

El último viaje  
*de la fragata*  
**MERCEDES**







Museo Nacional de Antropología  
2016



Anverso y reverso de una moneda de oro de 8 escudos acuñada en Lima, en 1803. Procede del pecio de la fragata *Mercedes* (cat. 121).



El último viaje  
*de la fragata*  
**MERCEDES**

**Coordinación curatorial**

Susana García Ramírez (Museo Naval. Madrid, España)

Carmen Marcos Alonso (Museo Arqueológico Nacional de España)

**Textos**

© Susana García Ramírez

© Carmen Marcos Alonso

© Luis Navarro García

© Mariano Esteban Piñeiro

© Marta García Garralón

© José María de Juan-García Aguado

© José María Sánchez Carrión

© José María Blanco Núñez

© Jorge Ortiz Sotelo

© María Antonia Colomar Albájar

© Agustín Guimerá Ravina

© Julio Torres Lázaro

© José Ignacio González-Aller Hierro

© Hermenegildo Franco Castañón

© Margarita Mariscal de Gante y Mirón

© Severiano Hernández Vicente

© Teresa Engenios Martín

© José Antonio González Carrión

© Carmen Torres López

© Paloma Otero Morán

© Paula Grañeda Miñón

© Teodoro de Leste

© Miguel Ángel Puig-Samper

© Xavier Nieto Prieto

**Coordinación editorial**

Carlos Méndez Domínguez

**Asesoría y supervisión**

Lucía García Noriega y Nieto

**Diseño**

Rebeca Ramírez Pérez

**Coordinación Nacional de Difusión**

Leticia Perlasca Núñez

**Portada:** F. Sartorius, *Explosión de la fragata española Nuestra Señora de las Mercedes en el combate del cabo de Santa María, 5 de octubre de 1804, 1807*, óleo sobre tela, © The Richard Green Gallery, Londres

Este catálogo es una adaptación libre, previa autorización, del libro electrónico, para consulta en línea, *El último viaje de la fragata Mercedes. La razón frente al expolio. Un tesoro cultural recuperado*, editado por el Ministerio de Defensa de España, el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte de España, y Acción Cultural Española (AC/E) en 2014.

**Primera edición:** Julio, 2016

D.R. © 2016, Instituto Nacional de Antropología e Historia  
Córdoba 45, Colonia Roma, 06700, México, Ciudad de México

ISBN: 978-607-484-759-8

Todos los derechos reservados.

Queda prohibida la reproducción, por cualquier medio, total o parcial, directa o indirecta del contenido de la presente obra sin contar previamente con la autorización expresa y por escrito del editor y de los autores, en términos de la Ley Federal del Derecho de Autor, y en su caso, de los tratados internacionales aplicables. La persona que infrinja esta disposición se hará acreedora a las sanciones correspondientes. Las imágenes pertenecientes al patrimonio cultural de la Nación Mexicana, contenidas en esta obra, están limitadas conforme a la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas de México y la Ley Federal del Derecho de Autor. Su reproducción debe ser aprobada previamente por el titular del derecho.

Hecho e impreso en México/Made and Printed in Mexico.

## ACCIÓN CULTURAL ESPAÑOLA (AC/E)

### Consejo de administración

#### Presidente

Miguel Ángel Recio Crespo

#### Consejeros

Lorena González Olivares  
Montserrat Iglesias Santos  
Manuel Ángel de Miguel Monterrubio  
Valle Ordóñez Carbajal  
José Pascual Marco Martínez  
María Belén Plaza Cruz  
Tomás Poveda Ortega  
Rafael Rodríguez-Ponga Salamanca  
Javier Sangro de Liniers  
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

Fernando Zumalacárregui Luxán

## MINISTERIO DE EDUCACIÓN, CULTURA Y DEPORTE

### Ministro

Íñigo Méndez de Vigo y Montojo

### 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



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



El Ministerio de Defensa y el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte de España quieren 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.

Los organizadores quieren expresar su agradecimiento a aquellas instituciones y personas que con sus préstamos han hecho posible esta exposición:

Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán  
Arsenal de la Carraca, San Fernando  
Archivo General de Indias  
Archivo Histórico Nacional  
Colección Miguel Godoy Sánchez  
Diego de Alvear Álvarez de Toledo  
Familia de Alvear Zubiría  
Fundación Biblioteca Manuel Ruiz Luque.  
Montilla (Córdoba)  
Manuel Ruiz Luque  
M.<sup>a</sup> del Carmen Naranjo Martínez  
Museo Arqueológico Nacional  
Museo Nacional de Arqueología Subacuática.  
ARQUA  
Museo Nacional del Romanticismo  
Museo Naval de Madrid

#### LAS CURADORAS

Carmen Marcos Alonso

Licenciada en Prehistoria y Arqueología por la Universidad Autónoma de Madrid. Miembro del Cuerpo de Conservadores de Museos de España, y actualmente subdirectora del Museo Arqueológico Nacional de España, donde ha estado destinada desde 1992 como técnico de museos y jefe del departamento de Numismática (2004-2008). Integrante de la junta directiva de la Sociedad Ibero-Americana de Estudios Numismáticos (SIAEN). Ha publicado numerosos textos e impartido cursos, conferencias y curado exposiciones relacionadas con el ámbito de la numismática. Participó como testigo en el proceso judicial en torno al caso de la fragata *Mercedes*, en las inspecciones técnicas a lo largo del litigio.

Susana García Ramírez

Licenciada en Geografía e Historia, con especialidad en 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 Universidad Autónoma de Madrid, el Ministerio de Cultura (Subdirección General de Museos Estatales, Subdirección General de 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. Ha sido curadora de las exposiciones *A la cabeza del Ejército* (2012) y *El último viaje de la fragata Mercedes. La razón frente al expolio del Museo Naval, Madrid* (2014).



SECRETARÍA DE CULTURA  
Rafael Tovar y de Teresa  
Secretario

INSTITUTO NACIONAL DE ANTROPOLOGÍA E HISTORIA  
María Teresa Franco  
Directora General

Diego Prieto Hernández  
Secretario Técnico

José Enrique Ortiz Lanz  
Coordinador Nacional de Museos y Exposiciones

Antonio Saborit  
Director del Museo Nacional de Antropología

## ÍNDICE

### PREFACIOS:

Rafael Tovar y de Teresa Secretario de Cultura	15
María Teresa Franco Directora General del Instituto Nacional de Antropología e Historia	17
Antonio Saborit Director del Museo Nacional de Antropología	18
Ministerio de Defensa y Ministerio de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de España	19
<i>El último viaje de la fragata Mercedes. La razón frente al expolio</i> Susana García Ramírez	21
<i>El último viaje de la fragata Mercedes. Un tesoro cultural recuperado</i> Carmen Marcos Alonso	39
<i>Sociedad y política en la América española a finales del siglo XVIII</i> Luis Navarro García	57
<i>Los instrumentos que se conservan de don Diego de Alvear</i> Mariano Estaban Piñeiro	66
<i>Organización, orden y disciplina en un buque de guerra</i> Marta García Garralón	67
<i>José Romero Fernández de Landa y el diseño de la Mercedes</i> José María de Juan-García Aguado	75
<i>Los constructores de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes</i> José María Sánchez Carrión	81
<i>Dónde y cuándo se construyó la Mercedes</i> José María Blanco Núñez	84
<i>El puerto del Callao</i> Jorge Ortiz Sotelo	86
<i>La misión de la fragata Mercedes</i> Ma. Antonia Colomar Albájar	91

<i>La “guerra absoluta” y la fragata Mercedes. España, Inglaterra y Francia: entre alianzas y combates</i> Agustín Guimerá Ravina	107
<i>Acuñaación de moneda y pruebas de calidad</i> Julio Torres	115
<i>Una historia de pesos</i> Julio Torres	119
<i>El combate</i> José Ignacio González-Aller Hierro	123
<i>El hundimiento de la Mercedes</i> Hermenegildo Franco	129
<i>La fragata Mercedes, un buque de Estado</i> Margarita Mariscal de Gante y Mirón	132
<i>La importancia de los archivos</i> Severiano Hernández Vicente y Teresa Ingenios Martín	137
<i>El rescate subacuático en otros tiempos</i> José Antonio González Carrión y Carmen Torres López	145
<i>Las monedas</i> Carmen Marcos Alonso, Paloma Otero Morán y Paula Grañeda Miñón	155
<i>El patrimonio cultural</i> Teodoro de Leste	165
<i>El tesoro vegetal de la fragata Mercedes y las expediciones científicas españolas ilustradas</i> Miguel Ángel Puig-Samper	171
<i>Arqueólogos y cazadores de tesoros subacuáticos</i> Xavier Nieto	181
<i>La legislación internacional y el patrimonio cultural subacuático</i> Margarita Mariscal de Gante y Mirón	188
LISTA DE OBRA EN EXPOSICIÓN	191





ESPAÑA Y MÉXICO FUERON DE LOS PRIMEROS PAÍSES en firmar la Convención 2001 de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) sobre Protección del Patrimonio Cultural Subacuático. Este fue un paso trascendental para establecer principios básicos en la defensa del patrimonio, para crear un sistema de cooperación entre naciones y definir normas prácticas, cuya aplicación sea compartida, en el tratamiento e investigación de esos maravillosos restos materiales que, sumergidos en las profundidades de los depósitos acuíferos, constituyen un admirable Patrimonio Cultural de la Humanidad.

Desde entonces, ambos países han avanzado en la identificación, gestión, investigación, protección, conservación y preservación de los recursos y sitios culturales subacuáticos que hoy nos permite traer a México una muestra incomparable en la que abundan numismática, cañones y objetos recuperados de la fragata *Mercedes*. Hundida hacia el comienzo del siglo XIX en una batalla que se considera antecedente de la de Trafalgar, *El último viaje de la fragata Mercedes* no sólo cuenta una historia digna de los versos de Espronceda, sino que revela la titánica labor multidisciplinaria que implica la arqueología subacuática, la defensa de este patrimonio cultural y la importancia de divulgar los resultados para crear una conciencia universal de protección patrimonial.

La Secretaría de Cultura de México, como parte de los trabajos de colaboración e intercambio con el gobierno español, tiene el honor de presentar en el Museo Nacional de Antropología esta exposición que constituye una oportunidad única para admirar el resultado del enorme esfuerzo institucional por recuperar un patrimonio que, por encima de todo valor económico, pone de manifiesto el significado amplio del concepto “tesoro cultural” como fuente invaluable de información sobre una época de la historia de la humanidad.

Agradecemos la colaboración del gobierno de España y de sus instituciones culturales, así como la de todos quienes han trabajado para que el tesoro cultural de la fragata *Mercedes* continúe su viaje hasta nuestro país.

Rafael Tovar y de Teresa  
Secretario de Cultura de México





LOS LAZOS ENTRE ESPAÑA Y AMÉRICA QUEDARON MARCADOS PERENNEMENTE, entre otros múltiples fenómenos, por las incontables hazañas transcurridas en los mares que, durante tres siglos, fueron protagonizadas en carabelas, naos, urcas, galeones, fragatas y otras embarcaciones como navíos de línea, donde se transportaron todo tipo de documentos de fundamental importancia, personas y tesoros, mercaderías y cargamentos diversos.

La exposición *El último viaje de la fragata Mercedes* permite vislumbrar la riqueza cultural que encierra un naufragio; verdadera cápsula de tiempo donde se resguardan fracciones determinadas de grandes proyectos, en espera paciente de ser descubiertas para revelar sus secretos largamente escondidos.

La fragata española *Nuestra Señora de las Mercedes*, también llamada *La Mercedes*, fue construida en astilleros cubanos hacia 1786 y hundida en aguas portuguesas en 1804. Una parte del mundo que transportaba llega a nuestro país bajo la forma de instrumentos de navegación, material bélico, monedas y enseres de uso cotidiano, tras haber permanecido por más de doscientos años en el fondo del océano, después de haber sido descubierta por buscadores de tesoros y recuperada por España al finalizar un complejo y prolongado litigio internacional.

La postura de México y la labor del Instituto Nacional de Antropología e Historia se orienta claramente hacia la defensa del patrimonio cultural que yace en las aguas nacionales, tanto marinas como continentales. La riqueza y variedad de este legado lo señala como uno de los más interesantes e históricamente valiosos del mundo, y por ende, es blanco constante de la avidez por descubrirlo para lucrar con sus contenidos. Las estrategias para desalentar a los caza-fortunas han sido arduas pero colmadas de oportunidades para demostrar que el patrimonio cultural sumergido no debe venderse ni negociarse, sino ser protegido, investigado, conservado y objeto de amplia difusión.

*El último viaje de la fragata Mercedes* llega a México y constituye una muestra más de la amistad de dos naciones que son parte de los diez primeros signatarios de la *Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático 2001*, la cual ofrece un marco jurídico y científico de cooperación en este campo.

España y México han ido un paso más allá al firmar, en junio de 2014, un *Memorándum de Entendimiento* para trabajar juntos en la salvaguarda de esta herencia única e irremplazable. La cooperación entre ambas naciones posee gran relevancia y es un precedente ejemplar que pone, por encima de cualquier otro interés, el conocimiento de la historia común como parte integral de valores universales.

Expresamos nuestra gratitud a la Secretaría de Cultura de México, al Ministerio de Defensa y al Ministerio de Educación, Cultura y Deporte de España; a Acción Cultural Española; así como a las instituciones culturales de ese país y a los coleccionistas particulares que colaboraron con piezas de sus acervos.

Asimismo, agradecemos a José Enrique Ortiz Lanz, Coordinador Nacional de Museos y Exposiciones del INAH, y al doctor Antonio Saborit García-Peña, director del Museo Nacional de Antropología, así como a sus correspondientes equipos de trabajo por su dedicación y esfuerzo.

María Teresa Franco

Directora General

Instituto Nacional de Antropología e Historia de México



EN ALGUNA DE SUS PÁGINAS, EL CÉLEBRE FRAILE NOVOHISPANO Servando Teresa de Mier aparece como testigo accidental de la batalla de Trafalgar. Se trata de un pasaje breve y tiene relación con la salida de España del propio Mier por el puerto de Cádiz, su posterior arribo a la villa de Rota, sita a medio camino entre Gibraltar y Portugal, a bordo de una embarcación que todo el tiempo navegó pegada a la costa por miedo a los navíos de línea y a las fragatas de los ingleses, y desde la cual vio batirse “casi a nuestra vista” a la misma escuadra inglesa y la “combinada de España y Francia”. Como lo que Mier describe sobre este episodio era imposible saberlo con precisión en ese momento —el nombre de la batalla, el número puntual de navíos y fragatas, su elevado saldo de muerte— cabe imaginar la posibilidad de que Mier confundiera el propio bloqueo naval que tendieron los británicos frente al estrecho de Gibraltar para evitar la llegada de los caudales americanos con los que la Corona española honraría un reciente acuerdo con Francia y la agresión naval que culminó con el hundimiento de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*, origen de la declaración de guerra de España contra Gran Bretaña en diciembre de 1804 y de la batalla de Trafalgar en octubre de 1805.

*El último viaje de la fragata Mercedes*, la exposición que hoy nos plantea el sentido original y el desastroso final que tuvo el viaje de *Nuestra Señora de las Mercedes* el 5 de octubre de 1804, se funda en una investigación minuciosa y en una resuelta voluntad por explicar las cosas. La fragata aparece en medio del amplio escenario de la Real Armada al final del siglo XVIII, la sucesión de conflictos entre la Corona española e Inglaterra, el establecimiento de un acuerdo con la República francesa y el transporte de grandes caudales desde las posesiones en América. Se trata del ámbito rigurosamente normado y sumamente conflictivo en el que Herman Melville ubicó el desconcertante relato de *Billy Budd*. La exposición asimismo reconstruye al detalle las últimas navegaciones de esta fragata española, al mando de José Manuel Goycoa, así como el destino que los británicos le tenían reservado de no haber sido porque en el combate que se entabló por mantener y hacer efectivo el bloqueo marítimo una bala alcanzó el depósito de pólvora de la *Mercedes* y produjo su explosión, llevándose consigo a toda la tripulación. Más aún, *El último viaje de la fragata Mercedes* devela al detalle las condiciones materiales en las que entonces se cruzaban los mares y muestra asimismo el contenido de su preciada carga —descubierta y extraída en años recientes por una empresa dedicada a la caza de tesoros, y recuperada por el gobierno de España al cabo de un arduo litigio internacional.

A lo largo de los siglos se ha hablado de los secretos del mar. Así vistos hasta parecen ajenos a la actividad humana, de la que se nutren muchas veces. Qué mejor ejemplo que la *Mercedes*. También a lo largo del tiempo alguno se ha logrado arrebatar al fondo de los mares, ya sea por obra del azar o de la tenacidad, y casi siempre se ha convenido en ver en tales reintegros una especie de cápsulas de tiempo —de un tiempo lejano y en buena medida desconocido. Y sin embargo estas mismas cápsulas encierran las claves de nuestra propia actividad en el presente, por lo que nos intrigan y admiran.

Antonio Saborit

Director del Museo Nacional de Antropología de México



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 de España, y con ella ambas instituciones ofrecen a los ciudadanos mexicanos 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 transportaba por orden directa de Manuel Godoy, primer ministro y Generalísimo de los ejércitos de Mar y Tierra, tributos desde el virreinato del Perú con destino a la Real Hacienda Española. Este convoy fue atacado injustificadamente por una flotilla británica frente a las costas portuguesas del Algarve sin el aval de una declaración de guerra. En el combate, la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*, su carga y, lo que es más importante, la mayor parte de quienes viajaban en ella acabaron en el fondo marino, al explotar el polvorín de la nave. Este cementerio subacuático permaneció inalterado hasta que, 200 años después, una empresa “cazate-soros” estadounidense decidió apropiarse de los bienes allí custodiados, para comerciar y lucrarse con ellos, profanando el camposanto de marinos y expoliando la memoria histórica.

Por fortuna, el empeño institucional del Gobierno de España 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 al patrimonio cultural.

Esta exposición y este catálogo, fruto de la colaboración de la Sociedad Estatal de Acción Cultural Española (AC/E) con la Secretaría de Cultura de México, narran la historia común de este patrimonio que el Estado español ha recuperado, estableciendo un importantísimo precedente jurídico internacional.

Ministerio de Defensa  
y Ministerio de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de España



# EL ÚLTIMO VIAJE DE LA FRAGATA MERCEDES LA RAZÓN FRENTE AL EXPOLIO\*



Susana García Ramírez

Jefe de Investigación del Museo Naval de Madrid  
y curadora de la exposición

**H**ace más de dos siglos, el 5 de octubre de 1804, una flotilla española compuesta por cuatro fragatas regresaba con caudales<sup>1</sup> 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 [en el sur de Portugal]. La fragata española *Nuestra Señora de las Mercedes*, a la que la documentación coetánea denominó habitualmente la *Mercedes*, explotó y se hundió como consecuencia de la agresión frente al cabo de Santa María, cuando los marinos españoles ya avistaban la sierra de Monchique [parte occidental del Algarve].

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\*\*

---

\* El texto original completo se puede consultar en el libro electrónico EL ÚLTIMO VIAJE DE LA FRAGATA MERCEDES. LA RAZÓN FRENTE AL EXPOLIO. UN TESORO CULTURAL RECUPERADO.

\*\* Pecio (del latín *pecium* o *petium* = fragmento o pieza rota), según el Diccionario de la Real Academia Española de la Lengua, es el “pedazo o fragmento de la nave que ha naufragado”. También: “porción de lo que contiene una nave que ha naufragado”. En sentido más amplio, son los restos de una nave (barco, avión, vehículo) que se ha hundido en el mar, un río, un lago, cualquier masa de agua, ya sea por naufragio, accidente, a consecuencia de un fenómeno natural; por abandono, ataque intencional, descuidos o negligencia. La Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) considera que el concepto de pecio abarca los restos del cargamento de una nave hundida, los vestigios de la nave, de su tripulación y de los pasajeros, y los indicios históricos y culturales que se hallen en el entorno del hundimiento, es decir, el contexto arqueológico subacuático.

**Página 20:**

CAT. 1

**Francisco de Goya y Lucientes**  
**Carlos IV, rey de España**

1789

Óleo sobre tela

Ministerio de Educación, Cultura  
y Deporte. Archivo General de  
Indias, Sevilla, España

**Página opuesta:**

CAT. 3

**Antonio Carnicero**  
**Don Manuel Godoy,**  
**Príncipe de la Paz**

1796-1801

Óleo sobre tela

Museo Nacional  
del Romanticismo, Madrid,  
España

Manuel Godoy, retratado con las divisas de General que poco antes de ordenar el transporte de los caudales retenidos en América cambiaría por las correspondientes al nuevo grado de Generalísimo. Éste era el empleo militar que ostentaba el 13 de septiembre de 1802, cuando dirigió al ministro de Marina, Domingo de Grandallana, el documento que desencadenaría el último viaje de la *Mercedes*.

con más de medio millón de monedas no correspondía a un buque de guerra español, la *Mercedes*.

Ahora, se ha considerado oportuno celebrar una exposición que presente a la protagonista del suceso, la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*: ¿qué 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 legislación actual: la labor de protección del patrimonio subacuático y la importancia de los archivos históricos. Durante el litigio, la presentación por España de documentos procedentes de los registros navales resultó fundamental en la resolución final que permitió no solo recuperar el patrimonio expoliado, sino demostrar que, frente a los intereses puramente monetarios, prevalecían las razones salvaguardadas por los manuscritos. El último viaje de la fragata *Mercedes*. La razón frente al expolio...

La situación de España y su Real Armada en 1800 está reflejada en un retrato del responsable final del último viaje de la *Mercedes*: Manuel Godoy (cat. 3). La obra fue realizada por el pintor de cámara Antonio Carnicero, quien captó al poderoso primer secretario de Estado 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 [Nacional Francesa], ostentando todavía las divisas de General, que por Real Decreto de 4 de octubre de 1801, Godoy cambió por las correspondientes al novedoso rango de Generalísimo de los Ejércitos de Mar y Tierra. El cuadro introduce así un marco temporal 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 (cat. 11).

Hacia 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) (cat. 4) se acometía desde una situación de declive de la Armada 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 (pág. 111) 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<sup>2</sup>, preámbulo de la pérdida, dos días después, de la isla



Excmo. Sr.

Al Sr. mio: para que por el Ministerio del cargo de V.E. se providiese lo que correspondia sobre los varios puntos à que se refieren los partes y consultas que me han dirigido ultimamente los Comandantes de los Capitanes de Ultramar de Montevideo y Lima, para adjuntar à manos de V.E. tres Cartas n.º 38, 44 y 45 del 1.º y las 369, 70, 72 y 73 del 2.º cuyos documentos

Contratos por donde  
quiere oportuno  
que en esta materia  
pueda determinarse

de la cuenta y de refutar  
de despacho à Lima la  
Brisa Clara y de otros  
cambios.

me devolveré V.E. luego que se hallen oraqueados, participandome las resoluciones à que hayan dado margen.

Por la Real n.º 369 se ve que hai en Lima muchos caudales y frutos preciosos para España; y aunque despaché à la Real Audiencia en febrero de este año por los que pueda conducir: conviene que V.E. dé cuenta al Rey de los que restarian todavia que traer, para que S.M. se sirva resolver si han de ir por ella algunos buques de guerra, para que

no lleque el caso de embarcarlo en lo particular, que indica el Com.º del espartadero. Dios que. à V.E. m. d. Barcelona 13 de Setiembre de 1802.

Al Sr. mio de la Paz

Sr. D.º Don.º de Grandallana.

CAT. 4

### Tratado de San Ildefonso (Tratado de alianza ofensiva y defensiva entre su Majestad católica y la República Francesa)

1796, agosto 18

Papel manuscrito

Ministerio de Educación, Cultura  
y Deporte. Archivo Histórico  
Nacional, Madrid, España



◀ CAT. 11

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

1802

Manuscrito original sobre papel  
Archivo General de la Marina  
Álvaro Bazán. Viso del Marqués,  
Ciudad Real, España  
Museo Naval. Madrid, España

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».

de Trinidad, enclave fundamental para bloquear el comercio español con América.

Sin embargo, la Real Armada española logró rechazar a la británica en Puerto Rico en el mes de abril<sup>3</sup>, 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 (lám. 1). El hecho, fue 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»<sup>4</sup>.

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 (lám. 2).



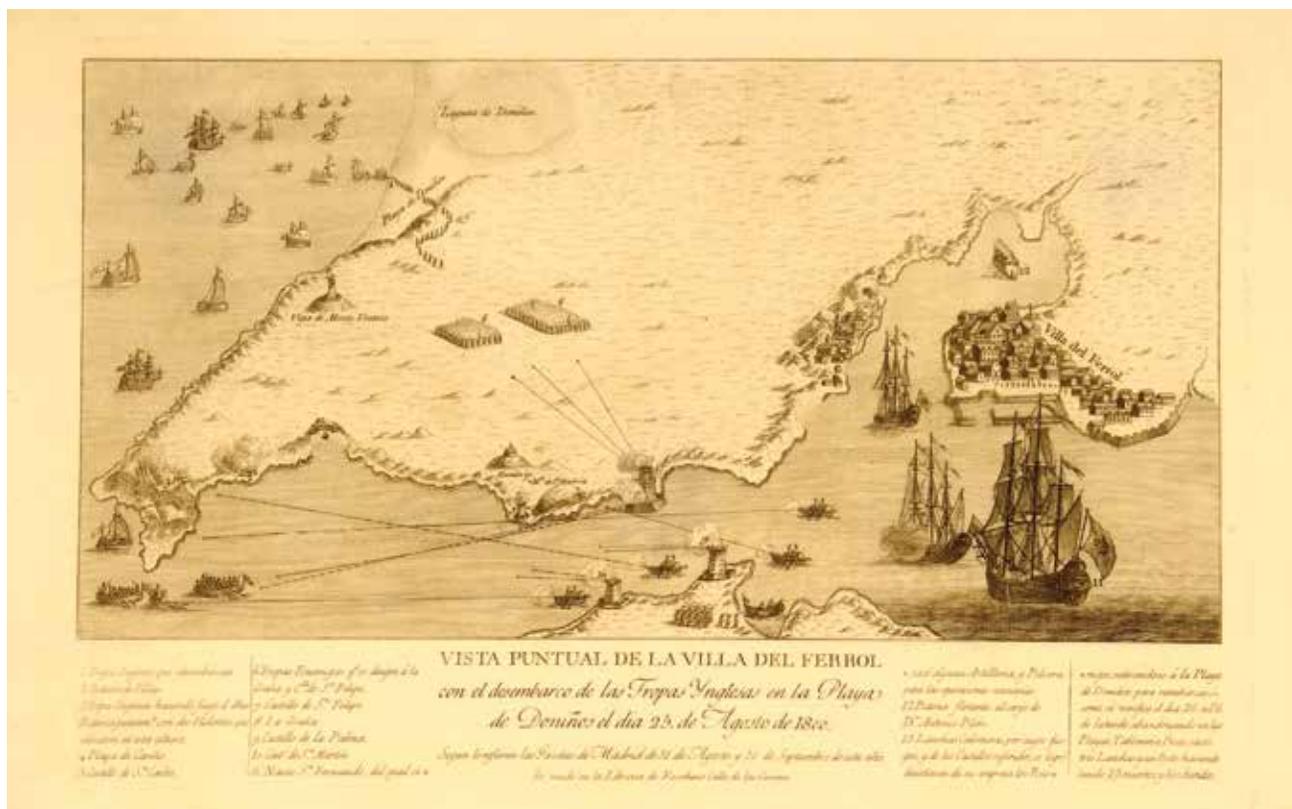
LÁM. 1  
**Nicolás Alfaro y Brieva**  
**Capitulación inglesa en**  
**Santa Cruz de Tenerife**  
**en 1797**

ca. 1848  
 Óleo sobre tela  
 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.

La batalla de Algeciras (6 de julio de 1801) quedó registrada en una acuarela de Antonio González Gallego (lám. 3). 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»<sup>5</sup> 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<sup>6</sup>. La orden del Generalísimo parecía más que



LÁM. 2  
**Anónimo**  
**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  
 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).

acertada, y como se desconocía cuánto duraría la paz, convenía encomendar con diligencia la misión a buques de guerra de la Real Armada<sup>7</sup>.

En ese contexto, otro retrato de Godoy realizado por Carnicero, muy similar al expuesto aquí y conservado en la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando (lám. 4), 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 (cat. 24). 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 Callao-Montevideo, que había sido el primer comandante general del Departamento Marítimo del



LAM. 3  
**Antonio González Gallego**  
**Combate en la bahía**  
**de Algeciras el 6 de**  
**julio de 1801**

Primer tercio del siglo XIX  
 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*.

Callao. El segundo es Miguel Zapiaín, comandante de la fragata *Fama*<sup>8</sup>. 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 (cat. 34), 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 (cat. 35), y un volumen del *Atlas Marítimo de España* (cat. 33), ejemplifican la labor científica de los marinos.

Con esos condicionantes histórico-navales comenzó **El último viaje de la fragata Mercedes**, navegando en conserva<sup>9</sup> 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*<sup>10</sup>, 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<sup>11</sup>. Un modelo didáctico muestra a la *Mercedes* abierta por el costado de estribor (cat. 38), el que recibió la descarga. Su ejecución, dirigida por el modelista Miguel Godoy y fundamentada en

LÁM. 4

**Antonio Carnicero**  
**Don Manuel Godoy,**  
**Príncipe de la Paz**

1807-1808

Óleo sobre tela

Museo de la Real Academia

de Bellas Artes de San

Fernando. Madrid

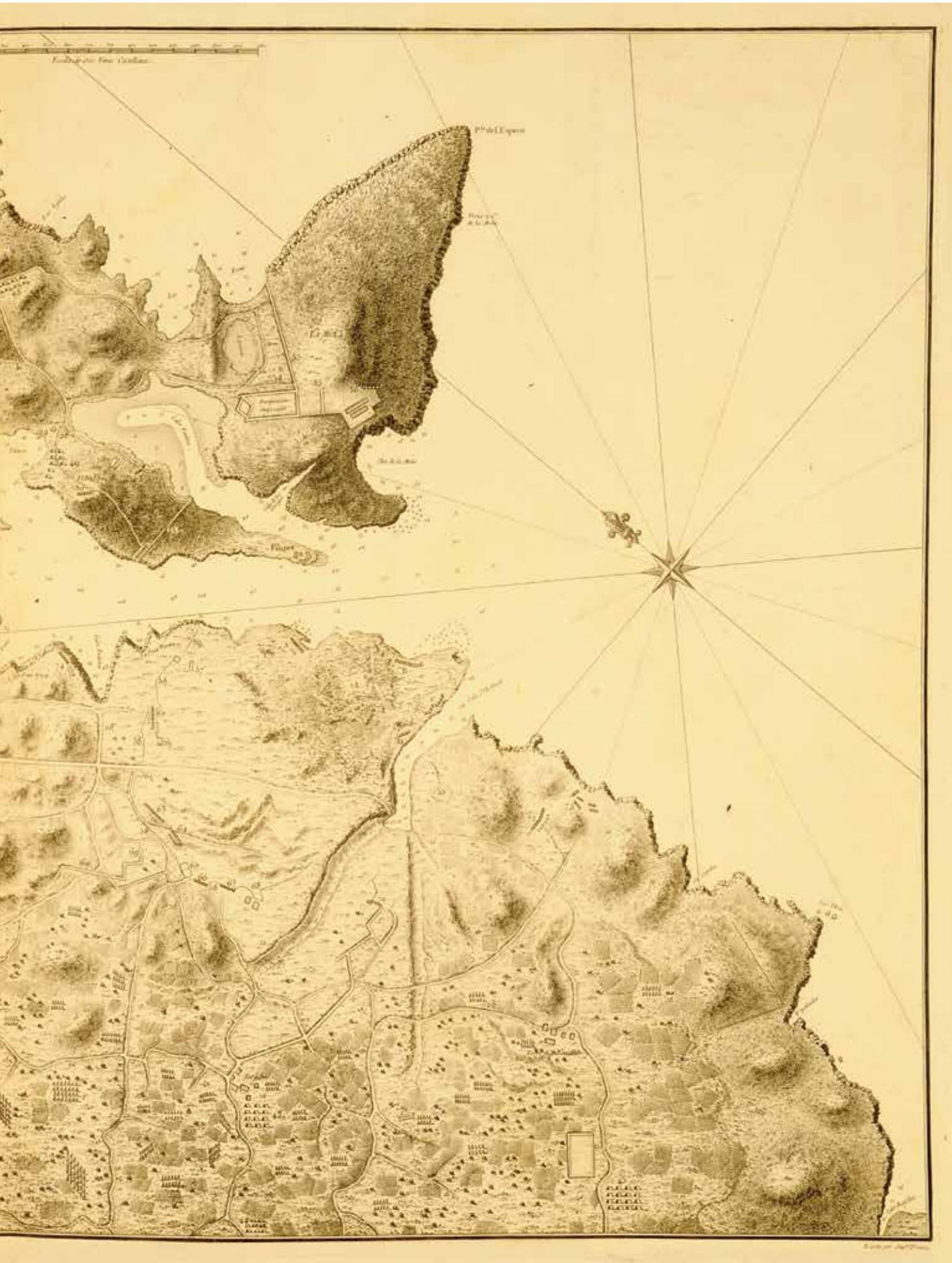
Manuel Godoy, retratado con dos elementos vinculados al último viaje de la *Mercedes*: la faja azul, correspondiente al rango de Generalísimo de los ejércitos de mar y tierra, que ya ostentaba cuando ordenó el transporte de los caudales retenidos en América, y sobre la mesa, el *Atlas Marítimo de España*, 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.



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. La escala elegida permite que 1 mm equivalga a 1 pulgada de Burgos [mide 2.322 cm], unidad con la que fue creada en La Habana.

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*, procedentes de Cádiz<sup>12</sup>, 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*, *Mercedes* 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 Alvear, mientras el resto de su numerosa familia lo hacía en la *Mercedes*, comandada por Goycoa. La exposición presenta una reproducción del uniforme correspondiente a la Real Orden de 9 de julio de 1802 (cat. 56) y una selección de instrumentos de navegación (cat. 26, 30, 31). Pero ese objetivo no se alcanzaría. Durante la estancia de las fragatas en América, las relaciones entre España y Gran Bretaña se habían deteriorado.





Doble página anterior:  
Una de las ilustraciones  
del *Atlas Marítimo de España*

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 libras 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<sup>13</sup>, 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 (lám. 6) la esperaba 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<sup>14</sup>. Pero en realidad su fuerza era mucho mayor, tanto en artillería como en adiestramiento. Bustamante reseñó esta diferencia en su parte de guerra, 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»<sup>15</sup>. 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 el modelo de la nave capitana española, la *Medea* (cat. 23).

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»<sup>16</sup>. A los pocos minutos de su inicio del combate, una bala que alcanzó la santabárbara de la *Mercedes* produjo su explosión.

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»<sup>17</sup>. En su

CAT. 33

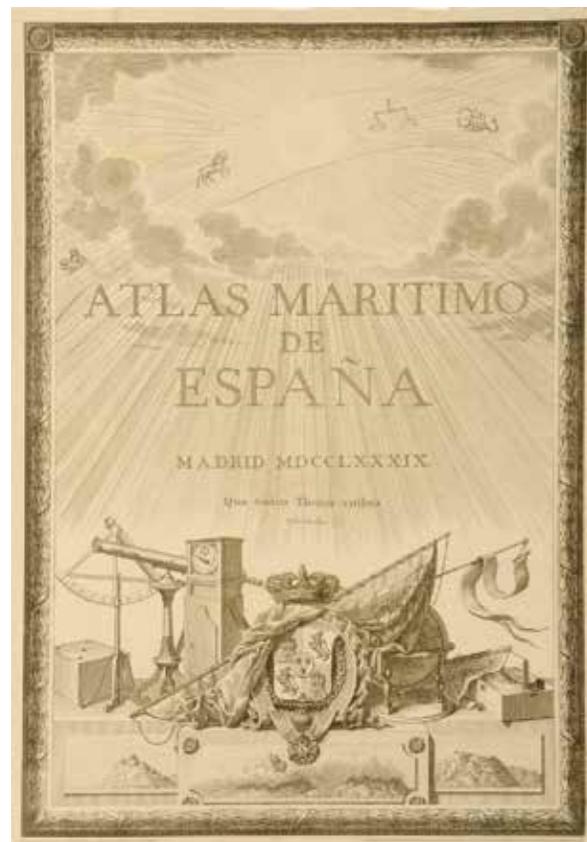
Vicente Tofiño de San Miguel  
y Van der Walle

**Atlas Marítimo  
de España**

1786

Papel

Museo Naval. Madrid, España



CAT. 77

**Réplica de polea**

s/f (el original es de finales  
del siglo XVIII-Inicios del XIX)

Resina

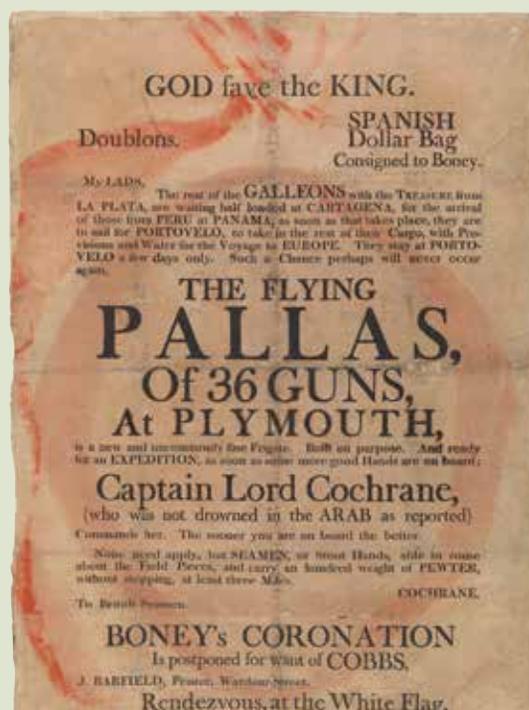
Ministerio de Educación, Cultura  
y Deporte. Museo Nacional  
de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España

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 aprecia en un cartel de reclutamiento de la fragata *Flying Pallas* (lam. 5), 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 sus 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

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. 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* habían tenido lugar un día antes de que Tejada recibiera esta orden, aunque ni él ni el Generalísimo conocían aún la noticia.



LÁM. 5  
**J. Barfield, publisher**  
**Cartel de reclutamiento de la fragata**  
***Flying Pallas* al mando del capitán lord**  
**Cochrane**  
 1804  
 Papel  
 National Maritime Museum. Greenwich, Londres

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. 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»<sup>18</sup>. 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<sup>19</sup>.

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 (cat. 69), cuya dirección asignó al Generalísimo. El manifiesto, redactado por el secretario de Estado, Cevallos, recogía «el atentado abominable de la sorpresa, combate y apresamiento

LÁM. 6

**Sir Thomas Lawrence**  
**Sir Graham Moore**

ca. 1792

Óleo sobre tela

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 conducirlos a los 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.



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 que revela que el lugar expoliado constituye un cementerio, cuya perturbación nunca autorizó España. Junto a un retrato de Alvear (cat. 29), 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<sup>20</sup>. Una placa de cobre (cat. 48) perteneciente al forro de una fragata contemporánea de la *Mercedes* manifiesta tanto el aspecto de este elemento protector que poseía la *Mercedes*<sup>21</sup> 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 (cat. 37). También reproduce la estiba, a escala, el modelo, frente al cual una bandera naval (cat. 57) incide en la condición de buque de Estado de la *Mercedes*. Como buque de Estado, la *Mercedes* cumplía una misión oficial: llevar 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.

**Página opuesta:**

CAT. 2

**Francisco de Goya y Lucientes**  
**María Luisa de Parma**

1789

Óleo sobre tela

Ministerio de Educación, Cultura  
y Deporte. Archivo General de  
Indias, Sevilla, España

**Página 38:**

**Dibujo original de la  
planta de la ratania  
(*Krameria triandra*),  
realizado durante la Real  
Expedición Botánica  
del Perú**

Siglo XVIII

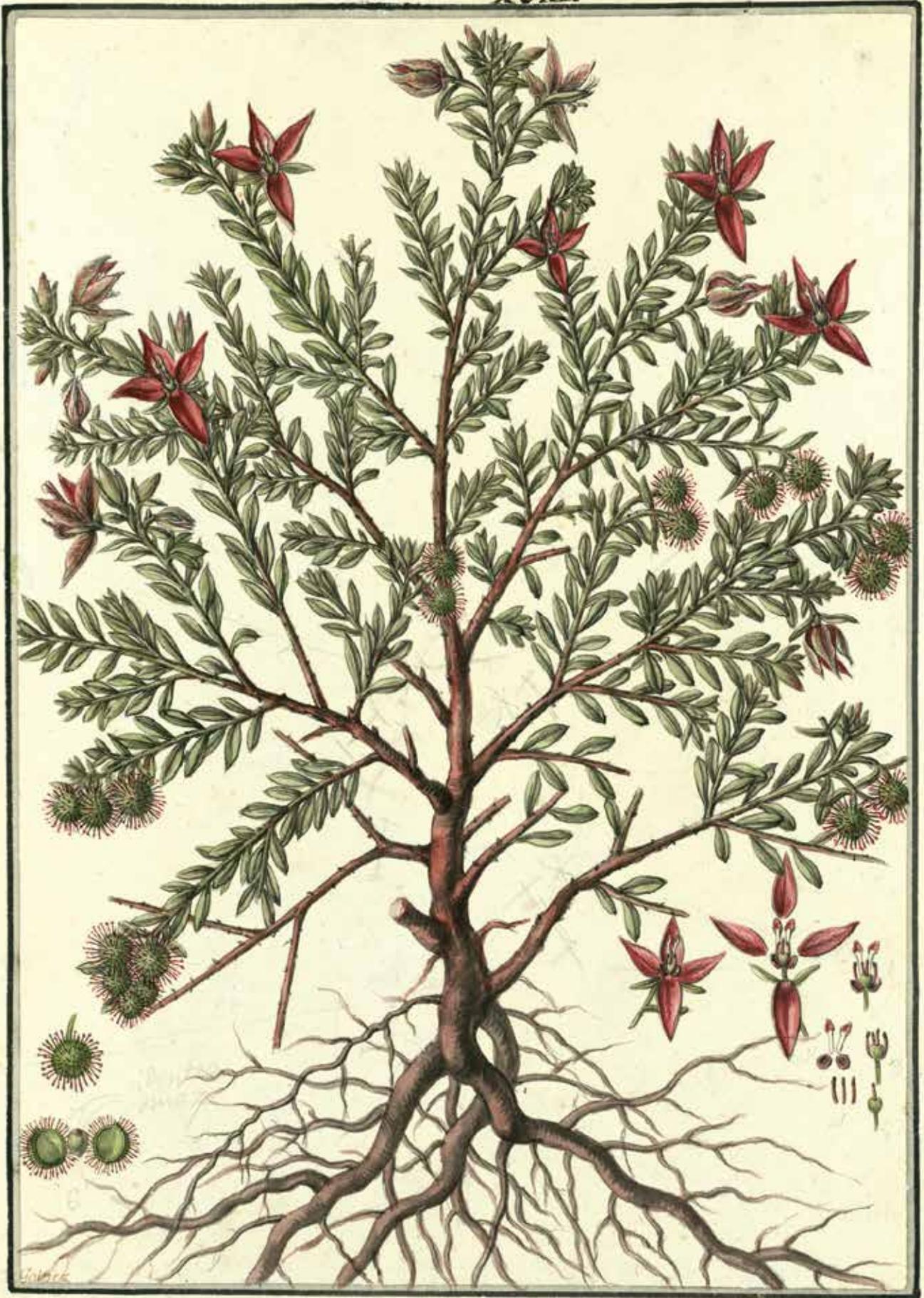
Dibujo coloreado

Real Jardín Botánico, CSIC,  
Madrid, España

NOTAS

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 haberse hecho necesario mudar el Bauprés de la Fragata Clara habiendo 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 solo 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 desafortunó y volvió a forrar con el mismo cobre pasado por el tórculo» en Ferrol antes del viaje al Callao, BRAH, JPG, 11/8305 (59).





*Krameria triandra*. (Ratanhia)

# EL ÚLTIMO VIAJE DE LA FRAGATA MERCEDES. UN TESORO CULTURAL RECUPERADO\*



Carmen Marcos Alonso

Subdirectora del Museo Arqueológico Nacional de España  
y curadora 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»<sup>1</sup>, 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 —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 texto original completo se puede consultar en el libro electrónico EL ÚLTIMO VIAJE DE LA FRAGATA MERCEDES. LA RAZÓN FRENTE AL EXPOLIO. UN TESORO CULTURAL RECUPERADO.



*El último viaje de la fragata de las Mercedes* es el título de la exposición que se presenta ahora en el Museo Nacional de Antropología de México, cuyo principal objetivo es dar a conocer y poner a disposición de la sociedad estos bienes arqueológicos como un patrimonio cultural. 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 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 vincula pasado y presente, y su contenido evoluciona desde la narración histórica, centrada en las circunstancias y consecuencias que la voladura de esta nave tuvo en la época, a la parte 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 encontraban enfrentadas 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 ámbito se muestran originales de los tratados, acuerdos y declaraciones de guerra que jalonaron el ritmo de la política española en esas fechas.

La firma de la Paz de Basilea (1795) y del Tratado de San Ildefonso (1796)<sup>2</sup> entre España y Francia había establecido un nuevo escenario de 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)<sup>3</sup> 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 América, la ruina del comercio y la imposibilidad de la llegada de las rentas americanas de la Real Hacienda<sup>4</sup>.

El mes de marzo de 1802, el de la Paz de Amiens (cat. 6 y lám. 8) firmada entre Francia, Gran Bretaña, España y la República Bátava<sup>5</sup>, 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<sup>6</sup>.

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)<sup>7</sup>, que supondrá el pago de fuertes sumas monetarias (cat. 7). 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.

LÁM. 7

F. Sartorius

**Explosión de la fragata española Nuestra Señora de las Mercedes en el combate del cabo de Santa María, 5 de octubre de 1804**

1807

Óleo sobre tela

© The Richard Green Gallery, Londres

LÁM. 8  
Claude-Jules Ziegler  
**La Paz de Amiens**

1853  
Musée de Picardie. Amiens

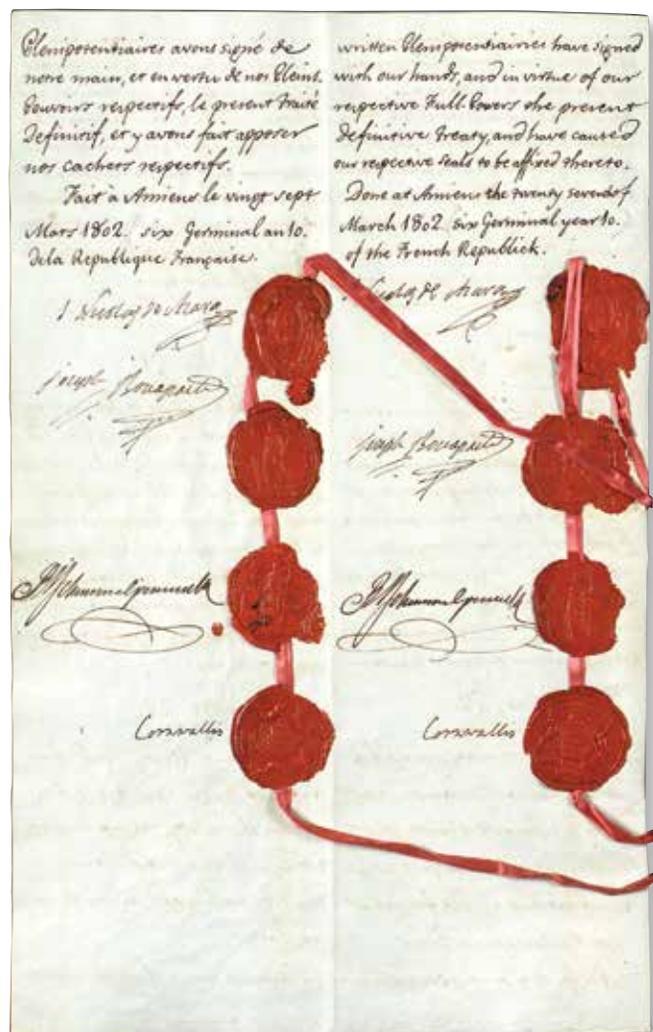
El cuadro representa el momento en el que se hace público el tratado en el Ayuntamiento de Amiens, el 27 de marzo de 1802, con los representantes de los cuatro países. En primer plano los representantes de Francia y Gran Bretaña, José Bonaparte y Charles Cornwallis. Detrás, a la izquierda, el ministro 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.



CAT. 6  
**Tratado de Amiens**

(Tratado definitivo de paz entre S. M. el Rey de España y de las Indias, Carlos IV, la República Francesa y la República de Batavia de una parte, y el Rey del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda, Jorge III, de la otra, concluido en Amiens el 27 de marzo de 1802)

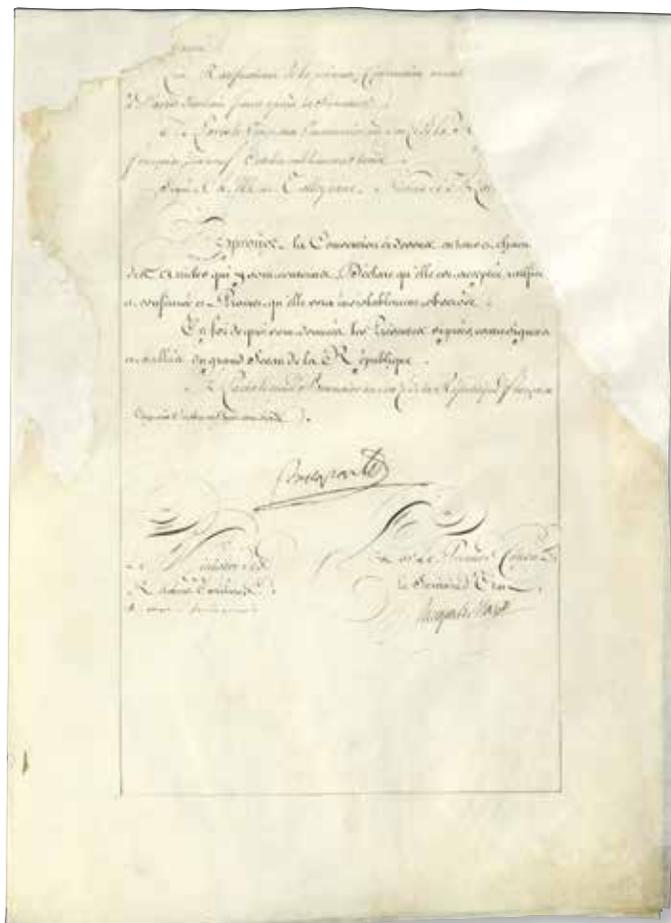
1802, marzo 27  
Tinta sobre papel, ocho sellos de placa de cera roja, 14 folios, facsímil  
Archivo Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación, Madrid, España



CAT. 7

**Convenio de Subsidios**  
(Convenio entre el Rey de España y la República Francesa para reducir a dinero anual las obligaciones que había contraído dicho monarca. Acompaña ratificación de dicho convenio)

1803, octubre 19, octubre 26  
Manuscrito, 6 hojas en pergamino  
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo Histórico Nacional, Madrid, España

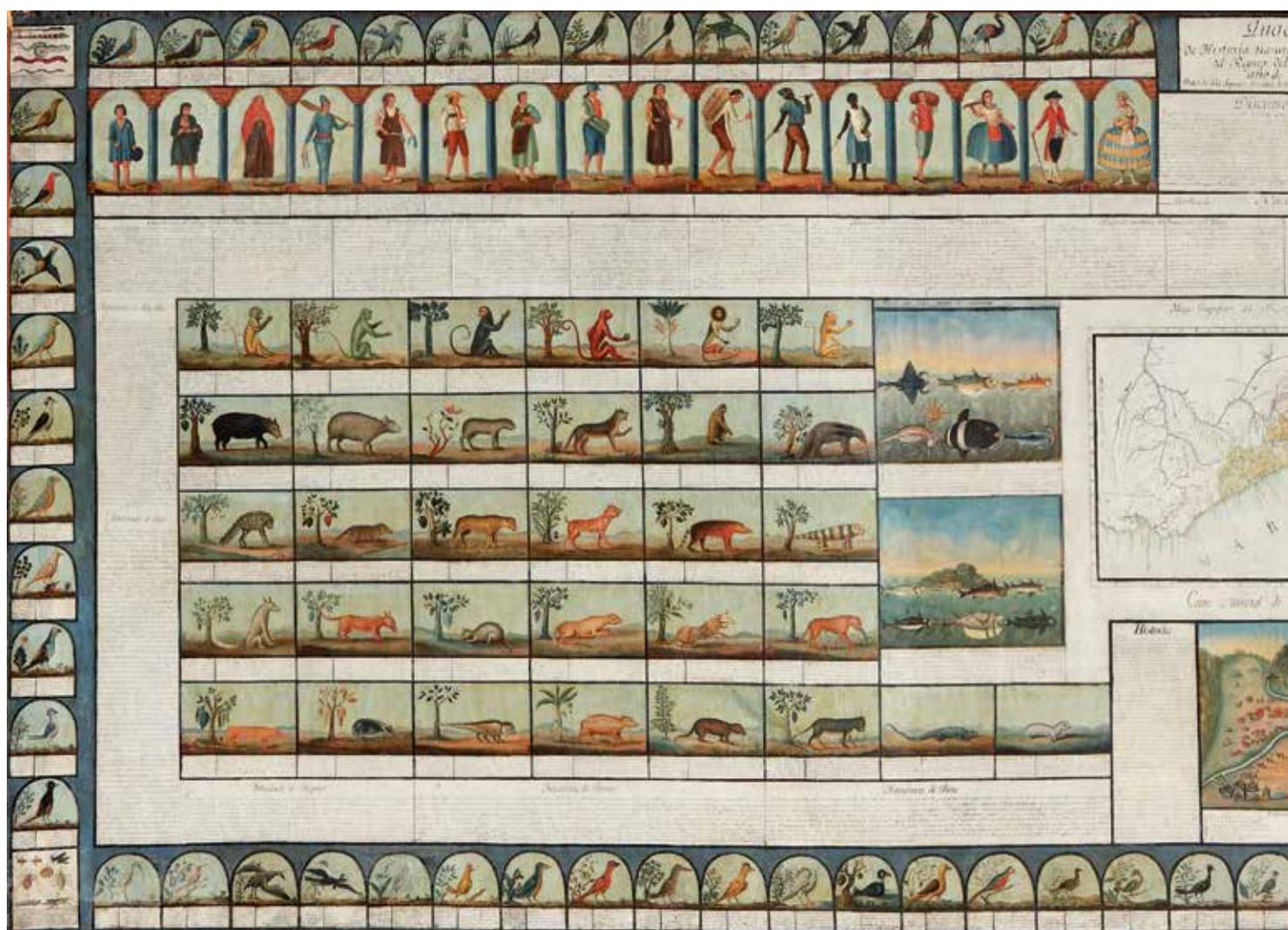


Una obra excepcional, el *Quadro de Historia Natural, Civil y Geográfico del Reyno del Perú*, realizada por Thiébaud (pinturas) y Lequando (textos) (lám. 9), es un magnífico mural en el que, mediante una amplia serie de viñetas, se ilustra la naturaleza, la sociedad y la economía del virreinato sudamericano hacia 1799, trasladándonos al escenario del viaje de la fragata.

**La última misión de la fragata Mercedes**

El itinerario de este último viaje de la *Mercedes* sirve como marco a una selección de documentos históricos<sup>8</sup> 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 (cat. 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18), 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<sup>9</sup> 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*



LÁM. 9  
**Louis Thiebaut y José Ignacio Lecuanda**  
**Quadro de la Historia natural, civil y geográfico del Reyno del Perú**  
 1799  
 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.

*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 (cat. 22), 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 (cat. 65).*

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 (cat. 29), 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 (cat. 19, 20), 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* (cat. 21), falleciendo todos en la explosión del buque durante el ataque británico.

### **La explosión de la fragata *Mercedes*, motivo de guerra**

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*. 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<sup>10</sup>. El cuadro de Francis Sartorius que representa el momento de la explosión (lam. 7) se completa con un emotivo documento

mo. ex.  
Escr. 5.

Acuerdo de la Fragua Real que en principio se  
este año vela para los Reynos se están preparando en la  
vía para hacer viaje a él, la Fragua Anunciación y con el  
Fragata La Mercedes y Clara, para conservar a los Arrogues  
y como oficio de Real Hacienda que están destinados  
para los viajes pasajeros a él, y para se recojan todas las  
causales que en uno y otro acunadas, y en otros que a  
V. E. sea posible tomar conforme a lo que previene a V. E. la  
Real cédula en 16 de Octubre último, manifestada a los  
Ministros remisión ya la consunción entera en materia de  
Arrogues, Papel blanco, Sellos y Negros, que continúan  
el primer renglón, con permiso de la consignación anual  
que se aumentará a todo lo que les convenga, velando  
para ello de todos los expedientes, deudas de aduanas y otras  
líneas entre particulares, anticipaciones de Mineros y con  
seguros con los Quintos, y paces de las de mar y tierra,  
y en quanto mejor estimo oportuno al importarse  
objetos se aumenten los diez millones de pesos que  
ya están próximos a reunir en el año 1770 hasta



LIMA. 648. N. 75

mo. por  
Escr. 5.

Se

Abiéndose declarado la guerra entre Francia e Inglaterra  
y pudiendo este suceso ser de consecuencia para la  
necesidad de España, ha resuelto el Rey que las Fraga-  
tas de la Armada Anunciación, Clara, y Mercedes que  
navegan al Callao no den la vela para su retorno hasta  
nuevo aviso, cuya resolución se comunicará a V. E. por el  
Ministerio de Marina.

En estos Dignos y en otros Mercaderes que han salido  
de este año q.º el Callao ha remitido una cantidad consi-  
derable de Arrogues y continuará las remesas, ~~con~~  
~~en las ocasiones que se ofrecieren~~

S. M. espera del zelo de V. E. y de su amor al R.º or-  
vicio que aprovechará todas las que ocurran para remitir  
la mayor cantidad posible de caudales y que a este efecto  
~~se expusiere expresamente para que~~  
la diligencia de que ocurrirán todas las ordenes para que  
se remitan los bienes de singularidades

Así mismo remitirá V. E. la Casaca, Cobre, Lina  
Lana de Nueva y olipaca y demás frutos y productos  
a las ordenes comunicadas, y según  
adencia. Todo lo que de orden de  
E. para su mas exacto y puntual  
E.º Aranzuez 7 de Junio de

Coma. Senex



LIMA. 648. N. 76

de la llegada al Puerto de Callao de la Fragua Anunciación, Clara, y Mercedes y de las mercancías que se cargaron en ellas para el comercio de este Puerto, y de las mercancías que se cargaron en ellas para el comercio de otros Puertos de este Reyno, y de las mercancías que se cargaron en ellas para el comercio de otros Reynos de España, y de las mercancías que se cargaron en ellas para el comercio de otros Reynos de Europa, y de las mercancías que se cargaron en ellas para el comercio de otros Reynos de Asia, y de las mercancías que se cargaron en ellas para el comercio de otros Reynos de Africa, y de las mercancías que se cargaron en ellas para el comercio de otros Reynos de América.

de la llegada al Puerto de Callao de la Fragua Anunciación, Clara, y Mercedes y de las mercancías que se cargaron en ellas para el comercio de este Puerto, y de las mercancías que se cargaron en ellas para el comercio de otros Puertos de este Reyno, y de las mercancías que se cargaron en ellas para el comercio de otros Reynos de España, y de las mercancías que se cargaron en ellas para el comercio de otros Reynos de Europa, y de las mercancías que se cargaron en ellas para el comercio de otros Reynos de Asia, y de las mercancías que se cargaron en ellas para el comercio de otros Reynos de Africa, y de las mercancías que se cargaron en ellas para el comercio de otros Reynos de América.

Como la Clara fue la que llegó primero la he mandado aprestar y que se lleve en ella 50 millones de pesos del Comercio, y los caudales que pudieren acopiarse de S. M. como también la Casaca, Cobre, Lina, y demás frutos y productos.



Lima. 727. N. 58

LÁM. 10

Jacques-Louis David  
**El emperador  
Napoleón en su estudio  
de las Tullerías**

1812

National Gallery of Art,  
Washington



CAT. 12

**Minuta de la Real Orden  
circular de Miguel Cayetano Soler, secretario de  
Hacienda, a los virreyes  
de Nueva España, Perú  
y Buenos Aires**

1802, octubre 16

Manuscrito sobre papel,  
dos folios

Ministerio de Educación, Cultura  
y Deporte. Archivo General  
de Indias, Sevilla, España

CAT. 13

**Real Orden del Ministro  
de Marina Domingo de  
Grandallana de  
6 de noviembre de 1802**

1802

Manuscrito sobre papel

Archivo General de la Marina  
Álvaro Bazán. Viso del Marqués,  
Ciudad Real, España  
Museo Naval. Madrid, España

CAT. 15

**Minuta de la Real Orden  
de Miguel Cayetano Soler,  
secretario de Hacienda,  
al virrey de Perú**

1803, junio 7

Manuscrito sobre papel,  
dos folios

Ministerio de Educación, Cultura  
y Deporte. Archivo General de  
Indias, Sevilla, España

que 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<sup>11</sup>.

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<sup>12</sup>. 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 (lám. 11). 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<sup>13</sup>, 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<sup>14</sup>.

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 (cat. 69), 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* (cat. 70) 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<sup>15</sup>, 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.

CAT. 29  
Anónimo (Copia de Candelaria de Alvear)  
**Diego de Alvear y Ponce de León**  
Finales del siglo XVIII  
Óleo sobre tela  
Museo Naval. Madrid, España





LÁM. 11

S.W. Fores; impresa por  
Charles Williams

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

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.

cerámicos (cat. 79), algunos eslabones (cat. 76) y clavos (cat. 120), restos de cubiertos de plata (cat. 80, 81, 89), un par de gemelos de oro (cat. 85), lentes de un instrumento de navegación (cat. 84), 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<sup>17</sup> (cat. 82, 98, 99) que formaban conjunto con el pequeño lote de monedas de este mismo metal (cat. 108).

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

Además de las numerosas pérdidas humanas, la explosión de la *Mercedes* supuso también la desaparición de los bienes y caudales que transportaba. Las fuentes documentales han aportado abundante información sobre el carácter de dicho cargamento<sup>18</sup>. 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 (cat. 92), o la muy apreciada lana de vicuña (cat. 95), 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<sup>19</sup> 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»<sup>20</sup>, lote al que debió pertenecer uno de los cubiertos de plata extraídos del pecio que aparece grabado con las iniciales JG (cat. 89).

LÁM. 12

**Mariano Sánchez**  
**Dique de El Ferrol**

1794

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.

Otra de las partidas cita a Hipólito Ruiz López<sup>21</sup> (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 «casarilla» 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. 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 otro texto, 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 trascendencia 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 (cat. 108), remitidas a la Península por cuenta de particulares. Este enorme volumen de moneda, bajo el registro del maestro de plata Vicente Antonio de Murrieta, había sido distribuido en su mayor parte en sacas o talegas que contenían cada una 1 000 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<sup>22</sup> [tarima donde se guardaban los cables]. 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 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<sup>23</sup>. 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<sup>24</sup>.

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 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 españolas, 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,

CAT. 89

#### Mango de cubierto de plata con marca “J.G.”

Finales del siglo XVIII  
o comienzos del XIX  
Plata

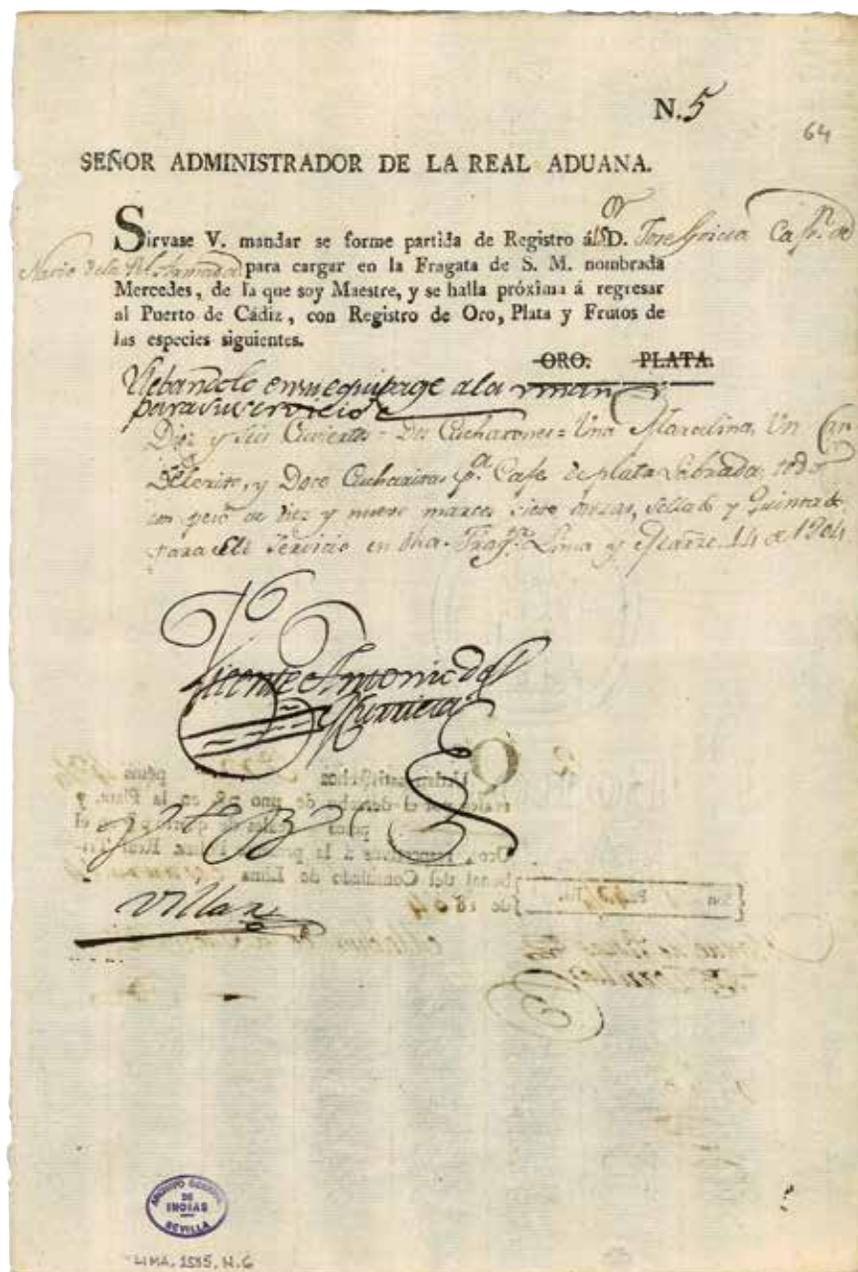
Ministerio de Educación, Cultura  
y Deporte. Museo Nacional  
de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España



CAT. 88

**Partida de registro  
nº 48 a nombre de José de  
Goycoa y Labart, coman-  
dante 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, España



la identificación de la *Mercedes* como fuente de origen de las monedas y el 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 videos y fotografías del yacimiento. Dentro de la relación de estas pruebas, se presentan algunas de las más significativas: registros de la carga (cat. 87, 88, 90, 122, 125), monedas (cat. 73, 96, 97, 100, 101, 103, 104, 105, 106, 107), clavos del forro de cobre del buque (cat. 120), junto a documentación demostrativa

LÁM. 13

### Vicuña

Lámina perteneciente  
a la colección Iconographia-  
Zoologica

1700-1880

Bijzondere Collecties van  
de Universiteit van Amsterdam

del pago por indemnización a los particulares con bienes en la *Mercedes*, cuya deuda fue saldada ya en el siglo XIX<sup>25</sup>.

También existen 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 (cat. 124), o diversas monedas claramente dañadas por los efectos de una explosión (cat. 123), 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 desgastadas<sup>26</sup>. 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*<sup>27</sup>, 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 demuestra 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*, sirven de 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 la 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 un auténtico tesoro cultural.

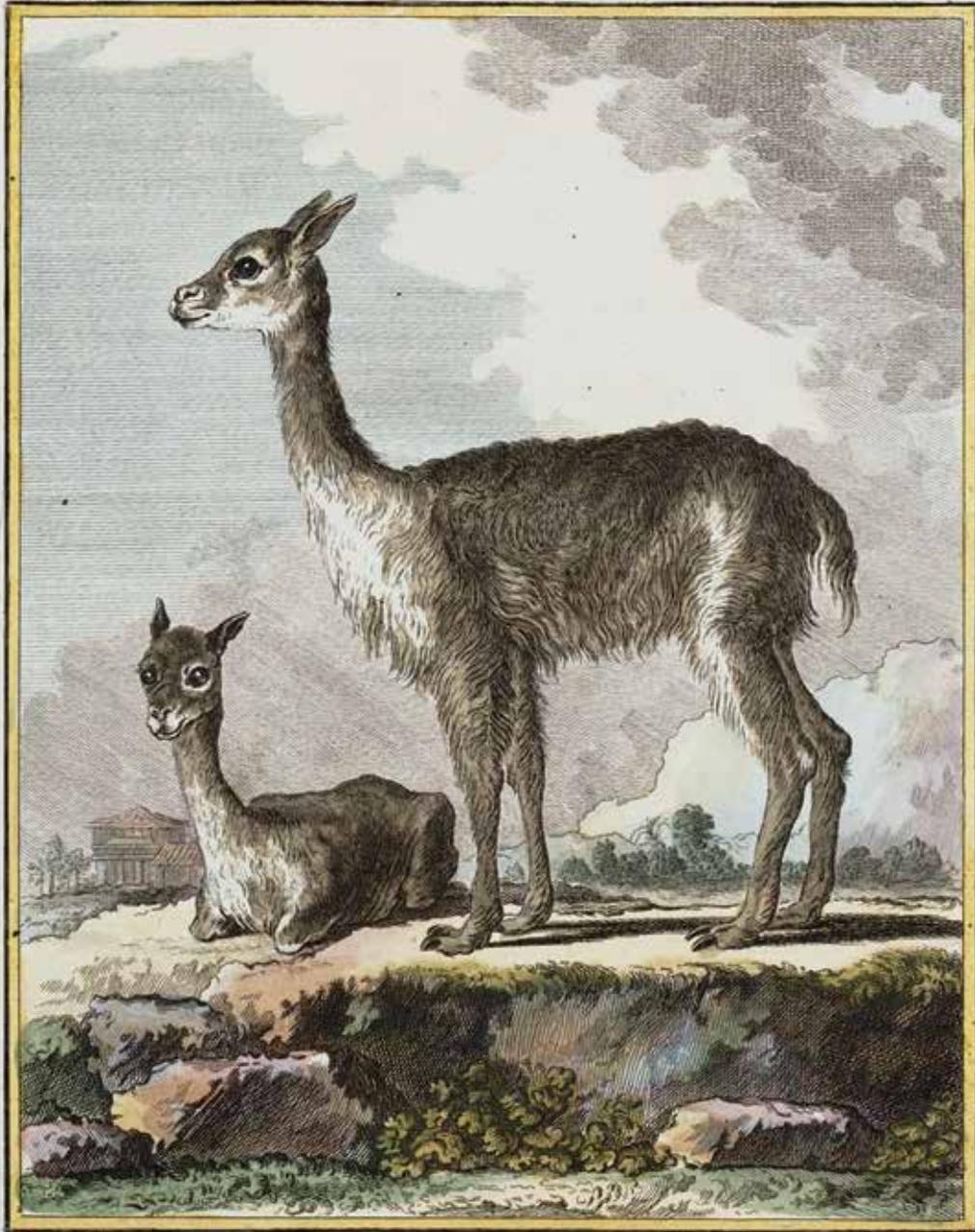
### NOTAS

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.

Bouffon  
Tome XVI.

(Suppl. tome V pag. 129, pl. XXXI.)

Pl. XXI.



de Sarras del.

O. de Ponce fac.

(Lam. 687.)

LA VIGOGNE.

(Pérou et Chili)

*Lama vicugna.*

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 Arriazaen 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 LeyClerk: 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. (Alvear y Ward, 1891: 398).
23. Case N.º 8:07-CV-614-SDM-MAP; Mark A. Pizzo, Report and Recommendation, June 3, 2009: 2; Carrera, 2009: 3-4.
24. (Cabo, 2012; O'Donnell, 2013).
25. Archivo General de la Administración, 11,14328.
26. Archivo General de Indias, Lima, 1535, partida 143; Marcos, 2013.
27. Case N.º 8:07-CV-614-SDM-MAP; Exhibit D. Declaration of Jim Delgado, Annex 9.46, 9.47 y 9.49.

# 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 desde Nutka, junto a la isla de Vancouver, en América del Norte, hasta la Patagonia, al sur del Río de la Plata, en América del Sur. Además de las tres Antillas mayores.

A este enorme conjunto daban los españoles el nombre de Indias, a las que todavía hay que sumar las remotas islas Filipinas, que mantenían contacto con México gracias al galeón de Manila. La organización administrativa de las Indias las dividía en cuatro virreinos —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 virreinos: Guatemala, Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Venezuela, Chile y Filipinas. Entidades de muy diferente importancia en extensión o nivel de desarrollo, pero equiparadas por tener al frente de su gobierno un capitán general, atendiendo 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.

A finales del siglo XVIII, coincidiendo con el apogeo de su desarrollo cultural y material, se habían formado unas sociedades que en gran

---

\* El texto original completo se puede consultar en el libro electrónico EL ÚLTIMO VIAJE DE LA FRAGATA MERCEDES. LA RAZÓN FRENTE AL EXPOLIO. UN TESORO CULTURAL RECUPERADO.

LÁM. 14  
Ánonimo  
**De mestiza y español,  
castizo**

Último cuarto del siglo XVIII  
Óleo sobre cobre  
Museo de América. Madrid



LÁM. 15  
Ánonimo  
**De español y alvina,  
negro torna atrás**

Último cuarto del siglo XVIII  
Óleo sobre cobre  
Museo de América. Madrid



medida repetían el modelo de los reinos europeos. Había, 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 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. 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.

Como consecuencia de la diversidad natural y de poblamiento, se podían encontrar 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. Hacia 1800, constituyen un mosaico de sociedades dispares, que tienen en común ser el resultado 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 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 agraria, que cubría las necesidades alimenticias y de todo tipo de las zonas mineras. Había también provincias especializadas en la producción de determinadas mercancías destinadas preferentemente a la exportación a Europa, como el azúcar, el tabaco y el cacao, aunque también se exportaban cueros, carnes saladas (tasajo), café, grana o cochinilla, añil, maderas tintóreas, etc. Las regiones más apartadas, en las fronteras extremas de Norte y Sudamérica, y en torno a las cuencas del Orinoco y el Amazonas, eran provincias de misión de muy escasa población blanca y apenas incorporadas a la economía india.

La población rozaba los trece millones de personas, muy desigualmente repartidas. La densidad era relativamente alta en 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. Eran 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 blancos.

La siempre escasa población blanca 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.

Los negros, traídos de África como esclavos, se hallaban presentes en todas las Indias, pero llegaban a ser la población predominante en el ámbito del Caribe, donde se había extinguido la población india. También se habían cruzado con los blancos y con los indios. Estas mezclas eran denominadas conjuntamente con el nombre de «castas» (lám. 14 y 15).

La población se estructura socialmente, en principio, como en España, según las normas propias de las sociedades estamentales, que partían de la existencia de tres órdenes o brazos: el clero, la nobleza y el pueblo llano. Pero la presencia de indios y negros, más las mezclas derivadas, daría lugar a una notable diversificación de la escala social, marcada ante todo por el color: blancos, indios y negros, en ese orden.

En la realidad, los casos son mucho más complicados. Uno 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. 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 la civilización de los negros 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 la daba la obediencia al rey de España, reforzada por la acción de la Iglesia, que predicaba y vigilaba la pureza de la fe católica. Aunque reconocía al sumo pontífice en Roma, situaba al rey en su cima como patrono de esa Iglesia, pues era quien nombraba a todos los arzobispos y obispos y al clero de todas las catedrales.

Se podían distinguir dos comunidades o repúblicas: la de los españoles, predominantemente urbana, y la de los indios, casi exclusivamente rural. La ley, que para proteger a los indios había impuesto desde el siglo XVI su segregación residencial, pretendía que ambas comunidades se mantuviesen incomunicadas en lo posible, 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.

Entrado el siglo XVIII, la sociedad de las provincias más adelantadas y prósperas, como la de las capitales virreinales, era mucho más compleja, con un reducido núcleo de propietarios y dirigentes sobre grandes masas de trabajadores que vivían pobremente. La cúspide de la pirámide social estaba ocupada por los grandes terratenientes, comerciantes y mineros, de fortunas mayores o más estables en el caso de los terratenientes y mínima en el de los mineros, por estar siempre amenazados por el agotamiento o inundación de las vetas. La posesión de grandes propiedades era el principal signo de distinción social, y en América, en esta época, se da lugar a los latifundios que se harán característicos en la centuria siguiente. 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.

Los grandes mineros eran los propietarios de los mayores y más ricos yacimientos argentíferos, en los que invertían gigantescos capitales y empleaban millares de trabajadores y de animales de carga y labor. Terratenientes, comerciantes y mineros podían acumular inmensas fortunas y conseguir un título nobiliario, que el rey Carlos III otorgaba con facilidad a quienes le prestaban destacados servicios monetarios, y podía servir de estímulo a quienes se esforzaban por crear riqueza. La nobleza indiana era esencialmente una plutocracia, lo que constituye un rasgo de



LÁM. 16  
**Casimiro Castro**  
**Catedral de México**  
 Medios del siglo XIX  
 Litografía  
 Museo de América. Madrid

modernidad. Los nacidos en España eran llamados peninsulares; el resto, nacidos en América, eran 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 dispersos por distintas provincias, y también todos aquellos que desempeñaban las restantes actividades necesarias para el desenvolvimiento económico, empezando por los clérigos y abogados, médicos, arquitectos, y siguiendo por los oficios agremiados tales como los de orfebres y plateros, sastres, albéitares o veterinarios, zapateros, etc. En algunos de estos oficios podían incluirse indios, mulatos o negros, por sus 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, en las que cada grupo social se hacía presente con la procesión de sus hermandades: de señores, de clérigos, de artesanos y hasta de esclavos.

La sociedad española era claramente urbana; los conquistadores y pobladores habían fundado desde los primeros tiempos centenares de núcleos, de variable dimensión y rango (ciudades, villas y pueblos). El tráfico mercantil era la razón de ser de muchas de las principales ciudades; por caminos difíciles podían conectar las orillas del Pacífico y del Atlántico 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.

La ciudad era 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—, y también del representante del poder real: 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 el 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 los colegios y las 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 (minería, agricultura, 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 o en la ganadería trashumante.

Las haciendas coexistían con los pueblos de indios, regidos por sus propias autoridades —los ayuntamientos o cabildos de indios— y cuyos habitantes 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 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, que algunas veces afloraban en forma de motines o rebeliones.

Un notable ciclo de sublevaciones de indios se dio en las dos décadas siguientes a la expulsión de los jesuitas. El primer estallido se produjo en México, en 1767; el visitador José de Gálvez tuvo un papel protagónico en la ejecución de la orden de expulsión y en la represión del descontento popular cuando se puso al frente de un destacamento militar para recorrer los distritos más agitados —San Luis de la Paz, San Luis Potosí, Guanajuato, Michoacán— aplicando severos castigos. Al sentimiento por la salida de los jesuitas, se sumaba el malestar producido por la política fiscal impuesta por el visitador. Estos sucesos se reprodujeron años después

en Nueva Granada y el Perú. En noviembre de 1780, se había desencadenado en Perú la más peligrosa insurrección dirigida por el caudillo indio Tupac Amaru.

Los levantamientos en América del Sur habían producido una gran alarma por su coincidencia con la guerra de independencia de 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 las inmediaciones de los dominios españoles.

La preocupación que lentamente se fue abriendo paso en la mente de los gobernantes fue la originada por la rivalidad entre los peninsulares y los criollos. Los españoles americanos venían quejándose desde tiempo atrás de la preferencia que las autoridades parecían dar a los peninsulares para ocupar los cargos —civiles o eclesiásticos— más importantes y apetecidos. Conforme avanzaba el siglo XVIII este resentimiento se extendió a los 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. Se denunciaba el hecho de que los virreyes y 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: corregimientos, gobernaciones, puestos de las oficinas de administración hacendística —cajas, aduanas, direcciones de rentas—, las mejores parroquias o las canonjías iban a parar a manos de los peninsulares afectos a los virreyes y prelados. Contrastaba este hecho con la

LÁM. 17

**Estatua de Carlos IV  
en la plaza Manuel Tolsá  
(Ciudad de México),  
popularmente conocida  
como El caballito.**

Junio de 2009. Licencia CC  
By 2.0. © Joaquín Martínez



práctica habitual de la monarquía, que solía conceder muchos de esos cargos mediante subasta o previo pago de una cantidad, lo que había hecho posible que muchos criollos adinerados los ocupasen, al 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. Los criollos tenían legalmente acceso, incluso preferente, a todos los cargos de ambas administraciones, pero raramente llegarían a los más elevados y brillantes de virreyes o intendentes.

La Corona, después de las sublevaciones de mediados del siglo XVI, nunca había dudado de la fidelidad de sus vasallos americanos, y buena prueba de ello dio al considerar necesaria la creación de un ejército permanente en Indias, vista la codicia que manifestaban otras potencias. Durante dos siglos y medio no había habido allí más fuerzas armadas que unas cuantas compañías de soldados en los puntos de las costas atlánticas más amenazados por los piratas. Misión defensiva denotada por la presencia de las fortificaciones que debían proteger La Habana, Puerto Rico, Cartagena, Veracruz, etc., y algunos otros puertos en el Pacífico, como Acapulco y El Callao. La pérdida de La Habana en 1762 hizo ver la necesidad de disponer en aquellos territorios de fuerzas numerosas y bien entrenadas. Para ello se recurrió, durante un tiempo, a enviar a América cierto número de regimientos del ejército de España, 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 en aquella coyuntura: 1) que algunos sectores criollos descontentos imitasen a los colonos ingleses —que fueron apoyados por España— y buscasen hacerse independientes; 2) que Inglaterra alentase los sentimientos antiespañoles en las provincias indianas ofreciéndoles ayudarlas a lograr su independencia o acogerlas bajo su dominio, respetando su religión y permitiéndoles beneficiarse con el comercio directo con Europa. Algunos altos funcionarios españoles en Europa y América advirtieron 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 se deberían evitar motivos de descontento y promover políticas de plena integración de los vasallos americanos en la monarquía. Además, eran bien conocidos los deseos de Inglaterra de apoderarse de alguna porción de las Indias españolas.

Los indicios de creciente desafección de algunos sectores de las élites indianas hacia España eran ciertos, y se harían visibles cuando se inició el proceso de la Revolución francesa, cuyos lemas de transformación política y social eran incluso más movilizados que el de la simple independencia. Hay que añadir que muy pronto se hizo realidad el pronóstico de que Estados Unidos había de ser un vecino incómodo y peligroso para España.

Al término de la primera guerra en la que España combatió junto a Inglaterra contra el régimen revolucionario francés, 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, que había sido la primera posesión de España en América.

La reversión de alianzas en 1796 —España unida a Francia— 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.

En 1800, Napoleón Bonaparte, convertido en dueño de Francia, obtuvo del débil Carlos IV la cesión de Luisiana, que España venía rigiendo desde 1763. Luisiana, junto con la 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 enviado por Napoleón fracasó por completo en su intento de reconquista. El proyecto imperial fue abandonado y Napoleón vendió Luisiana a Estados Unidos por quince millones de dólares. Con esto, en 1803, la frontera de Estados Unidos con Nueva España se desplazó 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 ataque a las cuatro fragatas españolas. 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.

## Los instrumentos que se conservan de don Diego de Alvear\*

Mariano Esteban Piñero

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 (cat. 30), un quintante (cat. 31) y un círculo de reflexión, además de un trípode que pudo servir para fijar algún instrumento de observación o medida.

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.

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.



CAT. 30  
**Catalejo acromático plegable de cuatro segmentos de don Diego de Alvear**

Principios siglo XIX  
Latón, cuero, cristal  
Col. Particular

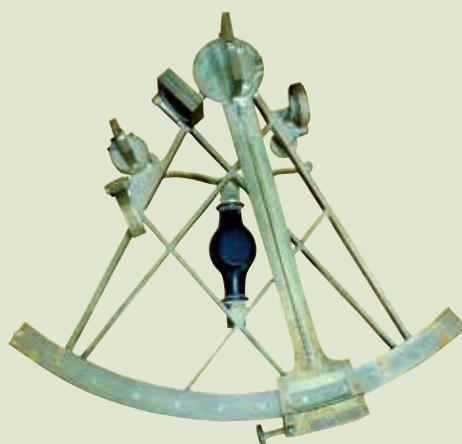


CAT. 32  
**Pequeño lote de libros de Diego de Alvear (Almanaque y Guías de América)**

1768, 1778, 1797, 1803  
Fundación Biblioteca Manuel Ruiz Luque, Montilla (Córdoba), España

CAT. 31  
**Quintante de don Diego de Alvear**

Finales siglo XVIII-Principios del siglo XIX  
Latón, cristal, caja de caoba  
Col. Particular



\* Del artículo “Los instrumentos científicos de don Diego de Alvear“, de Mariano Esteban Piñero, Instituto de Historia Simancas, Universidad de Valladolid. El texto original completo se puede consultar en el libro electrónico EL ÚLTIMO VIAJE DE LA FRAGATA MERCEDES. LA RAZÓN FRENTE AL EXPOLIO. UN TESORO CULTURAL RECUPERADO.

# ORGANIZACIÓN, ORDEN Y DISCIPLINA EN UN BUQUE DE GUERRA\*



Marta García Garralón



los ojos de un extraño, los navíos de guerra del siglo XVIII vienen a ser pequeños feudos en los que la vida 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 (el navío de línea más común de la época, el de 64 cañones, era capaz de albergar a más de quinientas personas).

En los barcos de la Armada, viajaban oficiales, la marinería, las brigadas de artillería y tropa de guarnición, y los pasajeros. 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.

La división de esos grupos en subclases conformaba un sistema de mando en el que todos los individuos respondían ante su superior, para que las órdenes se cumplieran en un tiempo considerablemente reducido. A finales del siglo XVIII, las Ordenanzas Generales de la Armada

---

\* Del artículo “Azotes sobre un cañón, carreras de baquetas y el honor perdido: autoridad y justicia en los buques de guerra a fines del siglo XVIII”, de Marta García Garralón, Centro Asociado de la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED), Madrid. El texto original completo se puede consultar en el libro electrónico EL ÚLTIMO VIAJE DE LA FRAGATA MERCEDES. LA RAZÓN FRENTE AL EXPOLIO. UN TESORO CULTURAL RECUPERADO.

prescribían con detalle las obligaciones de cada persona y categoría profesional dentro de un barco.

El ejercicio de la autoridad por parte de los mandos reunía ciertos elementos comunes, como la ejemplaridad, una máxima inherente a la vida militar. El comandante de la flota o navío estaba obligado a mantener una actitud que sirviera de modelo frente a sus inferiores. 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 respeto y la obediencia de los inferiores.

Otro elemento característico del ejercicio del mando radica en saber alternar la información inmediata con un riguroso conocimiento de las tareas de los subalternos, 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.

Un tercer componente es no adoptar actitudes familiares con los subordinados porque la camaradería fácilmente puede terminar en insubordinación. Confraternizar con subalternos despoja al oficial de su autoridad, del temor y del respeto con el que requiere ser obedecido.

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. Es un modelo jerárquico piramidal en el que 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: los contramaestres y los guardianes (oficialidad con mando sobre la tripulación), 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 por la marinería (marineros, grumetes y pajes), y la tropa de guarnición y las brigadas de artillería. Cada una de estas clases defiende sus privilegios y su estatus, exagerando al máximo las diferencias con los grupos inferiores. A la par, todos se esfuerzan por ascender y equipararse a sus superiores.

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 —los mejores alojamientos son disfrutados por los individuos situados en lo más alto del escalafón— y el lugar para tomar los alimentos (el rancho): importa dónde se duerme y dónde

## ESCALA DE MANDO A BORDO DE LOS BAJELES DE LA REAL ARMADA FINALES SIGLO XVIII



se come, pero también al lado de quién se hace. 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. Nunca se mezcla a la gente de tropa con la marinería.

Cada clase profesional se posiciona 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.

### **Autoridad y justicia a bordo**

La convivencia entre oficiales, marinería y tropa en los bajeles del Rey era posible gracias a la aplicación de un estricto código de leyes, apoyado sobre un régimen sancionador especial, denominado fuero de Marina.

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: 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.

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. 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.

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.

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.

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, 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.

La cobardía y la negligencia tienen un costo muy alto. Si la defensa de un navío resulta corta o se realiza una entrega indecorosa y sin acuerdo de su oficialidad, quien está al mando puede ser condenado hasta con la pena capital. Todos los oficiales que han participado en la entrega inaceptable han de responder por sus actos. La ley incluso permite al segundo de a bordo rebelarse contra las órdenes de su comandante si contradicen los criterios normales de defensa e incluso prenderlo para poder continuar el combate. 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. 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 tiene capacidad para organizar la defensa, actuando desde tierra, con o sin ayuda de 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. 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. 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. Si 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.

Existían otras disposiciones sobre la navegación en escuadra, el asalto a bajeles y el trato con el enemigo, por mencionar algunas de las muchas situaciones posibles en los que se aplicaba la legislación.

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 —la tripulación—, usando de la autoridad, pero con la estimación y atención que cada empleo se merece.

Otro 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. Los viajes de los marinos de guerra a América se ofrecen, en el caso de la gran mayoría de la oficialidad, como tentadoras ocasiones para la introducción y extracción ilegal de oro, plata, tabaco y otros productos cotizados en el mercado americano.

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 de la tripulación. 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 deshonorosa, como es el ahorcamiento.

El castigo típico de la marinería es el azote sobre un cañón. El de la soldadesca, las “carreras de baquetas”, un castigo donde la tropa empuja los correajes de sus fusiles. 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 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. Como la mayoría no sabe leer, 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 dar lectura a 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, para evitar una potencial alegación de ignorancia de la ley. Si la tripulación es nueva, las ordenanzas se leen con mayor frecuencia. 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.

La subordinación y la obediencia de los inferiores con sus superiores es el fundamento de la disciplina militar. Por eso, cuando esta máxima se incumple, merece la pena 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 puede reducir la sanción: desde un simple castigo corporal a la pena de galeras, o el destierro a un presidio o a un arsenal.

El cumplimiento de las órdenes resulta de especial importancia a la hora de hacer la guardia. 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 desertión o un grave desorden, será pasado por las armas. Aquel que se quede dormido cuando se llegue a tierra de enemigos sabe que sus próximos diez años los sufrirá en las galeras.

El reglamento también señala las penas para la desertión, el auxilio a desertores y prófugos, la mala ejecución de las maniobras, intentos de sabotaje, etc.

Existen reglas muy estrictas acerca de dónde y en qué condiciones se puede encender fuego. El incumplimiento cuando se navega implica castigos muy duros. Las penas se reducen sensiblemente si las faltas se han cometido en puerto.

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. Las inspecciones relacionadas con la pólvora se hacen de continuo, y el comandante del arsenal informa periódicamente de los reco-



LÁM. 18  
**Fábrica de Félix Solesio e hijos**  
**Juego de baraja española**  
 Principios del siglo XIX  
 Papel estampado  
 Museo Naval. Madrid, España

nocimientos realizados al comandante del Departamento. Alguien 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.

Los juegos de azar o envite, los dados y la taba\*\* están prohibidos. Solo se permiten juegos de cartas realizados como mera diversión y en sitios determinados del navío, con permiso del oficial de guardia. A los marineros y soldados tramposos, a los que son descubiertos con dados o naipes marcados y a los tahúres se les azota. 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, a la espera de la pena que dicte el consejo de guerra.

Los que fomentan riñas o pendencias también reciben su castigo, a discreción del capitán (si se convierte en el origen de un motín, la sentencia será a muerte). La sedición a bordo está castigada con la pena capital. Los oficiales deben intervenir rápidamente para atajar la revuelta. Los instigadores son ahorcados, y a los que hagan uso de las armas se

\*\* Juego de azar que consiste en lanzar, sobre una mesa o en el suelo, unos huesos (tabas). Se apuesta a qué superficie de los huesos quedará hacia arriba.

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 de las clases inferiores. Y hay otras disposiciones para casos específicos.

El robo a bordo se paga con azotes. 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 pago. Los robos en tierra a civiles se castigan con azotes y condena a galeras. En caso de latrocinio cuando el barco naufraga, o cuando después del naufragio se hace pillaje con los objetos arrojados por el mar a la playa, las penas se endurecen hasta la horca. La regulación para robos en los arsenales es amplia y severa, y las penas se equiparan a las que corresponden a las sustracciones cometidas a bordo.

Los delitos de lesiones a bordo se castigaban con la pena de muerte, independientemente de que la víctima resultara herida o falleciera. A partir de 1770, la pena se redujo a diez años de presidio cuando el herido no fallecía 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.

La embriaguez se castiga con cepo<sup>\*\*\*</sup> de cuatro días y condena a pan y agua. Al reincidente se le retira la ración de vino hasta que muestre haberse corregido, pero mientras eso ocurre, se le dan seis zambullidas en el agua.

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 a grumete o soldado.

Era obligatorio 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.

Aunque no se mencionaban en el reglamento de forma explícita las relaciones homosexuales, era un hecho que se daban a bordo y que se cometían abusos sexuales en los menores de edad que servían como pajes. Aludidas estas relaciones con el eufemismo de “conducta escandalosa”, los castigos comprendían azotes, grillete y trabajos de limpieza por una temporada.

---

<sup>\*\*\*</sup> Instrumento hecho de dos maderos gruesos, que unidos formaban en el medio unos agujeros redondos, en los que se aseguraba el cuello o la pierna de un reo.

# JOSÉ ROMERO FERNÁNDEZ DE LANDA Y EL DISEÑO DE LA MERCEDES\*



José María de Juan-García Aguado

El día primero de noviembre de 1765, cuando se hallaba destinado en Ferrol, José Romero Fernández de Landa (cat. 39) —o José Romero Landa como él firmó a lo largo de su vida—, un alférez de fragata de treinta años, recibió orden de incorporarse al astillero de Guarnizo (en Cantabria, España), con el fin de especializarse en la construcción naval bajo la dirección del ingeniero de la marina francesa François Gautier.

A principios del año 1768, ya con el grado de teniente de fragata, fue nombrado responsable del armamento de la fragata *Santa Teresa*, 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. Estos planos habían sido enviados previamente por Romero Landa a Jorge Juan —marinero, ingeniero y científico español, llamado “el sabio” por sus conocimientos— para conocer su parecer, recibiendo una respuesta elogiosa junto con algunas pequeñas correcciones.

Regresó a Ferrol en 1786, para 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.

---

\* Del artículo “José Romero Fernández de Landa, primera patente de ingeniero de Marina, y la construcción de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*”, de José María de Juan-García Aguado. El texto original completo se puede consultar en el libro electrónico EL ÚLTIMO VIAJE DE LA FRAGATA MERCEDES. LA RAZÓN FRENTE AL EXPOLIO. UN TESORO CULTURAL RECUPERADO.

El 10 de octubre de 1770 Carlos III firmó la Real ordenanza para el establecimiento del cuerpo de ingenieros de Marina, y simultáneamente nombró a François Gautier ingeniero general de Marina y brigadier de los Reales Ejércitos. Romero Landa solicitó el pase al cuerpo recién creado un año antes de su creación formal. Así 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. 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 que Romero Landa le acompañase para establecer en los departamentos de Cádiz y Cartagena las nuevas ordenanzas de arsenales e ingenieros de Marina. Esta experiencia le facilitó 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.

Romero Landa desarrolló a lo largo de su vida profesional proyectos de buques de guerra que abarcaron prácticamente toda la gama existente, 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.

CAT. 41

José Romero Fernández  
de Landa

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

1784

Por Joachin Ibarra, impresor  
de Cámara de S.M. Madrid.  
Museo Naval. Madrid, España



CAT. 39  
Anónimo  
**José Romero y Fernández  
de Landa**  
Siglo XVIII  
Óleo sobre tela  
Museo Naval. Madrid, España



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, en La Habana, de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* (cat. 36) que se botó el 15 de noviembre de 1789.

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

En la segunda mitad del siglo XVIII, la escasez de recursos forestales en la Península Ibérica 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. En este contexto, el astillero de La Habana se convirtió en una alternativa

LÁM. 19

Lino García

**Domingo Pérez  
de Grandallana**

Primera mitad del siglo XIX

Óleo sobre tela

Museo Naval. Madrid, España



por su facilidad para disponer de maderas en abundancia y de excelente calidad.

Con objeto de evitar el descontrol de la tala de los árboles 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.

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 (cat. 41). El objetivo principal 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 proveedores 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, 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, así como la delineación del contorno a escala geométrica. En este aspecto, fue innovador al introducir en la definición de las piezas de la estructura de los navíos y fragatas el criterio de sistematización y racionalización.

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.

Los buques de guerra construidos a fines del siglo XVIII 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.

CAT. 36

Javier Escudero

**Modelo de la *Mercedes***

expresamente encargado para la exposición

2014

Resinas, madera, metal, textil

Acción Cultural Española (AC/E),  
Madrid, España



CAT. 37

Miguel Godoy Sánchez  
y José Antonio Álvarez  
Manzanares

**Cuaderna maestra en  
construcción y proyección  
del palo mayor de la  
fragata Nuestra Señora  
de las Mercedes, según  
Reglamento de José  
Romero Landa (1784)  
y construida en 1788**

2013-2014

Madera

Col. Miguel Godoy Sánchez



CAT. 38

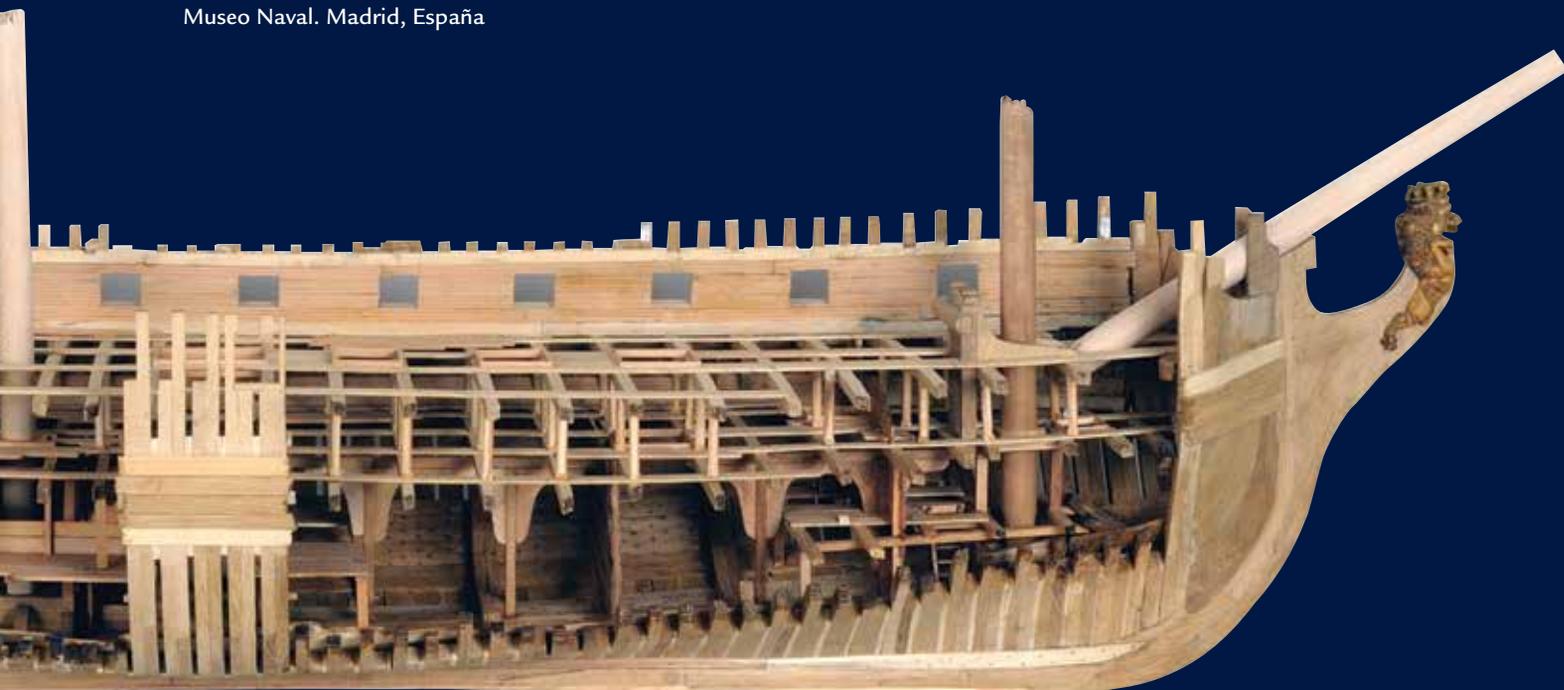
Miguel Godoy Sánchez  
y José Antonio Álvarez  
Manzanares

**Modelo de la fragata  
Nuestra Señora de las  
Mercedes (detalle)**

2012-2014

Madera

Museo Naval. Madrid, España



# LOS CONSTRUCTORES DE LA FRAGATA NUESTRA SEÑORA DE LAS MERCEDES\*



José María Sánchez Carrión

El 10 de octubre de 1770 Carlos III aprobó la creación, dentro de la Armada, del cuerpo llamado Ingenieros de Marina, a semejanza del de los ingenieros-constructores francés.

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. En 1782, se inicia una gran transformación, otorgándole una rígida estructura, dictando reglas para la enseñanza y regulando las condiciones de ingreso en el cuerpo, que aumenta el número de efectivos.

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 se distribuirían en los departamentos y astilleros de Europa y América de acuerdo con las necesidades y urgencias.

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 departa-

---

\* Del artículo “Los ingenieros de marina en La Habana en tiempos de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes (1783-1786)” de José María Sánchez Carrión, Doctor en Ingeniería Naval, Universidad Politécnica de Madrid. El texto original completo se puede consultar en el libro electrónico EL ÚLTIMO VIAJE DE LA FRAGATA MERCEDES. LA RAZÓN FRENTE AL EXPOLIO. UN TESORO CULTURAL RECUPERADO.

\*\* Reparación del casco de un barco. También se le llama carenado o carenadura. Asimismo, se refiere a la parte de un buque que queda por debajo de la superficie del agua, la parte sumergida.



CAT. 46

### Maceta de calafate

ca. 1850

Madera torneada

Museo Naval. Madrid, España

CAT. 45

### Hacha de carpintero de ribera

Siglo XIX

Madera de caoba y acero

Museo Naval. Madrid, España



mentos. 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<sup>\*\*\*</sup> 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.

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.

Inicialmente, la plantilla de ingenieros en América queda reducida a dos ingenieros en La Habana y en Buenos Aires. En 1786, la distribución en el arsenal de La Habana, donde se construyó la *Mercedes*, fue la siguiente:

- Vicente Plo —ingeniero segundo y teniente de navío—, como ingeniero comandante, con un ordinario y teniente de navío: Joseph Pilón y Espejo.

En la construcción de la *Mercedes*, estuvo directamente involucrado Gaspar del Villar, quien nació en la villa coruñesa de Pontedeume, España, en 1764. 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 [lugar para el trazado de las plantillas de las distintas partes de un buque]. Con este empleo, Vicente Plo se lo llevó a La Habana cuando lo nombraron comandante del cuerpo.

Durante los años en los que Plo estuvo en La Habana, Del Villar siguió ocupado de la sala de gálibos y fue el encargado, además, de

\*\*\* Cables y cuerdas de una embarcación que usa velas para navegar. Al conjunto de jarcias se les denomina aparejos.



CAT. 47  
**Berbiquí de carpintero**  
 Siglo XIX  
 Madera y acero  
 Museo Naval. Madrid, España

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 contra maestre 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 crea, por Real Ordenanza de la Junta Suprema de Sevilla, una nueva clase de ingenieros ordinarios: los llamados «ingenieros prácticos», fuera de reglamento, que debían pertenecer a la maestranza, tener experiencia, haber navegado y haber estado destinados en diques u obras a flote. Gracias a esta Ordenanza, Del Villar pudo ser nombrado, el 5 de mayo de 1810, ingeniero ordinario y alférez de fragata en la clase de ayudante de construcción.

Del Villar trabajó bajo las órdenes de todos los comandantes de Ingenieros que siguieron a Plo en La Habana. En 1817, se encarga provisionalmente de la Comandancia. En 1826, convertido el arsenal en apostadero, Del Villar se hace cargo de todos los ramos de construcción.

CAT. 44  
**Colección de herramientas de calafate y muestrario de clavazón**  
 ca. 1850  
 Hierro, madera y bronce  
 Museo Naval. Madrid, España

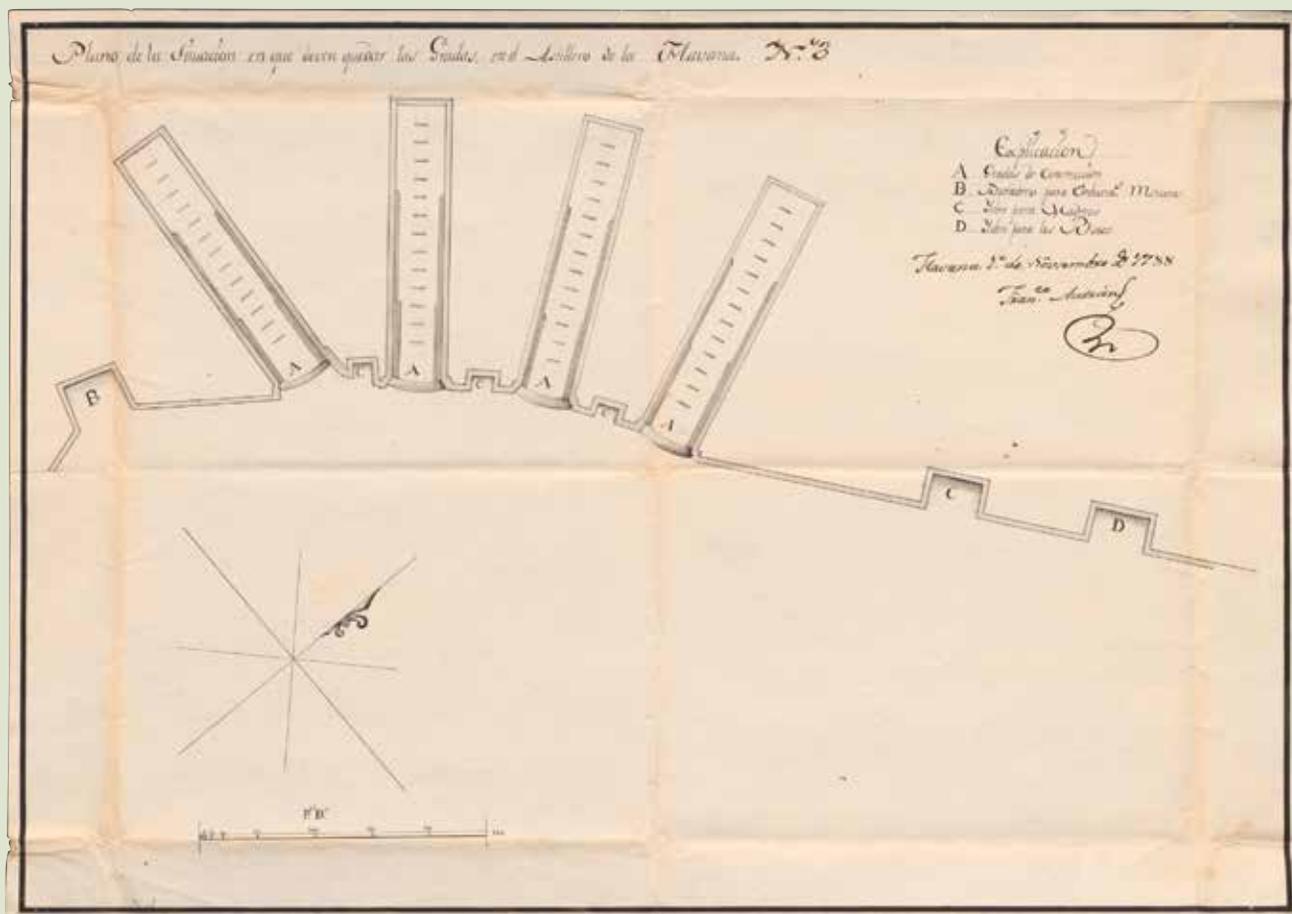


CAT. 43  
**Vara castellana**  
 Siglo XIX  
 Latón  
 Museo naval. Madrid, España



## Dónde y cuándo se construyó la Mercedes\*

José María Blanco Núñez



La fragata *Mercedes* fue botada en La Habana en 1789 y explotó cerca del cabo Santa María el día 5 de octubre de 1804. Por tanto, su vida activa transcurre durante un tiempo en el que la Real Armada española 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 la revolución comenzada en París y extendida a toda Francia.

\* Del artículo "La Real Armada en tiempos de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes", de José María Blanco Núñez. El texto original completo se puede consultar en el libro electrónico EL ÚLTIMO VIAJE DE LA FRAGATA MERCEDES. LA RAZÓN FRENTE AL EXPOLIO. UN TESORO CULTURAL RECUPERADO.

El secretario de Estado del Despacho de Marina, cuando su caso 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, considerada «prodigiosa».

Valdés, nacido en Burgos en 1744, sentó 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 a propuesta de Vicente Tofiño, medida que reforzaba la idea de Jorge Juan y Santacilia sobre la necesidad de formar marinos científicos.

Cuando José Patiño y Morales 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), Zenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada, aprovechando la paz de Aquisgrán, tras los estudios previos realizados por Jorge Juan y Antonio de Ulloa en sus famosas comisiones por Europa, arrancará las Reales Ordenanzas de construcción de los magnos arsenales de La Carraca, Ferrol 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.

### 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 durante el efímero almirantazgo del infante don Felipe, fue terminado en 1747 y destruido durante la ocupación inglesa (1762-1763). Una vez restaurado (cat. 40), comenzó de nuevo a botar navíos en 1765, entre ellos (1769) el más grande del mundo de su tiempo, el *Santísima Trinidad* (en principio 114 cañones), construido por Ignacio Mullan, que desgraciadamente fue un mal barco. La fragata *Mercedes* fue botada en este arsenal en 1789, año en el que también entregó a la Real Armada los navíos *Asia* (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.

CAT. 40  
Francisco Autrán  
**Actual dirección de  
las gradas del astillero  
de la Habana**  
1788  
Manuscrito en tinta lavado  
en color  
Museo Naval. Madrid, España

## El puerto del Callao\*

Jorge Ortiz Sotelo

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. 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. 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 (cat. 35).

Los comandantes de Marina debieron enfrentar diversos problemas que afectaron la operatividad de las naves destinadas al Callao. 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, que no tuvo personal permanente hasta 1786, y solo a principios del siglo XIX se le construyó un muro perimetral. Para atender a los numerosos enfermos que usualmente llegaban tras la siempre difícil travesía por el cabo de Hornos, en 1770, se estableció un hospital de marina en el cercano pueblo de Bellavista.

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.

El Callao fue el punto de apoyo para los apostaderos de San Blas (Nayarit, México) y Cavite (Filipinas), y las naves en tránsito hacia ellos recalaban en el puerto para reabastecimiento, descanso y reparación.

Desde el Callao, las naves de la Real Armada también llevaban el apoyo económico a diversos puntos de la costa oeste sudamericana,

\* Del artículo "El Callao y la Real Armada", de Jorge Ortiz Sotelo, Secretario General de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. El texto original completo se puede consultar en el libro electrónico EL ÚLTIMO VIAJE DE LA FRAGATA MERCEDES. LA RAZÓN FRENTE AL EXPOLIO. UN TESORO CULTURAL RECUPERADO.

CAT. 35

José de Moraleda

**Plano del apostadero del Callao, Lima**

1801

Manuscrito lavado en colores

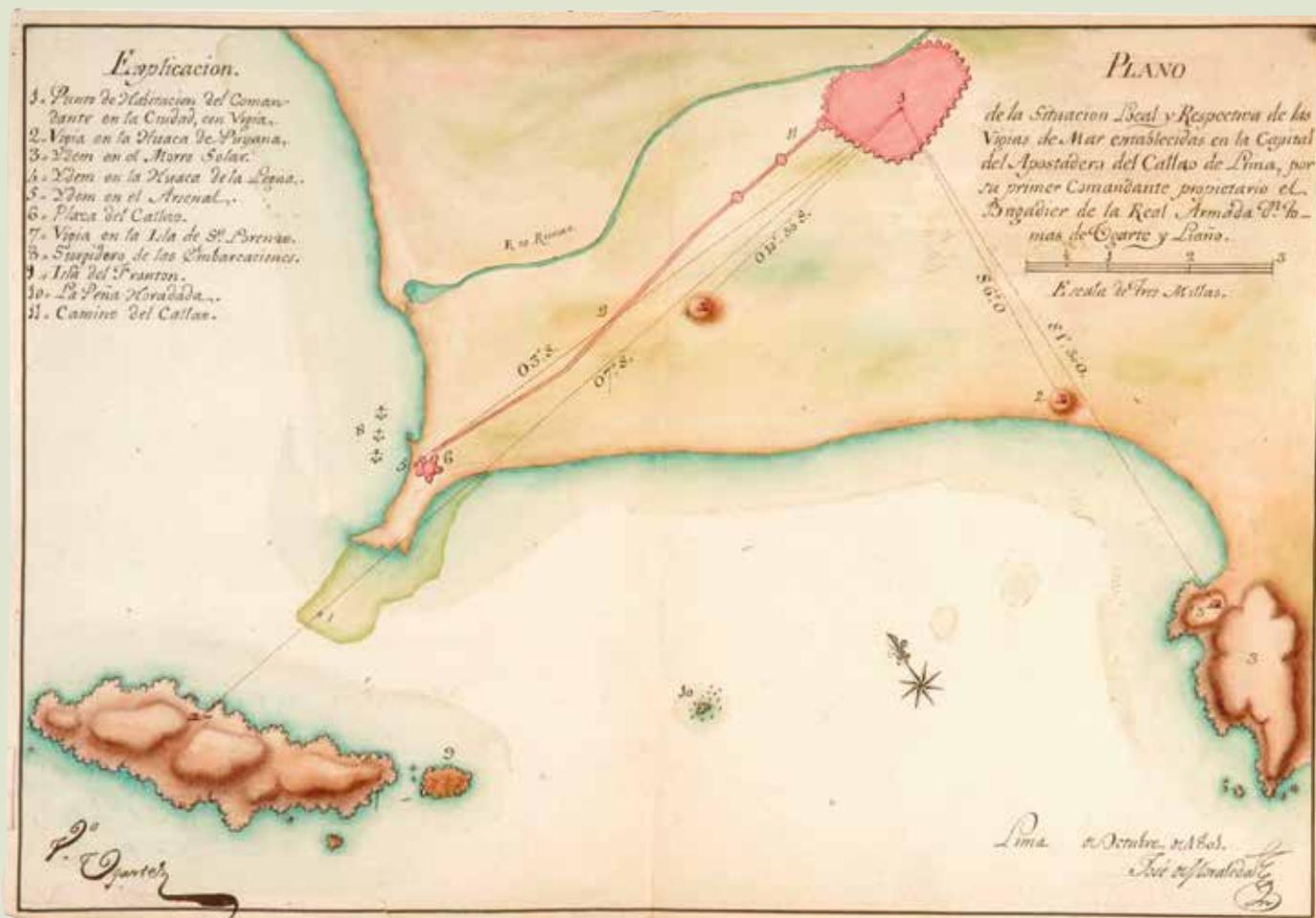
Archivo del Museo Naval.

Madrid, España

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»





como Chiloé, Juan Fernández, Guayaquil y Panamá, junto con vituallas y, ocasionalmente, provisiones. Asimismo, cumplían otras funciones, como 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.

LÁM. 20

### Coracha de quina

Siglo XVII

Cuero

Patrimonio Nacional. Palacio Real de Madrid, España

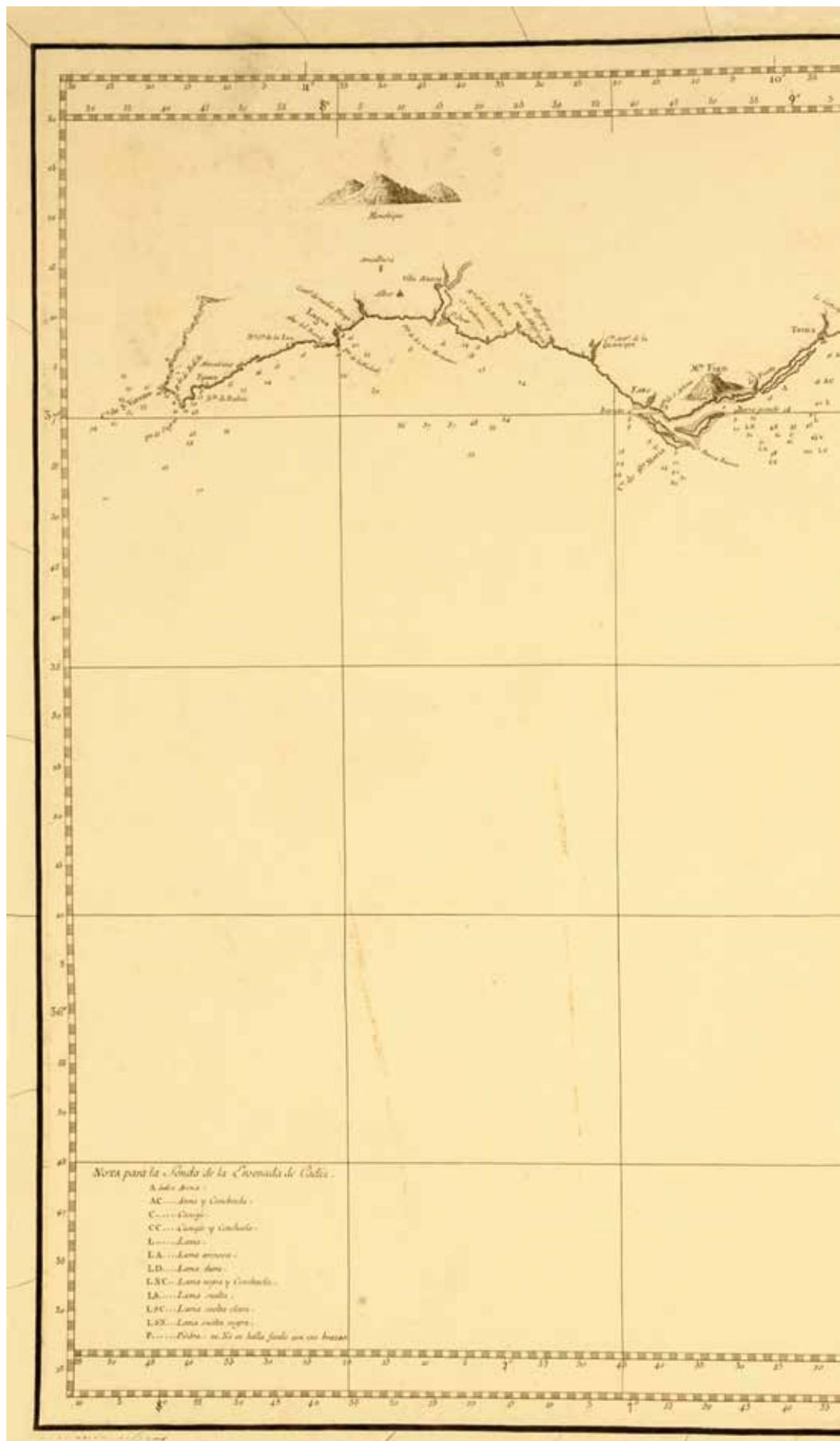
La *Mercedes* conducía «20 sacas de cascarilla». La exportación de la cascarilla o quina, monopolio real controlado por la Real Botica, se realizaba en corachas («sacas») y cajones. Se empleaba para tratar fiebres intermitentes, paludismo o malaria. Por ello, tras las epidemias de 1803, su recepción 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 Manuel Godoy*, t. III, pág. 337).

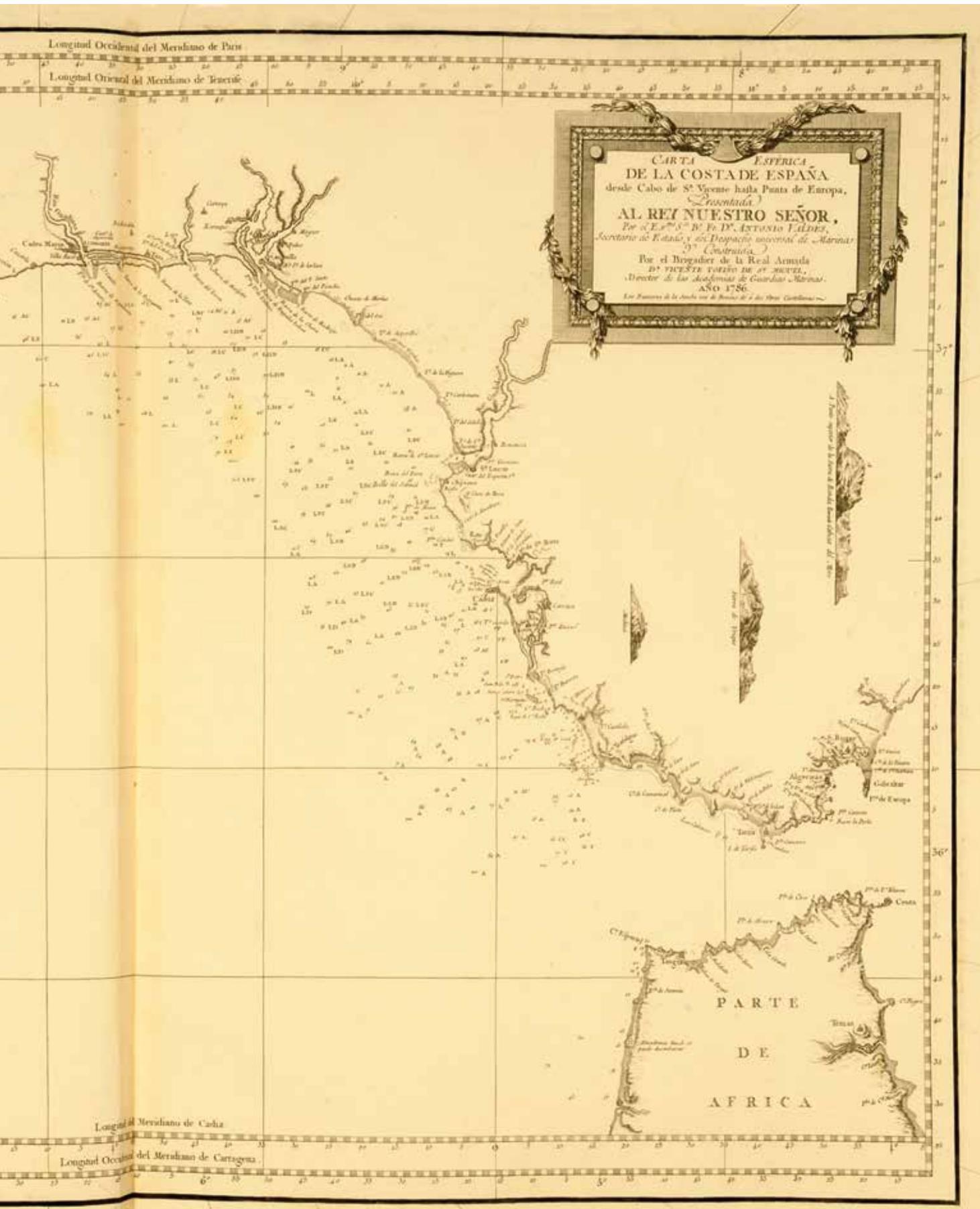
CAT. 33  
**Vicente Tofiño de San Miguel  
 y Van der Walle**  
**Atlas Marítimo de España**

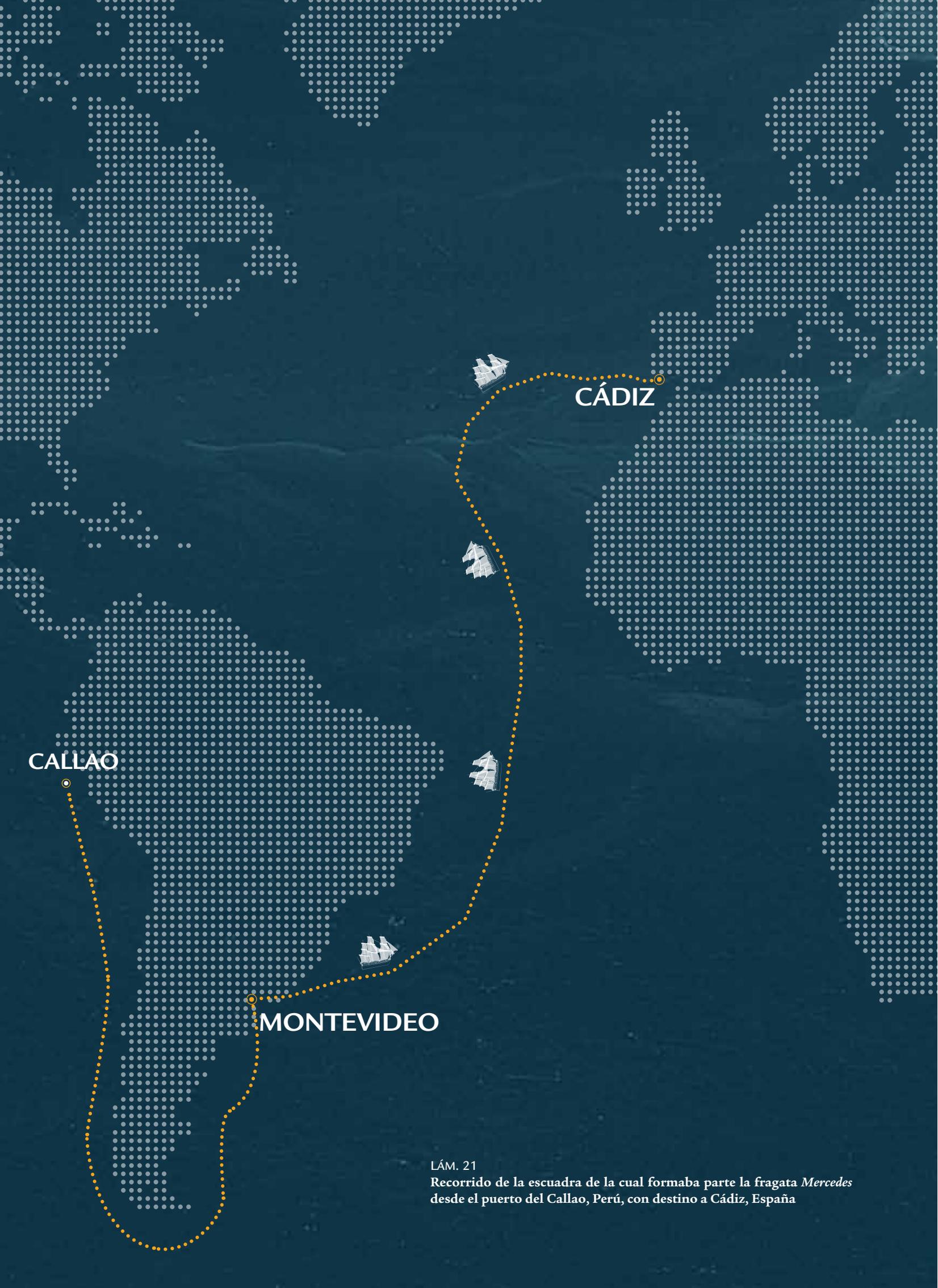
1786  
 Papel  
 Museo Naval. Madrid, España  
 Mediados del siglo XIX  
 Litografía  
 Museo de América. Madrid

Los comandantes de la *Mercedes* y la *Clara* llevarían, tanto para la salida desde Ferrol, como para el regreso a Cádiz, los mapas de las costas españolas que recientemente había levantado el brigadier Vicente Tofiño en su *Atlas Marítimo de España*. La obra resolvió la carencia de mapas del territorio nacional en el siglo XVIII y colocó a España a la cabeza de Europa a nivel cartográfico. El espíritu ilustrado de esos años llevó a su publicación y venta al público por la nueva Dirección de Trabajos Hidrográficos.

La ilustración del Atlas que aquí se presenta es la Carta esférica que describe la costa de España desde Cabo San Vicente hasta Punta de Europa.







CALLAO

CÁDIZ

MONTEVIDEO

LÁM. 21

Recorrido de la escuadra de la cual formaba parte la fragata *Mercedes* desde el puerto del Callao, Perú, con destino a Cádiz, España

# LA MISIÓN DE LA FRAGATA MERCEDES\*



Ma. 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 amplio proyecto encomendado a todas las autoridades de América: la recaudación de caudales para sufragar los gastos del Real Erario, cercano a la bancarrota. 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.

En medio del complicado escenario de fines del siglo XVIII, se producen las primeras demandas de caudales a América para el auxilio de la metrópoli, entre ellas la de 9 de noviembre de 1794<sup>1</sup>, 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.

En disposiciones posteriores se amplía la orden proponiendo diferentes mecanismos para la recaudación: la venta o beneficio en América de algunas mercedes de Títulos de Castilla y la toma de caudales a empréstito<sup>2</sup>, así como la enajenación de los bienes de temporalidades de los jesuitas<sup>3</sup>.

---

\* El texto original completo se puede consultar en el libro electrónico EL ÚLTIMO VIAJE DE LA FRAGATA MERCEDES. LA RAZÓN FRENTE AL EXPOLIO. UN TESORO CULTURAL RECUPERADO.

En los virreinos de Perú y Buenos Aires, se llegan a reunir, hasta mayo de 1798, setecientos mil pesos, según indica el virrey de Lima en carta, pero estas cantidades se encuentran inmovilizadas por falta de buques de transporte<sup>4</sup>.

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<sup>5</sup>, 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<sup>6</sup>.

Napoleón, que ha ocupado el poder en Francia el 9 de noviembre de 1799, 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).

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<sup>7</sup> se vuelve a recordar a las autoridades americanas que, a los cinco meses de ajustados esos preliminares, se envíen todos los caudales que se hayan acumulado en cumplimiento de los mandamientos anteriores.

Con este fin, 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 (cat. 8 y 9), 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<sup>8</sup>. 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<sup>9</sup>. La fragata está libre para iniciar una nueva travesía, 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<sup>10</sup> rumbo al océano Pacífico, sale de tornaviaje del Callao a finales de enero de 1803 con parte de los siete millones de pesos recaudados. 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<sup>11</sup>.

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<sup>12</sup>, 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 Ibérica.

### **Objetivos de la misión: Real Orden de 16 de octubre de 1802**

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 parte principal de este proyecto recaudatorio implicaba el envío desde España a Veracruz, Lima y Buenos Aires de grandes cantidades de azogue, que el bloqueo británico había inmovilizado en los puertos de la Península Ibérica, 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.

Por lo que se refiere al transporte de ida y vuelta, se confió a los buques de la Armada. 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 ministro de Marina, Domingo de Grandallana la conveniencia de consultar al rey al respecto<sup>13</sup>.

Para al buen fin de la misión recaudatoria, la Secretaría de Marina se encargaría de la organización de la escuadra y habilitación de los barcos. Para lograr la coordinación, Grandallana sostuvo correspondencia con los virreyes y los comandantes de los apostaderos.

### **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.

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*, en dirección a Lima.
- Ferrol: fragata de guerra *Nuestra Señora de las Mercedes* y fragata de guerra *Santa 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<sup>14</sup>, 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.

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<sup>15</sup>, 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.

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 a bordo de la fragata de guerra *Rufina* y de otros seis barcos mercantes. Cuando el virrey recibe la Real Orden de 30 de noviembre de 1802, de la que acusa recibo el 8 de junio de 1803, el cargamento estaba llegando a España. Cabe preguntarse entonces qué caudales quedaban para el transporte a la fragata *Mercedes* y sus compañeras de escuadra.

### **El viaje de ida y la estancia en Lima**

La fragata *Asunción* es la primera que sale de Cádiz, el 3 de febrero de 1803<sup>16</sup>, 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<sup>17</sup>, llegan al puerto del Callao en distintos momentos: la *Clara* el 21 de junio<sup>18</sup>, y la *Mercedes* un mes después, que es el tiempo que debe detenerse en Montevideo para someterla a reparaciones por daños sufridos durante la travesía.

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. 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.

CAT. 8

Rambert Dumarest

**Medalla conmemorativa  
de la Paz de Amiens**

1802

Plata

Ministerio de Educación, Cultura  
y Deporte. Museo Arqueológico  
Nacional, Madrid, España



Anverso



Reverso

CAT. 9

Jean Pierre Droz

**Medalla conmemorativa  
de la Paz de Amiens**

1802

Plata

Ministerio de Educación, Cultura  
y Deporte. Museo Arqueológico  
Nacional, Madrid, España



Anverso



Reverso

Además, en la Aduana se encuentran almacenadas 707 barras de cobre y 5 559 de estaño, 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, 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<sup>19</sup>. Esta se produce el 31 de julio, 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 España.

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<sup>20</sup>. Sin embargo, la llegada de la Real Orden de 7 de junio 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<sup>21</sup>, 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.

### **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, por parte 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.

El registro, un cuaderno que refleja toda la gestión de la carga, está dividido en dos partes:

- Cabeza de registro, que incluye las diligencias de apertura, seguidas de índice o relación de las mercancías de carácter particular sujetas a los impuestos y consignadas también en hojas aparte («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 el permiso del maestro 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.

### **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 maestros 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<sup>22</sup>.

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 3/4.
- *Clara*: 234 634 pesos y medio real.
- *Mercedes*: 253 606 pesos y 6 reales.

d) Aparte, 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*: 1 929 barras (1 088 quintales, 79 libras).
- *Clara*: 1 666 barras (1 000 quintales, 6 libras).
- *Mercedes*: 1 964 barras (1 138 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 1/2.
  - 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.

CAT. 18

**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**

1804, junio 5

Manuscrito sobre papel, dos folios

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo General de Indias, Sevilla, España

El monto total asciende a 709 castellanos, 2 tomines de oro y 1 759 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 sahumero, plumeros...

Una vez cerrados los registros el 28 de marzo de 1804, el virrey de Perú, en cartas, informa al monarca, detalladamente y por ramos, de las remesas realizadas en las tres fragatas<sup>23</sup>.

### De Lima a Montevideo

El día 3 de abril de 1804 salen del Callao hacia Montevideo bajo el mando del jefe de escuadra Tomás de Ugarte y Liaño, capitaneadas por José Manuel Goycoa (*Mercedes*), Diego Alesson (*Clara*) y Domingo Deslobbes (*Asunción*). Tras un viaje con malos tiempos, llegan a Montevideo el día 5 de junio (cat. 18); la *Asunción* arriba en tan mal estado, e incapacitada para seguir la travesía, 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<sup>24</sup>.

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.

31

Noticia del Estado en que entra en el Puerto de  
 Montevideo procedente del Callao de Lima, la Division al  
 mando del Jefe de Escuadra el Sr. D.<sup>n</sup> Tomas de Ugarte  
 y Sañó.

Fragata Mercedes de 38. Cañones mandada  
 por el Cap.<sup>n</sup> de Navio el Sr. D. Juan Goicoechea.

	Del Rey		De particular		Total
	77. de Letra	77. de Estandarte	Placa de Plata de la Reina de España	Caudal	Idem
Plaza Mayor... 5.					
Ofic. de Guarnicion y 12. 18	961.	1.139.	20.	221.000.	950.000.
Guarnicion... 80					
Fragata... 344					
					Placa Labrada 3000. 94.700.

Fragata Asuncion de 38. Cañones  
 mandada por el Cap.<sup>n</sup> de esta clase D. Juan  
 Domingo Deslobbes.

Oficialidad... 21	411.	1.088.	22.	188574.54.	555.000.
Guarnicion... 65					
Fragata... 225					
					74.357.54

Fragata Clara de 38. Cañones man  
 dada por el Cap.<sup>n</sup> de esta clase D.<sup>n</sup>  
 Diego Alesson.

Oficialidad... 22	1.080.	1.000.	20.	234.634.	686.122.1.
Guarnicion... 59					
Fragata... 234					
					920.756.4.

Caudal embarcado... 2.617.331.1/4

En buen estado de navegar provistos de tres meses y  
 medio de Aguada y Viveres y con dos Cañones de  
 bronce esclusidos en cada Buque = En el Puerto  
 de Montevideo Cinco de Junio de mil ochocientos  
 quatro = Miguel Sierra

Ey Copia



Man. Fullero

*[Handwritten signature]*

- Plata acuñada para particulares
  - *Clara*: 1 100 pesos.
  - *Fama*: 65 607 pesos y 2.5 reales.
  - *Mercedes*: 21 860 pesos.

Realizada la carga, la salida de la escuadra se produce el 9 de agosto de 1804.

Por lo que se refiere a los estados de mercancías, se han localizado dos versiones distintas. 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*<sup>25</sup>.

Los cargamentos de la división, especialmente los caudales en oro y plata, 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		
Para el rey	Para los particulares	Totales
	709 castellanos y 2 tomines de oro	709 castellanos y 2 tomines de oro
	1 759 marcos y 14 onzas de plata	1 759 marcos y 14 onzas de plata

CAT. 80

#### Fragmento de tenedor

Finales del siglo XVIII-Inicios del XIX

Aleación de plata

Ministerio de Educación,  
Cultura y Deporte. Museo

Nacional de Arqueología

Subacuática, Cartagena, España



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		
Para el rey	Para los particulares	Totales
	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

#### NOTAS

1. Esta real orden dará lugar a la recaudación de siete millones de pesos en el virreinato peruano, según consta en carta n° 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.
2. Real Orden circular de 22 del abril y de 23 de julio de 1797. AGI, Indiferente, 665.
3. Real Orden de 16 de octubre de 1799. AGI, Lima, 647.
4. Carta n° 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.
5. Carta n° 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° 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.
6. 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.
7. Se ha localizado extracto de esta real orden en índice adjunto a carta n° 12 del virrey de Perú, marqués de Avilés, al secretario de Hacienda (Lima, 23 de febrero de 1802). AGI, Lima, 721, N. 84.
8. Carta n° 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° 102 y 103 del mismo.
9. «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 maestro 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° 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.
10. 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° 157 del virrey de Perú, marqués de

## ANEXO

### CARGAMENTO DE LA FRAGATA NUESTRA SEÑORA DE LAS MERCEDES

Puerto Callao (Lima)					
Caudales en plata fuerte, amonedada		Monedas Casa de Lima	Cobre	Estaño	Cañones
Rey	Particulares	Rey	Rey	Rey	Rey
253 606 pesos, 6 reales	697 014 pesos, 5 reales y 7/8. De ellos 5 809 pesos en oro	1 cajoncito («triplicado»)	403 barras (861 quintales, 5 libras)	1 964 barras (1138 quintales, 30 libras)	2

Puerto de Montevideo		Partidas de interés (Puerto Callao)
Caudales en plata fuerte, amonedada		
Rey	Particulares	
	21 860 pesos	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)
<b>Totales:</b>	<b>253 606.6 + 718 874.5 7/8 = 972 481.3 7/8</b>	16 cubiertos, 2 cucharones, 1 mancerina, 1 candelero y 12 cucharitas para café, de plata labrada (partida 48, folio 64)
		1 baulito de filigrana con 6 marcos de plata y algunas piecitas 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 chafalonía y un almirez de oro con 6 marcos (partida 158, folio 173)

### OTROS PRODUCTOS (PARTIDAS DE INTERÉS)

Puerto Callao (Lima)	
Rey	Particulares
1 000 libras de cascarilla (quina)	5 cajones con 502 libras de extracto de ratania ( <i>krameria</i> ) 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)
Puerto Montevideo	
Rey	Particulares
	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

- 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.
11. 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° 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.
  12. Minuta de Real Orden de la Secretaría de Hacienda (Madrid, 1 de julio de 1802). AGI, Buenos Aires, 482.
  13. 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° 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.
  14. 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.
  15. 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.
  16. En extracto de las cartas n° 156, 157 y 159, del 8 de junio, y n° 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.
  17. *Ibidem*.
  18. *Ibidem*.
  19. AGI, Lima, 648, N. 73, folios 427-428.
  20. Carta n° 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.
  21. 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.
  22. 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 virreinos.
  23. Cartas n° 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° 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.
  24. La fecha de llegada a Montevideo consta en carta n° 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 tornaviaje a Cádiz. AGI. Indiferente, 1348, N. 1, folios 29-32, y Buenos Aires, 134.
  25. Carta n° 40 del marqués de Sobremonte, virrey de Buenos Aires, al secretario de Hacienda. Adjunta 5 conocimientos o recibos de los 630000 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.

CAT. 34  
**Diego de Alvear y Ponce de León**  
**Carta reducida o esférica del Río de la Plata**  
 1794  
 Manuscrito lavado en colores  
 Museo Naval. Madrid, España

A propuesta de Tofiño, Varela y Mazarredo, Alvear se integró en la comisión de demarcación de límites entre España y Portugal en América, labor a la que dedicó dieciocho años (diciembre de 1783 a octubre de 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 desagüero en el mar, con parte de la costa norte hasta el arroyo del Chuy. Al regresar a España en 1806, entregó un ejemplar de su Diario al Generalísimo Manuel Godoy.





de la Plata desde la confluencia de los Rios Parana y Uruguay que lo forman  
 equidistantes en el Mar con parte de la costa Septentrional hasta el Cerro del Chuy,  
 construida para el uso de la Navegacion  
 Española del mando del Comodoro y Capitan de Fragata de la R. Armada D. Diego de Albea y Penes  
 de San Angel de las Misiones del Uruguay por Orden del Año de 1794.

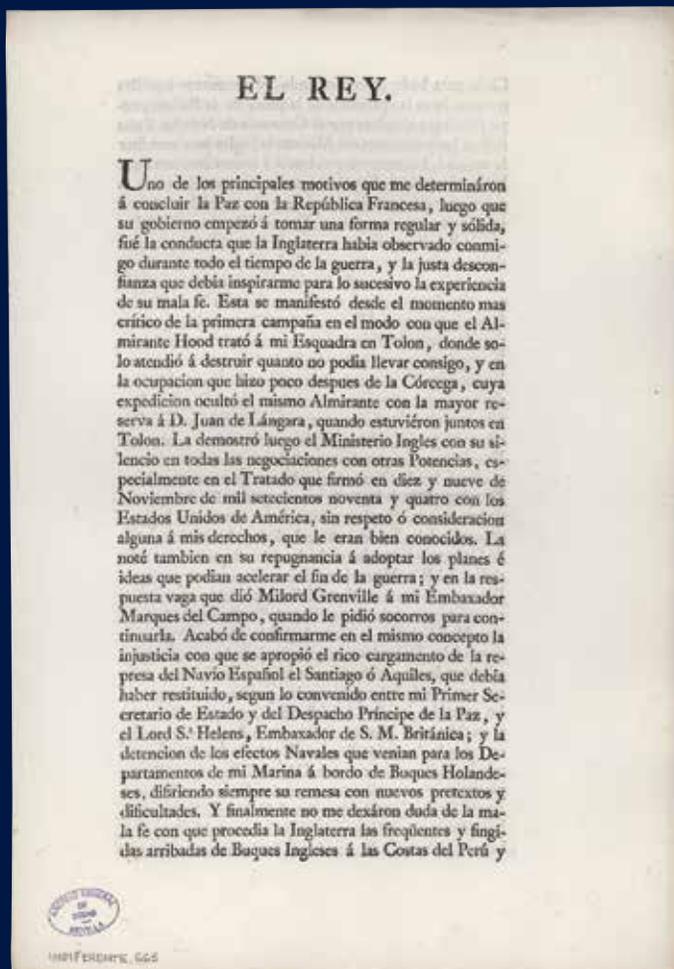
XXI-26  
 12.033



Reverso



Anverso



CAT. 10  
**Vincent Jeuffroy**  
**Medalla dedicada a**  
**la ruptura del Tratado**  
**de Amiens por Inglaterra**

1803  
 Plata  
 Ministerio de Educación, Cultura  
 y Deporte. Museo Arqueológico  
 Nacional, Madrid, España

CAT. 5  
**Real Cédula con la**  
**declaración de guerra**  
**contra la nación británica**

1796, octubre 7  
 Impreso  
 Ministerio de Educación, Cultura  
 y Deporte. Archivo General de  
 Indias, Sevilla, España

# LA “GUERRA ABSOLUTA” Y LA FRAGATA MERCEDES ESPAÑA, INGLATERRA Y FRANCIA: ENTRE ALIANZAS Y COMBATES\*



Agustín Guimerá Ravina

La tragedia de la fragata *Mercedes*, con toda su carga emocional ante la muerte innecesaria de civiles —mujeres y niños—, impide a menudo analizar de forma desapasionada aquellos dramáticos acontecimientos. La memoria colectiva y una buena parte de la historiografía naval tienden a resaltar solo los reveses de la Armada española en su desigual lucha contra la Royal Navy durante el siglo XVIII. Solo se recuerdan los barcos apresados o hundidos, las derrotas navales en que la superioridad británica fue apabullante. La Armada pagó un alto precio por mantener a toda costa el equilibrio de poderes de aquel entonces, la soberanía de los territorios españoles, el comercio ultramarino y las comunicaciones entre las distintas partes del imperio. Sin embargo, 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. 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.

---

\* El texto original completo se puede consultar en el libro electrónico EL ÚLTIMO VIAJE DE LA FRAGATA MERCEDES. LA RAZÓN FRENTE AL EXPOLIO. UN TESORO CULTURAL RECUPERADO.

Era una guerra de gabinete, donde la prolongación de las hostilidades era más importante que las rápidas campañas.

Se buscaba dañar especialmente el comercio enemigo y su marina de guerra. Pero, 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.

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. Los contendientes siempre valoraban más los 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 un estancamiento táctico. 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**

Dos colosos seguían amenazando las fronteras y el comercio marítimo español: 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 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. Pero, salvo el período 1748-1759, 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. Tras su alianza con el Reino Unido contra Francia 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 unión pretendía frenar el expansionismo francés a costa de territorios de los Borbones españoles, como los existentes en Italia. El

miedo a una nueva invasión francesa de la península ibérica estuvo siempre en la mente de los gobernantes españoles hasta 1808. Además, Francia podría compensar con su flota de guerra la superioridad de la Royal Navy. El aliado francés estaba asimismo interesado en 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. 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.

### Objetivos estratégicos españoles

Las opiniones de José de Mazarredo [teniente general de la Real Armada entre 1789 y 1812] 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, defendía la necesidad de no distraerse con expediciones, conquistas o reconquistas, concentrándose en el punto clave: destruir la Marina británica y su comercio. Por otro lado, reconocía la dificultad material de llevar a cabo este ideal, dada la superioridad naval, económica y financiera de Gran Bretaña, que al disponer de mayores recursos para tener sus escuadras en alta mar durante largo tiempo, sus tripulaciones adquirirían una mayor experiencia marinera y táctica.

Mazarredo apostó por una estrategia flexible: preconizó a la vez una defensa activa y una guerra ofensiva, cuando las circunstancias lo permitían. 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.

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.

### **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.

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, 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...

Siguiendo a Carl von 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, otra forma de relación entre pueblos, un conflicto de grandes intereses que solo es resuelto de una manera sangrienta. Según él, la aniquilación del enemigo es un producto de la propia realidad bélica, creada por los antagonistas. Hay una búsqueda de equilibrio entre 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.

Escenario de supervivencia, muerte y destrucción, el combate cataliza el sentimiento hostil, la ambición, el entusiasmo y el afán dominador de sus actores.

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 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. Desde esta

**RESUMEN DEL NÚMERO DE BARCOS DE LAS TRES NACIONES  
SEGÚN SU PORTE NOMINAL (CAÑONES)**

Número de cañones	En 01.01.1789			En 31.12.1804			Presas en las listas de la RN	
	Francia	Gran Bretaña	España	Francia	Gran Bretaña	España	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	-	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>	<b>102</b>	<b>264</b>	<b>66</b>	<b>81</b>	<b>383</b>	<b>28</b>	<b>105</b>

Datos elaborados por Francisco Fernández González 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

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, así como 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.

Cuando lo estimó necesario, envió expediciones a la península ibérica, Canarias, el Caribe y Río de la Plata. 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 anfibia en muchos mares y continentes.

La Royal Navy buscó la destrucción de las escuadras hispanas en combates decisivos. Esta guerra de destrucción pretendía 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. Gran Bretaña buscó entonces alianzas en el continente para contrarrestar el poderío francés. Incluso atacó a aquellas potencias europeas que, amparadas en la neutralidad, estaban ayudando indirectamente al comercio y la marina de guerra franceses.

Cuando España declaró la guerra al Reino Unido en 1796 (cat. 5), este intentó separarla cuanto antes de esa alianza con Francia. No dudó en aplicar 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 (cat. 10), esta presiona a la monarquía española para crear una nueva alianza. 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. 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. Se impide el armamento de navíos en Ferrol para enviar tropas a las provincias vascas, con el fin de calmar un motín popular. La escuadra británica 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 había dado órdenes de capturar cualquier buque inglés e instruido al general Francisco Javier Castaños para que atacase el Peñón de Gibraltar por sorpresa.

Gran Bretaña autorizó el corso particular y capturó varios buques mercantes españoles, incluso en puertos neutrales. La Royal Navy ya tenía la consigna de destruir cualquier barco español inferior a quinientas toneladas y apresar las embarcaciones que superasen esa cifra.

La neutralidad española era ya una quimera. En diciembre de 1804, Carlos IV declaró finalmente la guerra al Reino Unido.

Lo que sucedió después es otra historia.



Grabado que representa la acuñación mecánica de monedas mediante el uso de una prensa.

# ACUÑACIÓN DE MONEDA Y PRUEBAS DE CALIDAD\*



Julio Torres

Las casas de moneda «de Indias», como también las peninsulares, estaban obligadas a enviar periódicamente a la de Madrid cajas de muestras de cada acuñación de moneda diferente, para que fueran revisadas por el ensayador mayor y por el grabador general. Tras ellas había un complejo entramado de procesos y legislaciones.

En 1718 y 1719 se dictaron unas primeras normas para poner fin al antiguo sistema de arrendar las casas de moneda a particulares 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.

La pragmática de 9 de junio de 1728 disponía, entre otras cosas, 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». También se indicaba que las piezas acuñadas no bajaran del peso mínimo.

La pragmática de 1772 expresaba la voluntad gubernamental de establecer una moneda equiparable con sus contemporáneas en cuanto a estilo y contenido metálico. El grabador general de las casas de moneda de los reinos de España e Indias se encargaría desde entonces de elaborar todas las matrices (cat. 112) con que, posteriormente, fabricarían los

---

\* Del artículo “Cajas, cajitas, cajones y cajoncitos. Envío de muestras de moneda a la Corte para el control de calidad”, de Julio Torres, Museo Casa de la Moneda. El texto original completo se puede consultar en el libro electrónico EL ÚLTIMO VIAJE DE LA FRAGATA MERCEDES. LA RAZÓN FRENTE AL EXPOLIO. UN TESORO CULTURAL.



CAT. 110

**Troquel de reverso  
de cuatro reales de la  
ceca de Guatemala, de  
Carlos IV o Fernando VII**

1790-ca. 1821

Acero

Ministerio de Educación, Cultura  
y Deporte. Museo Arqueológico  
Nacional, Madrid, España

punzones (cat. 111) y troqueles (cat. 110) los grabadores particulares de todas las casas de moneda, 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.

Los troqueles 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 nuevas matrices intermedias o troqueles finales. En todo este proceso las piezas que se usan para acuñar deben estar endurecidas (“templadas”) y las que son acuñadas deben estar más blandas (“recocidas”).

En la oficina del grabador general en Madrid, se elaboraban las matrices de retrato y escudo (anverso y del reverso de las monedas), que servirían para la fabricación de los troqueles finales. Se elaboraban también en Madrid los punzones de los motivos principales de anverso y reverso, y los pequeños punzones con que se grababan una por una las letras de las leyendas y otras marcas periféricas de pequeño tamaño, para cada una de las denominaciones que se fueran a acuñar en cada casa. Con todo ese material, los grabadores particulares de cada casa debían realizar los troqueles necesarios para cada campaña de acuñación. El objetivo era que todas las piezas de un mismo valor acuñadas y circulantes en los territorios hispanos fuesen exactamente iguales, con la única diferencia de sus marcas de ceca (la casa fabricante) y de ensayador (el oficial responsable



CAT. 111

**Punzón con busto de Carlos IV para dos reales, rectificando a partir de uno de cuatro reales**

1790-ca. 1821

Acero

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Museo Arqueológico Nacional, Madrid, España



CAT. 112

**Matriz de Carlos IV (firma P.GA) para anverso de medio real, ceca de Guatemala**

1790-ca. 1821

Acero

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Museo Arqueológico Nacional, Madrid, España

de que el metal empleado cumpliera con las normas ordenadas por la legislación vigente).

En la Península Ibérica, las casas más importantes eran, en esta época, las de Madrid y Sevilla, y en América, las de Lima y, sobre todo, México. La especial importancia de esta última hizo que se enviara allí a Jerónimo Antonio Gil, quien fundaría no solo una escuela de grabado en la casa de moneda de la capital mexicana, sino la Real Academia de Bellas Artes de San Carlos.

Las casas de moneda de América debían enviar a la de la metrópoli muestras de las piezas para que fuesen revisadas por el grabador general y por el ensayador mayor de los reinos. Desde 1780, los envíos debían realizarse por triplicado. Las muestras enviadas, iban embaladas en cajas de madera del largo de media vara castellana (cat. 105, 106, 107), que tenía 83.59 cm, por lo que media vara serían unos 42 cm, y una sexma (más o menos 14 cm) de ancho y de alto. Cuando se trataba de envíos especiales, 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. Por las circunstancias del viaje, algunos, o muchos, de los sobrecitos se rompían y las monedas llegaban mezcladas y, probablemente, algo deterioradas.

Los informes emitidos por el grabador general solían ser bastante rigurosos, y en ellos detallaba no solo los defectos que apreciaba en las muestras, sino el modo de solucionarlos.

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*.

LÁM. 22  
Moneda de ocho reales  
acuñada en la Península  
Ibérica



Anverso



Reverso

LÁM. 23  
Moneda de ocho reales  
acuñada en América  
(México)



Anverso



Reverso

# UNA HISTORIA DE PESOS\*



Julio Torres

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 conocemos sus nombres oficiales por la legislación y otros documentos públicos, y algunos de los nombres que les daba el pueblo que las manejaba, porque también aparecen en la documentación y en la literatura.

En la segunda mitad del siglo XVI, la unidad del sistema monetario español para el oro era el escudo, pero la unidad de cuenta seguía siendo el ducado, cuya acuñación había cesado oficialmente en 1543. El escudo tenía múltiplos: dos, cuatro y ocho, que recibían el nombre de doblones.

En América todavía no se había acuñado oro a principios del siglo XVII. Lo que sí se había acuñado, es la palabra peso para referirse a una determinada cantidad real de oro.

La unidad de la moneda de plata era el real, que 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).

---

\* Del artículo “Los nombres del dinero. Breve historia del real de a ocho”, de Julio Torres, Museo Casa de la Moneda. El texto original completo se puede consultar en el libro electrónico EL ÚLTIMO VIAJE DE LA FRAGATA MERCEDES. LA RAZÓN FRENTE AL EXPOLIO. UN TESORO CULTURAL RECUPERADO.



Anverso



Reverso

El maravedí era la unidad de cuenta de la moneda de vellón o cobre. Su valor era tan pequeño que casi nunca se acuñó el valor sencillo. Solo se utilizaba para expresar valores de otras monedas. Se acuñaron múltiplos del maravedí, que recibieron nombres coloquiales relacionados con su valor o su peso: cuartos, ochavos, etc.

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». Miguel 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».

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 la actualidad. 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 (Isabel la Católica). En los primeros años de la presencia española en América, ante la ausencia de permiso para acuñar oro, se tomó la costumbre de hacer tratos con oro en pasta o en polvo, partiendo de su peso.

La mayor parte del oro con que se trataba era de inferior y variada calidad. El uso fue regularizando 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, y también 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.

La pieza de ocho reales se empezó a acuñar a mediados del siglo XVI, y respondía al patrón monetario en boga en Europa: el del *guldengroschen*



Anverso



Reverso

CAT. 113

### Reales de a ocho con resellos chinos

1787, 1801 (México)

Plata

Ministerio de Educación, Cultura  
y Deporte. Museo Arqueológico  
Nacional, Madrid, España

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 esporádicos de corrupción de determinados funcionarios. 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.

Durante esos tres siglos la moneda de plata de los dominios americanos del rey de España se convirtió en la divisa internacional por excelencia. 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 de cobre fundido. La moneda columnaria y, más tarde, la de busto, circulaba por el territorio chino, donde recibía las marcas (cat. 113) de mercaderes y financieros que la aceptaban como medio de pago.

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*, 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*.

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*.

### Del peso al dólar

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 habitantes de

la lengua inglesa para referirse a lo que también llamaban *piece of eight* (pieza de a ocho). Fonéticamente, el término *dollar*, al igual que en otros idiomas europeos, evolucionó a partir de la palabra *thaler*: talero, tolar, daler, dalar, dollar.

El peso novohispano era la moneda aceptada en todos los territorios americanos. A las trece colonias inglesas que más tarde constituirían 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*. Sería en 1792 cuando se proclamó oficialmente el dólar como unidad monetaria de Estados Unidos (cat. 116), 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.

CAT. 116

### Dólar. Estados Unidos, Filadelfia

1798

Plata

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Museo Arqueológico Nacional, Madrid, España



Anverso



Reverso

### 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:

- 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 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.

Aunque la teoría relacionada con las columnas de Hércules es la más extendida, la más plausible es la cuarta propuesta. A principios del siglo XX, Florian Cajori, experto en historia de la notación matemática, 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.

# EL COMBATE\*



José Ignacio González-Aller Hierro

 ras una navegación sin incidentes, aunque con una epidemia desatada a bordo de la *Medea*, a las 6:00 horas del 5 de octubre, la escuadra de la que formaba parte la *Mercedes* fue interceptada a nueve leguas al suroeste del cabo de Santa María por una división británica de otras cuatro fragatas más potentes: *Indefatigable*, 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, comandada por el capitán de navío Graham Eden Hamond.

En su parte de campaña del 20 de octubre de 1804, el jefe de escuadra José Bustamante (cat. 24) escribió que los navíos británicos avanzaban con la evidente intención de aproximarse a la formación española. Cuando se emparejaron con las naves españolas, la *Indefatigable*, que era la del costado de babor (izquierdo) de la *Medea*, preguntó 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

---

\* Del artículo “La pérdida de la fragata *Mercedes*”, de José Ignacio González-Aller Hierro. El texto original completo se puede consultar en el libro electrónico EL ÚLTIMO VIAJE DE LA FRAGATA MERCEDES. LA RAZÓN FRENTE AL EXPOLIO. UN TESORO CULTURAL RECUPERADO.



CAT. 53

### Trabuco de borda español

Último tercio del siglo XVIII  
Madera, acero, latón  
Museo Naval. Madrid, España



CAT. 52

### Pistola reglamentaria en la Real Armada modelo de 1802

1801-1807  
Madera, hierro, latón  
Museo Naval. Madrid, España

comunicar «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».

Cuando el mensajero regresó a su embarcación, decididos tanto Bustamante como sus oficiales a optar por el partido más honroso del combate si no se hallaba otro recurso, aguardaron la decisión de los contrarios. Esta fue la de romper el fuego en el instante mismo de llegar a su bordo el oficial inglés, principiando la fragata *Indefatigable* con un cañonazo de bala a la *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.

A los nueve minutos de un fuego bien sostenido por una y otra parte, narra Bustamante: «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*...». La fragata *Amphion* y la *In-*

CAT. 74

### Bala de cañón

Finales del siglo XVIII-Inicios del XIX  
Hierro  
Ministerio de Educación y Deporte. Museo Nacional de Arqueología Subacuática. Cartagena, España



CAT. 24  
Anónimo  
**José de Bustamante  
y Guerra**  
Siglo XIX  
Óleo sobre tela  
Museo Naval. Madrid, España

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 la 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).



*defatigable* doblaron hacia a la nave insignia de Bustamante. 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 atacaba, 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 bajara la bandera a las 13:15 del mediodía, hora inglesa.

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 (cat. 69). El Gobierno inglés, por su parte, la proclamaba el 11 de enero de 1805.







CAT. 64

José Ferrer de Couto y José March  
y Labores

**Historia de la Marina  
Real española: desde el  
descubrimiento de las  
Américas hasta el combate  
de Trafalgar**

1854

Impreso con estampas litográficas

Museo Naval. Madrid, España

**Doble página anterior:**

F. Sartorius, *Explosión de la fragata española Nuestra Señora de las Mercedes  
en el combate del cabo de Santa María, 5 de octubre de 1804*, 1807, óleo sobre tela,

© The Richard Green Gallery, Londres

# EL HUNDIMIENTO DE LA MERCEDES\*



Hermenegildo Franco Castañón



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*—, fui comisionado, en mi condición de jefe del Departamento de Historia del Instituto de Historia y Cultura Naval, para emprender un estudio que identificara dónde se había producido la explosión de la *Mercedes*.

Del estudio, se obtuvo una situación y un posible derrotero de la división española en su navegación desde Montevideo hasta la recalada al sur del cabo de San Vicente, en la costa meridional portuguesa.

Para determinar el arribo de las fragatas al cabo de Santa María (Portugal) hasta que tuvo lugar el combate se utilizaron 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.
- 2. Parte de campaña del comandante de la división, José Bustamante y Guerra, al ministro de Marina Domingo Pérez de Grandallana.

---

\* Del artículo “La voladura de la fragata *Mercedes* y otras cuestiones políticas y navales”, de Hermenegildo Franco, capitán de navío del Cuerpo General de la Armada. El texto original completo se puede consultar en el libro electrónico EL ÚLTIMO VIAJE DE LA FRAGATA MERCEDES. LA RAZÓN FRENTE AL EXPOLIO. UN TESORO CULTURAL RECUPERADO.

CAT. 60  
**Sabina de Alvear y Ward**  
**Historia de D. Diego**  
**de Alvear y Ponce de León**  
 1891  
 Imprenta de D. Luis Aguado  
 Col. Diego de Alvear y Álvarez  
 de Toledo

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 11/8305 (original, firma autógrafa), recogido por Marliani en su *Combate de Trafalgar*.

- 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 (cat. 62).
- 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 inteligencia 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* (cat. 60).
- 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.

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»;



CAT. 61

Anónimo

**Retrato de Luisa Ward,  
con quien casó Diego  
de Alvear tras perder a su  
familia en la explosión  
de la *Mercedes***

Siglo XIX

Óleo sobre cartulina

Col. Familia de Alvear Zubiría



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 [...], la mar llana o apenas sensible [...], y navegamos [...] en buena vela».

Del documento 3 (Parte de campaña del comandante de la *Fama*, capitán de navío Zapiáin) se sabe que el 4 de octubre, día anterior al combate, «reconocimos a las seis de la mañana a la sierra de Monchique [...], distante 7 leguas». Y manifiesta también que la *Clara* a este tiempo —es decir, a la misma hora— hizo señal de haber avistado «tres velas al primer cuadrante, que a las ocho se conocieron ser cuatro, que hacían [se dirigían] por nosotros; y revelando ser buques de guerra, se puso la señal 246 de zafarrancho de combate, y la 127 de formarse en línea [...], 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 [...], a vista ya de toda la costa de cabo Santa María, pues a eso de las nueve se demarcó Monte Figo [...], 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...».

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».

Dicha explosión se estima 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 1/4 NE, a 28 millas del cabo Santa María.

## La fragata *Mercedes*, un buque de Estado\*

Margarita Mariscal de Gante y Mirón

El éxito de España en el litigio ante los tribunales norteamericanos sobre la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* se basó en que se trataba de un buque de guerra perteneciente a la Armada española, protegido por la inmunidad de jurisdicción que el Derecho internacional reconoce a los buques de Estado. Fue la inmunidad soberana que los jueces estadounidenses otorgaron a la fragata hundida española lo que determinó la decisión de entregar a España las monedas y demás objetos extraídos por *Odyssey*.

La institución de la inmunidad, bien utilizada, puede resultar un útil instrumento para la defensa del patrimonio cultural subacuático mientras las herramientas más específicas, 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.

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 internacionalmente, como se pone de manifiesto en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CNUDM).

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. 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 que, en el momento de su hundimiento, fueran utilizados únicamente

CAT. 55

**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, España

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*».

\* Del artículo “Inmunidad de los buques de Estado y protección del patrimonio cultural subacuático”, de Margarita Mariscal de Gante y Mirón, Consejera del Tribunal de Cuentas del Reino de España. El texto original completo se puede consultar en el libro electrónico EL ÚLTIMO VIAJE DE LA FRAGATA MERCEDES. LA RAZÓN FRENTE AL EXPOLIO. UN TESORO CULTURAL RECUPERADO.





5

Thomas -

Prieto

Mad. 1770

CAT. 98

**Réplica de caja de rapé,  
o “tabaquera” (nº 2),  
de oro**

Resina

Ministerio de Educación, Cultura  
y Deporte. Museo Nacional  
de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España



CAT. 99

**Réplica de caja de rapé,  
o “tabaquera” (nº 3), de oro**

Resina

Ministerio de Educación, Cultura  
y Deporte. Museo Nacional  
de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España



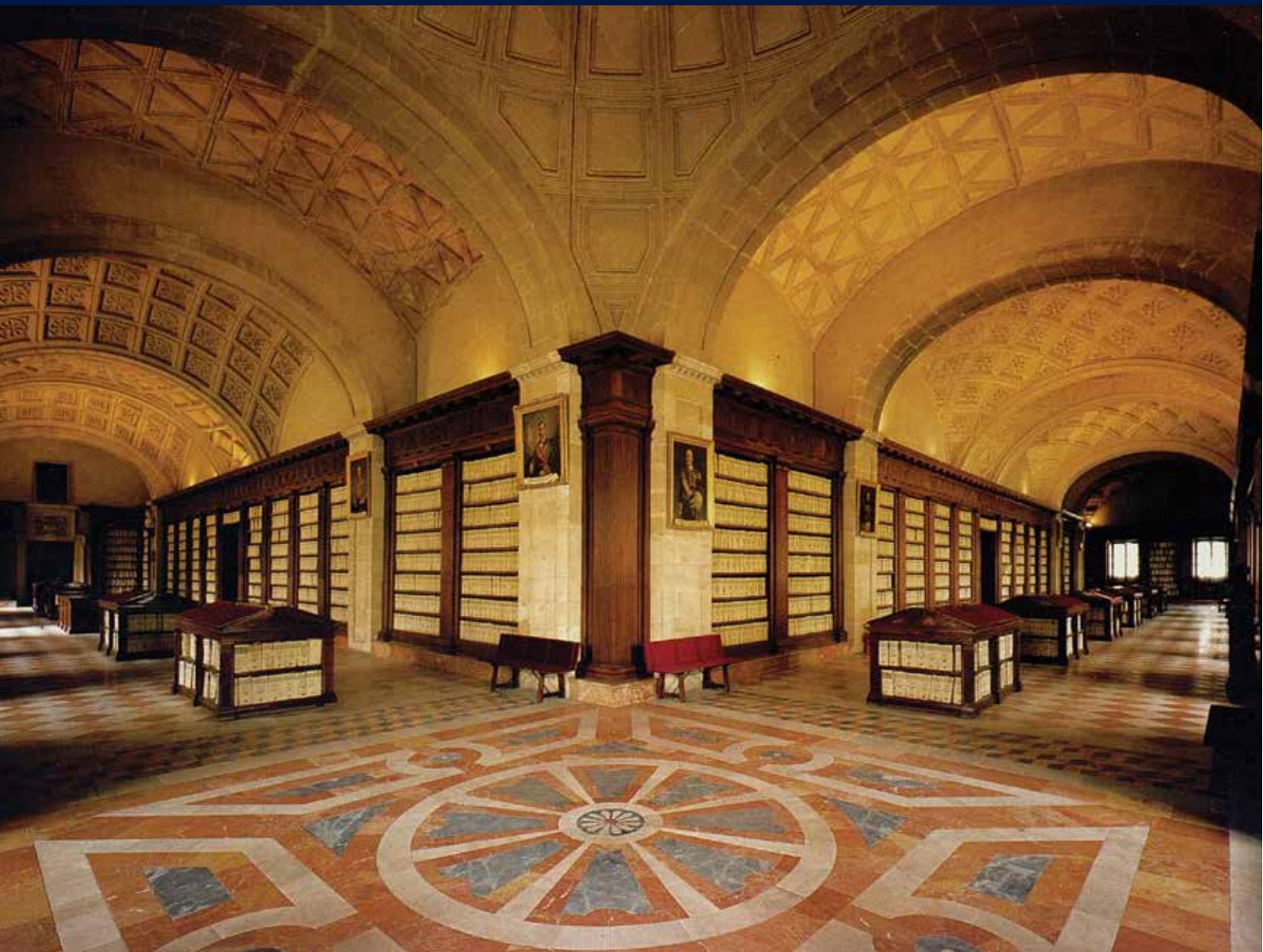
Página opuesta:

LÁM. 25

**Carpeta con muestrario de  
los nuevos cuños que empe-  
zaron a utilizarse en 1772,  
obra del grabador general  
de las Casas de Moneda de  
España, Tomás Francisco  
Prieto**

1770

Metal sobre tejido, enmarcado  
en madera  
Museo Casa de la Moneda,  
Madrid, España



LÁM. 26

**Archivo General  
de Indias, Sevilla**

Galerías de la planta superior

# LA IMPORTANCIA DE LOS ARCHIVOS\*



Severiano Hernández Vicente y Teresa Engenios Martín

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 del patrimonio cultural subacuático y una llamada de atención hacia la necesidad de protegerlo y conservarlo para disfrute de generaciones futuras.

Las pruebas aportadas a partir de los documentos conservados en archivos históricos españoles fueron absolutamente determinantes para acreditar la identidad del buque hundido y la inmunidad soberana del Estado español sobre el pecio rescatado.

Un primer rastreo por diferentes archivos históricos permitió reunir pruebas suficientes para defender los intereses del Estado. Posteriormente se continuó 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.

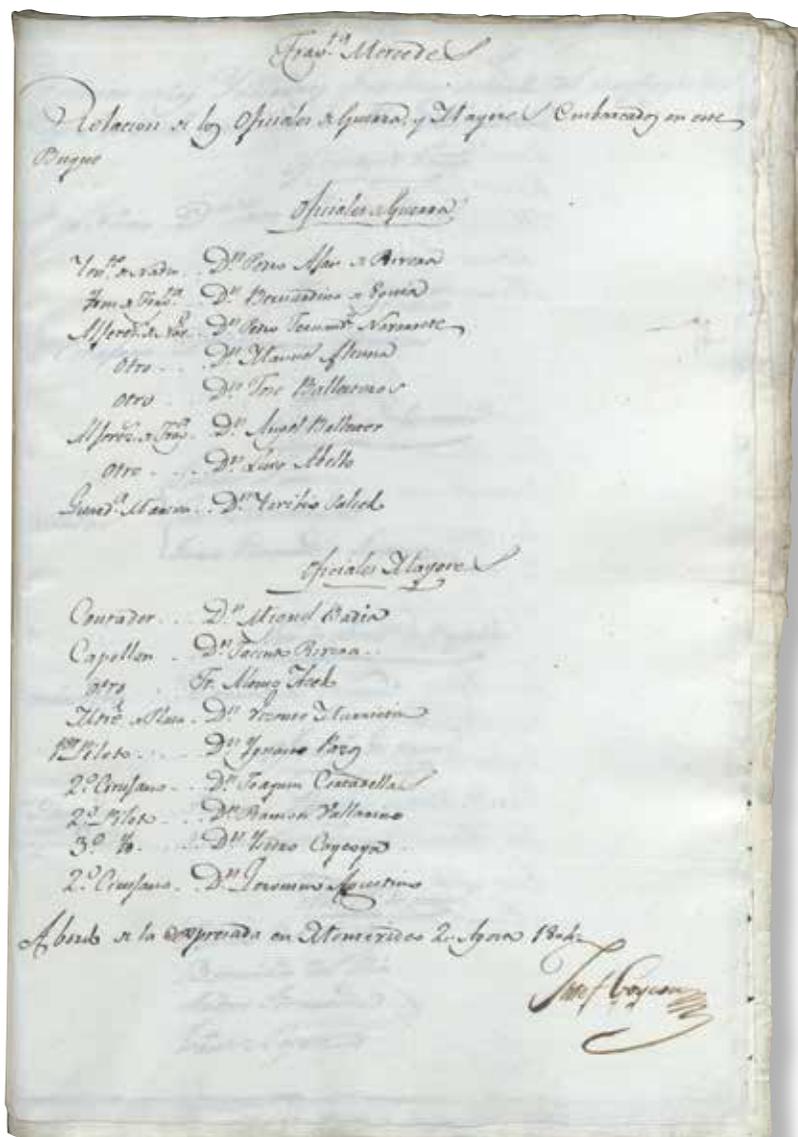
---

\* Del artículo “La contribución de los Archivos Estatales a la recuperación de los bienes culturales de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*”, de Severiano Hernández Vicente, Subdirector General de los Archivos Estatales [de España], y Teresa Engenios Martín, Jefa del Servicio de Coordinación Archivística (SGAAEE). El texto original completo se puede consultar en el libro electrónico EL ÚLTIMO VIAJE DE LA FRAGATA MERCEDES. LA RAZÓN FRENTE AL EXPOLIO. UN TESORO CULTURAL RECUPERADO.

A continuación, se presenta un somero repaso de los principales fondos y documentos más relevantes que se consultaron.

• **Las órdenes de recaudación de caudales y el cargamento de la fragata *Mercedes* en el Archivo General de Indias**

El Archivo General de Indias (lám. 26) fue creado en 1781 por el rey Carlos III para reunir la documentación relativa a la administración de los territorios americanos. Dentro de las llamadas «Secciones de Gobierno» de las Audiencias de Lima y Buenos Aires se conserva la correspondencia cruzada entre los secretarios de Estado y del Despacho de Hacienda y los virreyes de Perú y Buenos Aires (cat. 14, 15, 16, 17). Ahí se encuentran las minutas o borradores de las Reales Órdenes que se mandaban desde la Península y las contestaciones originales que enviaban los virreyes. Para garantizar que las cartas llegaran a sus destinatarios, se realizaban varios ejemplares originales, enviados a través de diferentes correos marítimos.



CAT. 65  
**Oficiales en NSM  
 embarcados el 2 de agosto  
 de 1804**  
 1804  
 Manuscrito sobre papel  
 Fundación Biblioteca Manuel  
 Luque Ruiz, Montilla (Córdoba),  
 España

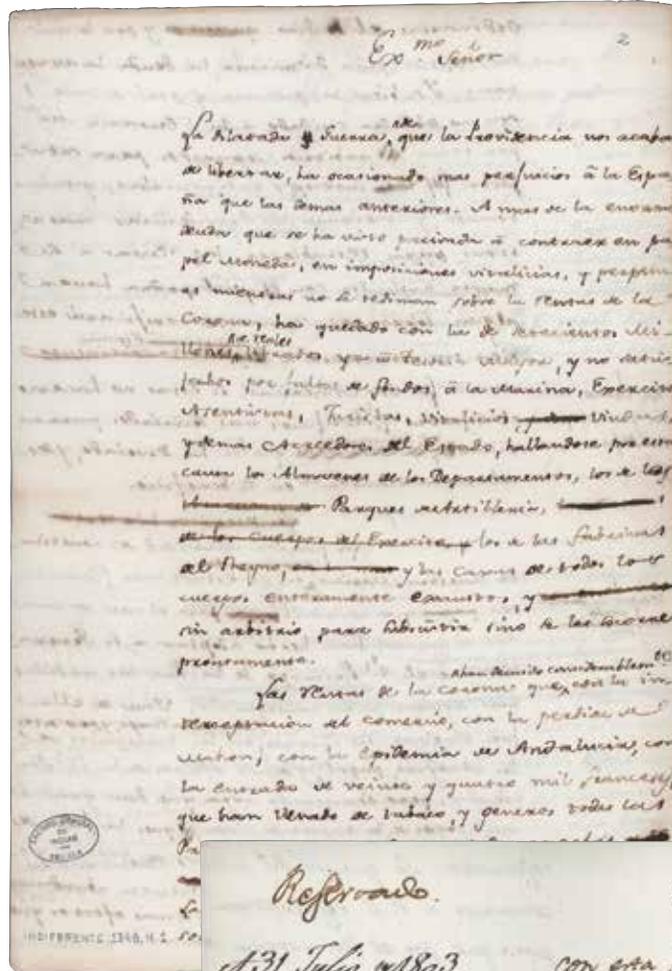
CAT. 12

**Minuta de la Real Orden circular de Miguel Cayetano Soler, secretario de Hacienda, a los virreyes de Nueva España, Perú y Buenos Aires**

1802, octubre 16

Manuscrito sobre papel, dos folios

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo General de Indias, Sevilla, España

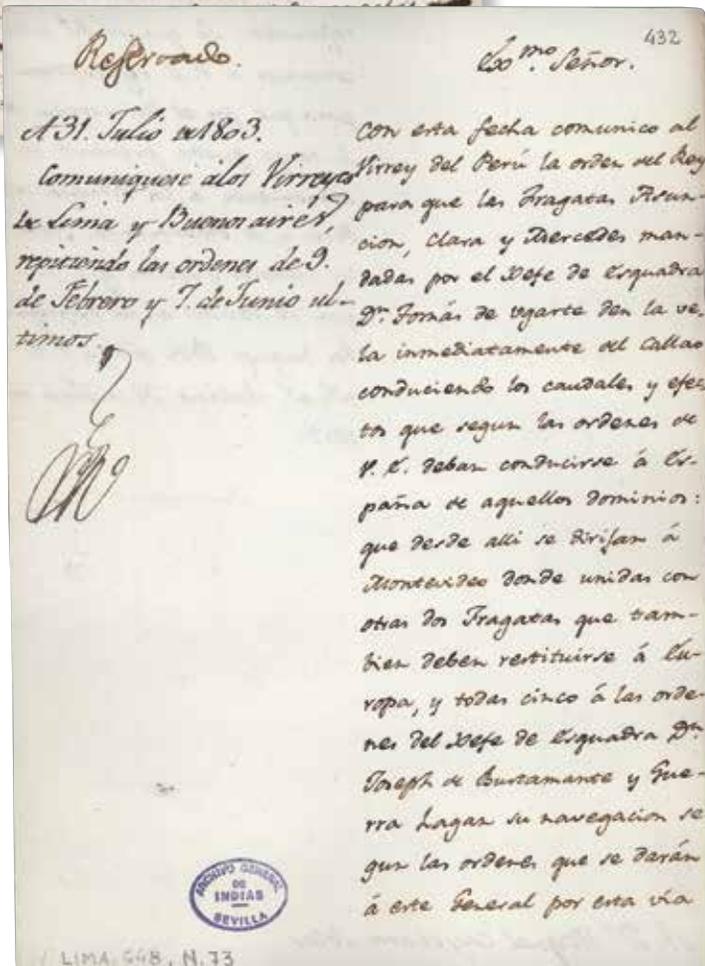


CAT. 16

**Real Orden [reservada] original de Domingo de Grandallana, secretario de Estado de Marina, a Miguel Cayetano Soler, secretario de Hacienda. Le informa de que con la misma fecha comunica al virrey de Perú la orden para que puedan salir del Callao las fragatas Asunción, Clara y Mercedes, bajo el mando del jefe de Escuadra Tomás de Ugarte y Liaño, en dirección a Montevideo, desde donde, unidas a otras dos fragatas y dirigidas por el jefe de Escuadra José de Bustamante y Guerra, deben regresar a la península [...]**

1803, julio 31

Manuscrito sobre papel, dos folios  
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo General de Indias, Sevilla, España



**Estado de los Registros de Caudales, Fritos y Efectos de las Fragatas de Guerra, y de Comercio que se expresaran, y del que algunas de ellas han tomado en Montevideo: à saber.**

**Fragata de Guerra S.<sup>ta</sup> Clara.**

**Para el Rey.**

23,634 p.<sup>s</sup>  $\frac{1}{2}$  real plata fuerte.  
 1. Cajoncito patr. de las monedas labradas en el año de 1803. en la casa de 1000 qq. y 6. ca.<sup>s</sup> de Estano en Barras.  
 1200. ca.<sup>s</sup> de Cascarilla.

20. Sacas de Lana de Vicuña.  
 4. Cañones de Bronce inútiles.

**{ Para Particulares. }**

622,460. p.<sup>s</sup>  $\frac{1}{4}$  r.<sup>l</sup> plata fuerte.  
 224. Marcos 3 g.<sup>s</sup> de Plata.  
 294. Castell.<sup>l</sup> tomies de Oro. en plata.

5823. Libras de Cascarilla.

27. Pielas de Vicuña.

560  $\frac{1}{2}$  Libras de Raiz Ratania.

531.  $\frac{1}{2}$  de extracto de dha Raiz

309.  $\frac{1}{2}$  de Balsamo negro.

2061.  $\frac{1}{2}$  de Cacao de Suayaquil.

125.  $\frac{1}{2}$  de Culen.

301.  $\frac{1}{2}$  de extracto de Cascarilla.

169.  $\frac{1}{2}$  de Zumarruga, y otras.

377.  $\frac{1}{2}$  de Cacao labrado.

**En el Puerto de Montevideo.**

1100. p.<sup>s</sup>

3000. Cueros salados de Leon y Lobo marino

26. Marquetas de Sebo.

2. Cajones de Velas de  $\frac{1}{2}$ .

3. Docenas de Leguas de Nacaw.

**Fragata de Guerra Asuncion.**

**{ Para el Rey. }**

222,940. p.<sup>s</sup>  $\frac{1}{2}$  r.<sup>l</sup> plata fuerte

1. Cajoncito duplicado de las monedas labradas en 1803. en la casa de Lima.

1088. Quintales 79. ca. de Estano en b.<sup>a</sup>

611.  $\frac{1}{2}$  87. u. de Cobre en  $\frac{1}{2}$ .

23. Sacas de Lana de Vicuña.

1000. Libras de Cascarilla.

1. Cañon de Bronce inútil.

**Para Particulares.**

579. 20. p.<sup>s</sup> plata fuerte

50. Marcos 7 g.<sup>s</sup> de Plata en pasta.

871.  $\frac{1}{2}$  de extracto de Ratania.

215.  $\frac{1}{2}$  de Cascarilla.

359.  $\frac{1}{2}$  de Cacao y Raiz de Ratania

En Busto de Piedra.

100. Docenas de Parrillas

de Saumerio.

**Fragata de Guerra M.**

**{ Para el Rey. }**

289,606 p.<sup>s</sup>

1. Cajoncito patr. de las monedas

de la Casa de Lima en

861 qq. y 6. ca.<sup>s</sup> de Cobre en

1138. ca. de Estano en

1000. Libras de Cascarilla

20. Sacas de Lana de

2. Cañones de Bronce,

En Palo de Sauce, petr.

En Cajon con las Cuentas

de Lima respectib.<sup>l</sup> al año

**{ Para particular**

622,460 p.<sup>s</sup>  $\frac{1}{4}$  r.<sup>l</sup> plata

715. Marcos 4 g.<sup>s</sup> de p.

415. Castell.<sup>l</sup> 2. tom.<sup>l</sup> de Oro

2370. Libras de Cascarilla

602.  $\frac{1}{2}$  de extracto de

15. ca. de Lana de Vicuña en

140. ca. de Cacao.

**{ De Montevideo**

21860. p.<sup>s</sup>

26 @ y 24. ca.<sup>s</sup> de Velas de

2. Plumeros.

2825. Cueros de Leon y Lobo marino

15. Pielas de Guanaco, 2

Figre, y Leopardo.

4. Docenas de Chinchu

**Fragata de Comercio la Castor.**

**{ Para el Rey. }**

200,292. p.<sup>s</sup> plata fuerte.

3486. ca. de Cascarilla = 1158. ca. de lana de Vicuña

49. qq. y 89. ca.<sup>s</sup> de Cobre en barras.

**Para particulares**

450,581. p.<sup>s</sup>  $\frac{1}{2}$  r.<sup>l</sup> plata fuerte

162. Marcos y 2. g.<sup>s</sup> de Plata labrada.

1499. qq. y 32. ca.<sup>s</sup> de Cobre en barras

2552. ca. de Cacao de Suayaquil.

95526. ca. de Cascarilla = 5089. ca. de Lana de Vicuña

1529. ca. de extracto de Cascarilla = 125. ca. de Cascarilla

30. ca. de Cascarilla con y. p.<sup>s</sup> de Chile.

**Fragata de Comercio la Joaquina.**

**{ Para el Rey }**

191,853. p.<sup>s</sup>  $\frac{1}{2}$  r.<sup>l</sup> plata fuerte

19. Sacas de Lana de Vicuña.

en peso bruto de 191. ca. y 8. ca.<sup>s</sup>

**Fragata de Comercio la Doña**

**Para el Rey.**

122 @ y 22. ca.<sup>s</sup> de Cascarilla

**Para particulares**

142,998 p.<sup>s</sup>  $\frac{1}{2}$  r.<sup>l</sup> plata fuerte

473. Marcos de plata

3467  $\frac{1}{2}$  Libras de Cascarilla

Nota = Fue la carga que sacó del Callao de Lima la Fragata de Guerra en igual clase la Medea, por hallarse aquella impropiedad de seguir viaje a Montevideo p.<sup>o</sup> no haberse recibido el que ha debido remitir el.



os que han sacado del Puerto del Callao de Lima  
lo en el de Montevideo, donde entraron de arribada por cuenta de S. M. y particu-

Mercedes.  
{  
labrada en  
1803.  
Yarran  
n. d.  
lla.  
Vicuña.  
inutiles.  
ficado.  
del tribu. m.  
de 1802  
es. }  
fre  
lata,  
o. } con pasta  
lla.  
tania.  
manufactur.  
leo. }  
Sebo.  
salados.  
grillo.  
lla.

Fragata de Guerra la Fama  
proced. de Montevideo.  
{ Para particulares }  
65607 p. 2. r. plata f. te  
16 @ de Lana de Carnoro.  
26 Docenas de Pul. de Chinchilla.  
3. Dhas. de Cisne.  
50. id de Guanaco Zorrillo, y Liebre.  
2. qq. y No. penos de Velas de Sebo  
4. Plumeros.  
1. Quintal de Lana de Vicuña.  
14330. Cueros de León, y Lo-  
brs marinos salados.  
Varias cosas de Comestibles.

Fragata de Comercio Asia.  
{ Para el Rey. }  
60 qq. 15. r. de Cobre en Barras.  
26. K. r. a. de Cascarilla.  
46. @. 17. r. de Lana de Vicuña.  
Para particulares.  
282. 150. p. 53. r. plata f. te  
46. Marcos y 3. J. de Plata labrada  
3064. qq. y 14. a. de Cobre en barras.  
475. d. y 21. r. de estaño en id.  
239324. r. de Cacao de Suayaquil.  
230344. r. de Cascarilla.  
2280. id. de extracto de Dha Casca.  
1783. a. de Lana de Vicuña.  
2295. id. de id. de Alpaca  
Un cajoncito, y m embolentio con  
varias manufacturas.  
Otro id. con Verbas, y semill. medicinat.

Amigas.  
rilla.  
es  
ente.  
en pasta  
lleo.

Fragata de Com. Astigarraga.  
Para el Rey.  
11699 p. 2. r. plata fuerte.  
20. Casas de Cascarilla.  
Para particulares.  
770808. p. 18. r. p. ta fuerte.  
797. Marcos 2. J. de Plata en p. ta

Dha Fragata Astigarraga.  
206. Castell. 7. don. en oro, en pasta  
248. qq. 70. a. de Cobre en barras  
166. id. 32. a. de estaño en id.  
290800 u. de Cacao de Suayaquil.  
30617. id. de Casca. 4600. id. de lizo de Sataria.  
204. id. de Lana de Alpaca 525. id. de id. de Vicuña.  
12. id. de extracto de lator. 100. pul. de Vicuña.  
86. docen. de pastillas. 1. cajon con las  
C. del Consulado de Lima, del año de 802.

a Armonion, fue traiborada en Montevideo ala de  
se a España y no se relaciona el registro que esta tomo en  
Administrada del do. na ni otra noticia alguna

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 perfectamente ordenado y registrado en índices.

#### • Las órdenes de recaudación de caudales a los virreinos

La primera está fechada el 16 de octubre de 1802 y fue una orden conjunta para los virreinos de Perú, Buenos Aires y Nueva España (cat. 12). En una segunda orden, de 30 de noviembre de ese mismo año (cat. 14), se anunciaba la preparación de las fragatas *Asunción*, *Mercedes* y *Clara*, que se reiteró en otra de 9 de febrero de 1803. El 31 de julio de 1803 se autorizó definitivamente la salida de las fragatas desde El Callao a Montevideo (cat. 16). Estas cuatro órdenes se conservan en el Archivo General de Indias.

Por otro lado se encuentran las contestaciones del virrey de Perú al ministro de Hacienda. Las cartas van numeradas y precedidas de un índice y contienen la respuesta a las órdenes anteriormente mencionadas.

En la Real Academia de la Historia, se ha conservado el informe que el virrey del Río de la Plata remitió a la salida la escuadra de Montevideo hacia la Península Ibérica el 27 de junio de 1804.

#### • El cargamento de la fragata *Mercedes*

En el Archivo General de Indias se conservan el registro de caudales, así como nueve despachos que dan cuenta detallada de la carga que llevaban las fragatas *Asunción*, *Mercedes* y *Clara* a su salida del puerto del Callao.

Los duplicados de las cartas relativas a la carga se anexaron a los Registros de la Real Aduana de Lima. 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. Recogen información muy detallada sobre la carga y el modo de transporte, y también proporcionan datos de las personas que hicieron la entrega en el Callao y los nombres de quienes debían recibirla en Cádiz (cat. 87, 88, 90, 122, 125).

#### • Documentos del Archivo General de Simancas y del Archivo Histórico Nacional

Por documentos que se conservan en el Archivo General de Simancas y el Archivo Histórico Nacional, fundamentalmente la documentación que cruzaron el embajador de España en Inglaterra y el secretario de Estado y del Despacho, se conocen 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 del hundimiento de la fragata.

#### • Los documentos de la batalla

En el Archivo General de Simancas se localizan los documentos que dan testimonio del momento del ataque y el hundimiento de la fragata

Doble página anterior:

CAT. 87

**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.**

1804

Manuscrito sobre papel  
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo General de Indias, Sevilla, España

**Estado de los Caudales, Frutos y Efectos que baxo de Revisión conduce la Fragata de Guerra nombrada Mercedes su Maestre Don Vicente Antonio de Murrieta con destino à Cádiz.**  
**De Cuñra de S. M.**

2612.	27	Por Cuentas de Libranças.	
92489.	47	Por provisiones p[er]sonales.	
12931.	6	Por sueldos para la guerra de España.	
2702.	3	Por sueldos de libranças de sueldo.	
15977.	5	Por sueldos para el destino de Cádiz.	
328007.	75	Por provisiones de guerra de Cádiz y de las Indias.	
85860.	01	Por provisiones de guerra de Cádiz y de las Indias.	
203606.	02	Por provisiones de guerra de Cádiz y de las Indias.	
7500.	1	Por provisiones de guerra de Cádiz y de las Indias.	
308.	6	Por provisiones de guerra de Cádiz y de las Indias.	
32000.	1	Por provisiones de guerra de Cádiz y de las Indias.	
<p><b>Detalle de Particulares</b></p> <p>542.42. 57. Plata de Oro.</p> <p>697.01. 57. Plata de Oro.</p> <p>250.623. 37. Plata de Oro.</p> <p>415. 00. 27. Plata de Oro.</p> <p>2370. 00. 00. Cuentas de Cádiz.</p> <p>6. 2. 0. 00. Cuentas de Cádiz.</p> <p>75. 0. 0. 00. Cuentas de Cádiz.</p> <p>30. 0. 0. 00. Cuentas de Cádiz.</p>			

Contad. de la R. Armada de Lima E. de 28. de Mayo.  
 Por aus. del Com.  
 M. Juan R. Obispo

CAT. 122  
**Estado de caudales, frutos y efectos que baxo [sic] el registro conduce la fragata de guerra nombrada Mercedes, su maestre Don Vicente Antonio de Murrieta, con destino a Cádiz [...].** Anexo a carta no 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 [...]  
 1804, marzo 28  
 Manuscrito sobre papel  
 Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo General de Indias, Sevilla, España

Mercedes, por ejemplo, dos cartas de Miguel de Zapiáin, comandante de la fragata *Fama*.

También se conserva en Simancas el memorial realizado por José Bustamante, jefe de la división de las cuatro fragatas, el 20 de octubre de 1804, un día después de su llegada al puerto de Plymouth (Inglaterra). El documento se acompañaba de un «Estado de los caudales y frutos» que llevaban las fragatas.

- **Las reclamaciones de las cajas de soldadas**  
 Buena parte de la documentación de estos legajos tiene que ver con las peticiones y reclamaciones que realizaron los oficiales y la tripulación, que no concierne solo a sus salarios, sino también a los bienes personales con los que regresaban a España.

- **La declaración de guerra a Inglaterra**  
 De los días siguientes al hundimiento, cabe destacar el despacho del embajador de España en Inglaterra, del 21 de octubre de 1805, en el que

informa de las conversaciones y de las gestiones políticas realizadas. El informe custodiado en el Archivo General de Simancas es el borrador que quedó en la embajada de España en Londres, mientras que el original se encuentra en el Archivo Histórico Nacional, donde también se conservan 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 brief appeal to the honour and conscience of the Nation, upon the necessity of an immediate restitution of the Spanish plate ships*» (cat. 68).

En el Archivo Histórico Nacional se conserva el expediente y manifiesto original de la declaración de guerra a Inglaterra (cat. 69).

#### • **El pago de indemnizaciones a los particulares. Los documentos del Archivo General de la Administración y del Archivo Histórico Nacional**

El 21 de agosto de 1824 se promulgaba una real orden para que los afectados pudieran recibir una indemnización. En el Archivo Histórico Nacional se encuentra la orden comunicada por la Secretaría del Despacho de Hacienda a los consulados. 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.

Los antecedentes y documentos generados por la negociación del convenio se encuentran en el Archivo Histórico Nacional; los expedientes de las reclamaciones interpuestas por los consignatarios aparecen en el Archivo General de la Administración.

Los expedientes de reclamación y liquidación de deuda, 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 RESCATE SUBACUÁTICO EN OTROS TIEMPOS\*



José Antonio González Carrión y Carmen Torres López

Las fuentes documentales han tenido, y tienen, una gran importancia en la búsqueda de pecios y, muy particularmente, las que se refieren a los inventos en los que los españoles fueron pioneros para la recuperación de aquellos, como lo prueba un manuscrito del siglo XVII cuyo valor documental es inestimable: *El manuscrito de Ledesma*.

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 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.

Las fuentes de información a las que podemos acudir para obtener conocimiento sobre una época son de diversa índole, y el estudio de todas

---

\* Del artículo “Fuentes documentales para búsqueda de pecios. El manuscrito de Ledesma”, de José Antonio González Carrión, Contralmirante, Director del Órgano de Historia y Cultura Naval, y Carmen Torres López, Doctora en Psicología. El texto original completo se puede consultar en el libro electrónico EL ÚLTIMO VIAJE DE LA FRAGATA MERCEDES. LA RAZÓN FRENTE AL EXPOLIO. UN TESORO CULTURAL RECUPERADO.

ellas nos dará una base aproximativa para reconstruir una parcela de la historia. Pero la documentación escrita es, quizá, la más interesante.

Podemos agrupar las fuentes documentales disponibles en tres grandes áreas:

- *La construcción naval y evolución del buque*: arsenales y atarazanas\*\*, planos de buques, fundición de munición y cañones, ingenieros.
- *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.

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”. Han sido muchos investigadores e historiadores los que se han dedicado a este tema. Menos conocidos son los estudios realizados sobre los procedimientos para recuperar los buques hundidos y sus valiosas cargas en los siglos XVI y XVII.

Desde el siglo XVI se idearon fórmulas para el rescate de barcos hundidos, tanto de sus partes estructurales como de sus cargamentos. Los frecuentes hundimientos hicieron que la Corona promocionara al máximo los inventos o técnicas que sirvieran para mayor seguridad de las navegaciones.

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 dada la necesidad 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 inventos.

A medida que la necesidad de buzos era mayor, también lo era encontrar sistemas para que estos pudieran estar más tiempo bajo el agua. Los sistemas de buceo no siempre fueron útiles por sí solos: en muchas

---

\*\* Lugar donde se construyen y reparan las embarcaciones.



LÁM. 27  
**Thomé Cano**  
**Arte para fabricar,**  
**fortificar y aparejar naos**  
**de guerra y mercante**  
 1611  
 Impr. de Luis Estupiñán, Sevilla  
 Biblioteca del Museo Naval.  
 Madrid, España

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.

Se pueden citar ejemplos como el diseño de diferentes trajes individuales y la construcción de aparatos, en sus inicios casi todos con forma de campana, 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, 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.

Pero no será hasta la Segunda Guerra Mundial cuando Jacques Cousteau y Emile Gagnan desarrollen la escafandra autónoma, que 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.

En los archivos, existen una gran cantidad de documentos referentes a los buzos y al buceo. Desde los tiempos lejanos en que una simple abertura no localizada en el casco de un buque de madera podía suponer el naufragio y la pérdida del mismo, era importante disponer de un hombre que se lanzara al agua sin más auxilio que la pequeña provisión

de aire de sus pulmones para localizar la entrada de agua y taponarla con ayuda de una sencilla herramienta.

La verdadera necesidad de llevar a bordo de los buques hombres con la sola misión de bucear fue al producirse el descubrimiento de América, y dicha necesidad comenzó a plasmarse en ordenanzas y reglamentos.

Las primeras ordenanzas escritas que establecen llevar buzos a bordo, definiendo claramente su cometido, se encuentran en el *Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos [embarcaciones] de guerra y mercante*, de Thomé Cano, impreso en 1611 (lám. 27), donde se define el penoso trabajo del buzo, 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.

En el siguiente siglo y medio aparecen otras obras, pero será el naufragio en 1786 del navío *San Pedro de Alcántara* en las costas de Peniche (Portugal), 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. Como consecuencia, se crearán las primeras escuelas de buzos en los departamentos marítimos de Ferrol, Cádiz y Cartagena, en 1787, creándose un Cuerpo dentro de la Armada.

En los fondos documentales de los dos Archivos Históricos de la Armada española —el del Museo Naval de Madrid y el Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán,— se encuentra un informe sobre el invento de una máquina para bucear ofrecida por los franceses Burlet Zeres y Regis Ferrer (lám. 28). Mediante una orden de 21 de febrero de 1791, el ministro de Marina previene al marqués de Casatilly en Cartagena sobre la oferta de dicha máquina:

Don Pedro Amable Burlet y Don Francisco Regis Ferrer, franceses, ofrecen su invento útil para la Marina.

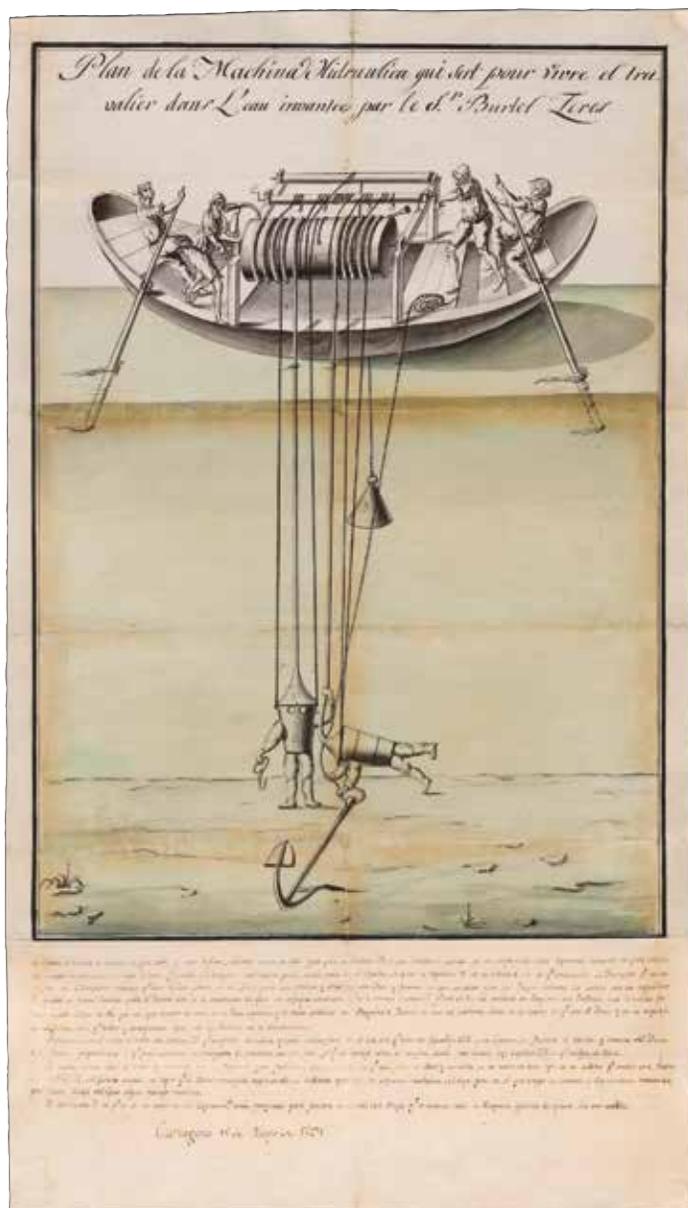
Han inventado una máquina con la cual, según exponen, pueden una o muchas personas vivir en cualquier profundidad del agua, ver, andar, trabajar, hablar con los que estén fuera del agua, hacer cualquier obra de mano y aun usar de luz [sic] en caso necesario. Puede renovarse el aire dentro de esta máquina para que estén sanos y en libertad de operar los hombres que entren.

De todos los testimonios sobre los artefactos ideados, y en parte experimentados, a lo largo de los siglos XVI, XVII y XVIII, el más sugestivo es el manuscrito *Pesquería de perlas y salvamento de galeones hundidos en Indias (1623)*, más conocido como *El Manuscrito de Ledesma* (lám. 29 a 32) que escribió, e ilustró con dibujos en tinta sepia (firmadas y rubricadas), Pedro de Ledesma, secretario del Consejo de Indias con Felipe III y más tarde con Felipe IV. Esta pequeña joya encierra un valor documental inestimable, ya que aporta datos significativos para el enriquecimiento

LÁM. 28

**Plan de máquina  
hidráulica que sirve  
para vivir y trabajar en  
el agua. Inventada por  
Burlet Zeres**

Archivo General de la Marina  
Álvaro de Bazán, Ciudad Real,  
España



de la historia marítima. En ella 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.
- La segunda parte, titulada *Otro modo y segura invención para que una o dos o más personas abaxen a el fondo de la mar en parte donde aya diez y seis hasta veinte y cinco braças de agua y que esté tres y quatro horas*, 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) (lám. 31).*
- *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) (lám. 29).*
- *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) (lám. 30).*
- *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) (lám. 32).*
- *Otro modo de artificio para sacar cualquier lodo o lama que estoviese en parte donde estorbe y así mismo si estoviese enterrado en el tal lodo alguna nao o galeón que como sea en fondo de ocho o diez brazas se sacará con facilidad en la manera siguiente (lámina 13 del manuscrito).*

LÁM. 29

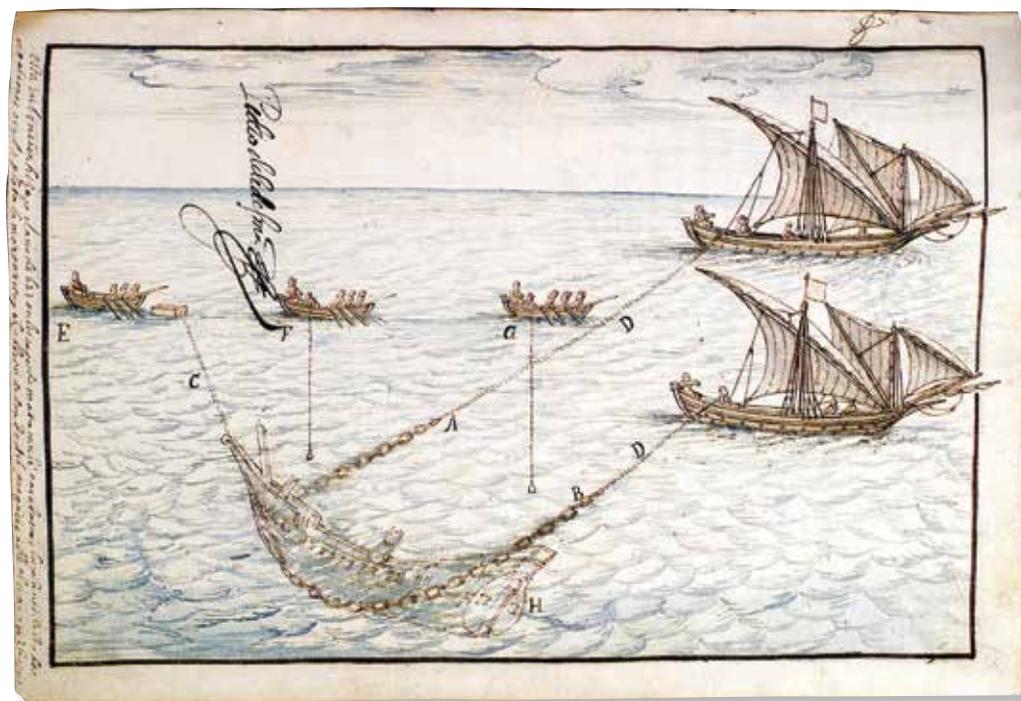
Pedro de Ledesma

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)**

1623

Museo Naval. Madrid, España



- *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 así 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.

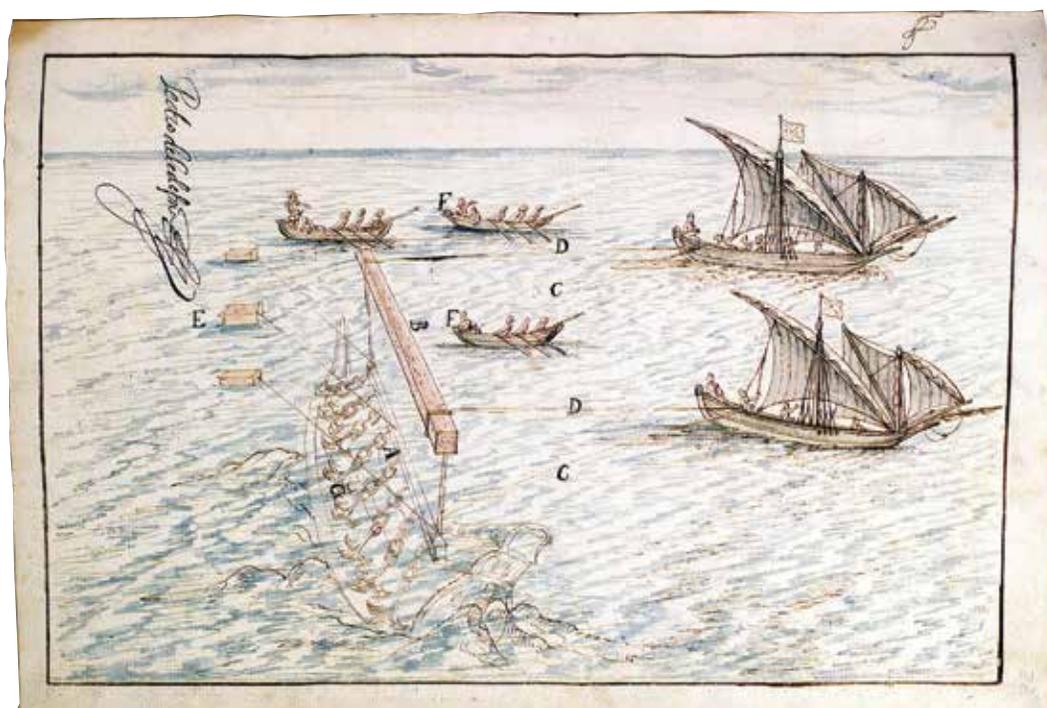
Los buzos del siglo XVII utilizaron en sus inmersiones el atavío descrito en la lámina sexta de esta obra. Hay que resaltar la trascendencia de este invento, ya que de ser ciertos los datos, era posible alcanzar con él hasta unos 42 metros de profundidad, y permanecer tres o cuatro horas sumergido.

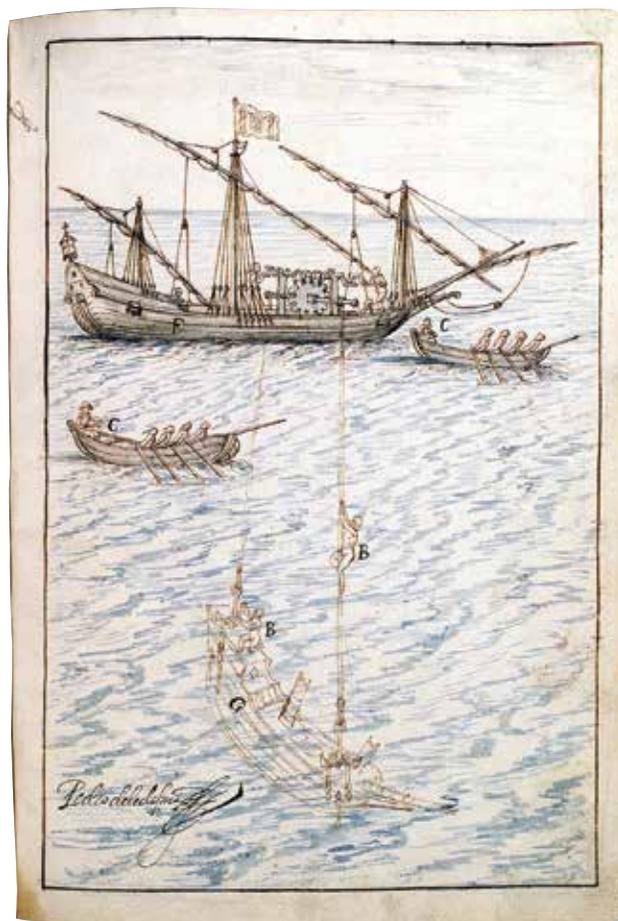
En la lámina 12 del manuscrito (lám. 32), se puede observar el rescate de un galeón y cómo amarraban gruesos cabos al sitio más firme de los pecios. Estos cabos se llevaban hasta el buque de apoyo en la superficie, donde se arrollaban a una máquina que funcionaba por medio de grandes tambores giratorios, 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.

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. A ella se refiere el autor, según puede leerse en nota al pie de la lámina 8:

LÁM. 30  
**Pedro de Ledesma**  
**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)**

1623  
 Museo Naval. Madrid, España





LÁM. 31  
**Pedro de Ledesma**  
**Manuscrito de Ledesma.**  
**Otro modo y segura**  
**invención para que una**  
**o dos o más personas**  
**bajen al fondo de la mar,**  
**en parte donde haya dieci-**  
**séis hasta veinticinco bra-**  
**zas de agua y que esté tres**  
**y cuatro horas (lámina 6)**  
 1623  
 Museo Naval. Madrid, España

LÁM. 32  
**Pedro de Ledesma**  
**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)**  
 1623  
 Museo Naval. Madrid, España

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...

De todos los datos referentes a campañas de buceo 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.

El norteamericano Mel Fisher, con moderna tecnología, 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 ese naufragio. Por ello todavía llama más la atención el logro alcanzado en 1623 con los rudimentarios procedimientos descritos por 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.

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.



LÁM. 33

Pasaron varios siglos, hasta la Segunda Guerra Mundial, para que la tecnología permitiera superar las limitaciones a las que se enfrentaban los buzos en la localización de naves hundidas. Esto nos da idea de la gran hazaña de esos hombres que exploraron las profundidades del mar con medios muy limitados.



LÁM. 34

Tomás Francisco Prieto

**Modelo de retrato de Carlos III  
para la moneda de oro**

1770

Cobre dorado enmarcado en madera  
Museo Casa de la Moneda, Madrid,  
España

# LAS MONEDAS\*



Carmen Marcos Alonso, Paloma Otero Morán  
y Paula Grañeda Miñón

Entre los materiales arqueológicos procedentes de la *Mercedes*, el conjunto monetario merece una especial atención. Su relevancia se encuentra no solo en el impresionante número de piezas, sino en su interés histórico y cultural, así como en el papel vital como pruebas judiciales 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. Son las monedas las que han permitido establecer la datación del pecio expoliado.

La empresa cazatesoros Odyssey Marine Exploration extrajo 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 (2 405 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.

---

\* Del artículo “Las monedas de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*”, de Carmen Marcos Alonso (Subdirectora del Museo Arqueológico Nacional), Paloma Otero Morán (Conservadora jefe del Departamento de Numismática y Medallística del Museo Arqueológico Nacional) y Paula Grañeda Miñón (Técnico de museos en el Departamento de Numismática y Medallística del Museo Arqueológico Nacional). El texto original completo se puede consultar en el libro electrónico EL ÚLTIMO VIAJE DE LA FRAGATA MERCEDES. LA RAZÓN FRENTE AL EXPOLIO. UN TESORO CULTURAL RECUPERADO.

LÁM. 35

**Tomás Francisco Prieto**  
**Modelo para anverso**  
**de la moneda de plata**  
**acuñada en América**

(1716-1782)

Cera sobre madera

Museo Casa de la Moneda.

Madrid, España

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*.



La mayor parte de ellas (91.04%) fueron acuñadas en la Real Casa de Moneda de Lima, Perú, frente a una pequeña proporción de emisiones de otras cecas de América, como Potosí, Bolivia (8.40%); Popayán, Colombia (0.36%), solo representada en las acuñaciones de oro; México (0.11%) y Santiago, Chile (0.09%).

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 y, muy especialmente, el registro de la fragata a su salida del puerto del Callao (cat. 87), conservado en el Archivo General de Indias.

El manifiesto de carga de la *Mercedes* refleja una clara desproporción entre el numerario de plata y el de oro: onzas de oro por un valor total de 5 809 pesos, frente a plata amonedada por un valor total de 944 811 pesos, entendiendo «peso» como la moneda de cuenta utilizada



CAT. 101

**3 concreciones de monedas de diferente morfología, aplastadas, en hilera, etc.**

Segunda mitad del siglo XVIII-Inicios del XIX

Plata

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Museo Nacional de Arqueología Subacuática, Cartagena, España

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.

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).

Según se desprende de los fragmentos textiles que han perdurado adheridos a algunos de los reales de la *Mercedes* (cat. 104), 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 (cat. 103). No obstante, uno de estos bloques presenta un aspecto rectangular, con la parte superior redondeada, lo que parece corresponder con un cofre (cat. 105). 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. Por ejemplo, la información documental que 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

Anverso

Reverso

2 reales



4 reales



8 reales



CAT. 117

2 piezas de 4 reales, 2  
piezas de 2 reales,  
2 piezas de 8 reales  
“macuquinas”, 2 piezas  
de 8 reales “mundos  
y mares”

1774 y 1779 [Potosí], 1784  
y 1801 [Lima], 1745 y 1772  
[Potosí], 1768 y 1777 [Lima]

Plata, oro

Ministerio de Educación, Cultura  
y Deporte. Museo Nacional  
de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España

Anverso

Reverso



CAT. 114

### Reales de a ocho con resellos de otros países

1794, 1796 (Lima, México)

Plata

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Museo Arqueológico Nacional, Madrid, España



CAT. 115

### Ocho reales de las provincias del Río de la Plata

1813

Plata

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Museo Arqueológico Nacional, Madrid, España

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.



CAT. 115

### Ocho reales de la República del Perú (Perú Libre)

1822

Plata

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Museo Arqueológico Nacional, Madrid, España



no tan alejada de los 58.87 kg que pesaba el gran bloque con forma de cofre mencionado.

Las monedas de la *Mercedes* representan la fase final de un modelo monetario cuyos orígenes se remontan al siglo XIV. 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.

La plata constituía el valor monetario por excelencia, al ser un numerario de amplia circulación en todo el mundo (cat. 114). 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 (cat. 113) o adoptado como moneda de curso legal en Australia, Canadá y Estados Unidos. Fue, sin duda, motor esencial de la economía de la Edad Moderna.

La revisión realizada durante el recuento de las monedas de la *Mercedes* permitió detectar casos apartados —un porcentaje muy pequeño— de la norma, 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 (1791 ejemplares perforados).

La distancia de la metrópoli propició 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.

Las monedas, producidas mecánicamente, muestran 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.



CAT. 105

**Réplica de bloque rectangular de monedas con forma de arcón de madera que las contuvo**

Resina  
Ministerio de Educación,  
Cultura y Deporte. Museo Nacional  
de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España

l conjunto de bienes, muebles e inmuebles, materiales e inmateriales pro-

CAT. 103

**Bloque compacto de monedas con forma de saca**

Segunda mitad del siglo

XVIII-Inicios del XIX

Plata

Ministerio de Educación, Cultura

y Deporte. Museo Nacional

de Arqueología Subacuática,

Cartagena, España



CAT. 104

**Réplica de fragmento de saco textil con monedas adheridas**

Resina

Ministerio de Educación,

Cultura y Deporte. Museo Nacional

de Arqueología Subacuática,

Cartagena, España





CAT. 108 y 109

**29 997 monedas de plata  
y 146 monedas de oro  
rescatadas del naufragio  
de Nuestra Señora de las  
Mercedes**

Finales del siglo  
XVIII-Inicios del siglo XIX  
Aleación de plata ley, oro  
Ministerio de Educación, Cultura  
y Deporte. Museo Nacional  
de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España

El conjunto monetario de cerca de 600 000 monedas extraído por Odyssey 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.

CAT. 107

**Fragmento de madera  
con dos monedas sueltas,  
que se encuentran  
separadas**

Segunda mitad del siglo XVIII-

Inicios del XIX

Madera, plata

Ministerio de Educación, Cultura

y Deporte. Museo Nacional

de Arqueología Subacuática,

Cartagena, España

Este fragmento procedente  
del pecio de la fragata *Mercedes*  
conserva la impronta de las  
monedas sobre los productos  
de corrosión que impregnan la  
madera



CAT. 106

**Fragmento de madera  
con una moneda  
adherida**

Segunda mitad del siglo

XVIII-Inicios del XIX

Madera, plata

Ministerio de Educación, Cultura

y Deporte. Museo Nacional

de Arqueología Subacuática,

Cartagena, España





# EL PATRIMONIO CULTURAL\*



Teodoro de Leste

**E**spiedad 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.

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.

---

\* Del artículo “La Armada y el patrimonio cultural naval”, de Teodoro de Leste. El texto original completo se puede consultar en el libro electrónico EL ÚLTIMO VIAJE DE LA FRAGATA MERCEDES. LA RAZÓN FRENTE AL EXPOLIO. UN TESORO CULTURAL RECUPERADO.

El Archivo General de Indias, con sede en Sevilla, España, 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. La base de este archivo es la Casa de Contratación, que controló el comercio con las posesiones americanas desde el siglo XVI hasta el último tercio del XVIII.

El Archivo-museo don Álvaro de Bazán custodia los fondos de la Armada española desde finales del siglo XVIII hasta principios del siglo XX. Alberga la documentación de la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina posterior a 1783, la del Ministerio de Marina del siglo XIX y la de los diferentes ministerios que le sucedieron durante el primer tercio del siglo XX.

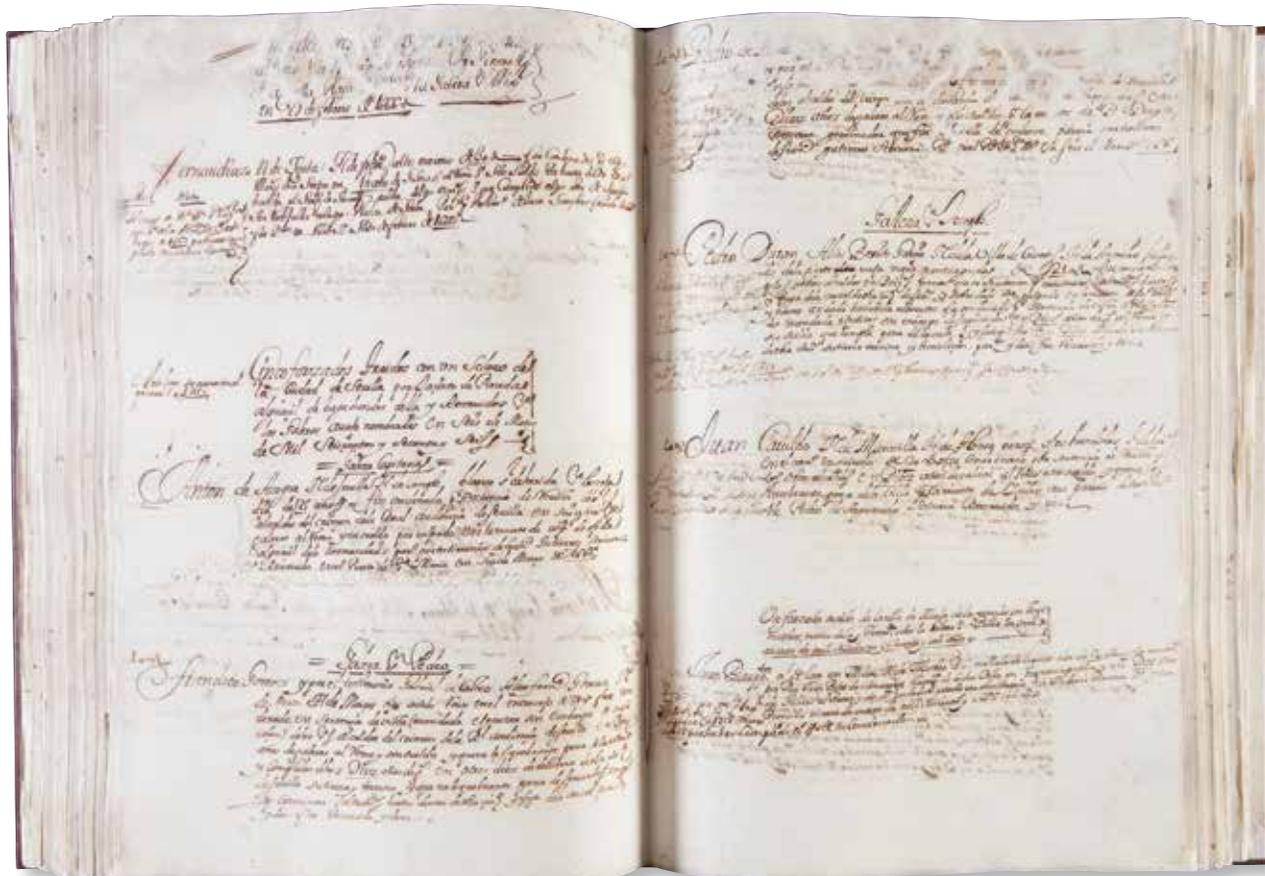
La creación del Museo Naval se remonta a 1792. Inicialmente se instala en la ciudad de San Carlos, en Cádiz, donde entonces radicaba la Dirección General de la Armada, con funciones de biblioteca y sala de exposiciones de diferentes objetos que pudieran contribuir a la formación de los oficiales. En 1843, se inaugura propiamente el museo, en el Palacio o Casa de los Consejos, en la calle Mayor de Madrid. 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. El museo se llevó a finales de 1852 al Palacio de los Ministerios, situado cerca del Palacio

LÁM. 36

**Libro General de forzados después de la restauración**

1659-1670

Cortesía de la Armada Española



**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.**





Real.

En 1932, 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 instalación, quedando abierto 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, con obras de valor incalculable como la carta de Juan de la Cosa (1500), en la que por primera vez en la historia es representado el Nuevo Mundo.

### **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 ellos se encuentran en aguas de naciones que surgen con el proceso de emancipación o de territorios perdidos en 1898.



CAT. 42  
**Baldomero Bellón González**  
**Modelo de la fragata de**  
**34 cañones Santa Casilda**  
**(1748-1833)**

ca. 1990  
Madera, metal y cáñamo  
Museo Naval. Madrid, España

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 española se inicia en cuestiones patrimoniales cuando se crea el Museo Naval en 1792. Posteriormente, lo arqueológico-artístico se articula 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. 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 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 la Convención de Montego Bay de 1982, se introduce por vez

primera un instrumento internacional sobre el patrimonio submarino.

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.

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 y de adoptar medidas concretas para salvaguardar, conservar y difundir el patrimonio que se encuentra en aguas territoriales. Para ello el Gobierno español aprobó en noviembre de 2007 el Plan Nacional de Protección del Patrimonio Arqueológico Subacuático.

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. Todos ellos deberían ser considerados como «cementerio marítimo» y así ser reconocidos oficialmente. Las unidades que se hundieron a consecuencia de combates, 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.

A principios del siglo XXI, bajo los auspicios de las leyes internacionales del mar, varias naciones han declarado que los buques y aviones de Estado gozan de inmunidad soberana.

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 ha ido incorporando un amplio cuerpo legislativo y ha creado los departamentos necesarios para el cumplimiento de su misión, como el de arqueología submarina.

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, sobre el régimen de auxilios, salvamento, remolques, hallazgos y extracciones marítimas, y contemplar aspectos 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.

# EL TESORO VEGETAL DE LA FRAGATA MERCEDES Y LAS EXPEDICIONES CIENTÍFICAS ESPAÑOLAS ILUSTRADAS\*



Miguel Ángel Puig-Samper

Instituto de Historia-Centro de Ciencias Humanas y Sociales (CCHS),  
Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) de España

**E**l 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 (cat. 28).

## **Las expediciones de límites con Portugal**

Se conocen como expediciones de límites aquellas destinadas a la fijación de fronteras entre los dominios españoles y portugueses en América. 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. Aunque ese era el objetivo principal, los frutos científicos de esta expedición fueron multitud de dibujos y descripciones botánicas, así como descripciones zoológicas.

La subida al trono de Carlos III da un fuerte impulso a algunos de

---

\* El texto original completo se puede consultar en el libro electrónico EL ÚLTIMO VIAJE DE LA FRAGATA MERCEDES. LA RAZÓN FRENTE AL EXPOLIO. UN TESORO CULTURAL RECUPERADO.

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 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 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 sus estudios y observaciones de corte evolucionista.

Las navegaciones de control, reconocimiento y exploración de la costa noroeste americana tuvieron como base la establecida en el puerto de San Blas (Nayarit, México). La primera de estas expediciones fue la comandada por Juan Pérez, en 1774, a bordo de la fragata *Santiago*, también llamada *Nueva Galicia*, que pudo reconocer las costas de San Lorenzo de Nutka (actual Canadá). 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*, que pudo descubrir la bahía 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, llegó más al norte.

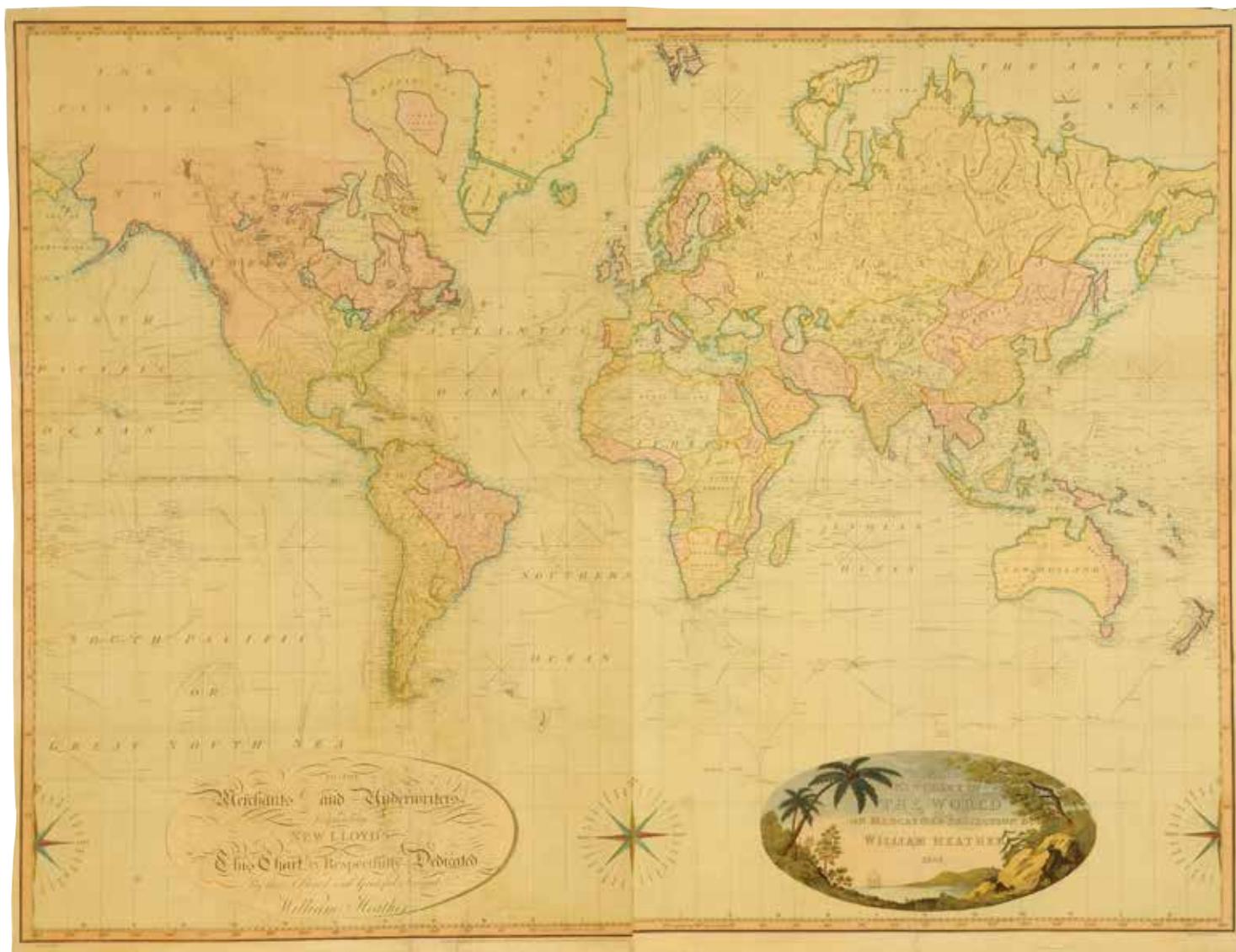
La exploración de los ingleses y franceses de la costa patagónica y sus deseos de asentarse en ella y en las islas Malvinas, motivaron el envío, en 1785, de la fragata *Santa María de la Cabeza*. La expedición se preparó con los mejores aparatos e instrumentos científicos. La estancia en el estrecho 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, que pudo terminar de cartografiar el estrecho hasta su desembocadura en el Pacífico.

### **La Real Expedición Botánica al Perú y Chile**

La primera expedición botánica oficial a los virreinos 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 una valiosa información sobre las posesiones españolas en América. 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.

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.

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



LÁM. 37  
**William Heather y J. Norie**  
**A new chart of the world**  
**on Mercator's projection**  
 1803  
 Estampa calcográfica coloreada  
 Museo Naval. Madrid, España

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. La rebelión indígena de Tupac Amaru obligó a suspender las actividades de los botánicos, los cuales decidieron dirigirse a Chile. 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, en noviembre del año siguiente, al puerto del Callao.

Una vez retirados los responsables iniciales de la expedición, sus discípulos 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.

**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 (lám. 38), fue la búsqueda de plantas medicinales para incorporarlas a la farmacopea hispana y europea.

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 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* (lám. 39) en honor a la marquesa de Chinchón.

La quina 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, 1 440) aparezca en la carga «de cuenta de Su Magestad» la cantidad de 1 000 libras de Cascarilla en 20 cajones y «de cuenta de Particulares» otra de 2 370 libras de Cascarilla en 16 cajas. El jefe de escuadra del convoy del que formaba par-

LÁM. 38

Anónimo

### Retrato de Hipólito Ruiz

Siglo XIX

Grabado

Museo de la Farmacia Hispana,  
Universidad Complutense de  
Madrid, España

Página opuesta:

LÁM. 39

Anónimo

### *Cinchona lancifolia* Mutis (Rubiaceae) [Real Expedición Botánica del Nuevo Reino de Granada (1783-1816)]

Dibujo a la témpera sobre papel  
Real Jardín Botánico, CSIC,  
Madrid, España



*Cinchona Lancifolia.*

Jan X. A.



LÁM. 40

Isidro Gálvez (dibujante);  
Pedro Nolasco Gascó  
(grabador)

**Krameria triandra Ruiz &  
Pav. (Krameriaceae)**

Grabado calcográfico coloreado  
a mano

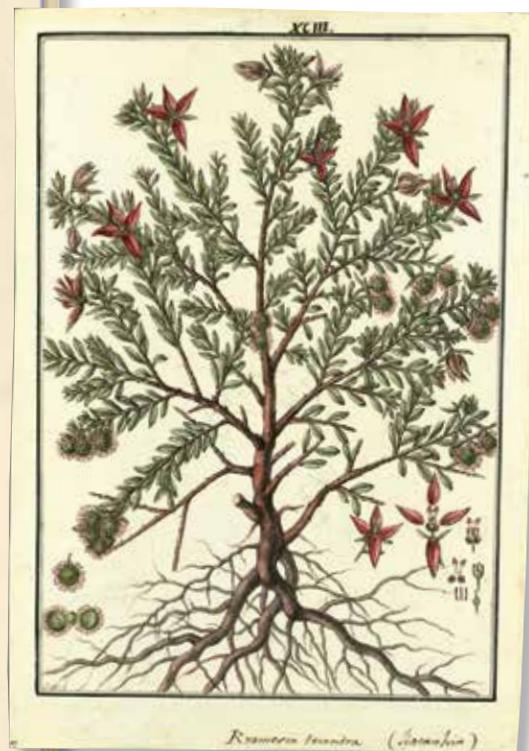
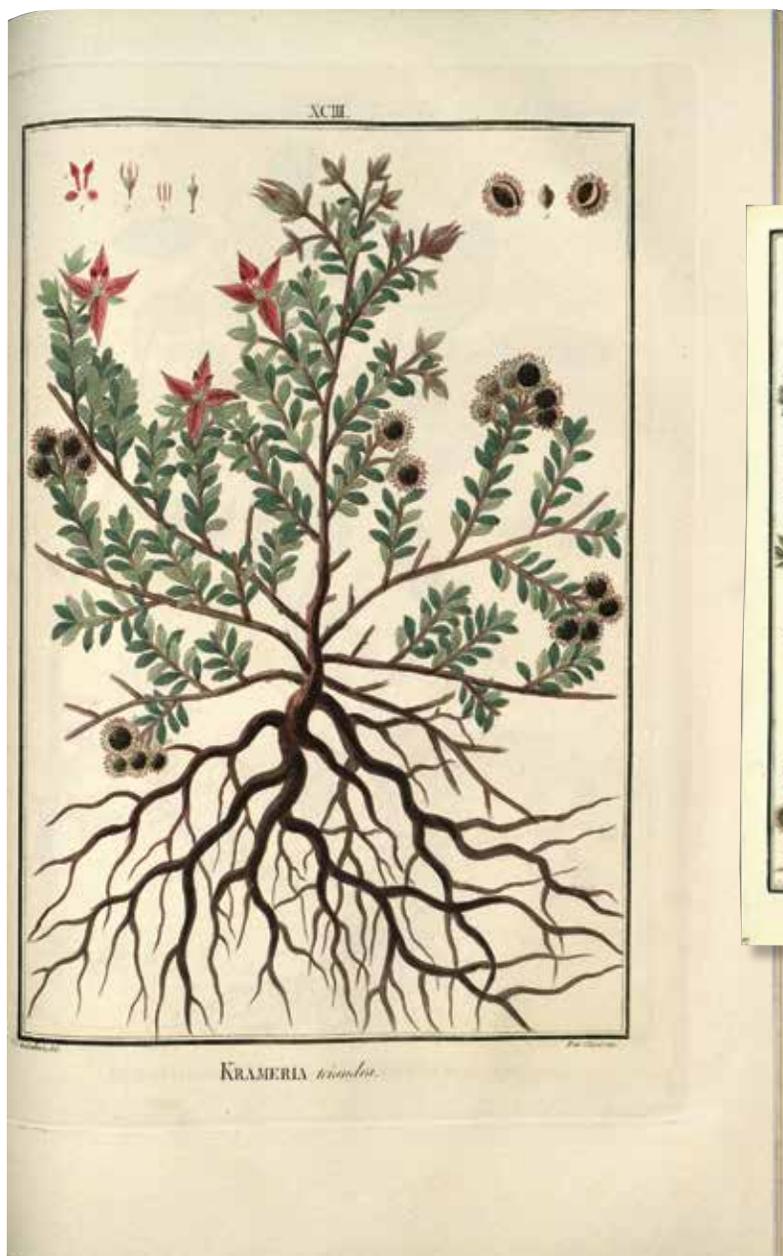
En: Ruiz, H.: Flora peruviana et  
Chilensis, t. I: lam. XCIII (1798)

Biblioteca del Real Jardín  
Botánico, CSIC, Madrid, España

te la fragata *Mercedes*, José Bustamante y Guerra, llevaba en este buque «un cajón de cascarilla» para el gasto y consumo de su casa.

Otra de las aportaciones 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*. Ruiz y Pavón describieron la ratania como *Krameria triandra* (lám. 40 y 41), 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.

Hipólito Ruiz experimentó con los usos tradicionales de la ratania



LÁM. 41

**Krameria triandra (Dibujo  
original, Real Expedición  
Botánica del Perú)**

Siglo XVIII

Dibujo coloreado

Real Jardín Botánico, CSIC,  
Madrid, España



CAT. 26  
**John Arnold, Londres**  
**Cronómetro de longitudes, de faltriquera**  
 1788  
 Plata, acero, caja de caoba  
 Museo Naval. Madrid, España

LÁM. 42  
**Octante**  
 Instrumento de navegación del siglo XVIII  
 Cortesía de la Armada Española

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. Fue inmediatamente enviado a diferentes médicos para comprobar las virtudes astringentes de este extracto, así como su capacidad para detener las hemorragias. Ruiz aseguraba que había comprobado su eficacia para 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.

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, donde se certifica que cinco cajones forrados en cuero y que contenían 502 libras de extracto de ratania se transportaban de cuenta de Ruiz, además de otras 100 libras que se transportaban en un sexto cajón, por cuenta de otro particular. En la carga de la *Medea*, aparecían 871 libras de extracto de ratania y 359 libras de cáscara y raíz de ratania (transbordadas en Montevideo de la fragata *Asunción* a la *Medea*), y en la *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 autorizada por Carlos III fue la del médico Celestino Mutis al virreinato de Nueva Granada, en 1783.

La tercera expedición botánica a los virreinos fue la destinada a Nueva España, en 1786, bajo la dirección del médico 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 sa-

nitarias, 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». El equipo científico de esta expedición introdujo la historia natural moderna en México.

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, se incorporaron dos dibujantes. 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. 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 investigaban 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. 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, así como gran parte de Centroamérica.

### **La expedición de Malaspina y Bustamante (1789-1794)**

El ciclo de expediciones científicas alcanzó su momento de mayor esplendor con la organización de la expedición alrededor del mundo de Alejandro Malaspina y José Bustamante y Guerra.

El plan de la expedición estaba orientado a la consecución de objetivos científicos, económicos y políticos dirigidos a fijar «los límites del imperio». Se trataba de investigar de forma enciclopédica la naturaleza de los dominios imperiales, tanto desde el punto de vista histórico-natural, como histórico-político.

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 habían sido colaboradores del brigadier Vicente Tofiño en la elaboración del *Atlas Marítimo de España* (cat. 33).

Los trabajos artísticos fueron realizados por un grupo de pintores, que se fue renovando a lo largo de la expedición. Su labor queda reflejada en una importante colección de más de 800 dibujos, en la que podemos



CAT. 25  
Juan Ravenet  
**Experiencia de la  
gravedad en Puerto  
Egmont**

1789  
Tinta a pluma, aguadas sepia  
y de colores  
Acción Cultural Española (AC/E),  
Madrid, España

CAT. 28  
Jesse Ramsden, Londres  
**Cuadrante astronómico  
de Ramsden**

Siglo XVIII  
Hierro, latón, vidrio  
Museo Naval. Madrid, España



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.

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, la expedición se dirigió a las Malvinas. Desde Puerto Egmont (cat. 25) las corbetas siguieron un itinerario que las condujo hasta Chiloé, a través del cabo de Hornos.

Después de explorar distintas regiones, llegaron al puerto del Callao, Perú, a finales de mayo de 1790. Ahí, elaboraron un nuevo plan con un recorrido que llegaría hasta Acapulco, donde se encontrarían las dos corbetas.

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. 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 entre el Pacífico y el Atlántico. Llegaron hasta Alaska y comprobaron la inexistencia del paso entre los dos océanos.

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. De acuerdo con el plan, 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 a Filipinas.

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. La fase final del viaje incluyó la visita al archipiélago de los Amigos y la vuelta al puerto del Callao, desde donde se pensaba regresar a Montevideo para iniciar la vuelta a la Península Ibérica.

El 21 de junio de 1794, dejaban el puerto de Montevideo para dirigirse directamente a Cádiz.

# ARQUEÓLOGOS Y CAZADORES DE TESOROS SUBACUÁTICOS\*



Xavier Nieto

En agosto de 1894, unos buzos que se dedicaban a la pesca del coral en la zona del cabo de Creus (Cataluña, España) informaron que habían encontrado una serie de jarras. Unos días más tarde, el corresponsal de la Asociación Artístico-arqueológica Barcelonesa los contrató para extraer lo que consideró los restos de un barco griego o romano. Esta operación se puede incluir entre las más antiguas excavaciones arqueológicas subacuáticas realizadas en Europa, si es que no es la primera, porque la actividad se hizo con una finalidad de investigación histórica. 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. El corresponsal, de nombre Romualdo Alfarás, publicó un artículo con el título *Pesca de ánforas*.

Al año siguiente, se efectuó una nueva extracción de ánforas, que ya no tomó desprevenida a la maquinaria del Estado, y los objetos fueron subastados, en cumplimiento de la antigua normativa que así lo señalaba, y su beneficio, repartido entre el hallador y el Estado. Esta normativa, en uso hasta bien entrado el siglo XX, consideraba como una «pesca» la extracción de restos arqueológicos subacuáticos y no como una excavación arqueológica.

---

\* El texto original completo se puede consultar en el libro electrónico EL ÚLTIMO VIAJE DE LA FRAGATA MERCEDES. LA RAZÓN FRENTE AL EXPOLIO. UN TESORO CULTURAL.

Seis años más tarde, unos pescadores de esponjas griegos 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. 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 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, en 1907, un naufragio en las costas tunecinas. 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, en la ciudad de Túnez.

Toda la prensa del momento dedicó páginas 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 el mundo submarino ocultaba un sinfín de tesoros que era necesario y lucrativo recuperar.

Aparte de ser realizadas por buzos clásicos, y con escasa o nula metodología arqueológica, es de resaltar que esos rescates fueron llevados 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 tuvieron el estudio y la investigación histórica como finalidades importantes, y fueron objeto de publicaciones científicas que contribuyeron 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.

Al mismo tiempo que el desarrollo técnico y metodológico, se produjo una evolución conceptual de la arqueología subacuática. A la concepción del barco como un depósito de objetos sincrónicos, siguió el enfoque del barco hundido como un conjunto unitario de cargamento y casco de la embarcación.

En 1972, el investigador francés André Tchernia 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. Casi podríamos decir que

---

\*\* Cratera o crátera: vasija grande, de boca ancha, con dos asas, donde se mezclaba el vino con agua antes de servirlo.

se hace innecesario el adjetivo de subacuática detrás de arqueología, entendida esta como una ciencia que, sea cual sea el lugar en el que se hallen las evidencias materiales de un grupo humano, nos permite conocer nuestro pasado histórico de manera global y más detallada.

Así, los restos arqueológicos subacuáticos adquieren el valor de patrimonio cultural de la Humanidad, en cuanto que el barco puede unir realidades históricas muy diversas de espacios geográficos distantes.

Con este planteamiento, la Unesco aprobó en el año 2001 la Convención para la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático, entre cuyos principios básicos está la concepción de los restos arqueológicos subacuáticos como 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



CAT. 56

**Uniforme pequeño de  
Oficial de la Real Armada,  
Real Orden de julio de  
1802 (réplica moderna)**

Textil, metal, cuero

Museo Naval. Madrid, España



CAT. 124

**Amalgama de  
botones y cordón textil**

1795-1802

Productos de corrosión de aleación de cobre,  
lámina de dorado y tejido

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte

Museo Nacional de Arqueología Subacuática, Cartagena, España

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. Esta bolsa debió pertenecer a alguno de los marineros 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 formó parte del lote que *Odyssey* dejó en Gibraltar, y refuerza la identificación de la *Mercedes* como buque de guerra de la Real Armada española.

importancia, recoge la Carta de Sofía, ratificada por la Asamblea General del ICOMOS (International Council of Monuments and Sites; en español: Consejo Internacional de Monumentos y Sitios) en 1996, como manual de buenas prácticas para el tratamiento de este patrimonio.

Esta concepción de los restos arqueológicos subacuáticos es una corriente joven, propia de la segunda mitad del siglo XX.

En paralelo, ha permanecido una corriente muy arraigada durante milenios: 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. 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.

Se produce, entonces, un choque entre principios incompatible: mientras unos van a utilizar la meticulosa metodología arqueológica, en la que el contexto tiene un valor capital, otros van a realizar extracciones rápidas y solo de aquellos objetos que van a tener un valor en el mercado. Unos deberán invertir importantes cantidades de dinero para conservar y restaurar semillas y huesos, sin ningún valor comercial, mientras otros, en aras de un mayor beneficio económico, no invertirán ni un centavo en estas labores.

Progresivamente, se va acotando el campo de actuación de los cazadores a nivel internacional, incluso en Estados Unidos, país de procedencia de la mayoría de ellos, donde el cambio de la Norma de Gestión

CAT. 93

### **Mancerina (plato y jícara) para tomar chocolate**

Siglo XVIII

Loza de Alcora/Talavera

Ministerio de Educación, Cultura  
y Deporte

Museo Arqueológico Subacuática,  
Cartagena, España

En uno de los registros de la carga de la *Mercedes*, aparece consignada una mancerina, junto con 16 cubiertos, 2 cucharones, 1 candelero y 12 cucharitas para café, de plata labrada.



CAT. 82

### Tabaquera o caja de rapé

Siglo XVIII

Oro

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Museo Nacional de Arqueología Subacuática, Cartagena, España



CAT. 91

### Tapón de vidrio

Vidrio

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Museo Nacional de Arqueología Subacuática, Cartagena, España

Tapón de un frasco asociado a un registro de carga, que transportaba la *Mercedes*, de una señora que enviaba unos regalos a unas amigas en España, entre ellos un frasquito de perfume.



del Servicio de Parques Nacionales del año 2006 establece que los yacimientos arqueológicos subacuáticos serán protegidos del mismo modo que los terrestres.

El aparente mundo de impunidad de los cazatesoros se ha vuelto peligroso 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*.

El engaño parece formar parte consustancial de las compañías buscadoras de tesoros submarinos. 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, 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.

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...». 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 5 000 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 atractivo. 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, estropeadas y deformadas (cat. 82), y un par de botones (cat. 124).

Siguiendo con otra práctica habitual entre los cazatesoros, Odyssey incrementó también de forma escandalosa el valor de lo recuperado, que los medios de comunicación situaron alrededor de los 500 millones de dólares. Hoy sabemos que de las aproximadamente 574 000 monedas de plata y 212 monedas de oro procedentes de la *Mercedes*, solo unas 300 000 monedas de plata presentan un estado de conservación aceptable para el mercado, que les daría un valor bruto de 12 millones de dólares, a los que habría que restar los costos de limpieza, restauración y manipulación, por lo que quedaría 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. El valor de los 212 doblones de oro sería de unos 370 000 dólares.

¿Dónde está el valor de la *Mercedes*? En que estas monedas son un documento histórico de España y de América, una parte del patrimonio cultural de unos pueblos.

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.

Tampoco es cierto que los yacimientos arqueológicos subacuáticos, excepto aquellos situados a escasa profundidad, 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, 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 la arqueología subacuática sea una actividad extremadamente cara y que requiera una tecnología que solo está al alcance de las compañías cazatesoros. Lo demuestran las actuaciones arqueológicas subacuáticas llevadas a cabo por universidades e institutos de investigación. Además, los miles de objetos valiosos procedentes de estas excavaciones están al alcance de la sociedad en los museos públicos.

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.

CAT. 48

**Forro de cobre del pecio  
de una fragata**

1791

Madera, cobre y brea

Arsenal de la Carraca.

San Fernando. Cádiz, España



CAT. 83

**Hebilla de metal  
de zapatos**

Finales del siglo XVIII-Inicios  
del XIX

Aleación de cobre

Ministerio de Educación, Cultura

y Deporte. Museo Nacional

de Arqueología Subacuática,

Cartagena, España



CAT. 123

**Lote de monedas de plata  
de ocho reales con efec-  
tos de la explosión de que  
causó el naufragio de la  
*Mercedes***

Segunda mitad del siglo XVIII-

Inicios del XIX

Aleación de plata de ley

Ministerio de Educación, Cultura

y Deporte. Museo Nacional de

Arqueología Subacuática,

Cartagena, España



# La legislación internacional y el patrimonio cultural subacuático\*

Margarita Mariscal de Gante y Mirón

El caso de la *Mercedes* puso de manifiesto 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.

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 unas decenas de Estados.

La aceptación por parte de los tribunales de la invocación de inmunidad permite utilizarla para obstaculizar los intentos de explotación de pecios por parte de empresas cazatesoros y, en caso de haberse producido ya el expolio, puede facilitar que los objetos de valor histórico extraídos sean entregados al Estado al que pertenezca el buque naufragado.

La eficacia de la inmunidad que el Derecho internacional reconoce a los pecios de buques de Estado es limitada porque quedan fuera de su cobertura los buques que en el momento del naufragio eran de propiedad privada, y no impone al Estado del pabellón ninguna obligación de adoptar 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.

Otro aspecto a considerar: existe el riesgo de que, en casos concretos, la invocación de la inmunidad de jurisdicción ante los tribunales de un Estado extranjero no sea aceptada, dejando el camino abierto a actividades de excavación y extracción incompatibles con la protección del patrimonio cultural subacuático.

De ahí la necesidad de instrumentos internacionales específicos y más eficaces. Pero también se requiere que cada Estado contemple y aplique medidas adecuadas al patrimonio cultural subacuático en sus aguas territoriales.

CAT. 63

**Ejemplar del no 4901 del periódico *The Star***

1804, octubre 18

Impreso

Museo Naval. Madrid, España

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.

---

\* Del artículo “Inmunidad de los buques de Estado y protección del patrimonio cultural subacuático”, de Margarita Mariscal de Gante y Mirón, Consejera del Tribunal de Cuentas del Reino de España. El texto original completo se puede consultar en el libro electrónico EL ÚLTIMO VIAJE DE LA FRAGATA MERCEDES. LA RAZÓN FRENTE AL EXPOLIO. UN TESORO CULTURAL RECUPERADO.

# The Star.



NUMBR 4901

THURSDAY, OCTOBER 18, 1864.

[PRICE SIX PENCE]

**THEATRE ROYAL, COVENT-GARDEN.**

**TOMORROW EVENING, OCTOBER 19,**  
will be performed the Comedy of  
**WILD OATS.**  
By **Wm. M. Lewis.**

To which will be added the Musical Entertainment of  
**IL BONDUGIANI.**  
This Evening—The Comedy of the Suspicious Husband; with  
A Tale of Mystery.  
On Saturday, Shakespeare's Historical Play of King Henry the  
Fourth, Part the First; with the Musical Entertainment of Har-  
dard Delight.

**TO THE WORTHY DOMESTICS OF ST. PAUL,  
SHAWWELL.**  
LADIES and GENTLEMEN.

**PERMIT** me to return you my sincere and very  
grateful thanks for the favour you have done me by calling  
me the Lecturer of your very respectable Parish. The desired  
and very large majority, which appeared at the close of the Poll  
in favour of my course, will I think see with gratitude to my  
Friends for their exertions in my favour, enable me to discharge the  
duties of this office with less trouble than the numerous voice of  
the Parish. I will not thank you by profession, which are often  
made with more and less sincerity—judge of me by my future  
conduct—and let your patronage be in proportion to the ability  
with which I discharge the duties of the office in which you have  
placed me. I have the honour to be, with sincere respect,  
Ladies and Gentlemen,  
Your most obedient and devoted servant,  
**RICHARD POWELL.**

Barnard-street, Rathfriland, Oct. 17, 1864.

**ELEGANT CHERRY FURNITURE, &c.**  
No. 67, New-road Street.

**OAKLEY and DUDDING, Furniture Printers to  
Her Majesty,** beg permission to request the Nobility and  
Gentry, that they have lately printed on various matters of the  
Royal Patronage, of peculiar neatness and beauty, which they wish to  
submit to their approbation.

**RURAL SPORTS.**  
**THOSE GENTLEMEN** who are in possession of  
the First Volume, **QUARTO, of RURAL SPORTS,** and  
who have not yet received the Second, which has been published  
separately of Twelve months, are respectfully requested to imme-  
diately complete their list, as some can be kept after the First of  
December next.—Applications to be made to the Rev. Mr. DANIEL,  
Professor of Greek, West-Street.

**FOR SALE.**  
At the Dealer's New Sale Rooms, late the Mercury-Hall,  
Whitby Street, Birmingham, on Friday the 19th November next.

**PATRIOTIC FUND.**

**AT a General MEETING of the COMMITTEE  
for Managing the PATRIOTIC FUND** held this Day,  
**THOMAS REED, Esq.** in the Chair,  
Resolved, That the following Subscriptions, not before ad-  
mitted, be inserted in the public Papers:—

The Officers of the 6th Reg. of the 2nd Regiment of Foot, at Jamaica	£ 51 0 0
John Woods, of Chipping, Suffolk	25 0 0
A Benefit at the Theatre, Whitechapel, by Thomas Robertson, Manager	12 10 0
The Rev. John Brewster, Durham	1 0 0
The Rev. J. E. Stoddard, Durham	1 0 0
The Rev. M. Hallingworth, Durham	1 0 0
Captain Threlkeld, R.N. by Mr. Sykes	10 0 0
Alexander Smith, Esq.	10 0 0
Constance Williams Esq., a Collection made by him from the Sea Fencibles in Ireland, under his command	44 0 0
The proceeds of a Play performed at Manchester, by the Gentlemen of that town	11 10 0
Five and Half Shells of Sutherland, Lodge No. 7	1 0 0
A Benefit at the Theatre at Northampton, by Thomas Robertson, Manager	18 4 0
By Mrs. Adeline St. Wm. Douglas, Bart. from the Sea Fencibles of Warwick-avenue-Toward, Evesham, Cottingham, Bournemouth, and Holy Island, via	1 0 0
The Commissioned Officers	1 0 0
The Sea Fencibles	12 0 0
The Apollo Lodge of Fraternities, of Bowles	1 0 0
From the Officers and Men of the Sea Fencibles of Ipswich, Woodbridge, and Walton, under command of Captain Edge	11 0 0
A Benefit at the Theatre at Faversham, by the Manager, Mr. Robertson	1 0 0
From a young Lady, a Friend to her country	2 0 0
Thomas Aldridge, Esq. of Eastham, Kent, Parler of the Majesty's Ship Alexander	1 0 0
A Benefit at the Theatre at Hammersmith, by the Manager, Mr. Robertson	1 0 0
John Fossil, Master at Arms of the Majesty's Ship Leopard	1 0 0
A Benefit of the Majesty's Ship Zephyrus	1 0 0
Descriptive List of the Sea Fencibles, October	100 0 0
Mrs. Edward Palmer, Mother of the Majesty's Ship Prince, by the hands of Mr. Sykes	1 0 0
The Officers and Crew of the Majesty's Ship Hercules, by the Officers and Crew of the Majesty's Ship Hercules, commanded by Lieutenant Lapworth, one month's pay	100 0 0
Subscriptions continue to be received by Misses Beeset and White, at the Rev. Mr. Lloyd's Coffee-house, and by all Bankers in town and country.	

**SCHOOL OF PHYSIC IN IRELAND.**  
**THE MEDICAL LECTURES** of the Professors

**PICTUALLING OFFICE, October 10, 1864.**

**THE COMMISSIONERS for PICTUALLING  
HER MAJESTY'S NAVY,** do hereby give Notice,  
That on Friday the 19th instanc, they will be ready to receive  
Tenders in writing, (sealed up) and read 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 India payable with interest every day after date.  
The Conditions of the Contract may be seen at the Secretary's Office.  
No tender will be had in any tender in which the price shall not be inserted in words at length, or that shall not be delivered in the hand before One o'Clock on the full Friday next, the 19th instanc, nor until the Parties who make the Tender, or Five Parties in his behalf, attend in person when called for.

**PICTUALLING OFFICE, October 17, 1864.**

**THE COMMISSIONERS for PICTUALLING  
HER MAJESTY'S NAVY,** do hereby give Notice,  
That on Friday next the 19th instanc, they will be ready to re-  
ceive Tenders in writing, (sealed up) for 50 many BAGS of  
ISSCUT made from WHOLE MEAL to the respective Proves  
who may make proposals thereof will agree to deliver in the course  
of one month from the day of contract, in regular weekly pro-  
portions, into His Majesty's Victualling Stores at Deptford; and  
to be paid for by India payable with interest, every day after date.  
The Conditions of the Contract may be seen at the Secretary's  
Office.

No report will be had in any tender in which the price shall not be inserted in words at length, or that shall not be delivered in the hand before One o'Clock on the full Friday next, the 19th instanc, nor until the Parties who make the Tender, or Five Parties in his behalf, attend in person when called for.

**GENUINE MALT LIQUOR.**

**A NUMBER of respectable Liqueurists of Lon-  
don and Whitechapel, in conjunction with several Retailers  
of FORTER and ALE, have resolved upon a plan for the im-  
provement of a BEVERAGE, for supplying the Public with  
GENUINE MALT LIQUOR, and have distributed upwards of SIX  
THOUSAND POUNDS towards carrying it into effect. Their  
object is to introduce an wholesome and comfortable beverage,  
whenever the consumer may be supplied with a commodity  
brought from India and Home, and so provide for the poorer classes  
(who are most in need of it) an article that will stand the test of  
experience, and be found to possess all those fabulous qualities  
that some unscrupulous MALT LIQUOR dealers have endeavoured**

**LONDON ASSURANCE HOUSE.**

**An additional Day of 6d. extra every 1000. of  
insured from Loss by Fire** having been imposed by a late Act  
of Parliament and made Payable by the Assured from this Day,  
the Corporation of the London Assurance of Houses and Goods  
from Fire, hereby give Notice that, for the sake and benefit of Per-  
sons affected with them, they will at their own expense, pay the  
said additional day on all their existing Policies, from the com-  
missioners of such day until the next Provisions on the said Pro-  
visions shall become payable.—By order of the Court of Directors,  
**STEPHEN LEE, Secretary.**

**TWENTY THOUSAND POUNDS  
FOR THE FIRST DRAWING NEXT TUESDAY.**

We congratulate the Public, and wish to draw notice, that  
**THREE TEN THOUSAND POUND PRIZES**  
in the Lottery now Drawing, will be drawn, viz.  
No. 2500, 10,000, by French and Co.  
No. 10, 10, 10,000, by B.N.  
No. 10, 10, 10,000, by B.N.

**THREE TWENTY THOUSAND POUND  
PRIZES, and TWO FIVE THOUSAND POUND  
PRIZES** now in the Market, and may Three Days to Draw, at  
Lalons.—

Tuesday next, October 23, Eighth Day, and the First-draw  
will be on Monday, 24th Day, and the Full-draw 25th.

**RHEUMATISMS, PALSIES, and GOUTY  
AFFECTIONS,** with their allied consequences, Spasms,  
Stryng Pains, Paralysis, Indigestion, and general Debility, (origin-  
ating in whatever Cause) are relieved and speedily cured by  
**WATERBURY'S** Mixture of Malted Pot, since every other  
remedy had failed.

The Fluid Essence of Maltard (also with the Pot, in those  
cases where needed) is perhaps the most active, penetrat-  
ing, and efficient remedy in the world, curing the following  
**SPRAINS and BRUISES.**

In less than half the time usually taken by Opium, Acqui-  
nitide, or any other Lincture of Sediment; and if used im-  
mediately after any accident, it prevents the part turning black.  
It is prepared and sold at 2s. 6d. each box or bottle, by R. John-  
son, Apothecary, No. 47, Great-street, St. John's, London, and may  
be had of every respectable Vendor of Great Britain and Ireland.

**FOR BRUISES, SPRAINS, RHEUMATISMS, &c. &c.  
DR. WEAVER'S OPODELOCO.**

**CAUTION.**—On the outside of the Wrapper on  
each Bottle of the said Opo-de-lo-co, a name is used, in which  
is inserted the name of R. Weaver, No. 47, St. John's, London.

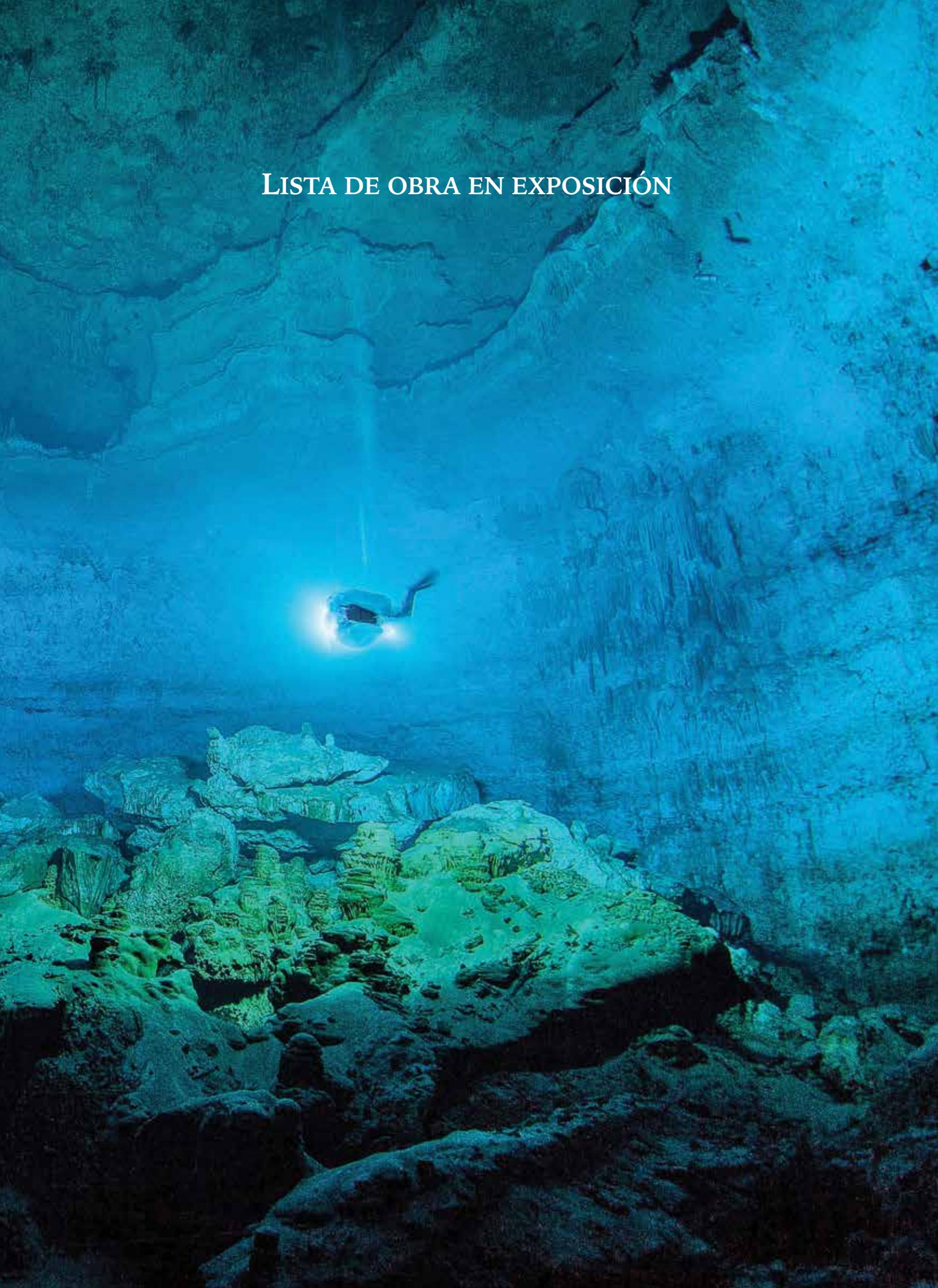


CAT. 119  
**Fragmento de elemento constructivo metálico  
pertenciente a la fragata Mercedes**  
Bronce  
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.  
Museo Nacional de Arqueología Subacuática, Cartagena, España

Este fragmento fue depositado por Odyssey en el tribunal de Tampa (Florida, Estados Unidos) para reclamar la propiedad de los restos del pecio de la Mercedes, que dicha empresa insistía en llamar Black Swan para ocultar la verdadera identidad de la nave española.



# LISTA DE OBRA EN EXPOSICIÓN





**1**  
Francisco de Goya y Lucientes  
*Carlos IV, rey de España*  
1789  
Óleo sobre tela  
128 x 95.5 cm  
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Archivo General de Indias, Sevilla, España

**2**  
Francisco de Goya y Lucientes  
*María Luisa de Parma*  
1789  
Óleo sobre tela  
128 x 95.5 cm  
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Archivo General de Indias, Sevilla, España

**3**  
Antonio Carnicero Manzio  
*Manuel Godoy, Príncipe de la Paz*  
1796-1801  
Óleo sobre tela  
112.5 x 89.5 cm  
Museo Nacional del Romanticismo, Madrid,  
España

**4**  
*Tratado de San Ildefonso*  
*(Tratado de alianza ofensiva y defensiva entre*  
*su Majestad católica y la República Francesa)*  
1796, agosto 18  
Papel manuscrito  
32.5 x 23.5 cm  
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Archivo Histórico Nacional, Madrid, España

**5**  
*Real Cedula con la declaración de guerra contra*  
*la nación británica*  
1796, octubre 7  
Papel, impreso, dos folios  
30.2 x 20.9 cm  
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Archivo General de Indias, Sevilla, España

**6**  
*Tratado de Amiens*  
*(Tratado definitivo de paz entre S. M. el Rey de*

*España y de las Indias, Carlos IV, la República*  
*Francesa y la República de Batavia de una parte,*  
*y el Rey del Reino Unido de la Gran Bretaña y de*  
*Irlanda, Jorge III, de la otra, concluido en Amiens el*  
*27 de marzo de 1802)*  
1802, marzo 27

Tinta sobre papel, ocho sellos de placa de cera  
roja, 14 folios, facsímil  
31 x 20 cm  
Archivo Ministerio de Asuntos Exteriores  
y de Cooperación, Madrid, España

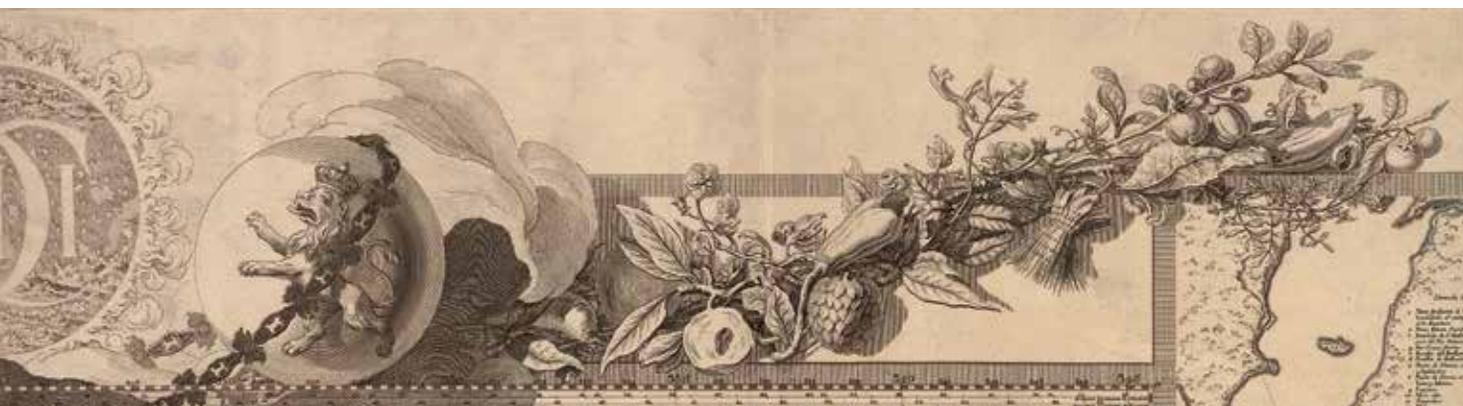
**7**  
*Convenio de Subsidios*  
*(Convenio entre el Rey de España y la República*  
*Francesa para reducir a dinero anual las obligaciones*  
*que había contraído dicho monarca. Acompaña*  
*ratificación de dicho convenio)*

1803, octubre 19, octubre 26  
Manuscrito, 6 hojas en pergamino  
32.5 x 24 cm  
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Archivo Histórico Nacional, Madrid, España

**8**  
Rambert Dumarest  
*Medalla conmemorativa de la Paz de Amiens*  
1802  
Plata  
Diámetro: 4.95 cm  
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Museo Arqueológico Nacional, Madrid, España

**9**  
Jean Pierre Droz  
*Medalla conmemorativa de la Paz de Amiens*  
1802  
Plata  
Diámetro: 4 cm  
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Museo Arqueológico Nacional, Madrid, España

**10**  
Vincent Jeuffroy  
*Medalla dedicada a la ruptura del Tratado*  
*de Amiens por Inglaterra*  
1803  
Plata  
Diámetro: 4 cm



Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Museo Arqueológico Nacional, Madrid, España

**11**

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

1802

Manuscrito original sobre papel

20.5 x 15 cm

Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán.

Viso del Marqués, Ciudad Real, España

Museo Naval. Madrid, España

**12**

*Minuta de la Real Orden circular de Miguel Cayetano Soler, secretario de Hacienda, a los virreyes de Nueva España, Perú y Buenos Aires*

1802, octubre 16

Manuscrito sobre papel, dos folios

30.1 x 21 cm

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte

Archivo General de Indias, Sevilla, España

**13**

*Real Orden del Ministro de Marina Domingo de Grandallana de 6 de noviembre de 1802*

1802

Manuscrito sobre papel

27 x 21 cm

Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán.

Viso del Marqués, Ciudad Real, España

Museo Naval. Madrid, España

**14**

*Minuta de la Real Orden de Miguel Cayetano Soler, secretario de Hacienda, al virrey de Perú. Le comunica que, además de la fragata Rufina, que a principios de 1802 salió para Lima, van a hacer viaje a aquel Virreinato la fragata Asunción, desde Cádiz, y la Mercedes y Clara desde El Ferrol, con azogue y otros efectos de la Real Hacienda; y previniéndole cargue en ellas a su vuelta todo el caudal que pueda juntar en oro y plata, acuñada y en barras [...]*

1802, noviembre 30

Manuscrito sobre papel, 2 folios

29.9 x 20.9 cm

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte

Archivo General de Indias, Sevilla, España

**15**

*Minuta de la Real Orden de Miguel Cayetano Soler, secretario de Hacienda, al virrey de Perú*

1803, junio 7

Manuscrito sobre papel, dos folios

29.7 x 21 cm

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte

Archivo General de Indias, Sevilla, España

**16**

*Real Orden [reservada] original de Domingo de Grandallana, secretario de Estado de Marina, a Miguel Cayetano Soler, secretario de Hacienda. Le informa de que con la misma fecha comunica al virrey de Perú la orden para que puedan salir del Callao las fragatas Asunción, Clara y Mercedes, bajo el mando del jefe de Escuadra Tomás de Ugarte y Liaño, en dirección a Montevideo, desde donde, unidas a otras dos fragatas y dirigidas por el jefe de Escuadra José de Bustamante y Guerra, deben regresar a la península [...]*

1803, julio 31

Manuscrito sobre papel, dos folios

20.7 x 15.1 cm

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte

Archivo General de Indias, Sevilla, España

**17**

*Carta nº 186 del Marqués de Avilés, virrey de Perú, a Miguel Cayetano Soler, secretario de Hacienda. Avisa de la llegada al Callao de las fragatas de la Real Armada, "Clara", "Mercedes" y "Asunción" [...]*

1803, agosto 23

Manuscrito sobre papel, dos folios

30 x 20.9 cm

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte

Archivo General de Indias, Sevilla, España

**18**

*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*

1804, junio 5

Manuscrito sobre papel, dos folios

29.2 x 20.5 cm

CAT. 97  
(Un peso de la República  
de Chile)



Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Archivo General de Indias, Sevilla, España

**19**

*Ugarte enfermo en Montevideo, no puede  
embarcar*

1804

Manuscrito sobre papel

30 x 21 cm

Fundación Biblioteca Manuel Ruiz Luque,  
Montilla (Córdoba), España

**20**

*Alvear sustituye a Ugarte*

1804, agosto 6

Manuscrito sobre papel

41 x 29 cm

Fundación Biblioteca Manuel Ruiz Luque,  
Montilla (Córdoba), España

**21**

*Permiso de embarque de la familia*

1804, julio 12

Manuscrito sobre papel

30.5 x 22 cm

Fundación Biblioteca Manuel Ruiz Luque,  
Montilla (Córdoba), España

**22**

*Estado General NSM salida de Montevideo  
(Estado de fuerza)*

1804, agosto 7

Manuscrito sobre papel

30.5 x 42 cm

Fundación Biblioteca Manuel Ruiz Luque,  
Montilla (Córdoba), España

**23**

Anónimo

*Modelo de la fragata de 38 cañones Medea  
(1797-1804)*

s/f

Madera

36 x 147 x 35 cm

Museo Naval. Madrid, España

**24**

Anónimo

*José de Bustamante y Guerra*

Siglo XIX

Óleo sobre tela

89 x 72.5 cm

Museo Naval. Madrid, España

**25**

Juan Ravenet

*Experiencia de la gravedad en Puerto Egmont*

1789

Tinta a pluma, aguadas sepia y de colores

30 x 48 cm

Acción Cultural Española (AC/E), Madrid, España

**26**

John Arnold, Londres

*Cronómetro de longitudes, de faltriguera*

1788

Plata, acero, caja de caoba

Diámetro de la esfera: 5 cm

Museo Naval. Madrid, España

**27**

*Caja de instrumentos de dibujo de Felipe Bauzá*

Siglo XIX

Madera

15 x 106 x 31 cm

Museo Naval. Madrid, España

**28**

Jesse Ramsden, Londres

*Cuadrante astronómico de Ramsden*

Siglo XVIII

Hierro, latón, vidrio

85 cm de altura, 59 cm de radio

Museo Naval. Madrid, España

**29**

Anónimo (Copia de Candelaria de Alvear)

*Diego de Alvear y Ponce de León*

Finales del siglo XVIII

Óleo sobre tela

103 x 81 cm

Museo Naval. Madrid, España

**30**

*Catalejo acromático plegable de cuatro segmentos de don Diego de Alvear*

Principios del siglo XIX

Latón, cuero, cristal

54. 6 (longitud) x 4.8 cm (diámetro)

Col. Particular

**31**

*Quintante de don Diego de Alvear*

Finales del siglo XVIII—Inicios del siglo XIX

Latón, cristal, caja de caoba

26 cm de radio

Col. Particular

**32**

*Pequeño lote de libros de Diego de Alvear (Almanaques y Guías de América)*

1768, 1778, 1797, 1803

Papel

14 cm (altura)

Fundación Biblioteca Manuel Ruiz Luque, Montilla (Córdoba), España

**33**

Vicente Tofiño de San Miguel y Van der Walle  
*Atlas Marítimo de España*

1786

Papel

63 x 48 x 4 cm

Museo Naval. Madrid, España

**34**

Diego de Alvear y Ponce de León  
*Carta reducida o esférica del Río de la Plata*

1794

Manuscrito lavado en colores

59 x 92.6 cm

Museo Naval. Madrid, España

**35**

Tomás de Ugarte y José de Moraleda  
*Plano del apostadero del Callao (Plano de la plaza, fuertes y población del Callao)*

1801

Manuscrito lavado en colores

31 x 45 cm

Museo Naval. Madrid, España

**36**

Javier Escudero

*Modelo de la Mercedes expresamente encargado para la exposición*

2014

Resinas, madera, metal, textil

Aproximadamente 3 m de largo

Acción Cultural Española (AC/E), Madrid, España

**37**

Miguel Godoy Sánchez y José Antonio Álvarez Manzanares

*Cuaderna maestra en construcción y proyección del palo mayor de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes, según Reglamento de José Romero Landa (1784) y construida en 1788*

2013-2014

Madera

42 x 35.5 x 52.5 cm

Col. Miguel Godoy Sánchez

**38**

Miguel Godoy Sánchez y José Antonio Álvarez Manzanares

*Modelo de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes*

2012-2014

Madera

42 x 220 x 52.5 cm

Museo Naval. Madrid, España, España

**39**

Anónimo

*José Romero y Fernández de Landa*

Siglo XVIII

Óleo sobre tela

105 x 84.3 cm

Museo Naval. Madrid, España

**40**

Francisco Aufrán

*Actual dirección de las gradas del astillero de La Habana*

1788

Manuscrito en tinta lavado en color

37 x 53 cm

Museo Naval. Madrid, España



**41**

José Romero Fernández de Landa  
*Reglamento de maderas necesarias para los baxeles del Rey*

1784

Impreso (por Joaquín Ibarra, impresor de Cámara de S. M. Madrid)

36 x 27.5 x 4 cm

Museo Naval. Madrid, España

**42**

Baldomero Bellón González  
*Modelo de la fragata de 34 cañones Santa Casilda (1784-1833)*

c. 1990

Madera, metal y cañamo

102 x 122 x 30 cm

Museo Naval. Madrid, España

**43**

*Vara castellana*

Siglo XIX

Latón

83.5 x 2.55 x 0.62 cm

Museo Naval. Madrid, España

**44**

*Colección de herramientas de calafate y muestrario de clavazón*

c. 1850

Hierro, madera y bronce

90 x 57.5 x 24.5 cm

Museo Naval. Madrid, España

**45**

*Hacha de carpintero de ribera*

Siglo XIX

Madera de caoba y acero

89.5 x 24.5 x 4 cm

Museo Naval. Madrid, España

**46**

*Maceta de calafate*

c. 1850

Madera torneada

46 x 25 x 7.1 cm

Museo Naval. Madrid, España

**47**

*Berbiquí de carpintero*

Siglo XIX

Madera, acero y metal

31.5 x 14 x 7.5 cm

Museo Naval. Madrid, España

**48**

*Forro de cobre del pecio de una fragata*

1791

Madera, cobre y brea

74 x 233 cm

Arsenal de la Carraca. San Fernando, Cádiz, España

**49**

*Cañón de avancarga del calibre 12*

Finales del siglo XVIII

Réplica en resina

244 (largo) x 60 cm (ancho)

Acción Cultural Española (AC/E), Madrid, España (copia de Museo Naval. Madrid)

**50**

*Cureña (soporte) para la réplica del cañón, realizada a partir de modelos y ordenanzas de la época*

2015

Madera, hierro, cuerdas

115 x 180 x 150 cm

Museo Naval. Madrid, España

**51**

*Grupo de balas rasas para cañones de avancarga*

Principios del siglo XIX

Hierro

s/m

Museo Naval. Madrid, España

**52**

*Pistola reglamentaria en la Real Armada modelo de 1802*

1801-1807

Madera, hierro y latón

s/m

Museo Naval. Madrid, España



**53**

*Trabuco de borda español*  
Último tercio del siglo XVIII  
Madera, acero y latón  
115 cm (longitud)  
Museo Naval. Madrid, España

**54**

*Fusil español, modelo 1789*  
Finales del siglo XVIII  
Acero y madera  
135.5 cm (longitud)  
Museo Naval. Madrid, España

**55**

*Hoja de servicio de J. Goycoa y Labart, Capitán de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes*  
s/f  
Manuscrito  
30 x 21 cm  
Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán,  
Viso del Marqués, Ciudad Real, España

**56**

*Uniforme pequeño de Oficial de la Real Armada, Real Orden de 9 de julio de 1802*  
s/f (réplica moderna realizada según el modelo descrito en la Real Orden)  
Textil, metal, cuero  
s/m  
Museo Naval. Madrid, España

**57**

*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, España

**58**

*Real Ordenanza Naval para el servicio de los baxeles de S. M., 1802*  
1802  
Impreso (Imprenta Real, Madrid)  
20 x 14.5 x 3.5 cm  
Museo Naval. Madrid, España

**59**

*Campana, contenedor de quina*  
Siglo XX  
Vidrio, latón, quina.  
s/m

**60**

Sabina Alvear y Ward  
*Historia de D. Diego Alvear y Ponce de León*  
1891  
Impreso (Imprenta de D. Luis Aguado)  
25 x 21 cm  
Colección Diego de Alvear Álvarez de Toledo

**61**

Anónimo  
*Retrato de Luisa Ward, con quien casó Diego de Alvear tras perder a su familia en la explosión de la Mercedes*  
Siglo XIX  
Óleo sobre cartulina  
8.5 x 6 cm  
Col. Familia de Alvear Zubiría

**62**

Miguel de Zapiain  
*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 Zapiain, comandante de la fragata Fama*  
1804, octubre 18  
Réplica del manuscrito original  
31.5 x 20.9 cm  
Acción Cultural Española (AC/E)

**63**

*Ejemplar del nº 4901 del periódico The Star*  
1804, octubre 18  
Impreso  
s/m  
Archivo General de Marina Álvaro de Bazán. Viso del Marqués, Ciudad Real, España

**64**

José Ferrer de Couto y José March y Labores  
*Historia de la Marina Real española: desde el*



CAT. 76

*descubrimiento de las Américas hasta el combate de Trafalgar*

1854

Impreso con estampas litográficas

36 x 25 cm

Museo Naval. Madrid, España

**65**

*Oficiales en NSM embarcados el 2 de agosto de 1804*

1804

Manuscrito sobre papel

29 x 21 cm

Fundación Biblioteca Manuel Ruiz Luque, Montilla (Córdoba), España

**66**

*Relación de supervivientes*

s/f

Manuscrito sobre papel

41.5 x 30 cm

Fundación Biblioteca Manuel Ruiz Luque, Montilla (Córdoba), España

**67**

*Dos monedas de 8 reales procedentes de los caudales de las fragatas de Bustamante apresadas (Medea, Fama, Clara), reacuñadas en el Banco de Inglaterra*

1804

Plata

Diámetro: 4 cm

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte

Museo Arqueológico Nacional, Madrid, España

**68**

Anónimo

*A brief appeal to the honour and conscience of the nation, upon the necessity of an immediate restitution of the Spanish plate ships*

1804

Impreso (réplica)

23.4 x 15.4 cm

Acción Cultural Española (AC/E), Madrid, España (copia de Archivo General de Simancas)



**69**

*Manifiesto de la declaración de guerra a Inglaterra de 12 de diciembre de 1804*

1804, diciembre 12

Reproducción facsimilar

31 x 21 cm

Acción Cultural Española (AC/E), Madrid, España (copia de AHN)

**70**

Benito Pérez Galdós

*Trafalgar, "Episodios Nacionales 1"*

1882

Impreso (edición ilustrada por Enrique y Arturo Mérida)

26 x 19 cm

Acción Cultural Española (AC/E), Madrid, España

**71**

*3 cubos con monedas en estado de conservación inicial, con el líquido contenido*

s/f

Plástico, aleación plata de ley

30x 30 x 35 cm

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte

Museo Nacional de Arqueología Subacuática, Cartagena, España

**72**

*30 contenedores originales de Odyssey, vacíos*

s/f

Plástico

30 x 30 x 35 cm cada contenedor

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte

Museo Nacional de Arqueología Subacuática, Cartagena, España

**73**

*6 cápsulas con monedas de plata, 1 cápsula con moneda de oro*

s/f

Plata, oro, plástico

8.6 x 6 x 1 cm

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte

Museo Nacional de Arqueología Subacuática, Cartagena, España

CAT. 84



**74**

*Bala de cañón*

Finales del siglo XVIII-Inicios del siglo XIX

Hierro

s/m

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Museo Nacional de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España

**75**

*Muestra de balastro*

s/f

Piedra

3.7152 kg

Ministerio de Educación y Deporte  
Museo Nacional de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España

**76**

Par de eslabones

Finales del siglo XVIII-Inicios del XIX

Bronce

4.5 x 1.3 cm

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Museo Nacional de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España

**77**

*Réplica de polea*

s/f (el original es de finales del siglo XVIII-Inicios del XIX)

Resina

Diámetro: 15 cm aproximadamente

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Museo Nacional de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España

**78**

*Guarda de fusil*

Finales del siglo XVIII-Inicios del XIX

Aleación de cobre

7.2 x 6 x 2.6 cm

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Museo Nacional de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España

**79**

*Tres fragmentos de cerámica (ladrillo, lebrillo y recipiente)*

1776-1804

Cerámica

11.2 x 8.6 cm, 6.5 x 7.7. x 1.1 cm, 7 x 5.2 cm

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Museo Nacional de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España

**80**

*Fragmento de tenedor*

Finales del siglo XVIII-Inicios del XIX

Aleación de plata

3.8 x 2.6 cm

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Museo Nacional de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España

**81**

*Fragmento de cuchara*

Finales del siglo XVIII-Inicios del XIX

Aleación de plata

7.1 x 2 cm

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Museo Nacional de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España

**82**

*Tabaquera o "cajeta" de rapé*

Siglo XVIII

Oro

35.27 g

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Museo Nacional de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España

**83**

*Hebilla de metal de zapatos*

Finales del siglo XVIII-Inicios del XIX

Aleación de cobre

5 x 3.5 x 0.3 cm

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Museo Nacional de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España



**84**

*Tres lentes de sextante u octante*

Finales del siglo XVIII-Inicios del XIX

Aleación de cobre y vidrio

Diámetro: 2.2, 2.3 y 2.3 cm

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte

Museo Nacional de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España

**85**

Gemelos de oro sin decoración

Finales del siglo XVIII-Inicios del XIX

Oro

1.5 x 1.2 x 0.1 cm

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte

Museo Nacional de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España

**86**

*Restos de un plato de peltre con monedas adheridas*

Finales del siglo XVIII-Inicios del XIX

Peltre y aleación de plata

Diámetro: 16.8 cm; grosor: 0.8 cm

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte

Museo Nacional de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España

**87**

*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*

1804

Manuscrito sobre papel

44 x 63.3 cm

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte

Archivo General de Indias, Sevilla, España

**88**

*Partida de registro nº 48 a nombre de José de Goicoa y Labart, comandante de la fragata Mercedes [...]*

1804, marzo 14

Impreso y manuscrito sobre papel

31.4 x 21.3 cm

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte

Archivo General de Indias, Sevilla, España

**89**

*Mango de cubierto de plata con marca "J.G."*

Finales del siglo XVIII o comienzos del XIX

Plata

11 x 2 cm

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte

Museo Nacional de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España

**90**

*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. [...]*

1804, marzo 14

Impreso y manuscrito sobre papel

31.3 x 21/8 cm

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte

Archivo General de Indias, Sevilla, España

**91**

Tapón de vidrio

s/f

Vidrio

3 x 1.4 cm

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte

Museo Nacional de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España

**92**

*Semillas de cacao*

s/f

s/m

Acción Cultural Española (AC/E), Madrid,  
España

**93**

*Mancerina (plato y jícara) para tomar chocolate*

Siglo XVIII

Loza de Alcora/Talavera

s/m

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte

Museo Arqueológico Nacional, Madrid, España



**94**

*Lingote de estaño*

s/f

Estaño

28 x 47 cm

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Museo Nacional de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España

**95**

*Lana de vicuña*

s/f

s/m

Col. Particular

Acción Cultural Española (AC/E), Madrid, España

**96**

*Réplica de cajón roto con tres sacas de monedas,  
algunas de ellas sueltas*

s/f

Resinas

25 x 70 x 30 cm

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Museo Nacional de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España

**97**

*Réplica de 3 bloques de monedas concrecionadas  
bajo el agua, y algunas sueltas*

s/f

Resina

23 x 16 x 14 cm aproximadamente cada una

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Museo Nacional de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España

**98**

*Réplica de caja de rapé, o “tabaquera” (no 2),  
de oro*

s/f

Resina

10 x 5 x 2 cm

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Museo Nacional de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España

**99**

*Réplica de caja de rapé, o “tabaquera” (no 3),  
de oro*

s/f

Resina

10 x 5 x 2 cm

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Museo Nacional de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España

**100**

*1 000 monedas negruzcas (de 8 reales),  
parcialmente tratadas*

Segunda mitad del siglo XVIII-Inicios del XIX

Aleación plata de ley

Diámetro de cada moneda: 4 cm

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Museo Nacional de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España

**101**

*3 concreciones de monedas de diferente morfología:  
aplastadas, en hilera, etc.*

Segunda mitad del siglo XVIII-Inicios del XIX

Plata

s/m

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Museo Nacional de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España

**102**

*144 monedas de plata restauradas*

Segunda mitad del siglo XVIII-Inicios del XIX

Plata

s/m

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Museo Nacional de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España

**103**

*Bloque compacto de monedas con forma de saca*

Segunda mitad del siglo XVIII-Inicios del XIX

Plata

23 x 16 x 14 cm aproximadamente

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Museo Nacional de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España

CAT. 89



**104**

*Réplica de fragmento de saco textil con monedas adheridas*

s/f

Resina

23 x 15 cm

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Museo Nacional de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España

**105**

*Réplica de bloque rectangular de monedas con forma de arcón de madera que las contuvo*

s/f

Resina

50 x 24 x 23 cm

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Museo Nacional de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España

**106**

*Fragmento de madera con una moneda adherida Segunda mitad del siglo XVIII-Inicios del XIX*

Madera, plata

13.8 x 8.9 x 3.3 cm

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Museo Nacional de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España

**107**

*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*

Segunda mitad del siglo XVIII-Inicios del siglo XIX

Madera, plata

19.8 x 13.9 x 12.3 cm

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Museo Nacional de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España

**108**

*146 monedas de oro rescatadas del naufragio de Nuestra Señora de las Mercedes*

Segunda mitad del siglo XVIII-Inicios del siglo XIX

Oro

s/m

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Museo Nacional de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España

**109**

*29 997 monedas restauradas*

Finales del siglo XVIII-Inicios del XIX

Aleación de plata de ley

Diámetro de cada moneda: 4 cm

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Museo Nacional de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España

**110**

*Troquel de reverso de cuatro reales de la ceca de Guatemala, de Carlos IV o Fernando VII 1790-c. 1821*

Acero

7.6 (altura) x 6.75 cm (diámetro)

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Museo Arqueológico Nacional, Madrid, España

**111**

*Punzón con busto de Carlos IV para dos reales, rectificado a partir de uno de cuatro reales 1790-c. 1821*

Acero

8.47 cm (altura); 3.95 x 4.04 cm (diámetro)

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Museo Arqueológico Nacional, Madrid, España

**112**

*Matriz de Carlos IV (firma P.GA) para anverso de medio real, ceca de Guatemala*

1790-c. 1821

Acero

6.18 cm (altura); 5.57 x 5.47 cm (diámetro)

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Museo Arqueológico Nacional, Madrid, España

**113**

*Reales de a ocho con resellos chinos*

1787, 1801 (México)

Plata

Diámetro: 4 cm



CAT. 79

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Museo Arqueológico Nacional, Madrid, España

**114**

*Reales de a ocho con resellos de otros países*

1794, 1796 (Lima, México)

Plata

Diámetro: 4 cm aproximadamente

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Museo Arqueológico Nacional, Madrid, España

**115**

*8 reales de las Provincias del Río de la Plata,  
1 peso de la República de Chile (Chile libre),  
8 reales de la República de Perú*

1813, 1817, 1822

Plata

s/m

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Museo Arqueológico Nacional, Madrid, España

**116**

*Dólar. Estados Unidos, Filadelfia*

1798

Plata

s/m

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Museo Arqueológico Nacional, Madrid, España

**117**

*2 piezas de 4 reales, 2 piezas de 2 reales, 2 piezas  
de 8 reales "macuquinas", 2 piezas de 8 reales  
"mundos y mares"*

1774 y 1779 (Potosí), 1784 y 1801 (Lima), 1745  
y 1772 (Potosí), 1768 y 1772 (Lima)

Plata, oro

Diámetro máximo: 4 cm

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Museo Nacional de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España

**118**

*Dos monedas de plata de 8 reales, Lima; una  
moneda de plata de Potosí; una moneda de oro  
de Popayán; una moneda de oro de Santiago*

1796 (Popayán), 1803 (Lima, Potosí, Santiago)

Plata, oro

Diámetro: 4 cm

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Museo Nacional de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España

**119**

*Fragmento de un elemento constructivo metálico  
perteneciente a la fragata Mercedes.*

s/f

Bronce

9.83 x 5.33 x 2.2 cm

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Museo Nacional de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España

**120**

*Clavos del forro de cobre del buque*

s/f

Aleación de cobre

3.197 kg

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Museo Nacional de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España

**121**

*Dos monedas de plata de 8 reales y una moneda  
de oro de 8 escudos*

1803 y 1804 (Lima), 1803 (Lima)

Plata, oro

Diámetro: 4 cm cada moneda

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Museo Nacional de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España

**122**

*Estado de caudales, frutos y efectos que baxo [sic]  
el registro conduce la fragata de guerra nombrada  
Mercedes, su maestre Don Vicente Antonio de  
Murrieta, con destino a Cádiz [...]. Anexo a carta  
nº 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 [...]*

1804, marzo 28

Manuscrito sobre papel

37.3 x 47.3 cm

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte  
Archivo General de Indias, Sevilla, España

CAT. 78



**123**

*Lote de monedas de plata de 8 reales con efectos de la explosión que causó el naufragio de la Mercedes*

Segunda mitad del siglo XVIII-Inicios del XIX

Aleación de plata de ley

Diámetro: 4 cm cada moneda

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte

Museo Nacional de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España

**124**

*Amalgama de botones y cordón textil*

1795-1802

Productos de corrosión de aleación de cobre,  
lámina de dorado y tejido

9 x 4 x 3 cm

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte

Museo Nacional de Arqueología Subacuática,  
Cartagena, España

**125**

*Partida de registro nº 143 a nombre de Antonio Álvarez Villar de un cajón forrado de cuero con 232 marcos y una onza de plata de chafalonía y un almirez de oro con 6 marcos*

1804, marzo 28

Impreso y manuscrito sobre papel

30.8 x 21.5 cm

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte

Archivo General de Indias, Sevilla, España

**126**

*Sentencia del juez Merryday (Florida), del Tribunal de apelaciones de Atlanta y del Tribunal Supremo, y una maza de juez americano*

2009, 2011

Impreso sobre papel a partir de archivo digital,  
madera

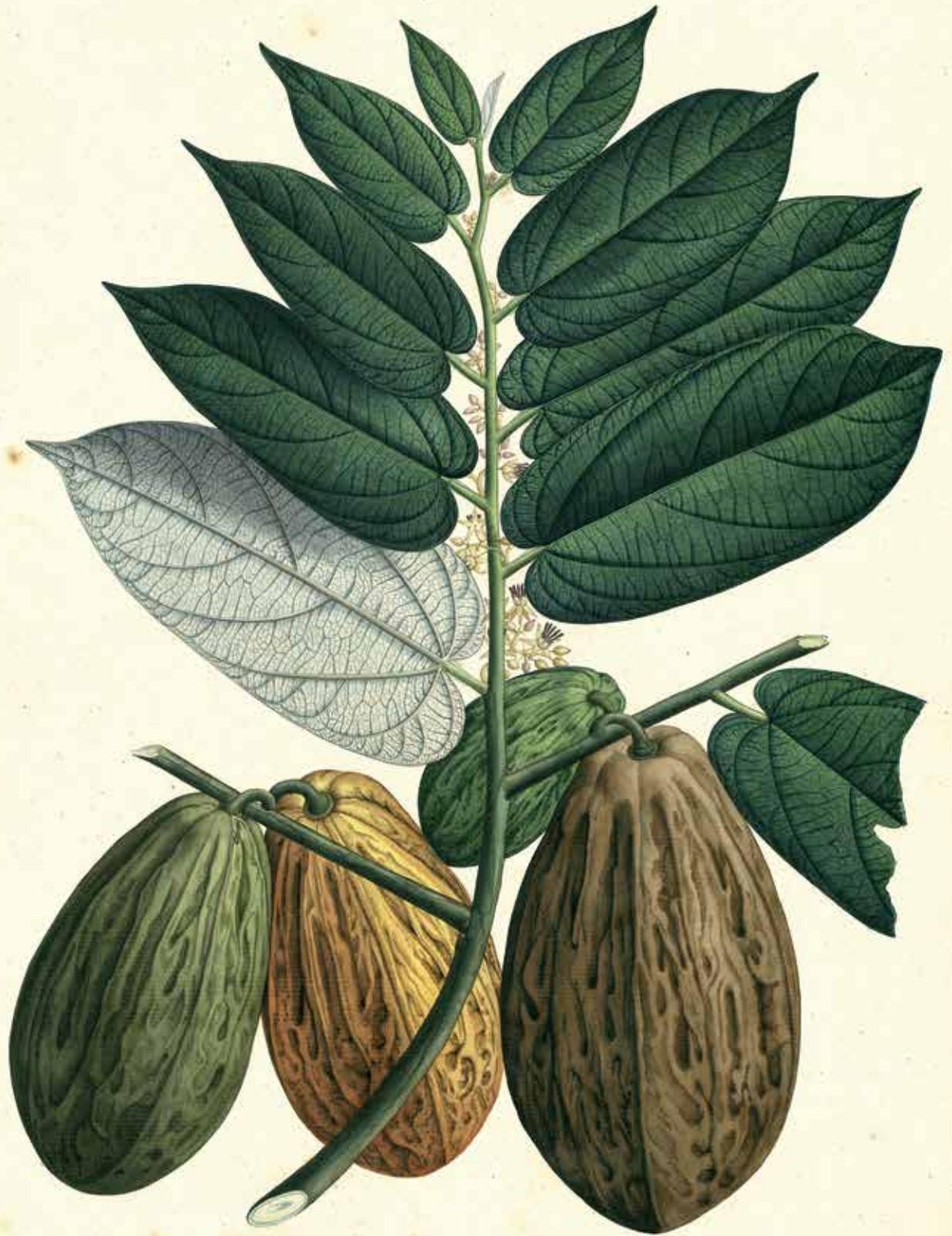
29.7 x 21 cm

Acción Cultural Española (AC/E), Madrid, España

LÁM. 43

**Dibujo de la planta del cacao  
(Theobroma) realizado durante la Real  
Expedición Botánica al Virreinato  
de Nueva Granada, 1783-1816**

Real Jardín Botánico, CSIC, Madrid, España



*Theobroma* *bicolor* HBK.  
Cacao

## **Producción de exposición México (INAH)**

### **Director de Museos**

Juan Manuel Garibay

### **Directora de Exposiciones**

Eva María Ayala Canseco

### **Directora Técnica**

Mónica Martí Cotarelo

### **Subdirección de Arqueología Subacuática**

Pilar Luna Erreguerena

Roberto Junco Sánchez

Flor Trejo Rivera

Rosa María Roffiel

### **Subdirector de Exposiciones**

Miguel Ángel Trinidad

### **Coordinadora del proyecto**

Itzia Villicaña Gerónimo

### **Conservación**

Frida Montes de Oca Fiol

Dora Méndez

### **Diseño Gráfico**

Julieta Rodríguez Medina

Laura Nieto Rueda

### **Diseño museográfico**

Rafael Ornelas Montiel

Alfredo Ríos Zamudio

### **Coordinación de Montaje**

Jesús Álvarez Romero

### **Montajistas**

Martín Juárez Paz

Eduardo Bautista García

Abel Jiménez Jiménez

Luis Enrique Flores Mares

Eliseo Pedroza García

José Hilario Pedro Meza de Alejo

Enrique González Romo

Ismael Mendoza Rosales

Eriván Pedraza

Francisco García

Emmanuel Sánchez

Miguel Mejía

### **Comunicación Educativa**

Laura Patricia Guzmán Rodríguez

Marisol Ríos Trinidad

Carolina Carreño Vargas

Erika Gómez Carvajal

José Trinidad Ramírez Gallardo

Adriana Carral González

### **Investigación Museológica**

Germán Gómez López

Jennifer Rosado Solís

Cecilia Llampallas Sosa

Mariana Zamora Guzmán

David Moraga Alejo

Víctor G. Noxpango

### **Accesibilidad**

Dolores Vorrath Lara

## **Producción de exposición España**

### **Organizan**

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

### **Comisarias (curadoras)**

Carmen Marcos Alonso  
Susana García Ramírez

### **Dirección creativa**

Carlos León Amores

### **Coordinación técnica**

Manuel Mortari Fernández (AC/E)

### **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 Conservación y Restauración.  
Archivo Histórico Nacional  
IN SITU Conservación y Restauración, SL  
Universidad Politécnica de Cartagena

### **Reproducción de colecciones**

GDC. Gabinete Documentación Conservación.  
SL  
Quintero & Loarte

### **Transporte**

Feltrero

### **Seguros**

Hiscox (a través de correduría AON)

### **Audiovisuales e interactivos**

ONIRICOM  
Nova Audiovisuales  
Famori

### **Web del microsite**

[www.mecd.gob.es/fragatamercedes](http://www.mecd.gob.es/fragatamercedes)

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



*El último viaje de la fragata Mercedes* se terminó de imprimir en el mes de julio de 2016, en los talleres de Offset Rebosán, S.A. de C.V., Acueducto 115, colonia Huipulco, Ciudad de México, C.P. 14370.



CULTURA  
SECRETARÍA DE CULTURA



MAN  
MUSEO ARQUEOLÓGICO NACIONAL

MUSEO NAVAL

AC/E  
ASOCIACIÓN CIVIL DE ESPAÑA

INSTITUTO ESPAÑOL DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS Y TÉCNICAS  
CON EL PATROCINIO DE LA COMISIÓN NACIONAL ESPAÑOLA DE COOPERACIÓN CON EL EXTERIOR

