco de circunferencia, unidas las tres por los extremos formando un sector circular. En el vértice de unión de las dos barras rectas, o radios, se halla un espejo móvil, y en el radio izquierdo del sector incluye una placa fija, espejada en su mitad inferior, enfrente de la cual está un visor sujeto al radio derecho. Cuando se pretende medir la altura del astro, el observador, por medio del visor, ve de frente el horizonte y, girando adecuadamente el espejo del vértice, conseguirá que este refleje la luz del astro hacia el espejo fijo, que la mandará directamente al visor. El observador verá así simultáneamente el horizonte y la luz del astro.

El ángulo que ha tenido que girar el espejo, que es exactamente la mitad de la altura del astro, se mide sobre una escala graduada existente en el arco del sector, o limbo, gracias a un fiel, o índice, que gira unido solidariamente con el espejo.

Como es obvio, la máxima altura de un astro sobre el horizonte es de 90º, por lo que basta un sector de 45º para disponer de un instrumento perfectamente adecuado. Por este motivo recibe el nombre de octante (45º es la octava parte de una circunferencia completa).

Para conseguir una mayor precisión de las medidas se incorporó pronto al octante un nonius, conocido posteriormente como vernier, que se generalizó a partir de las últimas décadas del siglo XVIII, cuando el famoso constructor inglés Ramsden inventó una máquina que permitía fijar las finas divisiones del vernier con gran corrección y exactitud. Este avance facilitó la fabricación de instrumentos de menor tamaño y peso, más manejables y que conseguían medir ángulos con una precisión de un minuto de arco. A lo largo del siglo XVIII el aparato se fue perfeccionando: el latón —más duradero y con más resistencia a la humedad y a los cambios de temperatura— fue sustituyendo a la madera; los espejos metálicos iniciales pasaron a ser de vidrio —delante de estos se dispusieron unos filtros de vidrio coloreados para anular totalmente el deslumbramiento—; el visor se mejoró incorporando un pequeño anteojo y para facilitar la lectura de la pequeña escala del vernier se añadió, hacia 1810, una lupa. Además, para aumentar la precisión, se incrementó en torno a 1760 la amplitud del sector a 60º, dando lugar a los sextantes, y aun a 72º, los quintantes. Estos arcos se dividían en el doble de divisiones, de manera que el sextante está graduado de 0 a 120 y el quintante de 0 a 142. Cada división corresponde así a medio grado, pero —por lo señalado anteriormente de que la medida sobre el arco era la mitad del ángulo que se quería determinar— la lectura de la medición corresponde exactamente con la altura del astro sobre el horizonte.

A pesar de la sencillez de su manejo y de lo elemental de su fundamento matemático, su construcción exigía un gran desarrollo técnico, especialmente en la traza de la escala, que sí poseían los artífices ingleses y que explica que los sextantes y quintantes fabricados en Londres fueran los más demandados por los navegantes y técnicos europeos.

Es conveniente indicar que estos instrumentos de reflexión —octante, sextante y quintante— también podían ser utilizados para medir la latitud en tierra firme; sin embargo, al no existir las limitaciones de espacio y las perturbaciones por el movimiento del navío, se empleaban instrumentos mucho mayores y de mayor precisión, como el cuarto de círculo o el teodolito.

El quintante que conserva la familia de don Diego de Alvear en su caja original de caoba tiene 26 cm de radio y no se aprecia ninguna referencia grabada que dé información sobre el constructor ni sobre el lugar en que se fabricó, aunque es posible que haya desaparecido por efecto de la acción de corrosivos empleados en su limpieza a lo largo de sus doscientos años de existencia. Por suerte, al compararlo con el que se expone en el Museo Naval de Madrid, con la referencia N1 n.º 1296, se comprueba que ambos quintantes son idénticos incluso en los tipos de los números de las graduaciones de las respectivas escalas. La única diferencia es que el ejemplar del Museo Naval presenta debajo del espacio correspondiente a las divisiones 75 a 65 la leyenda *Garth London*, que nos informa sobre el constructor y el lugar de fabricación, aunque no de su fecha. La presencia de varios filtros delante de los espejos, que le da una apariencia análoga a diversos sextantes de Dollond, de Ramsden y de Troughton construidos en torno a 1790, puede hacer pensar que se fabricó en los últimos años del siglo XVIII o en los inicios del siguiente.

El círculo de reflexión y el método de las distancias lunares para hallar la longitud

La determinación de la coordenada geográfica longitud —distancia en grados hacia el este o hacia el oeste respecto de un meridiano patrón— presentó a lo largo de la historia muchas más dificultades que la de la latitud.

Desde los inicios del siglo XVI, especialmente los españoles y los portugueses, obligados por sus viajes a las Indias occidentales y orientales, intentaron por diversos procedimientos conseguir una medición de la longitud con una precisión aceptable. La mayor parte de los métodos eran correctos teóricamente, pero la imperfección de los instrumentos producía medidas poco correctas. En torno a 1555, el cosmógrafo sevillano Alonso de Santa Cruz, en su *Libro de las Longitudines*, dedicado a Felipe II y que se conserva manuscrito en la Biblioteca Nacional de Madrid, analiza doce procedimientos distintos para calcular la longitud, como el basado en la medición del progreso de un eclipse lunar, el del movimiento de la Luna, el del transporte de relojes, el de la variación de la aguja magnética o el del cálculo de las distancias de la Luna con otros astros (el Sol, Júpiter o diversas estrellas), entre otros. La mayor parte de los procedimientos astronómicos se basaban en observar simultáneamente desde un meridiano de referencia y desde el lugar del que se deseaba conocer su longitud un mismo fenómeno celeste, pero el problema principal —e irresoluble hasta entrado el siglo XVIII— era medir con precisión la hora local en ambos lugares, especialmente a bordo de un barco. Estos dos datos eran esenciales, pues su diferencia proporcionaba el valor de la longitud sabiendo que a cada hora de diferencia corresponden 15º de longitud.

La importancia estratégica y económica de este problema era tan grande que Felipe II estableció en 1598 un premio de 6000 ducados y una renta anual a quien diseñara la manera práctica de resolverlo. Para entender la magnitud de esta cifra, basta saber que 200 ducados costaba el alquiler anual de una casa en Madrid o que se necesitaban 5000 ducados para construir un navío de doscientas toneladas. Posteriormente, los holandeses ofrecieron un premio similar y el Parlamento inglés otro de 10.000 a 20.000 libras, según la precisión que tuviera el procedimiento.

Durante el siglo XVIII el método más utilizado para calcular la longitud fue el llamado de «las distancias lunares», ya analizado por Alonso de Santa Cruz. Considerando los movimientos diurnos de la Tierra y de la Luna, parece que esta retrocede de este a oeste aproximadamente medio grado por hora. A partir de este dato, fijada la hora local a mediodía y medida por la noche la distancia angular de la Luna a una determinada estrella que se encuentre en su camino, que prácticamente coincide con la eclíptica, se podía saber con relativa precisión la longitud del lugar. Pero para ello había aún que aplicar una compleja fórmula trigonométrica y disponer de unas tablas que dieran la hora local en la que hubiera esa misma distancia Luna-estrella en un punto del meridiano de referencia. Desde 1725 se utilizaron las tablas con las posiciones de las estrellas medidas cada media hora desde el Observatorio de Greenwich, elaboradas por su primer director, el astrónomo real John Flamsteed.

La gran dificultad de aplicar la citada fórmula trigonométrica fue resuelta en parte mediante otras tablas adicionales que eliminaban los cálculos más engorrosos y que se incorporaron a partir de 1767 a las efemérides *Nautical Almanac,* que se publicaban anualmente. Esas tablas se recogieron en el *Almanaque Náutico,* publicado por el Observatorio de la Marina desde 1792.

Para obtener la distancia angular entre la Luna y la estrella elegida podía emplearse un sextante, pero se necesitaba hacer varias medidas y se requería la colaboración de varias personas y disponer de tres instrumentos: había que medir la distancia angular entre el borde de la Luna y la estrella y, simultáneamente, con otros dos sextantes, las alturas de la Luna y de la estrella. Otra persona tenía que tomar con la mayor exactitud posible la hora local de estas observaciones.

Debido a que las medidas angulares en ocasiones excedían ampliamente los 90°, los sextantes y quintantes resultaban insuficientes para la determinación de la longitud. Como, además, con frecuencia padecían errores de graduación, se intentaron introducir modificaciones que mejoraran su utilización. En 1752 el astrónomo alemán Tobias Mayer realizó una primera mejora: añadió unos espejos con los que se producía una doble reflexión del rayo que llegaba del astro, disminuyendo así el posible error de la medida. Veinte años más tarde, el marino y astrónomo francés Borda, partiendo de este procedimiento de la doble reflexión, diseñó un nuevo instrumento, el «círculo de reflexión». Ahora el arco o limbo es una circunferencia completa y presenta 720 divisiones de medios grados. Además, tanto el visor como el espejo segundo pueden moverse a voluntad del observador, lo que permite enfocar al mismo tiempo dos objetos (por

ejemplo, el borde de la Luna y la estrella), con lo que se obtiene directamente la distancia angular entre ellos, distancia que el índice indica sobre el limbo. Por otro lado, gracias a una empuñadura o mando perpendicular al círculo, el instrumento puede utilizarse tanto vertical como horizontalmente, lo que posibilitaba que el círculo de reflexión pudiera ser útil también en topografía, hidrografía y cartografía. El principal constructor de este tipo de instrumentos fue inicialmente el francés Lenoir, pero pronto tuvo la competencia del inglés Throughton, quien incorporó algunas mejoras, como una segunda graduación, concéntrica a la habitual del limbo, propuesta por el marino español Mendoza y Ríos en su *Tratado de Navegación,* publicado en 1787, que dio lugar a un tipo de círculo de reflexión conocido como «de Mendoza».

El círculo de reflexión que perteneció a don Diego de Alvear presenta un buen estado de conservación, con su caja de madera original. Tiene un diámetro de 26 cm y mantiene los espejos y el anteojo del visor, y la lupa para ver mejor la escala del vernier. En el limbo, sobre las divisiones 20 a 720. se lee CAPT. MENDOZA Inv. y, debajo de esas mismas divisiones, CARY. LONDON. Fecit. Es decir, es un círculo de reflexión del tipo Mendoza construido en Londres.

El nombre de Cary lleva a una familia de artífices de instrumentos náuticos y de globos y mapas que extendieron su actividad en la capital inglesa durante casi un siglo a partir de 1770, siendo difícil precisar cuál de sus siete miembros fue el constructor del círculo adquirido por don Diego de Alvear, aunque es posible que fuera William Cary, especializado en instrumentos ópticos y alumno de Jesse Ramsden. Numerosos instrumentos fabricados por esta familia se encuentran en los principales museos del mundo dedicados a las técnicas y a la navegación.

La procedencia de los instrumentos

A partir de la segunda mitad del siglo XVIII florece en Inglaterra una muy importante industria de instrumentos científicos impulsada por la Revolución Industrial. La calidad y precisión de los diferentes tipos de instrumentos, construidos fundamentalmente en Londres, obligó a los españoles, y también al resto de Europa, a acudir a los artífices londinenses cuando se necesitaban instrumentos de precisión, especialmente para la investigación, la cartografía, la geodesia, la astronomía y la navegación.

Los primeros fabricantes que incorporaron nuevas técnicas y métodos de construcción fueron George Graham y John Bird, a quienes sucedieron los grandes constructores dedicados a la producción a gran escala, como Jeremiah Sisson, George Adams, Benjamin Martin, John y Peter Dollon, James Short y Jesse Ramsden, entre otros muchos. A comienzos del siglo XIX existían en Londres cerca de 600 personas en el sector del instrumental científico, entre artesanos, comerciantes y agentes. En la misma época trabajan en Francia algunos buenos constructores de instrumentos, como Langlois o Lenoir, pero en el resto de los países europeos, entre ellos España, solo algunos buenos artesanos se limitaban ocasionalmente a reproducir instrumentos comprados a ingleses o franceses. Por lo tanto, lo habitual en la España de la reforma ilustrada de Carlos III fue acudir a Francia e Inglaterra para adquirir los numerosos instrumentos que las universidades

y las nuevas instituciones científico-técnicas precisaban. Ya en 1773, el Claustro de la Universidad de Salamanca aprobó la compra en Francia de más de treinta instrumentos para sus cátedras de Física y Química por un valor aproximado de mil libras.

Posiblemente la mayor compra de material científico, cerca de dos toneladas y media, fue la que llevó a cabo seis años más tarde la corte de España al encargar al matemático portugués y miembro de la Royal Society Joâo Jacinto de Magalhaes (más conocido como J. H. Magellan) la supervisión y el control de fabricación por los mejores artífices de Londres de seis colecciones de veinte instrumentos cada una con todos sus accesorios. Las cuatro primeras fueron empleadas desde 1783 por los miembros de las cuatro Comisiones de Límites creadas a raíz del Tratado de San Ildefonso entre España y Portugal para trazar la línea fronteriza entre los territorios de ambos países en la América meridional. El responsable de la Segunda Partida o Comisión era el teniente de navío don Diego de Alvear. Posteriormente, parte de los instrumentos de estas colecciones se utilizaron en distintas expediciones hidrográficas llevadas a cabo por la Armada española hasta finales del siglo XVIII, como la Expedición del Estrecho de Magallanes de Cosme de Churruca, 1788-1789; la dirigida por Barcáiztegui para el Reconocimiento de la Costa de la isla de Cuba con sus puertos, 1790-1793; la Expedición Malaspina, entre 1789 y 1794; y la Expedición del Atlas Marítimo de la América Septentrional, comandada por Churruca de 1792 a 1795. Los instrumentos de la quinta y la sexta colección se distribuyeron entre Cádiz, Ferrol y Cartagena, especialmente para la enseñanza de los guardiamarinas.

Muchas otras compras de instrumentos se hicieron a Londres por representantes de instituciones españolas o de la propia corte hasta la guerra de la Independencia. Así, por ejemplo, el catedrático de los Reales Estudios de San Isidro de Madrid, Antonio Fernández Solano, compró en 1783 distintos instrumentos ópticos para el Gabinete de Física, o también el médico y químico José Manuel Aréjula, quien en 1790 adquirió en Inglaterra material científico para un laboratorio de química que pensaba crear en el Colegio de Cirugía de Cádiz. Mención especial merece el marino José de Mendoza y Ríos, que durante la década de los noventa, en que residió en Londres, actuó a manera de embajador científico enviando distintas remesas de instrumentos y libros a España.

De la importancia de este comercio entre Londres y nuestro país se pueden citar como pruebas el que el fabricante inglés más prestigioso a fines del siglo XVIII, Dollond & Co, hacía figurar en su propaganda comercial su condición de proveedor de la corte real española o las manifestaciones de miembros de la firma Nairne& Blunt a un oficial de la Marina inglesa, en las que expresaban que era España, especialmente su Marina, quien les daba más ganancia y que apenas había en Londres un artífice de fama que no tuviera encargos españoles.

Pero no solo representantes de instituciones o de la corte adquirían instrumentos en Inglaterra, sino también los particulares con posibilidades económicas e interés por los temas científicos o técnicos —como los marinos, los médicos o los ingenieros—, quienes los encargaban a distintos agentes o los adquirían personalmente aprovechando sus viajes a las islas británicas. Posiblemente este sea el caso de don Diego de Alvear, que pudo comprar directamente los instrumentos que hoy guarda su familia, y quizás algunos

más (como dos cronómetros Pennington de oro que vendió a la Junta de Reemplazos en 1819), durante sus dos estancias en Londres: la primera, después de su captura tras el desastre de la fragata *Mercedes*, de 1804 a 1805; la segunda, entre los años de 1814 a 1817, disfrutando de la licencia concedida por Fernando VII. La presencia de la pequeña lupa en el círculo de reflexión, para ver mejor la escala del vernier o nonius, ayuda a creer que este instrumento debió adquirirlo Diego de Alvear con posterioridad a 1810, año a partir del cual este pequeño accesorio comenzó a incorporarse en los instrumentos de náuticos por los constructores ingleses, es decir, poco antes del último viaje a Inglaterra del ilustre marino montillano. Resulta evidente que estos instrumentos que se guardan en Montilla no son los que utilizó Alvear en sus primeros viajes, cuando era un joven oficial de la Marina española, ni los que empleó en sus tareas en la Comisión de Límites en América durante casi dos décadas, ya que casi con total seguridad aquellos fueron fabricados con posterioridad al desastre de la fragata *Mercedes*. Quizás don Diego de Alvear y Ponce de León, ya casi anciano y alejado de su vida profesional, los compró impulsado por la nostalgia de un pasado fascinante y lleno de actividad, pasado que le ha abierto un merecido lugar en la historia y en la ciencia española.

* Nuestro agradecimiento a doña Carmen Naranjo por su gran amabilidad y exquisita hospitalidad al recibirnos en su casa de Montilla y permitirnos examinar los instrumentos de don Diego de Alvear.

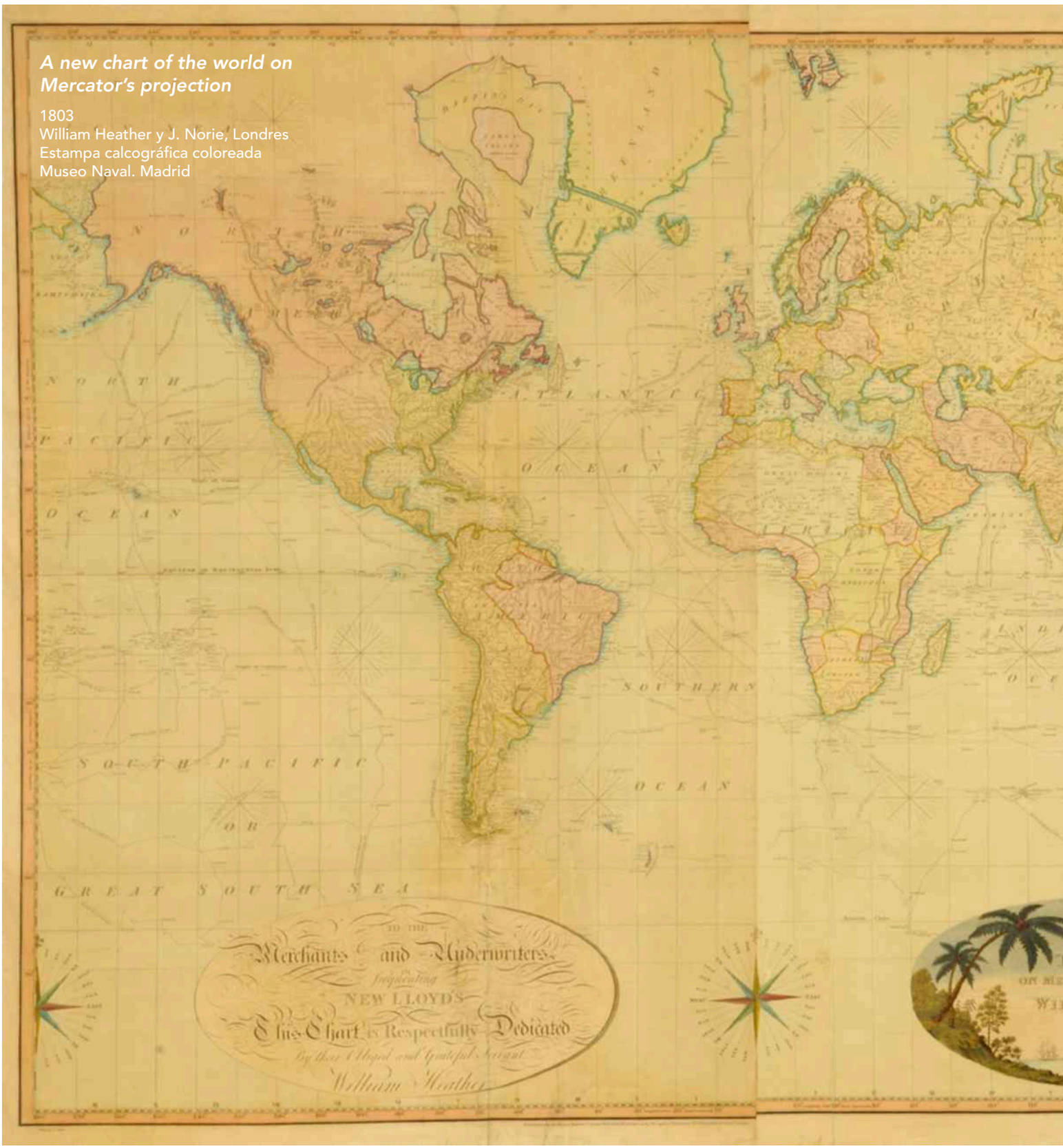
Inmunidad de los buques de Estado y protección del patrimonio cultural subacuático

Margarita Mariscal de Gante y Mirón
Consejera del Tribunal de Cuentas del Reino de España

Introducción

El éxito de España en el litigio ante los tribunales norteamericanos sobre la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* no se basó en el carácter de patrimonio cultural subacuático del pecio, sino en que se trataba de un buque de guerra perteneciente a la Armada española y, por tanto, protegido por la inmunidad de jurisdicción que el Derecho internacional reconoce a los buques de Estado.

Es cierto que la Historia, como ciencia, tuvo una decisiva influencia en el litigio, pero no para acreditar el valor histórico de los restos hallados por la empresa Odyssey Marine Exploration, sino exclusivamente para identificar dichos restos con los del naufragio de la *Mercedes* y para demostrar que esta era una fragata de guerra española hundida en una batalla naval contra una escuadra británica. Establecidos estos hechos, la Historia dejó paso a una de las más rancias instituciones del Derecho internacional clásico: la inmunidad de los Estados soberanos en su proyección sobre los buques de Estado. Y fue la inmunidad soberana que los jueces estadounidenses



A new chart of the world on Mercator's projection

1803
William Heather y J. Norie, Londres
Estampa calcográfica coloreada
Museo Naval. Madrid

otorgaron a la fragata hundida española, y no el valor cultural e histórico del pecio, lo que determinó la decisión de entregar a España las monedas y demás objetos extraídos por Odyssey.

Sin estar concebida para esa finalidad, lo cierto es que la institución de la inmunidad y, en general, la protección que el Derecho internacional brinda a los buques de guerra y demás buques de Estado, bien utilizada, puede resultar un útil instrumento para la defensa del patrimonio cultural subacuático, especialmente mientras las herramientas más específicas que se van abriendo camino en el Derecho internacional, como la Convención de la Unesco de 2001 sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático (CPPCS), no alcancen un mayor nivel de aceptación en la comunidad internacional.

Concepto de buque de Estado

En el concepto de buques de Estado se incluyen los de guerra y cualesquiera otros de titularidad estatal siempre que estén dedicados a fines no comerciales. Así es aceptado, con carácter general, en el ámbito internacional, como se pone de manifiesto en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CNUDM). La CNUDM considera buque de guerra a todo aquel que pertenezca «a las fuerzas armadas de un Estado que lleve los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad, que se encuentre bajo el mando de un oficial debidamente designado por el gobierno de ese Estado cuyo nombre aparezca en el correspondiente escalafón de oficiales o su equivalente, y cuya dotación esté sometida a la disciplina de las fuerzas armadas regulares» (art. 29) y se refiere también, para dispensarles el mismo tratamiento, a «otros buques de Estado destinados a fines no comerciales» (arts. 31 y 32) o, de manera más precisa, a los «buques pertenecientes a un Estado o explotados por él y utilizados únicamente para un servicio oficial no comercial» (art. 96).

En España, el Proyecto de Ley de Navegación Marítima, que se encuentra en tramitación parlamentaria, considera buques o embarcaciones de Estado a los «afectos a la Defensa nacional» y a los «de titularidad o uso público, siempre que estén destinados con carácter exclusivo a un fin no comercial», y precisa —siguiendo de manera prácticamente literal la CNUDM— que «son buques de guerra los buques de Estado adscritos a las fuerzas armadas, que lleven los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad y que se encuentren bajo el mando de un oficial debidamente designado por el Gobierno de su Estado, cuyo nombre esté inscrito en el escalafón de oficiales o en un documento equivalente y cuya dotación esté sometida a la disciplina de las fuerzas armadas regulares» (art. 3).

Hoja de servicio de José Manuel Goycoa y Labart, comandante de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes

Manuscrito
Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán. Viso del Marqués, Ciudad Real
AGMAB. Ministerio de la Marina. Oficiales. Asuntos personales.

El Archivo General de la Marina conserva uno de los documentos aportados por España durante el litigio: la *hoja de servicio* del comandante de la fragata *Mercedes*, José Manuel Goycoa. En él se recoge su lugar de nacimiento, las fechas de obtención de sus empleos, los buques en que embarcó y los años de servicio. También incluye la causa de su fallecimiento: el combate contra cuatro fragatas inglesas donde «se voló la del mando de este oficial que era la *Mercedes*».

Buques de Estado hundidos

A los efectos que nos ocupan es muy importante subrayar que un buque de Estado no pierde esta condición por encontrarse hundido como consecuencia de un naufragio. Se trata de una regla de Derecho internacional que actualmente tiene expreso reconocimiento en la Convención de la Unesco, que incluye la siguiente definición:

> Por «buques y aeronaves de Estado» se entiende los buques de guerra y otros navíos o aeronaves pertenecientes a un Estado o utilizados por él y que, en el momento de su hundimiento, fueran utilizados únicamente para un servicio público no comercial, que sean identificados como tales y que correspondan a la definición de patrimonio cultural subacuático (art. 1.8 CPPCSA).

Pese a que Estados Unidos no es parte en la Convención de la Unesco, sus tribunales no dudan en reconocer el carácter de buques de Estado a los pecios correspondientes a buques de guerra extranjeros. Precisamente en esto se basan las decisiones de los tribunales de Tampa y Atlanta en el caso de la *Mercedes*, en el que, una vez identificado el pecio y establecido que correspondía a un buque de guerra español, no se cuestionó la aplicación del régimen de inmunidad de los buques de Estado. En este caso se discutió si era necesario que el Estado conservase la posesión del buque para otorgarle inmunidad, lo que hubiese hecho difícilmente defendible tratar a los buques hundidos como buques de Estado, especialmente a aquellos cuyos pecios estuvieran situados en aguas internacionales o en aguas territoriales de otros Estados. La respuesta a esta cuestión fue contundentemente negativa: tanto el informe del juez Pizzo como la decisión del Tribunal de Apelación del Circuito Undécimo rechazaron la pretensión de Odyssey de que se denegase la inmunidad a la *Mercedes* por no encontrarse el pecio en posesión de España.

Con anterioridad, en el caso de las fragatas *Juno* y *La Galga*, el Tribunal de Apelación del Circuito Cuarto ya había establecido que, tratándose de buques de Estado, la pérdida de la propiedad por abandono requiere que este sea expreso, de donde cabe deducir que, mientras no se produzca el acto expreso de renuncia al buque naufragado, este sigue perteneciendo al Estado, con la protección correspondiente.

En España, el Proyecto de Ley de Navegación Marítima incluye un precepto dedicado a los buques de Estado naufragados o hundidos, a los que considera bienes de dominio público estatal, inalienables, imprescriptibles e inembargables, y protegidos por la inmunidad de jurisdicción, cualquiera que fuera el momento en que se produjo su pérdida y el lugar en que se encuentren (art. 382).

Para determinar si un pecio merece la protección correspondiente a los buques de Estado hay que atender al uso a que estaba destinado el buque en el momento del hundimiento. Esta precisión, incorporada de manera expresa en la definición de buques y aeronaves de Estado contenida en la Convención de la Unesco, tiene indudable trascendencia, pues despeja las dudas que podrían suscitar casos como el del galeón *San Diego*, hundido en las costas de Filipinas en el año 1600, en combate contra una escuadra holandesa. Este buque era de propiedad particular, pero ante la amenaza de los navíos holandeses que se aproximaban a Manila, fue requisado y armado con cañones por las autoridades españolas de Filipinas, a fin de acondicionarlo como buque de guerra. La cuestión no llegó a plantearse, pues el pecio del *San Diego* fue excavado en los años 90 con autorización de las autoridades Filipinas y sin oposición por parte de España, pero, de haberse suscitado, la Convención de la Unesco habría constituido un sólido apoyo para atribuir el carácter de buque de Estado al galeón hundido.

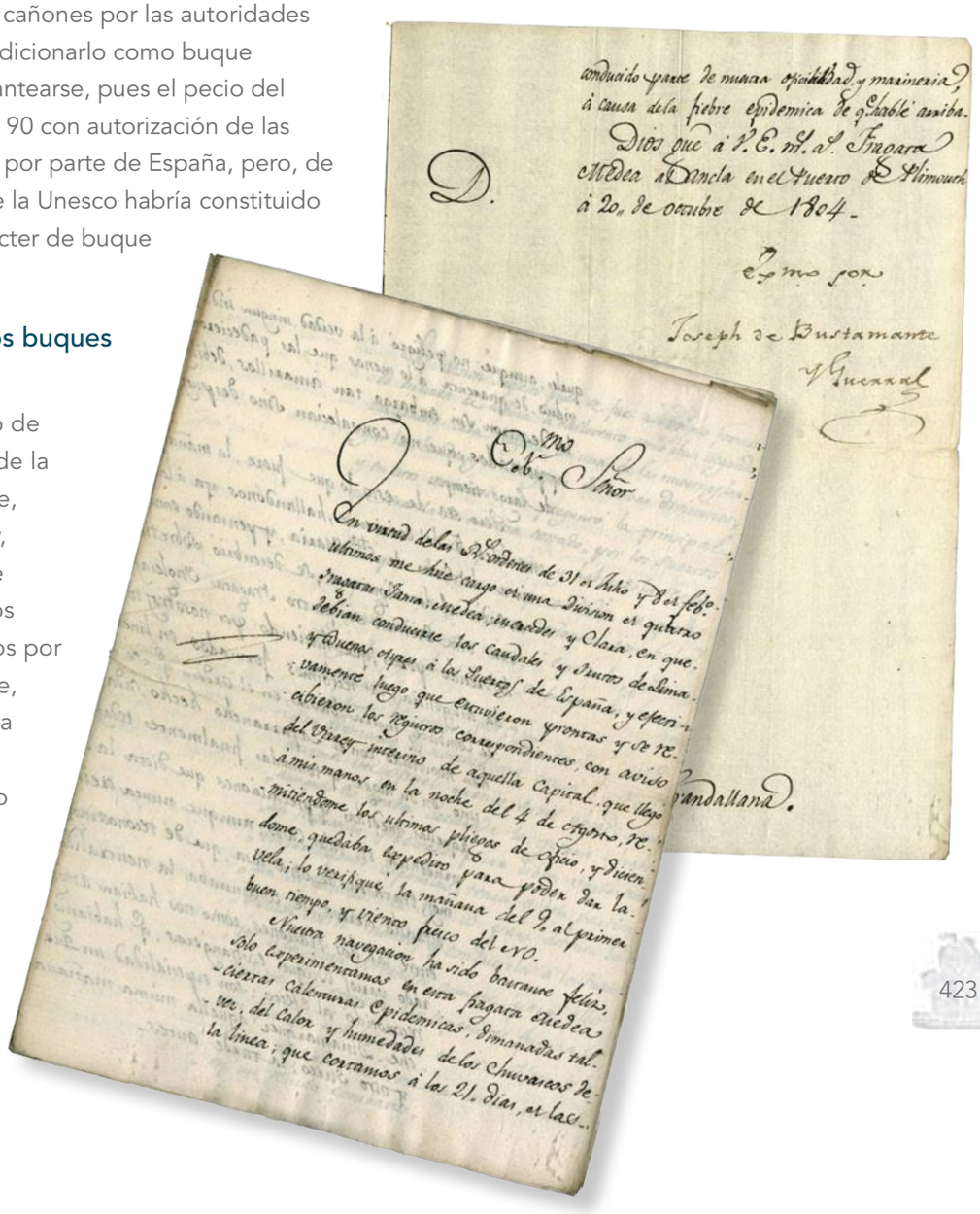
Inseparabilidad de la carga de los buques de Estado

Uno de los puntos clave en el litigio de la *Mercedes* fue la cuestión acerca de la separabilidad de la carga y el buque, a efectos de la inmunidad. Odyssey, así como Perú y los particulares que demandaban como herederos de los propietarios de bienes transportados por la fragata naufragada, sostenían que, incluso reconociendo inmunidad a la *Mercedes*, la carga debía quedar al margen de la inmunidad, aduciendo que una gran parte de dicha carga era de propiedad privada. El Tribunal de Apelación, tras hacer notar que ninguna de las partes había citado algún caso o norma legal que diera respuesta a

Carta de don José de Bustamante al ministro Grandallana desde Plymouth el 20 de octubre de 1804

Manuscrito
Real Academia de la Historia. Madrid

Quince días después del combate, el jefe de escuadra Bustamante firmaba su parte de campaña en el puerto de Plymouth, donde fueron conducidas la *Clara* y la *Medea*, «arboladas nuestras banderas e insignias», por las inglesas *Indefatigable* y *Amphion*. Ese mismo día conoció por una gaceta inglesa que la *Fama* había llegado a Portsmouth «no menos desmantelada y aun con mayor número de muertos y heridos». El parte iba acompañado, conforme a ordenanza, del estado de caudales y efectos que conducían las cuatro fragatas.



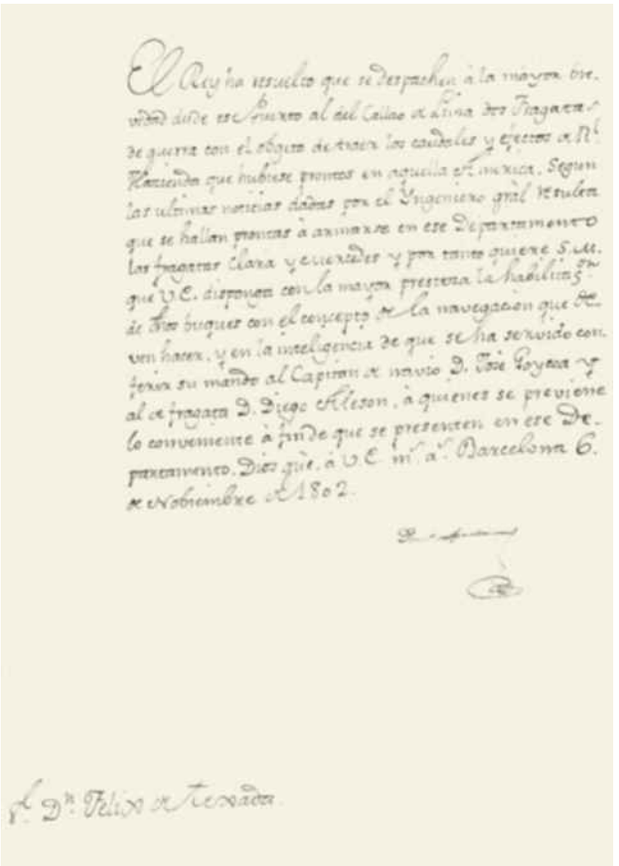
la cuestión, expresa su convencimiento de que en el contexto de un buque de guerra español hundido no cabe separar la carga del resto del naufragio, a efectos de inmunidad. Dos razones llevan al tribunal a esta conclusión: en primer lugar, que otras normas que regulan los naufragios, incluidas la Sunken Military Craft Act y la Abandoned Shipwreck Act, tratan la carga como parte del naufragio, y, en segundo término, los principios de la cortesía internacional, que exigen una protección más intensa a los Estados extranjeros cuando puede producirse un daño a su soberanía.

Teniendo en cuenta, tal vez, la importancia que la inseparabilidad del buque y su cargamento, con respecto a la inmunidad, ha tenido en el desenlace del caso de la *Mercedes*, el Proyecto de Ley de Navegación Marítima refiere la inmunidad y demás atributos propios de los buques de Estado a «los buques de Estado españoles naufragados o hundidos, sus restos y los de sus equipos y carga» (art. 382).

Imprescriptibilidad de los buques de Estado

Los derechos de un Estado soberano sobre sus buques de guerra y demás buques de titularidad estatal destinados a fines no comerciales no se pierden por el mero transcurso del tiempo sin hacer un uso efectivo de ellos. Esta regla es particularmente importante tratándose de buques de Estado hundidos, ya que garantiza que, en caso de ser hallado el pecio, por mucho tiempo que haya transcurrido desde el naufragio, el Estado del pabellón conserva intactos sus derechos.

Esta cuestión fue decisiva en el caso de las fragatas *Juno* y *La Galga*. La empresa Sea Hunt, Inc. y el Estado de Virginia alegaron que España había perdido sus derechos sobre ellas por abandono, invocando la Abandoned Shipwreck Act de 1987. La discusión se centró, en primer lugar, en si podía considerarse que España había perdido sus derechos sobre los buques naufragados por abandono implícito. Tanto el Tribunal del Distrito como el Tribunal de Apelación se pronunciaron negativamente al respecto, por entender que, tratándose de buques de Estado extranjeros, únicamente cabe considerarlos abandonados si se ha producido un acto de renuncia expresa por parte del Estado del pabellón. A partir de aquí, el Tribunal del Distrito consideró que no había existido renuncia expresa por parte de España respecto a la fragata *Juno*, pero que sí se había producido tal renuncia respecto a *La Galga*, en virtud del Tratado de París de 1763 que puso fin a la guerra de los Siete Años. El Tribunal de Apelación revocó este último pronunciamiento discrepando de la interpretación que el de Distrito había dado al artículo XX del Tratado de París. Ambos tribunales coincidían, en cualquier caso, en que solamente cabía atribuir efectos extintivos de los derechos de un Estado sobre sus buques de guerra hundidos al abandono exteriorizado mediante una



Real Orden del ministro de Marina Domingo de Grandallana de 6 de noviembre de 1802

Manuscrito
Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán. Viso del Marqués, Ciudad Real

El ministro de Marina, Domingo de Grandallana, firmó esta real orden que disponía la habilitación de las fragatas de guerra ***Clara*** y ***Mercedes,*** al mando de los capitanes Diego de Alesson y José Manuel Goycoa, dos meses después de que el Generalísimo le comunicase la conveniencia de transportar a España los caudales retenidos en América a bordo de buques de guerra.
Este documento, conservado en el Archivo General de la Marina, resultó fundamental en la resolución del litigio a favor de España.

renuncia expresa. El Tribunal de Apelación afirma expresamente que el mero paso del tiempo desde un naufragio no es suficiente para constituir abandono.

El Estado del pabellón, en cualquier caso, no debería permanecer pasivo ante procedimientos judiciales que se promuevan en relación con sus buques de Estado hundidos, ya que la pasividad ante reclamaciones concretas formuladas ante los tribunales podría ser interpretada como renuncia a sus derechos sobre el pecio. En este sentido, la decisión del Tribunal de Apelación en el caso *Juno* y *La Galga* tuvo muy en cuenta que España había afirmado enérgicamente su interés sobre ambas fragatas en el litigio, a diferencia de lo ocurrido en otros casos, en que, ante la ausencia de intervención de España, se consideró abandonado el pecio, con cita expresa del caso «Treasure Salvors, Inc. v. The Unidentified Wrecked and Abandoned Sailing Vessel», de 1978, referido al pecio del galeón *Nuestra Señora de Atocha.*

La imprescriptibilidad de los buques de Estado hundidos se reconoce en el Proyecto de Ley de Navegación Marítima por partida doble: por un lado, porque se afirma expresamente que «los buques de Estado españoles naufragados o hundidos, sus restos y los de sus equipos y carga, son bienes de dominio público estatal, inalienables, imprescriptibles e inembargables» (art. 382.1) y, por otro, porque tras establecer que, como regla general, el Estado español adquirirá la propiedad de cualquier buque o bien que se encuentre naufragado o hundido en las aguas interiores marítimas o en el mar territorial españoles una vez transcurridos tres años del naufragio o hundimiento, exceptúa de esta regla a los buques y embarcaciones de Estado (art. 374.1). Es significativo que esta última excepción no aparece en la norma española aún vigente, que es la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos; cabe considerar, no obstante, que la imprescriptibilidad de los derechos de los Estados extranjeros sobre sus buques de Estado hundidos en aguas españolas deriva directamente del Derecho internacional consuetudinario y es de plena aplicación aunque no esté expresamente prevista en la citada ley.

Normas sobre hallazgos y sobre salvamento

En el caso de la *Mercedes*, Odyssey pretendía, bien que se le declarase propietario del pecio, en virtud de las normas sobre hallazgos (*Law of finds*), bien que se le reconociera el derecho a una recompensa en virtud de las normas sobre salvamento (*Law of salvage*). Los tribunales estadounidenses que conocieron del caso no llegaron a decidir sobre el fondo de estas pretensiones, al apreciar su falta de jurisdicción por razón de la inmunidad reconocida al pecio de la *Mercedes*. No obstante, tanto el Tribunal de Apelación como el informe del juez Pizzo mencionan las previsiones de la Sunken Military Craft Act en el sentido de que las normas sobre hallazgos no son aplicables a ninguna nave militar extranjera hundida en aguas de los Estados Unidos y que no se reconocerán derechos o premios por salvamento en relación con naves militares extranjeras hundidas en aguas de los Estados Unidos sin el expreso consentimiento del Estado afectado.

En el caso *Juno* y *La Galga*, la empresa Sea Hunt, Inc. solicitó una recompensa por salvamento. La pretensión fue rechazada por los tribunales basándose en que el dueño de cualquier buque tiene derecho a rechazar un salvamento no deseado, y que, por tanto, al no haber autorizado el salvamento, España no tenía que satisfacer recompensa alguna a Sea Hunt.

Respecto al *Law of finds* —que en el Derecho anglosajón se entiende como derecho a adquirir la propiedad del pecio si corresponde a un buque abandonado y, por tanto, sin dueño—, su inaplicabilidad a los buques de Estado está estrechamente entrelazada con la imprescriptibilidad de dichos buques y la necesidad de un acto expreso de renuncia para que se puedan considerar abandonados.

The Star.

THURSDAY, OCTOBER 18, 1804.

OVENT-GARDEN.

ING, OCTOBER 19,
he Comedy of
OATS.
LEWIS.
Musical Entertainment of
OCANI.
the Suspicious Husband; with
orical Play of King Henry the
Musical Entertainment of Hart-

ITANTS OF ST. PAUL,
ELL.

you my sincere and very
r you have done me in chusing
ectable Parish. The decided,
peared at the close of the Poll
fills me with gratitude to my
avour, causes me to indulge the
well into the unanimous voice of
by professions, which are often
y—judge of me by my future
be in proportion to the fidelity
of the office in which you have
be, with sincere regard,
nd Gentlemen,
dient and devoted servant,
RICHARD POVAH.
t. 17, 1804.

FURNITURE, &c.
ond Street.
NG, Furniture Printers to
to acquaint the Nobility and
ted an extensive variety of Su-
and beauty, which they wish to

PORTS.
N who are in possession of
O, of RURAL SPORTS, and
ond, which has been published
respectfully requested to imme-
can be kept after the First of
be made to the Rev. Mr. DA-
e.

ALE,
n, late the Mayoralty-House,
Friday the 2d November next,

PATRIOTIC FUND.

LLOYD'S, SEPT. 25, 1804.

AT a General MEETING of the COMMITTEE for Managing the PATRIOTIC FUND held this Day, THOMAS REID, Esq. in the Chair,

Resolved, That the following Subscriptions, not before advertised, be inserted in the public Papers:

	£	s	d
Vice Admiral Rainier	21	0	0
The Officers of the 6th Bat. of the 60th Regiment of Foot, at Jamaica	75	9	6
John Woods, of Chilgrove, Suffex	10	0	0
A Benefit at the Theatre, Wisbeach, by Thomas Robertson, Manager	17	18	0
The Rev. John Brewsters, Durham	3	3	0
The Rev. Jos. Storford, Durham	2	2	0
The Rev. N. Hollingworth, Durham	3	3	0
Captain Hand, R. N. by Mr. Sykes	10	10	0
Alexander Shank, Esq.	26	5	0
Captain William Edge, a Collection made by him from the Sea Fencibles in Suffolk, under his command	24	6	0
The produce of a Play performed at Sutherland, by Gentlemen of that town	51	15	0
Free and Easy Johns of Sutherland, Lodge No. 5	5	5	0
A Benefit at the Theatre at Northampton, by Thomas Robertson, Manager	12	4	6
By Rear-Admiral Sir Wm. Douglas, Bart. from the Sea Fencibles of Berwick-upon-Tweed, Eyemouth, Coldingham, Bournmouth, and Holy Island, viz.			
The Commissioned Officers	5	0	0
The Sea Fencibles	12	2	6
The Apollo Lodge of Freemasons, of Beccles	2	0	0
From the Officers and Men of the Sea Fencibles of Ipswich, Woodbridge, and Walton, under command of Captain Edge	33	9	0
A Benefit at the Theatre at Peterborough, by the Manager, Mr. Robertson	9	5	0
From a young Lady, a Friend to her country	2	0	0
Thomas Aldridge, Esq. of Rainham, Kent, Purser of his Majesty's ship Alexander	5	0	0
A Benefit at the Theatre at Huntingdon, by the Manager, Mr. Robertson	8	3	0
John Excell, Master at Arms of his Majesty's ship Leopard	1	0	0
A seaman of his Majesty's ship Endymion	2	0	0
Governor Lieutenant-General Hunter, Quebec	105	0	0
Mr. Edward Fairfax, Master of his Majesty's ship Prince, by the hands of Mr. Sykes	5	5	0
The Officers and Crew (excepting Michael Doran, Seaman) of his Majesty's ship Pickle, commanded by Lieutenant Lapenotiere, one month's pay			

Subscriptions continue to be received by Messrs. Benuet and White, at the Bar of Lloyd's Coffee-house; and by all Bankers in town and country.

SCHOOL OF PHYSIC IN IRELAND.

THE MEDICAL LECTURES of the Professors will commence in Trinity College, on Monday, the 5th of November, as follows:

VICTUALLING-OFFICE, October 10, 1804.

THE *COMMISSIONERS for VICTUALLING HIS MAJESTY'S NAVY*, do hereby give Notice,

That on Friday the 19th instant, they will be ready to receive Tenders in writing, (sealed up) and treat for

TWO HUNDRED TONS OF GENUINE OATMEAL;

To be delivered in a month, by weekly proportions, into His Majesty's Victualling Stores at Deptford; and to be paid for by Bills payable with interest ninety days after date.

The Conditions of the Contract may be seen at the Secretary's Office.

No regard will be had to any tender in which the price shall not be inserted in words at length, or that shall not be delivered to the Board before one o'clock on the said Friday the 19th instant, nor unless the person who makes the tender, or some person on his behalf, attends to answer when called for.

VICTUALLING OFFICE, October 15, 1804.

THE *COMMISSIONERS for VICTUALLING HIS MAJESTY'S NAVY*, do hereby give Notice,

That on Friday next the 19th instant, they will be ready to receive Tenders in writing, (sealed up) for so many BAGS of BISCUIT made from WHOLE MEAL as the respective Persons who may make proposals thereof will agree to deliver in the course of one month from the day of contract, in regular weekly proportions, into his Majesty's Victualling Stores at Deptford; and to be paid for by Bills, payable with interest, ninety days after date

The Conditions of the Contract may be seen at the Secretary's Office.

No regard will be had to any Tender in which the price shall not be inserted in words at length, or that shall not be delivered to the Board before One o'Clock on the said Friday next, the 19th instant, nor unless the Person who makes the Tender, or some Person on his behalf, attends to answer when called for.

GENUINE MALT LIQUOR.

A NUMBER of respectable Inhabitants of London and Westminster, in conjunction with several Retailers of PORTER and ALE, have resolved upon a plan for the establishment of a BREWERY, for supplying the Public with GENUINE MALT LIQUOR, and have subscribed upwards of SIX THOUSAND POUNDS towards carrying it into effect. Their object is to introduce an wholesome and comfortable beverage, whereby the community may be supplied with a commodity brewed from Malt and Hops, and to provide for the poorer classes (who are most in need of it) an article that will stand the test of examination, and be found to possess all those salubrious qualities that once rendered MALT LIQUOR desirable; they will not enter into a discussion of what materials Beer should or should not be composed, all they have to say upon that subject is, that they

LONDON ASSURANCE HOU

10th O

AN additional Duty of 6d. upon e
sured from Loss by Fire having been impo
of Parliament and made Payable by the Assur
the Corporation of the London Assurance of H
from Fire, hereby give Notice that, for the ease a
sons assured with them, they will, at their own
said additional duty on all their existing Policie
mencement of such duty until the next Premium
licies shall become payable.—By order of the Cou
STEPHEN L

TWENTY THOUSAND POU

FOR THE FIRST DRAWN NEXT

We congratulate the Pu[illegible] and with pleasure
THREE TEN THOUSAND POUND
In the Lottery now Drawing, were Sh
No 3,260, 10,000l. by Hazard and
No 10,134, 10,000l. by Elli
No 9,362, 10,000l. by Swift.

THREE TWENTY THOUSAN

PRIZES, and TWO FIVE THOU
PRIZES now in the Wheel, and only Three
follows:—

Tuesday next, October 23, Eighth Day, an
entitled to 20,000l.

Friday following, Ninth Day, and the First-d
And the Last Day, Saturday, October 27.

RHEUMATISMS, PALSIES,
AFFECTIONS, with their usual concom
flying Pains, Flatulency, Indigestion, and gener
nating in whatever source) are relieved and fe
WHITEHEAD's Essence of Mustard Pills,
means had failed.

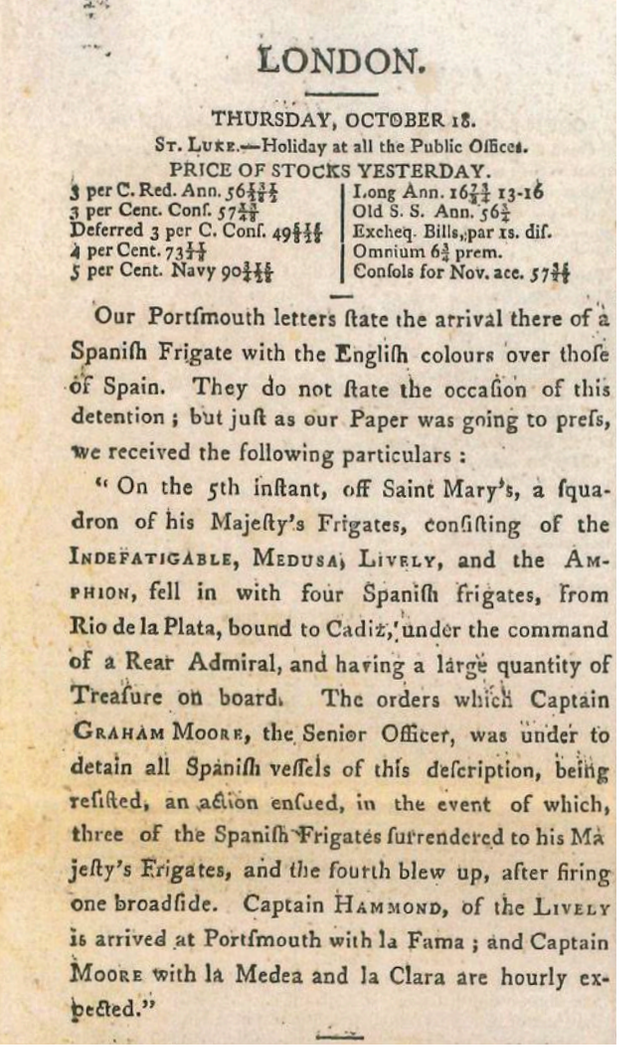
The Fluid Essence of Mustard (used with t
complaints where necessary) is perhaps the mos
ing, and effectual remedy in the world, curing th
SPRAINS AND BRUISES,
in less than half the time usually taken by O
beside, or any other Liniment or Embrocati
mediately after any accident, it prevents the pa
It is prepared and sold at 2s. 9d. each box or b
ston, Apothecary, No. 15, Greek-street, Soho,
be had of every Medicine Vender in Great Brit

FOR BRUISES, SPRAINS, RHEUMAT
DR. STEERS'S OPODELDO

CAUTION.—On the outside of th
each Bottle of the real Medicine, a stamp
is engraved "F. Newbery, No. 45, St. Paul's,"
of the Bottle a Label is pasted, with these Wo
Opodeldoc, prepared by F. Newbery." All th

En cuanto al derecho a un premio o recompensa basado en las normas sobre salvamento, la Ley norteamericana, como se ha visto, lo hace depender del consentimiento del Estado al que pertenezca el pecio. En la misma línea, el Convenio de Londres sobre Salvamento Marítimo, de 1989, excluye la aplicación de sus previsiones a los buques de guerra y a otros buques de propiedad del Estado, o utilizados por este, que gocen de inmunidad soberana en el momento de las operaciones de salvamento, a menos que ese Estado decida otra cosa.

En el Proyecto de Ley de Navegación Marítima se establece que no son aplicables sus disposiciones sobre salvamento a los buques de Estado extranjeros que, al efectuarse la ayuda, gozaran de inmunidad soberana, salvo que el Estado del pabellón lo consienta (art. 366). Ahora bien, en caso de salvamento de buques de Estado españoles o prestado por buques de Estado españoles, sí se aplican las disposiciones sobre salvamento, con algunas especialidades (art. 359).



LONDON.

THURSDAY, OCTOBER 18.

St. Luke.—Holiday at all the Public Offices.

PRICE OF STOCKS YESTERDAY.

3 per C. Red. Ann. 56 1/4 1/2	Long Ann. 16 7/8 13-16
3 per Cent. Conf. 57 1/4 3/8	Old S. S. Ann. 56 3/4
Deferred 3 per C. Conf. 49 5/8 1/4	Exchcq. Bills, par 1s. dif.
4 per Cent. 73 1/4	Omnium 6 3/4 prem.
5 per Cent. Navy 90 3/4 1/8	Confols for Nov. acc. 57 3/4

Our Portſmouth letters ſtate the arrival there of a Spaniſh Frigate with the Engliſh colours over thoſe of Spain. They do not ſtate the occaſion of this detention; but juſt as our Paper was going to preſs, we received the following particulars:

"On the 5th inſtant, off Saint Mary's, a ſquadron of his Majeſty's Frigates, conſiſting of the Indefatigable, Medusa, Lively, and the Amphion, fell in with four Spaniſh frigates, from Rio de la Plata, bound to Cadiz, under the command of a Rear Admiral, and having a large quantity of Treaſure on board. The orders which Captain Graham Moore, the Senior Officer, was under to detain all Spaniſh veſſels of this deſcription, being reſiſted, an action enſued, in the event of which, three of the Spaniſh Frigates ſurrendered to his Majeſty's Frigates, and the fourth blew up, after firing one broadſide. Captain Hammond, of the Lively is arrived at Portſmouth with la Fama; and Captain Moore with la Medea and la Clara are hourly expected."

Ejemplar del periódico *The Star* de 18 de octubre de 1804, n.° 4901

Londres
Papel impreso
Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán. Viso del Marqués, Ciudad Real

Con toda probabilidad, fue en este ejemplar del periódico inglés *The Star*, conservado en el Archivo General de la Marina, donde el capitán general del Departamento de Ferrol, Félix de Tejada, leyó la noticia del ataque inglés a las fragatas españolas. Se lo facilitó un oficial del regimiento Hibernia que ese día estuvo a bordo de la escuadra inglesa. Tejada envió la traducción a Godoy y le comunicó «lo sensible que le había sido la noticia» al contralmirante Cochrane, quien aseguró que el Gobierno británico indemnizaría al español.

Inmunidad de jurisdicción

La inmunidad de jurisdicción que se reconoce a los buques de Estado significa, simplemente, que los tribunales de Estados distintos al del pabellón carecen de jurisdicción para enjuiciar pretensiones relativas a dichos buques y para adoptar medidas cautelares o ejecutivas sobre los mismos. La inmunidad se aplica cuando ante los tribunales de un Estado se plantean pretensiones relativas a buques de Estado extranjeros y la consecuencia de la apreciación de la inmunidad no es el rechazo de las pretensiones de que se trate, tras un enjuiciamiento sobre su conformidad con el Derecho, sino el rechazo por parte del tribunal a entrar a enjuiciar sobre la disputa o sobre la procedencia de las medidas que se solicitan.

En la práctica, como ocurrió en el caso de la *Mercedes*, la aplicación de la inmunidad de jurisdicción puede tener un efecto muy próximo al que tendría un enjuiciamiento de fondo favorable a las pretensiones del Estado extranjero al que pertenezca el buque. No obstante, conviene no olvidar que cuando se estima la inmunidad de jurisdicción las pretensiones de fondo quedan imprejuzgadas y que, por tanto, podrían ser planteadas de nuevo siempre que se hiciera ante los tribunales del Estado del pabellón, únicos que tendrían jurisdicción para enjuiciarlas. Así, por ejemplo, en el caso de la *Mercedes*, los tribunales estadounidenses no llegaron a pronunciarse sobre el fondo de las pretensiones de Odyssey basadas en las normas sobre hallazgos o sobre salvamento, ni tampoco sobre las pretensiones de Perú, ni las de los particulares que reclamaban como herederos de los propietarios de parte del cargamento. Estas pretensiones podrían ser planteadas ante los tribunales españoles, que no podrían rechazar pronunciarse sobre ellas basándose en la inmunidad de jurisdicción. Cuestión distinta es que el propio litigio ante los tribunales norteamericanos haya puesto de manifiesto las escasísimas posibilidades de éxito que previsiblemente tendría el ejercicio de acciones ante los tribunales españoles.

Límites de la utilidad de la inmunidad de los buques de Estado para la protección del patrimonio cultural subacuático

El caso de la *Mercedes* y, antes, el de las fragatas *Juno* y *La Galga*, han puesto de manifiesto que la añeja institución de la inmunidad de los buques de Estado puede resultar un útil instrumento para defender el patrimonio cultural subacuático. Ahora bien, subrayada su utilidad, es preciso llamar también la atención sobre las limitaciones de este instrumento y, en consecuencia, sobre la necesidad de avanzar en la aceptación por la comunidad internacional de herramientas de protección del patrimonio cultural subacuático más específicas, como las previstas en la Convención de la Unesco de 2001.

Hoy por hoy, la inmunidad de los buques de Estado, en cuanto institución anclada en el Derecho internacional clásico, presenta un carácter universal del que todavía carecen las previsiones de la Convención de la Unesco, cuya vigencia se limita a cuarenta y cinco Estados. Esto implica que la inmunidad pueda ser invocada prácticamente ante los tribunales de cualquier Estado para oponerse a cualquier pretensión sobre pecios correspondientes a buques de Estado.

Atendida su finalidad, la inmunidad solamente garantiza que, en caso de ser estimada por los tribunales ante los que se invoca, dichos tribunales se abstendrán de pronunciarse sobre cualquier pretensión de reconocimiento de derechos de propiedad, excavación, hallazgo, salvamento, etc. Esto permite utilizar la inmunidad para obstaculizar los intentos de expoliación de pecios por parte de empresas cazatesoros y, en caso de haberse producido ya el expolio, puede facilitar también, en función de las circunstancias, que los objetos de valor histórico extraídos sean entregados al Estado al que pertenezca el buque naufragado, como ocurrió en el caso de la *Mercedes*.

Pero la eficacia de la inmunidad que el Derecho internacional reconoce a los pecios de buques de Estado es, como se ha dicho, limitada, y no solo porque queden fuera de su cobertura los buques que en el momento del naufragio eran de propiedad privada, sino también porque la inmunidad, por sí sola, no impone al Estado del pabellón ninguna obligación positiva de adopción de medidas para la protección del pecio que vayan más allá de impedir la extracción y explotación comercial de los restos del buque naufragado y de su cargamento.

De ahí la necesidad de instrumentos internacionales de protección del patrimonio cultural subacuático específicos y más eficaces, como es la Convención de la Unesco, de la que España es ya parte. Pero también es preciso que cada Estado contemple y aplique medidas eficaces respecto del patrimonio cultural subacuático de sus aguas territoriales. En este terreno, sería conveniente que España adecuara su legislación para asegurar el mejor cumplimiento de los compromisos adquiridos en virtud de la Convención de la Unesco en lo que atañe a la protección del patrimonio cultural subacuático en sus aguas territoriales, zona contigua y zona económica exclusiva y plataforma continental. También sería conveniente una mejor definición del reparto de competencias entre Estado y Comunidades Autónomas en la materia que nos ocupa.

Con referencia específica a los pecios correspondientes a buques de Estado extranjeros situados en aguas españolas, hay que considerar positivas las previsiones incorporadas al Proyecto de Ley de Navegación Marítima que, sin perjuicio de reconocer la inmunidad de jurisdicción, sujetan las operaciones de explotación, rastreo, localización y extracción a un previo acuerdo entre los órganos competentes del Estado extranjero de que se trate y el Ministerio de Defensa, así como a que se respete en las operaciones lo establecido en la Convención de la Unesco (art. 382.3 del Proyecto).

Respecto a los buques de Estado españoles hundidos en aguas territoriales de otros Estados, el Proyecto de Ley de Navegación Marítima, tras afirmar categóricamente su carácter de bienes de dominio público estatal «cualquiera que sea el momento en que se produjo su pérdida y el lugar en que se encuentren», dispone que «las operaciones de explotación, rastreo, localización y extracción de buques de Estado españoles naufragados o hundidos requerirán autorización de la Armada, que ostenta competencias plenas para su protección» (art. 382, apartados 1 y 2). Ahora bien, para que estas previsiones se traduzcan en una efectiva protección de los pecios de buques de Estado españoles hundidos en aguas extranjeras no se debería confiar exclusivamente en una defensa pasiva, limitada a hacer valer la inmunidad de jurisdicción ante la noticia de acciones que pudieran poner en peligro los derechos de España sobre sus buques de Estado, sino que sería conveniente un planteamiento más activo que incluyera tomar la iniciativa para la adopción de acuerdos con el Estado ribereño, a fin de asegurar un tratamiento adecuado de los pecios de valor histórico.

Hay que tener en cuenta, por lo demás, que si bien es cierto que la inmunidad de jurisdicción de los buques de Estado y de los pecios de buques de Estado es, como se ha dicho, una regla anclada en el Derecho internacional consuetudinario y, por tanto, de alcance universal, no sería razonable confiar en que todos los Estados la entiendan de la misma manera y la apliquen con igual extensión, lo que comporta un indudable riesgo de que, en casos concretos, la invocación de la inmunidad de jurisdicción ante los tribunales de un Estado extranjero no sea acogida, dejando el camino abierto a actividades de excavación y extracción incompatibles con la protección del patrimonio cultural subacuático. En estas situaciones la búsqueda de acuerdos entre España y el Estado en cuyas aguas se encuentre el pecio es especialmente conveniente.

La contribución de los Archivos Estatales a la recuperación de los bienes culturales de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes

Severiano Hernández Vicente. Subdirector General de los Archivos Estatales
Teresa Engenios Martín. Jefa del Servicio de Coordinación Archivística (SGAAEE)

La recuperación del pecio de la fragata *Mercedes* ha supuesto un hito en la defensa del patrimonio histórico español. Más allá del valor material de las monedas recuperadas, significa una revalorización de nuestro patrimonio cultural subacuático y una llamada de atención hacia la necesidad de protegerlo y conservarlo para disfrute de generaciones futuras. Sin duda alguna, una de las claves del éxito ha sido la colaboración entre las instituciones.

En lo que atañe a los archivos, la importancia del patrimonio documental español, reconocida internacionalmente, ha quedado de nuevo sobradamente demostrada. Las pruebas documentales aportadas por el Ministerio de Cultura de entonces a partir de los documentos conservados en archivos históricos españoles,

Archivo General de Indias. Sevilla

Galerías de la planta superior

tanto los que gestiona en la actualidad la Secretaría de Estado de Cultura como los de la Armada, fueron absolutamente determinantes para acreditar la identidad del buque hundido y la inmunidad soberana del Estado español sobre el pecio rescatado frente a los derechos reclamados por la compañía Odyssey Marine Exploration.

Un primer rastreo por diferentes archivos históricos permitió reunir pruebas suficientes para defender los intereses del Estado, pero esto no era más que la punta de un gran iceberg. Posteriormente se ha continuado buceando entre los fondos documentales de los Archivos Estatales para reconstruir el último viaje de la fragata *Mercedes*, valorar el alcance que el suceso tuvo en la política internacional española de principios del siglo XIX y sacar a la luz los dramas familiares y las historias y avatares de algunos de sus protagonistas.

La Subdirección General de los Archivos Estatales consideró que era un tema que merecía un capítulo señalado y abordó el proyecto de recuperar las fuentes documentales conservadas en los Archivos Estatales sobre el tema, digitalizando e incluyendo las descripciones de los documentos dentro del Portal de Archivos Españoles (PARES). Son más de 400 documentos, con cerca de 5000 imágenes digitales, puestos en Internet a disposición de quienes deseen conocerlos. En este proyecto han estado implicados los archiveros del Archivo General de Indias, del Archivo General de Simancas, del Archivo Histórico Nacional, del Archivo General de la Administración y los de la propia Subdirección General de los Archivos Estatales. Todos ellos, así como el resto de técnicos de los archivos que han participado en este proyecto, merecen nuestro agradecimiento público por el trabajo realizado.

No se trata ahora de detenernos en los pormenores técnicos, ni tampoco de hacer una relación detallada de los documentos, pero sí resulta obligado hacer un breve repaso de los principales fondos y una aproximación a los documentos más relevantes, algunos de los cuales se pueden disfrutar en la exposición de la que es complemento este catálogo y, el resto, en el sitio web creado a tal efecto o en el Portal de Archivos Españoles (PARES).

Las órdenes de recaudación de caudales y el cargamento de la fragata Mercedes en el Archivo General de Indias

A comienzos del siglo XIX España estaba inmersa en la segunda guerra de coalición como aliada de Francia y enfrentada a las potencias europeas que intentaban frenar la política expansionista de Napoleón. Por el Tratado de San Ildefonso[1], España había establecido una alianza militar ofensiva y defensiva con la República francesa para actuar de manera conjunta frente a Gran Bretaña. Como consecuencia de las continuas guerras, el tráfico marítimo con los territorios de ultramar había quedado interrumpido y el erario público estaba absolutamente diezmado.

La firma del Tratado de paz de Amiens[2] en marzo de 1802 parecía abrir un periodo de paz que permitiría restablecer el comercio con América y reanudar las remesas de caudales, pero la ruptura de este periodo de paz entre Francia y Gran Bretaña no tardaría en llegar, pues en mayo de 1803 estalló de nuevo el conflicto entre ambas potencias. La Corona española intentó mantener una posición neutral frente a Gran Bretaña e incluso firmó, en octubre de 1803, un nuevo convenio con Francia por el que se comprometía a pagar un cuantioso subsidio anual a cambio de anular las obligaciones militares contraídas por el Tratado de San Ildefonso[3]. Este acuerdo no hizo sino incrementar las necesidades del erario público y la urgencia en recibir los caudales.

En septiembre de 1802 el primer ministro Manuel Godoy exponía al secretario de Estado de Marina la necesidad de

Manuel Godoy, Príncipe de la Paz

Antonio Carnicero Manzio
1796-1801
Museo Nacional del Romanticismo. Madrid

Tratado de Alianza ofensiva y defensiva entre su Majestad católica y la República Francesa

San Ildefonso, 18 de agosto de 1796
Archivo Histórico Nacional. Madrid

emplear buques de la Armada Española para enviar azogue y otros efectos de la Real Hacienda a los virreinatos americanos y traer a su regreso los caudales que estaban allí retenidos. Poco después, el 16 de octubre de 1802, la Secretaría de Estado y de Despacho de Hacienda trasladaba a los virreyes de Perú, Nueva España y Río de la Plata la orden de reunir todos los caudales que fuese posible para cubrir las necesidades del erario público. La maquinaria del Estado se puso en marcha para enviar a Perú tres fragatas de guerra: *Asunción*, *Nuestra Señora de las Mercedes* y *Santa Clara*.

En esta misión estaban implicadas dos Secretarías de Estado y del Despacho: la de Hacienda, a cargo de Miguel Cayetano Soler, que tenía encomendada la recaudación de la mayor cantidad de dinero posible para el erario público, y la Secretaría de Estado de Marina, de la mano de Domingo Pérez de Grandallana, que asumiría la formación de la escuadra encargada de conducir los caudales hasta Cádiz. Ambos departamentos mantuvieron, en paralelo, una abundante correspondencia con los virreyes de Perú y Buenos Aires: el marqués de Avilés y el marqués de Sobremonte. Esta documentación resulta clave para poder reconstruir el viaje y conocer al detalle el cargamento de las fragatas.

El Archivo General de Indias fue creado en 1781 por una orden de Carlos III para reunir la documentación relativa a la administración de los territorios ultramarinos. Dentro de las llamadas «Secciones de Gobierno» de las Audiencias de Lima y Buenos Aires se conserva, entre otras, la correspondencia cruzada entre los secretarios de Estado y del Despacho de Hacienda y los virreyes de Perú y Buenos Aires.

En ella se encuentran las minutas o borradores de las Reales Órdenes que se mandaban desde la Península y las contestaciones originales que enviaban los virreyes desde ultramar. Para garantizar que las cartas llegaran a sus destinatarios, se realizaban varios ejemplares originales, enviados a través de diferentes correos marítimos. El primer ejemplar que llegaba era el que se utilizaba para la tramitación y el resto de ejemplares se agrupaban formando un apartado de duplicados, todo ello perfectamente ordenado e indexado de manera que se puede seguir la secuencia documental con bastante facilidad.

En cuanto a la documentación generada por la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, nunca fue enviada al Archivo General de Indias y debe localizarse en el Archivo General de la Marina Española Álvaro de Bazán, creado en 1948 como archivo histórico de la Armada. En este archivo ingresaron, según los datos contenidos en el Censo-Guía de Archivos de España e Iberoamérica, alrededor de 2800 legajos comprendidos entre 1604 y 1936, procedentes del Archivo del Departamento Marítimo de Cádiz, que afortunadamente se salvaron del desgraciado incendio que asoló el archivo gaditano en el año 1976. Esta misma procedencia tienen los documentos de la Secretaría de Estado de Marina que se encuentran en la Real Academia de la Historia, formando parte de la colección Juan Pérez de Guzmán y Gayo, algunos de los cuales fueron presentados como pruebas documentales en el litigio de la fragata *Mercedes*[4].

• Las órdenes de recaudación de caudales a los virreinatos

La primera de las órdenes que dirigió Miguel Cayetano Soler al marqués de Avilés, virrey de Perú, está fechada el 16 de octubre de 1802 y fue una orden conjunta para los virreinatos de Perú, Buenos Aires y Nueva España[5]. En una segunda orden, de 30 de noviembre de ese mismo año, ya se anunciaba la preparación de las fragatas *Asunción*, *Mercedes* y *Clara*, que se reiteró en otra de 9 de febrero de 1803.

Sin embargo, el 7 de junio de 1803, debido a la nueva declaración de guerra entre Francia y Gran Bretaña, se detuvo la salida de las naves. Finalmente, el 31 de julio de 1803 se autorizó definitivamente la salida de las fragatas desde el puerto del Callao hasta Montevideo, para unirse a la división que, al mando del general José

Bustamante, debería conducirlas hasta Cádiz[6]. Estas cuatro órdenes se conservan en el Archivo General de Indias junto con las enviadas a los jueces de arribadas de Cádiz y A Coruña para la preparación de las fragatas[7] junto con la orden del secretario de Estado de Marina autorizando la salida de las fragatas hacia Montevideo[8].

Por otro lado se encuentran las contestaciones del virrey de Perú al ministro de Hacienda[9] y los duplicados de estas cartas[10]. Las cartas van numeradas y precedidas de un índice y contienen la respuesta del marqués de Avilés a las órdenes anteriormente mencionadas. También incluyen los avisos de la llegada de las fragatas al puerto del Callao el 23 de julio de 1803 y de la partida hacia Montevideo el 3 de abril de 1804.

Simultáneamente, el secretario de Estado de Marina, Domingo Pérez de Grandallana y Sierra, cursaba las órdenes relativas a la dotación y salida de las fragatas y a la formación de la división que estaba al mando del general José Bustamante y Guerra en Montevideo. Del mismo modo el virrey mantenía informado a Grandallana.

También se han conservado otros documentos, como los informes que dirigió el marqués de Sobremonte, virrey del Río de la Plata, a Miguel Cayetano Soler y a Domingo de Grandallana anunciándoles la salida de Montevideo hacia la Península el 27 de junio de 1804. La primera de esas comunicaciones la podemos encontrar en el Archivo General de Indias[11] y, la segunda, en la Real Academia de la Historia[12]. Esta última fue la presentada como prueba en el litigio.

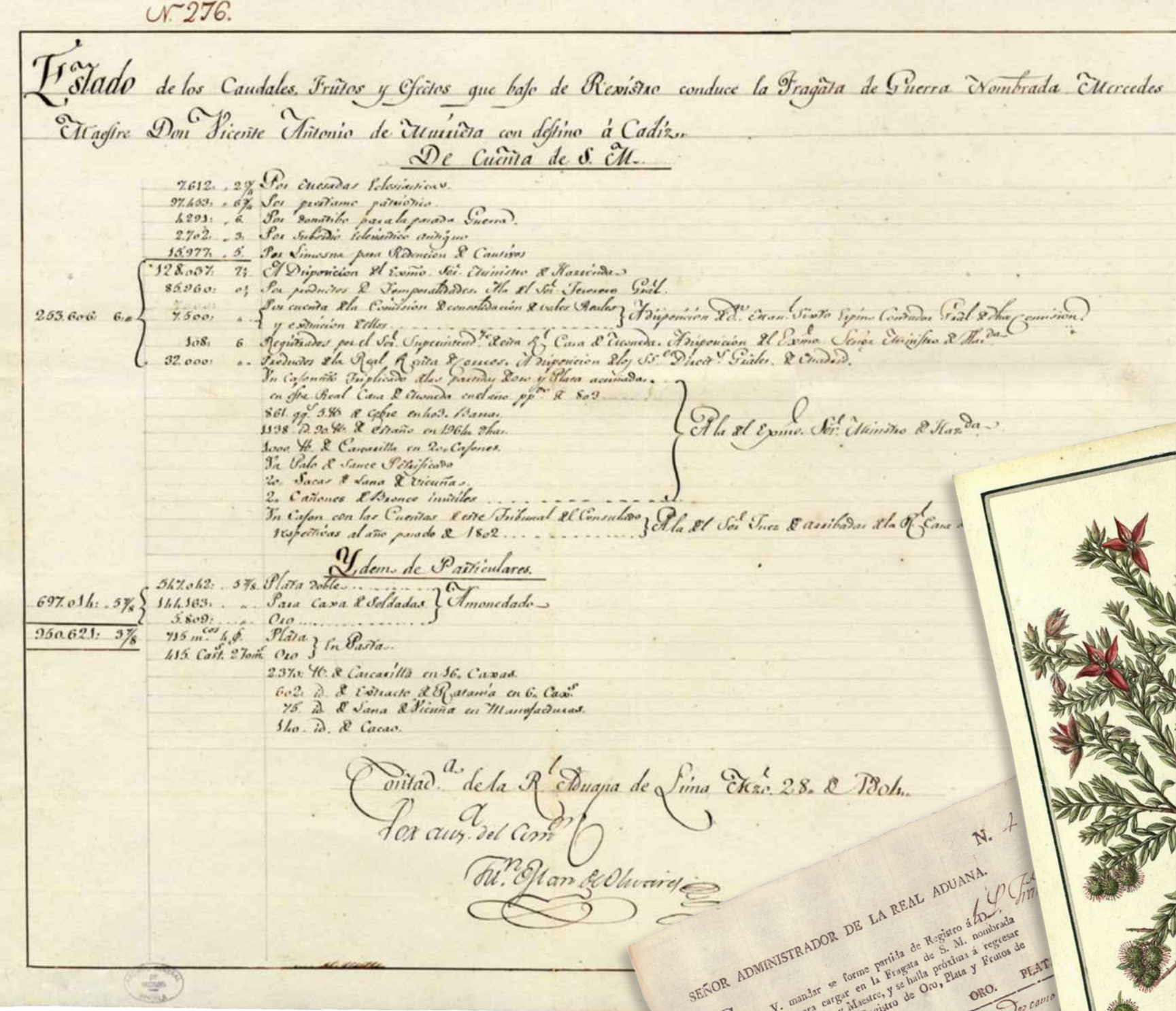
• El cargamento de la fragata *Mercedes*

El otro asunto fundamental que nos encontramos documentado en el Archivo General de Indias es el referido al cargamento de la fragata *Mercedes*. El registro de los caudales y de la carga se encuentra en el Libro Manual, en el Libro Mayor de Real Hacienda[13] y en las cartas con número 269 a 278 remitidas por el marqués de Avilés a la Secretaría de Estado de Hacienda[14]. Estos nueve despachos son de especial relevancia porque dan cuenta de manera detallada de la carga que llevaban las fragatas *Asunción*, *Mercedes* y *Clara* a su salida del puerto del Callao.

De especial interés resulta la carta número 276, porque en ella se adjunta el «Estado de caudales, frutos y efectos que bajo de registro conduce la fragata de guerra nombrada *Mercedes*». Está fechado el 28 de marzo de 1804 y fue un documento fundamental para demostrar que el pecio extraído del fondo del mar por la compañía Odyssey pertenecía a la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*, un buque de la Armada española hundido el 5 de octubre de 1804 frente al cabo de Santa María, en el Algarve portugués.

En el Estado de caudales aparecían detalladas las cantidades de plata y oro que llevaba la fragata —tanto en moneda, reales de a ocho, como en pasta de cada metal—, las cantidades pertenecientes al rey y las de los particulares. Recogía, además, otros productos que se habían cargado en la fragata, como barras de estaño y cobre y dos cañones de bronce inútiles, así como otros frutos, tales como cascarilla de Loja (Ecuador), lana de vicuña, un palo de sauce petrificado, cacao o extracto de ratania.

El Estado de Caudales del Archivo General de Indias sirvió de apoyo documental en buena parte de los testimonios aportados en el juicio y especialmente en el de Carmen Marcos, en su día jefe del Departamento de Numismática del Museo Arqueológico Nacional y en la actualidad subdirectora del museo. Teniendo como base este documento, pudo demostrar que las monedas extraídas por Odyssey únicamente podían pertenecer a la fragata *Mercedes* por su cantidad, las fechas en las que habrían sido emitidas (principalmente entre 1790 y 1800, nunca posteriores a 1804) y haber sido acuñadas en la ceca o fábrica de moneda de Lima. Pero, además, se daba la coincidencia de que otros objetos relacionados en el Estado de caudales se correspondían con las fotografías



Partida de registro n.° 4 a nombre de Francisco Romero, de cinco cajones forrados de cuero con 502 libras de extracto de ratania, para entregar a Hipólito Ruiz, primer profesor de la Real Expedición Botánica a Perú

Lima, 13 de marzo de 1804
Archivo General de Indias. Sevilla

Estado de los caudales, frutos y efectos que bajo de rexistro conduce la fragata de guerra nombrada Mercedes, su maestre don Vicente Antonio de Murrieta, con destino a Cádiz

Lima, 28 de marzo de 1804
Archivo General de Indias. Sevilla

Dibujo original de *Krameria triandra (ratania)*

Expedición Botánica al Virreinato del Perú dirigida por Hipólito Ruiz
Real Jardín Botánico. Madrid

y vídeos del fondo del mar que habían sido grabados por Odyssey, principalmente las barras de estaño y cobre y los cañones de bronce inservibles, identificados como culebrinas. Todas estas pruebas, junto con la documentación relativa a la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* aportada por el Museo Naval, permitieron la recuperación del pecio y su regreso a España el 25 de febrero de 2012[15].

Continuando con la documentación del Archivo General de Indias, debemos reparar en los duplicados de las cartas 269 a 278, relativas a la carga, pues, dado el enorme volumen que ocupaban los Registros de la Real Aduana de Lima que acompañaban a dichas cartas, se decidió archivarlos con los duplicados y no en el expediente principal[16].

Cada registro contiene un índice de todos los caudales o frutos embarcados y un asiento individualizado de las *partidas* de los particulares con el correspondiente pago de la tasa de aduana. Las partidas del registro tienen enorme interés, pues recogen información muy detallada sobre la carga y el modo de transporte, pero también nos proporciona datos de las personas que hicieron la entrega en el Callao y los nombres de quienes debían recibirla en Cádiz.

Podemos mencionar, entre otras, las partidas de cajones de cascarilla de Loja realizadas a nombre de diferentes oficiales de la Armada; una partida de extracto de ratania a cargo de don Hipólito Ruiz, jefe de la Real Expedición Botánica al Perú y Chile[17]; otra partida de cacao; partidas como las de los comandantes Tomás de Ugarte y José de Goycoa que incluían cubiertos de plata labrada[18]; otras, como la de María Josefa San Javier, que contenía tarros de conserva, un frasco de agua y pastillas de olor y una petaquita[19], e incluso algunas que relacionan objetos de oro, como un almirez[20] o un tejo de oro, similar a un lingote, a nombre de Lorenzo Robledo[21].

Finalmente, hay que hacer mención a otros dos «Estados de caudales, frutos y efectos» que relacionan la carga de las tres fragatas de guerra procedentes del Callao —*Asunción, Mercedes* y *Clara*—, a las que se añadió la de la fragata Fama, procedente de Montevideo, y las de otras seis naves comerciales[22]. En una nota al pie se indicó que la carga de la fragata *Asunción* fue trasladada en Montevideo a la fragata *Medea* por imposibilidad de aquella de continuar el viaje.

El hundimiento de la fragata y sus consecuencias a través de los documentos del Archivo General de Simancas y del Archivo Histórico Nacional

Tal y como sabemos, en la mañana del 5 de octubre de 1804, cuando la escuadra española comandada por don José Bustamante y Guerra estaba próxima al cabo de Santa María, las fragatas *Medea, Mercedes, Clara* y

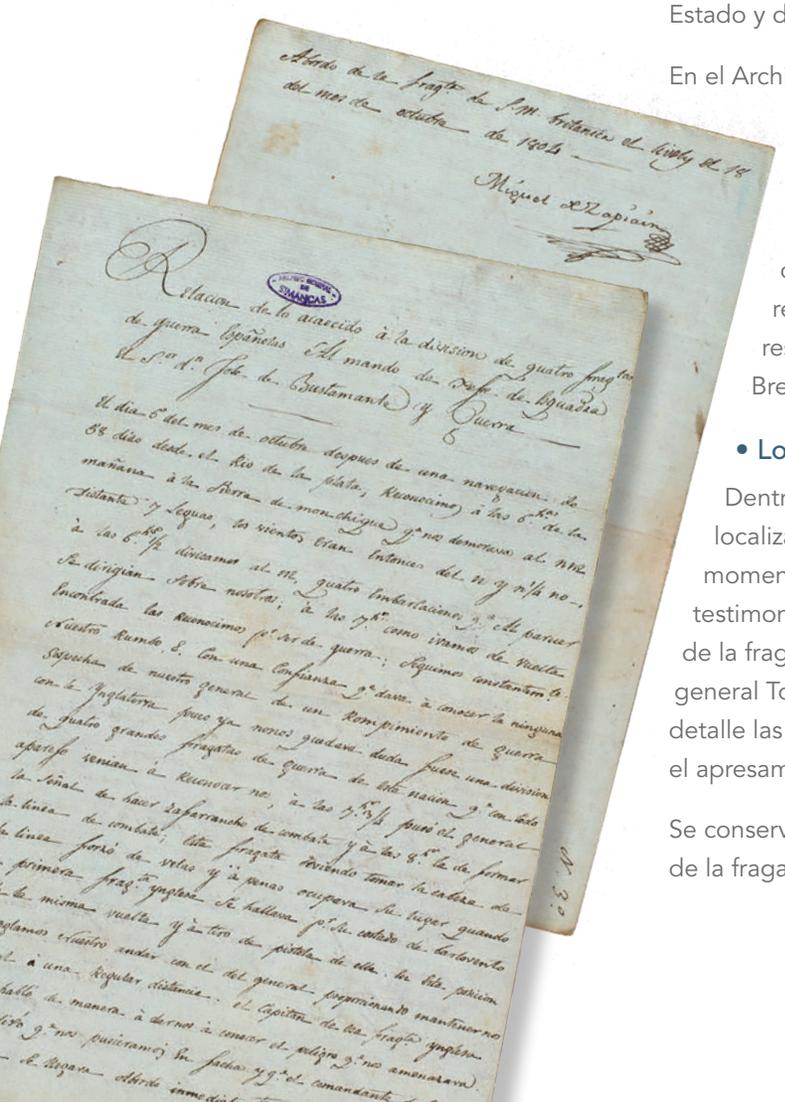
Fama fueron alcanzadas por otras cuatro fragatas de la Marina inglesa: *Indefatigable, Lively, Amphion* y *Medusa*. Tras la negativa del general Bustamante a rendirse y entregar los caudales que llevaban con destino a Cádiz, se inició el combate y la fragata *Mercedes*, después de recibir un impacto de bala de cañón en la santabárbara, saltó por los aires, perdiéndose en el fondo del mar la nave, los caudales y la vida de doscientas cuarenta y nueve personas.

Tras el hundimiento, el resto de las fragatas fueron apresadas y conducidas a los puertos ingleses de Plymouth y Portsmouth. Los oficiales y la tripulación quedaron retenidos en las naves a causa de la epidemia declarada a bordo, hasta que finalmente fueron liberados y confiscada la carga, posteriormente enviada al Banco de Londres.

Los detalles del combate y de la llegada de las naves a los puertos ingleses, las conversaciones con las autoridades británicas y las consecuencias inmediatas que tuvo el hundimiento de la fragata se pueden conocer a través de los documentos que se conservan en el Archivo General de Simancas y en el Archivo Histórico Nacional. Se trata fundamentalmente de la documentación que cruzaron el embajador de España en Inglaterra, José de Anduaga y Garimberti, y el secretario de Estado y del Despacho, Pedro de Ceballos.

Relación de lo acaecido a las cuatro Fragatas de Guerra españolas al mando de D. José Bustamante y Guerra, jefe de escuadra de la Real Armada

Original del relato pormenorizado del ataque realizado por Miguel de Zapiaín, comandante de la fragata *Fama*
18 de octubre de 1804
Archivo General de Simancas. Valladolid



En el Archivo General de Simancas se conserva el fondo documental de la Embajada de España en Londres de aquel periodo, que tiene especial interés para conocer el momento de la llegada de las fragatas a Inglaterra. En el Archivo Histórico Nacional se encuentran los documentos que llegaron a la Secretaría de Estado y fueron los utilizados como antecedentes en la resolución de las reclamaciones de presas de 1804 y 1805, resueltas a partir del convenio que firmaron España y Gran Bretaña en 1828, del que hablaremos más adelante.

• Los documentos de la batalla

Dentro de la «Sección Estado» del Archivo General de Simancas se localizan los documentos que dan testimonio de primera mano del momento del ataque y el hundimiento de la fragata *Mercedes*. Estos testimonios, junto con el *Diario de Diego de Alvear*[23], comandante de la fragata *Medea* y segundo jefe de la escuadra, y las memorias del general Tomás de Iriarte[24], son fuentes imprescindibles para conocer con detalle las circunstancias del combate, el hundimiento de la *Mercedes* y el apresamiento del resto de las naves.

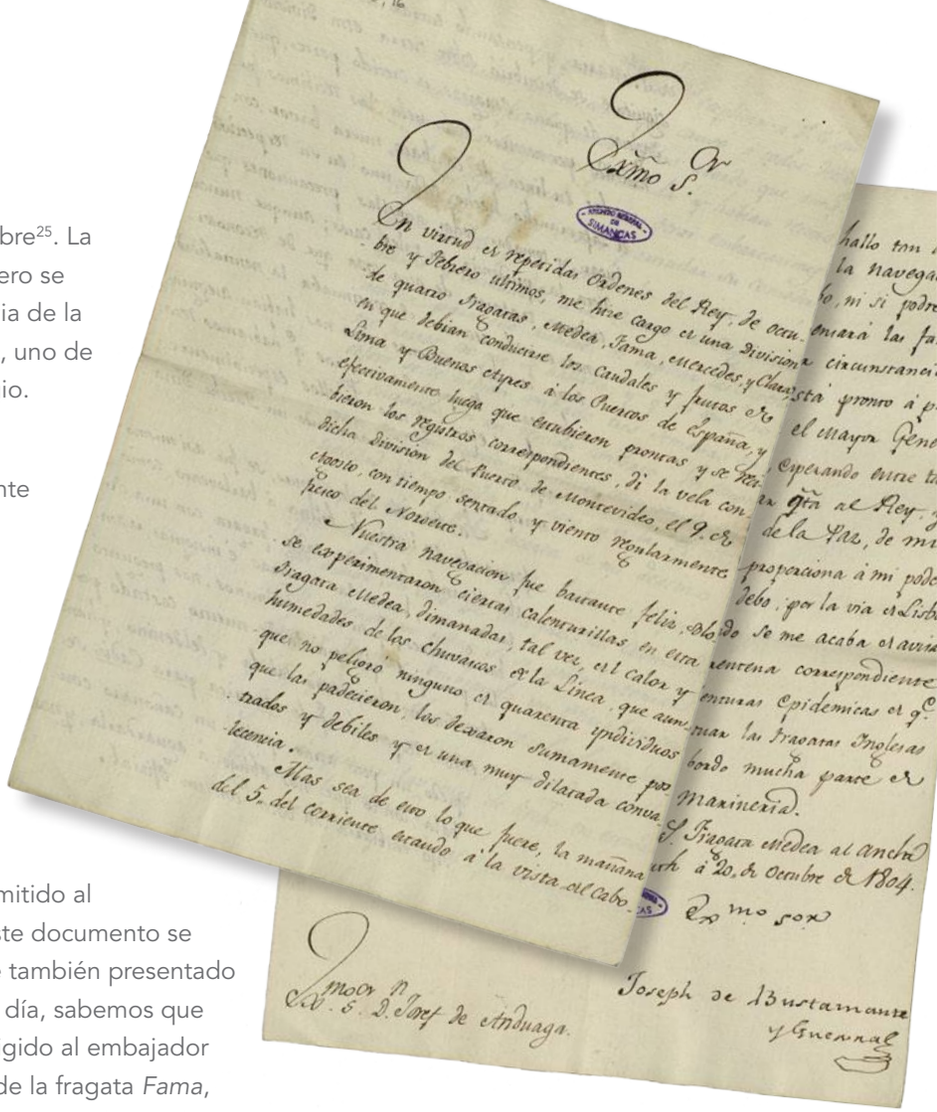
Se conservan dos cartas manuscritas de Miguel de Zapiaín, comandante de la fragata *Fama*. Una de ellas lleva su firma original y está fechada

a bordo de la fragata británica *Lively* el 18 de octubre[25]. La otra es una minuta que no tiene fecha ni firma[26], pero se corresponde con la conservada en la Real Academia de la Historia[27] fechada en Gosport el día 20 de octubre, uno de los documentos aportados por el Estado en el litigio.

También se conserva en el Archivo General de Simancas el memorial realizado por José Bustamante Guerra, general de la Armada y jefe de la división de las cuatro fragatas, el día 20 de octubre, un día después de su llegada al puerto de Plymouth[28]. El documento, con una temblorosa firma del general Bustamante debido a su mal estado de salud, iba dirigido al embajador de España en Londres, José de Anduaga y Garimberti y se acompañaba de un «Estado de los caudales y frutos» que llevaban las fragatas.

Otro ejemplar del memorial de Bustamante fue remitido al secretario de Marina, Domingo de Grandallana. Este documento se conserva en la Real Academia de la Historia[29] y fue también presentado en el litigio. A pesar de estar datados en el mismo día, sabemos que este último es posterior porque, mientras en el dirigido al embajador Anduaga dice desconocer cuál ha sido el destino de la fragata *Fama*, en este último indica que acaba de conocer por la *Gaceta de Londres* que la *Fama* había sido también apresada y conducida al puerto de Portsmouth. En cuanto al «Estado de caudales» que acompaña a ambos documentos, el dirigido a Anduaga va firmado por Diego de Alvear el destinado a Grandallana por José Bustamante. Ambos son idénticos en las cantidades que detallan, sin embargo no coinciden exactamente con el Estado de caudales realizado en la Aduana de Lima en el momento de la salida, conservado en el Archivo General de Indias[30].

Del general José Bustamante también se guardan, entre otros, el borrador de una carta dirigida al embajador Anduaga instándole a solicitar de nuevo al ministerio británico el reintegro de las cajas de soldadas[31] y los apuntes, con cinco apartados, mediante los que se solicitaba el pago de las soldadas[32].



Memorial del viaje, combate y apresamiento de las cuatro fragatas

Manuscrito
José Bustamante, general y jefe de la división
Plymouth, 20 de octubre de 1804
Archivo General de Simancas. Valladolid

• Las reclamaciones de las cajas de soldadas

Buena parte de la documentación que se conserva en estos legajos tiene que ver con las peticiones y reclamaciones que realizaron los oficiales y la tripulación, que, en la mayoría de los casos, no concierne solo a sus salarios, sino también a los bienes personales con los que regresaban a España. Entre todos ellos, además de la petición del

general Diego de Alvear[33], se puede destacar la apelación de Pedro Masdeu Zini, brigadier que regresaba a España en la fragata *Fama* tras embarcar en Manila con toda su familia. Conocemos esta reclamación a través de la carta que escribió en Portsmouth el 26 de octubre de 1804[34] y de otra posterior, fechada en Bilbao el 28 de marzo de 1805[35], de su hija Francisca Masdeu, quien después de perder a su madre en el combate del cabo de Santa María y a su padre cuando se dirigían de regreso a España, solicitó amparo para ella y sus cuatro hermanos menores de edad.

• La declaración de guerra a Inglaterra

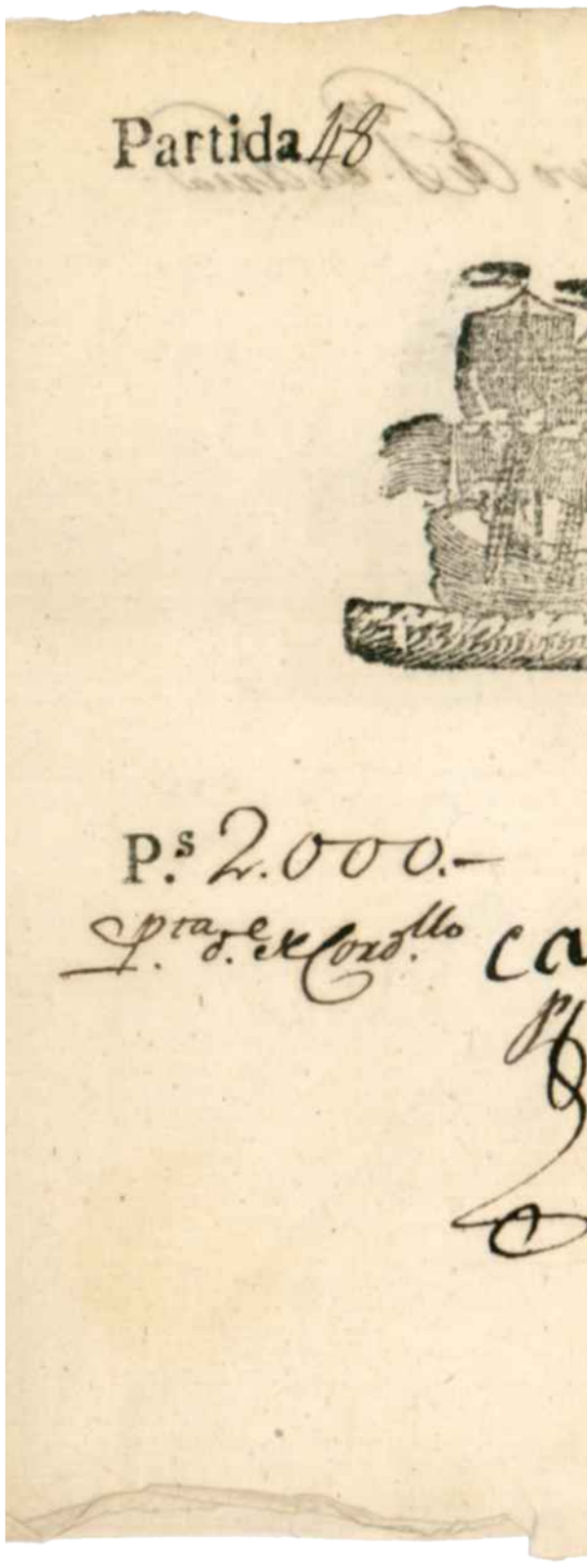
Respecto a las conversaciones mantenidas con las autoridades británicas en los días siguientes al hundimiento, cabe destacar el despacho número 145, dirigido por el embajador José de Anduaga a Pedro Ceballos, secretario de Estado, el 21 de octubre de 1805, en el que le informa de las conversaciones mantenidas con el ministro de Estado lord Harrowby y de las gestiones políticas realizadas[36]. En él se desgranan los argumentos político-militares dados por el ministro británico y la argumentación en contra del embajador español. El informe de Anduaga, custodiado en el Archivo General de Simancas, es el borrador que quedó en la embajada de España en Londres, mientras que el original lo encontramos en el Archivo Histórico Nacional junto con la minuta de la respuesta del secretario de Estado español[37].

También se conservan en el Archivo Histórico Nacional varios ejemplares de *The London Gazette* del 23 de octubre de 1804, en el que se inserta el parte del combate dado por Graham Moore, comandante de las fragatas inglesas. Y un impreso anónimo que circuló por Londres a poco del hundimiento de la fragata: «A brieff appel to the honour and conscience of the Nation, upon the necessity of an inmediate restitution of the Spanish plate ships», acompañado de la traducción al castellano realizada por Juan Bautista Arriaza.

Las negociaciones quedaron suspendidas cuando España declaró oficialmente la guerra a Inglaterra en diciembre de 1804. En el Archivo Histórico Nacional se conserva un carta de Carlos IV a Napoleón, fechada el 7 de noviembre de 1804, en la que se refiere la presión que Inglaterra está ejerciendo sobre las posesiones españolas y la búsqueda del apoyo francés «en el caso de hacer la guerra a los ingleses»[38]. Además se conserva el expediente y manifiesto original de la declaración de guerra a Inglaterra firmado por Pedro de Ceballos[39], que fue publicado en la *Gaceta de Madrid* el 14 de diciembre de 1804.

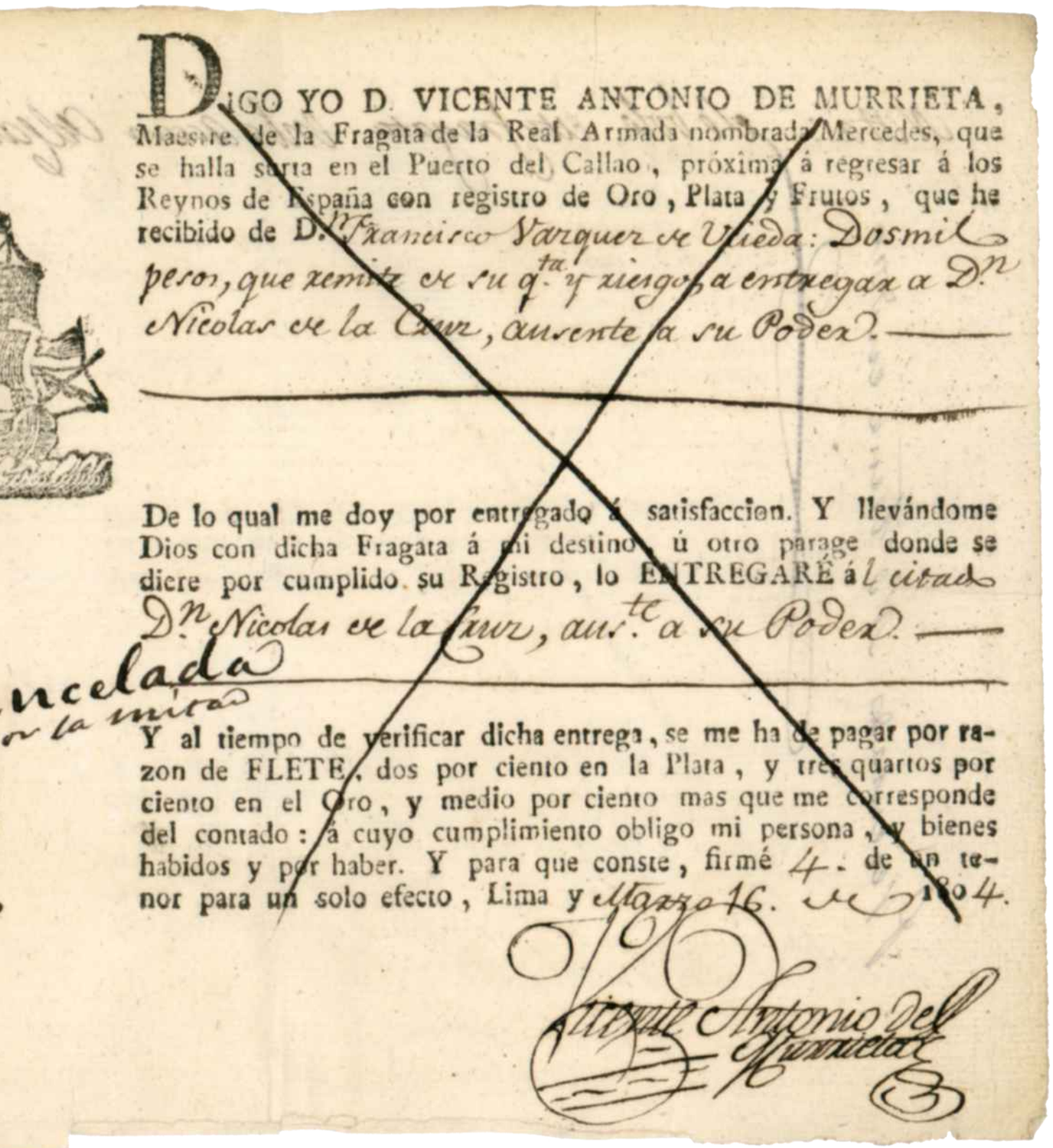
Partida n.° 48 de la fragata *Mercedes*, cancelada. En expediente promovido por D. José de Aymerich Cruz Bahamonde, conde de Maule

1862–1867. Archivo General de la Administración. Alcalá de Henares, Madrid



El pago de indemnizaciones a los particulares. Los documentos del Archivo General de la Administración y del Archivo Histórico Nacional

La negociación quedó suspendida con la declaración formal de guerra de España contra Inglaterra. Quedaría también pendiente en 1809, cuando ambas potencias llegaron a un primer acuerdo sobre bienes apresados[40], y en el convenio de 12 marzo de 1823 que nombraba una comisión mixta para estudiar y determinar las indemnizaciones a los particulares afectados por las capturas de buques posteriores a la paz el 4 de julio de 1808[41].



DIGO YO D. VICENTE ANTONIO DE MURRIETA, Maestre de la Fragata de la Real Armada nombrada Mercedes, que se halla surta en el Puerto del Callao, próxima á regresar á los Reynos de España con registro de Oro, Plata y Frutos, que he recibido de D.n Francisco Vazquez de Vieda: Dosmil peson, que remita de su q.ta y ruego, a entregax a D.n Nicolas de la Cuz, ausente a su Poder. ——

De lo qual me doy por entregado á satisfaccion. Y llevándome Dios con dicha Fragata á mi destino, ú otro parage donde se diere por cumplido su Registro, lo ENTREGARÉ á l citad D.n Nicolas de la Cruz, aus.te a su Poder. ——

ncelada
r la mitad

Y al tiempo de verificar dicha entrega, se me ha de pagar por razon de FLETE, dos por ciento en la Plata, y tres quartos por ciento en el Oro, y medio por ciento mas que me corresponde del contado: á cuyo cumplimiento obligo mi persona, y bienes habidos y por haber. Y para que conste, firmé 4. de un tenor para un solo efecto, Lima y Marzo 16. de 1804.

Vicente Antonio del Murrieta

Finalmente, el 21 de agosto de 1824 se promulgaba una real orden para que los afectados por las «presas inglesas» de 1804 y 1805 pudieran recibir una indemnización. En el Archivo Histórico Nacional se encuentra la orden comunicada por la Secretaría del Despacho de Hacienda a los consulados[42]. Pocos días después se daba aviso a todos los interesados a través del *Correo Mercantil de Cádiz*, estableciendo un plazo de dos meses para que los particulares pudieran presentar la debida acreditación ante la Secretaría de Estado.

El acuerdo definitivo entre España y Gran Bretaña se produjo con la firma del convenio del 28 de octubre de 1828, que obligaba al reino de España a pagar novecientas mil libras esterlinas por las reclamaciones inglesas, mientras que Inglaterra estaba obligada a sufragar doscientas mil libras esterlinas por las reclamaciones españolas. El pago del Gobierno británico fue retraído de la cantidad que debía satisfacer España y, por tanto, el erario público español asumió el pago a los damnificados por presas inglesas[43].

La resolución de las solicitudes de los particulares se inició en la Secretaría de Estado, aunque posteriormente los expedientes fueron pasados al Ministerio de Hacienda para su liquidación. Las reclamaciones, que habían sido reconocidas como deudas pendientes de liquidación, se convirtieron en deuda consolidada al 5% por la Ley de Arreglo de la Deuda Pública de 1 de agosto de 1851[44] y, posteriormente, por el Real Decreto de 14 de noviembre de 1852, se transformaron en títulos de deuda diferida al 3%.

Los antecedentes y documentos generados por la negociación del convenio se encuentran entre la documentación transferida recientemente por el Ministerio de Asuntos Exteriores al Archivo Histórico Nacional, mientras que los expedientes de las reclamaciones interpuestas por los consignatarios aparecen en el Archivo General de la Administración, dentro del fondo de la Dirección General de la Deuda Pública y Clases Pasivas, bajo la denominación de «presas inglesas».

Para el control de las reclamaciones se elaboró un registro denominado «Índice de reclamaciones de presas inglesas por orden alfabético de apellido», que incluye el «Índice de los expedientes de reclamaciones de los españoles, por daños sufridos en las presas que hicieron los ingleses en los años 1804 y 1805»[45].

Estos expedientes de reclamación y liquidación de deuda son de gran interés, pues fueron absolutamente determinantes y probatorios frente a las reclamaciones interpuestas en el litigio por los actuales herederos. Expedientes como el del conde Maule y sus herederos contienen las partidas de carga originales que presentaran en su día los demandantes y que aparecen con la anotación de «cancelada» en el margen izquierdo[46].
Estos documentos justificativos, junto con el índice de las reclamaciones, fueron aportados como pruebas documentales para hacer frente a las nuevas demandas presentadas por los actuales herederos al rescatarse el pecio y permitieron demostrar que las indemnizaciones ya habían sido abonadas por el Estado.

El pago de las indemnizaciones se alargó enormemente en el tiempo y algunas se demoraron hasta comienzos del siglo XX. A los hombres de la calle, los españoles del siglo XXI, seguramente les resultará extraño conocer que todos esos «papeles viejos» se conservan y que los legajos que los contienen en distintos archivos públicos se volverían a desempolvar para hacer posible que las monedas de la fragata *Mercedes* llegaran un día a España.

[1] Tratado suscrito el 18 de agosto de 1796 en el Palacio Real de la Granja de San Ildefonso. AHN, Estado, 3370, exp. n.15.

[2] Tratado definitivo de paz entre S. M. el rey de España, la República francesa y la República bátava, de una parte, y el rey del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda, de la otra. Amiens, 27 de marzo de 1802. En el archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación: AMAEC_TR_XIX_0006.

[3] Convenio entre el rey de España y la República francesa. París, 1803, octubre 19. AHN, Estado, 8461, exp. 2.

[4] O'Donnell, 2013: 83.

[5] AGI, Indiferente, 1348, n.º 1.

[6] AGI, Lima, 648, n.º 73.

[7] Expedida el 30 de noviembre de 1802. AGI, Lima, 648, n.º 73.

[8] Fechada el 31 de julio de 1804. AGI, Lima, 648, n.º 73.

[9] AGI, Lima, 648, n.º 92, 93, 95, 99, 100, 105.

[10] AGI, Lima, 727 y 728.

[11] AGI, Buenos Aires, 134, 1.

[12] BRAH, Colección JPG, Mss. 11/8305.

[13] AGI, Lima, 1169A

[14] AGI, Lima, 1440, n.º 25.

[15] Campo, 2012: 263-275.

[16] Registro de la fragata *Mercedes*: AGI, Lima, 1535, n.º 6; de las fragatas Asunción y Clara, números 5 y 7.

[17] AGI, Lima, 1535, n.º 6, Partida 4.

[18] AGI, Lima, 1535, n.º 6, Partidas 1 y 5.

[19] AGI, Lima, 1535, n.º 6, Partida n.º 6.

[20] AGI, Lima, 1535, n.º 6, Partida 143.

[21] AGI, Lima, 1535, n.º 6, Partida 9.

[22] AGI, Lima, 1440, n.º 30.

[23] Alvear y Ward, 1891: apéndice 6.

[24] Iriarte, 1944: 7-21.

[25] AGS, Est., leg. 8283, n.º 185.

[26] AGS, Est., leg. 8282, n.º 49.

[27] BRAH, colección JPG, Ms 11/8305.

[28] AGS, Est., leg. 8283, n.º 16.

[29] BRAH, colección JPG, Ms 11/8305.

[30] AGI, LIMA,1440, n.º 25.

[31] AGS, Est., leg. 8283, n.º 41.

[32] AGS, Est., leg. 8283, n.º 36.

[33] AGS, Est., leg. 8283, n.º 24.

[34] AGS, Est., leg. 8283, nº162.

[35] AHN, Estado, 5618.

[36] AGS, Est., leg. 8283, n.º 38.

[37] AHN, Estado-Exteriores_TR, 38, exp. 55.

[38] AHN, Estado, 1626, n.º 39.

[39] AHN, Estado, 5618.

[40] AGS, Est., leg. 8277, 170.

[41] Tratados, convenios: 830.

[42] AHN, FC, Ministerio de Hacienda, L6226.

[43] Tratados, convenios: 843.

[44] *Gaceta de Madrid* de 4 de agosto de 1851.

[45] AGA, 12/31256, 01, 09.

[46] AGA, 11/14328, 01.

El cargamento de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes. Un desafío para la gestión del patrimonio cultural

Enrique Varela Agüí. Ex Subdirector General de Museos Estatales
Reyes Carrasco Garrido. Jefa del Área de Colecciones. Subdirección General de Museos Estatales

Después de un largo y exitoso proceso judicial que se iniciaba en el año 2007, el 25 de febrero de 2012 se depositaban en la Secretaría de Estado de Cultura los bienes culturales procedentes de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*.

Sin antecedentes de una situación similar en el campo de la gestión del patrimonio cultural subacuático, tanto en el ámbito nacional como internacional, esta Secretaría de Estado se enfrenta a un reto que, desconocido hasta ahora, obliga a la innovación en el ámbito de la cultura. Acometer y responsabilizarse de la gestión de más de 14 toneladas de monedas de plata, además de otros bienes culturales, supone un desafío para cualquier entidad de gestión del patrimonio cultural que exige una adecuada planificación de las actuaciones, impone unos tiempos

dilatados para su desarrollo y obliga tanto a la aplicación de esfuerzos como a la optimización de recursos con vistas a dar pasos en firme y mostrar resultados consolidados como es esta exposición temporal que se presenta en las páginas de este catálogo.

En este escenario, el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, dotado con personal cualificado y especializado en la conservación del patrimonio, ha afrontado este desafío como una oportunidad en la que aunar las sinergias de todos sus profesionales como conservadores de museos, restauradores, arqueólogos, documentalistas, especialistas en comunicación, gestores culturales, historiadores, museólogos o arquitectos en pos de un objetivo común: poner en valor el patrimonio histórico español a través de los bienes culturales de la *Mercedes*.

Tras la recuperación jurídica de las colecciones, la Dirección General de Bellas Artes y de Bienes Culturales y de Archivos y Bibliotecas impulsó de forma inmediata un programa de trabajo que, coordinado por la Subdirección General de Museos Estatales, se materializa en el actual «Plan de actuación en torno a los Bienes Culturales de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*». Este plan, global e integrador, asienta sus bases en la conectividad de todas sus actuaciones y en la conexión de todos los agentes implicados en su desarrollo, teniendo como objetivo específico trazar los ejes de acción y las actividades a desarrollar en torno al patrimonio cultural expoliado y recuperado. Estos ejes de acción se articulan en cinco áreas básicas de trabajo que se alinean en sus objetivos con las funciones básicas que garantizan la protección del patrimonio histórico como son la documentación, la conservación y la restauración, la accesibilidad y la difusión, la investigación y la formación, y las infraestructuras y los equipamientos.

La documentación como eje: identificar el patrimonio para descubrir sus significados

Registrar e identificar qué tenemos, en qué condiciones de conservación se encuentra y dónde está en todo momento, fue la premisa que pautó la puesta en marcha y el desarrollo del Plan de actuación. Han sido muchos los trabajos que se han desarrollado dentro de este eje de acción, tanto desde un punto de vista documental de la propia gestión de las colecciones como desde el ámbito de la gestión de la información que se ha generado en torno a las mismas. La adscripción jurídica de todas las colecciones al Museo Nacional de Arqueología Subacuática, ARQUA, con el fin de destacar el valor patrimonial que como conjunto arqueológico tiene el material recuperado; la recopilación de toda la información textual y gráfica relacionada con el proceso de recuperación y su posterior gestión; el inventario y la digitalización de los bienes culturales o el control de los diferentes movimientos a los que ha sido sometido el conjunto arqueológico son solo algunos ejemplos de las acciones llevadas a cabo dentro de este ámbito.

De todas estas actuaciones, nos detendremos especialmente en una de ellas, el recuento de los bienes culturales realizado en la Secretaría de Estado de Cultura, pues por un lado nos permitió verificar que el material que se había entregado al Estado español se aproximaba por su peso a lo declarado en la carga de los dos vuelos flotados en Gibraltar por la empresa que lo había expoliado, Odyssey Marine Exploration, y por otro, avanzar en el conocimiento del grueso de la colección y reforzar con más argumentos que el cargamento, sin duda alguna –tal y como se había demostrado en el juicio–, procedía de la fragata *Mercedes*. En ese momento, la carga recuperada era aún una prueba del delito cometido y, apremiados a hacer un recuento judicial, se formó un equipo de trabajo multidisciplinar en el que llegaron a participar veinticinco conservadores y restauradores del Museo Arqueológico Nacional, del Museo Nacional de Arqueología Subacuática y de la propia Subdirección General de Museos Estatales. Se elaboró en un tiempo récord de veintinueve jornadas de trabajo la organización del proceso y el recuento del material entregado: se topografió el espacio que iba a acoger la carga y el contenido asociado a cada espacio, se pesó cada contenedor en

seco y en húmedo, se contabilizó por cada contenedor su contenido, se diferenciaron monedas íntegras de fragmentos y bloques compactos de monedas, se elaboró un reportaje fotográfico y audiovisual del proceso de recuento, se identificaron los valores monetarios y se elaboró una base de datos para el control íntegro de todo el proceso y de toda la colección: cinco lingotes de cobre, dos lingotes de estaño, cinco fragmentos más de lingotes, una bala de hierro, una polea, tres cajas de rapé de oro y un total de 14.088,50 kilos de monedas, en torno a unas 582.521 unidades, de las que 212 son de oro, 305.807 son monedas sueltas de plata en diferente grado de integridad, 3800 son fragmentos de monedas y 272.914 son monedas que están concrecionadas en bloques de diferente morfología y tamaño.

A estas colecciones se suman las dos entregas de bienes culturales que nunca salieron de Gibraltar, cuyo valor documental, simbólico y contextual enriquece considerablemente aquel entorno que hemos perdido con el expolio. Las tres lentes que conformaban un instrumento científico de navegación, los botones chapados en oro de la Real Marina Española, los gemelos elaborados con diferentes materiales y técnicas decorativas, los fragmentos de cucharas y tenedores, el tapón de vidrio, los clavos, los fragmentos de cerámicas, las monedas dobladas por la explosión de la fragata o las maderas con improntas de monedas, nos hablan de un universo perdido que es aquel que une a la Historia con sus protagonistas, a estos con sus contextos culturales y sociales y a ambos con los hoy bienes culturales con los que convivieron y de los que han perdido el hilo conductor que une sus diferentes procesos.

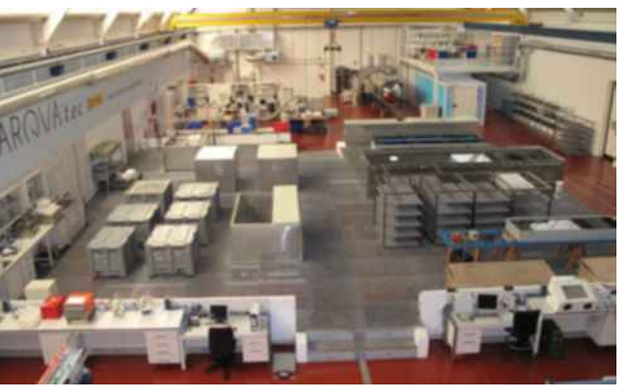
La conservación y la restauración como eje: la preservación para las generaciones futuras

En paralelo al eje anterior, y en colaboración con los técnicos y restauradores del Instituto del Patrimonio Cultural de España, el objetivo prioritario era determinar el estado de conservación del material recuperado con el fin de minimizar y tipificar los riesgos y tener un primer diagnóstico del estado de situación. Había que detectar los posibles daños causados, descartar si era necesario una intervención de urgencia sobre la colección, determinar si era imprescindible acondicionar los bienes culturales y cambiarlos de los contenedores en los que habían estado almacenados durante años, así como analizar los componentes químicos en el que estos habían estado sumergidos y las concreciones que se habían formado por el transcurso del tiempo. El material entregado por Odyssey Marine Exploration al Estado español se encontraba en diferentes estadios de conservación y de restauración, habiendo restaurado completamente por electrólisis 5138 monedas, 211 de ellas de oro. Como medida preventiva, este material se depositó

Llegada de los aviones Hércules a la base aérea de Torrejón de Ardoz, 25 de febrero de 2012. © Marco Romero/Ministerio de Defensa

Presentación el 30 de noviembre de 2012 del Plan de Actuación en la Secretaría de Estado de Cultura. © Lola Hernando Robles/ Ministerio de Educación, Cultura y Deporte

Traslado de los bienes culturales desde la Secretaría de Estado de Cultura en Madrid al Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQUA) el 2 de diciembre de 2012.
© Lola Hernando Robles/ Ministerio de Educación, Cultura y Deporte



Instalaciones de ARQUAtec. Laboratorio de conservación y restauración del Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQUA).
© Juan Luis Sierra Méndez/ Ministerio de Educación, Cultura y Deporte

en el Museo Arqueológico Nacional, donde sus técnicos clasificaron y acondicionaron esta parte de la colección en soportes adecuados para su almacenamiento, sustituyendo aquellos soportes que preparados ex profeso ya para su venta perjudicaban el estado de conservación del material.

Si bien determinar un criterio de intervención para los elementos singulares de la colección no entrañó ninguna problemática específica más allá de su consolidación, limpieza o restauración, sin embargo, establecer un criterio único y común de tratamiento para el gran volumen de la colección numismática, que presenta diferente grado de deterioro y conservación, aconsejó la creación de un comité de expertos de carácter multidisciplinar que, respetando siempre los criterios internacionalmente aceptados en el ámbito de la intervención en materia de patrimonio histórico, estudiase las diferentes opciones y riesgos que suponen los diferentes tipos de tratamiento con los que podría intervenirse la colección. En este contexto se intenta dar una respuesta a preguntas clave como ¿cuál es el tratamiento más adecuado?, ¿hasta qué nivel se interviene la colección?, ¿hasta qué volumen se interviene?, con el objetivo no solo de determinar el tipo de tratamiento más adecuado sino también el de conservar y respetar mediante las intervenciones los diferentes procesos de valor histórico y documental que han estado ligados a la historia de la fragata, de su hundimiento, de su maltrato y de su recuperación.

Este grupo de trabajo, que continúa activo hoy, está integrado por técnicos del Instituto del Patrimonio Cultural de España, de la Subdirección General de Museos Estatales, del Museo Arqueológico Nacional, del Museo Nacional de Arqueología Subacuática, de la Universidad Politécnica de Cartagena, de la Universidad de Cádiz, del Centro Nacional de Investigaciones Metalúrgicas del Consejo Superior de Investigaciones Científicas y por profesionales del grupo de conservación de patrimonio del A-CORROS —Centro de estudios sobre corrosión y protección contra la corrosión de estructuras metálicas— de Arlés (Francia). Este grupo basa su colaboración en el establecimiento de criterios que persiguen la inhibición de la corrosión activa, la adecuada eliminación de las concreciones, de los depósitos y de los elementos inestables que no forman parte del bien cultural original, así como de la consolidación de los bloques de monedas, sin poner en peligro su integridad física y su valor documental. Muchas de estas actuaciones suponen la puesta en común de opiniones que respetan la solución de compromiso que exige armonizar la restauración propiamente dicha con las actuaciones de conservación preventiva que aconsejan no intervenir el material, con el fín de poner en valor los diferentes estadios documentales de la colección y preservarla para futuros investigadores.

Si hacemos un balance del estado actual del conjunto arqueológico, podemos decir que a la fecha de redacción de este artículo se han restaurado todos los elementos singulares, muchos de los cuales pueden contemplarse en esta exposición, y se han consolidado y restaurado más de 40.000 monedas de plata.

La accesibilidad y la difusión como eje: un patrimonio común de todos y para todos

Muy pocas actuaciones sobre el patrimonio histórico han tenido tanta repercusión en los medios de comunicación como el caso del expolio y la ulterior recuperación de los bienes culturales de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*. Este efecto ha tenido también sus consecuencias en las políticas públicas de gestión del patrimonio, que han visto en este alcance mediático una ocasión para hacer partícipe al gran público de la colaboración y cooperación en materia de cultura, reforzando el mensaje de trabajar coordinadamente desde la óptica de una historia común, a través de un patrimonio común y de una protección que nos corresponde a todos los agentes sociales y culturales implicados por igual, tanto públicos como privados, tanto individuales como colectivos. En este sentido, todas las actuaciones del plan tienen al ciudadano como eje vertebrador, siendo su fin el de garantizar el acceso a la cultura como un derecho y un servicio público, y el de gestionar la información y el conocimiento en torno a este suceso desde múltiples puntos de vista, favoreciendo así ese acceso y esa difusión del conocimiento, tanto de la propia fragata como de las políticas públicas que desde los diferentes sectores se están impulsando para su puesta en valor.

En este marco de actuación, el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte firma un convenio de colaboración con Acción Cultural Española, organismo público que financia y produce esta exposición, cooperando conjuntamente en la realización de la exposición temporal *El último viaje de la Mercedes. Un tesoro cultural recuperado*, cuya sede es el Museo Arqueológico Nacional. En paralelo el Ministerio de Defensa produce en una segunda sede, el Museo Naval, otra sección de dicha muestra bajo el epígrafe *La razón frente al expolio*. Ambas exposiciones se conciben como un único lugar de encuentro para el diálogo con el ciudadano, exponiendo la narración histórica y el relato presente con una proyección de futuro, en un continuo *feedback* que gira en torno al hundimiento de la fragata, la denuncia del expolio, la protección del patrimonio y su recuperación y puesta en valor desde diferentes puntos de vista.

Una vez se clausuren ambas exposiciones, y uniendo ambos discursos expositivos, una única exposición temporal itinerará por diferentes comunidades autónomas. Esta propuesta se comunicó en el Consejo de Patrimonio Histórico celebrado el 24 de abril de 2013 en la ciudad de

Monedas de plata sin restaurar.
© Ministerio de Educación, Cultura y Deporte

Restauradores del Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQUA).
Tratamiento de restauración de los bienes culturales.
© Ministerio de Educación, Cultura y Deporte

Lorca (Murcia), y ya son más de veinte las instituciones de diferentes administraciones públicas que han expresado su deseo de acoger esta exposición, que será una realidad durante el año 2015.

Junto a esta iniciativa, el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, en colaboración con la Secretaría General Iberoamericana, a través del programa Ibermuseos, ha desarrollado el sitio web *La fragata Nuestra Señora de las Mercedes. Patrimonio Subacuático recuperado*, que se concibe como un punto de acceso único a toda la información que circule acerca de la fragata y sus bienes recuperados y que se impulse desde el propio Plan de actuación[1]. El sitio web, alineando sus objetivos con los del Plan Estratégico 2012-2015 de la propia Secretaría de Estado de Cultura, busca potenciar el trabajo en red con el fin de impulsar los contenidos de calidad en línea, contribuyendo con ello a la internacionalización de todas las actuaciones que se realicen en torno al patrimonio cultural recuperado y del propio conjunto arqueológico. Para la construcción de sus contenidos se ha contado con la colaboración de los técnicos de la Subdirección General de Archivos Estatales, la Subdirección General de Protección del Patrimonio Histórico, el Instituto del Patrimonio Cultural de España, la Subdirección General de Museos Estatales, la Subdirección General de Coordinación Bibliotecaria, el Museo Arqueológico Nacional, el Museo Nacional de Arqueología Subacuática, el Museo de América, el Museo Nacional de Artes Decorativas, el Museo Cerralbo, el Museo Nacional del Prado, el Museo de la Fundación Lázaro Galdiano, el National Maritime Museum of Greenwich, The Richard Green Gallery de Londres, la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, el Real Jardín Botánico, la Biblioteca Nacional, el Archivo General de Simancas, el Archivo General de Indias, el Archivo General de la Administración, el Archivo Histórico Nacional, el Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación, el Ayuntamiento de Mallorca y el Grupo de Patrimonio Histórico de la Unidad Central Operativa de la Guardia Civil del Ministerio del Interior.

El sitio web funciona también como canal de comunicación del propio Plan de actuación, impulsando no solo el conocimiento en torno a las colecciones recuperadas de la fragata, a través de catálogos específicos del material recuperado, sino también haciendo accesibles otras colecciones arqueológicas que custodian los museos de titularidad y gestión estatal de la Subdirección General de Museos Estatales, a través de catálogos temáticos en línea y publicaciones digitales específicas que defienden la metodología arqueológica como el procedimiento a seguir para la excavación del patrimonio cultural subacuático y su correcta musealización frente al expolio indiscriminado del mismo. Todo este material será también accesible desde CER.ES, catálogo colectivo de la Red Digital de Colecciones de Museos de España, desde el directorio y recolector de recursos digitales Hispana y a través de Europeana, biblioteca digital europea de acceso libre, contribuyendo así a la conexión de los bienes culturales de la fragata con otros bienes culturales, tanto nacionales como internacionales. El usuario de la red tendrá también acceso a todos los fondos documentales digitalizados que, relacionados con la fragata o con su contexto histórico, podrá consultar a través del Portal de Archivos Españoles (PARES). De esta manera, fondos documentales como el Tratado de Paz de Amiens, el aviso de la llegada de las fragatas al Callao, fondos bibliográficos como el manuscrito de *Trafalgar,* de Benito Pérez Galdós, y fondos museográficos como las cajas de rapé recuperadas o las monedas de oro y plata catalogadas se reúnen por primera vez en un único portal para todos los ciudadanos.

La investigación y la formación como eje: gestionando el conocimiento para los ciudadanos

Todas las actuaciones descritas se retroalimentan unas de otras, se recopila la información, se procesa y se marcan nuevas líneas o pautas de trabajo que, a su vez, generan nueva información y conocimiento en diferentes ámbitos del patrimonio como el patrimonio cultural subacuático, el numismático, la conservación y la restauración, la innovación en gestión de colecciones, la protección jurídica de los bienes culturales, la

Bolsita con botonadura de uniforme de la Real Armada española

1795-1802
Pecio de la fragata *Mercedes*
Museo Nacional de Arqueología Subacuática. Cartagena, Murcia

Los botones contenidos en este pequeño envoltorio con la corona real y la inscripción R(eal)L Marina corresponden al diseño establecido por la Orden de 28 de septiembre de 1795, mantenida hasta 1802 cuando se modifica introduciendo un nuevo modelo con el tipo de corona sobre ancla. Esta bolsa debió pertenecer a alguno de los marinos embarcados en la *Mercedes* que quiso conservar los antiguos botones de su uniforme tras sustituirlos por los del nuevo diseño del reglamento de 1802.
Esta pieza, que formó parte del lote que Odyssey dejó en Gibraltar, no se conoció hasta la entrega de estos materiales, una vez acabado el juicio, pero viene a reafirmar lo ya probado sobre el estatus de la *Mercedes* y su carácter como buque de guerra de la Real Armada.

documentación de archivo, la comunicación cultural o la elaboración de publicaciones científicas y encuentros profesionales, entre muchas otras.

Dentro de este eje, como actuaciones destacadas se ha de señalar la completa catalogación razonada de 212 monedas de oro y 4927 monedas de plata que han sido estudiadas por los técnicos del Departamento de Numismática del Museo Arqueológico Nacional, y que han hecho posible no solamente describir individualmente cada uno de los bienes culturales, sino también clasificar la carga por su tipo de emisor, su fecha de acuñación y su lugar de producción, así como detectar los daños materiales llevados a cabo por la empresa Odyssey Marine Exploration a la hora de abordar la extracción de la carga del fondo marino, dejando huella visible del procedimiento utilizado en estos bienes culturales, o bien del tratamiento agresivo empleado para su restauración, que ahora afecta a su conservación. Estos trabajos han llevado también al Museo Arqueológico Nacional a intensificar su ya consolidada colaboración con el Instituto de Historia del Centro Superior de Investigaciones Científicas, impulsando nuevos estudios dirigidos al análisis metalográfico del material recuperado, lo que ha conllevado la revisión de las propias colecciones adscritas al museo y que, pertenecientes al mismo contexto histórico, han permitido descubrir monedas que viajaban en el mismo convoy de la *Mercedes* y que fueron reacuñadas en el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda durante el reinado de Jorge III[2].

Del mismo modo, las actuaciones en materia de restauración desarrolladas por los restauradores del Museo Nacional de Arqueología Subacuática han sacado a la luz nuevas lecturas sobre las colecciones,

como los botones pertenecientes a un uniforme de la Real Marina Española, en un momento en el que el modelo utilizado para la uniformidad acababa de modificarse, apenas unos años antes del hundimiento de la fragata, o han hecho visibles las iniciales J.G. en el mango de una cuchara de plata, que apuntan a un uso personal de este utensilio por parte del capitán de la *Mercedes*, José Manuel Goycoa.

También en este ámbito de estudio de las colecciones se ha contado con la colaboración de otros profesionales que han enriquecido el contexto que desconocemos de la *Mercedes* y que, si bien nunca llegaremos a recuperar por su completa destrucción, nos ayuda a conocer un poco más sobre el cargamento. Es el caso del estudio de las tres cajas de rapé que ha abordado el personal del departamento de Historia del Arte II de la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad Complutense de Madrid, que ha permitido su filiación estilística a la zona del virreinato del Perú y ha permitido establecer paralelismos con objetos similares recuperados del galeón *Nuestra Señora de la Luz*, hundido frente a Montevideo en 1752; o el estudio de los elementos de joyería, como los tres pares de gemelos, o el pequeño eslabón de cadena de oro, o las lentes procedentes de un instrumento de navegación, que han sido estudiados por expertos en estos ámbitos de trabajo[3].

No queremos dejar de mencionar dentro de este eje una apuesta por la I+D+i en el ámbito de la innovación en museos, que consiste en la definición y puesta en marcha de un sistema de gestión documental que, basado en el diseño por visión inteligente del material, permitirá automatizar el inventario de toda la colección gracias al reconocimiento y tratamiento digital del material numismático. El gran volumen de material y de información que hay que procesar para gestionar adecuadamente el inventario, la restauración, la digitalización, los movimientos de la colección y el almacenamiento, aconsejaron estudiar nuevos métodos de gestión que optimizaran los resultados, medidos estos en tiempo de desarrollo de las actuaciones a realizar y en recursos humanos y económicos a utilizar.

Este dispositivo gestiona de un modo automatizado la asignación del inventario y su control mediante la asignación de códigos de barras, el peso del material, la discriminación del valor monetario en función de algoritmos basados en la volumetría tipo de cada valor monetario que permiten su identificación, posibilita el fotografiado mediante luz rasante de las monedas y el control de su clasificación de acuerdo con los tratamientos de intervención a los que serán sometidas, así como la asignación de ubicaciones para su futuro almacenamiento en las áreas de reserva. Este prototipo está ya en funcionamiento en ARQUAtec, el laboratorio de conservación y restauración del Museo Nacional de Arqueología Subacuática, estimándose en aproximadamente veinticuatro meses la duración de todo el proceso.

Todas las actuaciones de los diferentes ejes han sido también objeto de comunicación pública en diversos foros de trabajo y en publicaciones científicas desde diferentes puntos de vista: desde la óptica de la protección del patrimonio cultural contra la lucha del tráfico ilícito de bienes culturales; desde el proyecto de recuperación en sí y su puesta en valor como fondo museográfico; desde el ámbito de la circulación y la movilidad de los propios bienes culturales o desde su valor documental y su documentación, entre muchos otros.

Las infraestructuras y los equipamientos como eje: la gestión de los espacios como presentación de las colecciones

Prestar un servicio comprometido y de calidad en la gestión de los espacios y equipamientos que albergan la colección es el principal fin de este eje de acción. Son diversos los parámetros a considerar, pero todos ellos

marcados por unos condicionantes claros, como son la ubicación, la función y uso de los espacios y la forma de acceso a la colección, ya sea esta en una zona pública o en una zona privada.

También en este eje son múltiples y diversas las actuaciones que se han llevado a cabo, pero de todas ellas destacaremos la incorporación de los bienes culturales de la *Mercedes* en dos contextos museográficos distintos: un contexto de comunicación y de proyección externa, como es la exposición permanente, y un contexto de proyección interna, como son las áreas de trabajo y de almacenamiento de la colección.

En el primer ámbito, por un lado, se amplía la exposición permanente del Museo Nacional de Arqueología Subacuática, en donde se incorpora un nuevo módulo sobre la navegación oceánica que tiene a la fragata como protagonista de la Edad Moderna, enlazando con el discurso general de la exposición permanente; y por otro, se ampliará en un futuro la exposición permanente del Museo Arqueológico Nacional con una muestra de los materiales recuperados, cuyo mensaje principal será que las monedas son algo más que dinero.

En el segundo ámbito, se han acondicionado y equipado tantos los espacios de ARQUA como de ARQUAtec que van a almacenar la colección y en los que se va a trabajar con la misma: suministro de compactos y bandejas de almacenamiento, refuerzo del equipamiento destinado a la restauración de los bienes culturales, áreas de tránsito para la manipulación de la colección, etc.

Gestionando el futuro

Este plan de actuación ha podido abordarse y continúa desarrollándose gracias a la colaboración de todos los agentes sociales y culturales implicados en el mismo, tanto públicos como privados, y es objeto de revisión y actualización continua, midiendo su calidad en función de la evaluación periódica que van pautando sus actuaciones, hecho que obliga a un continuo autoexamen de los procesos y procedimientos puestos en marcha. Es un plan que ha generado empleo en diferentes ámbitos de la gestión cultural: restauradores, documentalistas, fotógrafos, museólogos, arquitectos, empresas de transporte y de embalaje, empresas de museografía, técnicos informáticos o diseñadores, entre otros sectores de producción, y es un plan, ante todo, con reversibilidad social y educacional en sus resultados, hecho por y para el disfrute del patrimonio cultural de los ciudadanos.

Es por ello un plan abierto, activo y participativo en el que se continuará trabajando en la documentación de las colecciones, su restauración y su investigación, haciendo públicos todos sus resultados. Y es, ante todo, un plan que, elaborado desde el desafío, ve en su desarrollo una ocasión única para la educación y concienciación ciudadana en la protección del patrimonio cultural.

---

[1] www mecd.gob.es/fragata*Mercedes*

[2] El proceso y los resultados de esta investigación han sido realizados bajo la supervisión de los técnicos del Departamento de Numismática del Museo Arqueológico Nacional. El lector puede encontrar información detallada sobre los mismos en el artículo «Inventario y catalogación: herramientas para el conocimiento de la Historia», escrito por Paloma Otero Morán y Mar Gómez Talavera y publicado en el sitio web *La fragata Nuestra Señora de las Mercedes. Patrimonio subacuático recuperado.*

[3] Agradecemos desde estas páginas la colaboración para estos estudios de Milagros Buendía, Carlos Gómez y Juan Luis Sierra, restauradores del Museo Nacional de Arqueología Subacuática; de Cristina Esteras, personal docente e investigador de la Universidad Complutense de Madrid; de Leticia Arbeteta, conservadora del Cuerpo Facultativo de Conservadores de Museos y especialista en joyería histórica, y de Pepa Jiménez, conservadora del Museo Nacional de Ciencia y Tecnología y del Cuerpo Facultativo de Conservadores de Museos.

Fuentes documentales para búsqueda de pecios. El manuscrito de Ledesma

José Antonio González Carrión
Contralmirante. Director del Órgano de Historia y Cultura Naval

Carmen Torres López
Doctora en Psicología. Órgano de Historia y Cultura Naval

El tema de la búsqueda de galeones hundidos se ha convertido en noticia de gran actualidad, pero muchos han sido los buques españoles, de todas las épocas, que han permanecido sumergidos ante nuestra indiferencia: *Nuestra Señora del Rosario, San Diego, San Roque, Santo Domingo, Nuestra Señora de Begoña, Nuestra Señora de los Remedios, Nuestra Señora de Atocha, Nuestra Señora de la Concepción, Nuestra Señora de las Mercedes*, y tantos otros[1]. Sin embargo, ha sido esta última, *La Mercedes*, la que parece haber despertado la preocupación por la protección de nuestro patrimonio sumergido.

A lo largo de estas páginas intentaremos mostrar la importancia que las fuentes documentales han tenido, y tienen, en la búsqueda de pecios y, muy particularmente, las que se refieren a los inventos en los que los

españoles, principales protagonistas de tormentas y combates atlánticos, fueron pioneros para la recuperación de aquellos. Finalizaremos contemplando, todo ello, en un manuscrito del siglo XVII cuyo valor documental es inestimable: *el manuscrito de Ledesma*.

La investigación documental

A lo largo del tiempo se ha desarrollado una conciencia cada vez mayor respecto a la importancia tanto del patrimonio cultural que yace bajo las aguas como de la disciplina que se encarga de su investigación, conservación, protección y difusión. Pero cuando nos referimos a la localización de un naufragio conocido o a la identificación de un pecio ya descubierto, la relevancia que adquieren los fondos documentales es indiscutible, y a ellos recurrimos para reconstruir el acontecimiento.

Después de una desgracia marítima las evidencias materiales que reposan sumergidas en el fondo del océano se encuentran a la espera de ser localizadas y analizadas. Cuando esas evidencias se localizan, el conocimiento que podemos obtener sobre el complejo mundo naval es parcial, por cuanto que la información rescatada de entre los restos culturales sumergidos solo nos hablará en un lenguaje. Así, por ejemplo, un cañón, un tablón de madera o una moneda nos pueden ofrecer información cronológica, de procedencia, sobre técnicas de manufactura y materia prima, o sobre su uso cotidiano en la sociedad de la que procede, entre otras muchas cosas. Esto implica que el investigador debe hacer uso de varias áreas, de las cuales la historia es una de las herramientas que le es más útil, porque al reunir una diversidad de enfoques se tiene como resultado la reconstrucción de un acontecimiento humano englobado en una amplia panorámica que nos da acceso a una mayor comprensión del hecho estudiado.

Sin embargo, hay que tener presente que, antes de enfrentarnos a un trabajo de documentación, es importante definir, lo más concretamente posible, el tema de estudio para evitar que la cantidad de información, de tan diversa índole, llegue a desorientarnos, pues el potencial informativo de los datos, que nos proporcionan un mejor conocimiento del contexto cultural en que nos vamos a desenvolver y que configuran las llamadas fuentes de información, no es igual en todos los casos.

Las fuentes de información a las que podemos acudir para obtener conocimiento sobre una época son de diversa índole, y el estudio de todas ellas nos dará una base aproximativa para reconstruir una parcela de la historia. Pero la documentación escrita es, quizá, la más interesante, teniendo en cuenta la riqueza de nuestros archivos, pues su conjunto representa un verdadero depósito del conocimiento de la humanidad a través del tiempo, que no podemos obviar.

Las fuentes disponibles para documentar la historia marítima española son impresionantes y podremos agruparlas en tres grandes áreas:

- *La construcción naval y evolución del buque*: arsenales y atarazanas, planos de buques, fundición de munición y cañones, ingenieros…[2]
- *Rutas marítimas, aguadas, abrigos naturales, puertos y establecimientos costeros:* derroteros, diarios de viaje, bitácoras, armadas y galeras, expediciones marítimas y militares, asientos, muelles y puertos, cartografía marítima…

- *Pecios y documentos sobre naufragios*: combates navales, causas de pilotos, cartografía, toponimia, armadas, estados de fuerza y vida e historiales de buques, presas, causa de avería y accidente marítimo, máquinas e inventos para la extracción de buques hundidos[3].

Por tanto, conseguiremos una verdadera base documental reuniendo toda la información posible a través de las distintas fuentes y cotejando unas con otras.

Todo ello pone de manifiesto la importancia que tiene durante la fase de acopio documental —en cualquier campaña de prospección o excavación arqueológica— el conocimiento de las posibles fuentes documentales y la aportación informativa que puede representar para la actividad arqueológica subacuática, en sus distintas fases de prospección, excavación y estudio de los materiales, el inmenso patrimonio histórico-artístico de carácter naval y marítimo que custodian los ricos archivos nacionales[4].

Recuperación de galeones

Al referirnos a la arqueología subacuática podemos remontarnos al siglo XVI, cuando las monarquías europeas se encontraban en continuas guerras dinásticas y territoriales, y cuando se produce el gran impulso en materia marítima.

La gran envergadura del tráfico marítimo con América a lo largo de los siglos XVI y XVII y las consiguientes pérdidas de buques, debidas principalmente a las duras condiciones climatológicas en el área del Caribe, convierten a esta en la zona geográfica que acumula mayor cantidad de hundimientos relacionados con la Carrera de Indias[5]. Y han sido muchos investigadores e historiadores los que han dedicado su trabajo a la evaluación de la intensidad del tráfico marítimo con América, intentando evaluar, de forma minuciosa, los buques perdidos. Pero menos conocidos son los estudios realizados sobre los procedimientos empleados para recuperar los buques hundidos y sus valiosas cargas en los siglos XVI y XVII, pues del siglo XVIII se han realizado estudios pormenorizados.

Los problemas asociados a la Carrera de Indias implicaron que desde el siglo XVI se idearan fórmulas para solucionar el problema del rescate de barcos hundidos, tanto de sus partes estructurales como de sus cargamentos. Además, los frecuentes hundimientos y las cargas que desaparecían con los galeones hicieron que la Corona, a través de la Casa de la Contratación, promocionara al máximo los inventos o técnicas que sirvieran para mayor seguridad de las navegaciones, lo que impulsó desde época muy temprana un importante avance en los métodos de construcción naval y en las ciencias de la navegación, así como en la correspondiente infraestructura tecnológica en apoyo de ambas.

Por otra parte, las técnicas de recuperación submarina de los galeones hundidos o las reparaciones en alta mar, bajo la línea de flotación, hicieron cada vez más imprescindible la presencia del buzo a bordo de los buques, y, al mismo tiempo, dada la necesidad de la Corona y de los particulares de recuperar los valiosos cargamentos hundidos, ya desde fines del XVI, se crearon auténticos «equipos» de recuperación submarina que utilizaron en su arriesgada actividad toda clase de ingenios[6].

A medida que la necesidad de buzos era mayor, también lo era encontrar sistemas para que estos pudieran estar más tiempo bajo el agua, extendiéndose privilegios desde mediados del siglo XV para incentivar la invención de equipos de buceo con destino a América[7]. Pero los sistemas de buceo no siempre fueron útiles por sí solos, sino que en muchas ocasiones fue necesario combinarlos con sistemas de mayor alcance, y esto hacía que el buceo se transformara en una actividad complementaria a otros trabajos desarrollados desde la superficie.

En este sentido debemos citar ejemplos como el diseño de diferentes trajes individuales y la construcción de aparatos, en sus inicios casi todos con forma de campana[8], como la de José Bono en 1582, que fue aceptada por Felipe II para bucear y recuperar tesoros hundidos en todos los territorios de su reino[9], o la «Campana española», creada en 1654 para el rescate de dos galeones naufragados en la costa de Cadaqués —por lo que se la conoce también como «Campana de Cadaqués»—, mediante la cual se logró recuperar buena parte del cargamento de monedas y metal precioso hundido con los barcos[10].

El sistema se irá perfeccionando, destacando, entre otros, el sistema de Papin, de 1689[11], y el del astrónomo inglés Edmund Halley, de 1690[12], sin olvidar a Augustus Siebe[13], uno de los principales inventores que contribuyeron al desarrollo de la escafandra de buceo durante la primera mitad del siglo XVIII.

Pero no será hasta la Segunda Guerra Mundial, cuando Jacques Cousteau y Emile Gagnan desarrollen la escafandra autónoma, que se resolverá el equilibrio de presiones, ajustando, automáticamente, la del aire que el buceador recibía a la de la profundidad en que se hallara en cada momento[14]. Con ella, el potencial histórico que había permanecido hasta entonces oculto bajo las aguas quedaba ahora al alcance de investigadores y estudiosos.

Los buzos y las fuentes documentales

En los archivos existen una gran cantidad de documentos referentes a los buzos y al buceo que demuestran la importancia que ha tenido esta profesión, fundamentalmente para la Armada, desde hace varios siglos.

Desde los tiempos en que una simple vía de agua no localizada en la obra viva de una galera, carraca, galeón, navío o cualquier otro tipo de buque de madera podía suponer el naufragio y la pérdida del mismo, además de la carga más o menos valiosa que transportara, el disponer de un hombre que se lanzara al agua sin más auxilio que la pequeña provisión de aire de sus pulmones y, provisto de una sencilla herramienta, localizara la entrada de agua y consiguiera taponarla, evitando la tragedia, por fuerza tenía que ser digno de una atención especial.

Pero la verdadera necesidad de llevar a bordo de los buques hombres con la sola misión de bucear fue al producirse el descubrimiento de América, con el posterior desarrollo naval, comercial y militar de las nuevas tierras; y dicha necesidad comenzó a plasmarse en ordenanzas y reglamentos.

Las primeras ordenanzas escritas en las que se establece llevar buzos a bordo, definiendo claramente su cometido, se encuentran en el *Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos de guerra y mercante,* compuesto por Thomé Cano e impreso en Sevilla, en casa de Luis Estupiñán, en el año de 1611.

Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos de guerra y mercante

Thomé Cano
1611
Impr. de Luis Estupiñán, Sevilla
Biblioteca del Museo Naval. Madrid
CF-133

En varios capítulos el autor dicta las normas para el aparejo de las naos, en las cuales figura un buzo en la dotación de plazas de mar, dándonos una clara idea de la verdadera importancia que se le concedía cuando dice que «*mediante su resuello va abajo y recorre por debajo del agua todo el galeón*», o que «*muchos navíos se salvan que si no llevasen buzo se perderían en la mar*» y, más aún, «*en las ocasiones de pelea ha de estar debajo de cubierta ayudando a tapar balazos que diera el enemigo*».

En esta obra se define su penoso trabajo, se resalta su importancia, se valora su cometido y se cuida de él en el combate para tenerlo preparado cuando este termine y pueda reparar las averías sufridas.

Sin ánimo de ser exhaustivos, citaremos, cronológicamente, algunas disposiciones en las cuales figuran los buzos. De esta forma, nos

encontramos, pocos años después, con las *Ordenanzas del Buen Gobierno de la Armada del Mar Océano*, de 24 de enero de 1633, fruto de la inquietud naval de la época y en las que se recopilan las instrucciones, cédulas y pragmáticas editadas desde mediados del siglo XVI hasta la fecha de su edición.

En el año 1671 se edita en Sevilla el llamado *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales,* que en su artículo 34 refleja la influencia de las ordenanzas anteriores y explica la etimología de la palabra «buzo» haciendo referencia también a la misión principal del mismo.

La constante evolución que se va produciendo en los buques y en la estrategia naval, que se refleja en la Armada, lleva consigo una puesta al día de la organización de la misma, y así surgen las *Ordenanzas de Su Magestad para el Gobierno Militar, Político y Económico de su Armada Naval,* que se editan en 1748. En ellas se da a cada uno de los miembros que la componen una misión definida y concreta a bordo de los navíos.

Pero será el naufragio en 1786 del navío *San Pedro de Alcántara* en las costas de Peniche (Portugal), cuando regresaba de América con un valioso cargamento, el que haga cambiar el concepto de lo que debían ser los buzos de la Armada, su organización, reclutamiento y preparación, haciéndose el primer documento que habla sobre la instrucción de buzos y la creación de escuelas, que será dirigido en 21 de noviembre de 1786 al capitán general de la Armada, don Luis de Córdova, capitán general del Departamento Marítimo de Cádiz.

Como consecuencia, se crearán las primeras escuelas de buzos en los departamentos marítimos de Ferrol, Cádiz y Cartagena, por Real Orden de Carlos III en 1787, creándose un Cuerpo dentro de la Armada.

Esta fecha será de gran trascendencia y marcará el punto de partida para el futuro del buceo.

Técnicas de rescate en los fondos documentales de la Armada

En los fondos documentales existentes en los dos Archivos Históricos de la Armada —el del Museo Naval de Madrid y el Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, en Viso del Marqués (Ciudad Real)— se encuentra un informe sobre el invento de una máquina para bucear ofrecida por los franceses Burlet Zeres y Regis Ferrer.

Mediante una orden de 21 de febrero de 1791, el ministro de Marina, Valdés, previene al marqués de Casatilly en Cartagena sobre la oferta de dicha máquina y la resolución del rey en este sentido, que dice así[15]:

> Don Pedro Amable Burlet y Don Francisco Regis Ferrer, franceses, ofrecen su invento útil para la Marina.
>
> Han inventado una máquina con la cual, según exponen, pueden una o muchas personas vivir en cualquier profundidad del agua, ver, andar, trabajar, hablar con los que estén fuera del agua, hacer cualquier obra de mano y aun usar de luz en caso necesario. Puede renovarse el aire dentro de esta máquina para que estén sanos y en libertad de operar los hombres que entren.

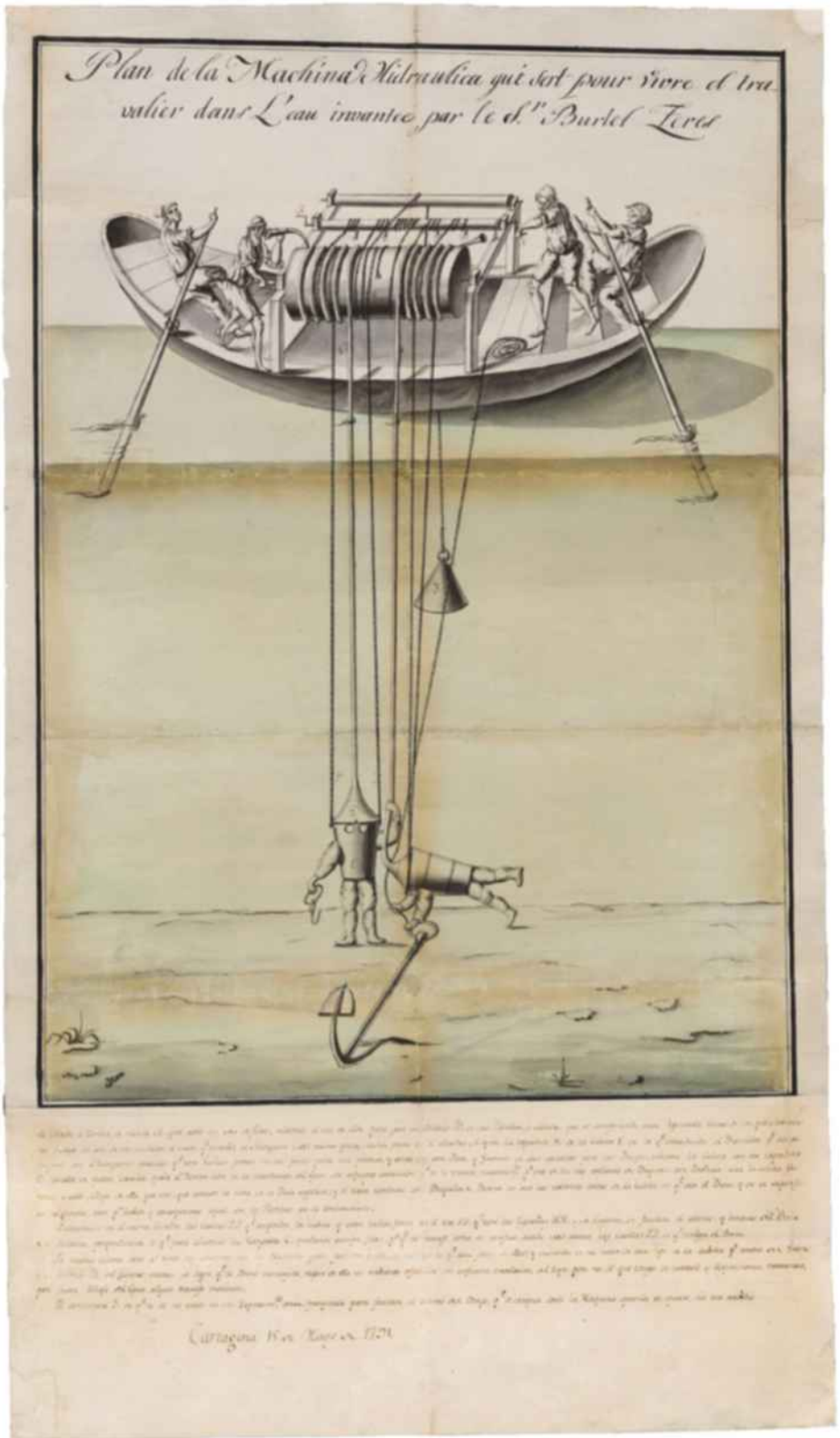
> Con ella se facilita sacar cualquier carga de buque, y aun los cascos de estos si no se hallaren en deplorable estado. Será también útil para las obras que se hacen bajo el agua, de muelles, puentes, diques y otras semejantes. Para la pesca y operaciones propias de los buzos, dicen será completo el logro, pues cuatro hombres con esta máquina pueden en un día recorrer todos los cables y cabos de un navío con toda facilidad.
>
> Asegurados los proponentes de la realidad de su hallazgo, ofrecen hacer a su costa las experiencias, sea en el mar o en un estanque, y si mereciese su invención, como no lo dudan, la atención del gobierno, ofrecen también enseñar los mecanismos, crear operarios y hacer dos máquinas para cada puerto de la Península, costeándolas la Real Hacienda.
>
> Pasando a tratar de la recompensa por este descubrimiento, exponen que debe ser proporcionada a sus ventajas inapreciables, indicando que tal vez parecerá exceso el que pidan cuarenta mil doblones, pero que esto es poco comparado con las riquezas que producirá la máquina, y que ellos se someten a no tomar dinero alguno con tal que se les conceda la libertad de pescar durante cuatro años en las costas de la Península, quedando por suyos los efectos que saquen del mar.
>
> Desean saber la determinación de V. M. para no detenerse inútilmente, pues su ánimo es, en caso de no adoptarse su proyecto en los términos explicados, pasar con él a otro Reyno.

Y continúa diciendo:

> S. M. ha resuelto que si estos proyectistas quieren, como ofrecen, hacer a sus expensas el ensayo de esa máquina, vayan a Cartagena a practicarlas, para cuyo fin se darán las órdenes oportunas, y en caso de realizarse sus esperanzas obtendrán el premio correspondiente, pero sin esa normal seguridad no quiere el rey aventurarse a costear lo que se le propone y dispondrá según se resuelva en los ensayos.

El 17 de mayo el marqués de Casatilly informa al ministro Valdés sobre los resultados derivados de las pruebas, determinando que el invento no es útil al real servicio, aunque se considera perfeccionado en cuanto a la renovación y circulación del aire para respirar libremente debajo del agua.

Posteriormente, después de unas pruebas realizadas con éxito, Burlet en instancia fechada en Madrid el 5 de agosto del mismo año solicita nuevamente autorización de S. M. el rey para efectuar otra prueba, siendo denegada. Sin embargo, se consideró perfeccionado el sistema de suministro de aire desde la superficie, por la incorporación de una válvula que permitía aislar por completo el aire puro del viciado[16].



Plan de máquina hidráulica que sirve para vivir y trabajar en el agua. Inventada por Burlet Zeres

Archivo General de
la Marina Álvaro
de Baztán. Ciudad Real
PB-138

La Real Cédula de 29 de enero de 1793 concedía permiso y privilegio exclusivo a don Pedro Angel de Albizu[17] para construir y usar una máquina que inventó con la que se podía operar dentro del agua. En ella se otorgaba privilegio exclusivo a favor de dicho inventor para que ningún otro sin licencia pudiese construir ni usar tal máquina durante el tiempo de diez años.

A partir de la fecha de concesión de la Real Cédula se inicia un expediente entre el concesionario de la patente y don Manuel Sánchez de la Campa[18], buzo mayor de la Real Armada, el cual pide para sí el reconocimiento de propiedad del invento de un sistema de buceo y que le sean concedidas todas las prerrogativas atribuidas a Pedro Ángel de Albizu, alegando que él es el verdadero inventor.

Se establecerá un pleito que durará seis años, después de los cuales se falla a favor del demandante, y por Real Cédula de primero de noviembre de 1799 se retiran los privilegios concedidos a Albizu, pasándolos a Sánchez de la Campa, por haber demostrado ser el verdadero inventor del sistema de buceo por el cual se inició el referido pleito.

No se conoce el diseño de la misma, por lo que no sabemos hasta qué punto podía resultar práctica para los fines con que se diseñó y construyó, pero la mejor referencia es el pleito en sí, pues nos da una idea de que el invento debió de dar buen resultado, y esto viene corroborado porque en abril de 1799 se declaró de obligatoriedad que los buzos trabajaran con la citada máquina de Sánchez de la Campa en todos los puertos de la península, nombrándole buzo mayor de la Armada.

Pedro Paret[19], el 9 de diciembre de 1796, presentó al Príncipe de la Paz una memoria sobre la máquina que había inventado para registrar el fondo del mar sin limitación de horas.

Según documento del Archivo del Museo Naval de Madrid, Paret presentó el 10 de diciembre de 1801, ante el capitán general de Cartagena, solicitud de prueba de un aparato de bucear con el que los buzos «pueden trabajar fácilmente debajo del agua, barrenar, introducir fuego para echar barrenos y sacar piedras para quitar cualquier tropiezo o losas que hay en los puertos».

El informe de los técnicos, emitido el 29 de diciembre de 1801 en Cartagena, fue desfavorable, incluyéndose una cláusula adicional para que Paret continuara perfeccionando su proyecto, acreditado mediante certificación de los comandantes de Matrícula ante los que llevase a cabo las pruebas de utilidad de las mismas.

Pero de todos los testimonios que se encuentran en los archivos navales sobre los ingenios ideados, y en parte experimentados, a lo largo de los siglos XVI, XVII y XVIII que permitían trabajar y permanecer bajo el agua, el más sugestivo es, sin duda, el manuscrito *Pesquería de perlas y salvamento de galeones hundidos en Indias (1623)* que escribió, e ilustró con dibujos en tinta sepia, Pedro de Ledesma.

Con su manuscrito, Ledesma nos ha legado una muestra palpable del interés demostrado por solucionar el grave problema que suponía la constante pérdida de buques.

El manuscrito de Ledesma

Esta pequeña joya del siglo XVII encierra un valor documental inestimable, ya que aporta datos significativos para el enriquecimiento de la historia marítima.

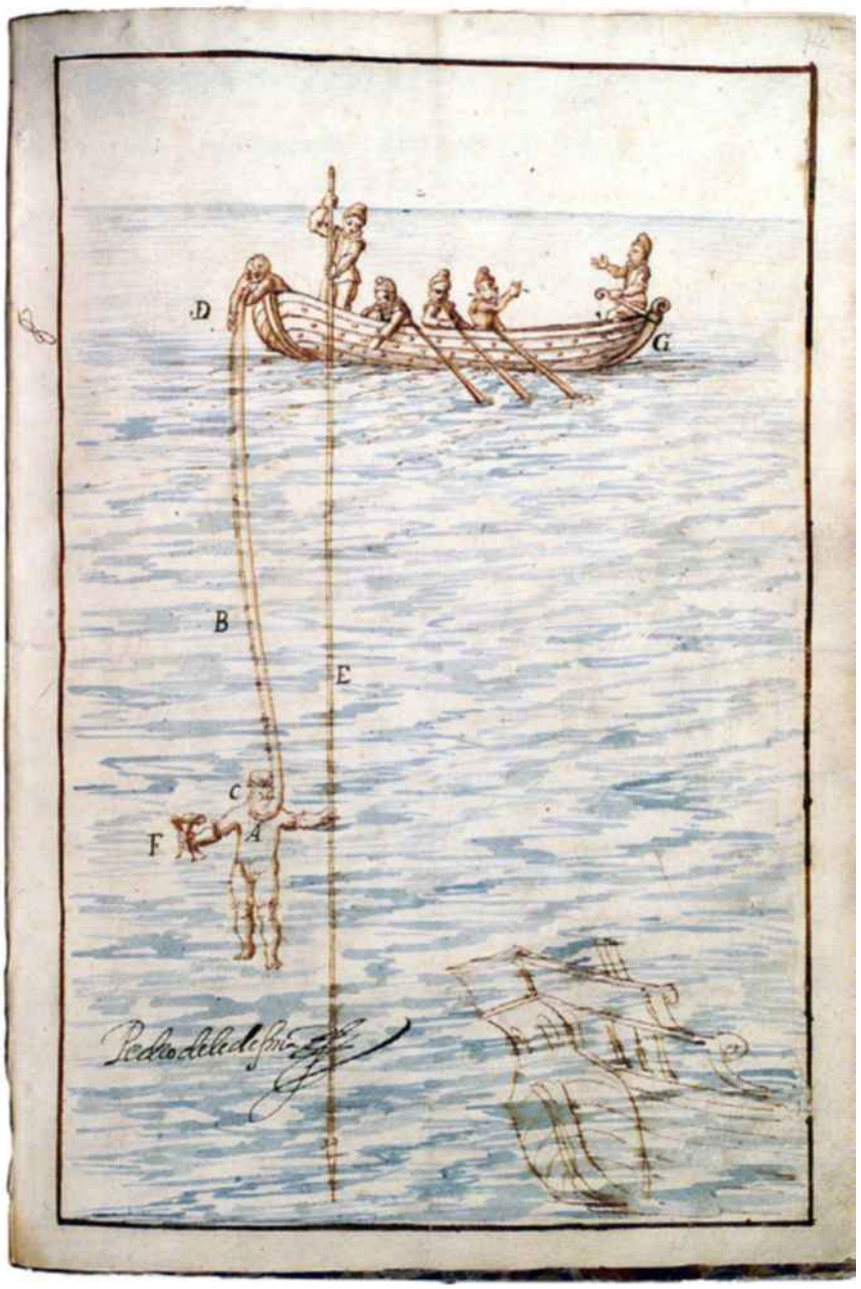
Como ya hemos dicho, el intenso tráfico marítimo entre España y América a partir del siglo XVI va a promover importantes inventos submarinos para recuperar la plata u otros objetos de valor de los galeones hundidos, y este documento —que se encuentra en el archivo del Museo Naval de Madrid desde 1935, fecha en la que se recibieron los fondos documentales del antiguo Depósito Hidrográfico— ilustra la forma en la que hace casi 400 años se efectuaba el rastreo de ostras y la recuperación de galeones hundidos en la profundidad de los mares, cuestión esta última que hoy ocupa un lugar destacado en los medios de comunicación. El manuscrito *Pesquería de perlas y salvamento de galeones hundidos en Indias,* más conocido como *El manuscrito de Ledesma,* parece corresponder al año 1623, y todas las láminas aparecen firmadas y rubricadas por Pedro de Ledesma, secretario del Consejo de Indias con Felipe III y más tarde con Felipe IV.

En él aparecen multitud de diseños relativos a inventos para pesquerías, salvamento, recuperación de galeones hundidos y buceo. Se compone de dos partes:

- La primera, dedicada a las pesquerías de perlas y titulada *Modo y manera de pescar la ostia en cualquier parte que sea con muy grande facilidad y presteça como se refiere en la relación siguiente*, consta de cinco láminas con sus correspondientes descripciones, apareciendo los dibujos recuadrados y realizados en tinta sepia, con aguada en azules.
- La segunda parte, titulada *Otro modo y segura invençión para que una o dos o más personas abaxen a el fondo de la mar en parte donde aya diez y seis hast veinte y cinco braças de agua y que esté tres y cuatro oras,* es la más extensa del manuscrito y nos acerca a la historia submarina del hombre, presentando diferentes ejemplos de levantamiento y rescate de restos náufragos.

Esta segunda parte consta de nueve láminas, cuyos títulos son los siguientes:

- *Otro modo y segura invención para que una o dos o más personas bajen al fondo de la mar, en parte donde haya dieciséis hasta veinticinco brazas de agua y que esté tres y cuatro horas* (lámina 6 del manuscrito).
- *Esta es la demostración y efecto que hace este hombre cuando está debajo del agua* (lámina 7 del manuscrito).
- *Modo para buscar en cualquier parte del mar desde cien brazas de fondo o más hasta dos o tres brazas cualquiera nao o navío que está perdido en mucho distrito de leguas* (lámina 8 del manuscrito).
- *Modo de asir el galeón con cadenas, una vez hallado en el fondo del mar* (lámina 9 del manuscrito).
- *Otro modo de buscar cualquiera nao o galeón perdido en parte donde hay peñas y fondo desigual alto y bajo y arrecifes que pueden estorbar el de la cadena* (lámina 10 del manuscrito).



***Manuscrito de Ledesma. Otro modo de buscar cualquiera nao o galeón perdido en parte donde hay peñas y fondo desigual alto y bajo y arrecifes que pueden estorbar el de la cadena* (lámina 6)**

Pedro de Ledesma
1623
Museo Naval. Madrid

- *Otra manera de artificio e instrumento para saber del fondo del mar, después de estar amarrados y asidos cualquier nao o galeón que sea* (lámina 11 del manuscrito).
- *Modo, para cuando hubiese hallado un navío o galeón en el fondo del mar para poderle subir con instrumentos fuertes y con facilidad* (lámina 12 del manuscrito).
- *Otro modo de artificio para sacar cualquier lodo o lama que estuviese en parte donde estorbe y así mismo si estuviese enterrado en el tal lodo alguna nao o galeón que como sea en fondo de ocho o dez brazas se sacará con facilidad en la manera siguiente* (lámina 13 del manuscrito).
- *La fragata San Francisco capitana de las seis que han de ir mediante el favor de Dios a las Indias a las pesquerías de las perlas y en busca de los galeones y otras cosas. Ha de ser con las medidas, pertrechos, armas y municiones siguientes* (lámina 14 del manuscrito).

La contribución de los buzos en estas tareas de rescate era muy importante, pues de sus informes y trabajo dependía en gran medida el resultado de las operaciones, y asi se puede apreciar en los dibujos del manuscrito, en los cuales para salvar un navío hundido se servían de buzos a pulmón libre o con equipos rudimentarios de buceo.

Los buzos del siglo XVII utilizaron en sus inmersiones el atavío descrito en la lámina sexta de esta obra, en la que el equipo de buceo es de diseño similar al utilizado por Diego de Ufano[20] pero cubriendo totalmente el cuerpo del buzo.

Hay que resaltar la trascendencia de este invento, ya que de ser ciertos los datos que en él se reseñan, era posible alcanzar con él

hasta 25 brazas de agua, que son unos 42 metros de profundidad aproximadamente, y permanecer tres o cuatro horas sumergido.

Por otra parte, en la lámina 12 del manuscrito se puede observar el rescate de un galeón y cómo amarraban gruesos cabos, provistos de rezones, al sitio más firme de los pecios. Estos cabos se llevaban hasta el buque de apoyo en la superficie, donde se arrollaban a una máquina de levar que funcionaba por medio de grandes tambores giratorios, en cuyo interior trepaban continuamente varios hombres que suministraban la potencia de izado necesaria para ir elevando el pecio poco a poco, hasta llegar a la superficie.

En el caso de que hubiera que dispersar el buque hundido, una serie de grandes rezones, de uñas afiladas suspendidas de una viga de madera y arrastrada por varios buques, iban destrozando las maderas que componían la estructura del pecio hasta que era totalmente destruido y dejaba de estorbar en el lugar del naufragio.

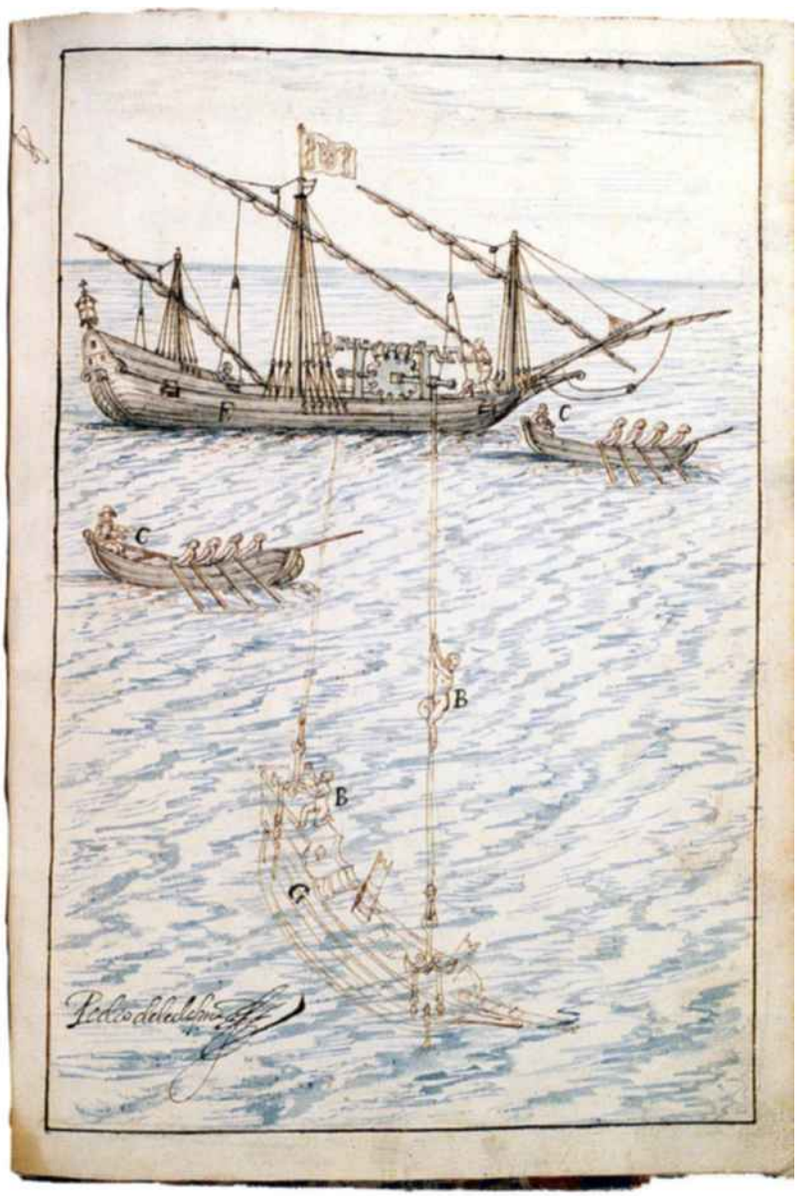
Estos sistemas de dispersión o salvamento de aspecto tan rudimentario pudieron resultar efectivos en su día, teniendo en cuenta que la madera se destruía con facilidad, y que los buques eran pequeños y no resultaban demasiado pesados bajo el agua.

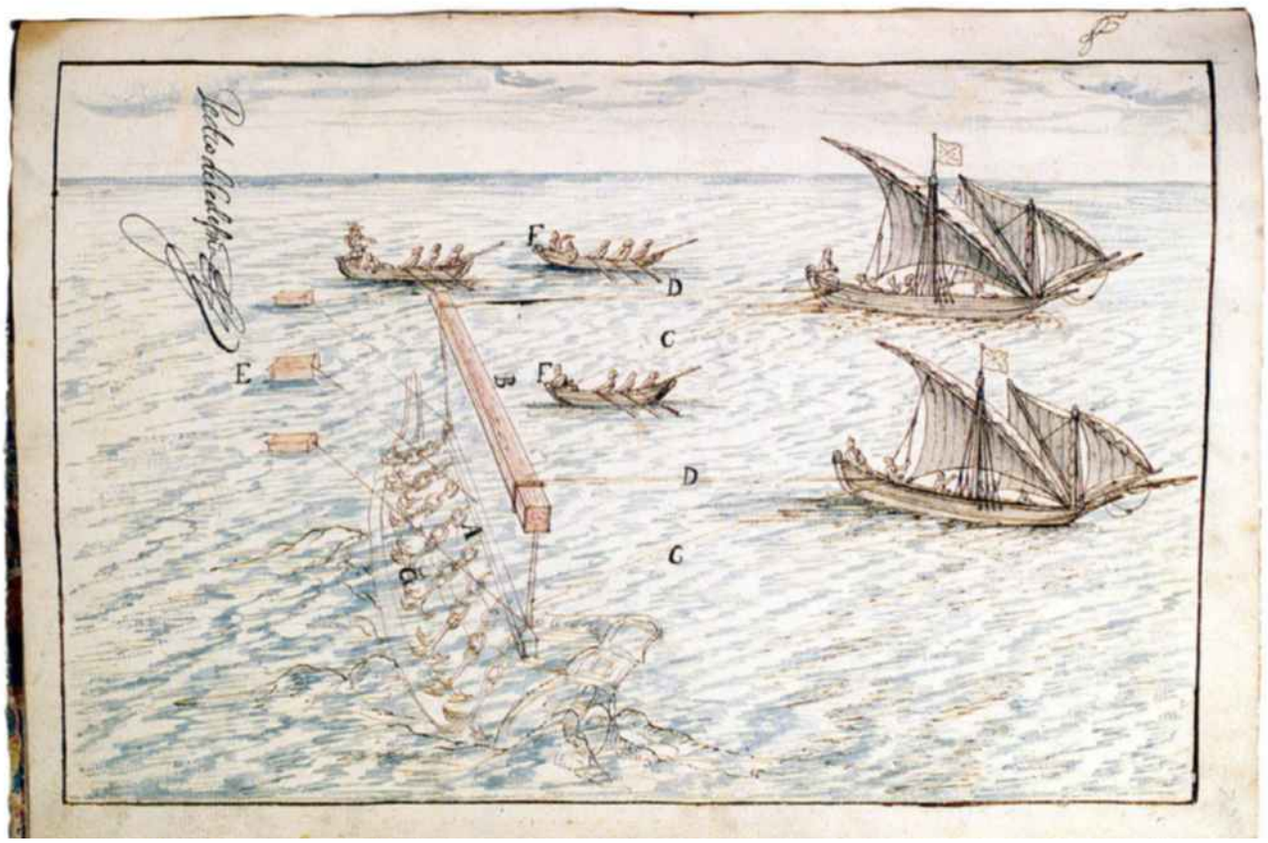
Parece que la información contenida en este documento fue utilizada en la recuperación de la valiosa carga de «los galeones de la plata», hundidos en 1622 en los cayos de Florida a causa de una gran tormenta que ocasionó numerosas pérdidas de vidas, en uno de los más importantes desastres de la Armada de la Guarda de Indias[21].

A ella se refiere el autor, según puede leerse en nota al pie de la lámina 8:

***Manuscrito de Ledesma. Modo, para cuando hubiese hallado un navío o galeón en el fondo del mar para poderle subir con instrumentos fuertes y con facilidad* (lámina 12)**

Pedro de Ledesma
1623
Museo Naval. Madrid





Manuscrito de Ledesma. Otro modo de buscar cualquiera nao o galeón perdido en parte donde hay peñas y fondo desigual alto y bajo y arrecifes que puedan estorbar el de la cadena **(lámina 10)**

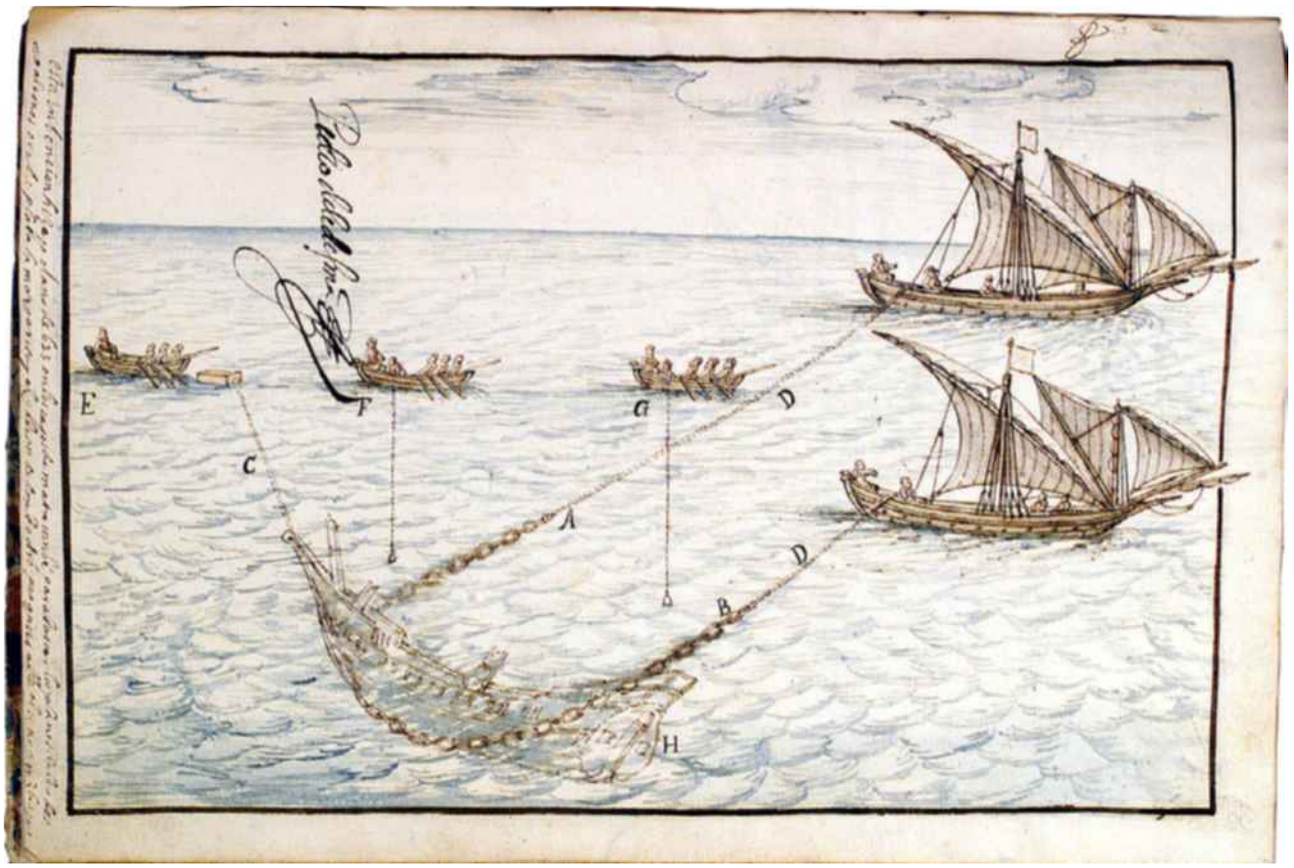
Pedro de Ledesma
1623
Museo Naval. Madrid

> esta invención hice yo, el año 1623 en los cayos de Matacumbé para buscar los planos de los dos galeones con la plata, "La Margarita" y el galeón de Don Pedro Pasquer, hallé el uno en 3 braças.

De todos los datos que se poseen referentes a campanas de buceo a través de la historia, se considera que la presentada en este manuscrito fue la primera que realmente se empleó con éxito en la extracción de un tesoro sumergido de tan elevada cuantía.

El norteamericano Mel Fisher logró extraer, entre 1974 y 1985, millones de dólares en metales preciosos y joyas del galeón *Nuestra Señora de Atocha*, uno de los siniestrados en este naufragio, culminando lo que ha constituido una de las mayores recuperaciones submarinas de los tiempos modernos. Por ello, teniendo en cuenta la moderna tecnología utilizada por Fisher, todavía llama más la atención el logro alcanzado en 1623 con los rudimentarios procedimientos descritos en el *manuscrito de Ledesma*.

Frente a las modernas escafandras y trajes estancos empleados por los buzos de Fisher, los buzos del XVII utilizaron el pintoresco atavío descrito en las láminas de esta obra. Es así como los valientes buzos del siglo XVII que lograron



alcanzar, con riesgo de sus vidas, las «veinticinco braças» de profundidad dan la mano a sus sucesores: los intrépidos buzos de alta profundidad.

Hoy, gracias a la moderna tecnología de alta profundidad, resulta posible el desarrollo de excavaciones con metodología científica en pecios hasta ahora inaccesibles. Pero los fondos documentales, fuente primigenia de toda investigación, siempre nos aportarán la información y el conocimiento indispensable para valorar nuestra historia marítima.

***Manuscrito de Ledesma. Modo para buscar en cualquier parte del mar desde cien brazas de fondo o más hasta dos o tres brazas cualquiera nao o navío que está perdido en mucho distrito de leguas* (lámina 8)**

Pedro de Ledesma
1623
Museo Naval. Madrid

[1] La búsqueda y recuperación del magnífico cargamento del *San Diego* fue llevada a cabo a cabo por Franck Godio (1991) y parte del mismo puede ser contemplado en el Museo Naval de Madrid; por su parte, Mel Fisher (1985) llevó a cabo la del *Nuestra Señora de Atocha,* culminando una de las mayores recuperaciones submarinas de los tiempos modernos.

[2] La documentación iconográfica adquiere un gran valor para épocas en las que no encontramos otra documentación fiable. En el estudio de la arquitectura naval juega un papel primordial, ya que hasta el siglo XVIII no disponemos de planos de buques, y estos son la fuente indispensable para conocer los modos de construcción y las técnicas empleadas.

[3] Dentro de la documentación gráfica, destaca por su importancia la cartografía, ya que resulta fundamental para la localización de antiguos puertos, fondeaderos, lugares propios para hacer la aguada o zonas de peligro para la navegación; sin olvidar que es una ayuda de primer orden para establecer posibles rutas de navegación.

[4] Debemos resaltar la importancia de conocer y comprender el funcionamiento institucional que regulaba la navegación y su competencia jurídica, ya que esto permitirá saber qué buscar y dónde encontrarlo, con el conocimiento previo del tipo de datos que es factible obtener.

[5] Los temas de desarrollo legal respecto a la seguridad de las navegaciones fueron un aspecto muy importante que recibió una especial atención jurídica en la época. Vid. Trueba, 1983: 84-131 y Heredia 1973: 149-153.

[6] Se encuentran alusiones a estas actividades en textos medievales, pero será a partir del Renacimiento cuando se realicen experimentos precursores del buceo moderno, y en ello influyó no solo el afán científico propio de la época sino también el interés por rescatar los cargamentos hundidos.

[7] Los inventos se tramitaban a través del Consejo de Indias, donde juntas de expertos dictaminaban la viabilidad y utilidad del invento propuesto. Vid. Pérez-Mallaína, 1983.

[8] Las campanas de inmersión consistían en grandes recipientes semicerrados que aprisionaban en su interior una burbuja de aire para permitir al buceador respirar durante la inmersión.

[9] José Bono solicita en 1582 licencia al rey Felipe II para buscar en todas las costas de sus reinos y señoríos, incluidas las Indias, usando un vaso o campana que ha inventado. Manifiesta que con su invento puede extraer del fondo de las aguas toda clase de objetos sumergidos, tales como tesoros, coral, anclas, cañones, clavazón y todo lo que hubiere.

[10] Vid. Espinós, 1985.

[11] El sistema ideado en 1689 por Denis Papin, pionero en el desarrollo de la máquina de vapor, resultó más sencillo y operativo: consistía en inyectar continuamente aire desde la superficie por medio de una bomba. Este procedimiento permaneció básicamente inalterado hasta finales del siglo XVIII.

[12] La campana de Halley es una de las más famosas; el británico hizo descender el aire en barriles hasta una profundidad superior a la de la campana y, de este modo, al poner en comunicación el barril y la campana mediante un tubo, el aire ascendía a ella por simple diferencia de presiones. En el archivo del Museo Naval de Madrid se encuentra *Informe sobre la utilidad de la campana de buceo de Halley* (en inglés). AMN-Ms. 1555 (fol. 26-28).

[13] Siebe ideará un elemento que se puede considerar el origen del actual traje de buzo, aunque mantenía la dependencia directa con la superficie, imprescindible para el suministro de aire.

[14] Véase Museo Nacional de Arqueología Marítima. Centro Nacional de Investigaciones Arqueológicas Submarinas: *La arqueología subacuática en España*. Madrid: Ministerio de Cultura, 1988.

[15] (Ivars y Rodríguez, 1987).

[16] *Expediente sobre la máquina hidráulica para bucear presentada por Pedro Amable Burlet y Francisco Regis Ferrer, probada en Cartagena y denegada por el Capitán General, 5 de agosto de 1791*. Inventos y Proyectos. Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán.

[17] *Real Cédula de S. M. concediendo privilegio a Pedro Ángel de Albizu (arquitecto mayor de Cádiz) para usar en los puertos del reino una máquina de bucear que ha inventado, 29 de enero de 1793*. AMN-Ms. 834.

[18] *Real Cédula de S. M. concediendo privilegio a Don Manuel Sánchez de la Campa (buzo mayor de la Real Armada) para usar en los puertos de España una máquina hidráulica de su invención*. Este privilegio se había dado anteriormente a Albizu. AMN-Ms. 834/doc. 5.

[19] *Documentos referentes al invento del proyectista Pedro Paret, natural de Reus, para que los buzos puedan trabajar fácilmente bajo el agua, 9 de diciembre de 1801*. AMN-Ms. 1555/doc. 24.

[20] Diego de Ufano, capitán de Artillería español, inventó una especie de equipo para recuperar los cañones y barcos hundidos en el fondo del mar. Consistía en un traje de piel de cabra con chaquetilla y un capuchón que llegaba hasta la superficie en forma de manga. El extremo superior se mantenía en la superficie sujeto por un flotador para que no se hundiera y servía para aspirar el aire que le permitía trabajar en el fondo. Vid. Ufano, 1612.

[21] En 1622 se hundieron en los arrecifes de la península de la Florida, a causa de un temporal, los galeones *Nuestra Señora de Atocha y Santa Margarita* con un importante cargamento de oro y plata en lingotes y monedas. La enorme importancia que la pérdida del cargamento significaba hizo que el rey ordenara su recuperación con todos los medios disponibles, llevándose a cabo una amplia investigación entre los supervivientes para localizar el lugar del naufragio y preparar el plan para su rescate.
El *Nuestra Señora de Atocha* fue encontrado a 18 metros de profundidad, con sus mástiles sobresaliendo del agua; sacaron algún cargamento, lo balizaron y se dedicaron al reconocimiento de otros pecios, pero el mal tiempo hizo que tuvieran que abandonar la zona. Cuando regresaron, los palos habían desaparecido y las balizas no existían.
En los trabajos de buceo se emplearon buzos pescadores de perlas del Caribe y Acapulco (México), pero los primeros intentos resultaron fallidos. Será en 1626 cuando Felipe IV firme un contrato con el buceador de tesoros de La Habana Francisco Núñez Melián, que manifestó disponer de un invento consistente en una campana de buceo de bronce, provista de un asiento en su interior y ventanas para facilitar la iluminación.
Para la búsqueda, el barco auxiliar de la superficie se limitaba a recorrer la zona con la campana colgada y un buzo dentro que observaba el fondo del mar; cuando veía algo interesante, daba una señal y el barco paraba para proceder a investigar.
El 6 de junio de 1626 el esclavo buzo Juan Bañón, de turno en la búsqueda, mandó parar y se sumergió desde el interior de la campana, saliendo al poco tiempo con un lingote de plata procedente del *Santa Margarita*. En poco tiempo los españoles recuperaron cientos de barras de plata y oro, miles de monedas acuñadas, varios cañones de bronce y muchos lingotes de cobre.
En el Archivo del Museo Naval de Madrid se conserva el documento: *Naufragio de los galeones Santa Margarita, Nuestra Señora de Atocha y Rosario, y otros, a causa de una tormenta, 21 agosto 1622*. AMN-Ms. 1936/012 (fol. 67-75).

La Armada y el patrimonio cultural naval

Teodoro de Leste

«... en España, a pesar de su posición geográfica, no ha existido el ideal marítimo y hay que fomentarlo».
Guillermo García Parreño, ministro togado de la Armada

Génesis

En el proceso de la Creación se asientan los elementos fundamentales para que los hombres se relacionen, entre tierras distantes, entre orillas distantes, para compartir los productos de la tierra, los de la mar, para intercambiarlos según los desarrollos de las sociedades y las necesidades que de ellas se generaban. El ser humano, la tierra y la mar constituyen las variables del conjunto que ha venido a denominarse comercio marítimo mundial, y como consecuencia de la ambición humana por lo ajeno, la necesidad de proteger sus intereses marítimos y sus líneas de tráfico marítimo, surgiendo así primero el buque mercante armado y el buque de guerra después.

La Armada nace de la unión de la Marina Real de Castilla con la de Aragón. La primera, de vocación atlántica; la segunda, de vocación mediterránea. En estos tiempos primigenios no existía el buque de guerra como lo conocemos hoy. Debido a la piratería, a los corsarios y a la inseguridad en la navegación, los buques estaban armados con cañones y su tripulación dotada de armamento. Cuando eran requeridos por el rey para la guerra, armadores y tripulantes eran pagados por la Corona, y los mandos de las escuadras así constituidas designados por el rey. Estos son los prolegómenos de lo que más tarde será la Real Armada.

El reformismo borbónico tuvo una importante incidencia en la política comercial, en el comercio marítimo y en lo naval con el nombramiento de José Patiño y Rosales como secretario de Estado de Guerra, Marina, Indias y Hacienda e intendente general de la Marina por Real Decreto de 28 de enero de1717:

> Don Felipe por la gracia de Dios, etc. Habiendo tenido por conveniente restablecer la Marina de España y comercio de Indias, por ser de tanta importancia al bien público, y regular las armadas, flotas y escuadras que más convengan á los referidos ..... una de las providencias que para su logro hayan de darse sea la de crear un ministro que, con el nombre de Intendente general de Marina, ..., á efecto de que en cualquiera parte que lleguen mis Reales armadas, escuadras y navíos sueltos,.....

Se reúne en una sola Armada todas las existentes, cuyos jefes y tribunales también eran independientes. Y es en este proceso histórico en el que la Armada se inicia en cuestiones patrimoniales.

El patrimonio cultural naval

El conjunto de bienes, muebles e inmuebles, materiales e inmateriales propiedad de particulares, de instituciones y organismos públicos o semipúblicos, de la Iglesia y de la nación, que tenga un valor excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte y de la ciencia, de la cultura, valorados histórica y socialmente como importantes y propios, y que por lo tanto sean dignos de ser conservados por las naciones y pueblos, conocidos por la población, a través de las generaciones como rasgos permanentes de su identidad, es lo que constituye el patrimonio cultural. Es un concepto subjetivo y dinámico que no depende de los objetos o bienes, sino de los valores que la sociedad en general les atribuye en cada momento de la historia y que determina qué bienes son los que hay que proteger y conservar para la posteridad.

La legislación española sobre el patrimonio histórico tiene su origen en la protección de los «bienes inmuebles», considerados como «monumentos arquitectónicos», concepto que tiene su origen en 1803, siendo este el punto de arranque de nuestro ordenamiento jurídico. Hasta la publicación de la Ley del Patrimonio Histórico en 1985, la conservación del bien inmueble se fundamentaba en su interés militar o religioso; el concepto de «monumento» va evolucionando, tomando como base de sustento primero la antigüedad y, posteriormente, el de «histórico» y el de «artístico» como calificativo para ser sujeto de especial protección.

Vistas del palacio de don Álvaro de Bazán

Cortesía de la Armada Española

Es en la primera década del siglo xx cuando se produce un avance significativo, al dictarse las normas que regulan las realizaciones de excavaciones artísticas y científicas para la conservación de «ruinas» y «antigüedades», añadiendo un limite temporal para estas ultimas; se constituye conceptualmente el tesoro artístico nacional por razones de arte y cultura, más relacionado con el patrimonio arquitectónico, dando lugar al Tesoro Artístico-Arqueológico Nacional. Con el advenimiento de la República, se sanciona constitucionalmente la protección del Patrimonio Histórico y se promulga la Defensa, Conservación y Acrecentamiento del Patrimonio Histórico-Artístico Nacional, mediante el cual se protegen los inmuebles y los objetos artísticos, arqueológicos e históricos con mas de cien años de antigüedad; pone su principal énfasis en los bienes inmuebles, a los que clasifica en «monumentos» y «yacimientos arqueológicos». A mediados de siglo se introduce el concepto del «entorno» relacionado con la cuestión urbanística.

No es hasta el año 1978 cuando la Carta Magna instituye el concepto de Patrimonio Histórico, Cultural y Artístico, y en consecuencia siete años más tarde se publica la ley del Patrimonio Histórico Español. Esta ley

define como integrantes del patrimonio los inmuebles y objetos muebles, los yacimientos y zonas arqueológicas, los sitios naturales, jardines y parques que tengan un determinado valor. Define qué es un «Sitio histórico», y lo relaciona con acontecimientos o recuerdos del pasado, así como la «Zona arqueológica», referida a lugar o paraje en donde existen ciertos bienes extraídos, tanto si se encuentran en la superficie, en el subsuelo o bajo las aguas territoriales españolas, apareciendo por primera vez en la historia de la legislación patrimonial una referencia al mar territorial o a la plataforma continental.

En la evolución conceptual vemos que el concepto de lo marítimo no existe. España, con mas de 7000 kilómetros de línea de costa, no tiene una definición de «patrimonio marítimo», y el concepto y el esfuerzo para darlo a conocer se dispersa por comunidades autónomas, por los puertos que en ellas se han construido con el paso de los siglos, tratando de recuperar el conocimiento de cómo las sucesivas generaciones construyeron unas formas propias de relacionarse con la mar, algunas de las cuales han llegado a la Armada en forma de cultura inmaterial. El Patrimonio Marítimo, que forma parte del Patrimonio Cultural e Histórico español, está formado por el Patrimonio Naval o de la Armada, el relacionado con la marina comercial y el de la marina de pesca. Este patrimonio comprende, en líneas generales, el conjunto de estructuras (atarazanas, arsenales, faros...), objetos (jarcias firme y de labor, aparejos de carga y descargo, artes de pesca, artilugios de maniobra...) y el conocimiento (como rescatar la carga de galeones hundidos, el arte de marear, ceremonial, nomenclatura...) que resultan de la relación del hombre con la mar.

El Patrimonio Naval es aquella parte del Patrimonio Cultural Marítimo español cuya custodia corresponde a la Armada. Es la herencia del pasado de la Armada que se transmite a las sucesivas generaciones para que sea objeto de estudio y enseñanza, y no se limita a elementos materiales, sino que comprende también la organización, las tradiciones, expresiones y tradiciones orales, ceremoniales, actos festivos, etc.

El patrimonio documental

Los archivos constituyen la expresión más completa de la actuación humana en todos los aspectos de las relaciones de los hombres y de las instituciones sociales, la imagen de lo que los hombres y los pueblos fueron, son y quisieron ser. Por eso los pueblos cultos, desde la remota antigüedad, han cuidado y organizado sus archivos, pues no puede llamarse culto a un pueblo que esté dispuesto a renunciar a su imagen. Los documentos de los archivos son también fidedignos y probatorios de las actuaciones de las personas, de sus derechos y de sus obligaciones, garantía de la seguridad jurídica y social para sus proyectos de futuro. La documentación en que pueden hallarse esas noticias es muy dispersa y, por ello, hay que hacer breve referencia a los distintos archivos en que se han conservado.

Para el periodo histórico conocido como Edad Media, la documentación se encuentra en los fueros y cartas pueblas otorgados a las poblaciones y señoríos; en las Cartas Reales a los municipios, monasterios y señoríos en requerimientos de servicios; en las Cartas de Hermandad que se establecían entre las villas costeras para su defensa; en los cartularios de los monasterios; en las Crónicas de los Reyes; en los Libros de Cortes de los antiguos reinos. De estos archivos, el de la Corona de Aragón contiene, entre otras series, el Archivo

Real, con documentos, cartularios y registros que comprenden desde el año 875 hasta comienzos del siglo XVIII; guarda también el Archivo del Consejo de Aragón. En estas dos series se encuentran noticias de armamentos y expediciones navales, relaciones diplomáticas con los países mediterráneos, política exterior aragonesa y, en general, todo lo relativo a la organización marinera de este reino.

En el Archivo General de Valencia, fundado en 1419, está reunida la documentación desde la Reconquista y durante la época foral; en él también pueden hallarse noticias sobre la participación de este reino en las empresas marítimas, comerciales y guerreras de este periodo.

El Archivo General de Mallorca guarda los fueros y privilegios concedidos por los reyes de Aragón a las islas, y documentación administrativa del antiguo reino. Es, pues, otro centro documental que hay que conocer para completar la Historia de la Marina levantina.

En cuanto a la Marina castellana del mismo periodo, el Archivo Histórico Nacional, creado en 1866, ha recogido la mayor parte de la documentación incautada a los monasterios tras la desamortización de Mendizábal (1836). La Sección Estado contiene también una parte de nuestra historia marinera. En el Archivo Nacional de Simancas se halla toda la documentación de la Administración del Estado durante la época de los Austrias, excepto la de las regiones forales. Cuando este quedó saturado, alrededor de 1830, se habilitó el Palacio Arzobispal de Alcalá de Henares. Este edificio fue incendiado y destruido durante la guerra civil, desapareciendo un trozo considerable de nuestra historia. El de Indias, es de una importancia capital para la historia de la Marina castellana, para la historia de los descubrimientos, exploraciones, colonización y organización de América y Filipinas, y sobre su integración como provincias en la organización nacional. La base de este archivo es la Casa de Contratación, que controló el comercio con las provincias americanas desde el siglo XVI hasta el último tercio del XVIII.

En 1832 se creó el Ministerio de Fomento General del Reino, entre cuyos contenidos se incluye documentación de la Armada referente a Montes, Fábrica de La Cavada, obras de muelles y puertos, y Colegio de Medicina y Cirugía de Cádiz. En 1847 se ordenó entregar al Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Publicas todos los legajos y documentos referentes al ramo de Comercio que se conservaban en los Archivos de Marina relativos a la gobernación de Ultramar.

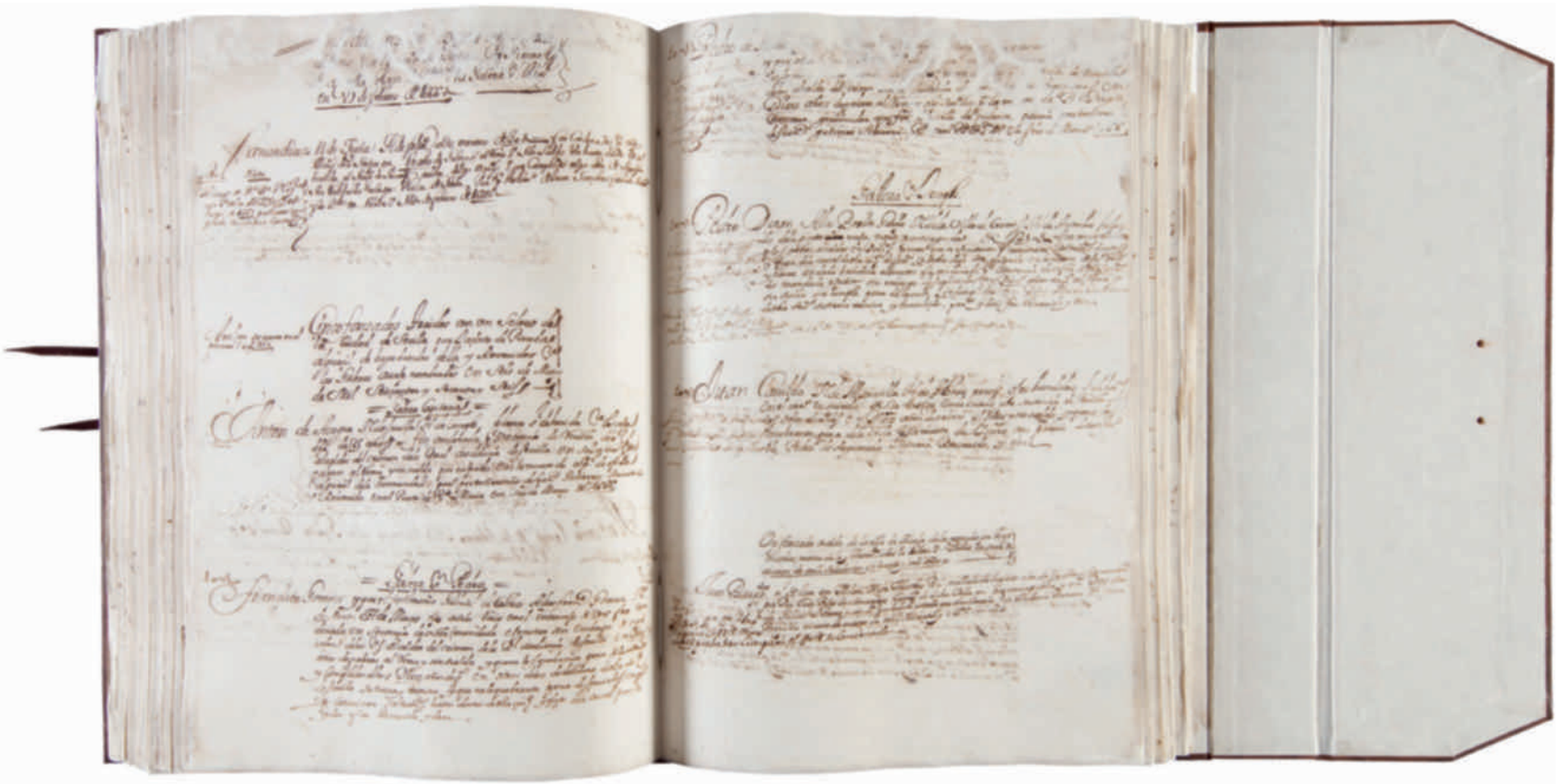
Cuando se crea el Cuerpo del Ministerio en el año 1717 se le asigna funciones fundamentalmente administrativas, entre las que se encuentra la organización de los archivos, diferenciando los Archivos de las Contadurías de los Departamentos y las Comandancias Militares del Archivo de la Secretaría. Diversas vicisitudes llevan a organizar y reglamentar los Archivos de Marina y a publicar el Reglamento del Cuerpo de Secciones del Archivo en 1885. En cuanto a la organización de estos, ordena seguir las reglas que con el título «Organización del Archivo» se prescribían en el Reglamento de Archivos del Ministerio de Marina. Simultáneamente, se convierte a los archiveros de la Secretaría en el Cuerpo de Archiveros del Ministerio.

Libro General de forzados antes de la restauración

1659-1670
Cortesía de la Armada Española

En 1894 se crea el Cuerpo de Auxiliares de Oficinas de Marina, nombre que se cambia en 1931 por el de Auxiliares de Oficinas y Archivos. En 1940 se crea el Cuerpo de Oficinas de la Armada, que desaparece posteriormente con la reorganización impulsada por el Ministerio de Defensa.

En cuanto a la infraestructura, es decir a la materialización de los Archivos, es también la evolución orgánica la que nos lleva a su ubicación y evolución. En 1748 se creó la Dirección General de la Armada en el Departamento Marítimo de Cádiz, hasta que en 1796 se trasladó a Madrid, al Palacio Real, enviando ese mismo año los legajos de los archivos a dicha sede. En 1826, se muda la Secretaría de Despacho al edificio de doña Manuela de Aragón, la Casa del Almirantazgo, lo que es hoy el Senado. Cuando se suprime la Dirección General de la Armada, en 1857, se crean nuevos organismos a las órdenes inmediatas del ministro, entre ellas el Archivo del Ministerio. En 1873 se produce una nueva reorganización en la Armada y el Archivo cambia de nombre, denominándose en adelante Archivo Central de Marina. En 1930 se inaugura el nuevo Ministerio de Marina, en lo que hoy es el actual Cuartel General de la Armada, y en él se sitúa el Archivo Central.



Libro General de forzados después de la restauración

1659-1670
Cortesía de la Armada Española

El Archivo-museo don Álvaro de Bazán

El palacio de don Álvaro de Bazán, situado en Viso del Marqués (Ciudad Real) —declarado Monumento Nacional en 1931—, fue construido entre 1564 y 1586. Es un edificio de planta cuadrada y estilo renacentista edificado en torno a un atrio. Se atribuye el diseño del edificio al italiano Giambattista Castello, conocido como el Bergamasco, que más tarde trabajó en El Escorial; para otros lo trazó, al menos en su plan original y puso la primera piedra, Enrique Egas *el Mozo*. La arquitectura se percibe como típica española, sin las arquerías italianas, con paramentos lisos y torres cuadradas en las esquinas, dentro de las relaciones armónicas características del Renacimiento. El exterior no refleja la belleza del interior. El edificio consta de dos plantas y, sobre cada una de ellas, una entreplanta con pequeñas dependencias de servicio, rematada por una zona abuhardillada corrida que debió de ser alojamiento de servidores.

La puerta principal la constituye un arco de medio punto sobre dos columnas de orden jónico que da acceso a un amplio vestíbulo con bóveda decorada. El espacio central está ocupado por un patio porticado. La galería de la planta baja está decorada con ornamentaciones grutescas, escenas campesinas, personajes

Bóveda Sala de Portugal del palacio de don Álvaro de Bazán

Cortesía de la Armada Española

mitológicos, pechinas y lunetos de las cuatro estaciones. En los muros se reflejan jornadas memoriales y ciudades mediterráneas.

Frente a dicha puerta se encuentra la escalera de acceso a la planta alta. En el primer rellano se encuentran dos estatuas, Marte y Neptuno, que representan al marqués de Santa Cruz y a su padre Bazán *el Viejo*. La galería de esta planta es similar en sus pinturas a la planta baja. Desde las galerías se accede a unas estancias decoradas con diferentes motivos. En la galería superior se encuentra la capilla en donde yacen los restos del primer marqués de Santa Cruz; en esta capilla se encuentra la imagen de la Virgen del Rosario que llevara don Juan de Austria a bordo de su galera en la batalla de Lepanto. En total dispone de 8000 metros cuadrados de frescos renacentistas que lo hacen único en España. Los principales artistas que intervinieron en la decoración fueron Cesare Arbasia, la familia Perolli —Juan Bautista, Francisco y Esteban, sobrino de ambos—, Fabricio Castello y Nicolás Granello, hijo e hijastro del Bergamasco.

Para perpetuar y ensalzar la figura del invicto general del mar D. Álvaro de Bazán, primer marqués de Santa Cruz, la Armada suscribió en el año 1948 un acuerdo con los herederos de dicho título, consistente en el pago de una peseta anual, acto que se lleva a cabo todos los años en la Junta

Vajilla que se utilizó en la inauguración del Museo Naval

Cortesía de la Armada Española

del Patronato del Museo Naval. Asimismo se creó un patronato, con personalidad y capacidad jurídica, que había de regir el archivo-museo. Con la reorganización del Museo Naval en 1996, este patronato desaparece y el archivo-museo pasa a constituirse como una parte más del Patrimonio del Museo Naval.

El Archivo custodia los fondos de la Armada desde finales del siglo XVIII hasta principios del siglo XX. Así, alberga la documentación de la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina posterior a 1783, la del Ministerio de Marina decimonónico y la de los diferentes ministerios que sucedieron a este durante el primer tercio del siglo XX. Además, tiene una parte de la documentación generada por los distintos organismos con jurisdicción en los departamentos marítimos peninsulares y en los apostaderos de Ultramar (capitanía general, intendencia, comandancias y ayudantías de Marina…), la de los juzgados marítimos permanentes y los expedientes de asistencia marítima. Al quedar superada su capacidad, en 1974 se acordó con el Ministerio de Educación Nacional que el Archivo Central remitiera, en calidad de depósito, al Archivo de la Administración Central la documentación posterior a la guerra civil; más adelante este convenio se extendió a los archivos de los departamentos. Los fondos que se custodian en este archivo representan un volumen aproximado de 12 km lineales.

El Museo Naval

La historia no puede construirse solamente con los documentos que se guardan en los archivos. La creación del Museo Naval se remonta a 1792, gracias a la iniciativa de don Antonio Valdés —designado en 1873 por el rey Carlos IV Secretario de Marina e Indias—, plasmada en un documento que dice:

> El Rey tiene resuelto establecer en la Nueva Población de San Carlos un Museo de Marina que, a más de la biblioteca general, reúna todas las ciencias naturales que son necesarias para la completa instrucción del Cuerpo de la Armada, y consiguiente utilidad en ella. Para su ejecución ha determinado S. M.

> que se destinen desde luego en la Tesorería de Cádiz cien mil reales de la consignación de cada Departamento, comprendiéndolos en los presupuestos del año próximo; y que, sin perjuicio de ello, se pidan además otros tantos para el mismo; practicando lo propio en lo sucesivo y teniendo siempre con separación este caudal para emplearlo únicamente en el expresado objeto; y de orden de S. M. lo comunico a V. E. para su inteligencia y gobierno de esa Junta; en el concepto de que doy el correspondiente aviso a las de Cádiz y Cartagena.

Inicialmente el Museo Naval se instala en la ciudad de San Carlos, en Cádiz, donde entonces radicaba la Dirección General de la Armada. El local se destinó a biblioteca y exposición de instrumentos náuticos, modelos de barcos, armas, equipos, máquinas y otros objetos que pudieran perfeccionar la instrucción de los oficiales. Pero el cese de Valdés por desacuerdos con Godoy (1795) paralizó el proyecto del museo. Los libros que iban a formar la biblioteca pasaron al Depósito Hidrográfico, muchos objetos e instrumentos científicos fueron depositados en el Observatorio de Marina, y otros elementos pasaron a las Colecciones Reales, a la Compañía de Guardias Marinas, a la Dirección General de la Marina, a diversas dependencias de la Armada, y a almacenes de los Arsenales.

Sin embargo, medio siglo después (1842), la idea de constitución del museo toma consistencia gracias a la actualización del decreto de Valdés, realizado por Ramón Trujillo Celari, subteniente de Infantería y oficial auxiliar en la Junta del Almirantazgo, que aportó ideas para la recuperación de las piezas de interés y la posible ubicación del museo. El capitán de navío Martín Fernández de Navarrete, director del Depósito Hidrográfico y de la Real Academia de la Historia, efectuó un informe muy favorable de aquel memorial, lo que supuso la puesta en marcha del proyecto. Joaquín Frías, Ministro de Marina, dio su aprobación.

Una vez aprobada la orden de abrir el museo, fue inaugurado por S. M. la reina Isabel II el 19 de noviembre de 1843 en el Palacio o Casa de los Consejos, su primera sede, edificio situado en la calle Mayor de Madrid, que en el siglo XVII había sido de los más importantes de la capital después del Real Alcázar, y a lo largo de su historia albergó diferentes organismos oficiales, para terminar siendo Capitanía General de la Región Militar Centro. El Estado General de la Armada de 1845 hablaba del museo en estos términos:

> Museo Naval: establecimiento fundado en noviembre de 1843, con objeto de ofrecer al público modelos de buques, máquinas, armas y útiles que se emplean en la Marina, así como los objetos de arqueología naval y producciones raras importadas de Ultramar; se halla bajo la protección inmediata del Gobierno de S. M., el cual tiene dictadas sus disposiciones para enriquecerse sucesivamente con nuevos objetos.

La afluencia de fondos fue continua y rebasó todas las previsiones, lo que hizo necesario buscar un nuevo emplazamiento, que se encontró en la calle Bailén, en donde fue abierto de nuevo a principios del año 1845. Se trataba de la entonces conocida como Casa del Platero, un gran caserón ubicado entre el Palacio Real y el antiguo templo dedicado a Nuestra Señora de la Almudena, construido por un acaudalado oficial de platería que se había hecho rico con

Féretro con los restos de don Álvaro Bazán y su familia en la capilla de palacio

Cortesía de la Armada Española

el comercio de pedrería. Pero, ante la aparición de grietas en el edificio, se analizó su estructura, y visto el peligro de derrumbe se aconsejó su demolición, por lo que fue necesario buscar un nuevo emplazamiento para el museo y trasladarlo lo antes posible. El museo se llevó a finales de 1852 al Palacio de los Ministerios, edificio situado cerca del Palacio Real y próximo a donde actualmente se encuentra el Senado, en la que aún hoy se llama plaza de la Marina Española. Este edificio había sido la casa de Godoy hasta 1807 y desde hacía tiempo era sede del Ministerio de Marina y del Almirantazgo. Las obras de acondicionamiento comenzaron a finales de 1852, siguiendo un proyecto del arquitecto Juan José Urquijo.

El museo se inaugura en 1853 con una cena de gala cena de gala presidida por Isabel II en la que se utilizó una vajilla elaborada en Pasajes (Guipúzcoa), parte de la cual se exhibe hoy en el vestíbulo principal del Museo Naval. En 1857 el museo se reorganizó en tres secciones: Armas y Modelos, Útiles de Guerra y Biblioteca General, con lo que se volvió a la primitiva idea (1792) de dotarlo de biblioteca en los siguientes términos:

> Se reunirán en la Biblioteca todos los libros, manuscritos, cartas y planos que existan en el Ministerio del Ramo, Depósito Hidrográfico, Observatorio Astronómico de San Fernando y demás establecimientos marítimos, exceptuando los que sean necesarios para el uso y especial servicio de los mismos. Se formarán en los tres Departamentos pequeños museos con bibliotecas exclusivamente de Marina, semejantes al de la Corte.

Un hecho de notable importancia para el Museo Naval se produce ya a comienzos del siglo xx. Por Real Decreto de 3 de junio de 1930, y a iniciativa del rey Alfonso XIII, se crea el Patronato del Museo Naval, cuya presidencia de honor se reserva su majestad. El primer presidente fue el marqués de Santa Cruz.

En 1930 se inaugura el nuevo edificio del Ministerio de Marina, el hoy Cuartel General de la Armada, y un año más tarde el Museo Naval se traslada a esta nueva instalación, quedando inaugurado oficialmente en octubre de 1932. En él se exhiben, cronológicamente, los fondos históricos más importantes que conserva la Armada desde la época de los Reyes Católicos hasta nuestros días.

El museo cuenta con una gran colección de fondos: instrumentos astronómicos, científicos y de navegación de los siglos xv al xx, armas, banderas, modelos de buques, modelos de arsenales, uniformes, portulanos, objetos personales, documentos, esculturas, dibujos, grabados, retratos, cartas náuticas, mascarones de proa, pinturas que representan combates navales de firmas como Berlinguero, Brugada, Cortellini, Garnelo, Monleón, Sorolla o Vicente López, entre otros. La superficie total es de 2786 metros cuadrados. Su patrimonio museográfico histórico-artístico asciende a unas 10.500 piezas, muchas de ellas de un valor incalculable. A modo de ejemplo, la carta de Juan de la Cosa (1500) en la que por primera vez en la historia es representado el Nuevo Mundo; un extraordinario modelo de galeón flamenco, único en el mundo por su antigüedad y características (1593); un grabado con una vista panorámica de Sevilla (1617) del que se conocen cuatro ejemplares en el mundo o el proyecto de creación de la bandera de la Armada (1785), que con el tiempo se convirtió en la bandera nacional de España.

La institución se reorganiza en 1853 mediante un Real Decreto firmado por S. M. la reina Isabel II que en su artículo 3.º dice:

> Se formarán en los tres Departamentos Marítimos pequeños museos con bibliotecas exclusivamente de Marina, semejantes al de la Corte y dependientes de él.

No es hasta el siglo xx cuando estos museos toman carta de naturaleza, dependiendo del Museo Naval de Madrid. Todos estos centros tienen las mismas misiones que el Museo Naval de Madrid: adquirir, conservar, investigar, comunicar y exhibir para fines de estudio, educación y contemplación, piezas, conjuntos y colecciones de valor histórico, artístico, científico y técnico relacionados con la actividad naval, a fin de difundir la historia marítima de España, contribuir a ilustrar, relevar y salvaguardar sus tradiciones y promover la conciencia marítima

nacional. En algunos casos complementan al Museo Naval de Madrid, como es el caso del Museo Naval de Ferrol, con su sala dedicada a instrumentos eléctricos y electrónicos, el Museo Naval de Cartagena, con el espacio dedicado a la medicina naval y el Arma Submarina, o el Palacio del Viso del Marqués, con sus frescos renacentistas de batallas navales.

La Torre del Oro

La Torre del Oro, declarada Monumento Nacional en 1931, es el segundo símbolo más representativo de la ciudad de Sevilla. Se encuentra ubicado en la margen izquierda del río Guadalquivir. Fue construida entre 1220 y 1221 por orden de Abù l-Ulà, gobernador almohade de Sevilla. Cerraba el paso al Arenal mediante un tramo de muralla que la unía con la Torre de la Plata, que formaba parte de las murallas que defendían el Alcázar, y constituía un baluarte para la defensa del puerto.

La edificación está formada por tres cuerpos. El primer cuerpo es de forma dodecadenal rematado por una línea de arcos polilobulares enmarcando ventanas y, sobre ellas, las almenas. Los paramentos son de ladrillo en su parte central y piedra caliza en las aristas. Consta de tres plantas El segundo cuerpo es también dodecagonal, más estrecho que el primero, con el centro macizado dejando un hueco por el que discurre una escalera helicoidal que da acceso a la terraza. Fue mandado construir por Pedro I el Cruel en torno a 1357. La torre termina en un cupulín cilíndrico, rematado por una cúpula abierta de azulejos dorados, añadido en la restauración de 1760 que llevó a cabo el ingeniero militar Sebastián Van Der Borcht para reparar los graves daños que había sufrido con el terremoto de Lisboa de 1755.

A lo largo de su historia, la Torre del Oro ha tenido diferentes usos: capilla dedicada a san Isidoro de Sevilla, prisión, lugar de esparcimiento de la corte y embarcadero real, sede de las oficinas de la Compañía de Navegación del Guadalquivir y Capitanía de Puerto de la Armada, hasta que en 1870 la Armada toma posesión de la torre para instalar la Comandancia y Capitanía de Puerto. La Exposición Universal de Sevilla de 1929 permitió salir a la Torre del Oro del ostracismo en el que se encontraba recluida. Al finalizar el magno acontecimiento, el pabellón de la exposición dedicado a la navegación se destinó a Comandancia de Marina, y la Torre, perteneciente a la Armada, se quedó sin uso. En abril de 1936 se publica un decreto por el que se crea el Museo Naval en la Torre del Oro, que se inaugura en 1944.

A lo largo del tiempo, la torre ha sido sometida a diversas obras de acondicionamiento y restauración, unas como consecuencia de la necesidad de adaptarlas a funciones administrativas en el periodo 1809-1856, otras como consecuencia de fenómenos naturales, como terremotos o inundaciones. La primera restauración se remonta al año 1504, a consecuencia de un terremoto (de esta restauración son los zunchos y tirantes de hierro que la sujetan por encima de los ventanales de la tercera planta); la segunda se inició en 1760, también como consecuencia del terremoto de 1755 —la torre había quedado en tan mal estado que se propuso su demolición—; la tercera fue como consecuencia del terremoto de 1858. En 1891 la Armada procede a la restauración de la torre a petición de la Comandancia de Marina, obras que dirige el ingeniero naval don Carlos Halcón.

Ya en el siglo XX, el terremoto acontecido en 1969 le produjo desperfectos que afectaron al cupulín e hicieron necesario su refuerzo interior; ante la suciedad que presentaba la fachada exterior, se procedió a una nueva restauración, costeada por la Real Maestranza de Caballería de Sevilla, la Fundación Focus-Abengoa y la Fundación El Monte. La constitución de este grupo benefactor se debió al esfuerzo del infante don Carlos de Borbón, presidente del Real Patronato del Museo Naval.

El museo consta de una superficie expositiva de 623 metros cuadrados distribuidos en dos plantas. En la planta baja se exponen fondos que guardan relación con el Guadalquivir y Sevilla. Entre los fondos expuestos se encuentra el modelo del *Real Fernando*, construido en Sevilla, primer buque a vapor que navegó por aguas españolas; también se exponen dos cañones de gran interés —uno fabricado en Dunquerque y el otro en Sevilla—, ambos presentes en el combate de Trafalgar. La segunda planta está dedicada a la Armada, y en ella se muestran cuadros de almirantes y generales, así como algunos modelos de buques.

El Patrimonio Inmueble Naval

Se conoce como patrimonio inmueble el constituido por monumentos, obras de la arquitectura y de la ingeniería, sitios históricos y centros industriales, zonas u objetos arqueológicos, calles, puentes, viaductos... de interés o valor relevante desde el punto de vista arquitectónico, arqueológico, etnológico, histórico, artístico o científico, reconocidos y registrados como tales. Esta categoría, además, incorpora los vitrales, murales, esculturas y amueblamiento que forman parte de otros bienes inmuebles.

Al inicio del siglo XVIII, la Marina que recibe la dinastía borbónica se enfrentaba con problemas muy graves. Poseía muy pocos navíos, y estos se encontraban distribuidos en flotas y escuadras, todas ellas independientes entre sí. El segundo gran problema era la falta de verdaderas bases de apoyo. Los principales astilleros se encontraban en la cornisa cantábrica, principalmente en las provincias vascas y Santander. Las fábricas de artillería que suministraban cañones y pólvora a los buques estaban en Liérganes y La Cavada (Santander) y en Sevilla. Faltaban materiales tan importantes como arboladura, jarcia firme y de labor y paños para fabricar velas.

La transformación que acomete la Armada sienta las bases para la Armada actual. Se establecen los departamentos marítimos con cabecera en las ciudades de Ferrol, Cádiz y Cartagena, y en ellas se construyen las bases navales con la infraestructura necesaria para que la Armada pueda cumplir con los objetivos político-estratégicos establecidos por el gobierno de su majestad y los navales que de ellos se derivan. Hablar de todos y cada uno de los edificios que constituyen esta colosal infraestructura, supera el objeto de este trabajo, por lo que haremos una exposición nominal de ellos y procederemos a hacer una selección equilibrada y representativa.

Comunes a todas las cabeceras departamentales son la Capitanía General, el Arsenal y los hospitales. De estos últimos únicamente se mantienen en pie el de Ferrol y el de Cartagena, convertidos en centros universitarios; el de Cádiz —en la población militar de San Carlos, diseño de Francisco Sabatini— fue demolido y solo se conserva el dintel de la puerta de acceso en una plaza creada en el lugar en donde estuvo ubicado.

En Ferrol se encuentran el Cuartel de Dolores —declarado bien de interés cultural— con la Fuente Longa, la Sala de Armas del Arsenal, el edificio de forja y fundición de Herrerías, y el Cuartel de Presidiarios, también conocido como prisión de San Campio —hoy Museo Naval—. En Cartagena, el Cuartel de Presidiarios y Esclavos —hoy Museo Naval y Universidad Politécnica— y el Palacio de Guardias Marinas —sede de los Servicios Generales—. En Cádiz, el Real Colegio Naval y Militar de Guardias Marinas —actual Escuela de Suboficiales—, el Panteón de Marinos Ilustres, el Cuartel de Batallones —acuartelamiento del Tercio de Armada—, el Real Observatorio, el castillo de San Lorenzo del Puntal, el Real Carenero y el Penal de las Cuatro Torres.

El Arsenal de La Carraca (Cádiz)

Cuando en 1717 se traslada la Real Casa de Contratación a Cádiz, este puerto adquiere un extraordinario valor comercial —centro del tráfico marítimo con las Indias— y estratégico —proyecta la fuerza naval sobre el Atlántico y Mediterráneo, y por su posición geográfica controla el estrecho de Gibraltar—. En él se asienta la primera Secretaría de Estado y de Despacho de Marina e Indias, lo que va a ser fundamental para el proceso de transformación al que se va a ver sometida la Armada.

Hasta el siglo XVIII la construcción naval se realizaba en astilleros, en zonas en las que se conjugaban las condiciones de la línea de costa para la instalación de los varaderos y la proximidad de zonas de bosques para la utilización de la madera. Pero, en general, los astilleros disponían de muy poca infraestructura, ya que no solamente necesitaban madera sino que eran necesarios toda una serie de elementos necesarios para la construcción, como el cáñamo, betunes, pez, brea alquitrán, hierros para clavazón, herrajes, cañones, pólvora, alojamiento para las dotaciones de los barcos en construcción, y todos estos materiales tenían los centros de producción diversificados por la geografía española, lo que hacía que las clases, las calidades y los precios fuesen diferentes; esto incidía en los plazos de construcción, en la falta de homogeneidad y en el precio final.

La necesidad de optimizar los recursos de la Real Hacienda hizo necesario establecer factorías industriales que llevasen a cabo la planificación de las construcciones, el acopio de los materiales necesarios al plan de construcciones, disponer de gradas para llevar a fin el proceso de construcción, y líneas de amarre para las reparaciones y mantenimientos de los ya construidos, de recorridos de la obra viva y calafateado, para lo que era necesario disponer de diques, almacenes para aprovisionarlos de víveres, pólvoras, balerío, y alojamientos para descanso y reposición de las dotaciones. Así surge el concepto de arsenal como una unidad industrial en torno a un núcleo constituido por la maestranza, obreros muy especializados bajo la dirección del responsable técnico de cada uno de los talleres, con hornos, fundiciones y almacenes de repuestos y de excluidos.

El Arsenal de La Carraca se inicia en 1717 bajo la iniciativa del intendente general de la Armada don José Patiño, secretario de Estado y de Despacho de Marina e Indias, en un terreno pantanoso cuyos límites los constituyen el caño de Sancti Petri, el de Espantatajero, el de San Fernando y el de las Culebras. Su construcción dura todo el siglo XVIII. El primer plano del que se tiene noticias data de 1720, atribuyendo este al ingeniero militar Ignacio de

Sala. El carácter oficial se le otorgó por Real Orden de octubre de 1752, reinando Fernando VI y siendo secretario de Hacienda, Guerra y Marina el marqués de la Ensenada. Sería el bailío don Antonio Valdés quien acabase de configurarlo bajo los reinados de Carlos III y Carlos IV.

Los trabajos iniciales se centran en el asiento del terreno, la construcción de la cimentación de edificios y almacenes, los trabajos de cimentación de los muelles y las nuevas gradas. Durante la década de los 50 se aceleran las obras, no exentas de discrepancias con el plan general inicial, que hace que intervenga la Corona para que los trabajos se ajustasen al plan original. Es en este periodo, también, cuando se introducen las primeras modificaciones a propuesta de Autrán, con el traslado del dique de arboladuras desde el Real Carenero, y posteriormente se trata de actualizar la construcción a las ideas sugeridas por Jorge Juan, quien ya había aplicado las enseñanzas adquiridas durante su estancia en Inglaterra y que se habían introducido en la construcción de los arsenales de Ferrol y Cartagena. De esta nueva planificación surgen los tres diques de carenar en seco; dos de ellos, el de San Carlos y el de San Antonio, mantienen su estructura original.

Tampoco estuvo exenta de incidencias, como los incendios de 1743 y 1758, causando este último graves daños, y los terremotos de 1755 y 1759. En el recinto del arsenal es de destacar la Puerta de Mar, el Penal de Cuatro Torres, la capilla de Nuestra Señora del Rosario, el Cuartel de Batallones, la Fábrica de Lonas y Jarcia, el Parque de Artillería, la portada del Almacén General o la Puerta de Tierra, que se encuentra en el único acceso que tiene por tierra que lo comunica con la población militar de San Carlos, todo del más puro estilo neoclásico.

Al estar situado el arsenal en un punto estratégico, se le dotó de las necesarias defensas. Durante el asedio francés de 1810 a 1812 su defensa se basaba en las baterías de San Ramón (al oeste), la batería de Dolores (al norte), la de San Fernando y Santa Rosa (al este) y la de San Carlos (al sur); además, se le construyeron aspilleras para fusileros. La pequeña isla en donde se situó el Penal de Cuatro Torres también se fortificó con la batería de Santa Lucía. En total, la defensa se componía de 86 piezas de distintos calibres, desde cañones de a 24 hasta obuses de a 9. Actualmente solo quedan unos pequeños vestigios de la batería de Santa Lucía.

El castillo de San Lorenzo del Puntal

También conocido como Castillo de Puntales, catalogado como bien de interés cultural, tiene su origen en un torreón defensivo armado con media docena de cañones que defendía el acceso al interior de la bahía de Cádiz, cruzando sus fuegos con otro baluarte construido en Matagorda. Este torreón fue destruido por Drake en 1587. Se reconstruyó en 1588 con una estructura y arquitectura diferente: se levantó una fortificación de planta rectangular y mejor disposición artillera, rodeado de agua por tres de sus lados, y el de tierra constituido por dos baluartes y foso, aunque fue nuevamente destruido en el ataque anglo-holandés de 1596 del conde de Essex. Se reconstruyó en el periodo 1607-1618; en un nuevo ataque anglo-holandés de 1625, llevado a cabo por lord Wimbledon, resultó gravemente dañado, al convertirse en el objetivo principal del ataque. Se reconstruyó por tercera vez en 1629, adoptando ya forma de estrella tras sucesivas obras. En 1702, en plena guerra de Sucesión, se presentó ante Cádiz una nueva escuadra anglo-holandesa para tomar la ciudad en nombre

del candidato austracista; las fuertes defensas de la ciudad les hicieron desembarcar entre Rota y el Puerto de Santa María, debiendo proceder al reembarque por la indisciplina de la fuerza desembarcada.

En julio de 1797 se presentó ante Cádiz una flota británica que la bombardeó con mucha intensidad, siendo rechazada sin poder penetrar en la bahía. En octubre de 1800 llegó a Cádiz una nueva flota británica con el objetivo de destruir el Arsenal de La Carraca, pero se vio obligada a retirarse debido a una epidemia de fiebre amarilla que diezmaba a la población; no obstante se mantuvo un bloqueo a distancia que dificultaba el normal desenvolvimiento de la población. Pero fue en la Guerra de la independencia cuando la dotación del castillo realizó su mayor hecho histórico de armas. Refugiadas las tropas del duque de Alburquerque en Cádiz, después de la derrota de Ocaña, ponen cerco a la ciudad las tropas francesas. Durante treinta meses, el castillo de San Lorenzo del Puntal mantiene a raya a los atacantes hasta que se retiran el 24 de agosto de 1812. Por este hecho, la Regencia les concedió a los artilleros voluntarios de Puntales el privilegio de uso de bandera propia y que esta ondease debajo de la bandera nacional, y al coronel don Juan Macías García Santaella, jefe de la guarnición durante la defensa, el rey Fernando VII le concede el privilegio de enterramiento en la capilla del castillo. Esta efeméride se conmemora el día 10 de agosto de cada año, festividad de San Lorenzo.

El castillo fue sometido a diversas reformas entre 1859 y 1863; la más significativa fue la construcción de una plaza de armas circular, ganando terreno al mar, que le da su actual configuración. En 1923 las instalaciones fueron cedidas a la Armada, que tras finalizar las obras instaló una estación torpedista; luego se convirtió en base de lanchas rápidas, en sede del Estado Mayor del Mando Anfibio, del Estado Mayor del Grupo Delta y, finalmente, en la Estación Naval de Puntales.

El Cuartel de Moros, Esclavos y Presidiarios

Debido a la transformación que se inicia en la Armada durante la Ilustración, en 1717, con el establecimiento de los departamentos marítimos y la construcción de los arsenales, la ciudad de Cartagena, que ha tenido una gran importancia estratégica en el Mediterráneo en los siglos anteriores, se convierte en cabecera del Departamento Marítimo de Levante en 1726. Dentro del recinto defensivo se levantaron importantes obras de infraestructura como las Casas del Rey —para el almacenamiento de pólvoras y otros suministros—, el Cuartel de Batallones —para el alojamiento de las dotaciones embarcadas—, el Parque de Artillería, el Hospital Real de Marina, la Casa de la Intendencia —que con el tiempo se convertiría en Capitanía General—, el Cuartel de Moros, Esclavos y Presidiarios, el Cuartel de Infantería de Marina —ya desaparecido—, el Colegio de Guardias Marinas —hoy Servicios Generales— o el Cuartel de Antiguones.

Cartagena fue durante la mayor parte del siglo XVI la sede de la Comandancia General de Galeras y apostadero del Cuerpo de Galeras desde 1668, con sus propias ordenanzas y privilegios, hasta su extinción en 1748. Las embarcaciones que usaban era la galera, que se caracterizaba por ser impulsada mediante remos, aunque también disponía de velas, aparejadas a la latina, que solía ser el modo normal de propulsión. Cada remo

estaba cubierto por un número de hombres, los galeotes —condenados por la justicia por delincuentes, vagos o maleantes—, los denominados buena boya —que eran voluntarios que cobraban una soldada y disfrutaban de ciertos privilegios— y los denominados esclavos del rey, comprados por la Real Hacienda (capturados por los corsarios de la Corona a los piratas berberiscos —denominados moros y turcos— y los procedentes de particulares como castigo o ejemplo a los demás esclavos).

El trabajo del galeote se podría considerar el más duro y penoso de la época. Su vida, tanto en la mar como en puerto, transcurría encadenado a las bancadas; comían y hacían sus necesidades en el mismo sitio, por lo que según documentos de la época el hedor era insoportable. Cuando caían enfermos, si su estado no era grave permanecían en la galera, y cuando fuese necesario otro tratamiento los trasladaban al Hospital de Galeras, que se sitúa en las Puertas de Murcia; cuando se excedía su capacidad o la enfermedad no era suficientemente grave, pasaban al Cuartel de Presidiarios, que por entonces se encontraba en las cuadras del duque de Nájera, hasta que se abrió el Hospital de Marina.

Cuando en 1748 desaparece el Cuerpo de Galeras, los galeotes pasan a trabajar en las obras que se están realizando dentro del recinto protegido; esto significaba el desplazamiento desde las galeras hasta los lugares de trabajo, lo que dio lugar a numerosas protestas, tanto por el mal olor que despedían como por la hediondez que surgían de las galeras usadas como alojamiento. Durante más de un decenio se intentaron mejorar sus condiciones de vida, acondicionando barracones como recintos improvisados, donde estaban engrilletados y custodiados para evitar las fugas. Pero han de transcurrir veinticinco años hasta que el comandante general del Departamento presenta los planos de un nuevo cuartel, diseño del ingeniero Francisco Gautier, para mejorar las condiciones de vida de los galeotes. A principios de 1775 se aprueba su emplazamiento, encargándose de su construcción el ingeniero Mateo Vodovich, quien sustituye a Salvador Feringán —fallecido en 1762— en la dirección de las obras.

Las obras de este cuartel se inician en 1776 y finalizan en 1786 bajo la dirección del brigadier de la Real Armada y director de ingenieros navales don José Romero y Fernández de Landa. El edificio, de planta rectangular, está formado por cuatro grandes naves que delimitan un gran patio central y queda integrado dentro del recinto del arsenal. Las condiciones de vida y alojamiento han experimentado alguna mejora, pero aun así las condiciones de higiene seguían siendo insalubres, y el hedor pestilente, lo que continúo originando problemas con los residentes próximos al cuartel. Para los trabajos se distribuían en atención a su constitución física y estado de salud. Los más robustos eran designados para los trabajos más duros, como durante la construcción de los diques secos de carenar, cuyas obras se inician en 1753, en donde debían mover las bombas de agua para achicar y mantener secos los diques. Para estos trabajos se repartían en turnos; el esfuerzo al que estaban sometidos era intenso, e incluso en los momentos de descanso permanecían en el interior de las casetas de bombas. Estas circunstancias se mantuvieron hasta el año 1774, en que entran en servicio las bombas de fuego, diseñadas por Jorge Juan.

El cuartel siguió desempeñando la función para la que había sido diseñado hasta la

desaparición de los galeotes. En 1824 pasa a jurisdicción del recién creado Ministerio de Gobernación como Centro Penitenciario del Estado; se cierra su comunicación con el arsenal y se abre una nueva puerta, de estilo isabelino, que se comunica con la calle Real. En 1909, el director del Instituto de Medicina Legal de Madrid expuso ante el Senado que el presidio era una ignominia por las condiciones de habitabilidad; a raíz de esta intervención se convierte en Prisión de Penas Aflictivas, se realizan unas obras para mejorar las condiciones de vida de los presos y se construye una nueva fachada, integrada en la muralla del perímetro defensivo del arsenal.

Finalizada la guerra civil, la Armada recupera el edificio y en 1946 inicia las obras para alojar a los sucesivos reemplazos que irán pasando por su puerta, hasta que en 1988 desaparece el Servicio Militar obligatorio. En el transcurso de esas obras se produce un incendio que destruye la cubierta de madera a dos aguas y teja de cañón. Las fachadas, que hasta ese momento eran de piedra vista, se enfoscan de mortero y se pintan de amarillo y blanco, siguiendo la estética que presenta el arsenal. En 2005 se subscribe un convenio entre el Ministerio de Defensa, la Comunidad Autónoma de Murcia y la Universidad Politécnica de Cartagena para dar un nuevo uso a este edificio; una parte de él se dedica a la Facultad de Empresariales y en otra se realoja el nuevo Museo Naval de Cartagena.

El Cuartel de Dolores

Con la transformación de la Armada a principios del siglo XVIII, una de las más importantes decisiones que se toman es la constitución de los Batallones de Marina, según carta del secretario de Estado y de Despacho de Guerra, Marina, e Indias, Miguel Fernández Durán, de 28 de abril de 1717, que justifica su necesidad en los siguientes términos:

> Siendo importante el que para el perfecto armamento de los Navíos haya Gente de Guerra que los guarnezca, se ha formado el Cuerpo de Tropas con el nombre de Vatallones de Marina, los quales han de hacer el servicio de mar y tierra en los Vageles, Puertos y Plazas donde fueren destinados.

Inicialmente se constituyen cuatro batallones, que tomaron los nombres de Marina, Bajeles, Océano y Barlovento. En 1734 pasan a denominarse del 1.º al 6.º. En 1739 la fuerza se compones de doce batallones; en la reorganización de 1808 son doce batallones para salir de campaña y tres batallones para servicio en arsenales y en la mar a bordo de los buques. En 1827 se crea la Brigada Real de Marina. En 1833 cambia su nombre por el de Real Cuerpo de Artillería de Marina, apareciendo por vez primera el nombre de Infantería de Marina en 1848. En 1869 se constituyen tres Regimientos de Infantería de Marina: el 1.º con base en Cádiz, el 2.º con base en Ferrol y el 3.º con base en Cartagena. El Cuerpo ha sido sometido a diferentes restructuraciones orgánicas, aunque mantiene su nombre de Infantería de Marina.

Cuando Patiño toma la decisión de construir arsenales en Ferrol, Cádiz, Cartagena y La Habana, Ferrol ya es conocida desde la antigüedad por el nombre de *Portus Magnus Artabrorum* y se la tiene por un puerto seguro de resguardo para todo tipo de

Modelo de navío del siglo XVIII

Cortesía de la Armada Española

embarcaciones. Su acceso está conformado por una larga y estrecha ría, enmarcada por altas montañas, que se abre al final en dos grandes ensenadas: la de La Malata y la de Jubia-Neda. La ría de Ferrol ocupa una posición privilegiada en la costa noroeste española, no solo por lo que representa su proyección estratégica hacia el Atlántico, sino porque la naturaleza le ha concedido unas inmejorables condiciones para su defensa, que la hace prácticamente inexpugnable. Estas condiciones ya fueron apreciadas en el siglo XVI, cuando se levantaron los castillos de San Felipe, Nuestra Señora de la Palma —ambos declarados bien de interés cultural— y el ya desaparecido de San Martín. La protección que podía ofrecer a una escuadra cuyos navíos fondeasen en sus aguas, las facilidades que ofrecía la pequeña base de La Graña, sobre planos del ingeniero Francisco Montaigiú, inicialmente para reparaciones y

finalmente con astillero, fueron determinantes para el establecimiento en San Julián de Ferrol del arsenal que llevará el nombre de Arsenal de Ferrol.

Para dar cumplimiento a las Instrucciones de Patiño, se constituye en Ferrol el 2.º *Batallón de Marina*, que inicialmente se aloja en el acuartelamiento del Campo de San Roque. En el proceso de levantamiento de las infraestructura que van a constituir las nuevas instalaciones navales, dentro del perímetro amurallado que va a conformar el Departamento Marítimo, se busca un nuevo emplazamiento, eligiéndose el alto de Esteiro, que ofrecía dominio sobre el arsenal, los astilleros y el fondo de la ensenada Jubia-Neda. En 1751 se inicia la construcción de lo que será el Cuartel de Batallones o Cuartel de Nuestra Señora de los Dolores, sobre los planos de diseño del ingeniero Joseph Petit de la Croix.

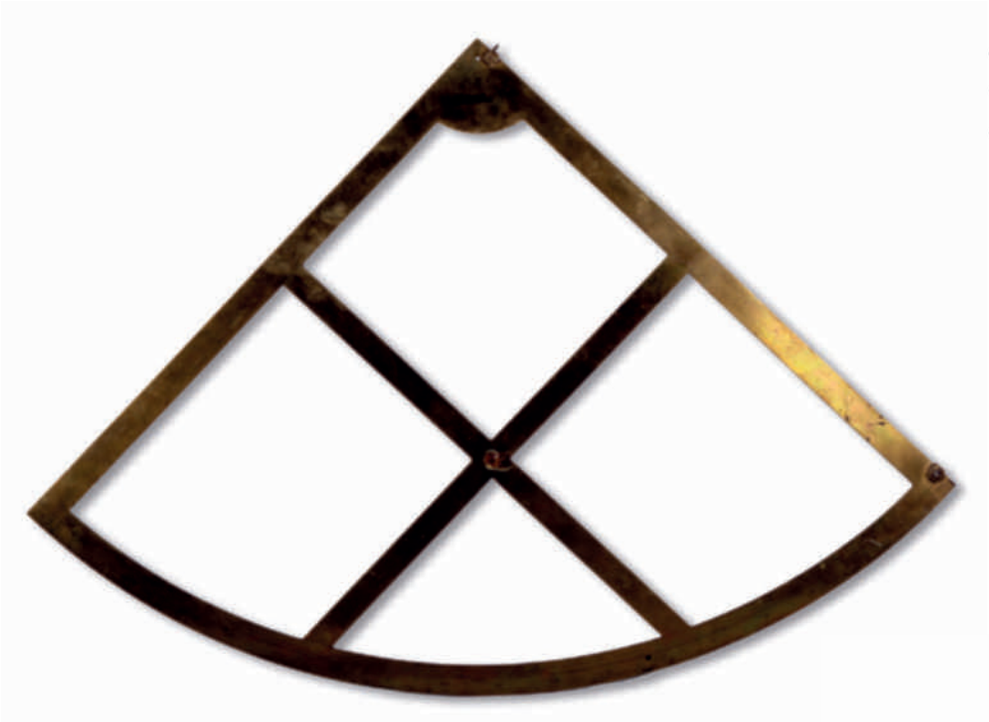
Tras algunos años de interrupción de la construcción, al igual que sucede con los planes defensivos de la población y de la construcción del arsenal, se reinician las obras en 1765 bajo la dirección de Julián Sánchez Bort, quien modifica el diseño de la obra ya efectuada: la estructura principal sufre alguna variación y el edificio adquiere mayor altura, al ser dotado de una tercera planta no prevista en el proyecto original. La obra finaliza el 15 de octubre de 1771, siendo su construcción la que ha llegado a nuestros días. Este edificio representa una de las más notables construcciones militares de finales de siglo XVIII, seguido del Cuartel de Batallones de la población militar de San Carlos, en cuyo diseño participó el arquitecto Antonio de Bada y Navajas, quien había trabajado en las construcciones de Ferrol entre 1764 y 1779.

Este cuartel presenta, además, una peculiaridad. Al ser Ferrol una ciudad amurallada, tenía tres puertas de mar: la de Curuxeiras, la de San Fernando y la de Fontelonga. Esta es la única que se conserva, al estar dentro del recinto del Cuartel de Batallones por su parte sur. Diseñada por el ingeniero militar Dionisio Sánchez Aguilera, estaba compuesta por tres partes: el muelle, constituido por una larga rampa de piedra terminada en una T que se adentraba en el agua de la ría, una puerta de acceso con garita de vigilancia y con unas aspilleras a cada lado que dominan los flancos y dan visibilidad a todo el muelle, y una larga escalera con descansos que sube hasta Esteiro. La puerta es la única que se conserva de las tres originarias. La garita, labrada en cantería, hace de contrafuerte del muro de carga posterior. Al final de la rampa, y próxima a la puerta, existe una fuente de la que mana agua, ininterrumpidamente, todo el año.

El Cuartel de Batallones dispone de una magnifica Sala de Armas donde antiguamente estaban las cocinas y, lo que es más importante, conserva un archivo de una gran riqueza, por el contenido de sus anaqueles.

El patrimonio sumergido

Desde el descubrimiento del Nuevo Mundo comienzan toda una serie de navegaciones relacionadas con la exploración, siguen las de colonización y, finalmente, un amplio comercio marítimo. La creación de la Casa de Contratación dio lugar a una serie de normas e instrucciones sobre mercancías y condiciones de las tripulaciones, y reguló el régimen de las flotas para la protección de las líneas de tráfico marítimo. Desde entonces son innumerables los barcos hundidos a lo largo y ancho de los mares y océanos; muchos de



Cuadrante. Instrumento de navegación del siglo XVII

Cortesía de la Armada Española

Octante. Instrumento de navegación del siglo XVIII

Cortesía de la Armada Española

ellos se encuentran en aguas de naciones que surgen con el proceso de emancipación o de territorios perdidos en el 98. Los bienes y mercancías que transportaban estos barcos constituyen un patrimonio arqueológico y artístico de primera magnitud, no solo por lo que puede aportar de la construcción naval, sino porque nos hablan de cómo eran las costumbres de las personas y de los útiles y objetos que utilizaban.

La Armada se inicia en cuestiones patrimoniales en el año 1792, cuando se crea el Museo Naval con la misión de reunir todas las ciencias necesarias para la formación de los oficiales de la Armada. La primera referencia a las cosas de valor arqueológico la encontramos en el Estado General de la Armada de 1845, cuando se define qué es el Museo Naval. Posteriormente, lo arqueológico-artístico tiene su encaje en la Ley de Auxilios, Salvamentos, Remolques, Hallazgos, Extracciones marítimas y el reglamento que la desarrolla, cuando trata lo referente a los expedientes de extracción marítima. La exploración, rastreo, localización y extracción requieren el permiso de la Autoridad de Marina, todo ello circunscrito a las aguas jurisdiccionales españolas, y cuando se trata de buques o aeronaves extranjeras se extenderán las diligencias con las representaciones consulares. De esta ley se deducen conceptos relacionados con la titularidad, abandono de la propiedad, prescripción de la propiedad, solicitud de extracción y reconoce la titularidad de los

bienes del Estado, sea esta el propio o extranjero.

La Ley del Patrimonio Histórico de 1985 define por vez primera este concepto e introduce la definición de «Zona Arqueológica», y es en esta definición, cuando introduce la clausula «susceptible de ser estudiados con metodología arqueológica», aparece la primera referencia a la mar. Posteriormente, al tratar el patrimonio arqueológico, ya aparece la referencia al mar territorial y la plataforma continental, y define con precisión qué son excavaciones y prospecciones arqueológicas; tanto una como otra deben ser autorizadas por la autoridad competente. La Armada, conocedora de la extraordinaria riqueza del patrimonio español en restos submarinos de carácter histórico-naval, creó en el año 1981 el Centro de Estudios Histórico-Navales Subacuáticos en el Museo Naval de Madrid con la misión de informar, promover, coordinar, dirigir o asesorar los trabajos relacionados con el patrimonio histórico-naval en el medio subacuático, ateniéndose a los acuerdos y convenios que se establezcan entre los Ministerios de Cultura y Defensa.

En la Convención de Montego Bay de 1982, ratificada por España, se introduce por vez primera un instrumento internacional sobre el patrimonio submarino; es una cita breve que no cumple las aspiraciones sobre la protección de un bien cultural universal. La evolución del Derecho Internacional como consecuencia de este convenio lleva al gobierno español a publicar un Real Decreto sobre normas aplicables a la realización de actividades científico-marítimas, actividades relacionadas con los recursos, constituyendo para coordinar entre los distintos departamentos una subcomisión en el seno de la Comisión Interministerial de Política Marítima Internacional.

Posteriormente, en el año 2001, la Unesco define de forma muy precisa lo que se entiende por patrimonio cultural sumergido y se establece de forma clara y concreta que este patrimonio deberá preservarse *in situ* como opción prioritaria, y que no será objeto de explotación comercial. Pero es importante hacer destacar que el Patrimonio del Estado está contemplado en la Ley del Patrimonio de las Administraciones Públicas, y se configura en esta ley no como simples potestades o facultades, sino como verdaderas obligaciones jurídicas que incumben a la Administración titular del bien. Esta misma ley establece las competencias de los departamentos, el carácter patrimonial de los bienes adquiridos, del inventario de estos bienes, de las limitaciones a la disponibilidad de los bienes, del régimen registral, de la desafectación de estos bienes y de su enajenación mediante subasta pública y baja en el inventario.

Consecuencia del expolio de la fragata de la Real Armada *Nuestra Señora de las Mercedes* surge la necesidad de llevar a cabo una política eficaz de protección de patrimonio arqueológico subacuático, de coordinar todos los departamentos y administraciones públicas y de adoptar medidas concretas para salvaguardar, conservar y difundir el patrimonio que se encuentra en nuestras aguas. Para ello el Gobierno aprobó en noviembre de 2007 el Plan Nacional de Protección del Patrimonio Arqueológico Subacuático. Este plan, impulsado por el Ministerio de Cultura, establece las líneas de actuación y hace una breve referencia a la protección de los pecios en aguas internacionales o de terceros países. Consecuencia de este plan es el Acuerdo

Interdepartamental entre los Ministerios de Cultura y Defensa sobre Colaboración y Coordinación en el Ámbito de Protección del Patrimonio Arqueológico Submarino de julio de 2009. Un año más tarde se publicaba el Libro Verde del Plan de Protección del Patrimonio Subacuático y los convenios con algunas comunidades autónomas.

En las aguas en las que España ejerce su soberanía y jurisdicción no solamente yacen en el fondo del mar buques y sus dotaciones, sino que también lo hacen helicópteros y aviones con sus dotaciones de vuelo, tanto del Ejército del Aire como del Arma Aérea de la Armada. Todos ellos deberían ser considerados como «cementerio marítimo» y así ser reconocidos oficialmente. Pero, además, en este entorno se han librado importantes combates navales vinculados a nuestra historia, lo que haría necesario la aplicación de la definición de «Sitio histórico». En estas aguas no solamente existen buques y medios aéreos españoles, sino de otras naciones, como británicos, franceses, alemanes, italianos, norteamericanos, unidades que se hundieron como consecuencia de combates —que deben soportar la consideración de cementerios— y que en la mayoría de los casos almacenan en su interior los explosivos de sus cargos de guerra. Eso representa un peligro añadido al de las actividades de buceo.

Ya a principios del siglo XXI, bajo los auspicios de las leyes internacionales del mar, naciones como Japón, Alemania, la Federación Rusa, Inglaterra o Estados Unidos han declarado que los buques y aviones de Estado gozan de inmunidad soberana. Esta declaración incluye tanto a los del III Reich alemán como a los de la antigua Unión Soviética. Esta declaración significa que la alteración de los restos o extracción de piezas de estos buques y aviones son un acto ilícito y, por consiguiente, perseguible judicialmente. Inglaterra, nación de gran tradición marítima, publicó en 1986 el documento *Protection of Military Remains Act*. La principal finalidad de este documento es el de proteger los restos de aviones, buques y los restos humanos a ellos asociados de cualquier intervención no autorizada. Faculta al ministro de Defensa para establecer los instrumentos legales dirigidos a determinar a qué buques es de aplicación, y definir dos tipos de áreas a las que serán de aplicación ciertos preceptos que regulen el tipo de actividad que se puede llevar a cabo. Las áreas que define el documento son: áreas protegidas (*protected places*) y lugares controlados (*controlled sites*). Recientemente, con motivo de la autorización para efectuar prospecciones petroliferas en aguas de las islas Malvinas, ha dado a conocer los lugares de hundimiento de sus unidades navales y las declara como cementerios.

Los Estados Unidos creó en 1800 el *Naval History & Heritage Command* con la misión de reunir, preservar, proteger, exponer piezas, documentos y objetos de valor artístico. Desde su creación han ido incorporado no solamente un amplio cuerpo legislativo sino que han creado los departamentos necesarios para el cumplimiento de su misión, uno de ellos es el de arqueología submarina. Sus reclamaciones patrimoniales están plenamente imbricadas con el Ministerio de Justicia, que es quien ejerce las reclamaciones ante los tribunales de las naciones en las que ejercen la defensa de su patrimonio.

En España la actividad sobre las investigaciones científico-marítimas acerca del patrimonio histórico-marítimo debería efectuarse siguiendo unas pautas de investigación arqueológica

que deberían estar contenidas en la necesaria actualización de la ley 60/62, sobre el régimen de auxilios, salvamento, remolques, hallazgos y extracciones marítimas, para aquellos buques y aeronaves bajo jurisdicción del Ministerio de Defensa. Esta autorización debería contemplar aspectos tales como: resumen del proyecto, objeto de interés, metodología, impacto ambiental, preservar y proteger el lugar arqueológico, composición del equipo investigador, etcétera, medidas que deberían ser extensibles a los buques y aviones de Estado de otras naciones. Sería tambien conveniente la creación de una subcomisión dentro de la Comisión Interministerial de Política Marítima Internacional que vele, proteja, defienda y dé normas de mayor rango que los meros planes nacionales.

Arqueólogos y cazadores de tesoros subacuáticos

Xavier Nieto

El mes de agosto de 1894 unos buzos que se dedicaban a la pesca del coral en la zona del cabo de Creus informaron al señor Romualdo Alfarás, corresponsal de la Asociación Artístico-arqueológica Barcelonesa, que habían encontrado una serie de jarras en Cala Cativa (Port de la Selva–Girona). Unos días más tarde el señor Alfarás contrató a estos buzos para que le extrajeran lo que él consideró los restos de un barco griego o romano. Se dan en esta operación diversas circunstancias que nos permiten incluirla entre las más antiguas excavaciones arqueológicas subacuáticas realizadas en Europa, si es que no es la primera, y no en el grupo de las meras operaciones de recuperación. Alfarás era, para la época, un arqueólogo, y además con responsabilidad, en cuanto que corresponsal de la asociación mencionada. El producto de la excavación, cuarenta y tres ánforas enteras y fragmentos de otras diecinueve, datadas en el cambio de era, fueron depositadas en una institución arqueológica, y actualmente una parte se conserva en el Museo de Arqueología de Cataluña. La actividad se hizo con una finalidad de investigación histórica, y la prueba es que el propio Alfarás publicó en el boletín de su asociación lo que sin duda es, para la época, una memoria de excavación en la que el autor describe los trabajos y los materiales extraídos.

Conviene prestar atención a dos detalles: uno, el título del artículo que publica Alfarás: *Pesca de ánforas*; y dos, que al año siguiente se efectuara una nueva extracción de ánforas. Esta nueva campaña ya no cogió desprevenida a la maquinaria del Estado, y los objetos fueron subastados, en cumplimiento de la legislación vigente, según consta en un edicto de la Ayudantía de Marina de Cadaqués. Estas ánforas eran los restos de un naufragio de propietario desconocido y por lo tanto, en cumplimiento de la antigua normativa del mar, debían ser subastadas y su beneficio, repartido entre el hallador y el Estado. Esta normativa ha estado en uso hasta bien entrado el siglo XX al igual que el considerar como una «pesca» la extracción de restos arqueológicos subacuáticos y no como una excavación arqueológica.

Desgraciadamente esta primera excavación fue un hecho esporádico y fue necesario esperar hasta mediados del siglo XX para que se despertara un cierto interés científico por la arqueología subacuática en España.

Seis años más tarde, unos pescadores de esponjas griegos que se dedicaban a su oficio en la isla de Cerigotto, la Anticythera de la Antigüedad, localizaron una amalgama de brazos y piernas en bronce y mármol correspondientes a una cuarentena de estatuas, que junto a decenas de crateras, candelabros del mismo metal y otros objetos artísticos formaban los restos de una embarcación que transportaba el fruto de la rapiña romana en una ciudad griega conquistada. Avisadas las autoridades, el 24 de noviembre de 1900 los pescadores, junto a la embarcación *Mykale*, de la Marina nacional griega, con técnicos de cultura, iniciaron la que podría ser la segunda actuación arqueológica subacuática oficial en el Mediterráneo. Hoy estos restos, en varias salas, forman una colección importante del Museo Nacional de Atenas.

Otra vez pescadores de esponjas, con equipos clásicos de inmersión de casco metálico y aire proporcionado desde la superficie, localizaron poco después, en 1907, un naufragio, esta vez en las costas tunecinas, frente al promontorio de Mahdia. El pecio transportaba un cargamento muy similar al de Anticythera. También un arqueólogo, Alfred Merlin, se hizo cargo de 1908 a 1913 de las sucesivas campañas arqueológicas, que permitieron recuperar obras maestras del arte antiguo que llenaron siete salas del Museo Alaoui de El Bardo.

No es extraño que el reputado arqueólogo Salomón Reinach declarara que no se habían hecho hallazgos tan notables desde los efectuados en Pompeya y Herculano. Tampoco es extraño que toda la prensa del momento dedicara paginas de texto y de fotos a estos extraordinarios hallazgos, creándose por primera vez en la sociedad la imagen de las grandes maravillas que ocultaba el Mediterráneo. Se veía así confirmada la creencia ancestral de que ese mundo oculto, solo accesible a hombres especiales, ocultaba un sinfín de tesoros que era necesario y lucrativo recuperar.

Varias circunstancias nos permiten incluir estas actividades en un mismo grupo. Aparte de ser realizadas por buzos clásicos, y con escasa o nula metodología arqueológica, es de resaltar que todas ellas fueron llevadas a cabo por instituciones culturales oficiales sin ánimo de lucro, lo que permitió que los objetos fueran depositados en museos públicos para el aprovechamiento de la sociedad. Todas ellas, tuvieron como una de sus finalidades importantes, el estudio y la investigación histórica, y fueron objeto de publicaciones científicas que contribuyeron, todavía más, a poner a disposición del público lo que hoy entendemos como el patrimonio cultural.

Se estaban sentando las bases conceptuales de la arqueología subacuática actual. Deberían pasar todavía décadas con hitos importantes: la excavación efectuada por Nino Lamboglia en el pecio de Albenga (1950); la del Grand Congloué (1952), dirigida por Fernard Benôit; la de cabo Gelidonia (1960), en donde George Bass adquirirá la experiencia suficiente para, a partir del año siguiente, en Yassi Ada I inventar y desarrollar unas técnicas de trabajo adecuadas y traspasar al fondo de las aguas la metodología de trabajo propia de la arqueología.

Al mismo tiempo que el desarrollo técnico y metodológico, se produjo una evolución conceptual de la arqueología subacuática. A la inicial concepción de Lamboglia del barco como un depósito de objetos sincrónicos, le siguieron los estudios de Bass, que entendió el barco hundido como un conjunto unitario de cargamento y casco de la embarcación, entre los que existe una relación biunívoca. Este planeamiento permitió el desarrollo de los estudios de la arquitectura naval como prueba del estado de evolución tecnológica de una sociedad. Partiendo de esta postura, André Tchernia (Madrague de Giens, 1972) sentó las bases conceptuales del estudio arqueológico de los pecios, al entenderlos como una unidad que es reflejo y al mismo tiempo condicionante de la realidad histórica del puerto de origen y del puerto de destino no alcanzado por la nave.

Con esta concepción, todavía vigente, de la arqueología naval, el barco se convierte en un documento histórico imprescindible para el conocimiento de las sociedades pretéritas. Casi podríamos decir que se hace innecesario el adjetivo de subacuática detrás de arqueología, lo que nos permitiría hablar únicamente de arqueología, entendida como una ciencia que, reuniendo las evidencias materiales de un grupo humano, sea cual sea el lugar en el que estas se hallen, nos permite conocer nuestro pasado histórico de manera global y más detallada.

En este contexto, los restos arqueológicos subacuáticos adquieren el valor de patrimonio cultural, y no solo de un grupo humano establecido en un espacio geográfico concreto delimitado por las fronteras políticas actuales, sino en un patrimonio cultural de la Humanidad, en cuanto que el barco, en tanto que objeto en movimiento, puede unir realidades históricas muy diversas de espacios geográficos distantes.

Es con este planteamiento que la Unesco aprobó en el año 2001 la Convención para la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático, entre cuyos principios básicos destacamos la concepción de los restos arqueológicos subacuáticos como parte de nuestro patrimonio cultural, considerándolos, por lo tanto, bienes de dominio público y excluidos de cualquier operación comercial.

La Convención fomenta la colaboración entre los países para un correcto aprovechamiento de este patrimonio, y en su anexo, de enorme importancia, recoge la Carta de Sofía, ratificada por la Asamblea General del ICOMOS en 1996, como manual de buenas prácticas para el tratamiento de este patrimonio.

Hasta el momento, los parlamentos de más de cuarenta países han ratificado la Convención, que entró en vigor en el año 2009 y que adquiere así fuerza legal entre los firmantes.

Sin duda, la Convención 2001 de la Unesco no es la panacea para solucionar todos los problemas del patrimonio cultural subacuático, pero tiene el gran valor de haber sido

una potente llamada de atención a todos los países sobre la necesidad de proteger este patrimonio frágil, finito e imprescindible para reconstruir nuestra historia.

Esta concepción de los restos arqueológicos subacuáticos es una corriente nueva, joven, que, como hemos visto, es propia del siglo XX, y siendo estrictos, de la segunda mitad de la centuria. En paralelo ha seguido evolucionando una corriente, totalmente arraigada y atávica, que tiene sus orígenes probablemente en la prehistoria, basada en el impulso humano de recuperar aquello perdido. La satisfacción de volver a poseer algo por su valor económico, social, religioso, o simplemente por su valor como trofeo y prueba de una hazaña realizada en ese mundo mítico que es el fondo del mar.

Desde los *urinatores* romanos encargados de la recuperación de los cargamentos perdidos —a pulmón, y con una cuerda y una piedra como únicas herramientas— hasta los actuales cazadores de tesoros —con medios sofisticados—, ha habido una impresionante evolución tecnológica, pero han permanecido prácticamente invariables las motivaciones: volver a poseer aquello perdido, principalmente por su valor económico y también, y en buena medida, para alcanzar el prestigio social como consecuencia de la hazaña.

Se produce aquí, desde posicionamientos ortodoxos, un choque entre principios incompatible. Mientras que para unos el objeto es un medio para extraer información histórica —y por lo tanto un bien público inalienable, y por lo tanto sin un valor de mercado—, para los otros el objeto es esencialmente un objeto económicamente valioso, capaz de proporcionar unos beneficios crematísticos en el mercado. Estos objetivos últimos van a condicionar metodologías de trabajo totalmente dispares, ya que mientras unos van a utilizar la meticulosa metodología arqueológica, en la que el contexto tiene un valor capital, los otros van a realizar extracciones rápidas y solo de aquellos objetos que van a tener un valor en el mercado. Mientras unos recogerán concienzudamente, por ejemplo, las semillas de frutos o los huesos de animales para estudiar las prácticas culinarias a bordo o los productos comercializados, los otros abandonarán estos documentos históricos en el fondo del mar después de haber alterado el conjunto. Además, unos deberán invertir importantes cantidades de dinero para conservar y restaurar esas semillas y huesos, sin ningún valor comercial, mientras los otros, en aras de un mayor beneficio económico, no invertirán ni un céntimo en estas labores.

Estos modernos cazatesoros, que iniciaron su andadura rodeados de un cierto halo romántico, vienen evolucionando desde la época en que Mel Fisher encontró el valioso cargamento del *Nuestra Señora de Atocha*.

Progresivamente ven cómo se les va acotando su campo de actuación a nivel internacional, incluso en los Estados Unidos, país de procedencia de la mayoría de ellos, en donde se ha pasado de una permisividad casi absoluta en la época de Fisher a la situación actual, en la que únicamente dos estados son, hasta cierto punto, permisivos con las destrucciones de patrimonio que provocan. Valga, por ejemplo, el cambio experimentado con la Norma de Gestión del Servicio de Parques Nacionales del año 2006, en la que se establece que los yacimientos arqueológicos subacuáticos serán protegidos del mismo modo que los terrestres. Una situación idéntica a la que establece nuestra Ley 16/85 del Patrimonio Histórico Español.

Si esto se ha producido en Estados Unidos, también otros países han avanzado en sus medidas protectoras, y para ello la Convención de la Unesco del 2001 ha sido, para unos, un acicate y, para otros, al ratificarla, una norma de aplicación en sus respectivos países. Solo Colombia ha avanzado en dirección contraria a la norma general en los últimos tiempos.

De este modo, la acción de los cazatesoros se ha ido desplazando hacia países con regímenes políticos escasamente democráticos, economías débiles y legislaciones incompletas. Por estas causas se observa cómo la acción más intensa de los cazatesoros se centra en los últimos años en las costas de algunos países africanos y asiáticos, y también en aguas internacionales.

Pero también ese aparente mundo de impunidad, el que se extiende más allá de la línea del horizonte, se ha convertido en peligroso para este tipo de actividades: en parte por la Convención de la Unesco y también por la importante llamada de atención que ha supuesto el hecho de que un tribunal de Estados Unidos obligara a sus propios conciudadanos a devolver a España el cargamento de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*. Otros países podrían seguir el ejemplo español, con lo que el riesgo que corren sus inversiones económicas es enorme, y lo es especialmente para los accionistas que soportan a esas empresas y que cada vez consideran más arriesgado invertir su capital en este tipo de operaciones.

Este mundo ha cambiado. Ya no es posible ver a un moderno cazatesoros, como vimos en su día a Fisher en traje de baño, a pecho descubierto, con el cuello y los brazos rodeados de cadenas españolas de oro, y manteniendo un lingote de oro en cada mano. Hoy día el cazatesoros viste traje y se mueve perfectamente por los despachos oficiales, los centros financieros y las bolsas de las principales ciudades.

El 17 de octubre de 2012 el periodista Juan Carlos Delgado publicaba en ABC.es un artículo bajo el título: «Destapan en Gran Bretaña un fraude fiscal detrás de las empresas cazatesoros». El diario español reproducía un trabajo de investigación de *The Times* en el que se sacaba a la luz una compleja ingeniería financiera con la que algunos británicos habían logrado evadir hasta un millón de libras de impuestos invirtiendo en empresas de cazatesoros. Según *The Times*, el grupo financiero de Robert Fraser, mediante un banco privado, canalizaba las operaciones que, según las propias declaraciones del banco, estaban dirigidas a personas de muy alto poder adquisitivo.

Repasando el *modus operandi* de estas empresas comprobamos que al territorio geopolítico de actuación que hemos dibujado más arriba se unen los actores: un banco y un grupo económico poderoso, al que hay que añadir las autoridades que, en el país de actuación, sean responsables de la vigilancia en el mar. Este sería el trípode típico implicado en todos los países en las operaciones de cazatesoros que conocemos. No podemos olvidar que los barcos de Odyssey atracaban en Gibraltar en el puerto militar. Para moverse en este nivel son muy útiles algunos objetos obtenidos en extracciones anteriores. El obsequio de un astrolabio del siglo XVI o de unos botones de oro del XVII suele ser muy útil para iniciar una relación, al tiempo que se evidencia lo rentable que puede llegar a ser una operación.

Después, es necesario crear un argumentario para convencer a algún reticente con escrúpulos, o por si la operación saliera a la luz pública, desapareciendo la necesaria discreción con que

se llevan a cabo estas actuaciones. Desde América del Sur hasta Asia los argumentos son los mismos; los pudimos leer en la prensa española cuando se hizo público el caso Odyssey:

- Aquello que está perdido en el fondo del mar no sirve a nadie ni para nada, por lo que es necesario extraerlo.
- Se debe actuar rápidamente porque todo se está deteriorando.
- El fondo del mar está lleno de inmensos tesoros con los que, en caso de extraerlos, se podría pagar la deuda de un país. Se podrían crear escuelas y hospitales y solucionar las numerosas deficiencias sociales que existen en los pobres países en los que actúan los cazatesoros.
- Localizar y extraer esos valiosos cargamentos es un trabajo de extrema complejidad que requiere unos equipos y unos técnicos con un coste económico altísimo, todo lo cual solo está en manos de las compañías, y estas los ponen a disposición de los que ellos consideran países atrasados.
- Obviamente, una operación de este tipo tiene un coste económico muy alto, pero no hay problema: va a resultar gratis para el país, ya que las compañías solo pedirán una parte de lo recuperado y, además, únicamente de aquello que está repetido.
- Sistemáticamente las compañías cazatesoros exageran enormemente el valor de lo hallado, lo cual permite incrementar el valor de sus acciones en bolsa y sanear sus balances económicos.

A estos argumentos tradicionales utilizados por los cazatesoros para justificar sus actuaciones se ha añadido uno nuevo, especialmente en Sudamérica, desde la devolución a España del cargamento de la *Mercedes*, y es el de la dignidad nacional. Argumentan las compañías de cazatesoros que el «caso *Mercedes*» es la prueba de que las antiguas metrópolis, y especialmente España, lo que persiguen es culminar el expolio iniciado en época colonial y llevarse aquello que siempre perteneció a los indígenas. Este argumento, que de forma machacona apareció en la prensa sudamericana durante y al final del proceso de la *Mercedes,* fue utilizado como argumento para disuadir a diversos países de que ratificaran la Convención 2001 de la Unesco, y para que en sus países se legislara para asegurar su soberanía sobre los barcos hundidos y extraerlos lo antes posible, obviamente mediante las compañías de cazatesoros. El éxito más claro, probablemente el único, obtenido por las compañías ha sido la aprobación, en diciembre de 2012, por el Senado colombiano de la nueva ley de los restos arqueológicos sumergidos, por la que el Estado y las compañías se repartirán al 50% los objetos recuperados. La mitad de la «dignidad nacional» irá a parar a las grandes compañías de subastas internacionales, que diseminarán el patrimonio colombiano entre aquellos que puedan pagarlo para su disfrute personal, pero además se habrán destruido todos aquellos yacimientos que se descubran y que se alteren a la espera de encontrar algo de valor, con lo que la digna historia colombiana, basada en una buena parte en el trafico marítimo, perderá la posibilidad de ser conocida en su globalidad.

Es arriesgado relacionarse con compañías que —a la búsqueda del mayor beneficio económico posible— permanentemente bordean o mayoritariamente infringen las legislaciones nacionales e internacionales, y que para conseguirlo no tienen el menor

reparo en utilizar la mentira y el engaño. La trama puesta al descubierto por *The Times* o la sentencia del tribunal de Tampa sobre la *Mercedes* son algunas de las mucha pruebas.

El engaño parece formar parte consustancial de estas compañías. El 18 de mayo del 2007 la compañía Odyssey anunciaba al mundo el hallazgo de un tesoro formado por toneladas de oro y plata, y acompañaba la noticia, como prueba documental, de una fotografía que dio la vuelta al mundo, en la que aparecía uno de los propietarios de la empresa, el señor Greg Stemm, acompañado de una empleada con bata blanca y guantes, rodeados ambos por más de quinientas cajas de plástico blanco. Todas estaban cerradas excepto una, que aparecía llena a rebosar de monedas de plata con un magnífico color argénteo. La puesta en escena era meditada y perfecta: un propietario de la empresa una bata blanca y guantes —que dan aspecto de seriedad y rigor técnico—, y una caja a rebosar de monedas impolutas, que inclinan a pensar al observador poco avezado que el resto de los cientos de cajas contienen lo mismo que la que aparece abierta: las toneladas de oro y plata que se publicitan en el texto.

El primer engaño se descubre a los pocos días, cuando la Associated Press denuncia que la fotografía está manipulada y solicita a sus abonados que se retire la foto «... cuya manipulación no responde a motivos informativos y arroja sombras sobre las prácticas de Odyssey...», tal como recoge la edición de ABC.es del 25 de mayo del 2007. El segundo engaño se descubre cuando los técnicos españoles inspeccionan todas las cajas y descubren que solo están llenas en menos de un tercio de su capacidad, y que excepto unas 5000 monedas que habían sido limpiadas y que eran las que aparecían en la foto, el resto, hasta unas 574.000, eran en realidad una amalgama de óxidos y concreciones marinas, generalmente de color verde oscuro, con un aspecto muy poco atrayente. Se descubrió también que las toneladas de oro y plata en realidad eran toneladas de plata, y que el oro se reducía únicamente a 212 monedas, tres cajitas, tabaqueras, chafadas y deformadas y un par de botones de camisa.

La foto causó su efecto y, por su claridad, es conveniente reproducir un texto publicado el 21 de mayo de 2007 por el periodista Daniel Velasco en El Economista.es sobre las variaciones experimentadas por los valores de la empresa en la bolsa:

> ... Las participaciones de la empresa con sede en Florida subieron un 80,87 por ciento el viernes, o 3,72 dólares, hasta situarse en un máximo histórico y desconocido de 8,32 dólares en el American Stock Exchange. Los títulos de la compañía han más que duplicado su valor en lo que va de año con un incremento del 185 por ciento.
>
> Odyssey Marine Exploration tiene 46,97 millones de acciones en circulación y su capitalización bursátil ascendía a 390,8 millones de dólares el viernes, 174,73 millones más que el día antes, cuando todavía no se había hecho público el hallazgo...

De hecho las acciones siguieron subiendo en los días siguientes, hasta alcanzar un incremento que superaba los 300 millones de dólares.

Como publicó en Intereconomía.com el experto en bolsa Francisco Perarnau: «... los grandes accionistas sí apostaron fuertemente por el descubrimiento. De hecho, el principal de

todos ellos, el fondo GLG Partners, dobló su participación del 10% a casi el 20%. Otras compras muy significativas fueron las realizadas por Merrill Lynch, que cuadriplicó su presencia al pasar de 98.460 acciones a 414.859. Vanguard elevó la suya en 180.213 acciones, hasta las 674.127...». Probablemente el negocio ya estaba hecho; solo faltaba vender las acciones.

Siguiendo con otra práctica habitual entre los cazatesoros, Odyssey incrementó también de forma escandalosa el valor de lo recuperado, que, en un baile de números en diversas declaraciones, los medios de comunicación situaron alrededor de los 500 millones de dólares. Hoy sabemos que lo económicamente más valioso del conjunto son unas 574.000 monedas de plata, reales de a ocho y 212 monedas de oro, doblones de a ocho u onzas, procediendo la inmensa mayoría de la piezas de plata de la ceca de Lima.

En el mercado numismático se valora especialmente la rareza de la pieza y su estado de conservación. Teniendo en cuenta que el real de a ocho fue una moneda de difusión universal, en el mercado son muy numerosas los reales de a ocho procedentes de la ceca de Lima y de los años de acuñación que aparecen en la *Mercedes*. Se trata, por lo tanto, de una moneda bastante común, lo cual influye en que su precio sea bajo. En una consulta efectuada por Internet en marzo de 2014 comprobamos que se puede comprar este tipo de moneda por un precio, que aún variando, en función de su estado de conservación, podemos situar alrededor de los 40 dólares, pero para monedas en buen o muy buen estado de conservación. No es el caso de las monedas de la *Mercedes*, que en una gran cantidad aparecen enormemente dañadas, hasta el punto de que en muchísimas hasta se han borrado los elementos iconográficos, quedando la moneda convertida en un disco de plata oxidada. También en muchos casos, debido a la explosión que sufrió el barco y al modo como fueron extraídas, las monedas aparecen rotas.

Tras una observación del conjunto, podemos considerar que solo unos 300.000 reales de a ocho procedentes de la *Mercedes* presentan un estado de conservación aceptable para el mercado. Esto les daría un valor bruto de 12 millones de dólares, a los que habría que restar los importantes costes que suponen su limpieza, restauración y manipulación, por lo que podríamos aceptar un valor neto de unos 10 millones de dólares. El resto de monedas difícilmente producirían otro beneficio que el de su venta como metal o como recuerdo para turistas, con un valor total que vendría a compensar el coste de restauración de las vendibles.

El valor de los 212 doblones de oro que hoy se pueden comprar en Internet por un valor unitario de unos 1760 dólares, tendrían un valor total de unos 370.000 dólares. Dado que el oro no requiere complejos trabajos de restauración y conservación, este sería su valor neto.

A estas monedas cabría añadir las tres tabaqueras de oro ya citadas, chafadas y en muy mal estado de conservación, y los dos pares de botones, todo lo cual solo incrementaría en escasos miles de dólares el valor del «tesoro» de la *Mercedes*. En total, y siendo generosos, unos 13 millones de dólares, sin tener en cuenta que la aparición en el mercado de tal cantidad de monedas similares haría bajar su valor. Una cantidad irrisoria, teniendo en cuenta que hay que descontar los grandes gastos en equipos, barcos y personal que fueron

necesarios para su recuperación. Es, por lo tanto, una cantidad muy lejana a los 500 millones de dólares en que la empresa Odyssey valoró el hallazgo. ¿Dónde esta el negocio? Quizá la investigación llevada a cabo por *The Times* y las operaciones bursátiles citadas más arriba nos den una pista.

¿Dónde está el valor de la *Mercedes*? En que estas monedas son un documento histórico, una prueba de la historia de España y de América, una parte del patrimonio cultural de unos pueblos. Desgraciadamente, aparte de las monedas, solo unos sesenta objetos más han llegado hasta nosotros: el ocular de un catalejo, unos lingotes de cobre, un plato de peltre, una polea del barco, algún fragmento de cuchara, etc., objetos a todas luces insuficientes para poder reconstruir el documento histórico que es la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*, y este es el problema: no el intento de apropiación ilegal de objetos por un valor de unos 13 millones de dólares, sino la destrucción de un documento histórico. Salvando las enormes distancias, pero por poner un ejemplo que creemos puede ser clarificador, lo ocurrido en la *Mercedes* se podría equiparar, desde el punto de vista patrimonial, a derrumbar la catedral de León para quedarnos con algunos vidrios de colores y algunas esculturas y capiteles. Nunca jamás podremos volver a conocer el documento en su conjunto.

Desde la época de Mel Fisher hasta los modernos cazatesoros, muchas cosas han cambiado en la sensibilización pública y en el posicionamiento de las instituciones nacionales, y esto ha hecho adaptarse de forma sibilina a las compañías de cazatesoros, convirtiéndose, si cabe, en más peligrosas. Es significativo que poco después de la sentencia de Tampa, en la página web de Odyssey se podía ver una oferta de trabajo para arqueólogos. También lo es que algunas de estas compañías hayan cambiado su nombre por otros muy rimbombantes, en los que no suelen faltar las palabras «instituto», «investigación» o «arqueología».

Para conocer este nuevo proceso mediante el cual las compañías de cazatesoros intentan disfrazarse de arqueólogos, es interesante conocer la respuesta de Greg Stemm, dirigente de Odyssey, a Álvaro de Cortázar, cuando en una entrevista para el diario *El País* del 26 de mayo de 2007, a la pregunta del periodista «¿Es usted un cazatesoros?», el Sr. Stemm respondía «No, no lo soy. Es una forma negativa para referirse a la gente que arranca los pecios del mar sin preocuparse por el valor histórico y la información que contiene. Nos comprometemos con la preservación del legado humano que se encuentra en las profundidades y nos basamos en principios científicos y en las leyes internacionales...». Parece ser que el juez de Tampa Mark Pizzo no estuvo de acuerdo en que Odyssey se basaba en un respeto a las leyes internacionales, y desde luego los arqueólogos no estamos de acuerdo en que Odyssey respetara los principios científicos.

No es cierto que el producto de los expolios efectuados por las compañías cazatesoros, cuando pactan con algunos Estados repartirse el botín, redunde en beneficio de la sociedad. Salvo una mísera aula y unos cuantos pupitres en Uruguay, no nos consta que esta destrucción de patrimonio haya generado, en décadas, más riqueza para un país, pero sí ha generado mucha corrupción. Especialmente al ser los propios cazatesoros los que extraen los objetos y los que conocen con certeza qué es realmente lo que se extrae.

Tampoco es cierto que los yacimientos arqueológicos subacuáticos, excepto aquellos situados a escasa profundidad, en donde afecta la erosión, corran peligro inminente y generalizado de destrucción. Es mucho más destructiva la actuación incontrolada del hombre al hacer obras o al extraerlos. Por eso los mayores expertos mundiales, aquellos que intervinieron en la redacción de la Convención 2001 de la Unesco, recomiendan la conservación *in situ* de los restos como la mejor opción para su conservación.

No es cierto que aquello que está en el fondo del mar no sirve a nadie y para nada. Nos sirve a nosotros, y servirá a nuestros hijos y a nuestros nietos como una herencia cultural y como prueba de su historia, y se irán extrayendo paulatinamente conforme exista el interés científico y los medios adecuados para garantizar su función social.

No es cierto que la arqueología subacuática sea una actividad extremadamente cara y que requiera una tecnología que solo está al alcance de las compañías cazatesoros. Lo demuestran miles de artículos y libros científicos y de divulgación, como pruebas de actuaciones arqueológicas subacuáticas llevadas a cabo por universidades e institutos de investigación, entre ellas las españolas, durante los últimos setenta años. Además, los miles de objetos valiosos procedentes de estas excavaciones están al alcance de la sociedad en los museos públicos, frente a los miles de objetos prácticamente inaccesibles ubicados en las colecciones privadas y en las cajas de seguridad de los pocos que han podido adquirirlos, privatizando un patrimonio de la humanidad.

Podríamos concluir con la evidencia de que si, según la legislación vigente, el objeto arqueológico es un bien público e inalienable, existe una incompatibilidad manifiesta entre arqueólogos y cazatesoros. Además, si la posesión del objeto es el fin último, existe también una incompatibilidad tanto en los planteamientos de la actividad como en la metodología y las técnicas utilizadas.

Catálogo de obra expuesta
Museo Naval
La razón frente al expolio

Don Manuel Godoy, príncipe de la Paz

1807-1808
Antonio Carnicero
Óleo sobre lienzo. 200 x 140 cm
Museo de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando. Madrid
Inv. 696

Sir Graham Moore

ca. 1792
Sir Thomas Lawrence
Óleo sobre lienzo. 76,4 x 64,2 cm
Donado por Mary Carrick Moore, 1898
© National Portrait Gallery, Londres
Inv. NPG 1129

José de Bustamante y Guerra

Siglo XIX
Anónimo
Óleo sobre lienzo. 89 x 72,5 cm
Museo Naval. Madrid
MNM 1475

Diego de Alvear y Ponce de León

Copia de Candelaria de Alvear
Óleo sobre lienzo. 103 x 81 cm
Museo Naval. Madrid
MNM 5595

Capitulación inglesa en Santa Cruz de Tenerife en 1797

1848
Nicolás Alfaro y Brieva
Óleo sobre lienzo. 75,5 x 47 cm
Museo Naval. Madrid
MNM 888

Combate en la Bahía de Algeciras el 6 de julio de 1801

Primer tercio del siglo XIX
Antonio González Gallego
Acuarela sobre papel. 60 x 40 cm
Museo Naval. Madrid
MNM 538

José Romero y Fernández de Landa

Siglo XVIII
Anónimo
Óleo sobre lienzo. 105 x 84,3 cm
Museo Naval. Madrid
MNM 2625

Domingo Pérez de Grandallana

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

Mi Bandera

2014
Augusto Ferrer Dalmau
Óleo sobre lienzo. 92 x 60,5 cm
Comandancia General de Infantería de Marina
San Fernando, Cádiz

Plano del Apostadero del Callao, Lima 1801

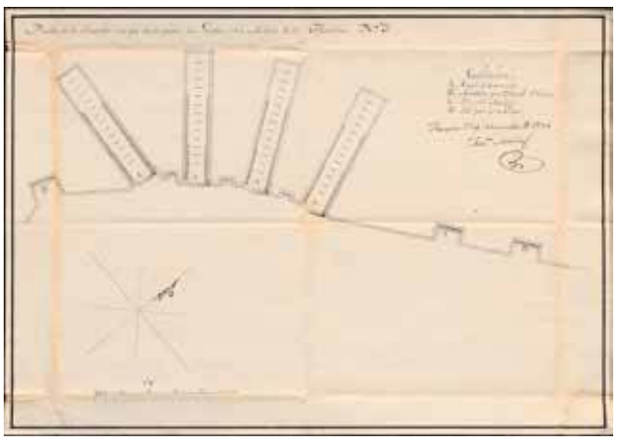
José de Moraleda
Manuscrito lavado en colores. 20,9 x 30,4 cm
Museo Naval. Madrid
Sig. 36-A-2

Plano de la Plaza del Ferrol

1774
Dionisio Sánchez Aguilera
Manuscrito lavado en colores. 114 x 163 cm
Archivo del Museo Naval. Madrid
Sig. E-23-39

Atlas Marítimo de España

1789
Vicente Tofiño de San Miguel y Van der Walle
Madrid. 63 x 48 x 4 cm
Biblioteca del Museo Naval. Madrid
Sig. A-10055



Plano de las gradas en el astillero de La Habana

1788
Francisco Autrán
Manuscrito lavado en colores. 36,8 x 52, 5 cm
Museo Naval. Madrid
Sig. P-20A-4

Carta Reducida o Esférica del Río de La Plata

1794
Diego de Alvear y Ponce de León
Manuscrito lavado en colores. 59 x 92,6 cm
Archivo del Museo Naval. Madrid
Sig. 46-C-6

Vista de la villa del Ferrol con el desembarco de las tropas inglesas en la playa de Doniños el 25 de agosto de 1800

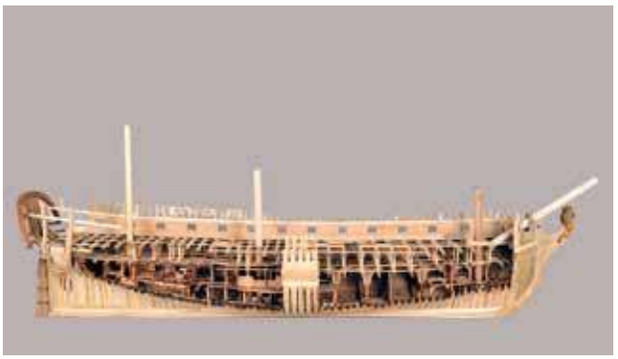
ca. 1800
Anónimo
Estampa calcográfica. 25,5 x 35,5 cm
Museo Naval. Madrid
MNM 3663

Combate del cabo de Santa María

1854
De: Historia de la Marina Real Española de José Ferrer de Couto y José March y Labores
J.J. Martínez, lit.
Estampa litográfica. 22 x 31 cm
Museo Naval. Madrid
Sig. BMN 1112 bis

Modelo de la fragata de 64 cañones *Indefatigable* (1784-1816)

ca. 1784
Escala 1:48
Madera de pino pintada y barnizada
30,8 x 117,3 x 28,1 cm
Royal Naval Musuem Greenwich Collection
© National Maritime Museum, Greenwich, London
Inv. SLR0549



Modelo en construcción de la fragata de 34 cañones *Nuestra Señora de las Mercedes* (1788-1804)

2012-2014
Escala 1:23,22
42 x 220 x 52,5 cm
Miguel Godoy Sánchez
José Antonio Álvarez Manzanares
Francisco Tamayo Fernández
Francisco Fernández González
Museo Naval. Madrid

Modelo de la fragata de 38 cañones *Medea* (1797-1804)

Escala aprox. 1/33
Anónimo
36 x 147 x 35 cm
Museo Naval. Madrid
MNM 4909

Cuaderna maestra en construcción y proyección del palo mayor de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*, según el Reglamento de José Romero Landa (1784) y construida en 1788

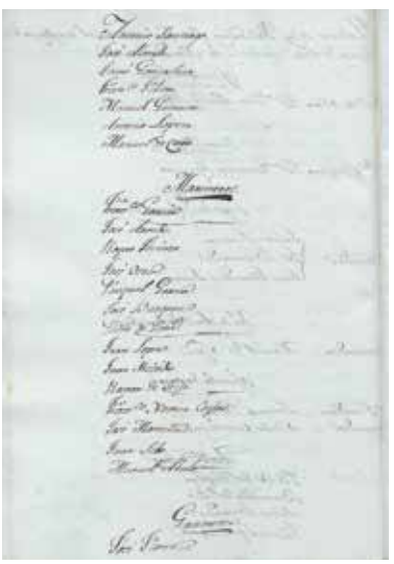
2014
Escala 1:23,22
42 x 35,5 x 52,5
Diseñada y construida por Miguel Godoy Sánchez y José Antonio Álvarez Manzanares
Colección Miguel Godoy Sánchez

Modelo de la fragata de 34 cañones *Santa Casilda* (1784-1833)

ca. 1990
Escala 1:48
Baldomero Bellón González
Madera, metal y cáñamo. 102 x 122 x 30 cm
Museo Naval. Madrid
MNM 10443

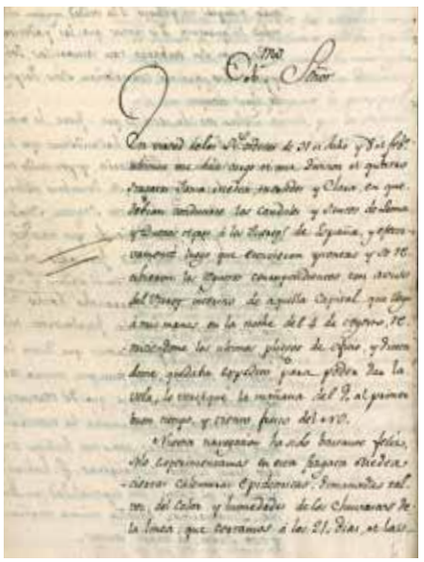
Relación de los oficiales embarcados en la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* el 2 de agosto de 1804

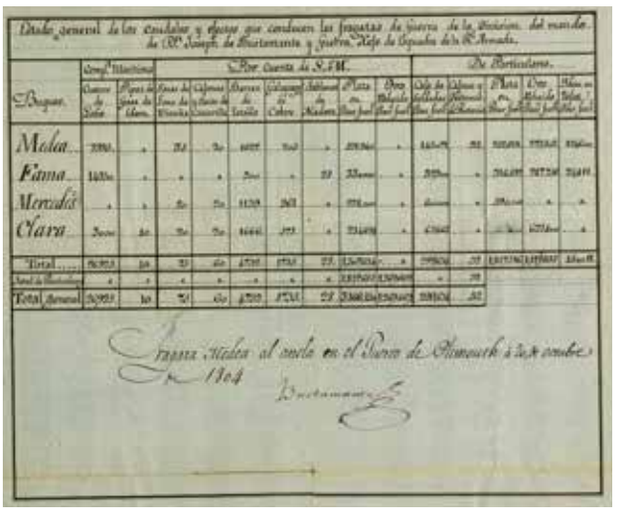
Manuscrito. 29 x 21 cm
Inv. 382
Colección Manuel Ruiz Luque



Relación de los individuos que se han salvado del naufragio de la fragata de guerra nombrada la *Mercedes*

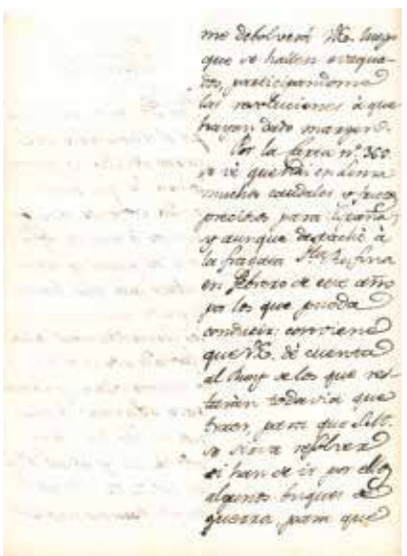
Manuscrito. 41,5 x 30 cm
Inv. 383-84
Colección Manuel Ruiz Luque





Carta de Don José de Bustamante al ministro Grandallana desde Plymouth el 20 de octubre de 1804, junto con Estado general de los caudales y efectos que conducen las fragatas de Guerra de la División del mando de Don José de Bustamante y Guerra, Jefe de Escuadra de la Real Armada

Manuscrito. Carta: 29,3 x 21,1 cm. Estado general: 32,9 X 40 cm
Real Academia de la Historia. Madrid
RAH, 11/8305 (79), h.2-8

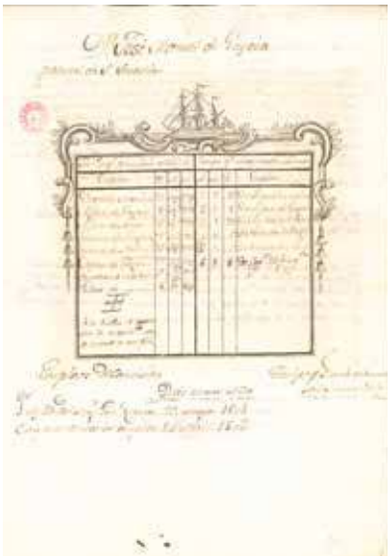


Oficio de Manuel Godoy de 13 de septiembre de 1802 dirigido a Domingo de Grandallana, Ministro de Marina

Manuscrito. 20,5 x 15 cm
Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán
Viso del Marqués, Ciudad Real
AGMAB. Ministerio de Marina. Expediciones a Indias. Leg. 31

Real Orden del Ministro de Marina Domingo de Grandallana de 6 de noviembre de 1802

Manuscrito. 30 x 21 cm
Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán
Viso del Marqués, Ciudad Real
AGMAB. Ferrol. RR.OO. Leg. 5984



Hoja de Servicio de J. Goycoa y Labart, Capitán de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*

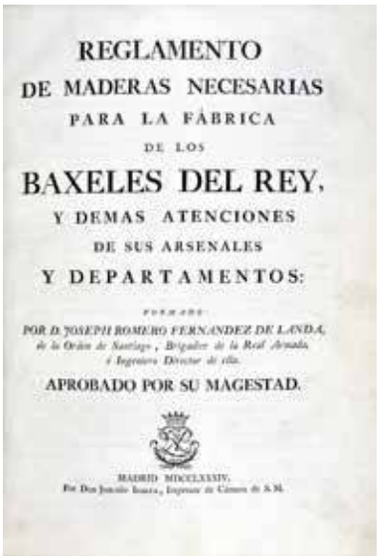
Manuscrito. 30 x 21 cm
Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán
Viso del Marqués, Ciudad Real
AGMAB. Ministerio de la Marina. Oficiales. Asuntos personales. Leg. 620/520

Luz de navegantes

1592
Baltasar Vellerino de Villalobos
Manuscrito. 21,5 x 29 x 4,5 cm
Fotografía cedida por la Biblioteca General Histórica de la Universidad de Salamanca
Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales y de Archivos y Bibliotecas
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte
BGH, Ms. 291

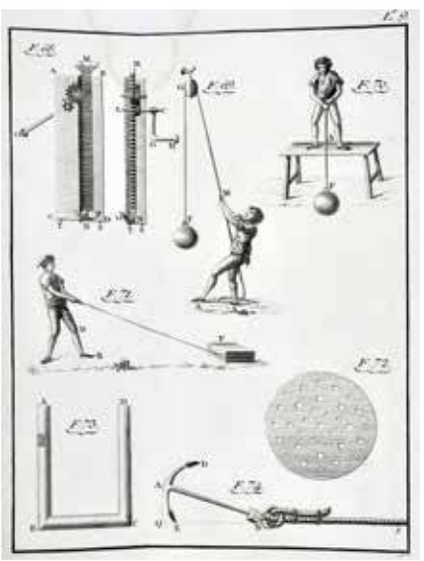
Ejemplar del periódico *The Star* de 18 de octubre de 1804, n.° 4901

Londres
Papel impreso. 48,5 x 32,5 cm
Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán. Viso del Marqués, Ciudad Real
AGMAB 4628



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

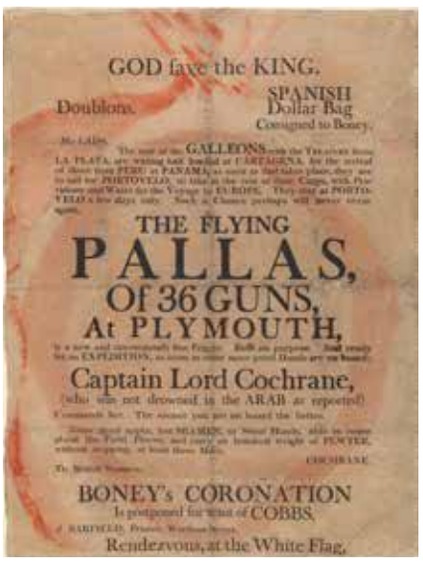


Reflexiones sobre las máquinas y maniobras del uso de a bordo

1791
Francisco Ciscár
Imprenta Real, Madrid
30 x 21 x 5 cm
Museo Naval. Madrid
Sig. BMN 1064

Real Ordenanza Naval para el servicio de los baxeles de S.M., 1802

1802
Imprenta Real, Madrid
Madrid. 24 x 16,5 x 5 cm
Sig. 2532



Cartel de reclutamiento de la fragata *Flying Pallas* al mando del capitán lord Cochrane

1804
J. Barfield, publisher
Papel. 66,5 x 50 cm
© National Maritime Museum, Greenwich, London
Inv. PBH3190

Reloj de longitudes de bolsillo

ca. 1790
John Arnold, Londres
Plata, madera y acero. 9,4 x 8,9 x 4,2 cm
Diámetro esfera 5,5 cm
Museo Naval. Madrid
MNM 1325

Sextante

Siglo XIX
Garth, Londres
Latón. Radio: 25,5 cm
Museo Naval. Madrid
MNM 1296

Compás de puntas

Siglo XVIII
Goldenberg Gutacier, París
Hierro. Longitud 23 cm
Museo Naval. Madrid
MNM 5009

Catalejo

Siglo XVIII
Gemichon, París
Latón, cristal y cuero. Longitud extendido 83,5 cm
Museo Naval. Madrid
MNM 1292

Cañón de avancarga del calibre 12

Finales del siglo XVIII
Hierro fundido. 240 x 65 x 42 cm
Museo Naval. Cartagena. Cuartel General de la Fuerza de Acción Marítima, Murcia
ESA1-243

Bala rasa para cañones de avancarga

Principios del siglo XIX
Hierro. Diámetro 14 cm
Museo Naval. Madrid
MNM 8908

Bala rasa para cañones de avancarga

Principios del siglo XIX
Hierro. Diámetro 14,3 cm
Museo Naval. Madrid
MNM 8909

Palanqueta española

Finales del siglo XVIII
Hierro colado. 40 x 9,5 cm
Museo Naval. Madrid
MNM 8910

Pistola reglamentaria en la Real Armada modelo de 1802

1801-1807
Madera, hierro y latón. 36,5 x 18,5 cm
Museo Naval. Madrid
MNM 5066

Trabuco de borda español

Último tercio del siglo XVIII
Madera, acero y latón. Longitud 115 cm
Museo Naval. Madrid
MNM 3054

Fusil español, modelo 1789 y balas de plomo para armas de fuego portátiles

Finales del siglo XVIII
Acero y Madera. Longitud fusil 135,5 cm
Diámetro balas 2 cm
Museo Naval. Madrid
MNM 3063

Vara castellana

Siglo XIX
Latón. 83,5 x 2,55 x 0,62
Museo Naval. Madrid
MNM 1441

Utensilios auxiliares para el fuego naval Siglo XIX

Fibra animal, madera y bronce. 120 x 90 x 33,5 cm
Arsenal de Ferrol, La Coruña
ESA5 160

Colección de herramientas de calafate y muestrario de clavazón

ca. 1850
Hierro, madera y bronce. 90 x 57,5 x 24,5 cm
Museo Naval. Madrid
MNM 2387

Hacha de carpintero de ribera

Siglo XIX
Madera de caoba y acero. 89,5 x 24,5 x 4 cm
Museo Naval. Madrid
MNM 989

Maceta de calafate

ca. 1850
Madera torneada. 46 x 25 x 7,1 cm
Museo Naval. Madrid
MNM 798

Berbiquí de carpintero

Siglo XIX
Madera, acero y metal. 31,5 x 14 x 7,5 cm
Museo Naval. Madrid
MNM 8796

Caja de compases

Siglos XVIII-XIX
Acero, latón y piel de búfalo. 6,5 x 20,6 x 9,6 cm
Museo Naval. Madrid
MNM 8780

Pipa de 13 arrobas

Siglos XVIII-XIX
Madera de roble y hierro forjado
84 x 48 cm (diámetro base)
Museo Naval. Madrid
MNM 904

Juego de baraja española

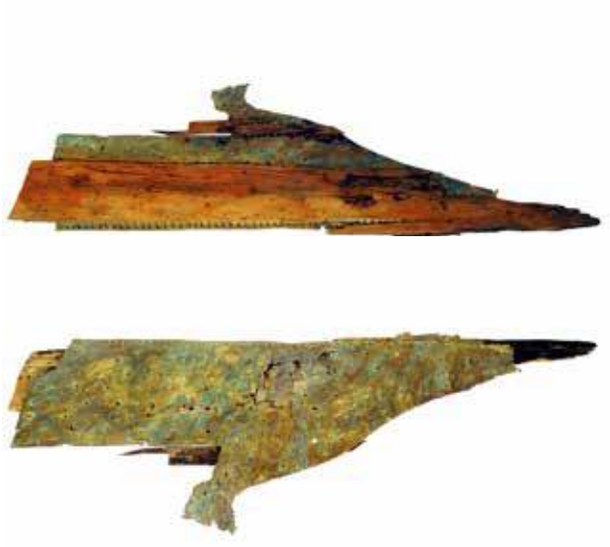
Principios del siglo XIX
Fábrica de Félix Solesio e hijos
Papel estampado. 9,3 x 5,9 cm
Museo Naval. Madrid
MNM 2435

Jarra española de aceite de oliva

Cerámica. 29 x 23 cm (diámetro máximo)
Museo Naval. Madrid
Depósito de la Fundación Especial Caja Madrid
MNM 7967

Coracha de quina

Siglo XVII
Cuero. 52 x 29 x 27 cm
Patrimonio Nacional. Palacio Real de Madrid
Inv. 10031996



Forro de cobre del pecio de una fragata

1791
Madera, cobre y brea. 74 x 233 cm
Arsenal de la Carraca. San Fernando. Cádiz.
ARS4 279

Espada de corte con guarnición de platillo

1790-1800
Acero y latón. Longitud 95 cm
Museo Naval. Madrid
MNM 467

Bandera de la Real Armada del navío *Príncipe de Asturias* según diseño de la Real Orden del 28 de mayo de 1785

1805
Tafetán de lana y algodón pintado. 390 x 610 cm
Museo Naval. Madrid
MNM 2822

Uniforme pequeño de capitán de navío de la Real Armada, Real Orden de 9 de julio de 1802

Reproducción
Maniquí 186 x 58 x 32 cm
Museo Naval. Madrid

1001 monedas de 8 reales

1803
Ceca de Lima. Perú.
Plata
Museo Nacional de Arqueología Subacuática. Cartagena, Murcia
Inv. NSMS 2373 a NSMS 3372 y NSMS 3384
Fotografía: Miguel Ángel Camón Cisneros

2 monedas de 8 escudos

1803
Ceca de Lima. Perú.
Oro
Museo Nacional de Arqueología Subacuática. Cartagena, Murcia
Inv. NSMS 94 y NSMS 96
Fotografía: Miguel Ángel Camón Cisneros

Bloque compacto de monedas

Aleación plata de ley
Conjunto Monetario Nuestra Señora de las Mercedes. Museo Nacional de Arqueología Subacuática
Cartagena, Murcia
Inv. NSMS 5161
Fotografía: Lorenzo Plana Torres

Catálogo de obra expuesta
Museo Arqueológico Nacional
Un tesoro cultural recuperado

Carlos IV, rey de España

Francisco de Goya y Lucientes (1746-1828)
1789
Óleo sobre lienzo, 128 x 95,5 cm
Depositado en el Archivo General de Indias. Sevilla
Inv. 2753

Colección Altadis

María Luisa de Parma, reina de España

Francisco de Goya y Lucientes (1746-1828)
1789
Óleo sobre lienzo, 126 x 94 cm
Depositado en el Archivo General de Indias. Sevilla
Inv. 2752

Colección Altadis

Manuel Godoy, Príncipe de la Paz

Antonio Carnicero Manzio (1796-1801)
1796-1801
Óleo sobre lienzo, 112,5 x 89,5 cm
Museo Nacional del Romanticismo. Madrid
Inv. CE0017

Fotografía: Pablo Linés Viñuales

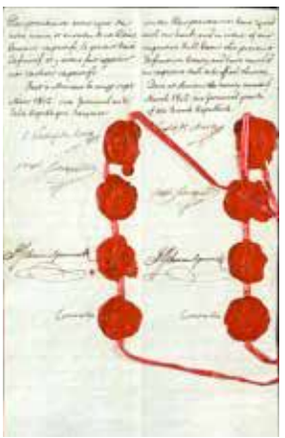
Tratado de Alianza ofensiva y defensiva entre su Majestad católica y la República Francesa

San Ildefonso, 18 de agosto de 1796
Papel manuscrito, con 4 sellos en lacre, 325 x 235 mm
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Archivo Histórico Nacional. Madrid
Sign. ESTADO, 3370, Exp. 15, N. 1

EL REY.

Real Cédula de Su Majestad y señores del Consejo en que […] se declara la Guerra al Rey de Inglaterra […] y se corta toda comunicación, trato y comercio con ellos […]

San Lorenzo de El Escorial, 7 de octubre de 1796
Impreso, papel, 2 folios, 302 x 209 mm
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Archivo General de Indias. Sevilla
Sign. INDIFERENTE, 665



Tratado definitivo de paz entre S.M. el Rey de España y de las Indias, la República Francesa y la República de Bátava de una parte, y el Rey del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda, Jorge III, de la otra

Amiens, 27 de marzo de 1802
Escritura autógrafa, tinta sobre papel. 14 folios. Ocho sellos de placa de cera roja. 8 firmas, 310 x 200 mm
Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación. Madrid
Sign. TR XIX 0006

Ratificación del convenio del 26 de octubre de 1803 entre el Rey de España y la República francesa para reducir a dinero anual las obligaciones que había contraído dicho monarca

Firmada por Napoleón Bonaparte
París, 16 de octubre de 1803
Manuscrito. 6 hojas en pergamino (ratificación)
325 x 240 mm
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Archivo Histórico Nacional. Madrid
Sign. ESTADO, 8461, Exp. 2, N. 1

Medalla conmemorativa de la Paz de Amiens

Rambert Dumarest (1760-1806)
1802, Monnaie des Médailles, París
Plata, diám. 49,50 mm
Museo Arqueológico Nacional. Madrid
Inv. 2008/155/470

Medalla conmemorativa de la Paz de Amiens

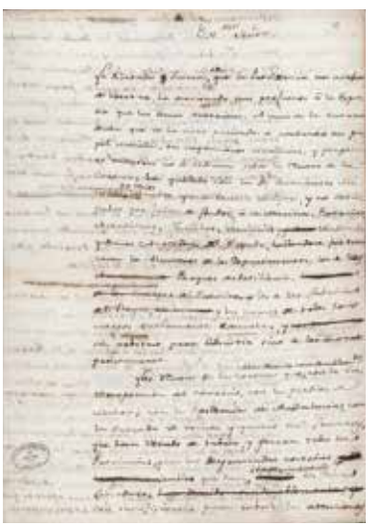
Jean-Pierre Droz (1746-1823)
1802, Monnaie des Médailles, París
Plata, diám. 40 mm
Museo Arqueológico Nacional. Madrid
Inv. 2008/155/317

Medalla dedicada a la ruptura del Tratado de Amiens por Gran Bretaña

Romain Vicent Jeuffroy (1749-1826) (grabador) y
Dominique Vivant Denon (1747-1825) (director)
1803, Monnaie des Médailles, París
Plata, diám. 40 mm
Museo Arqueológico Nacional. Madrid
Inv. 2008/155/321

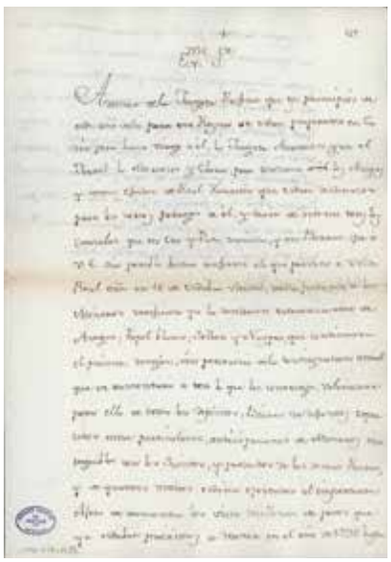
Quadro de la Historia natural, civil y geográfico del Reyno del Perú

Pintado por Louis Thiebaut (sin datar) con textos de
José Ignacio Lequanda (1747-1800)
1799
Óleo y tinta ferrogálica sobre lienzo, 115 x 325 cm
Museo Nacional de Ciencias Naturales (CSIC). Madrid
Inv. 605011100001



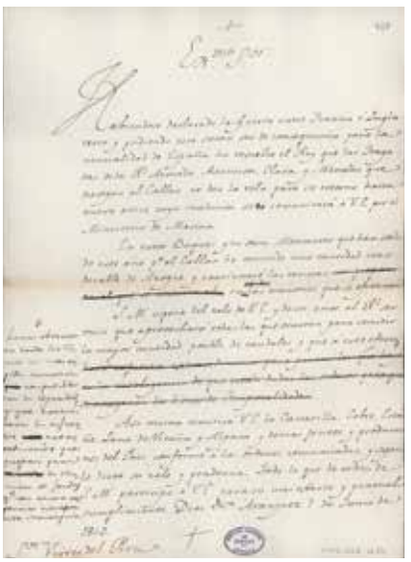
Minuta de la Real Orden del secretario de Hacienda Miguel Cayetano Soler a los virreyes del Perú y Buenos Aires

Barcelona, 16 de octubre de 1802
Manuscrito, papel. 2 folios. 301 x 210 mm
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Archivo General de Indias. Sevilla
AGI, INDIFERENTE, 1348 N01. Folios 2-3



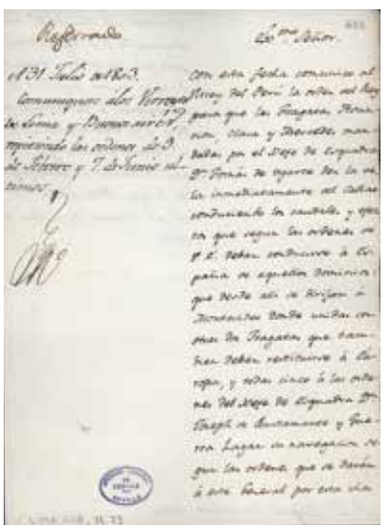
Minuta de la Real Orden del secretario de Hacienda, Miguel Cayetano Soler, al virrey del Perú

Valencia, 30 de noviembre de 1802
Manuscrito, papel. 2 folios. 299 x 209 mm
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Archivo General de Indias. Sevilla
AGI, LIMA, 648 N. 73. Hoja 419-420



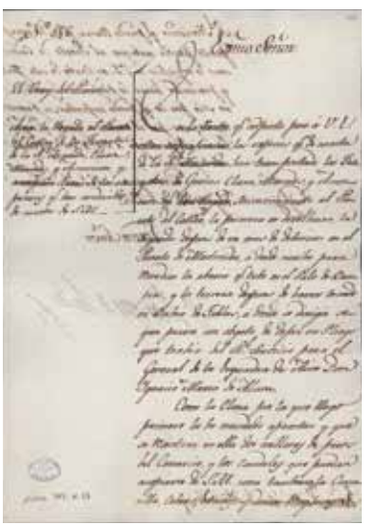
Minuta de la Real Orden de Miguel Cayetano Soler, secretario de Hacienda, al virrey del Perú

Aranjuez, 7 de junio de 1803
Manuscrito, papel. 2 folios. 297 x 210 mm
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Archivo General de Indias. Sevilla
AGI, LIMA, 648 N. 73. folios 427-428



Real Orden [reservada] original de Domingo de Grandallana, secretario de Marina a Miguel Cayetano Soler, secretario de Hacienda

Madrid, Palacio, 31 de julio de 1803
Manuscrito, papel. 2 folios. 20,7 x 15,1 cm
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Archivo General de Indias. Sevilla
AGI, LIMA, 648 N. 73, folio 432



Carta nº 186 del marqués de Avilés, virrey de Perú, a Miguel Cayetano Soler, secretario de Hacienda

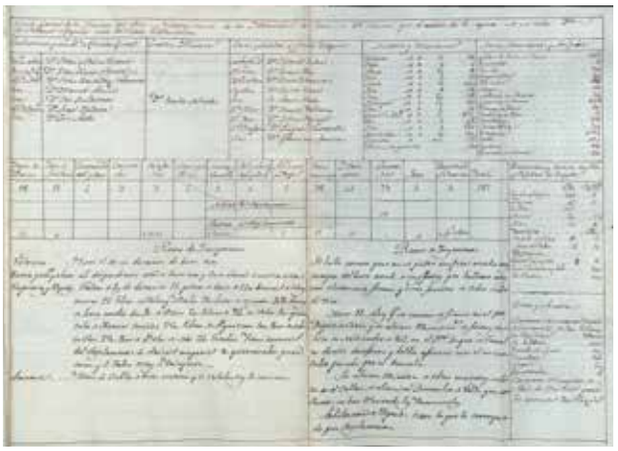
Lima, 23 de agosto de 1803
Manuscrito, papel. 2 folios (1 en blanco). 30 x 20,9 cm
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Archivo General de Indias. Sevilla
AGI, LIMA, 727 N. 53, folio 748

Noticia del Estado en que entra en el puerto de Montevideo, procedente del Callao de Lima, la División al mando del jefe de escuadra el Sr. Don Tomás de Ugarte y Liaño

Anexa a carta nº 34 del marqués de Sobremonte, virrey de Buenos Aires, a Miguel Cayetano Soler, secretario de Hacienda.
Montevideo, 5 de junio de 1804
Manuscrito, papel. 2 folios (1 en blanco). 310 x 215 mm
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo General de Indias, Sevilla
AGI, INDIFERENTE, 1348, N. 1, folio 31

Cronómetro de longitudes

John Arnold (1736-1799)
Londres, 1788
Metal (plata, acero), caja de caoba. Ø esfera: 5 cm
Museo Naval. Madrid
MNM 1276



Estado General de la Fragata del Rey Nuestra Señora de las Mercedes del porte de 38 cañones que al mando del Capitán de Navío Don José Manuel de Goycoa sale del Puerto de Montevideo

Montevideo, 7 de agosto de 1804
Firmado por Goycoa, a bordo de la *Mercedes*
Manuscrito, papel. Doble folio plegado. 420 x 305 mm
Inv. 364

Colección Manuel Ruiz Luque, Montilla (Córdoba)

Modelo de la corbeta *Atrevida*, alias *Santa Rufina*

Pedro Sansó Juan
Hacia 1967
Madera, tejido, fibra vegetal.
Longitud total 106 cm: ancho 31 cm y alto casco 15 cm
Museo Naval. Madrid
MNM 10567

Cuarto de círculo

Jesse Ramsden (1735-1800)
Londres, siglo XVIII
Metal (hierro, latón), vidrio. 85 cm (alto); 59 cm (radio)
Museo Naval. Madrid
MNM 778

Catalejo acromático plegable de cuatro segmentos de don Diego de Alvear

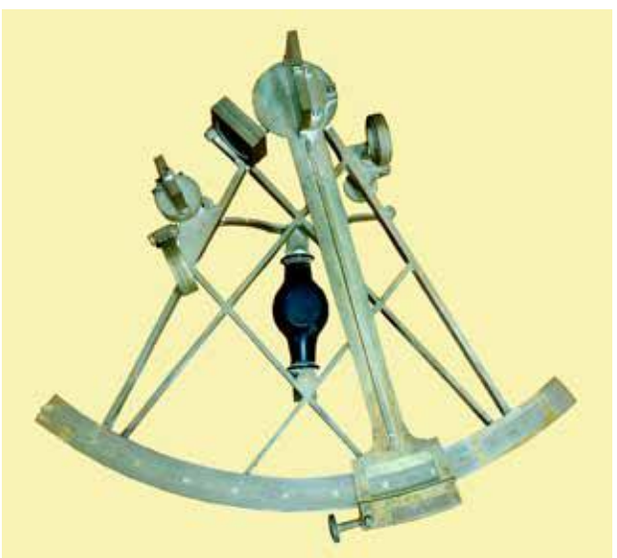
Principios siglo XIX
Latón, cuero, cristal. Longitud 54,6 cm, Ø 3,5 cm

Colección Familia Alvear
Foto: Mariano Esteban Piñeiro y M.ª Asunción Sánchez Justel

Círculo de reflexión tipo Mendoza de don Diego de Alvear

William Cary (hacia 1759-1825)
Londres, hacia 1810
Latón, espejo, cristal, caja de caoba. Ø 26 cm; medidas caja abierta: 40 x 30 x 30 cm
Inscripción: CAPT. MENDOZA Inv. /CARY. LONDON. Fecit.

Colección Familia Alvear
Fotografía: Mariano Esteban Piñeiro y M.ª Asunción Sánchez Justel



Quintante de don Diego de Alvear

Finales siglo XVIII o principios del XIX
Latón, cristal, caja de caoba. Radio de 26 cm

Colección Familia Alvear
Fotografía: Mariano Esteban Piñeiro y M.ª Asunción Sánchez Justel

Teodolito altazimutal

George Adams
Londres, 1755-1765
Latón, hierro, vidrio, agua. Ø (base):20 x 24 cm, altura: 24 cm
Museo Nacional de Ciencia y Tecnología. Madrid (Ministerio de Ciencia e Innovación)
Inv. 1985/004/0354

Sable de Diego de Alvear

Acero, madera, latón, cuero. Longitud total: 93 cm. Hoja: 79 cm. Ancho hoja: 3,5 cm

Colección Familia de Alvear Zubiria

Pequeño lote de libros de D. Diego de Alvear

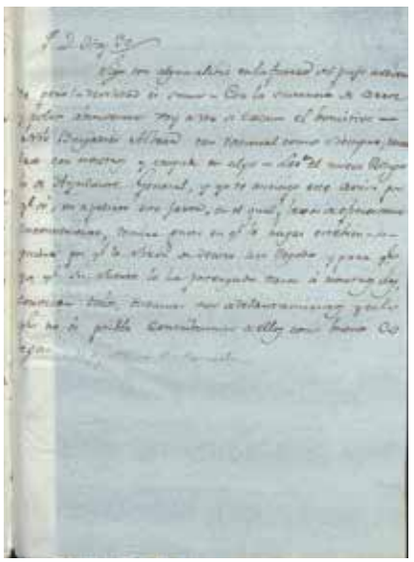
Almanaques y Guías de América curiosas por las noticias históricas que traen de las provincias. Eran de D. Diego de Alvear y Ponce [Letra de Sabina de Alvear y Ward, (1815-1906), hija de D. Diego]
Papel, 8 vols. 4°; 14 cm de alto

Fundación Biblioteca Manuel Ruiz Luque, Montilla (Córdoba)

Explosión de la fragata española *Nuestra Señora de las Mercedes* en el combate del cabo de Santa María, 5 de octubre de 1804

Francis Sartorius, 1807
Óleo sobre lienzo
Firmado y fechado: F Sartorius 1807. 60,3 x 90,8 cm

© The Richard Green Gallery, London



Nota manuscrita de Tomás de Ugarte, jefe de escuadra, informando de su enfermedad y la imposibilidad de realizar el viaje de regreso a España

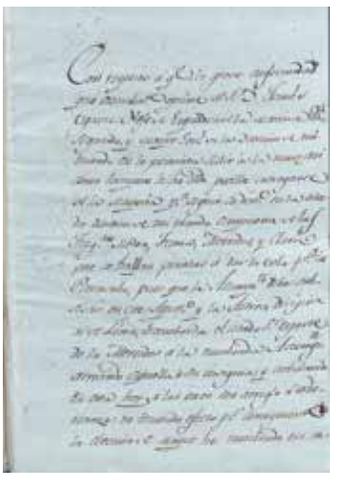
Manuscrito. Papel 21 x 30 cm
Inv. 364

Colección Manuel Ruiz Luque

Carta de José de Bustamante, jefe de escuadra, a Diego de Alvear, capitán de navío, autorizando embarque de su familia

Montevideo, 12 de julio de 1804
Manuscrito. Papel. 22 x 30,5 cm
Inv. 364

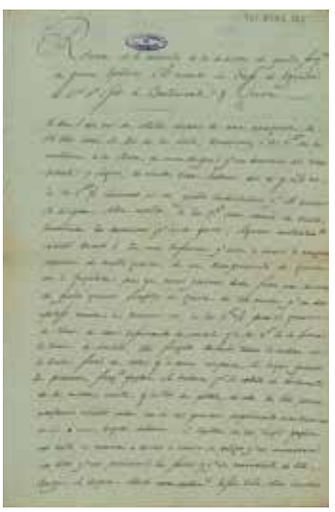
Colección Manuel Ruiz Luque



José de Bustamante, nombra mayor general al capitán de navío Diego de Alvear en sustitución de Tomás de Ugarte, segundo jefe de escuadra que, gravemente enfermo, no puede embarcar

Montevideo, 6 de agosto de 1804
Manuscrito. Papel. 29 x 41 cm
Inv. 364

Colección Manuel Ruiz Luque



Relación de lo acaecido a las cuatro fragatas de guerra españolas al mando del señor José de Bustamante y Guerra

Relato pormenorizado del ataque realizado por Miguel de Zapiaín, comandante de la fragata Fama
Portsmouth, 18 de octubre de 1804
Manuscrito, papel. 2 hojas, 31,5 x 20,9 cm
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte
Archivo General de Simancas. Valladolid
AGS, EST, LEG, 8283, 185

The London Gazette.

Ejemplar de *The London Gazette* de 23 de octubre de 1804 en que se inserta el informe dado por el comandante de las fragatas inglesas, Graham Moore, del combate del día 5 de octubre

Londres, 223 de octubre de 1804
Papel impreso. 1 hoja. Incluye la traducción manuscrita del documento anterior en 2 hojas
29 x 19,8 cm
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte
Archivo Histórico Nacional. Madrid
AHN. ESTADO-EXTERIORES TR, 38, N. 55

HISTORIA

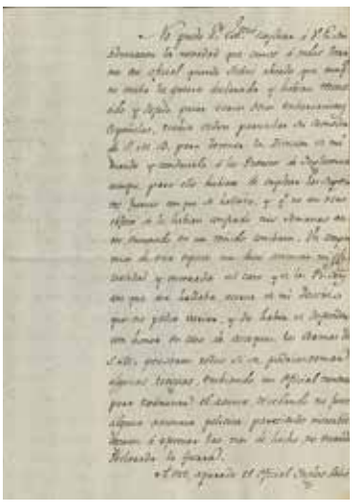
D. DIEGO DE ALVEAR Y PONCE DE LEÓN

BRIGADIER DE LA ARMADA

Historia de D. Diego de Alvear y Ponce de León, brigadier de la Armada…

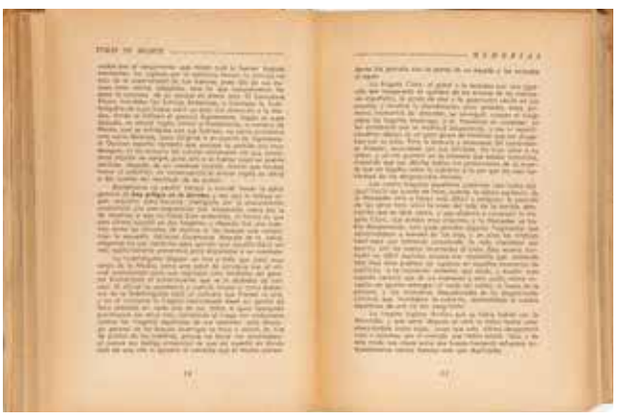
Sabina de Alvear y Ward
Imprenta de D. Luis Aguado, 1891
Libro impreso. 25 x 21 cm

Colección Diego de Alvear Álvarez de Toledo



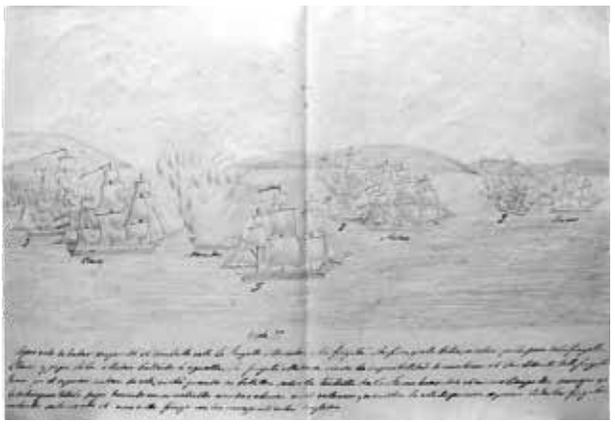
Relación del viaje, combate y apresamiento de las fragatas Medea, Clara, Mercedes y Fama por Joseph Bustamante y Guerra, general de la Armada, dirigido al embajador de España en Londres José de Anduaga

Plymouth, 20 de octubre de 1804
Manuscrito, papel. 6 hojas, 29,9 x 21 cm
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte
Archivo General de Simancas. Valladolid
AGS, EST, LEG, 8283, 16



Memorias del General Tomás de Iriarte. Napoleón y la libertad Hispano Americana

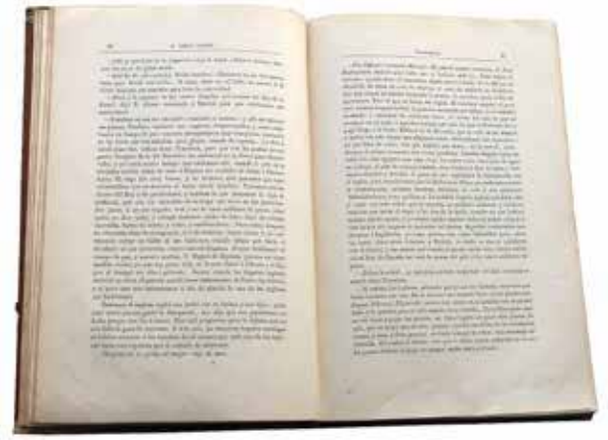
Estudio preliminar de Enrique Gandía. Ediciones Argentinas, Sociedad Impresora Argentina" (S.I.A.), Buenos Aires, 1944
Libro impreso 23 x 17 x 5 cm
Biblioteca - Universidad CEU San Pablo
Fundación Universitaria San Pablo
CEU 373475



Serie de 7 dibujos que ilustran el desarrollo del combate en el cabo de Santa María el 5 de octubre de 1804

Anónimo, siglo XIX
Dibujo. Manuscrito. Lápiz. Tinta. Papel. Dibujo 1º 30 x 61 cm; 2º 30 x 61 cm; 3º 30 x 42 cm; 4º 30 x 42,4 cm; 5º 30 x 42 cm; 6º 30 x 42 cm; 7º 21 x 30 cm

Colección Familia de Alvear Zubiria



***Trafalgar*, en "Episodios Nacionales 1"**

Benito Pérez Galdós.
Edición ilustrada por Enrique y Arturo Mélida
Madrid, 1882
Libro impreso 378 p. 26 x 19 cm
Acción Cultural Española (AC/E). Madrid

Fotografía de grabado de batalla naval, con dedicatoria de D. Carlos Mª de Alvear, de Argentina, a D. Francisco de Alvear, de España, ambos descendientes del Brigadier de la Armada D. Diego de Alvear

1904, octubre, 5
Fotografía enmarcada. 37 x 54 x 2 cm

Colección Álvaro de Alvear
Foto: Rafael Salido

Dos maquetas a pequeña escala de las fragatas de la flota española

1904
Madera y fibras vegetales, talladas y encoladas
Cada una: 12,5 x 9 x 6,5 cm

Colección Familia de Alvear Zubiria

Combate de Trafalgar

Rafael Monleón y Torres, 1870
Óleo sobre lienzo. 93,5 x 103 cm
Museo Naval. Madrid
MNM 424

Retrato de Luisa Ward, con quien casó Diego de Alvear tras perder a su familia en la explosión de la *Mercedes*

Anónimo, siglo XIX
Óleo sobre cartulina. 8,5 x 6 cm

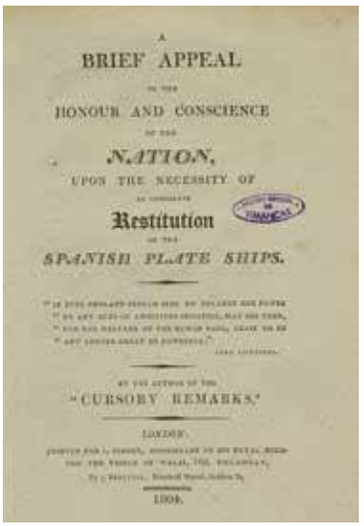
Colección Familia de Alvear Zubiria

Los "Don" burlados, o John Bull a tiempo (The Dons outwitted or John Bull in time)

Fores, S. W. 1 noviembre de 1804
Grabado iluminado. Hoja: 26,3 x 37,4 cm;
huella: 24,9 x 35,1 cm
National Maritime Museum, Greenwich. London
PAF 3930

Monedas de 5 chelines de Jorge III reacuñados sobre piezas de ocho reales procedentes de las fragatas españolas apresadas el 5 de octubre de 1804 en el combate del cabo de Santa María (*Fama, Medea, Clara*)

1804, Banco de Inglaterra, Londres
Plata. Ø 4 cm
Museo Arqueológico Nacional. Madrid
Inv. 2008/163/129. Inv. 1973/24/9634


A
BRIEF APPEAL
ON THE
HONOUR AND CONSCIENCE
OF THE
NATION,
UPON THE NECESSITY OF
AN IMMEDIATE
Restitution
OF THE
SPANISH PLATE SHIPS.
BY THE AUTHOR OF THE
"CURSORY REMARKS."
LONDON:
1806.

A brief appeal to the honour and conscience of the nation, upon de necessity of an immediate restitution of the Spanish plate ships

Anónimo, 1804
Impreso, papel. 24 hojas, 23,4 x 15,4 cm.
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte
Archivo General de Simancas. Valladolid
AGS, EST, LEG, 8283, 97

BREVE APELACION
AL HONOR Y CONCIENCIA
DE LA NACION INGLESA
SOBRE LA NECESIDAD DE UNA INMEDIATA RESTITUCION DE LAS EMBARCACIONES ESPAÑOLAS CON CAUDALES.
TRADUCIDA DEL INGLES AL CASTELLANO
POR DON JUAN BAUTISTA ARRIAZA, TENIENTE DE FRAGATA RETIRADO DE LA REAL ARMADA.
DE ORDEN SUPERIOR.
MADRID, EN LA IMPRENTA REAL
AÑO DE 1805.

Breve apelación al honor y conciencia de la nación inglesa sobre la inmediata restitución de las embarcaciones españolas con caudales

Juan Bautista Arriaza Superviela (traductor)
Libro impreso. 18,8 x 12,4 cm
Biblioteca Nacional de España. Madrid
1/35568

Manifiesto de la declaración de guerra a Inglaterra de 12 de diciembre de 1804

San Lorenzo, 1804, diciembre, 12
Manuscrito. 3 pliegos de papel (6 hojas). 31 x 21 cm
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte
Archivo Histórico Nacional. Madrid
AHN. ESTADO, 5618

Diseño de Medalla realizado por la Escuela de Bellas Artes de Sevilla y remitido junto a la carta de Francisco de Bruna a Pedro de Ceballos con motivo de la Declaración de Guerra a Inglaterra

Sevilla. 1804, diciembre, 29
Dibujo a tinta y acuarela. Manuscrito, papel (2 hojas).
14 x 12 cm (dibujo), 30 x 21 cm (carta)
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte
Archivo Histórico Nacional. Madrid
AHN. ESTADO, 5618

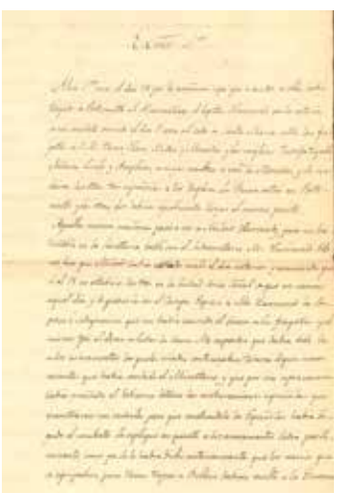
CORREO MERCANTIL
DE CADIZ.
del Viernes 10 de setiembre de 1824.

Correo Mercantil de Cádiz nº 73, con Aviso "sobre las presas hechas por los ingleses en 1804 y 1805

Cádiz. 1824, septiembre, 10
Publicación. Impreso. Papel. Folleto. Una hoja. Bifolio.
Cuatro páginas. 29,6 x 20,2 cm
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte
Archivo General de la Administración. Madrid
MECD, AGA, Fondo Ministerio de Hacienda, caja 11/14068, exp. 033

"Gaceta de Madrid" *con Publicación de la liquidación definitiva de la deuda pública sobre la fragata Mercedes.*

Madrid. 1870, agosto, 15
Publicación. Impreso. Un tomo encuadernado en piel y papel. 45 x 32,5 cm
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte
Archivo General de la Administración. Madrid
MECD, AGA, Biblioteca, signatura 20153



Despacho nº 145. Carta del embajador de España en Londres, José de Anduaga, al Secretario de Estado, Pedro de Ceballos

Londres, 21 de octubre de 1804
Manuscrito. 3 pliegos de papel (6 hojas)
31,1 x 20,5 cm
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte
Archivo Histórico Nacional. Madrid
AHN. ESTADO-EXTERIORES TR, 38, N. 55

Lingote de estaño

Estaño. 44 x 25 cm, 28,16 kg
Pecio de la fragata *Mercedes*
Museo Nacional de Arqueología Subacuática
Cartagena, Murcia
Inv. NSMS-5151

Bala de cañón

Hierro
Pecio de la fragata *Mercedes*
Museo Nacional de Arqueología Subacuática
Cartagena, Murcia
Inv. NSMG-6

Roldana

Réplica de resina. Ø 15 cm.
Pecio de la fragata *Mercedes*
Museo Nacional de Arqueología Subacuática
Cartagena, Murcia

Muestra de balastro

16 piedras (3715,2 gr.)
Pecio de la fragata *Mercedes*
Museo Nacional de Arqueología Subacuática
Cartagena, Murcia
NSMG-7

Par de eslabones

Bronce. 4,5 x 1,3 cm, 20,42 gr. aprox.
Pecio de la fragata *Mercedes*
Museo Nacional de Arqueología Subacuática
Cartagena, Murcia
Inv. NSMG-49

Guarda de fusil

Aleación de cobre. 7,2 x 6 x 2,6 cm. Peso 58,20 gr.
Pecio de la fragata *Mercedes*
Museo Nacional de Arqueología Subacuática
Cartagena, Murcia
Inv. NSMG-27

3 fragmentos de recipientes cerámicos, de entre 1776 y 1804

Cerámica. 112 x 86 cm, 416 gr; 6,5 x 7,7 x 1,1 cm, 86 gr; 7 x 5,2 cm, 86 gr
Pecio de la fragata *Mercedes*
Museo Nacional de Arqueología Subacuática
Cartagena, Murcia
Inv. NSMG-52; NSMG-26; NSMG-30

Fragmento de tenedor

Aleación de plata. 3,8 x 2,6 cm, 13,66 gr
Pecio de la fragata *Mercedes*
Museo Nacional de Arqueología Subacuática
Cartagena, Murcia
Inv. NSMG-48

Fragmento de cuchara

Aleación de plata. 7,1 x 2 cm, 19,41 gr
Pecio de la fragata *Mercedes*
Museo Nacional de Arqueología Subacuática
Cartagena, Murcia
Inv. NSMG-37

Tabaquera o "cajeta" de rapé

Oro. l5,8 cm largo x 7,5 cm anchura máxima x 1,3 cm altura. 154,44 gr
Pecio de la fragata *Mercedes*
Museo Nacional de Arqueología Subacuática
Cartagena, Murcia
Inv. NSMS-5141

Tabaquera o "cajeta" de rapé [n° 2]

Réplica de resina
Pecio de la fragata *Mercedes*
Museo Nacional de Arqueología Subacuática
Cartagena, Murcia

Tabaquera o "cajeta" de rapé [n° 3]

Réplica de resina
Pecio de la fragata *Mercedes*
Museo Nacional de Arqueología Subacuática
Cartagena, Murcia

Hebilla

Aleación de cobre. 5 x 3,5 x 0,3 cm, 17,77 gr.
Pecio de la fragata *Mercedes*
Museo Nacional de Arqueología Subacuática
Cartagena, Murcia
Inv. NSMG-1

Tres lentes de sextante u octante

Aleación de cobre y vidrio. Ø 2,2 cm, 13,06 gr;
Ø 2,3 cm, 11,91 gr; Ø 2,3 cm, 11,37 gr
Pecio de la fragata *Mercedes*
Museo Nacional de Arqueología Subacuática
Cartagena, Murcia
Inv. NSMG-17, NSMG-61, NSMG-62

Gemelos de oro sin decoración

Oro. 1,5 x 1,2 x 0,1 cm, 4,48 gr
Pecio de la fragata *Mercedes*
Museo Nacional de Arqueología Subacuática
Cartagena, Murcia
Inv. NSMG-8

Resto de un plato de peltre con monedas adheridas

Peltre y aleación de plata. Ø 16,8 cm, grosor 0,8 cm, 436,78 gr
Pecio de la fragata *Mercedes*
Museo Nacional de Arqueología Subacuática
Cartagena, Murcia
Inv. NSMG-63

Muestra de algunos de los contenedores originales de Odyssey, tres de los cuales con monedas en estado de conservación inicial, con el líquido contenedor

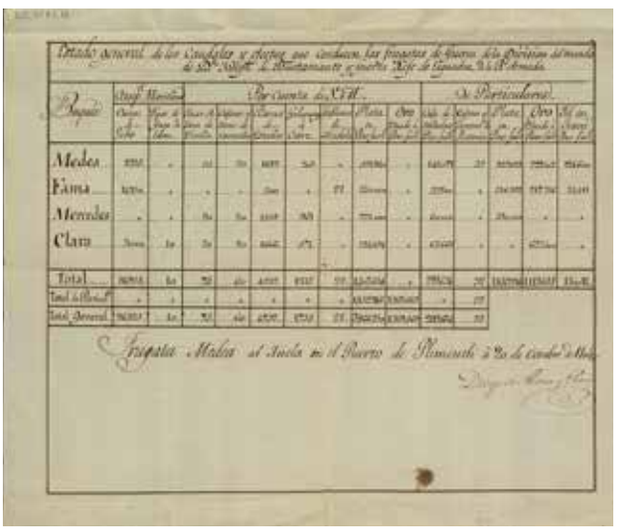
Plástico. Aleación plata de ley. 30 x 30 x 35 cm /cubo.
Peso estimado del conjunto de los tres cubos llenos: 120 kg
Museo Nacional de Arqueología Subacuática
Cartagena, Murcia

9 cápsulas de plástico con monedas de plata y oro procedentes del pecio de la fragata *Mercedes*

Aleación de plata. Oro. 8,6 x 6 x 1 cm cada cápsula
Museo Nacional de Arqueología Subacuática
Cartagena, Murcia
Inv. NSMS-1326, NSMS-1742, NSMS-1947, NSMS-1948, NSMS-2108, NSMS-4561, NSMS-22, NSMS-92

Estado de los Registros de Caudales, Frutos y Efectos que han sacado del Puerto del Callao de Lima las fragatas de Guerra y de Comercio que se expresarán, y del que algunas de ellas han tomado en el de Montevideo[...] Incluye las fragatas de guerra Santa Clara, Asunción, Mercedes y Fama, y las de comercio Asia, Castor, La Joaquina, Dos amigas y Astigarraga

s.f.: 1804
Manuscrito, papel. 1 hoja. 44 x 63,3 cm
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo General de Indias. Sevilla
AGI, LIMA, 1440 N. 30, folio 817



Estado general de los caudales y efectos que conducen las fragatas de guerra de la división del mando de D. Joseph de Bustamante y Guerra, jefe de escuadra de la Real Armada

Plymouth. 1804, octubre, 20
Manuscrito, papel. 1 hoja, 33,8 x 41,2 cm
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo General de Simancas. Valladolid
AGS, EST, LEG, 8283,13

Partida de registro nº 48 a nombre de José de Goycoa y Labart, comandante de la fragata Mercedes [...]

Lima. 1804, marzo, 14
Impreso y manuscrito, papel. 1 folio, 31,3 x 21,7 cm
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo General de Indias. Sevilla
Lima, 1535, N. 6, fol. 64

Partida de registro nº 7 a nombre de María Josefa de San Javier, de un cajón con tarros de conserva, un frasco de agua de olor, un cajoncito de pastillas de olor, etc [...]

Lima. 1804, marzo, 14
Impreso y manuscrito, papel. 1 folio, 31,3 x 21,8 cm
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte
Archivo General de Indias. Sevilla
AGI, LIMA, 1535, N. 6, folio 26

Mango de cubierto de plata con marca "J.G"

Plata. 11 x 2 cm.
Pecio de la fragata *Mercedes*
Museo Nacional de Arqueología Subacuática
Cartagena, Murcia
Inv. NSMG-45

Tapón de vidrio

Vidrio. 3 x 1,4 cm. Peso 6,98 gr
Pecio de la fragata *Mercedes*
Museo Nacional de Arqueología Subacuática
Cartagena, Murcia
Inv. NSMG-43

Partida de registro nº 4 a nombre de Francisco Romero, de cinco cajones forrados de cuero con 502 libras de extracto de ratania, para entregar a Hipólito Ruiz, primer profesor de la Real Expedición Botánica a Perú

Lima. 1804, marzo, 13
Impreso y manuscrito, papel. 1 folio, 31,3 x 21,5 cm
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte
Archivo General de Indias. Sevilla
AGI, LIMA, 1535, N. 6, folio 24

Semillas de Cacao

Mancerina con jícara para tomar chocolate

1750-1784
Real Fábrica de Alcora, Castellón de la Plana
Museo Arqueológico Nacional. Madrid
Inv. 59308 y 59386

Cinchona officinalis, Quina. Paquete de cortezas de la Expedición Botánica al Virreinato del Perú (1777-1888) dirigida por Hipólito Ruiz.

Papel. Corteza de quina. 12 x 20 x 35 cm
Real Jardín Botánico (CSIC). Madrid
Inv. Col. Carpológica Ruiz y Pavón n.º 100001
(MA 780929)

Bote conteniendo quina

1875-1880
Cristal. Corteza de quina. Inscripción: "Q. Loja/C. uritusinga". 29 x 10 cm
Departamento de Farmacología, Facultad de Farmacia, Universidad Complutense de Madrid
Inv. Colección de drogas. Signatura: V-4-3

Krameria triandra, Ratanhia. Paquete de semillas de la Expedición Botánica al Virreinato del Perú (1777-1888) dirigida por Hipólito Ruiz.

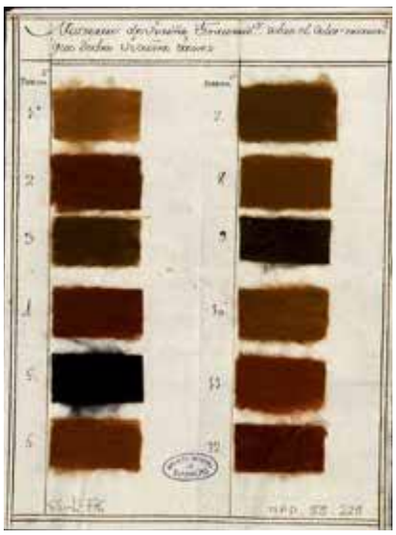
Papel. Semillas de ratania. 6 x 11 x 15 cm
Real Jardín Botánico (CSIC). Madrid
Inv. Col. Carpológica Ruiz y Pavón n.º 100116 (MA 781061)

Bote de farmacia para extracto de Ratania

1750-1800
Cerámica Catalana "Serie Banyoles". Altura 13 cm; Ø boca 7,5 cm; Ø base 6,5 cm; Ø máximo 8 cm
Museo de la Farmacia Hispana. Facultad de Farmacia Universidad Complutense de Madrid
Inv. 0776

Vellón de lana de Vicuña

Fotografía MFM by Nathalie Baetens



Muestras de Vicuña tinturadas sobre el color natural que dicha vicuña tiene. 11 en tonos marrones y una azul marino

1787
Téxtil y manuscrito. Papel 1 hoja, 21 x 16 cm. Con 12 muestras, once en tonos marrones y una en azul marino
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte
Archivo General de Simancas. Valladolid
AGS, MPD, 55, 225

Chal de pelo vicuña

Perú
Museo de América. Madrid

Bloque compacto de monedas con forma de saca

Plata. 23 x 16 x 14 cm aprox. 27 kg aprox.
Pecio de la fragata *Mercedes*
Museo Nacional de Arqueología Subacuática
Cartagena, Murcia
Inv. NSMS-5162

Réplica de fragmento de saco textil con monedas adheridas

Algodón. Plata. 23 x 15 cm
Pecio de la fragata *Mercedes*
Museo Nacional de Arqueología Subacuática
Cartagena, Murcia

Bloque rectangular de monedas con forma del arcón de madera que las contuvo

Réplica de resina. 50 x 24 x 23 cm. 58,87 kg
Pecio de la fragata *Mercedes*
Museo Nacional de Arqueología Subacuática
Cartagena, Murcia

Fragmento de madera con una moneda adherida

Madera y moneda de plata. 13,8 x 8,9 x 3,3 cm, 185.89 gr
Pecio de la fragata *Mercedes*
Museo Nacional de Arqueología Subacuática
Cartagena, Murcia
Inv. NSMG-67

Fragmento de madera con dos monedas sueltas, que se encuentran separadas. Se conserva la impronta de las monedas sobre los productos de corrosión que impregnan la madera.

Madera y monedas de plata. 19,8 x 13,9 x 12,3 cm, 716.25 gr
Pecio de la fragata *Mercedes*
Museo Nacional de Arqueología Subacuática
Cartagena, Murcia
Inv. NSMG-64

1 pieza de 2 escudos (oro); 2 piezas de 4 reales (plata); 2 piezas de 2 reales (plata); 2 piezas de 8 reales (plata), "macuquinas"; 2 piezas de 8 reales (plata), "mundos y mares"

Aleación plata de ley
Pecio de la fragata *Mercedes*
Museo Nacional de Arqueología Subacuática
Cartagena, Murcia
Inv. NSMS-5192, NSMS-5193; NSMS-5186, NSMS-5187; NSMS-5164, NSMS-5165; NSMS-5195, NSMS-205

Dos monedas de plata de 8 reales de Lima, 1803. Una moneda de plata de Potosí, 1803. Una moneda de oro de Popayán, 1796. Una moneda de oro de Santiago, 1803.

Oro y plata
Museo Nacional de Arqueología Subacuática
Cartagena, Murcia
Inv. NSMS-2133, NSMS-2135, NSMS-4659, NSMS-195 y NSMS-212

Modelo de retrato de Carlos III para la moneda de oro

Tomás Francisco Prieto, 1770. Car III. D.G.-N.R.
Cobre dorado enmarcado en madera
28,3 x 24,5 x 2,3 cm
Museo Casa de la Moneda. Madrid
R/ 184481

Modelo para anverso de moneda de plata nacional (cecas indianas)

Tomás Francisco Prieto (firmado)
Cera sobre madera, enmarcado en madera
17,8 x 14 x 3,4 cm
Museo Casa de la Moneda. Madrid
R/ 184450

Troquel de reverso de cuatro reales de la ceca de Guatemala de Carlos IV o Fernando VII

Acero. Altura 7,6 cm, Ø 6,75 cm
Museo Arqueológico Nacional. Madrid
Inv. 1998/67/12

Punzón con busto de Carlos IV para dos reales, rectificado a partir de uno de cuatro reales

Acero. Altura 8,47 cm, Ø 3,95 x 4,06 cm
Museo Arqueológico Nacional. Madrid
Inv. 1998/67/4

Matriz de Carlos IV (firma P.GA) para anverso de medio real, ceca de Guatemala

Acero. Altura 6,18 cm, Ø 5,57 x 5,47 cm
Museo Arqueológico Nacional. Madrid
Inv. 1998/67/8

Muestrario de cuños. Carpeta con muestrario de los nuevos cuños que empezaron a utilizarse en 1772, obra del grabador general de las Casas de Moneda de España, Tomás Francisco Prieto

Thomas Prieto Mad. 1770
Metal sobre tejido, enmarcado en madera
45 x 33,2 x 3 cm
Museo Casa de la Moneda. Madrid
R/ 184960

Dos monedas de ocho reales (plata), Lima, 1803 y 1804
Una moneda de ocho escudos (oro), Lima, 1803.

Moneda de plata de 8 reales, Lima, 1803,
(Ø 4 cm. 26 gr) Inv. NSMS-2195
Moneda de plata de 8 reales, Lima, 1804,
(Ø 4 cm. 26 gr) Inv. NSMS-4213
Moneda de oro de 8 escudos, Lima 1803,
(Ø 3,6 cm. 27 gr) Inv. NSMS-110
Museo Nacional de Arqueología Subacuática
Cartagena, Murcia

Reales de a ocho con resellos chinos

Plata. Ø 4 cm/moneda. 27 gr/moneda
Museo Arqueológico Nacional. Madrid
Inv. 1973/24/1824 y 2008/159/36

Reales de a ocho con resellos de Jorge III de Inglaterra

1797-1804
Plata. Ø 4 cm/moneda. 27 gr/moneda
Museo Arqueológico Nacional. Madrid
Inv. 1973/24/1928 y 1973/24/1952

8 reales de las Provincias del Río de la Plata, 1813. 1 peso de la República de Chile (Chile Libre), 1817. 8 reales de la República del Perú (Perú Libre), 1822

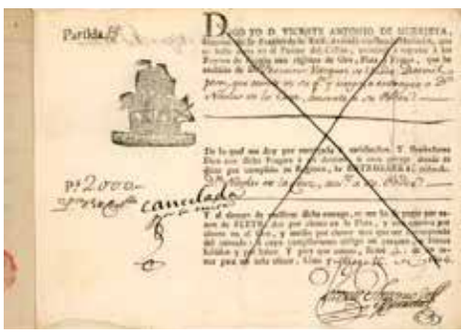
Plata. Ø 4 cm/moneda. 27 gr/moneda
Museo Arqueológico Nacional
Inv. 2008/127/1, 2008/131/3 y 2008/145/4

Dólar

Estados Unidos. Filadelfia, 1798
Plata. Ø 4 cm/moneda. 27 gr/moneda
Museo Arqueológico Nacional
Inv. 2008/137/3 y 1973/24/10072

Partida de registro n° 158 a nombre de Antonio Álvarez de Villar de un cajón forrado de cuero con 232 marcos y una onza de plata chafalonía y un almirez en oro con 6 marcos, para entregar en Cádiz a Juan Francisco Espelosín

Lima. 1804, marzo, 28
Impreso y manuscrito, papel. 1 folio, 31,3 x 21,6 cm
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte
Archivo General de Indias. Sevilla
AGI, LIMA,1535,N. 6, folio 173



Partida n° 48 de la fragata Mercedes. Tercera hoja de cuadernillo perteneciente a "Expediente promovido por el Juzgado de 1ª Instancia del Sur de Madrid sobre petición de datos sobre presas inglesas pertenecientes al Conde de Maule liquidadas en los año 1862 a 1867".

Lima 1804, marzo, 16
Manuscrito e impreso. Papel. Expediente cosido.
Trece hojas. 31,7 x 22,2 cm
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte
Archivo General de la Administración. Madrid
AGA, Fondo Ministerio de Hacienda, caja 11/14328, exp. 001

Fragmento de un elemento constructivo de bronce perteneciente a la fragata Mercedes. Fue depositado por Odyssey en el Tribunal de Tampa (Florida, EEUU) para reclamar la propiedad de los restos de la Mercedes.

Pecio de la fragata *Mercedes*
Bronce. 9,83 x 5,33 x 2,2 cm
Museo Nacional de Arqueología Subacuática
Cartagena, Murcia
AMS-D-07-0004-OR

Estado de los caudales, frutos y efectos que bajo de rexistro conduce la fragata de guerra nombrada Mercedes, su maestre Don Vicente Antonio de Murrieta, con destino a Cádiz [...] Anexo a carta n° 276 del Marqués de Avilés, virrey del Perú, a Miguel Cayetano Soler, secretario de Hacienda. Avisa de la salida del puerto del Callao de las fragatas de guerra Mercedes, Asunción y Clara [...]

Lima. 1804, marzo, 28
Manuscrito, papel. 1 hoja, 37,3 x 47,3 cm
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte
Archivo General de Indias. Sevilla
AGI,LIMA,1440 N. 25, folio 756

Clavos del forro de cobre del buque

Aleación cobre. FALTAN MEDIDAS 3,197 Kg
Pecio de la fragata *Mercedes*
Museo Nacional de Arqueología Subacuática
Cartagena, Murcia
Inv. NSMG-53

Amalgama de botones y cordón textil

Productos de corrosión de aleación de cobre, lámina de dorado y tejido. 9 x 4 x 3 cm. aprox. Peso: 47,8 gr
Pecio de la fragata *Mercedes*
Museo Nacional de Arqueología Subacuática
Cartagena, Murcia
Inv. NSMG-42

Monedas de plata de 8 reales con efectos de la explosión que causó el naufragio de la *Mercedes*

Aleación plata de ley. Ø 4 cm/moneda
26 gr/moneda
Pecio de la fragata *Mercedes*
Museo Nacional de Arqueología Subacuática
Cartagena, Murcia
Inv. de NSMG-68 a NSMG-75

Varias concreciones de monedas de diferente morfología

Plata
Pecio de la fragata *Mercedes*
Museo Nacional de Arqueología Subacuática
Cartagena, Murcia
Inv. NSMS-5217, NSMS-5218/1 y NSMS-5218/2

Bibliografía

ACEVEDO, E. O. (2004): *Funcionamiento y quiebra del sistema virreinal: investigaciones,* Ciudad Argentina Ciencia y Cultura, Buenos Aires.

ACOSTA RODRÍGUEZ, A.; GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, A.; VILA VILAR, E. (2003): *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias,* CSIC, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Universidad de Sevilla, Sevilla.

ALCALÁ GALIANO, P. (1908): *El combate de Trafalgar,* Revista General de Marina, Madrid: 493.

ALMIRANTE, J. (2002): *Diccionario militar,* 2 vols. Ministerio de Defensa, Madrid.

ÁLVAREZ-MALDONADO MUELA, R. y GAMUNDI INSUA, A. A. (1994): *Las operaciones anfibias,* Bazán, Madrid.

ALVEAR Y WARD, S. de (1891): *Historia de d. [i. e. don] Diego de Alvear y Ponce de Leon, brigadier de la Armada; los servicios que prestara, los meritos que adquiriera y las obras que escribio, todo suficientemente documentado*, Impr. de L. Aguado, Madrid.

AMAYA, J. A. (1986): *Celestino Mutis y la Expedición Botánica*, Debate, Madrid.

AMAYA, J. A. y PUIG-SAMPER, M. A. (2008): *Mutis al natural. Ciencia y Arte en el Nuevo Reino de Granada*, Museo Nacional de Colombia, Bogotá (2.ª ed.: Real Jardín Botánico, Madrid, 2009; 3.ª ed.: Universidad de Valencia, Valencia, 2009).

ANDERSON, P. (1979): *El Estado absolutista*, Siglo XXI, Madrid.

ANDÚJAR CASTILLO, F. (1995): «En torno a la ideología del militar del siglo XVIII», en Martínez Padilla, C. (coord.), *A la memoria de Agustín Díaz Toledo*, Universidad de Almería, Almería: 243-256.

ANES Y ÁLVAREZ DE CASTRILLÓN, G. y CÉSPEDES DEL CASTILLO, G. (dir.) (1997): *Las casas de moneda en los reinos de Indias,* vol. II: *Cecas de fundación temprana,* Museo Casa de la Moneda, Madrid.

ANNA, T. E. (2003): *La caída del gobierno español en el Perú. El dilema de la independencia*, Instituto de Estudios Peruanos, Lima.

Archivo General de Simancas, Ministerio de Marina, legajos 8, 9, 10, 143.

ARIAS DIVITO, J. C. (1968): *La expediciones científicas españolas durante el siglo XVIII. Expedición botánica de Nueva España*, Cultura Hispánica, Madrid.

ARTOLA, M. (1991): *Antiguo régimen y revolución liberal*, Ariel [3ª edición], Barcelona.

BÁEZ MACÍAS, E. (2001): *Jerónimo Antonio Gil y su traducción de Gérard Audran,* Universidad Nacional Autónoma de México, México.

BAÑAS, B. (1997): «De Madrid a Oriente: Juan de Cuéllar, un extracto de su vida y obra», en San Pío, P. (coord.), *La Expedición de Juan de Cuéllar a Filipinas*, Lunwerg, Barcelona: 59-96.

BARBUDO DUARTE, E. (1945): *Don José de Mazarredo Salazar Muñatones y Gortázar, teniente general de la Real Armada,* Ed. Fragata, Madrid.

BATISTA GONZÁLEZ, J. (1992): *La estrategia española en América en el Siglo de las Luces,* Mapfre, Madrid.

BÁTIZ, J. A. (1976): *«Introducción», El real de a ocho: primera moneda universal,* Banamex, México: 13-19.

BAUDOT MONROY, M. (2012): «Barcos para el rey. Julián de Arriaga, la madera y la construcción naval (1752-1759)», en García Hurtado, M. R. (ed.), *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Sílex, Madrid: 297-328.

BAUDOT MONROY, M. (2013): *La defensa del Imperio. Julián de Arriaga en la Armada (1700-1754)*, Ministerio de Defensa, Madrid.

BAUZÁ, C. (1998): «Las lanchas cañoneras de José de Bustamante y Guerra», *RNU,* 32, Montevideo: 101-106.

BÉDAT, C. (1960): «El grabador general Tomás Francisco Prieto (1716-1782): su influencia artística en la Casa de Moneda de Madrid», *Numisma,* 42-47: 107-136.

BEERMAN, E. (1992): *El diario del proceso y encarcelamiento de Alejandro Malaspina (1794-1803),* Editorial Naval, Madrid.

BEERMAN, E. (1996): *Francisco Requena. La expedición de límites: Amazonia, 1779-1795*, Compañía Literaria, Madrid.

BEERMAN, E. (2003): *El enigma de Colón y su relación con el almirante Aristizábal*, Fundación Jorge Juan, Madrid.

BEERMAN, E. (2003b): *Bicentenario del general Urrutia, quien Goya pintó*, Fundación Jorge Juan, Madrid.

BENNASAR, B. (1983): *La España del siglo de oro*, Crítica, Barcelona.

BENNETT, G. (1972): *Nelson the Commander*, Charles Scribner´s Sons, New York.

BEREA MONTERO, R. M. (2000): *La construcción naval en Ferrol durante el siglo XVIII*, Escuela Universitaria Politécnica, Ferrol.

BERNABÉU ALBERT, S. (ed.) (1990): *Juan Francisco de la Bodega y Quadra. El descubrimiento del fin del mundo: 1775-1792*, Alianza, Madrid.

BERNABÉU ALBERT, S. (1995): *Trillar los mares: la expedición descubridora de Bruno de Hezeta al noroeste de América, 1775*, Fundación BBV-CSIC, Madrid.

BERNABÉU ALBERT, S. (2000): *La aventura de lo imposible: expediciones marítimas españolas*, Lunwerg, Barcelona.

BERNABÉU ALBERT, S. (ed.) (1990): *Juan Francisco de la Bodega y Quadra. El descubrimiento del fin del mundo. 1775-1792*, Alianza, Madrid.

BERROCAL GARRIDO, J. A. (1890): *El Panteón de Ilustres Marinos: sus monumentos e historia,* Imprenta Santa Inés, Cádiz.

BERTOCCHI MORÁN, A. N. (2008): «El 2 de mayo en el Río de la Plata», *Revista de Historia Naval,* 101, Madrid: 33-48.

BLANCO ACEVEDO, P. (1935): *El gobierno colonial en el Uruguay y los orígenes de la nacionalidad,* Imprenta L.I.G.U., Montevideo.

BLANCO FERNÁNDEZ DE CALEYA, P. y VALLE, A. del (eds.) (2009): *Herbarium mutisianum*, CSIC, Madrid.

BLANCO NÚÑEZ, J. M. (1993): *El baylío Valdés y la reforma de la Armada*, Aulas del Mar de Cartagena, 1993.

BLANCO NÚÑEZ, J. M. (2000): *La creación del Arsenal de Ferrol y el desarrollo industrial del Norte de España,* Actas del Congreso Internacional de Historia Militar, Estocolmo.

BLANCO NÚÑEZ, J. M. (2004): *La Armada en la segunda mitad del siglo* XVIII, Izar Construcciones Navales, Madrid

BLANCO NÚÑEZ, J. M. (2005): «La tragedia de las fragatas de Bustamante y la declaración de guerra contra Inglaterra», *Revista General de Marina*, n.º 249, agosto-septiembre de 2005.

BLANCO NÚÑEZ, J. M. (2006): *La Habana, base naval fundamental de la América española* (tesina), Universidad Complutense, Madrid.

BLANCO NÚÑEZ, J. M. (2013): «La incorporación de Jorge Juan al mundo de la diplomacia (embajador en Marruecos)», *Revista General de Marina,* n.º 265-2, Madrid: 363-378.

BLEIBERG, G. (dir.) (1952): *Diccionario de Historia de España,* 2 vols., Revista de Occidente, Madrid.

BLOCH, M. (1987): *La sociedad feudal*, Akal, Madrid.

BORDEJÉ Y MORENCOS, F. de (1981): *Diccionario militar, estratégico y político,* San Martín, Madrid.

BORDEJÉ y MORENCOS, F. de (1996): «El inmovilismo táctico en el siglo XVIII», *Revista de Historia Naval,* 52: 45-66.

BURZIO, H. F. (1958): *Diccionario de la moneda hispanoamericana,* Fondo Histórico y Bibliográfico José Toribio Medina, Santiago de Chile.

CABALLERO JUÁREZ, J. A. (1997): *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias, siglos XVI y XVII,* UNAM, México.

CAJORI, F. (1912): «The Evolution of the Dollar Mark», *Popular Science Monthly,* vol. 81: 521-530.

CAJORI, F. (1913): «More data on the history of the dollar mark», *Science,* 12: 848-850.

CAJORI, F. (1928): *A History of Mathematical Notations,* volume I, The Open Court Company, London.

CAJORI, F. (1929): *A History of Mathematical Notations*, volume II: *Notations Mainly in Higher Mathematics,* The Open Court Company, London.

CALLEJA LEAL, G. y O'DONNELL, H. (1999): *1762. La Habana Inglesa: la toma de La Habana por los ingleses,* Agencia Española de Cooperación Internacional, Ediciones de Cultura Hispánica, Madrid.

CAMPO HERNÁN, M. P. (2012): «Los Archivos y la protección del Patrimonio: La última comisión de la fragata de guerra "Nuestra Señora de las Mercedes"», en Muñoz Serrulla, M. T. (coord. y ed.), *La moneda: investigación numismática y fuentes archivísticas*, Universidad Complutense, Madrid.

CAMPO, I. del (1993): *Introducción de plantas americanas en España*, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid.

CANO, T. (1611): *Arte para fabricar fortificar y aparejar naos de guerra y mercante,* Luys Estupiñán impresor, Sevilla.

CANTERA MONTENEGRO, J. (2003): «Arquitectos e ingenieros militares en el adelantamiento de la España ilustrada», VIII Jornadas de historia militar, CESEDEN, Madrid: 72.

CANTILLO, A. del (1843): *Tratados de paz y de comercio desde el año 1700,* Imprenta Alegría, Madrid: 676.

CANUDAS SANDOVAL, E. (2005): *Las venas de plata en la historia de México. Síntesis de historia económica,* Siglo XIX, México.

CÁRDENAS ACOSTA, P. E. (1980): *El movimiento comunal de 1781 en el Nuevo Reino de Granada,* Tercer Mundo, Bogotá.

CARRERAS, A. y TAFUNELL, X. (2003): *Historia Económica de la España contemporánea*, Crítica, Barcelona.

CASTAÑEDA DELGADO, P. y MARCHENA FERNÁNDEZ, J. (1992): *La jerarquía de la Iglesia en Indias. El episcopado americano 1500-1850,* Mapfre, Madrid.

CASTAÑEDA, C. (coord.) (1998): *Círculo de poder en la Nueva España,* Centro de investigaciones y Estudios Superiores, México.

CASTILLO Y CASTRO, M. del (1820): *Ideas del Excmo. Sr. D. Antonio de Escaño sobre un plan de reforma para la Marina Militar de España*, Imprenta de Esteban Picardo, Cádiz.

CASTRO, J. de (1990): *La recuperación de pecios en la Carrera de Indias,* Universidad de Lleida, Lleida.

CEBALLOS ARAGÓN, Isabel: «El viaje de las fragatas *Nuestra Señora de las Mercedes, Santa Clara* y *Asunción* (1803–1805)» [documento en línea], http://www.mecd.gob.es/fragatamercedes/dms/museos/fragatamercedes/historia/viaje/el-viaje-de-las-fragatas.pdf (Consulta: 2 septiembre 2014).

CERVERA PERY, J. (1986): *La Marina de la Ilustración: resurgimiento y crisis del poder naval*, San Martín, Madrid.

CERVERA PERY, J. (1992): *El poder naval en los reinos hispánicos*, San Martín, Madrid.

CÉSPEDES DEL CASTILLO, G. (1983): *América hispánica (1492-1898),* Labor, Madrid.

CÉSPEDES DEL CASTILLO, G. (1988): «Economía y moneda en los Reinos de Indias bajo Carlos III», en *Carlos III y la Casa de la Moneda,* Ministerio de Economía y Hacienda, Madrid: 65-84.

CÉSPEDES DEL CASTILLO, G. (1994): «La implantación en Indias del sistema monetario castellano», en *II Congreso de Academias Iberoamericanas de la Historia (Madrid 1992)*, Madrid: 151-174.

CIPOLLA, C. M. (1999): *La odisea de la plata española. Conquistadores, piratas y mercaderes,* Crítica, Barcelona.

CLAUSEWITZ, K. V. (1984): *De la guerra*, introducción de Pierre Naville, Labor, Barcelona.

COLOMAR ALBÁJAR, M. A. (2013): «Las fuentes documentales como garantía jurídica de los intereses del Estado: el rescate de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*» [documento en línea], http://www.mecd.gob.es/fragatamercedes/dms/museos/fragatamercedes/litigio/pruebas/Las-fuentes-documentales.pdf (Consulta: 2 septiembre 2014).

COLÓN DE CARVAJAL, A. y CHOCANO, G. (1992): *Cristóbal Colón: incógnitas de su muerte, 1506-1902: primeros almirantes de las Indias*, 2 vols., CSIC, Madrid.

COLÓN Y LARRIÁTEGUI JIMÉNEZ DE EMBUN, F. (1788): *Juzgados militares de España y sus Indias,* tomo IV, Viuda de Ibarra, hijos y Cía., Madrid.

COMELLAS, J. L. (1967): *Historia de España moderna y contemporánea (1474-1965),* Rialp, Madrid.

COMÍN, F. (1996): *Historia de la Hacienda pública, II. España (1808-1995)*, Crítica, Barcelona.

COLÓN Y LARRIÁTEGUI JIMÉNEZ DE EMBUN, F. (1817): *Juzgados militares de España y sus Indias*, tomo IV, Viuda de Ibarra, hijos y Cía., Madrid.

CONTRERAS, C. (2010): «La minería en el Perú en la época colonial tardía, 1700-1824», en Contreras, C. (ed.), *Compendio de Historia Económica del Perú. Tomo III: Economía del período colonial tardío*, Banco Central de Reserva del Perú e Instituto de Estudios Peruanos, Lima: 103-168.

CORNIDE HERNÁNDEZ, M. T. (2008): *De La Havana, de siglos y de familias*, 2.ª ed. corr., Editora de Ciencias Sociales, La Habana: 197-258.

CRAWFORD, L. (1974): *Uruguay Atlanticense y los derechos a la Antártida*, A. Monteverde, Montevideo.

CRUSAFONT, M. y BALAGUER, A. M. (1993): «¿Qué significa la palabra peseta?», *Gaceta Numismática,* 111, Barcelona: 45-54.

CUENCA TORIBIO, J. M. y MIRANDA, S. (1998): *El poder y sus hombres (1705-1998). ¿Por quiénes hemos sido gobernados los españoles?*, Actas Editorial, Madrid.

CHOCANO, M. (2010): «Población, producción agraria y mercado interno, 1700-1824», en Contreras, C. (ed.), *Compendio de Historia Económica del Perú. Tomo III: Economía del período colonial tardío*, Banco Central de Reserva del Perú e Instituto de Estudios Peruanos, Lima: 19-101.

DASÍ, T. (1950): *Estudio de los reales de a ocho,* Suc. de Vives Mora, Valencia.

DAUMAS, M. (1953): *Les Instruments scientifiques aux XVIIe et XVIIIe siècles,* Presses Universitaires de France, Paris.

DE HARO, D. (2006): *La Reforma monetaria del Trienio Constitucional. De la política monetaria ilustrada al reformismo liberal*, Dykinson, Madrid.

DE HARO, D. (2011a): «La política monetaria de San Martín en el Perú», *Revista de Indias*, LXXI: 793-823.

DE HARO, D. (2011b): «Guerra y moneda durante la Independencia del Perú, 1820-1824», *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, 48: 83-105.

DEL RIO, J. A. y DEL RÍO, A. (1881): *Marinos ilustres de la provincia de Santander,* J. M. Martínez, Santander.

DEUSTUA, J. (2009): *El embrujo de la plata*, Banco Central de Reserva del Perú e Instituto de Estudios Peruanos, Lima.

Diccionario enciclopédico (1914): xx vols., Espasa Calpe, Barcelona.

DONOSO ANES, R. (1992): *El mercado de oro y plata de Sevilla en la segunda mitad del siglo XVI: una investigación histórico-contable a través de los libros de cuentas de la Casa de la Contratación,* Ayuntamiento de Sevilla, Sevilla.

EGUREN, G. (1986): *La fidelísima Habana*, Editorial Letras Cubanas, La Habana.

ESPINA MONTERO, Á. (2001): «Oro, plata y mercurio, los nervios de la monarquía española», *Revista de Historia Económica*, 3: 503-538.

ESPINÓS, R. (1985): *Solo el mar lo sabe: pecios y naufragios en el mar catalán*, Servicios Editoriales, Barcelona.

ESTEBAN PIÑEIRO, M. (1995): «Matemáticas, Astrología y Navegación en la España del Siglo de Oro», en *Historia de una cultura*, vol. 2, Junta de Castilla y León, Valladolid: 690-740.

ESTEBAN PIÑEIRO, M. (2002): «Galileo y España», en *Galileo, mensajero de las estrellas*, Museos Científicos Coruñeses, A Coruña: 56-60.

ESTEVA FABREGAT, C. (1989): *La Corona española y el indio americano*, Asociación Francisco López de Gómara, Valencia.

ESTRELLA, E. (ed.) (1989): *Flora Huayaquilensis*, ICONA, Madrid.

FARRÈRE, C. (1962): *Histoire de la marine française*, Flammarion, Paris.

FERNÁNDEZ DE CASTRO. C. (1956): *El almirante sin tacha y sin miedo. Vida del capitán general de la Armada española Federico Gravina y Nápoli*, Escelicer, Cádiz.

FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. (1971): *Colección de documentos y manuscriptos compilados por Fernández de Navarrete* (prólogo del almirante Julio Guillén Tato), 32 vols., Museo Naval y Kraus-Thomson Organization, Madrid/Liechtenstein.

FERNÁNDEZ DE PINEDA, E. (1981): «Coyuntura y política económicas», en Fernández de Pinedo, E., Gil Novales, A. y Dérozier, A., *Centralismo, Ilustración y Agonía del Antiguo Régimen (1715-1833)*, Labor, Barcelona.

FERNÁNDEZ DURO, C. (1876-1881): *Disquisiciones náuticas*, Impr. de Aribau y Cía., Madrid.

FERNÁNDEZ DURO, C. (1879): *Los ojos en el Cielo. Libro Cuarto de las Disquisiciones Náuticas*, Aribau y Cía, Madrid.

FERNÁNDEZ DURO, C. (1895-1903): *Armada Española desde la unión de los Reinos de Castilla y León [i. e. Aragón]*, Sucesores de Rivadeneyra, Madrid.

FERNÁNDEZ DURO, C. (1902): *Historia de la Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, tomo VIII, Sucesores de Rivadeneyra, Madrid.

FERNÁNDEZ DURO, C. (1973): *Historia de la Armada Española* (ed. facsímil), Museo Naval, Madrid.

FERNÁNDEZ NÚÑEZ, P. (1974): «Ordenanzas en sabiduría», *Revista General de Marina*, n.º 186, Madrid: 25-32.

FERNÁNDEZ PÉREZ, J. (ed.) (1992): Félix de Azara, *Apuntamientos para la Historia Natural de los Páxaros del Paraguay y del Río de la Plata*, Plan Nacional de I+D, Madrid.

FERRER, J. A. (1998): «La derrota de Nelson. El manco de Tenerife», *Revista de Historia y Cultura Naval*, 60, Madrid.

FISHER, J. (1977): *Minas y mineros en el Perú colonial, 1776-1824*, Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima.

FISHER, J. (1993): *El comercio entre España e Hispanoamérica (1797-1820)*, Banco de España-Servicios de Estudio, Madrid.

FISHER, J. (2000): *El Perú borbónico 1750-1824*, IEP Ediciones, Lima.

FLORES GUZMÁN, R. A. (2010): «Fiscalidad y Gastos de Gobierno en el Perú Borbónico», en Contreras, C. (ed.), *Compendio de Historia Económica del Perú. Tomo III: Economía del período colonial tardío*, Banco Central de Reserva del Perú e Instituto de Estudios Peruanos, Lima: 295-376.

FLYNN, D. O. (1984): «El desarrollo del primer capitalismo a pesar de los metales preciosos del Nuevo Mundo: una interpretación anti-wallerstein de la España imperial», *Revista de Historia Económica*, 2: 29-57.

FONTANA, J. (1992): *La crisis del Antiguo Régimen 1808-1833*, Crítica [4ª edición], Barcelona.

FONTANA, J. y BERNAL, A. M. (eds.) (1987): *El «comercio libre» entre España y América (1765-1824)*, Fundación Banco Exterior, Madrid.

FRANCO CASTAÑÓN, H. (2009): «Los apostaderos: factor esencial del apoyo naval», *Revista General de Marina*, 257: 237-245 (244-245).

FRÍAS, M. (1994): *Tras el Dorado Vegetal. José Celestino Mutis y la Real Expedición Botánica del Nuevo Reino de Granada*, Diputación Provincial, Sevilla.

GALERA, A. (1988): *La Ilustración española y el conocimiento del Nuevo Mundo. Las Ciencias Naturales en la Expedición Malaspina (1789-1794): La labor científica de Antonio Pineda*, CSIC, Madrid.

GANSHOF, F. L. (1964): *Feudalismo*, Ariel, Barcelona.

GÁRATE OJANGUREN, M. (1994): *Comercio ultramarino e Ilustración. La Real Compañía de la Habana*, Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País, San Sebastián: 65-106.

GARCÍA DEL PINO, C. (2000): «El arsenal de La Habana durante el siglo XVIII», en Guimerá Ravina, A. y Monge, F., *La Habana, puerto colonial: siglos XVIII y XIX*, Fundación Portuaria, Madrid: 157-182.

GARCÍA FRANCO, S. (1947): *Historia del arte y ciencia de navegar,* 2 vols., Instituto Histórico de Marina, Madrid.

GARCÍA GARRALÓN, M. (2005): *Taller de Mareantes: el Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla (1681-1847),* 2 vols., Fundación Caja Sol, Sevilla.

GARCÍA GARRALÓN, M. (2012): «Los ojos del buque: los pilotos de los navíos del rey (1748-1846)», en Sánchez-Baena, J. J., Chaín-Navarro, C. y Martínez Solís, L. (coords.), *Estudios de Historia Naval. Actitudes y medios en la Real Armada del siglo XVIII. Cátedra de Historia Naval,* 1, Ministerio de Defensa y Universidad de Murcia, Murcia.

GARCÍA GARRALÓN, M.: «Contrabando y prácticas ilegales por miembros de la Armada en puertos y navegaciones a lo largo del siglo XVIII», en *La Gobernanza de los Puertos Atlánticos (siglos XIV-XXI). Políticas y estructuras portuarias*, Casa de Velázquez, UNED (en prensa).

GARCÍA ORMAECHEA, R. (1932): *Supervivencias feudales en España. Estudios de legislación y jurisprudencia sobre señoríos*, Reus, Madrid.

GARCÍA-BAQUERO, A. (2003): *El comercio colonial en la época del Absolutismo Ilustrado: problemas y debates*, Universidad de Granada, Granada.

GODOY, M. (1836): *Cuenta dada de su vida política por Don Manuel Godoy, Príncipe de la Paz; o sean Memorias críticas y apologéticas para la historia del reinado del señor D. Carlos IV de Borbón,* Imp. de I. Sancha, Madrid.

GÓMEZ DE LA SERNA, G. (1975): *Jovellanos, el español perdido*, Sala, Madrid.

GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L. (1996): *El proyecto reformista de Ensenada*, Milenio, Lleida.

GONZÁLEZ BUENO, A. (ed.) (1988): *La expedición botánica al Virreinato del Perú*, Lunwerg, Barcelona.

GONZÁLEZ BUENO, A. y RODRÍGUEZ NOZAL, R. (2000): *Plantas americanas para la España Ilustrada*, Ed. Complutense, Madrid.

GONZÁLEZ DE CASTEJÓN Y HERNÁNDEZ, J. F. (marqués de Velamazán) (2002): *Don Pedro González de Castejón y Salazar*, Centro de estudios borjanos, Borja (Zaragoza).

GONZÁLEZ GONZÁLEZ, F. J. (1995): *Instrumentos científicos del Observatorio de San Fernando (siglos XVIII, XIX y XX)*, Ministerio de Defensa, Madrid.

GONZÁLEZ, P. M. (1805): *Tratado de las enfermedades de la gente de mar,* Imprenta Real, Madrid.

GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J. I. (1978): *La agresividad, un factor olvidado* (memoria de ingreso en la Escuela de Guerra Naval), Cartagena.

GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J. I. (1998): *España en la mar. Una historia milenaria,* Lunwerg Editores, Madrid.

GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J. I. (2004): *La campaña de Trafalgar (1804-1805): corpus documental conservado en los archivos españoles,* tomo I, Ministerio de Defensa, Madrid.

GONZÁLEZ-LLANOS GALVACHE, S. (2000): *El ataque inglés a Ferrol en agosto de 1800*, Ediciones Embora, Ferrol.

GRACIA RIVAS, M. (1995): *La Sanidad en la Armada*, Bazán, Madrid.

GUARDIA, R. de la (1914): *Datos para un cronicón de la Marina militar de España*, El Correo Gallego, Ferrol.

GUIMERÁ RAVINA, A. (2003): «Godoy y la Armada», en Melón, M. A., La Parra, E. y Pérez, F. T. (eds.), *Manuel Godoy y su tiempo*. Congreso Internacional Manuel Godoy (1767-1851), vol. I, Editora Regional de Extremadura, Badajoz: 381-403.

GUIMERÁ RAVINA, A. (2009): «Métodos de liderazgo naval en una época revolucionaria: Mazarredo y Jervis (1779-1808)», en García Hurtado, M. R., González Lopo, D. L. y Martínez Rodríguez, E. (eds.), *El mar en los siglos modernos*, vol. II, Xunta de Galicia, Santiago de Compostela: 221-233.

GUIMERÁ RAVINA, A. (2010): «Mazarredo, un marino ilustrado y científico», en *José de Mazarredo y Salazar: ciclo de conferencias, octubre 2009 /* XXXIX Jornadas de Historia Marítima, Instituto de Historia y Cultura Naval, cuaderno monográfico, n.º 60, Ministerio de Defensa, Madrid: 27-41.

GUIMERÁ, A., RAMOS, A. y BUTRÓN, G. (2004): *Trafalgar y el mundo atlántico*, Marcial Pons, Madrid.

HALPERIN DONGHI, T. (1985): *Reforma y disolución de los imperios ibéricos (1750-1850),* Alianza, Madrid.

HAMNETT, B. R. (2000): *La política contrarrevolucionaria del virrey Abascal: Perú, 1806-1816*, Instituto de Estudios Peruanos, Lima.

HARING, H. C. (1979): *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo,* Fondo de Cultura Económica, México.

HEREDIA HERRERA, A. (1973): «Las Ordenanzas del Consulado de Sevilla», *Archivo Hispalense,* 171-173: 149-153.

HERNÁNDEZ ALBA, G. (1983): *Archivo Epistolar del Sabio Naturalista José Celestino Mutis*, ICH, Bogotá.

HIGUERAS RODRÍGUEZ, M. D. (ed.) (1987-1999): *La Expedición Malaspina, 1789-1794*, 9 vols., Museo Naval-Lunwerg Editores,, Madrid.

HIGUERAS RODRÍGUEZ, M. D. (1999): *La Expedición Malaspina 1789-1794,* tomo IX: *Diario general del viaje por José Bustamante y Guerra*, Museo Naval-Lunwerg Editores, Madrid.

HOBSBAWN, E. (1997): *La era de las revoluciones, 1789-1848*, Crítica, Barcelona.

IBÁÑEZ, M. V. (1992): *Trabajos científicos y correspondencia de Tadeo Haenke*, Museo Naval-Lunwerg, Madrid-Barcelona.

INGLIS, G. D. (1985): «The Spanish Naval Shipyard at Havana in the Eighteenth Century», en *New Aspects of Naval History. Selected papers from the 5th Naval History Symposium*, Baltimore, Maryland: 47-58.

IVARS PERELLÓ, J.; RODRÍGUEZ CUEVAS, T. (1987): *Historia del buceo. Su desarrollo en España,* Ediciones Mediterráneo, Murcia.

JAMES, W. (1826): *The Naval History of Great Britain from 1793 to 1820,* vol. III, Harding, Lepard and Co., Londres.

JOHNSTON AGUILAR, R. (2006): «La pena de muerte en la época colonial». Universidad del Valle, Guatemala [Consulta: 31 enero 2014]. Disponible en: https://www.academia.edu/607815/La_pena_de_muerte_en_la_epoca_colonial.

JUAN-GARCÍA AGUADO, J. M. de (1998), *José Romero Fernández de Landa. Un ingeniero de Marina en el siglo XVIII,* Universidade da Coruña, A Coruña.

JUAN-GARCÍA AGUADO, J. M. de (1998): *José Romero Fernández de Landa. Un ingeniero de marina del siglo XVIII,* Universidade da Coruña, A Coruña.

JUAN-GARCÍA AGUADO, José María de (1998): *José Romero Fernández de Landa. Un ingeniero de marina del siglo XVIII*, Universidade da Coruña, A Coruña.

KAMEN, H. (1977): *El siglo de hierro. Cambio social en Europa, 1550-1660*, Alianza, Madrid.

KAMEN, H. (1984): *Una sociedad conflictiva: España, 1469-1714*, Alianza, Madrid.

KLEIN, H. (1998): *The American Finances of the Spanish Empire. Royal Income and Expenditures in Colonial Mexico, Peru, and Bolivia, 1680-1809*, University of New Mexico Press, Albuquerque.

KRIEDTE, P. (1994): *Feudalismo tardío y capital mercantil*, Crítica [11ª edición], Barcelona.

KUNSCH, A. (1996): «Aspectos comerciales y políticos del Montevideo del Apostadero», AUHMF, Montevideo: 82-83.

LAFUENTE Y ZAMALLOA, M. (1859): *Historia general de España,* tomo XXII, Establecimiento tipográfico de Mellado, Madrid: 431.

LAFUENTE Y ZAMALLOA, M. (1889-1890): Historia general de España: desde los tiempos primitivos hasta la muerte de Fernando VII, 25 vols., Montaner y Simón, Barcelona.

LAFUENTE, A. y SALA, J. (1992): *Ciencia colonial en América*, Alianza, Madrid.

LAFUENTE, A. y SELLES, M. (1988): *El observatorio de Cádiz (1753-1831)*, Ministerio de Defensa-Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid.

LATIL, P. de y RIVOIRE, J. (1962): *Tesoros sumergidos,* Luis de Caralt, Barcelona.

LÁZARO DE LA ESCOSURA, P. (2013): «El cargamento de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*» [documento en línea], *http://www.mecd.gob.es/fragatamercedes/dms/museos/fragatamercedes/cargamento/el-cargamento.pdf* (Consulta: 2 septiembre 2014).

LAZO GARCÍA, C. (1992): *Economía colonial y régimen monetario. Perú: siglos XVI- XIX,* Banco Central de Reserva del Perú, Lima.

LAZO GARCÍA, C. (1992): *Economía colonial y régimen monetario: Perú, siglos XVI- XIX,* Banco Central de Reserva del Perú, Lima.

LECHUGA, E. (1973): «Antecedentes históricos del buceo en España», *Boletín Informativo de la Junta Municipal de Arqueología, n.º 2.*

LEDESMA, P. de (1623): *Pesquería de perlas y salvamento de galeones hundidos en Indias, 1623*, AMN-Ms.1623 [ed. facsímil: Ledesma, P. de (1985): *Pesca de perlas y busca de galeones (1623),* Ministerio de Defensa, Madrid].

LEGORRETA, A. F. y BÁTIZ, J. A. (1976): *El real de a ocho: primera moneda universal,* Banamex, México.

LEÓN-PORTILLA, M. (1976): «Prólogo», en Muñoz, M. L., *Tlacos y pilones. La moneda del pueblo de México,* Banamex, México: 7-11.

LÓPEZ, J. F. y VALERA, M. (1994): «El Observatorio astronómico de la Academia de Guardias Marinas de Cartagena», *Llull*, 17: 343-345.

LOZOYA, X. (1984): *Plantas y luces en México*, Ed. del Serbal, Barcelona.

LUCENA GIRALDO, M. (1991): *Laboratorio tropical*, Monte Ávila-CSIC, Caracas.

LUCENA GIRALDO, M. y DE PEDRO, A. (1992): *La frontera caríbica: Expedición de Límites al Orinoco*, Lagoven, Caracas.

LUCENA GIRALDO, M. y PIMENTEL, J. (1991): *Los «Axiomas políticos sobre la América» de Alejandro Malaspina*, Doce Calles, Aranjuez.

LUCENA SALMORAL, M. (2002): *La esclavitud en al América española,* Universidad de Varsovia, Centro de Estudios Latinoamericanos, Warszawa.

LLOPIS, E. (2003): «La crisis del Antiguo Régimen y la revolución liberal (1790-1840)». En Comín, F., Hernández, M. y Llopis, E. (eds.), *Historia económica de España, siglos x-xx*, Crítica [2ª edición], Barcelona: 165-202.

MADOZ, P. (1846-1850): *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar*, 16 vols., Establecimiento tipográfico de P. Madoz y L. Sagasti, Madrid.

MAGELLAN, J. H. de, (1779-1780): *Collection de différens traités sur des instruments d´astronomie,* Physique & C., W. Richardson, Londres.

MAHAN, A. (1901): *Influencia del poder naval en la Historia*, Imprenta del Correo Gallego, Ferrol.

MALDONADO POLO, J. L. (1996): *Flora de Guatemala de José M. Mociño*, Doce Calles, Aranjuez.

MALDONADO POLO, J. L. (1997): *De California a El Petén. El naturalista riojano José Longinos Martínez en Nueva España*, Instituto de Estudios Riojanos, Logroño.

MALDONADO POLO, J. L. (2001): *Las Huellas de la Razón*, CSIC, Madrid.

MALDONADO, J. (1999): *La formación del capitalismo en el marco del Jerez*, Huerga y Fierro Editores, Madrid.

MALUQUER DE MOTES, J. (1994): «El índice de la producción industrial en Cataluña. Una nueva estimación (1817-1935)», *Revista de Historia Industria*, 5: 45-71.

MANCERON, C. (1972-1987): *Les hommes de la liberté*, 5 t., Laffont, Paris.

MANERA REGUEIRA, E. *et alii* (1999): *El buque en la Armada española*, 2.ª ed., Sílex, Madrid.

MANFREDI, D. (1994): *Alejandro Malaspina, la América imposible*, Compañía Literaria, Madrid.

MARICHAL, C. (1999): *La bancarrota del virreinato. Nueva España y las finanzas del imperio español, 1780-1810*, Fondo de Cultura Económica, México.

MARICHAL, C. (2010): «Carlos Marichal», en CHUST (ed.), *Las Independencias Iberoamericanas en su laberinto*, Publicacions de la Universitat de València, Valencia: 263-266.

MARLEY, D. F. (1994): «A Fearful Gift. The Spanish Build-Up in the West Indies, 1759-1762», *Mariner's Mirror*, 80: 403-417 (414-415).

MARLIANI, M. (1850): *Combate de Trafalgar. Vindicación de la Armada española contra las aserciones injuriosas vertidas por Mr. Thiers en su Historia del Consulado y el Imperio,* Imprenta y Librería de Matute, Madrid: 90.

MARTÍNEZ HIDALGO, J. M. (1968): *Enciclopedia general del mar,* 8 vols., Ediciones Garriga, Barcelona.

MARTÍNEZ MONTERO, H. (1968): *El Apostadero de Montevideo*, CSIC, Madrid: 76.

MARTÍNEZ RIAZA, A. (1985): *La prensa doctrinal en la Independencia del Perú: 1811-1824*, Cultura Hispánica, Madrid.

MARTIRÉ, E. (2001): 1808. *Ensayo histórico-jurídico sobre la clave de la emancipación hispanoamericana,* Instituto de Investigaciones de Historia del Derecho, Buenos Aires.

MAZARREDO ALLENDESALAZAR, J. de: *Biografía del almirante Mazarredo* (inédita; de consulta en el Museo Naval).

MENDIZÁBAL, J. de (1947): *Batallas Navales, de Pórtland a Jutlandia*, Escuela de Guerra Naval, Madrid.

MENDOZA Y RÍOS, J. (1787): *Tratado de Navegación, tomos 1 y 2,* Imprenta Real, Madrid.

MESTRE I PRAT DE PÀDUA, M. (1996): «La construcción naval de guerra en la España del siglo XVIII. El marco legal de los procesos de financiación», en Martínez Shaw, C. (ed.): *El derecho y el mar en la España moderna*, Universidad de Granada, Granada: 299-321.

MICHEL, H. (1980): *Les Instruments des sciences,* Visscher ed., Rhode-St. Genèse.

MIÑO GRIJALVA, M. (2002): *La población de la ciudad de México en 1790. Estructura social, alimentación y vivienda,* Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática El Colegio de México, México.

MONTERO Y ARÓSTEGUI, J. (1859): *Historia y descripción de la ciudad y departamento naval del Ferrol*, Imprenta de Beltrán y Viñas, Madrid.

MORENO, Á. J. (1965): *El signo de pesos. ¿cuál es su origen y qué representa?,* Edición particular, México.

MOREYRA Y PAZ SOLDÁN, M. (1995): *La moneda colonial y republicana*, Pontificia Universidad Católica del Perú y Superintendencia de Banca y seguros, Lima.

MUÑOZ GARMENDIA, F. (1992): *Diarios y trabajos botánicos de Luis Née*, Museo Naval-Lunwerg, Madrid-Barcelona.

MUÑOZ, M. L. (1976): *Tlacos y pilones. La moneda del pueblo de México,* Banamex, México.

MUSEO NACIONAL DE ARQUEOLOGÍA MARÍTIMA. Centro Nacional de Investigaciones arqueológicas submarinas: *La Arqueología subacuática en España.* Madrid: Ministerio de Cultura, 1988.

NADAL, J. (1984): *La población española (siglos XVI a XX)*, Ariel [2ª edición], Barcelona.

NAVARRO GARCÍA, L. (2012): *Hispanoamérica en el siglo XVIII,* Universidad de Sevilla, Sevilla.

NAVARRO, J. J. (1725): *El Capitán de Navío de Guerra instruido en las ciencias y obligación de su empleo. Tomo Segundo. Dedicado al Príncipe Nº Señor, por mano de Don Joseph Patiño, del Consejo de SM y su secretario en el Despacho de Indias y Marina, por el Th^e Coronel Dn Juan Joseph Navarro, Alférez de la Comp^a de Cavall^s Guardias Marinas. En Cádiz, año de 1725*. Archivo Museo Naval, ms. 604, fol. 59.

NEWMAN, E.P. (1986): «The earliest money using the dollar as a unit of value», en Needleman, S. & Yeoman, R. S., *Perspectives in Numismatics. Studies presented to the Chicago Coin Club,* Chicago [Consulta: junio 2013]. Disponible en: www.chicagocoinclub.org/projects/PiN/ted.html.

NEWMAN, E.P. (1993): «The dollar sign: its written and printed origins», *America's silver dollars* (Coinage of the Americas Conference Proceedings), n.º 9, New York.

NOVO Y COLSON, P. de (1881): *Sobre los viajes apócrifos de Juan de Fuca y de Lorenzo Ferrer Maldonado*, Impr. de Fortanet, Madrid.

NÚÑEZ IGLESIAS, I. (1945): *El teniente general de la Real Armada don José de Mazarredo Salazar y Gortázar*, Imprenta de Silverio Aguirre, Bilbao, 1945.

NÚÑEZ IGLESIAS, I. y BLANCO NÚÑEZ, J. M. (1982): *La diversión de Tolón*, 2 vols., Editorial Naval, Madrid (2ª edición, 1998).

NÚÑEZ IGLESIAS, I. y DE UGARTE Y DE LA AZUELA, A. (1985): *Napoleón: los mil días de Egipto,* Editorial Naval, Madrid.

NÚÑEZ IGLESIAS, I. y FERNÁNDEZ NÚÑEZ, P. (1977): *El coloquio de Brión*, Editorial Naval, Madrid.

NÚÑEZ IGLESIAS, I.: «Seis siglos de artillería y tiro naval». PTN Janer, Marín, 1935.

O´DOGHERTY, P. (1973): «La ciencia naval en el siglo XVIII», Ingeniería Naval, Madrid: 383-391.

O´PHELAN GODOY, S. (1988): *Un siglo de rebeliones anticoloniales: Perú y Bolivia 1700-1783*, Centro de Estudios Rurales Andinos Bartolomé de las Casas, Cuzco.

O'DONNELL, H. (2005): *La campaña de Trafalgar. Tres naciones en pugna por el dominio del mar (1805)*, La Esfera de los Libros, Madrid: 48-63.

O'DONNELL, H. (2013): *El litigio por el pecio de la fragata «Mercedes». Razones históricas de España,* Real Academia de la Historia, Madrid.

O'PHELAN GODOY, S. (1995): *La gran rebelión de los Andes: de Tupac Amaru a Tupac Catari*, Centro de Estudios Regionales Andinos Bartolomé de la Casas, Cuzco.

OJEDA CERVIÑO, F. J. (1999): *Tesoros bajo el mar,* Muñoz Moya - Editores Extremeños, Brenes (Sevilla).

OLMOS SÁNCHEZ, I. (1989): *La sociedad mexicana en vísperas de la Independencia (1787-1821*), Universidad, Murcia.

Ordenanzas de su Magestad: para el govierno militar, político y económico de su Armada naval (1748), 2 vols., Imprenta de Juan de Zúñiga, Madrid.

Ordenanzas generales de la Armada Naval: parte primera, sobre la gobernacion militar y marinera de la Armada en general y uso de sus fuerzas en la mar (1793), 2 vols., Imprenta Real, Madrid.

OROZCO Y BERRA, M. (1993): *Moneda en México* [facsímil de 1ª ed. de 1854], Banco de México, México.

ORTEGA PEREYRA, O. (1998): *El Real Arsenal de La Habana*, Editorial Letras Cubanas, La Habana.

OYARZUN, I. (1976): *Exploraciones españolas al Estrecho de Magallanes y Tierra de Fuego*, Instituto de Cultura Hispánica, Madrid.

OZANAM, D. (1989): «Política y amistad. Choiseul y Grimaldi, correspondencia particular entre ambos ministros (1763-1770)», *Congreso Internacional sobre Carlos III y la Ilustración*, vol. I, Ministerio de Cultura, Madrid: 213-237.

P. J. M. A. (1804): *Prontuario o razón de todas las monedas de oro plata, vellón e imaginarias de España...*, Madrid.

PALACIO ATARD, V. (1945): *El tercer pacto de familia*, Marsiega, Madrid.

PALAU, M. (1980): *Catálogo de los dibujos, aguadas y acuarelas de la expedición Malaspina, 1784*-1794, Ministerio de Cultura, Madrid.

PALAU, M., *et alii*. (ed.) (1984): *Viaje científico y político a la América meridional, a las costas del mar Pacífico y a las islas Marianas y Filipinas, verificado en los años de 1789, 90, 92, 93 y 94*, El Museo Universal, Madrid.

PARCERO TORRE, C. (1998): *La pérdida de La Habana y las reformas borbónicas en Cuba (1760-1773)*, Junta de Castilla y León, Valladolid.

PASCUAL, P. y SUDRIÀ, C. (1992): «Quiebra colonial y ajuste monetario en España», *Estudis D'historia Económica*, 2: 125-141.

PASCUAL, P. y SUDRIÀ, C. (2008): «Industrialización, desarrollo financiero y oferta monetaria en Barcelona a mediados del siglo XIX», *Investigaciones de Historia Económica*, 12: 45-77.

PAVÍA, F. de P. (1873): *Galería biográfica de los generales de Marina,* Imprenta de J. López Mayor, Madrid.

PELAYO, F. y PUIG-SAMPER, M. A. (1992): *La obra científica de Löfling en Venezuela*, Lagoven, Caracas.

PERALTA, V. (2002): *En defensa de la autoridad. Política y cultura bajo el gobierno del virrey Abascal. Perú 1806-1816*, CSIC, Madrid.

PÉREZ ARBELÁEZ, E. (1983): *José Celestino Mutis y la Real Expedición Botánica del Nuevo Reino de Granada*, ICH, Bogotá.

PÉREZ MOREDA, V. (1988): «La población española», en Artola (dir.), *Enciclopedia de historia de España, tomo I, Economía. Sociedad*, Alianza Editorial, Madrid.

PEREZ-CRESPO MUÑOZ, M. T. (1992): *El arsenal de Cartagena en el siglo XVIII,* Editorial Naval, Madrid.

PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P. E. (1982): *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos-CSIC, Sevilla.

PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P. E. (1983): «Los inventos llevados de España a América en la segunda mitad del siglo XVI», *Cuadernos de Investigación Histórica,* 7.

PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P. E. (1992): *Los hombres del océano: vida cotidiana de los tripulantes de las flotas del Indias, siglo XVI,* Diputación provincial de Sevilla, Sevilla.

PÉREZ-MALLAINA BUENO, P. E. y BABIO WALLS, M. (1980): «El registro de embarcaciones como fuente para la historia naval de la Carrera de las Indias», en *Documentación y Archivos de la colonización española,* t. II, Semana Internacional de Archivos (La Rábida, 8-12 octubre de 1979), Madrid: 73-90.

PERONA TOMÁS, D. A. (1998): *Los orígenes del Ministerio de Marina,* Ministerio de Defensa, Madrid.

PERONA TOMÁS, D. A. (1998): *Los orígenes del Ministerio de Marina. La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, 1714-1808*, Ministerio de Defensa-Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid.

PEZUELA, J. de la (1863-66): *Diccionario geográfico, estadístico e histórico de la isla de Cuba,* Impr. del estab. de Mellado, Madrid.

PEZUELA, J. de la (1868-78): *Historia de la isla de Cuba*, C. Bailly-Baillière/Baillière hermanos; Madrid/Nueva York.

PIMENTEL IGEA, J. F. (1989): *Malaspina y la Ilustración,* Instituto de Historia y Cultura Naval-Ministerio de Defensa, Madrid.

PIMENTEL, J. (1998): *La física de la Monarquía. Ciencia y política en el pensamiento colonial de Alejandro Malaspina (1754-1810)*, Doce Calles, Aranjuez.

PINAR, S. (1997): «Economía y naturaleza filipinas a finales del siglo XVIII. Historia de un desencuentro», en San Pío, P. (coord.), *La Expedición de Juan de Cuéllar a Filipinas*, Lunwerg, Barcelona: 35-57.

PINEDA AGUILAR, A. (1997): «La época de la gestión directa, 1732-1821», en Anes y Álvarez de Castrillón, G. y Céspedes del Castillo, G. (dir.), *Las casas de moneda en los reinos de Indias,* vol. II: *Cecas de fundación temprana*, Museo Casa de la Moneda, Madrid: 85-153.

PIÑERA Y RIVAS, A. de la (1989): *Los diques de carenar en los arsenales de Carlos III*, Academia de San Romualdo de Ciencias, Letras y Artes, Cádiz.

PIÑERA Y RIVAS, A. de la (1993): *La construcción naval en España durante el siglo XVIII*, Cartagena.

PORTILLO VALDÉS, J. M. (2006): *Crisis atlántica. Autonomía e independencia en la crisis de la monarquía hispana,* Fundación Carolina, Centro de Estudios Hispánicos e Iberoamericanos-Marcial Pons Historia, Madrid.

PRADEAU, A. F. (1955): «Preparación, grabado y templadura de punzones, troqueles y matrices para amonedar en 1732», *Numisma,* 17: 83-87.

PRADEAU, A. F. (1978): *Numismatic History of Mexico from the pre-columbian epoch to 1823,* Sanford J. Durst, New York.

PRADOS DE LA ESCOSURA, L. (1988): *De imperio a nación: crecimiento y atraso económico en España (1780-1930),* Alianza Editorial, Madrid.

PRADOS DE LA ESCOSURA, L. (1993): «La pérdida del imperio y sus consecuencias económicas», en Prados de la Escosura, L. y Amaral, S. (eds.), *La independencia americana: consecuencias económicas*, Alianza, Madrid: 253-300.

PRIETO, E. (1988): *Agricultura y atraso en la España contemporánea*, Endymión, Madrid.

PRIETO, E. (2008): *El sistema terrateniente y los límites de la economía española*, Dykinson, Madrid.

PRIETO, E. y HARO, D. de (2004): *Las reformas monetarias en la primera mitad del siglo XIX. Una aproximación a la historia monetaria de España desde el trienio constitucional hasta la Ley monetaria de 1848*, Dykinson, Madrid.

PRIETO, E. y HARO, D. de (2010): *Historia monetaria de la España contemporánea*, Delta Ediciones, Madrid.

PRIETO, E. y HARO, D. de (2012): «La reforma monetaria del trienio Liberal en España, 1820-1823: modernización y límites», *América Latina en la Historia Económica*, 38: 131-161.

PUERTO SARMIENTO, F. J. (1988): *La Ilusión quebrada. Botánica, sanidad y política científica en la España Ilustrada*, Serbal-CSIC, Barcelona-Madrid.

PUERTO SARMIENTO, F. J. (1992): *Ciencia de cámara. Casimiro Gómez Ortega (1741-1818), el científico cortesano*, CSIC, Madrid.

PUIG-SAMPER, M. A. (1991): *Las expediciones científicas durante el siglo XVIII*, Akal, Madrid.

PUIG-SAMPER, M. A. (1991b): «La expedición de Sessé en Cuba y Puerto Rico», *Asclepio*, XLIII, 2: 181-198.

PULIDO BUENO, I. (1998): *José Patiño. El inicio del gobierno político-económico ilustrado en España*, I. P. Bueno, Huelva: 273-274.

QUADRADO Y DE ROÓ, F. de P. (1852): *Elogio histórico del excelentísimo señor don Antonio de Escaño, teniente general de Marina, regente de España e Indias en 1810...,* Real Academia de la Historia, Madrid.

QUINTERO GONZÁLEZ, J. (2004): *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*, Ministerio de Defensa, Madrid: 279-281.

QUIROZ, A. W. (1993): *Deudas olvidadas. Instrumentos de crédito en la economía colonial peruana 1750-1820*, Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima.

RAMOS PÉREZ, D. (2004): *Simón Bolívar: el Libertador*, ABC, Madrid.

RAVINA MARTÍN, M. (2008): *Catálogo de Reales Órdenes a la Aduana de Cádiz, siglo XVIII*, Consejería de Cultura, Junta de Andalucía, Sevilla.

REAL INSTITUTO Y OBSERVATORIO DE LA ARMADA (1975): *Almanaque náutico y efemérides astronómicas para el año bisiesto de 1792, calculadas de orden de S. M. para el Observatorio Real de Cádiz* (ed. facsímil), Instituto y Observatorio de Marina, San Fernando (Cádiz).

RIVAS FABAL, J. E. (1967): *Historia de la Infantería de Marina Española*, Editorial Naval, Madrid.

ROBLEDO, R. (1993): *Economistas y reformadores españoles: la cuestión agraria (1760-1935)*, Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, Madrid.

ROBLES CUEVAS, V. A. (1997): «Las monedas novohispanas», en Anes y Álvarez de Castrillón, G. y Céspedes del Castillo, G. (dir.), *Las casas de moneda en los reinos de Indias,* vol. II: *Cecas de fundación temprana,* Museo Casa de la Moneda, Madrid: 179-212.

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A. R. (1999): «Una derrota naval de Nelson en 1796», *Revista General de Marina*, 236: 795-799.

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A. R. (2012): «La Marina Ilustrada: reflexiones sobre su eficacia combativa», en García Hurtado, M. R. (ed.), *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Sílex, Madrid: 183-205.

RODRIGUEZ GONZALEZ, A. R. (2013): «Les objectifs de la marine espagnole», en Chaline, O., Bonnichon, P. y De Vergennes, C.-P. (dir.), *Les marines de la guerre d'Independance américaine (1763-1783). I. L'instrument naval*, Presses de l'université Paris-Sorbonne, Paris: 129-150.

RODRÍGUEZ NOZAL, R. (1993): *La Oficina de la Flora Americana (1788-1835)*, Universidad Complutense, Madrid.

RODRÍGUEZ, M. (1976): *La revolución americana de 1776 y el mundo hispanoamericano: ensayos y documentos*, Tecno D. L., Madrid.

RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO, J. A. (1996): *La intendencia en la Armada*, Bazán, Madrid.

ROMANO, R. (1998): *Moneda, seudomonedas y circulación monetaria en las economías de México,* Fondo de Cultura Económica, México.

RUIZ DE APODACA, J. (1799): *Defensa facultativa, militar y marinera, que expone al Consejo (…), en satisfacción a los cargos, justificación de la conducta y vindicación del honor de (…) Don Joseph de Córdoba y Ramos, sobre el combate (…) en las aguas del cabo de San Vicente, el día 14 de febrero año 1797*, Impr. de Manuel Ximénez Carreño, Cádiz.

RUMEU DE ARMAS, A. (1962): *El testamento político del conde de Floridablanca*, CSIC-Escuela de Historia Moderna, Madrid.

RUPÉREZ ALMAJANO, M. N. (1997): «Tomás Francisco Prieto y la enseñanza del grabado en hueco en Salamanca durante la primera mitad del siglo XVIII», en *Academia: Boletín de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando,* n.º 85: 413-441.

SALA CATALÁ, J. (1992): «La ciencia en las expediciones de límites hispano-portuguesas. Su proyección internacional», *Dynamis,* 12: 23-33.

SALAS, F. de J. (1870): *Historia de la matrícula de mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo,* Imprenta de T. Fortanet, Madrid: 213-217.

SALAZAR, L. M. de (conde de) (1888): *Juicio critico sobre la marina militar de España, dispuesto en forma de cartas de un amigo a otro,* R. Pita, Ferrol.

SAN PÍO ALADREN, P. y ZAMARRÓN MORENO, C. (1979): *Catálogo de la colección de documentos de Vargas y Ponce que posee el Museo Naval*, 3 vols., Museo Naval, Madrid.

SAN PÍO, M. P. y PUIG-SAMPER, M. A. (2000): *El Águila y el nopal. La expedición de Sessé y Mociño a Nueva Español*, Lunwerg, Barcelona.

SÁNCHEZ ALBORNOZ, N. (1994): *La población de América Latina desde los tiempos precolombinos hasta el año 2025*, Alianza, Madrid.

SÁNCHEZ CARRIÓN, J. M. (2013): *De constructores a ingenieros de Marina. Salto tecnológico y profesional impulsado por Francisco Gautier,* Fondo Editorial de Ingenieria Naval, Madrid.

SÁNCHEZ, B., PUIG-SAMPER, M. A. y SOTA, J. de la (eds.) (1987): *La Real Expedición Botánica a Nueva España*, Real Jardín Botánico-Ed. Quinto Centenario, Madrid.

SANFELIÚ ORTIZ, L. (1988): *62 meses a bordo. La expedición Malaspina según el diario del teniente de navío don Antonio de Tova Arredondo, 2.º comandante de la Atrevida (1789-1794)*, Editorial Naval, Madrid.

SANTALÓ RODRÍGUEZ DE VIGURI, J. L. (1965): «El primer marqués del Socorro y su descendencia», *Hidalguía,* n.º 70: 369-433.

SANTALÓ RODRÍGUEZ DE VIGURI, J. L. (1973): *Don José Solano y Bote, primer marqués del Socorro,* Instituto Histórico de Marina, Madrid.

SARDÀ, J. (1998): *La política monetaria y las fluctuaciones de la economía española en el siglo XIX* [1948], Alta Fulla, Barcelona.

SELLÉS, M. (1994): *Instrumentos de navegación. Del Mediterráneo al Pacífico,* Lunwerg, Barcelona.

SELLÉS, M. (2005): «Los instrumentos y su contexto. El caso de la marina española en el siglo XVIII», *Éndoxa: Series Filosóficas*, 19: 137-158.

SERRANO ÁLVAREZ, J. M. (2006): «Juan de Acosta y la construcción naval en La Habana (1717-1740)», *Revista de Historia Naval*, 93: 7-31.

SERRANO ÁLVAREZ, J. M. (2008): *El Astillero de La Habana y la construcción naval (1700-1750)*, Ministerio de Defensa, Madrid.

SERRANO MANGAS, F. (1985): *Los galeones de la carrera de Indias, 1650-1700,* Escuela de Estudios Hispanoamericanos/CSIC, Sevilla.

SERRANO MANGAS, F. (1991): *Naufragios y rescates en el tráfico indiano durante el siglo XVII,* Siruela, Madrid.

SERRERA CONTRERAS, R. M. (1992): *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas,* Lunwerg, Madrid.

SERVICIO HISTÓRICO MILITAR (1946): *Dos expediciones españolas contra Argel: 1541 y 1775,* Estado Mayor Central del Ejército-Servicio Histórico Militar, Madrid.

SOBRINO, J. M. (1989): *La moneda mexicana: su historia,* Banco de México, México.

SOLER PASCUAL, E. (1990): *La conspiración Malaspina (1795-1796)*, Instituto de Cultura Juan Gil-Albert, Alicante.

SOTOS SERRANO, C. (1982): *Los pintores de la Expedición de Alejandro Malaspina*, 2 vols., Real Academia de la Historia, Madrid.

SOUTO MANTECÓN, M. (2001): *Mar abierto: la política y el comercio del Consulado de Veracruz, o el ocaso del sistema imperial*, El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, México.

SUÁREZ, M. (2001): *Desafíos transatlánticos. Mercaderes, banqueros y el estado en el Perú virreinal, 1600-1700*, Pontificia Universidad Católica del Perú, Fondo de Cultura Económica e Instituto Francés de Estudios Andinos, Lima.

SUN-TZU y LAWSON, J. (2006): *El arte de la guerra para ejecutivos y directivos*, Obelisco, Barcelona.

TÉLLEZ ALARCIA, D. (2008): *D. Ricardo Wall. Aut Caesar aut nullus*, Ministerio de Defensa, Madrid.

TEPASKE, J. J. (1986): «General Tendencies and Secular Trends in the Economies of Mexico and Peru: The View from the Cajas of Mexico and Lima». En Jacobsen, N. y PUHLE, H.-J. (eds.), *The Economies of Mexico and Peru During the Late Colonial Period, 1760-1810*, Colloquium, Berlín: 316-339.

THÉRET, P. (s.a.): «Atelier de Dupré» [Consulta: junio 2013]. Disponible en: www.amisdufranc.org/archives_monetaires/spip.php?article330

THIERS, M. A. (1844): *Histoire de la Révolution Française*, t. I, 22.ª ed., Société Typographique Belge, Bruselas.

THOMAS, E. (1943): *Compendio de Historia Nacional,* Monteverde, Montevideo.

THOMPSON, I. A. A. (1981): *Guerra y decadencia: gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620,* Crítica, Barcelona.

TOFIÑO DE SAN MIGUEL, V. (1789): *Derrotero de las costas de España en el Océano Atlántico, y de las Islas Azores ó Terceras, para inteligéncia y uso de las cartas esféricas por el brigadier de la Real Armada don Vicente Tofiño de San Miguel*, Imprenta de la viuda de Ibarra, Hijos y Cía, Madrid.

TORRES LANZAS, P. (1922): *Catálogo de legajos del Archivo General de Indias. Sección tercera. Casa de la Contratación de Indias.* Centro Oficial de Estudios Americanistas, Sevila.

TORRES LÁZARO, J. (1991): *Del rey: libros de un grabador del XVIII,* Museo Casa de la Moneda, Madrid.

TORRES LÁZARO, J. (1994): «Antecedentes históricos hasta el siglo XIX», en *Cien años de historia,* Fábrica Nacional de Moneda y Timbre, Madrid: 3-31.

TORRES, J. (1994-1995): «La implantación de la moneda en América», *Revista de Filología Románica,* 11-12: 115-130.

TOUDOUZE, G. *et allii* (1934): *Histoire de la Marine,* L'Illustration, Paris.

TOVAR PINZÓN, H. (1988): *Hacienda colonial y formación social*, Sendai, Barcelona.

TRUEBA, E. (1983): «Normativa sobre seguridad náutica y su grado de cumplimiento en las naves de la Carrera de Indias durante el siglo XVI», *Revista de Historia Naval,* 3: 84-131.

TURNER, A. (1987): *Early Scientific Instruments. Europe 1400-1800,* Sotheby´s Publications, London.

TURNER, G. L´E. (1991): *Storia delle scienze. Gli strumenti,* Giulio Einaudi, Torino.

UFANO, D. (1612): *Tratado de artillería y uso della platicado por el capitán Diego Ufano en las guerras de Flandes,* Juan Momarte impresor, Bruselas.

VALDEZ-BUBNOV, I. (2011): *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española*, siglos XVI-XVIII, Universidad Nacional Autónoma de México, México D. F.: 310-311 y 367.

VALERA, M., LÓPEZ, J. F. y LÓPEZ, C. (1998): «Científicos españoles en el Reino Unido (1750-1830)», *Asclepio*, L-1: 49-68.

VÁLGOMA, D. de la y FINESTRAT, barón de (1943): *Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval: catálogo de pruebas de Caballeros aspirantes...,* 7 vols., Instituto Histórico de la Marina, Madrid.

VARGAS PONCE, J. de (1808): *Vida de D. Juan José Navarro de Viana, primer marqués de la Victoria*, Imprenta Real, Madrid.

VARGAS PONCE, J. (1962): *Elogio histórico de d. Antonio de Escaño, comendador en el orden de Santiago, capitán general del departamento de Cartagena del reino, académico honorario de la Academia de la Historia; escrito... en 1814 por... D. Joseph de Vargas y Ponze y ahora publicado con notas... d Julio F. Guillén..,* Editorial Naval-Ministerio de Marina, Madrid.

VIGÓN SÁNCHEZ, A. M. (1987): *Colección Antonio de Mazarredo*, Museo Naval, Madrid.

VILAPLANA PERSIVA, M. (1997): *Historia del real de a ocho,* Universidad de Murcia, Murcia.

VILAR, P. (1976): «El tiempo del Quijote», en VILAR, P., *Crecimiento y desarrollo. Economía e historia. Reflexiones sobre el caso español*, Ariel [3ª edición], Barcelona: 332-346.

VILLENA, E. (2004): *El arte de la medalla en la España ilustrada*, Centro cultural Conde Duque, Madrid.

WILSON ENGSTRAND, I. H. (1981): *Spanish Scientist in the New World*, University Washington Press, Washington.

WILSON, A. & F. CALLO, J. (2007): *Who's who in Naval History*, Routledge, London.

Notas biográficas de los autores

Marina Alfonso Mola

Profesora titular de Historia Moderna (UNED, Madrid). Sus líneas de investigación (Economía marítima, Ilustración en el mundo hispánico, Pacífico español y Fiestas reales) han producido varios libros y casi un centenar de artículos. Premio Nacional del Mar Virgen del Carmen 1998.

Ha sido comisaria, junto con Carlos Martínez Shaw, de las exposiciones: *Schittering van Spanje, 1598-1648. Van Cervantes tot Velazquez* (Amsterdam, 1998); *Arte y Saber. La cultura en tiempos de Felipe III y Felipe IV* (Valladolid, 1999); *Esplendores de España. De El Greco a Velázquez* (Río de Janeiro, 2000); *El galeón de Manila* (Sevilla, 2000, México DF, 2001); *Oriente en Palacio. Tesoros de arte asiático en las colecciones reales españolas* (Madrid, 2003); *La fascinaciò de l'Orient. Tresors asiàtics de les coleccions reials espanyoles* (Barcelona, 2003) y *Europa en papel* (Madrid, 2010).

Carlos Barrot

Arquitecto museógrafo, colegiado en el Colegio de Arquitectos de Madrid. Ha intervenido en las exposiciones permanentes del Museo del Libro de Madrid, Templo de Debod, Museo Arqueológico de Murcia, Imprenta Municipal de Madrid y Museo de los Orígenes de Madrid. Ha participado también en exposiciones temporales, eventos y campañas publicitarias en España, Francia, Portugal, Alemania y Bélgica.

Alejandro Nelson Bertocchi Morán

Profesor de Historia de los conflictos armados en el Instituto Militar de Estudios Superiores de Uruguay. Es miembro, entre otros, de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial, de la Academia Uruguaya de Geopolítica y Estrategia, del Instituto Histórico y Geográfico del uruguay, así como del Instituto Nacional Browniano y del Instituto de Historia Militar argentinos.

Es autor de varias obras sobre historia naval uruguaya y colaborador habitual de destacadas publicaciones latinoamericanas y españolas especializadas en historia naval y geopolítica. Ha dictado conferencias en Uruguay, España, Brasil y Argentina. En las últimas tres décadas ha realizado viajes de investigación a diferentes museos marítimos internacionales y archivos afines.

José María Blanco Núñez

Capitán de navío retirado, ha mandado diferentes tipos de buques. Especialista en Comunicaciones, Guerra Naval e Investigación Militar Operativa, ha sido profesor de Estrategia de la Escuela de Guerra Naval, profesor del Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN) y miembro de la representación militar española ante el Cuartel General de la OTAN en Bruselas, entre otros destinos.

Es autor de varios libros sobre historia marítima, como *La diversión de Tolón*, escrito en colaboración con el almirante Indalecio Núñez Iglesias, *La Armada española en la primera mitad del siglo* XVIII, *La Armada española en la segunda mitad del siglo* XVIII o *Los buques de la Escuela de Navales*. Colaborador en diversas publicaciones nacionales, ha sido ponente en varios congresos internacionales de historia militar y marítima.

En la actualidad es miembro de la Comisión Internacional de Historia Militar y del Comité Español de Ciencias Históricas, académico correspondiente de la Real Academia de la Historia y miembro asociado de la Academia de la Marina de Portugal.

Elisa de Cabo de la Vega

Licenciada en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid. Pertenece al Cuerpo Superior de Administradores Civiles del Estado (1996). Desde 1998 trabaja en la Subdirección General de Protección de Patrimonio Histórico, de la que es subdirectora desde 2013.

Entre 1998 y 2001 fue miembro de la Delegación Española ante la Unesco en las negociaciones de la Convención para la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático. Durante más de diez años ha sido la representante del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte en las actuaciones vinculadas a la protección del patrimonio cultural subacuático y, específicamente, en el caso *Nuestra Señora de las Mercedes*.

María Antonia Colomar Albájar

Licenciada en Historia Universal por la Universidad de Barcelona (1962-1967). Funcionaria del Cuerpo Auxiliar de Archivos, Bibliotecas y Museos, con destino en el Archivo de la Corona de Aragón (1966-1969). Funcionaria del Cuerpo Facultativo de Archiveros, Bibliotecarios y Arqueólogos: archivera jefe de sección con destino en el Archivo General de Indias de Sevilla desde 1969. Subdirectora del mismo de 1978 a 1983 y desde el año 2000.

Reyes Carrasco Garrido

Licenciada en Geografía e Historia por la Universidad Autónoma de Madrid, con la especialidad de Historia y Teoría del Arte. Pertenece al Cuerpo Facultativo de Conservadores de Museos y es funcionaria del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte desde el año 2002, donde actualmente ocupa el puesto de jefa del Área de Colecciones en la Subdirección General de Museos Estatales, coordinando diversos sistemas de información, difusión y gestión de patrimonio cultural, y diferentes planes de actuación, entre los que destaca el desarrollado en torno a los bienes culturales de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes.*

Alfonso Dávila Oliveda

Licenciado en Filosofía y Letras, sección de Historia. Facultativo del Cuerpo Superior de Archiveros Bibliotecarios y Arqueólogos. Director del Archivo General de la Administración.

Teresa Engenios Martín

Licenciada en Geografía e Historia (especialidad Historia Moderna) por la Universidad Complutense de Madrid, pertenece al Cuerpo Facultativo de Archiveros, Bibliotecarios y Arqueólogos (sección archivos). Ocupa el puesto de jefa del Servicio de Coordinación Archivística en la Subdirección General de los Archivos Estatales del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte y es miembro de la Junta de Calificación, Valoración y Exportación de Bienes del Patrimonio Histórico Español. Se encarga de la coordinación y difusión de las publicaciones, exposiciones y eventos culturales y del programa de ayudas a los archivos privados que se gestiona desde la Subdirección General de los Archivos Estatales.

Mariano Esteban Piñeiro

Doctor en Ciencias Físicas y licenciado en Derecho. Fue profesor del departamento de Matemática Aplicada de la Facultad de Ciencias de la Universidad de Valladolid, de la que es colaborador honorífico.

Autor de varios libros y de más de un centenar de artículos sobre historia de la ciencia y de la técnica. Es miembro de la Academia da Marinha de Portugal, de la Academia Portuguesa da História y del International Committee for the History of Nautical Science and Hydrography.

Francisco Fernández González

Nacido en Badajoz (1939). Catedrático Jubilado de la Universidad Politécnica de Madrid.

Doctor Ingeniero Naval, Analista de Sistemas (UPM), MSc-NAME (MIT). Profesor Invitado en MIT, Berkeley, Texas A&M, T. U. Berlín y IUPFAN de Venezuela. Investigador en proyectos UE y NATO y Centros de Investigación de Dinamarca, Estados Unidos, Francia, Italia, Japón, Noruega, Reino Unido, Rusia y Suecia. Trabajó en astilleros de Malmö (Suecia) y Cádiz, en Combustion Engineering (USA), y en la Dirección Técnica de la E. N. Bazán. Experto en comités de NATO, AWES, ISO/STEP, grupo MIT-Coast Guard y US/EC Collaborative Action; evaluador de Proyectos I+D+i en Bruselas.

Actualmente dirige el Gabinete de Historia de la Ciencia y Tecnología Navales de la UPM y el Museo Naval.

Hermenegildo Franco Castañón

Natural de Ferrol. Es capitán de navío del Cuerpo General de la Armada.

Durante su carrera ha estado embarcado en los destructores *Oquendo, Gravina, Méndez Núñez, Almirante Ferrándiz* y *Lángara*; fragata *Júpiter* y buque-escuela *Juan Sebastián de Elcano*. Mandó los remolcadores de altura *Las Palmas* y *Mahón* y el patrullero *Chilreu*. Estuvo destinado como profesor en la Escuela Naval Militar, el Estado Mayor de la Zona Marítima de Canarias, la Jefatura de Apoyo Logístico y los arsenales de Ferrol y La Carraca.

Fue ayudante del comandante general de la Zona Marítima de Canarias y del almirante jefe de la del Cantábrico, y comandante militar de Marina de la Provincia Marítima de Ferrol.

Obtuvo el Premio Elcano de periodismo así como el 12 de octubre, de los Premios Virgen del Carmen de la Armada, y el Francisco Moreno, de la *Revista General de Marina,* en los años 1991 y 2007.

Ha sido jefe del Departamento de Historia y director de la *Revista de Historia Naval* del Instituto de Historia y Cultura Naval. En la actualidad es consejero colaborador de dicho instituto y colaborador de la *Revista General de Marina*, así como de varios diarios nacionales.

Es autor de los siguientes libros: *Maniobra en el buque escuela* Cuauhtémoc (Marín, 1982); *La Marina española en Ultramar* (Ferrol, 1989); *Los apostaderos y estaciones navales españolas en ultramar* (E. N. Bazán, 1998); *Sin perder el norte: tres siglos de historia en la zona marítima del Cantábrico* (Quirón Ediciones, 2003); *Por el camino de la revolución: la Marina española, Alfonso XIII y la Segunda República* (Quirón Ediciones, 2004); *La razón de Trafalgar: la campaña naval de 1805, un análisis crítico* (AF Editores, 2005). *La Real Armada y su infantería de Marina en la Guerra de la Independencia* (Galland Books, 2008).

Marta García Garralón

Doctora en Historia Moderna por la Universidad Nacional de Educación a Distancia, UNED (2005), con un estudio sobre la formación de los pilotos de la Carrera de Indias en el siglo XVIII (accésit en la sección de Historia del concurso anual de monografías Archivo Hispalense, edición de 2006).

Actualmente es profesora tutora en la misma universidad. Su carrera investigadora se centra en la historia marítima de la Edad Moderna, con estudios sobre asociaciones de gente de mar e instituciones de la Marina encargadas de la formación de profesiones de la mar, como son los pilotos y los oficiales de la Armada.

Los trabajos que recogen sus estudios sobre escuelas y academias docentes están directamente vinculados al desarrollo científico operado en el siglo XVIII. La ciencia, los hombres, los barcos y los espacios portuarios, tanto peninsulares como coloniales, conforman su ámbito de investigación.

Susana García Ramírez

Licenciada en Geografía e Historia, especialidad de Historia Antigua.

Ha centrado su actividad profesional en la arqueología, la documentación y la museología. Ha ejercido esta última en el Ayuntamiento de Madrid, la UAM, el Ministerio de Cultura (SG Museos Estatales, SG Protección del Patrimonio Histórico, Gabinete del Ministro) y el

Ministerio de Defensa, con destino en la Subdirección de Patrimonio Histórico y en el Museo del Ejército, donde ha ganado la plaza de conservadora jefe, ha dirigido el Departamento de Uniformidad y Simbología, ha ocupado la dirección técnica interina y ha comisariado la exposición *A la cabeza del Ejército* (2012). En la actualidad es jefe de Conservación Preventiva y Restauración del Museo Naval y ha comisariado la exposición *El último viaje de la fragata Mercedes. La razón frente al expolio* del Museo Naval (2014).

Miguel Godoy Sánchez

Titulado por la Real Escuela Superior de Arte Dramático de Madrid en 1973 y modelista restaurador e investigador del Museo Naval de Madrid por oposición en 1987.

Como modelista ha realizado gran diversidad de modelos significativos, como el acorazado *Maine*, la corbeta *Descubierta* o el buque escuela *Galatea*, un navío en crujía y la restauración de los diferentes modelos del Museo Naval de Madrid.

Pintor marinista, articulista de diferentes revistas especializadas, y autor de reportajes en televisión, radio y prensa. Ha sido director técnico de la revista *Barcos y Radiocontrol* y de *Historia y Modelismo*. Ha publicado diversos libros de temática naval como *El Santísima Trinidad*, *Historia de la navegación*, *El Prince, un navío del siglo XVII*, *Vasco Núñez de Balboa: del Atlántico al Pacífico, 1513-2013*, del que es coautor, y diversos catálogos entre otros.

Modelista habitual de la Casa Real española, sus diversos modelos están presentes en numerosos países, como España, Francia, Estados Unidos o Japón.

Es miembro de la Nacional Geographic Society, del Instituto Almirante Brown, de la Asamblea Amistosa Literaria, de la Fundación Jorge Juan y Caballero Emérito de Yuste.

Ha realizado más de 250 exposiciones, entre ellas "Del Atlántico al Pacífico", muchas de estas de carácter oficial, y ha obtenido numerosos premios y condecoraciones, como el de la Cámara de Comercio de Madrid.

José Ignacio González-Aller Hierro

Contralmirante de la Armada española. En 1991 fue nombrado Jefe del Estado Mayor de la Zona Marítima del Mediterráneo. Es especialista en Submarinos, Artillería y Tiro Naval. Ha sido comandante de distintos navíos de guerra y Jefe de la Flotilla de Submarinos de Asalto. Entre los destinos desempeñados en tierra, ha sido profesor adjunto de la Escuela de Submarinos, jefe de la Unidad de Estudios y Planes en la Dirección General de Política de Defensa y ayudante personal de los almirantes generales Suanzes de la Hidalga y Salas Cardenal, jefes del Estado Mayor de la Armada.

Entre 1991 y 2000 dirigió el Museo Naval y el Instituto de Historia y Cultura Naval, años en los que determinó la remodelación integral del Museo Naval, el incremento de los fondos museísticos de la Armada y la restauración de buena parte de su patrimonio artístico.

En el año 2000, ya retirado, fue designado Vocal del Real Patronato del Museo Naval. Es también vocal de la Academia Belgo-Española de la Historia, miembro correspondiente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, miembro asociado de la Academia de Marinha de Lisboa y académico de mérito de la Academia Melitense Hispana.

Ha publicado varios libros y decenas de artículos sobre historia, arte y cultura naval, y está en posesión de varias condecoraciones civiles y militares, entre ellas la Gran Cruz de la Orden Civil de Alfonso X el Sabio y la Gran Cruz del Mérito Naval.

José Antonio González Carrión

Contralmirante. Ingresó en la Armada en 1969. Posee las especialidades de Submarinos y Comunicaciones. Es diplomado en Guerra Naval.

Embarcado durante veinte años en buques y submarinos, desempeñó funciones en puestos del Ministerio de Defensa y fue director de la Escuela Naval Militar. Posee experiencia internacional como adjunto a la representación militar de España en la OTAN.

Como contralmirante, ha sido director de Enseñanza Naval y secretario del Consejo Superior de la Armada. Actualmente es el director del Órgano de Historia y Cultura Naval. Se encuentra en posesión de numerosas condecoraciones civiles y militares.

James A. Goold

Abogado estadounidense afincado en Washington y miembro del bufete de abogados Covington & Burling LLP. Obtuvo su título de abogado en la Escuela de Derecho de la Universidad de Chicago y está autorizado para ejercer en el Tribunal Supremo de los Estados Unidos y en numerosos tribunales.

Ha representado a España desde hace más de quince años en los tribunales de los Estados Unidos para proteger su patrimonio cultural subacuático, como en el caso de las fragatas *Juno* y *La Galga* y en el de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*.

Por el servicio que ha prestado al Estado español fue galardonado con la Cruz de Caballero de la Orden de Isabel la Católica en 2001 y la Cruz del Comandante de la Orden del Mérito en 2013.

Paula Grañeda Miñón

Doctora en Prehistoria y Arqueología de la península ibérica por la Universidad Autónoma de Madrid en 1999. Obtuvo el Premio Internacional Juan Valera 1999 (Cabra, Córdoba) por su tesis doctoral *La explotación andalusí de los metales preciosos. El caso de la plata en Córdoba*. Premio extraordinario de doctorado en Geografía e Historia por la UAM en 2003. Su trayectoria profesional y sus publicaciones científicas se han centrado en la arqueominería y en la numismática hispano-musulmanas. Desde 2005 es técnico de museos en el Departamento de Numismática y Medallística del Museo Arqueológico Nacional (Madrid).

Agustín Guimerá Gravina

Investigador del Instituto de Historia (CSIC), Madrid. Se ha especializado en historia marítima y naval. Es autor de «Gravina y el liderazgo naval de su tiempo» (2004), «Trafalgar y la marinería española» (2005), «Napoleón y la Armada» (2006), «Trafalgar: Mith and History» (2008), «Métodos de liderazgo naval en una época revolucionaria: Mazarredo y Jervis (1779-1808)» (2009), «Mazarredo, un marino ilustrado y científico» (2010), «Estado, administración y liderazgo naval: Antonio Valdés y Lord Barham (1783-1808)» (2012) y «Bloqueo imperfecto, guerra anfibia y liderazgo: Cádiz, 1810» (2012), entre otros artículos de investigación.

Es coeditor de las obras *Trafalgar y el mundo atlántico* (Marcial Pons Historia, 2004), *El equilibrio de los imperios: de Utrecht a Trafalgar* (Fundación Española de Historia Moderna, 2005) y *Guerra naval en la Revolución y el Imperio* (Marcial Pons Historia, 2008).

Dionisio de Haro Romero

Es profesor y doctor en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad Rey Juan Carlos. Ejerce como profesor titular de universidad en esa misma institución. Forma parte como investigador a tiempo completo del proyecto de investigación del Plan Nacional de Investigación Fundamental del Ministerio de Educación y Ciencia (referencia HAR2011-23225), con el título *El último virreinato. España y la Independencia del Perú*.

Sus líneas de investigación se han centrado en la historia monetaria de la España contemporánea, y la guerra y las finanzas en las independencias latinoamericanas. Es autor de numerosos artículos en revistas de relevancia internacional y de señaladas monografías, entre las que destacan *Las reformas monetarias en la primera mitad del siglo* XIX. *Una aproximación a la historia monetaria de España desde el trienio constitucional hasta la ley monetaria de 1848* (Dykinson, 2004) y *La reforma monetaria del trienio constitucional. De la política monetaria ilustrada al reformismo liberal* (Dykinson, 2006).

Severiano Hernández Vicente

Subdirector general de los Archivos Estatales y vicepresidente segundo de ALA-ICA. Licenciado en Geografía e Historia (sección Historia) por la Universidad de Salamanca, diplomado en Archivística y Documentación por el CEBID-Ministerio de Cultura, posee el diploma de documentalista especializado de la Escuela de Documentación de la Universidad Complutense de Madrid. Miembro del Cuerpo Facultativo de Archiveros, Bibliotecarios y Arqueólogos (sección Archivos) desde 1988. Responsable del área de formación y cooperación de la Dirección de Archivos Estatales y, posteriormente, jefe del servicio de Archivos y director del Servicio de Archivos y Bibliotecas de la Universidad de Salamanca.

Carlos León Amores

Arqueólogo subacuático y museógrafo formado en la Universidad Autónoma de Madrid. Inició su carrera profesional en el Centro Nacional de Investigaciones Arqueológicas Submarinas del Ministerio de Cultura. Ha publicado varios libros, entre los que destaca *Buceando en el Pasado. Los grandes naufragios de la Historia* (Espasa, 2009) o la novela histórica *Huracán* (Plaza y Janés, 2000), sobre el naufragio de la flota de azogues de 1724.

José María de Juan-García Aguado

Doctor ingeniero naval, catedrático del Departamento de Construcciones Navales de la Universidad de A Coruña.

Ha desarrollado su actividad profesional en el astillero Astano de Ferrol, donde ocupó diversas responsabilidades dentro del área de Ingeniería, y en la Universidad de A Coruña, impartiendo docencia y desarrollando trabajos de investigación en la Escuela Universitaria Politécnica de Ferrol.

Ha realizado trabajos de investigación sobre los buques pesqueros de Galicia, la arquitectura naval española del siglo XVIII, la carpintería de ribera en Galicia y la construcción naval

española del siglo xx, habiendo publicado varios libros y artículos, y presentado ponencias en congresos y simposios sobre estos temas.

Ha sido director de la Cátedra Jorge Juan y es colaborador de la Exposición Nacional de la Construcción Naval Española de Ferrol.

Teodoro de Leste

Nació en Madrid en el año 1943. Al finalizar el bachillerato ingresó en la Escuela Naval Militar, obteniendo el empleo de alférez de navío en 1968. En 1970 obtuvo el título de piloto naval, pasando destinado a la Flotilla de Aeronaves, en donde voló diferentes tipos de helicópteros. En 1976 se especializó en Electrónica y Guerra Electrónica. Ha efectuado los siguientes cursos: Oficial de Información y Combate, Observador Aéreo y Avanzado de Fuego Naval y de Táctica para Oficiales de Operaciones.

Ha estado embarcado en los minadores *Marte* y *Neptuno*, en las fragatas *Vicente Yáñez Pinzón* y *Relámpago*, en la corbeta *Atrevida*, en el destructor *Roger de Lauria* y en el portaaviones *Dédalo*. Ha sido segundo comandante del petrolero de flota *Teide* y ha ejercido los siguientes mandos de mar: patrullero *Lazaga*, cazaminas *Guadalquivir*, fragata *Navarra* y buque-escuela *Juan Sebastián de Elcano*.

En 1984 obtuvo el título de diplomado en Guerra Naval, pasando destinado al Estado Mayor de la Armada. Posteriormente desempeñó el destino de jefe de órdenes de la 1.ª Escuadrilla de Cazaminas. En tierra ha desempeñado los siguientes destinos: jefe del helipuerto de Santa Ana y oficial de la Sección Operativa del Centro de Instrucción y Adiestramiento de la Flota, jefe de la Sección de Helicópteros de la Sección Especial del Arma Aérea, profesor de Táctica en la Escuela de Guerra Naval, secretario del Estado Mayor de la Armada, ayudante de campo de su majestad el conde de Barcelona, para quien también mandó el yate *Giralda*.

Al ascender al empleo de contralmirante fue nombrado director de Gestión de Personal, siendo posteriormente destinado como agregado de Defensa a la embajada de España en Estados Unidos. Actualmente desempeña el destino de director del Órgano de Historia y Cultura Naval.

Posee, entre otras, las siguientes condecoraciones: la Encomienda de la Real y Muy Distinguida Orden de Carlos III, la Gran Cruz del Mérito Naval, la Gran Cruz de la Orden de San Hermenegildo, la Encomienda de la Orden del Mérito Civil, la Legión del Mérito de los Estados Unidos y la Medalla de Honor de la Diócesis de Tallahasee del estado de Florida. Es académico de número de la Real Academia de la Mar.

Carmen Marcos Alonso

Miembro del Cuerpo de Conservadores de Museos, y actualmente subdirectora del Museo Arqueológico Nacional, donde ha estado destinada desde 1992 como técnico de museos y jefe del departamento de Numismática (2004-2008). Licenciada en Prehistoria y Arqueología por la Universidad Autónoma de Madrid y miembro de la junta directiva de la Sociedad Ibero-Americana de Estudios Numismáticos (SIAEN), ha publicado numerosos textos e impartido cursos, conferencias y comisariado exposiciones relacionadas con el ámbito de la numismática y la museología.

En el marco de su especialidad, participó como testigo en el proceso judicial en torno al caso

de la fragata *Mercedes*, en las diversas inspecciones técnicas de los bienes culturales a lo largo del litigio, así como en su recogida y traslado final a España.

Margarita Mariscal de Gante y Mirón

Magistrada, profesión que comenzó a ejercer en 1980. Además de los distintos órganos judiciales que ha desempeñado, ha sido vocal del Consejo General del Poder Judicial (1990-1996), ministra de Justicia (1996-2000), diputada al Congreso por la circunscripción de Albacete (2000-2004), legislatura en la que presidió la Comisión Constitucional, y vicepresidenta primera del Congreso de los Diputados.

Enrique Martínez Ruiz

Catedrático de Historia Moderna en la Universidad Complutense de Madrid. Profesor invitado en numerosas universidades extranjeras (Paul Valery de Montpellier, Francia; Poznan, Polonia; Coimbra, Portugal; Pacífico, Lima-Perú; Zacatecas, México; del Zulia, Venezuela, etc.). Ponente en congresos y reuniones científicas nacionales e internacionales, director de una veintena de tesis doctorales; autor de más de 250 publicaciones de su especialidad, se ha especializado, sobre todo, en Historia Militar e Institucional. Entre los libros que ha publicado se cuentan *Los soldados del Rey* y *La guerra de la Independencia (1808-1814)*.

Su actividad profesional ha sido reconocida con el Premio Nacional de Historia de España (1982 y 2008), el Premio de Ensayo y Humanidades Ortega y Gasset Villa de Madrid (2009) y los nombramientos de comendador de la Orden de la Estrella Polar (Suecia) y correspondiente de la Sociedad de Historiadores Argentinos, así como con la concesión de la Gran Cruz de Plata al Mérito (distintivo blanco) de la Guardia Civil, la Gran Cruz de Primera Clase (distintivo blanco) del Ejército, la Gran Cruz de la Armada (distintivo blanco) y la medalla de la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional de Educación a Distancia.

Carlos Martínez Shaw

Catedrático de Historia Moderna (UNED, Madrid). Académico de número de la Real Academia de la Historia, académico de número de la Academia Europaea y miembro del Patronato del Archivo General de Indias. Sus principales líneas de investigación (Economía marítima, Ilustración en el mundo hispánico, Pacífico español) han producido más de dos centenares de trabajos.

Premio Menéndez Pelayo del Institut de'Estudis Catalans, Cruz de la Orden de Alfonso X el Sabio al Mérito Académico, Doctor honoris causa por la Universitat de Lleida (España), Medalla Marc Bloch a la Excelencia Historiográfica, Insignia de Plata de la Asociación Dionisio Alcalá-Galiano.

Luis Navarro García

Nacido en Sevilla en 1937, es catedrático emérito de Historia de América de la Universidad de Sevilla. Ha investigado especialmente el siglo XVIII y las reformas borbónicas en México, así como el proceso de las Independencias. Ha dirigido más de treinta tesis doctorales de alumnos españoles y extranjeros. Miembro fundador de la Asociación Española de Americanistas y primer director de la revista *Temas Americanistas*.

Xavier Nieto Prieto

Licenciado en Prehistoria e Historia Antigua por la Universidad Autónoma de Barcelona (1973) y doctor en Prehistoria e Historia Antigua por la misma universidad (1991).

Durante tres décadas dirigió el Centro de Arqueología Subacuática de Cataluña y, recientemente, entre 2010 y 2013, el Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQUA).

Miembro español ante el International Committee on Underwater Cultural Heritage (ICUCH - ICOMOS), miembro del equipo redactor del Libro Verde del Plan Nacional de Protección del Patrimonio Cultural Subacuático Español (Ministerio de Cultura) y observador independiente designado por la Unesco en la Conferencia de Estados Partes para la convención 2001 de Protección del Patrimonio Cultural Subacuático. Ha sido también conservador del Museo de Arqueología de Girona y profesor asociado de la asignatura de Arqueología Náutica y Subacuática en el departamento de Prehistoria, Historia Antigua y Arqueología de la Universidad de Barcelona.

En las últimas cuatro décadas ha participado o dirigido unas treinta campañas de arqueología subacuática en España, Turquía, Italia, Francia, Marruecos y Haití. Producto de esas campañas y de otras investigaciones son un buen número de libros y artículos sobre excavaciones arqueologías subacuáticas, especialmente de la costa catalana.

Jorge Ortiz Sotelo

Nacido en Lima (1954). Capitán de fragata retirado. Graduado en Historia en la Universidad Católica del Perú, se especializó en Historia Marítima en la Universidad de Londres, y se doctoró en Historia Marítima en la Universidad de Saint Andrews, Escocia. Ha ejercido la docencia en temas de su especialidad tanto en Perú como en la Academia Naval de los Estados Unidos, y publicado numerosos libros y artículos, contribuyendo además con *The Oxford Encyclopedia of Maritime History* (2007). Es secretario general de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, y miembro del comité científico de Oceánides, un ambicioso proyecto de enciclopedia marítima francés.

Paloma Otero Morán

Licenciada en Geografía e Historia por la Universidad Complutense de Madrid. Su trayectoria científica está centrada en el campo de la numismática antigua, especialmente las acuñaciones celtibéricas de Hispania, y en las propias colecciones del Museo Arqueológico Nacional, con un especial interés en su difusión, documentación e historia, desde la creación de la Real Biblioteca en 1711 hasta la actualidad. Actualmente es conservadora jefe del Departamento de Numismática y Medallística del Museo Arqueológico Nacional, institución que conserva la colección numismática más importante de España y en la que ha desarrollado su actividad profesional desde 1990.

Jesús Prieto de Pedro

Nacido en Valladolid (1949). Doctor en Derecho, catedrático de Derecho Administrativo en la UNED y titular de la Cátedra Andrés Bello de Derechos Culturales (Convenio Andrés Bello, UNED, UC3M). Ha sido decano y vicerrector de la UNED y director del Instituto Interuniversitario para la Comunicación Cultural (UNED, UC3M, UIMP).

Desde enero de 2012 hasta septiembre de 2014 ha sido director general de Bellas Artes, Bienes Culturales y de Archivos y Bibliotecas.

Su investigación ha estado centrada fundamentalmente en el Derecho de la Cultura, y en particular destacan sus estudios sobre derechos culturales, diversidad cultural y los procesos de integración cultural en Iberoamérica, de los que han sido fruto varias decenas de estudios y artículos publicados. Entre sus publicaciones se destaca la monografía *Cultura, culturas y Constitución*, que fue acreedora del premio extraordinario de doctorado, y, en 1989, del Premio Nicolás Pérez Serrano del Centro de Estudios Políticos y Constitucionales por su tesis doctoral.

A lo largo de su trayectoria profesional ha sido miembro de más de un centenar de patronatos, órganos asesores y consejos editoriales, y consultor y colaborador de numerosos organismos e instituciones españolas e internacionales (Unesco, SEGIB, OEI, CAB, CERLALC, OIF, Consejo de Europa…). Ha intervenido en la redacción y elaboración de numerosos textos legales e informes nacionales e internacionales, entre ellos la Convención para la Protección y Promoción de la Diversidad de la Expresiones Culturales (Unesco, 2005) —de la que fue designado por el Gobierno como experto de la delegación española—, la Carta Cultural Iberoamericana (Cumbre Iberoamericana, 2006) —de cuya idea fue asimismo inspirador— y el Informe sobre la integración del Espacio Cultural Iberoamericano, impulsado por la Cumbre de Cádiz (2012).

Miguel Ángel Puig-Samper Mulero

Profesor de Investigación en el Instituto de Historia del CSIC. Ha sido director hasta 2013 de la editorial CSIC. Con anterioridad fue vicedirector del Instituto de Historia y jefe de la Unidad de Historia y Documentación del Real Jardín Botánico. Académico correspondiente de la Academia Colombiana de Historia. Pertenece a la Asociación de Latinoamericanistas Europeos, la Society for the History of Natural History de Londres, la Sociedad Española de Historia de las Ciencias y las Técnicas, la Real Sociedad Geográfica y la Sociedad Geográfica Española.

José María Sánchez Carrión

Cartagenero nacido en Portmán (1942). Es ingeniero naval por la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales desde 1969 y doctor por la Universidad Politécnica de Madrid en 2009 con su tesis *Los Ingenieros de Marina, motores de la renovación y tecnificación de la construcción naval española (1770-1827). Su organización, academia y realizaciones.*

En 1990 inició su labor investigadora sobre historia naval centrada principalmente en la segunda mitad del siglo XVIII y especialmente en las actividades de los ingenieros de Marina, cuyo cuerpo y academia fueron creados por Real Orden de 10 de octubre de 1770 por Carlos III.

Investigador y visitador de archivos históricos, ha publicado casi cuarenta artículos en la *Revista de Ingeniería Naval* y *Revista de Historia Naval*, y en 2013 publicó su primer libro, *De constructores a Ingenieros de Marina. Un salto cualitativo y profesional de la mano de Francisco Gautier*. Todos sus trabajos están esencialmente extraídos de las fuentes originales.

Desde 2005 ha participado en varios congresos de historia y cultura naval en Madrid,

Barcelona, Ferrol y Cádiz con ponencias relacionadas con la cultura marítima, astilleros, arsenales e ingenieros navales y marinos.

Es socio de honor de la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España y fue galardonado con la Placa de gratitud del Ayuntamiento de La Unión en 2010.

Julio Torres Lázaro

Nacido en Madrid en 1954, es conservador del Museo Casa de la Moneda de Madrid, secretario de la Sociedad Iberoamericana de Estudios Numismáticos y editor de la revista *Numisma*.

Ha publicado trabajos sobre numismática e historia de la moneda medieval y moderna, y sobre historia de la fabricación de la moneda, tema en el que está especializado. Es doctor en Filología Románica por la Universidad Complutense de Madrid, y su tesis doctoral *Ordenanzas medievales sobre fabricación de moneda en Castilla. Edición y análisis del vocabulario técnico* obtuvo el premio extraordinario de doctorado.

Carmen Torres López

Doctora en Psicología por la Universidad Autónoma de Madrid. Licenciada en Filosofía y Ciencias de la Educación, máster en Fundamentos Psicológicos de la Educación, diplomada en Orientación Educativa, especialista en Evaluación de Programas, Proyectos e Instituciones en Educación.

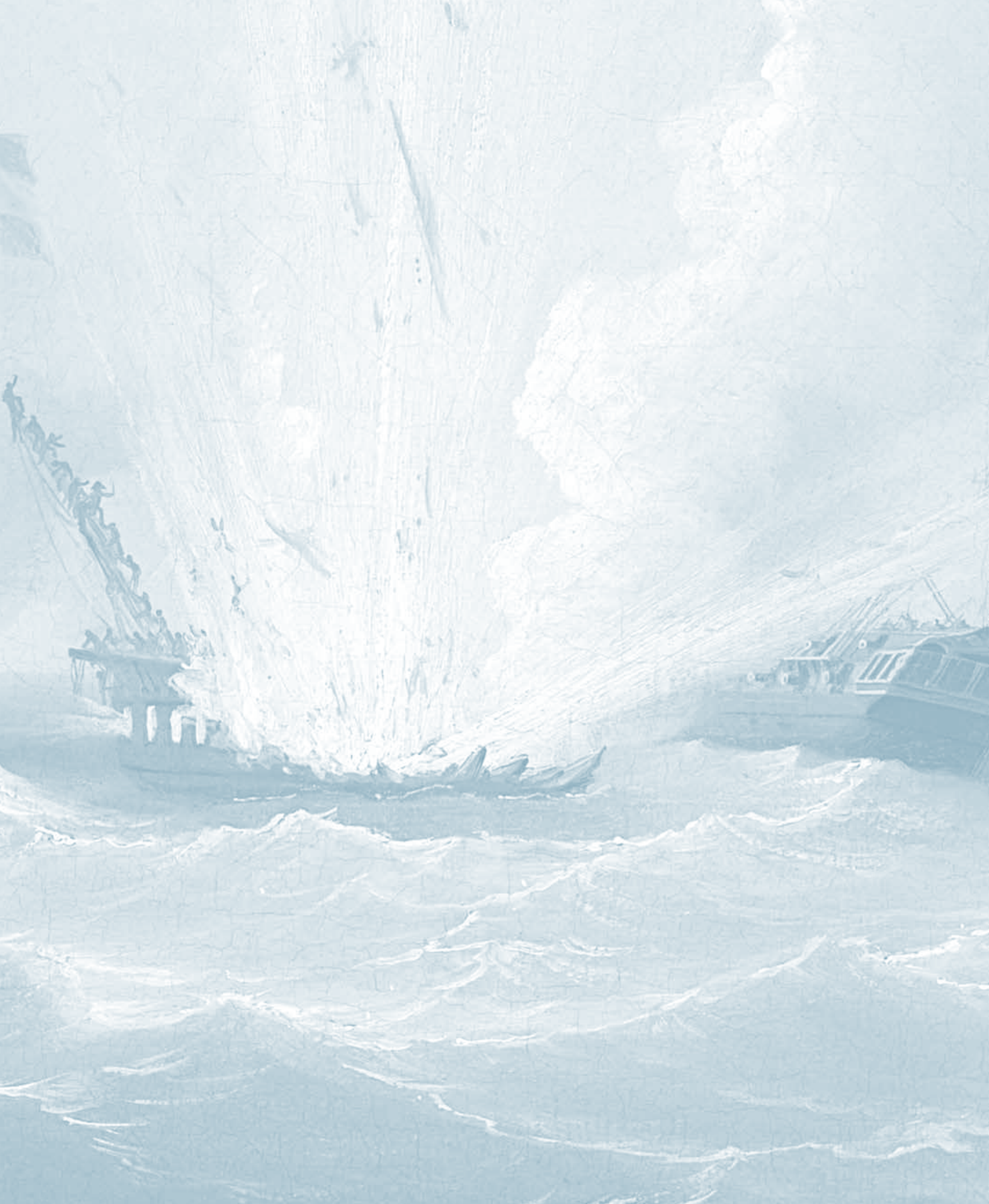
Su carrera profesional como titulado superior la desarrolla en el ámbito del Ministerio de Defensa desde 1981: Servicio de Psicología de la Armada (1982-1985), Centro de Investigación y Capacitación de Enseñanza Naval (1985-1993), Escuela Militar de Ciencias de la Educación (1993-1997), Órgano de Historia y Cultura Naval (desde 1997).

Sus múltiples publicaciones se desarrollan en el ámbito de las ciencias sociales y la enseñanza.

Enrique Varela Agüí

Nacido en Madrid (1968). Licenciado en Geografía e Historia por la Universidad Autónoma de Madrid, donde participa en diversos proyectos de investigación en el Departamento de Historia Medieval. Desde 2005 pertenece al Cuerpo Facultativo de Conservadores de Museos. Inicia su carrera como conservador en el Museo Sorolla, posteriormente trabaja en el Museo del Traje, y luego ocupa el puesto de jefe del Servicio de Difusión en la Subdirección General de Museos Estatales. En 2009 es nombrado vocal asesor del gabinete de la ministra de Cultura y, desde septiembre de 2010 hasta noviembre de 2014 ha sido subdirector general de Museos Estatales.

Asimismo, posee un máster en Dirección Pública por el Instituto Nacional de la Administración Pública, es especialista en Comunicación Pública por el INAP y tiene diversas publicaciones en el ámbito de la museología y la historia medieval peninsular, destacando el libro *La fortaleza medieval: simbolismo y poder en la Edad Media* (2002).



CATÁLOGO

Editan
Ministerio de Defensa
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte
Acción Cultural Española (AC/E)

Dirección
Susana García Ramírez
Carmen Marcos Alonso

Coordinación editorial
Subdirección General de Publicaciones y Patrimonio Cultural. Ministerio de Defensa
Subdirección General de Documentación y Publicaciones. Secretaría General Técnica. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte
Susana Urraca Uribe (AC/E)

Textos
Marina Alfonso Mola
Carlos Barrot
Alejandro N. Bertocchi Morán
José María Blanco Núñez
Elisa de Cabo de la Vega
Reyes Carrasco Garrido
María Antonia Colomar Albájar
Alfonso Dávila Oliveda
Teresa Engenios Martín
Mariano Esteban Piñeiro
Francisco Fernández González
Hermenegildo Franco Castañón
Marta García Garralón
Susana García Ramírez
Miguel Godoy Sánchez
José Ignacio González-Aller Hierro
José Antonio González Carrión
James A. Goold
Paula Grañeda Miñón
Agustín Guimerá Ravina
Dionisio de Haro Romero
Severiano Hernández Vicente
José María de Juan-García Aguado
Carlos León Amores
Teodoro de Leste Contreras
Carmen Marcos Alonso
Margarita Mariscal de Gante y Mirón
Enrique Martínez Ruiz
Carlos Martínez Shaw
Luis Navarro García
Xavier Nieto Prieto
Jorge Ortiz Sotelo
Paloma Otero Morán
Jesús Prieto de Pedro
Miguel Ángel Puig-Samper
José María Sánchez Carrión
Julio Torres Lázaro
Carmen Torres López
Enrique Varela Agüí

Edición de textos
Enia Andrade

Diseño, maquetación y tratamiento de imágenes
Subdirección General de Publicaciones y Patrimonio Cultural. Ministerio de Defensa

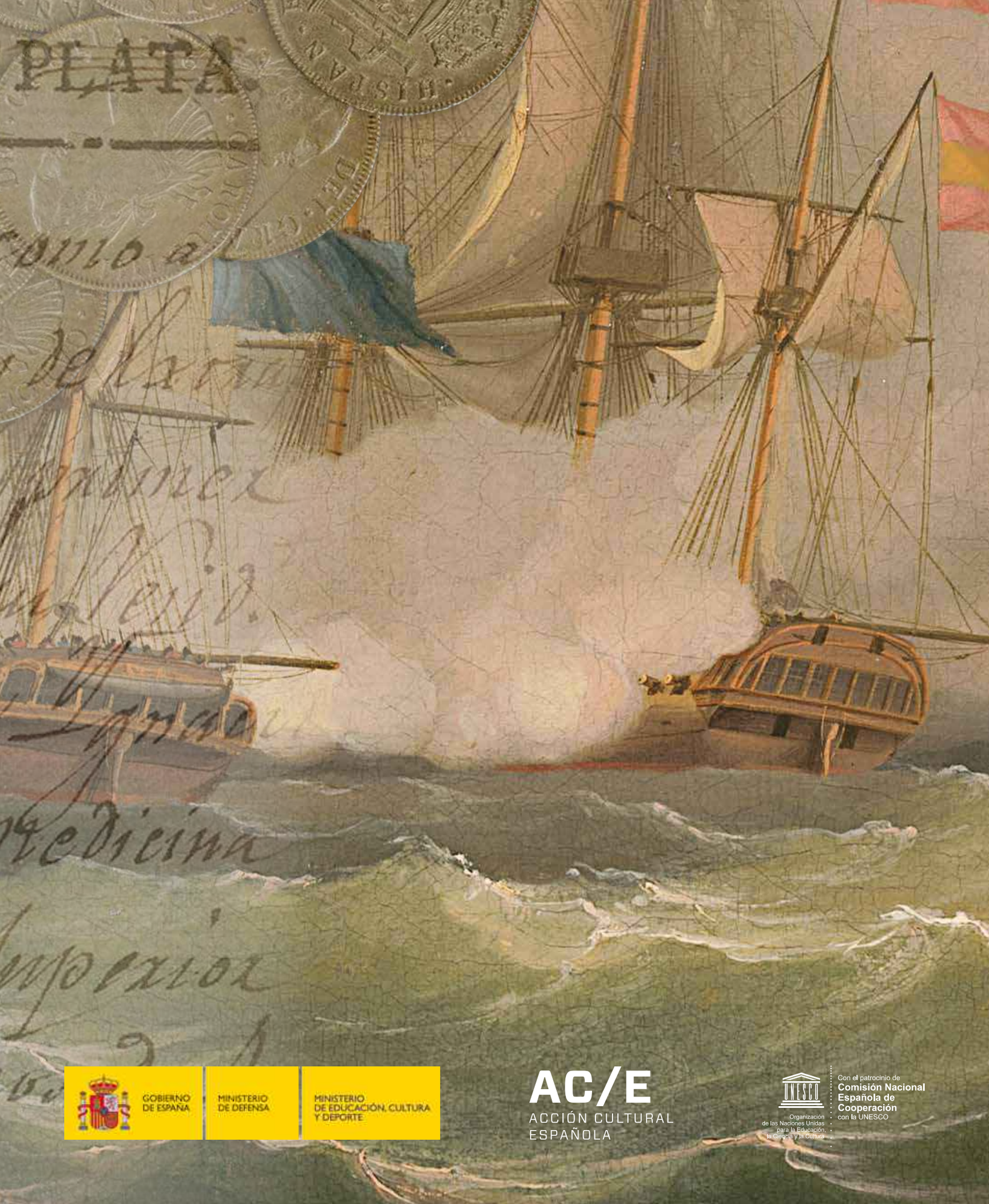
Maquetación edición digital
gráfica futura

Imagen de cubierta
Elaborada a partir del cuadro de Francis Sartorius *La explosión de la fragata española Nuestra Señora de las Mercedes en la batalla del Cabo Santa María, el 5 de octubre de 1804*. © The Richard Green Gallery, London.

NIPO: 030-14-074-5
DOI: 10.4438/030-14-074-5

© Ministerio de Defensa, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte y Sociedad Estatal de Acción Cultural, 2014
© De los textos sus autores
© De las ilustraciones, los propietarios de las obras.

Los editores han hecho el mayor esfuerzo para localizar a los propietarios de los derechos de cada imagen reproducida en este libro. Se apreciará cualquier información adicional de derechos no mencionados en esta edición para ser corregida en posteriores ediciones o reimpresiones.



GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE DEFENSA
MINISTERIO DE EDUCACIÓN, CULTURA Y DEPORTE

AC/E
ACCIÓN CULTURAL ESPAÑOLA

UNESCO
Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura

Con el patrocinio de
Comisión Nacional Española de Cooperación
con la UNESCO