






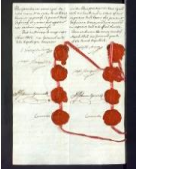









EL ÚLTIMO VIAJE DE LA
FRAGATA MERCEDES

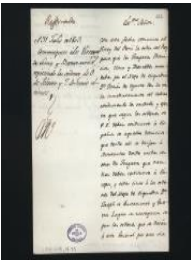
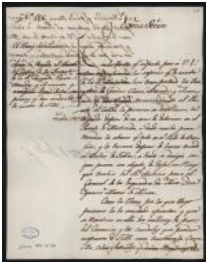

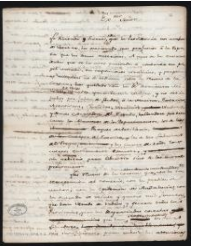
Número de identificación de pieza	TEMA	Nombre pieza	Imagen	Cédula de objeto	Requisitos especiales	Vitrina	Embalaje
P01 Cédula introductoria							
AUDIOVISUAL 01. El último viaje de la fragata <i>Mercedes</i>							
Sección 1 Un mundo en guerra. Europa y América hacia 1800 INTRODUCCION	P02 UN MUNDO EN GUERRA	UN MUNDO EN GUERRA En torno a 1800 la situación política mundial era especialmente crítica, con una Europa en pugna entre la imperialista Francia de Napoleón y la expansionista Gran Bretaña de Jorge III, en un interminable rosario de batallas y asedios interrumpido tan solo por breves momentos de paz. En España, estos años coinciden con el reinado de Carlos IV, con Manuel Godoy como primer ministro. La Corona española, uno de los mayores imperios, ve peligrar sus extensos dominios en ultramar y se debate en un juego de alianzas alternativas con Francia y Gran Bretaña. La paz alcanzada en Amiens en 1802, tan deseada por todos, no supondrá más que un leve respiro. En poco menos de un año, Francia e Inglaterra se declaran de nuevo enemigos, mientras España intentará permanecer neutral. Pero la guerra es una costosa sangría que exige fuertes sumas de dinero y, cuando el 5 de octubre de 1804 la escuadra española procedente de Montevideo se aproxima a la Península, son muchos los que tienen sus miras en los tesoros que transporta.					
1	Sección 1 Un mundo en guerra. Europa y América hacia 1800 INTRODUCCION	Carlos IV		Carlos IV, rey de España Francisco de Goya y Lucientes (1746-1828) 1789 / Óleo sobre lienzo Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Archivo General de Indias, Sevilla	Delimitador	B-01	EDICT 14-155.Altadis1
1,001	Sección 1 Un mundo en guerra. Europa y América hacia 1800 INTRODUCCION	María Luisa de Parma		María Luisa de Parma, reina de España Francisco de Goya y Lucientes (1746-1828) 1789 / Óleo sobre lienzo Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Archivo General de Indias, Sevilla	Delimitador	B-01	EDICT 14-155.Altadis1(2)
2	Sección 1 Un mundo en guerra. Europa y América hacia 1800 INTRODUCCION	Manuel Godoy, Príncipe de la Paz.		Manuel Godoy, Príncipe de la Paz Antonio Carnicero Manzió (1796- 1801) 1796-1801 / Óleo sobre lienzo Museo Nacional del Romanticismo, Madrid	Delimitador	B-01	Caja 14-155.2
41	Sección 4 La fragata Mercedes CONSTRUCCION	Modelo de la Mercedes expresamente encargado para la exposición		Modelo a escala 1:20 de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes en internada, expresamente encargado para la exposición. Javier Escudero, 2014 Resinas, madera, metal, textil Acción Cultural Española (AC/E)		B-02	Caja 14-155.41

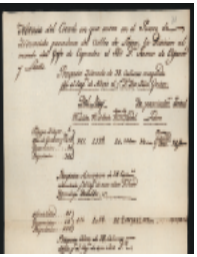

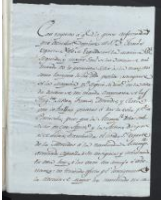

<p>Sección 1 Un mundo en guerra.</p>	<p>Panel gráfico P15 LAS DOS ESCUADRAS</p>						
<p>Sección 1 Un mundo en guerra. Europa y América hacia 1800 TRATADOS Y GUERRAS</p>	<p>P03 ENTRE TRATADOS DE PAZ Y DECLARACIONES DE GUERRA</p>	<p>ENTRE TRATADOS DE PAZ Y DECLARACIONES DE GUERRA</p> <p>Los acuerdos entre Francia y España de 1795 y 1796 habían establecido un nuevo escenario de relaciones entre ambos países frente a Gran Bretaña. El compromiso de ayuda militar a Francia establecido por el Tratado de San Ildefonso provocó una guerra contra Inglaterra (1796-1802) de graves consecuencias. A ello se sumó el bloqueo británico de los puertos españoles que interrumpió las comunicaciones con América, impidiendo el comercio y el envío de metales preciosos tan necesarios para la Hacienda Pública.</p> <p>La guerra concluyó en 1802 con el Tratado de Amiens. Restablecida la paz, se puso fin al bloqueo, reanudándose el tráfico marítimo con las Indias. La Corona española ordenó el envío de buques de guerra para recoger los caudales y bienes acumulados durante los años de la guerra: en este contexto, la fragata Mercedes zarpó a principios de 1803 rumbo al Callao, en el virreinato del Perú.</p> <p><i>Sin embargo, en mayo de ese año la guerra volvió a estallar entre Francia y Gran Bretaña, mientras España, que atravesaba una grave crisis, consiguió mantenerse en una posición neutral.</i></p>					
<p>3</p>	<p>Sección 1 Un mundo en guerra. Europa y América hacia 1800 TRATADOS Y GUERRAS</p>	<p>Tratado de alianza ofensiva y defensiva entre su Majestad católica y la republica francesa.</p>		<p>Tratado de San Ildefonso. 1796</p> <p>En el marco de las nuevas relaciones entre Francia y España establecido en 1795 con la paz de Basilea, el 18 de agosto de 1796 se firmó en San Ildefonso (Segovia) un nuevo acuerdo mediante el cual pactaron una alianza militar frente a terceros.</p> <p>El tratado comprometía a España a contribuir con ayuda militar y naval a Francia en caso de conflicto armado.</p> <p>La página muestra la firma de Manuel Godoy, Príncipe de la Paz, y los sellos en lacre que autorizaban el documento.</p> <p>Tratado de Alianza ofensiva y defensiva entre su Majestad católica y la República francesa San Ildefonso. 18 de agosto de 1796</p> <p>Papel manuscrito. con 4 sellos en lacre Ministerio de Educación. Cultura y Deporte, Archivo Histórico Nacional, Madrid</p>		<p>V-01'</p>	<p>Caja 14.155.3/6/34/ 42/47/48</p>
<p>4</p>	<p>Sección 1 Un mundo en guerra. Europa y América hacia 1800 TRATADOS Y GUERRAS</p>	<p>Real Cédula con la declaración de guerra contra la nación británica.</p>		<p>Guerra contra Gran Bretaña, 1796-1802</p> <p>La ayuda militar a Francia establecida por el Tratado de San Ildefonso motivó el inmediato comienzo de hostilidades con Gran Bretaña, declarándose la guerra el 7 de octubre de 1796, apenas dos meses después de la firma del tratado.</p> <p>La guerra supuso para España la pérdida de las islas de Menorca y Trinidad, además del corte de las comunicaciones con América a causa del duro bloqueo naval británico.</p> <p>Real Cédula de Su Majestad y señores del Consejo en que [...] se declara la Guerra al Rey de Inglaterra [...] y se corta toda comunicación, trato y comercio con ellos [...]</p> <p>San Lorenzo de El Escorial. 7 de octubre de 1796 Impreso, papel. 2 folios, 302 x 209 mm I</p> <p>Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Archivo General de Indias, Sevilla</p>		<p>V-01'</p>	<p>FEL-M-02</p>
<p>5</p>	<p>Sección 1 Un mundo en guerra. Europa y América hacia 1800 TRATADOS Y GUERRAS</p>	<p>Tratado definitivo de paz entre S.M. el Rey de España y de las Indias, Carlos IV, la República Francesa y la República de Báltava de una parte, y el Rey del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda, Jorge III, de la otra, concluido en Amiens de 27 de 1802</p>		<p>Tratado de Amiens. 1802</p> <p>Tras años de guerra continuada. Francia. Gran Bretaña. España y la República de Batavia (Países Bajos) firmaron la paz en Amiens el 27 de marzo de 1802. Entre los acuerdos adoptados. Inglaterra devolvió Menorca a España. no así la isla de Trinidad. que pasó a manos inglesas. A pesar de las esperanzas depositadas en Amiens. no se resolvieron cuestiones importantes que dividían a los países firmantes. por lo que la paz fue muy breve. Un año más tarde. en mayo de 1803. Francia y Gran Bretaña estaban de nuevo en guerra.</p>		<p>V-01'</p>	<p>FEL-M-01</p>




6	Sección 1 Un mundo en guerra. Europa y América hacia 1800 TRATADOS Y GUERRAS	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 (26 de octubre de 1803). Nota: En la ratificación aparece la firma de Napoleón Bonaparte		España. sin embargo, consiguió mantener su neutralidad. Se muestra la última página del tratado original, con las firmas y sellos en lacre de los representantes de los cuatro países firmantes. La primera es la del embajador español, Nicolás de Azara. Tratado definitivo de paz entre s. M. el Rey de España y de las Indias, 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 111. de la otra Amiens. 27 de marzo de 1802 Escritura autógrafa, tinta sobre papel. Ocho sellos de placa de cera roja. 8 firmas Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación. Madrid		V-01	Caja 14.155.3/6/34/ 42/47/48
7	Sección 1 Un mundo en guerra. Europa y América hacia 1800 TRATADOS Y GUERRAS	Paz de Amiens (1802) Medalla por Dumarest (1760-1806)		Medallas conmemorativas de la paz de Amiens. 1802 Estas medallas celebran el acuerdo alcanzado en Amiens, por el que Napoleón fue considerado el «Pacificador del mundo». Rambert Dumarest (1760-1806) 1802, Monnaie des Médailles, París Plata I Museo Arqueológico Nacional, Madrid Jean-P;erre Droz (1746-1823) 1802, Monnaie des Médailles, París Plata I Museo Arqueológico Nacional, Madrid	Se requiere alarma. En la vitrina. HR<35%	V-01	14- 155.ARQUEOL OGICO (Antigua 14- 155.49/50/108
8	Sección 1 Un mundo en guerra. Europa y América hacia 1800 TRATADOS Y GUERRAS	Medalla conmemorativa de la Paz de Amiens, 1802. Droz. Plata		Medalla dedicada a la ruptura del Tratado de Amiens por Inglaterra. 1803 La ruptura de la paz en mayo de 1803 fue objeto de mutuas acusaciones entre Francia y Gran Bretaña por el incumplimiento del compromiso logrado en Amiens. En esta medalla de Napoleón se acusa directamente a los británicos. Representa a un bulldog inglés despedazando lo que se supone que es el Tratado de Amiens. Roma;n V;ncent Jeuffroy (1749-1826) y Dom;n;que V;vant Denon (1747-1825) 1803, Monnaie des Médailles, París Plata I Museo Arqueológico Nacional, Madrid	Se requiere alarma. En la vitrina. HR<35%	V-01	14- 155.ARQUEOL OGICO (Antigua 14- 155.49/50/108
9	Sección 1 Un mundo en guerra. Europa y América hacia 1800 TRATADOS Y GUERRAS	Ruptura de la Paz de Amiens (1803) Medalla por Jeuffroy		Convenio de subsidios, 1803 Cuando en 1803 se reanudaron las hostilidades entre Francia e Inglaterra, España intentó por todos los medios evitar el enfrentamiento directo y mantener su neutralidad. En 1803 firmó un nuevo acuerdo con Francia por el que se sustituían las obligaciones militares establecidas anteriormente por el pago de un subsidio cifrado en seis millones de libras mensuales, equivalentes a unos 14,6 millones de reales. Ratificación del convenio del 19 de octubre de 1803 entre el Rey de España y la República francesa para reducir a dinero anual las obligaciones contraídas por dicho monarca. Firmada por Napoleón Bonaparte París, 26 de octubre de 1803 Manuscrito I Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Archivo Histórico Nacional. Madrid	Se requiere alarma. En la vitrina. HR<35%	V-01	14- 155.ARQUEOL OGICO (Antigua 14- 155.49/50/108
Sección 1 Un mundo en guerra. Europa y América hacia 1800 LA VISION SATIRICA	Panel gráfico P05 LA VISION SATIRICA	LA VISION SATIRICA Las estampas satíricas francesas y, sobre todo, inglesas, muy difundidas en Europa en el periodo de las guerras napoleónicas (1793-1815), se convirtieron en un eficaz instrumento de crítica política capaz de llegar a amplios sectores de la opinión pública. El enfrentamiento entre Francia y Gran Bretaña fue muy caricaturizado, abundando, especialmente, las láminas dedicadas a Jorge III y a Napoleón, principales protagonistas de la confrontación bélica. Frente a la versión oficial de los hechos, y a modo de prensa informal, estas estampas mostraban la “otra cara” de la realidad, retratando con fuerza un mundo de descontentos. Ni los hechos más serios escaparon a su ironía. A través de la caricatura de personajes y situaciones, sus dibujos, mordaces e irreverentes, ofrecen una visión desmitificadora de las instituciones más intocables.					






<p>Sección 1 Un mundo en guerra. Europa y América hacia 1800 AMERICA DEL SUR HACIA 1800</p>	<p>Panel Reproducciones sátiras políticas</p>	<p>SÁTIRA DE NAPOLEÓN Y SUS CUATRO HERMANOS Napoleón y sus cuatro hermanos juegan a las cuatro esquinas sobre Europa y Asia. La estampa critica la pretensión de Napoleón de convertirse en dueño del mundo y su intento de poner bajo su dominio a casi toda Europa, estableciendo sucesivamente a sus hermanos en los tronos de España, Nápoles, Holanda y Westfalia. Le Jeu des quatre Coins ou Les cinq Freres / Anónimo / Estampa / Museo Historia de Madrid</p> <p>PUDÍN DE NAVIDAD EN PELIGRO Una de las mejores estampas satíricas de James Gillray (1756-1815), famoso caricaturista y grabador británico, en la que el ministro inglés William Pitt y Napoleón, sentados a la mesa, se reparten el mundo, representado como un gran pastel de ciruelas. Mientras Mr. Pitt corta una porción del océano, Napoleón corta un pedazo de Europa continental, en una crítica contra el expansionismo de ambos países. The Pumb-pudding in danger or State Epicures taking un Petit Souper / James Gillray / Publicada por H. Humphrey en Londres, 26 de febrero, 1805 / Estampa coloreada a mano, aguafuerte / British Museum, Londres</p> <p>LOS VAIVENES DE LA POLÍTICA Napoleón y John Bull -personificación del inglés medio de la época-, se columpian en un balancín sobre el que se lee la inscripción “La paz o la guerra”. La escena representa los vaivenes de paz y guerra entre franceses y británicos tras la firma del Tratado de Amiens, un difícil equilibrio que en pocos meses acabaría en una nueva ruptura de hostilidades entre ambos países. Negociation See Saw / Publicada por Piercy Roberts, 1803 / Estampa coloreada a mano, aguafuerte / British Museum, Londres</p> <p>TIRA DE CARICATURAS FRANCESAS CONTRA GRAN BRETAÑA Personificación de Britania en tres viñetas, según la crítica visión francesa, ante una próxima violación inglesa de la paz de Amiens. El pasado es una mujer prominente, rica y satisfecha, entre fardos de mercancías, que en el presente se ha convertido en una amazona furiosa pertrechada con las armas de la guerra, pero cuyo futuro es el de una escuálida mendiga rodeada de miseria y horror. Le Passé. Le Présent. L’Avenir / Publicado por J. L. Bance, 1803 / Estampa / British Museum, Londres</p> <p>SÁTIRA CONTRA NAPOLEÓN Jorge III y Napoleón protagonizan esta caricatura en la que el primero aparece representado como el rey de Brobdingnag, el País de los Gigantes, y el segundo como Lemuel Gulliver, parodia de una de las escenas de la obra Los viajes de Gulliver, de Jonathan Swift. El rey de Brobdingnag y Gulliver. Examinando largamente al Señor Napoleón. Caricatura que se publicó en Londres y mereció la mayor aceptación por su sencillez tan graciosa como significativa / Anónimo español, siglo XIX / Estampa / Biblioteca Nacional de España, Madrid</p> <p>LA PAZ TRAE LA ABUNDANCIA Sátira francesa relacionada con los acuerdos de paz entre Francia y Gran Bretaña. Una pareja, que representa a estos países, se abraza mientras una cornucopia vierte un puñado de niños. Alude a la esperanza puesta en los acuerdos preliminares del Tratado de Amiens, que se firmaría al año siguiente y en virtud del cual debía llegar la paz y la abundancia para todos. La Paix ramène l’Abondance / Publicado por J. L. Bance, 1801 / Estampa / British Museum, Londres</p>
<p>AUDIOVISUAL 02. Globo terraqueo con la guerra en Europa y el ataque a la Mercedes</p>		
<p>P07 AMÉRICA DEL SUR HACIA 1800</p>	<p>AMÉRICA DEL SUR HACIA 1800</p>	<p>Las reformas borbónicas durante el siglo XVIII propiciaron importantes cambios en América Meridional, incentivando su desarrollo. El antiguo virreinato del Perú se dividió, creando otros dos nuevos virreinos, el de Nueva Granada y el del Río de la Plata, y se abrieron nuevas rutas comerciales, como la del cabo de Hornos o la que atravesaba desde el Alto Perú hasta Buenos Aires. La potente minería de plata, base de la circulación monetaria de prácticamente todos los países del mundo, era el motor de la economía, junto a la explotación de otros metales -oro, cobre, estaño, mercurio-, que eran objeto de un intenso comercio impulsado por la creciente demanda europea. La libertad de comercio con América a partir de 1779 había puesto fin al monopolio gaditano, reactivando el tráfico y el crecimiento económico, aunque a finales del siglo XVIII y comienzos del XIX las guerras intermitentes y el bloqueo a los puertos españoles habían frenado este desarrollo Las posibilidades económicas que ofrecían estos territorios estaban en el punto de mira de los intereses expansionistas de las principales potencias europeas, que competirán por arrebatar su control a la Corona española.</p>
<p>Reproducción gráfica “Quadro de la Historia natural... del Perú”</p>		<p>El virreinato del Perú en una pintura ilustrada de 1799 Con textos redactados por José Ignacio Lequanda e ilustraciones realizadas por Louis Thiébaud, 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 en sus aspectos geográficos, sociales y económicos. A través de 195 viñetas y 381 figuras, cada una con su leyenda explicativa, se describe con detalle la naturaleza de aquellos territorios, con sus principales especies animales y vegetales, sus productos mineros, agrícolas, ganaderos y sus valores económicos, así como la diversidad de etnias y orígenes de sus pobladores. Incluye un mapa del virreinato junto con un paisaje de la mina de plata de Hualgayoc, además de información histórica, económica y administrativa de la región. Este gran cuadro mural fue ideado, tras su regreso a España, por el propio José Ignacio Lequanda, funcionario de la Real Hacienda en Perú y buen conocedor de aquellos territorios, con destino a la Suprema Secretaría de la Real Hacienda de Indias. Quadro de Historia Natural, Civil y Geográfica del Reyno del Perú Pintado por Louis Thiebaud, con textos de José Ignacio Lequanda 1799 / Óleo y tinta ferrogálica sobre lienzo Museo Nacional de Ciencias Naturales (CSIC), Madrid</p>



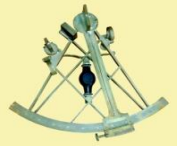

<p>Sección 2 El último viaje de la fragata Mercedes LA ULTIMA MISION</p>	<p>P10 LA ÚLTIMA MISIÓN DE LA FRAGATA MERCEDES</p>	<p>LA ÚLTIMA MISIÓN DE LA FRAGATA MERCEDES En 1802, la paz de Amiens dio un breve respiro al abrir las comunicaciones con los territorios de ultramar. Carlos IV ordenó el envío de buques de la Armada al virreinato del Perú con el fin de trasladar a España los bienes de la Hacienda pública allí acumulados durante los años de la guerra. La Clara y la Mercedes, en el puerto del Ferrol, y la Asunción, en el de Cádiz, fueron las fragatas de guerra dispuestas para cumplir esta misión de Estado. Las reales ordenes y la correspondencia entre el primer ministro Godoy, los ministros de Marina y Hacienda, Grandallana y Soler, y el virrey del Perú, el marqués de Avilés, marcan la ruta seguida por la Mercedes y demuestran el carácter oficial del que fue su último viaje. El 27 de febrero de 1803 la Mercedes inició su viaje rumbo al Callao, en Lima, con regreso a Cádiz, vía Montevideo, de donde partió el 9 de agosto de 1804. La flotilla de la Armada navegaba confiada en la paz cuando, a tan solo un día de arribar al puerto de Cádiz, su travesía se vio interrumpida por el ataque de una escuadra británica que provocó la explosión y hundimiento de la Mercedes en aguas del Atlántico, frente a las costas del sur de Portugal</p>					
<p>122</p>	<p>Sección 2 El último viaje de la fragata Mercedes LA ULTIMA MISION</p>	<p>Real Orden del Ministro de Marina Domingo de Granda/lana de 6 de noviembre de 1802 Manuscrito original Archivo General de la Marina Alvaro de Bazán. Viso del Marqués,Ciudad Real</p>		<p>Asignación de la misión de Estado a las fragatas Clara y Mercedes Este es otro de los documentos esenciales aportados por España ante los tribunales norteamericanos. Se trata de la Real Orden de 6 de noviembre de 1802 dirigida por el ministro de Marina, Domingo de Grandallana, al capitán general del Departamento del Ferrol, Félix de Tejada, para que disponga "a la mayor brevedad" la habilitación de las fragatas de guerra Clara y Mercedes, "con el objeto de traer los caudales y efectos de Real Hacienda que hubiese prontos en aquella América". Su mando se confiere al capitán de fragata D. Diego de Aleson y al capitán de navío D. José Goycoa. Sin embargo, el mal tiempo y una avería de la Clara,demoraron la partida de las fragatas hasta el mes de febrero de 1803, según informó Félix de Tejada a Grandallana: "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".</p>		<p>V-02</p>	<p>FEL-M-06</p>
<p>12</p>	<p>Sección 2 El último viaje de la fragata Mercedes LA ULTIMA MISION</p>	<p>Minuta de la Real Orden del secretario de Estado y del Despacho de Hacienda Miguel Cayetano Soler a los virreyes del Peru, Buenos Aires y Mexico. Barcelona, 16 de octubre de 1802 Manuscrito, papel. 2 folios Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Archive General de Indias, Sevilla</p>		<p>Orden de envío de caudales El secretario de Hacienda, Miguel Cayetano Soler, expone a los virreyes del Peru y Buenos Aires la situación de bancarrota del erario publico a causa de la guerra, y solicita que se recaude la mayor cantidad posible de caudales en moneda. Anuncia, tambien, el envío desde Espana de grandes cantidades de azogue para el fomento de la mineria.</p>		<p>V-02</p>	<p>FEL-M-02</p>
<p>13</p>	<p>Sección 2 El último viaje de la fragata Mercedes LA ULTIMA MISION</p>	<p>Minuta de la Real Orden de Miguel Cayetano Soler, secretario de Hacienda, al virrey del Perú</p>		<p>Francia y Gran Bretaña, de nuevo en guerra El 27 de febrero de 1803 las fragatas Clara y Mercedes emprendieron el viaje rumbo al Perú. Apenas dos meses después, el16 de mayo de 1803, mientras cubrían la travesía, estalló de nuevo la guerra entre Francia y Gran Bretaña. En medio de la incertidumbre por cuál sería la posición de España en este nuevo conflicto, se ordena que, una vez llegadas las fragatas al Callao, se detenga su salida hasta recibir una nueva orden de la secretaria de Marina. Se reitera la petición de envío de caudales procedentes de la Real Hacienda, y otros productos como cascarilla, cobre, estaño, lana de vicuña y alpaca. Minuta de la Real Orden de Miguel Cayetano Soler, secretario de Hacienda, al virrey del Perú Aranjuez. 7 de junio de 1803 Manuscrito. papel. 2 folios Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Archivo General de Indias. Sevilla</p>	<p>En el siguiente orden, de izquierda a derecha: 13, 14, 15</p>	<p>V-02</p>	<p>FEL-M-02</p>

14	Sección 2 El último viaje de la fragata Mercedes LA ULTIMA MISION	Real Orden [reservada] original de Domingo de Grandallana, secretario de Estado de Marina a Miguel Cayetano Soler, secretario de Hacienda.		Las fragatas ya pueden partir El 31 de julio el secretario de Estado de Marina comunica la orden de salida de las tres naves rumbo a Montevideo. Real Orden [reservada] original de Domingo de Grandallana, secretario de Estado de Marina, Miguel Cayetano Soler, secretario de Estado de Hacienda Madrid, Palacio, 31 de julio de 1803 Manuscrito, papel. 2 folios Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo General de Indias, Sevilla	En el siguiente orden, de izquierda a derecha: 13, 14, 15	V-02	FEL-M-02
15	Sección 2 El último viaje de la fragata Mercedes LA ULTIMA MISION	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" [...]		La Mercedes llega al Callao. el 7 de agosto de 1803 Después de cuatro meses de viaje, la Clara arribó al Callao el 21 de junio de 1803, mientras que la Mercedes llegó más tarde, el 7 de agosto, tras detenerse en Montevideo para reparar uno de los mástiles, el bauprés, roto durante la travesía. En esta carta, el virrey del Perú avisa al ministro de Hacienda que ya han llegado al puerto del Callao las fragatas de la Real Armada Clara, Mercedes y Asunción. Carta n.º 186 del marqués de Avilés, virrey del Perú, a Miguel Cayetano Soler, secretario de Hacienda Lima, 23 de agosto de 1803 Manuscrito, papel. 2 folios (1 en blanco) Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Archivo General de Indias, Sevilla	En el siguiente orden, de izquierda a derecha: 13, 14, 15	V-02'	FEL-M-02
121	Sección 2 El último viaje de la fragata Mercedes LA ULTIMA MISION	Oficio de Manuel Godoy de 13 de septiembre de 1802 dirigido a Domingo de Grandallana, Ministro de Marina Manuscrito original Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán. Viso del Marqués. Ciudad Real. AGMAB. Ministerio de Marina. Expediciones a Indias. Leg. 31		Conveniencia de traer los caudales de Lima a España El Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán conserva este documento que resultó fundamental para la resolución favorable a España en su litigio contra Odyssey Marine Exploration. 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". Al mes siguiente, el ministro de Hacienda comunicaba a Grandallana que tanto "la enorme deuda" acumulada durante la guerra, como el temor al reinicio de las hostilidades, decidieron "al Generalísimo, el señor Príncipe de la Paz, [...] emplear sus buques [de la Marina] de mucha carga y poco coste, en los transportes de azogues, papel y demás efectos de la Real Hacienda". Añadía que las fragatas Mercedes y Clara debían embarcar "los azogues que se han remitido [...] como también el papel blanco, vellado, bulce y unidos y demás que hay en esos		V-02'	FRM 013
11	Sección 2 El último viaje de la fragata Mercedes LA ULTIMA MISION	Minuta de la Real Orden del secretario de Estado y del Despacho de Hacienda Miguel Cayetano Soler a los virreyes del Perú, Buenos Aires y México. Barcelona, 16 de octubre de 1802 Manuscrito, papel. 2 folios Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Archive General de Indias, Sevilla		Orden de envío de caudales El secretario de Hacienda, Miguel Cayetano Soler, expone a los virreyes del Perú y Buenos Aires la situación de bancarrota del erario público a causa de la guerra, y solicita que se recaude la mayor cantidad posible de caudales en moneda. Anuncia, también, el envío desde España de grandes cantidades de azogue para el fomento de la minería.		V-02'	FEL-M-02

16	Sección 2 El último viaje de la fragata Mercedes LA ULTIMA MISION	"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.		El 31 de marzo de 1804, dispuestos los caudales y otros bienes, las fragatas Mercedes, Asunción y Clara, al mando del jefe de escuadra Tomás de Ugarte, partieron del Callao rumbo a Montevideo, a donde arribaron el 5 de junio. En este puerto se sumó a la flotilla otra fragata, la Medea y la nueva escuadra pasó al mando de José de Bustamante y Guerra, gobernador saliente de Montevideo de regreso a España. La Asunción, muy dañada durante la travesía, no estaba en condiciones de navegar y fue sustituida por la Fama quedando la división finalmente formada por las fragatas Medea, Mercedes, Clara y Fama. Tomás de Ugarte, que debía ocupar el puesto de segundo jefe de escuadra en el viaje a Cádiz, había llegado a Montevideo muy enfermo, y no pudo embarcar. En su lugar fue nombrado mayor general Diego de Alvear. Ugarte no se llegó a recuperar y murió en Montevideo el 28 de septiembre.	En el siguiente orden, de derecha a izquierda: 16, y 29	V-02' Compart e cédula debe ir en V-03	FEL-M-02
29	Sección 2 El último viaje de la fragata Mercedes LA ULTIMA MISION	Ugarte enfermo en Montevideo, no puede embarcar		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 Montevideo, 5 de junio de 1804 Manuscrito, papel, 2 folios (1 en blanco) Ministerio de Educación, Cultura y Deporte Archivo General de Indias, Sevilla Nota manuscrita de Tomás de Ugarte, jefe de escuadra, informando de su enfermedad y la imposibilidad de realizar el viaje de regreso a España Manuscrito. Papel 21 x 30 cm Inv. 364 Colección: Manuel Ruiz Luque			V-03
30	Sección 2 El último viaje de la fragata Mercedes LA ULTIMA MISION	Alvear sustituye a Ugarte		José de Bustamante nombra mayor general a Diego de Alvear, que sustituirá como segundo jefe de escuadra a Tomás de Ugarte, quien no puede embarcar debido a la grave enfermedad que padece. Montevideo, 6 de agosto de 1804 Manuscrito. Papel Fundación Biblioteca Manuel Ruiz Luque, Montilla (Córdoba)	En el siguiente orden, desde la derecha: 30, 31, 17	V-03	FEL-M-03
31	Sección 2 El último viaje de la fragata Mercedes LA ULTIMA MISION	Permiso de embarque de la familia		Carta del jefe de escuadra José de Bustamante a Diego de Alvear autorizando el embarque de su familia en la fragata Mercedes para su regreso a España. Montevideo, 12 de julio de 1804 Manuscrito. Papel Fundación Biblioteca Manuel Ruiz Luque, Montilla (Córdoba)			V-03



17	Sección 2 El último viaje de la fragata Mercedes LA ULTIMA MISION	Estado general NSM salida de Montevideo (Estado de fuerza)		Salida de Montevideo rumbo a Cádiz. 9 de agosto de 1804. El Estado de Fuerza y Vida fechado el 7 de agosto y firmado por su comandante José Manuel de Goycoa es el último documento conocido de la Mercedes antes de su salida. En él se registra el nombre de los oficiales, dotación, bastimentas, equipamiento, bienes y caudales que transportaba, y los pasajeros con permiso para viajar en la nave. Según este documento, en la Mercedes viajaban al menos 323 personas: 300 entre oficiales y tripulación y 23 pasajeros, entre ellos la esposa e hija del primer piloto, Ignacio Pano, la esposa del segundo cirujano, Joaquín Cortadella, y cinco particulares, además de la familia de Diego de Alvear, a excepción de él mismo y de su hijo mayor, embarcados en la Medea. E l 9 de agosto de 1804 la división de Bustamante, formada por las fragatas Fama, Medea, Mercedes y Clara, zarpó de Montevideo rumbo a Cádiz. a donde debían llegar unos dos meses después. Estado General de la Fragata del Rey Nuestra Señora de las Mercedes del parte de 38 cañones que al manda del Capitán de Navío Don José Manuel de Goycoa sale del Puerto de Montevideo Montevideo, 7 de agosto de 1804 Manuscrito, papel. Doble folio plegado Fundación Biblioteca Manuel Ruiz Luque, Montilla (Córdoba)		V-03 No cabe en esta vitrina ya que la 16 tendría que ir aquí	FEL-M-03
Reproducción gráfica "Mapa geográfico América meridional" Imagen	<p>Mapa Geográfico de América Meridional Juan de la Cruz Cano y Olmedilla (1734-1790) 1775 / Biblioteca Nacional de España, Madrid Mapa de gran valor histórico, ilustra el litigio que mantuvieron España y Portugal a finales del siglo XVIII por la delimitación de sus dominios americanos. El mapa se publicó en 1775, pero en 1789 el conde de Floridablanca ordenó retirar todos los ejemplares y prohibió su venta con la excusa de su mala calidad e incorrección cartográfica. El grabador, Juan de la Cruz Cano y Olmedilla, que había invertido toda su fortuna en esta obra, arruinado y desacreditado, falleció poco después.</p> <p>En realidad la retirada del mapa se debió al temor de las autoridades españolas a que el trazado de las fronteras y la detallada información que ofrecía pudieran perjudicar los intereses españoles defendidos ante Portugal tras la firma del Tratado de San Ildefonso de 1777 sobre la delimitación territorial en Suramérica. En estas fechas (1783-1801), una expedición científico-militar de ambos países, la Comisión de Límites de América Meridional, intentaba fijar sobre el terreno la línea divisoria definitiva. A pesar de su secuestro, el mapa se difundió en Europa, alcanzando gran notoriedad. En España su publicación no se autorizó de nuevo hasta 1802. Considerado en la época el mejor y más completo mapa de estos territorios, hoy es una de las más bellas imágenes cartográficas de América del Sur.</p>						
113	Sección 3 La historia contada por sus protagonistas PLANOS	Atlas Marítimo de España 1786 Vicente Tofiño de San Miguel y Van der Walle Madrid Biblioteca del Museo Naval R26		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.	Se expone abierto por el plano de Cádiz. Requiere cama hecha a medida	V-04	FEL-M-06
114	Sección 3 La historia contada por sus protagonistas PLANOS	Carta Reducida o Esférica del Río de La Plata 1794 Diego de Alvear y Ponce de León Manuscrito lavado en colores Archivo del Museo Naval. Madrid Sig. 46-C-6		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 desagadero en el mar, con parte de la costa septentrional hasta el arroyo del Chuy. Al regresar a España en 1806, entregó un ejemplar de su Diario al Generalísimo.		V-04	FEL-M-06

115	Sección 3 La historia contada por sus protagonistas PLANOS	Plano del Apostadero del Callao, Lima 1801 José de Moraleda Manuscrito lavado en colores Archivo del Museo Naval. Madrid Sig. 36-A-2		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 Ugarte entre los “escogidos oficiales de marina, de tantos buenos como había”, que hacia 1803 “trabajaban en empresas pacíficas sobre todos los mares [...] enriquecían cada vez más nuestro gabinete hidrográfico, ninguno ya inferior por aquel tiempo en obras suyas propias entre las demás	V-04	FEL-M-06
Sección 3 La historia contada por sus protagonistas BUSTAMANTE Y DE ALVEAR	P12 JOSÉ DE BUSTAMANTE (1759-1825) Y DIEGO DE ALVEAR (1749-1830)	JOSÉ DE BUSTAMANTE (1759-1825) Y DIEGO DE ALVEAR (1749-1830) Entre 1789 y 1795, José de Bustamante había participado como comandante de la Atrevida en la expedición científica de Alejandro Malaspina, una de las más notables del siglo XVIII. En 1804 se encontraba en Montevideo, desde donde, concluido su mandato como gobernador civil y militar del Río de la Plata, se disponía a regresar a España al mando de las fragatas Fama, Medea, Mercedes y Clara, con la misión de trasladar bienes y caudales de la Real Hacienda. Por su parte, Diego de Alvear, había sido nombrado en 1783 comisario de la expedición encargada de fijar los límites entre los territorios españoles y portugueses en América del Sur. Durante casi veinte años exploró las cuencas de los ríos Paraná y Uruguay, hasta que en 1801, al estallar de nuevo la guerra con Portugal, se dio por finalizada la misión y se trasladó a Buenos Aires. A principios de agosto de 1804, Alvear se encontraba en Montevideo para regresar a España con su familia a bordo de la Mercedes pero, en el último momento, tuvo que sustituir a Tomás de Ugarte, segundo jefe de escuadra que, gravemente enfermo, no podía viajar. Alvear transbordó a la Medea, el buque insignia, con su hijo Carlos María, de quince años, mientras que el resto de la familia -su esposa, cuatro hijas y tres hijos, un sobrino y cinco criados-, quedó en la Mercedes.				
110	Sección 3 La historia contada por sus protagonistas BUSTAMANTE Y DE ALVEAR	José de Bustamante y Guerra		José de Bustamante y Guerra Siglo XIX Anónimo Óleo sobre lienzo Museo Naval. Madrid MNM 1475 Bustamante poseía una dilatada experiencia militar y científica cuando asumió el mando de la flotilla que debía transportar	N-02	FRM 014
110.01	Sección 3 La historia contada por sus protagonistas BUSTAMANTE Y DE ALVEAR	Experiencia de la gravedad en Puerto Egmont		Experiencia de la gravedad Juan Ravenet. 1789 Tinta y aguada Archivo del Museo Naval. Madrid	N-02	FEL-M-01
18	Sección 3 La historia contada por sus protagonistas BUSTAMANTE Y DE ALVEAR	Cronómetro de longitudes, de faltriquera		Cronómetro de longitudes John Arnold (1736-1799) Londres, 1788 Metal (plata, acero), caja de caoba Museo Naval, Madrid	N-02	FEL-M-06
20	Sección 3 La historia contada por sus protagonistas BUSTAMANTE Y DE ALVEAR	Cuadrante astronómico de Ramsden		Cuarto de círculo Jesse Ramsden (1735-1800) Londres, siglo XVIII Metal (hierro, latón), vidrio Museo Naval, Madrid	N-02	Caja 14-155.18/20

118	Sección 3 La historia contada por sus protagonistas BUSTAMANTE Y DE ALVEAR	Modelo de la fragata de 38 cañones Medea (1797-1804) Escala aprox. 1/33 Anónimo Museo Naval. Madrid MNM 4909		La fragata Medea, de 38 cañones, fue proyectada por el ingeniero J. M. Retamosa y botada en Ferrol en 1797. Al mando del capitán de fragata Francisco de Piédrola, fue la insignia de la división de Bustamante que transportaba a España los caudales americanos. Tras su apresamiento en el combate del cabo de Santa María, se integró en la Royal Navy como HMS Iphigenia y HMS Imperieuse con dotación de 315, 28 cañones de 18, 2 de 9 y 12 carronadas de 32. Mandada por Alexander Cochrane, actuó contra los franceses, y durante la guerra de independencia apoyó a los españoles en los golfos de León y de Vizcaya. Sirvió en la Royal Navy hasta 1818. Este modelo presenta algunos detalles distintos de los que recogen los planos de la época	B-03	FRM 015
111	Sección 3 La historia contada por sus protagonistas BUSTAMANTE Y DE ALVEAR	Diego de Alvear y Ponce de León Copia de Candelaria de Alvear Óleo sobre lienzo Museo Naval. Madrid MNM 5595		Tras finalizar sus trabajos como comisario en la demarcación de límites de Brasil, Diego de Alvear y Ponce de León, capitán de navío de la Real Armada, obtuvo permiso para regresar a España con su familia, con la que se embarcó en la Mercedes. Sin embargo, un día antes de hacerse a la vela, transbordó a la capitana, la Medea, al ser nombrado segundo jefe y mayor general en sustitución de Tomás de Ugarte, gravemente enfermo. Al trasladarse a la Medea se llevó consigo a su hijo Carlos, de 14 años, cadete de Dragones de Buenos Aires, "el cual, vivo y travieso, difícilmente se acomodaba a permanecer quieto en la estrecha cámara en que se alojaban sus varios hermanos con su madre, y a las reiteradas instancias de esta señora se lo hubo de llevar, por último, su padre". (Sabina de Alvear y Ward: Historia de D. Diego de Alvear y Ponce de León, 1891) El parte de campaña del comandante de la flotilla, José Bustamante, reseñó cómo el combate afectó personalmente a su segundo: "en el terrible desastre de la Mercedes ha perdido el referido Alvear a su esposa con siete hijos y un sobrino". El hijo superviviente, Carlos de Alvear, se convirtió años después en el famoso general argentino, defensor de la independencia y embajador en Estados Unidos. En cuanto a Diego de Alvear, volvió a casarse durante su detención en Inglaterra con la irlandesa Luisa	N-01	FRM 012
21	Sección 3 La historia contada por sus protagonistas BUSTAMANTE Y DE ALVEAR	Catalejo acromático plegable de cuatro segmentos de don Diego de Alvear		Catalejo acromático plegable de cuatro segmentos de don Diego de Alvear Principios siglo XIX Latón. cuero. cristal Colección: Familia Alvear- Naranja	N-01	FEL-M-03
23	Sección 3 La historia contada por sus protagonistas BUSTAMANTE Y DE ALVEAR	Quintante de don Diego de Alvear		Quintante de don Diego de Alvear Finales siglo XVIII o principios del XIX Latón, cristal, caja de caoba Colección: Familia Alvear- Naranja	N-01	FEL-M-03
26	Sección 3 La historia contada por sus protagonistas BUSTAMANTE Y DE ALVEAR	Almanaques y Guías de América curiosas por las noticias históricas que traen de las provincias. Eran de D. Diego de Alvear y Ponce [Letra de Sabina de Alvear y Ward (1815-1906), hija de D. Diego]		Guía de forasteros del virreinato de Buenos-Ayres para el año 1803 Diego de Vega 1 Real Imprenta de los Niños Expósitos. Seis almanaques astronómicos calculados para el meridiano de Lima Fechados entre 1768 y 1778, realizados por el cosmógrafo Cosme Bueno y Alegre. Tablas de la hora que sale y se pone el Sol en esta altura polar de Buenos = Ayres [..] diferencia de tiempo de esta Capital á algunos lugares más principales de este Virreynato, 1797. Fundación Biblioteca Manuel Ruiz Luque, Montilla (Córdoba)	N-01	FEL-M-03






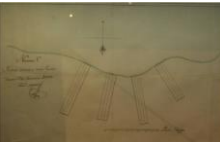
AUDIOVISUAL 03. Detalles del cuadro de Sartorius "The blowing up of the frigate Mercedes"




<p>Sección 4 La fragata Mercedes CONSTRUCCION</p>	<p>Panel LA FRAGATA DEL REY NUESTRA SEÑORA DE LAS MERCEDES</p>	<p>LA FRAGATA DEL REY NUESTRA SEÑORA DE LAS MERCEDES Fue construida en el arsenal de La Habana por los ingenieros de Marina con la dirección de Francisco Aufrán y cayó al agua el 15 de noviembre de 1788. Sus dimensiones en esa fecha eran, en pies de Burgos (278,6 mm):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eslor 161' - 0" = 44, 85 m • Quilla 144' - 8" = 40,30 m • Manga 41' - 5" = 11,53 m • Puntal 20' - 7" = 5,73 m • Plan 16' - 8" = 4,64 m <p>Con una capacidad de arqueo de 984,29 toneladas en su proyecto inicial, se armaba con 26 cañones de a 12 libras en la batería y 8 cañones de a 6 en el alcázar y el castillo. Su mejor rendimiento debía conseguirlo con 6000 quintales de lastre para navegar con calados de 16-6 y 14-6 pies, con los que la batería floreaba 8-2 pies en el centro. Recibió su forro de cobre sobre papel en La Carraca, en julio de 1790. Formaba parte del grupo de fragatas proyectadas por el ingeniero director José Romero y Fernández de Landa en 1782, encabezado por la Santa Casilda, y era gemela de la Santa Catalina, a la que sustituyó en la misma grada tras su botadura en diciembre de 1787. Estas unidades fueron consideradas como experimentales por la Real Armada,</p>
---	--	---







<p>119</p>	<p>Sección 4 La fragata Mercedes CONSTRUCCION</p>	<p>Cuaderna maestra en construcción y proyección del palo mayor de la fragata <i>Nuestra Señora de las Mercedes</i>, según el Reglamento de José Romero Landa (1784) y construida en 1788</p>		<p>Sección de la cuaderna de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes Con proyección del palo mayor y las diferentes cubiertas, con sus características constructivas de la arquitectura naval del siglo xviii. Diseño y construcción: Miguel Godoy Sánchez y José Antonio Álvarez Manzanares. 2013 – 2014</p>		<p>V-06</p>	<p>FEL-M-10</p>
<p>117</p>	<p>Sección 4 La fragata Mercedes CONSTRUCCION</p>	<p>Modelo de la fragata de 34 cañones Nuestra Señora de las Mercedes (1788-1804)</p>		<p>Está mencionada en el panel de la Fragata</p>		<p>B-04</p>	<p>FRM006</p>



AUDIOVISUAL 04. Video documental sobre la fabricación del modelo constructivo de la Mercedes

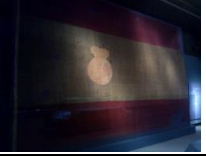

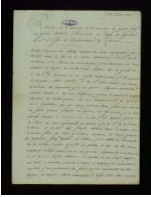

<p>132</p>	<p>Sección 4 La fragata Mercedes CONSTRUCCION</p>	<p>José Romero y Fernández de Landa Siglo XVIII Anónimo Óleo sobre lienzo Museo Naval. Madrid MNM 2625</p>		<p>El Cuerpo de Ingenieros de Marina fue creado en 1770. Sus ordenanzas, redactadas por el ingeniero francés François Gautier dos años después, asignaban al Ingeniero General el diseño e inspección de la construcción de buques, máquinas y edificios en los Departamentos, además de la responsabilidad en la formación de los oficiales, en su régimen disciplinario y en la propuesta de ascensos. Romero Landa (1735-1807) alcanzó este cargo en enero de 1786, después de haber ocupado el de ingeniero director desde 1782. Durante esos años reorganizó los astilleros y proyectó y dirigió la construcción de navíos y fragatas, perfeccionando cada vez más las características de los prototipos. Entre esas fragatas se encontraba Nuestra Señora de las Mercedes, construida en el astillero de La Habana con porte de 34 cañones y botada en 1788. Los Estados generales firmados por Goycoa revelan que en el momento de su hundimiento este número se</p>		<p>N-03</p>	<p>FRM007</p>
<p>133</p>	<p>Sección 4 La fragata Mercedes CONSTRUCCION</p>	<p>Vara castellana</p>		<p>Berbiquí de carpintero Siglo XIX Madera y acero Museo Naval. Madrid MNM 8796 Maceta de calafate ca. 1850 Madera torneada</p>		<p>N-03</p>	<p>FEL-M-08</p>





134	Sección 4 La fragata Mercedes CONSTRUCCION	Colección de herramientas de calafate y muestrario de clavazón		Madera torneada Museo Naval. Madrid MNM 798 Colección de herramientas de calafate y muestrario de clavazón ca. 1850 Hierro, madera y bronce Museo Naval. Madrid		N-03	FEL-M-07
135	Sección 4 La fragata Mercedes CONSTRUCCION	Hacha de carpintero de ribera		MNM 2387 Hacha de carpintero de ribera Siglo XIX Madera de caoba y acero Museo Naval. Madrid MNM 989		N-03	FEL-M-08
136	Sección 4 La fragata Mercedes CONSTRUCCION	Maceta de calafate		Los carpinteros de ribera, especializados en obras navales, emplearon para la construcción de la Mercedes clavos, pernos y herramientas con más de tres siglos de presencia en los astilleros españoles. Los grosores y la dureza de los maderos que se labraban y se unían requerían elementos apropiados, distintos de los empleados por los carpinteros de lo blanco que realizaban muebles en sus talleres. Las proporciones de los clavos o la masa de la cabeza de la maceta del calafate son ejemplos de una cultura artesanal que recogió la Encyclopédie francesa.		N-03	FEL-M-08
137	Sección 4 La fragata Mercedes CONSTRUCCION	Berbiquí de carpintero				N-03	FEL-M-08
139	Sección 4 La fragata Mercedes CONSTRUCCION	Forro de cobre del pecio de una fragata 1791 Madera, cobre y brea Arsenal de la Carraca. San Fernando, Cádiz. ARS4 279		El casco de la Mercedes estaba forrado con placas de cobre como éstas. Los Estados generales firmados por Goycoa señalan que en Ferrol “se desaforró y volvió a forrar con el mismo cobre pasado por el tórculo”, y que, aunque se hallaba estanca, no se podía confiar en que esta situación durase mucho tiempo por “estar forrada de cobre sobre el vivo”. Esta puntualización hace referencia a una disposición de 1780, por la que se había ordenado que entre el cobre y la madera del casco se interpusiese papel de estraza, que dos años después se substituyó por zulaque (pasta de betún). Las ventajas del forro de cobre habían sido apreciadas por España durante la guerra sostenida contra Inglaterra entre 1779 y 1783: mantenía los fondos limpios y aumentaba la		N-03	FEL-M-08
138	Sección 3 La historia contada por sus protagonistas BUSTAMANTE Y DE ALVEAR	Caja de instrumentos de dibujo de Felipe Bauzá		Caja de instrumentos de dibujo Siglo XIX Madera, metal, acero y hueso Museo Naval, Madrid Inv 1366 Contiene compases, reglas, útiles de dibujo a plumilla y acuarela. Perteneció al oficial Felipe Bauzá y Cañas (1764-1834), director de la cartografía de la expedición científica de Alejandro Malaspina. Con estos instrumentos trazó números planos y cartas, además de dibujos y apuntes de los diversos lugares visitados durante el viaje.		N-03	FEL-M-06
142	Sección 4 La fragata Mercedes CONSTRUCCION	Actual dirección de las gradas del astillero de La Habana 1788 Francisco Autrán Manuscrito en tinta lavado en color Archivo del Museo Naval Sig. P20A-1		Dos semanas antes de la botadura de la fragata Mercedes, tercera de la serie de 34 cañones, Francisco Autrán, el ingeniero director del astillero de La Habana, firmaba un proyecto de ampliación y consolidación de la factoría. Su objetivo era prepararla para la construcción de los navíos y fragatas que se preveían a finales del siglo. En sus planos recoge la experiencia de las recientes construcciones para mejorar el rendimiento del astillero.		V-05	FRM 011

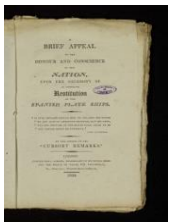
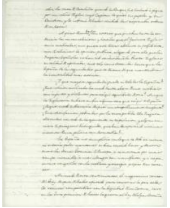



124	Sección 4 La fragata Mercedes CONSTRUCCION	Reglamento de maderas necesarias para los baxeles del Rey 1784 José Romero Fernández de Landa Por Joaquín Ibarra, impresor de Cámara de S.M., Madrid Biblioteca del Museo Naval CF 506		Es el primer (y único) Reglamento ilustrado y completo de la Armada. Garrote en 1691 había dado las dimensiones de más de 250 medidas de las seis clases de bajeles que proponía. Luego, Gaztañeta daba el número de piezas de cada tipo para su navío de 70 cañones. En 1752 Jorge Juan publica un reglamento para navíos de 68 cañones, que incluye por vez primera el dibujo y la codificación numérica de todas las piezas de roble. Diecisiete años después, Francisco Gautier publica otro similar para navíos de 70. El Reglamento de Romero Landa incluye las formas y medidas de las maderas necesarias para construir todas las unidades, desde 100 hasta 34 cañones, y menores. Recoge la revisión de criterios de 1782 para mejorar la construcción española frente a la británica y regula la selección, corta y acopio de maderas para los arsenales. Propone 386 medidas de elementos para cinco clases de barcos, y dibuja hasta 276 piezas para cada una de éstas, acotándolas en su longitud y su vuelta. Este Reglamento se aplicó en 1788 para construir la Mercedes en La Habana y ha sido utilizado también para labrar todas las piezas		V-05	FRM013
120	Sección 4 La fragata Mercedes CONSTRUCCION	Modelo de la fragata de 34 cañones Santa Casilda (1784-1833) ca. 1990 Escala 1:48 Baldomero Bellón González Madera, metal y cáñamo Museo Naval. Madrid MNM 10443		Esta fragata perteneció a la clase de 34 cañones, con 26 de a 12 libras en la batería y 8 de a 6 en el alcázar y el castillo. El plano de líneas o de proyecto lo firmó José Romero y Fernández de Landa en Ferrol el 8 de mayo de 1782 y sus formas le sirvieron de base para dibujar las maderas de roble necesarias para las fragatas de 34 cañones y más que incluyó en el Reglamento de 1784. Fue botada en Cartagena el 12 de marzo de 1784 con una eslora de 159'-6" y manga de 41'-5". Una copia del plano original que fue solicitada por el nuevo Ingeniero general Tomas Muñoz el 7 de abril de 1807 ha sido utilizada para desarrollar el proyecto de construcción del modelo de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes que se presenta en esta exposición. Tuvo una exitosa vida de casi cincuenta años de servicio en la Real		N-03'	FRM10
Sección 4 La fragata Mercedes ARTILLERIA	P17 LA ARTILLERÍA DE LA MERCEDES. CAÑÓN DE A 12 LIBRAS DE AVANCARGA	<p>LA ARTILLERÍA DE LA MERCEDES. CAÑÓN DE A 12 LIBRAS DE AVANCARGA</p> <p>Según los Estados Generales de la Armada, la Mercedes portaba 26 cañones de a 12 libras, además de 4 cañones de a 6 y obuses de a 24 y a 3. Los cañones se identifican por el peso en libras de la bala de hierro que disparan (calibre). Los de uso en esta época eran los de a 36, 24, 18, 12, 8 y 6 libras. Una libra equivalía a 451 gramos.</p> <p>El cañón naval de a 12 era el más utilizado en las fragatas. En cuanto a la munición, la más común y usada era la bala rasa, esférica, de hierro colado, cuyo fin era traspasar los cascos de los buques. Otro tipo de balas eran la encadenada (destinada a destruir aparejos), la bala recalentada al rojo vivo (para causar incendios), la granada (que junto al saquillo de metralla, se empleaba para causar daños personales por la cantidad de metralla que lanzaba) y las palanquetas (también usadas para desarbolar buques, sobre todo en distancias menores a 400 metros, pues producía enormes estragos, al arrancar grandes astillas a las maderas, y poseía mayor probabilidad de conseguir un desarbolo).</p> <p>Con el fin de evitar el desplazamiento de los cañones por la cubierta y el peligro que ello entrañaba durante la navegación, se sujetaban fuertemente cuando no eran utilizados. Normalmente se trincaba el cañón abatiportado, con la boca encajada en la parte superior de la porta y trincado con sus aparejos de tal forma que quedase inmovilizado.</p> <p>Los marineros montaban entonces sus mesas y asientos de tablas para comer el rancho en el espacio que quedaba entre los cañones.</p>					




127.01	Sección 4 La fragata Mercedes ARTILLERIA	Réplica en resina de un cañón de avancarga del calibre 12 de finales del siglo XVIII				ESCENOGRAFIA DE CUBIERTA	FEL-M-01
127	Sección 4 La fragata Mercedes ARTILLERIA	Cureña (soporte) para la réplica del cañón, realizada a partir de modelos y ordenanzas de la época					FEL-M-09
128	Sección 4 La fragata Mercedes ARTILLERIA	Grupo de balas rasas para cañones de avancarga					FRM004
129	Sección 4 La fragata Mercedes ARTILLERIA	Pistola reglamentaria en la Real Armada modelo de 1802		Los Estados generales señalan, en el apartado correspondiente a "Armas, municiones y artificios", que la Mercedes portaba 68 pistolas, 6 esmeriles y 34 fusiles: Pistola reglamentaria en la Real Armada modelo de 1802 Madera, hierro y latón		N-04	FRM 005
130	Sección 4 La fragata Mercedes ARTILLERIA	Trabuco de borda español		Museo Naval. Madrid MNM 5066 Cazoleta de latón. Cañón firme mediante pasador sin puntos, ochavado en su mitad posterior y algo atrompetado exteriormente en la anterior. Montada a la inglesa, caja de media caña con extremo protegido por casquillo. Empuñadura en forma de gancho pronunciado. Baqueta de hierro con atacador cónico y queda sujeta a la caña por un muelle. Lleva en el cañón un punzón con las iniciales "R. A." (Real Armada). Es la primera arma de fuego portátil privativa de la Marina.		N-04	FRM 005
131	Sección 4 La fragata Mercedes ARTILLERIA	Fusil español, modelo 1789		Trabuco de borda español Último tercio del siglo XVIII Madera, acero y latón		N-04	FRM 005
P17B PRELUDIO DE LA AGRESIÓN	PRELUDIO DE LA AGRESIÓN Durante la estancia de las fragatas en América, las relaciones entre España y Gran Bretaña se habían deteriorado. El Gobierno británico tuvo conocimiento de una negociación secreta entre España y Francia por la que Napoleón accedía a sustituir la ayuda pactada en 1796, consistente en buques y tropas, por 6 millones de libras mensuales y el uso de los puertos españoles por la flota francesa (Tratado de Subsidió, 19 de octubre de 1803). Presionada por Inglaterra, España decidió contemporizar abriendo sus fondeaderos a los buques 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 y, utilizando la información suministrada por la diplomacia inglesa en España, el Almirantazgo preparó en septiembre de 1804 un plan para apresar la flotilla que regresaba con caudales de América. El comodoro sir Graham Moore la esperaba con una fuerza aparentemente equivalente, para que los españoles tuvieran que presentar combate (como prescribían sus Ordenanzas) y, en consecuencia, el botín fuera considerado justo. Pero en realidad su fuerza era mucho mayor, tanto en artillería como en adiestramiento.						







<p>P14 GRAN BRETAÑA ROMPE LA PAZ CON ESPAÑA</p>	<p>GRAN BRETAÑA ROMPE LA PAZ CON ESPAÑA Tras la ruptura de la paz de Amiens, España se mantuvo al margen de la contienda entre Francia y Gran Bretaña. Pero los movimientos que en septiembre de 1804 realizaron en Ferrol varios buques españoles para transportar tropas destinadas a sofocar una insurrección en Vizcaya, fueron interpretados por el primer ministro británico, William Pitt, como una ruptura de la neutralidad. Alertado, el Almirantazgo ordenó al comodoro sir Graham Moore detener a la flotilla de Bustamante, que regresaba con caudales de América, y conducirla a puertos ingleses. A bordo de la Indefatigable, un navío rebajado, Moore comandó la división en que se integraron también las fragatas Amphion, Lively y Medusa, superiores en armamento y adiestramiento a Fama, Medea, Mercedes y Clara. La orden del Almirantazgo se amplió a la detención y conducción a Gran Bretaña de todas las embarcaciones españolas con caudales que cualquier buque inglés encontrase, ocasión que brindaba Lord Cochrane a quienes se embarcasen con él en la fragata Flying Pallas. William Pitt ca.1805 John Hoppner Tate 2014; en préstamo a la National Portrait Gallery, Londres Inv. NPG 697 Sir Graham Moore ca. 1792 Sir Thomas Lawrence National Portrait Gallery, Londres. Inv. NPG 1129 Cartel de reclutamiento de la fragata Flying Pallas al mando del capitán lord Cochrane 1804 J. Barfield, publisher National Maritime Museum, Greenwich, London Inv. PBH3190 Modelo de la fragata Indefatigable como navío de 64 cañones (1784-1816) ca. 1784 Escala 1:48</p>						
<p>123</p>	<p>Sección 3 La historia contada por sus protagonistas GOYCOA</p>	<p>Hoja de servicio de José Manuel Goycoa y Labart, comandante de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes Manuscrito Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán. Viso del Marqués, Ciudad Real AGMAB. Ministerio de la Marina. Oficiales.</p>		<p>El Archivo General de la Marina conserva otro de los documentos aportados por España durante el litigio: la hoja de servicio del comandante de la fragata Mercedes, José Manuel Goycoa. El documento 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".</p>			<p>FEL-M-06</p>
<p>141</p>	<p>Sección 3 La historia contada por sus protagonistas GOYCOA</p>	<p>Uniforme pequeño de Oficial de la Real Armada, Real Orden de 9 de julio de 1802</p>		<p>Unos meses antes de que la Mercedes zarpase rumbo al Callao, el uniforme de su comandante, el capitán de navío José Manuel de Goycoa, como todos los correspondientes a los oficiales del Cuerpo General de la Real Armada, se vio afectado por la modificación establecida en el mes de julio de 1802. El nuevo uniforme introducía, entre otros cambios, el modelo de botón con ancla coronada, en sustitución de los anteriores con la leyenda 11R[EA]L./ MARINA. Este otro modelo se exhibe también en la exposición, como parte de los objetos extraídos por Odyssey del pecio de la Mercedes. Uniforme Npequeño" (de diario) de capitán de navío de la Real Armada Réplica moderna realizada según el modelo descrito en la Real Orden de 9 de julio de 1802 Museo Naval, Madrid</p>	<p>ESCENOGRAFIA DE CAMAROTE</p>		<p>FRM 017</p>





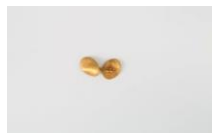


Sección 5 "Gran Bretaña rompe la paz con España"	P05 PROCLAMA DE GODOY	<p>GRAN BRETAÑA ROMPE LA PAZ CON ESPAÑA</p> <p>Durante la estancia de las fragatas en América, las relaciones entre España y Gran Bretaña se habían deteriorado. El Gobierno británico tuvo conocimiento de una negociación secreta entre España y Francia por la que Napoleón accedía a sustituir la ayuda pactada en 1796, consistente en buques y tropas, por 6 millones de libras mensuales y el uso de los puertos españoles por la flota francesa (Tratado de Subsidios, 19 de octubre de 1803).</p> <p>Los movimientos que en septiembre de 1804 realizaron en Ferrol varios buques españoles para transportar tropas destinadas a sofocar una insurrección en Vizcaya, fueron interpretados por el primer ministro británico, William Pitt, como una ruptura de la neutralidad. Alertado, el Almirantazgo ordenó al comodoro sir Graham Moore detener a la flotilla de Bustamante, que regresaba con caudales de América, y conducirla a puertos ingleses. A bordo de la Indefatigable, un navío rebajado, Moore comandó la división en que se integraron también las fragatas Amphion, Lively y Medusa, superiores en armamento y adiestramiento a Fama, Medea, Mercedes y Clara. La orden del Almirantazgo se amplió a la detención y conducción a Gran Bretaña de todas las embarcaciones españolas con caudales que cualquier buque inglés encontrase, ocasión que brindaba lord Cochrane a quienes se embarcasen con él en la fragata Flying Pallas.</p>					
140	Sección 5 "Gran Bretaña rompe la paz con España"	Bandera de la Real Armada del navío Príncipe de Asturias según diseño de la Real Orden del 28 de mayo de 1785		Bandera de la Real Armada del navío Príncipe de Asturias según diseño de la Real Orden de 28 de mayo de 1785 1805 Tafetán de lana y algodón pintado Museo Naval. Madrid		N-05	FEL-M-11
P21 LA DECLARACIÓN DE GUERRA A GRAN BRETAÑA. LA MERCEDES, CASUS BELLI	<p>LA DECLARACIÓN DE GUERRA A GRAN BRETAÑA. LA MERCEDES, CASUS BELLI</p> <p>Los graves sucesos del cabo de Santa María representaron un punto de inflexión en el transcurso de los acontecimientos políticos y bélicos del momento. La agresión inglesa, producida en época de paz, y la voladura de la Mercedes se convirtieron en casus belli, el detonante para que la Corona española decidiera finalmente declarar la guerra a Gran Bretaña. Los acontecimientos, entonces, se precipitaron. La firme alianza de España con Francia dejó abierto el camino hacia Trafalgar y, tras el desastre, los nuevos planes de Napoleón frente a Inglaterra conducirían a la ocupación de Portugal y de España.</p> <p>El hundimiento de la Mercedes y el apresamiento de la escuadra española representan un hito que marca los límites entre dos épocas y simboliza el inicio de una etapa de trascendentales consecuencias para nuestra historia.</p> <p>Así debió de verlo también Benito Pérez Galdós (1843-1920), cuya novela Trafalgar, la primera de esa crónica de la España del siglo XIX que son sus Episodios Nacionales, arranca precisamente con el relato del combate en el cabo de Santa María y la voladura de la Mercedes.</p>						
125	Sección 5 Zafarrancho de combate! LA BATALLA	Real Ordenanza Naval para el servicio de los baxeles de S.M., 1802		Real Ordenanza Naval para el servicio de los baxeles de S.M., 1802 1802 Imprenta Real, Madrid Biblioteca del Museo Naval sig. 9208 Otra publicación coetánea condicionaría toda la navegación de las fragatas y el trágico final de la Mercedes: la Real Ordenanza Naval para el servicio de los baxeles de S.M., redactada en 1802 durante el ministerio de Grandallana. Los modelos de los Estados generales de las fragatas, sus banderas, la decisión de presentar combate a la escuadrilla inglesa... todo estuvo determinado por el cumplimiento de la Ordenanza.		V-07	FRM 013
32	Sección 5 Zafarrancho de combate! LA BATALLA	Relación de lo acaecido a las cuatro fragatas de guerra españolas al mando del señor José de Bustamante y Guerra Portsmouth, 18 de octubre de 1804 Réplica del manuscrito original/ Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Archivo General de Simancas, Valladolid		El combate desde la fragata Fama La Fama fue la fragata que resistió el ataque durante más tiempo. Intentó escapar pero, muy dañada, finalmente fue apresada. Miguel de Zapiáin, su comandante, realizó un relato detallado del ataque tras llegar detenido al puerto inglés de Portsmouth.		V-07	FEL-M-01
41.06	Sección 5 Zafarrancho de combate! TRAS LA BATALLA	Ejemplar del periódico The Star de 18 de octubre de 1804, nº 4901 Londres Papel impreso Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán. Viso del Marqués, Ciudad Real AGMAB 4628		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 frente al cabo de Santa María. Se lo facilitó un oficial del regimiento Hibernia que el día 4 de noviembre estuvo a bordo de la escuadra inglesa. Tejada se apresuró a enviar la traducción a Godoy y a comunicarle "lo sensible que le había sido la noticia" al contraalmirante Cochrane, quien aseguró que el gobierno británico indemnizaría al español. Noticia del combate del cabo de Santa María publicado por The Star el jueves 18 de octubre de 1804.		V-07	FEL-M-06








143	Sección 5 Zafarrancho de combate! TRAS LA BATALLA	Historia de la Marina Real Española : desde el descubrimiento de las américas hasta el combate de Trafalgar		Combate del cabo de Santa María 1854 De: Historia de la Marina Real Española de José Ferrer de Couto y José March y Labores J.J. Martínez, lit. Estampa litográfica Museo Naval. Madrid Sig. BMN 1112 bis "Rompieron las inglesas el fuego tan pronto como hubo llegado a bordo de su capitana el oficial enviado; las nuestras respondieron en el acto, y al momento se hizo general el combate; mas a la media hora esperiméntó [sic] la división española una de aquellas catástrofes que en semejantes casos, a pesar del valor de los combatientes, deciden luego de la victoria. Fue el caso que se voló la fragata Mercedes, quedando así los ingleses superiores en fuerza a las tres españolas, que continuaron combatiendo a todo..."		V-07	FRM 013
28	Sección 5 Zafarrancho de combate! LAS VÍCTIMAS	Relación de los oficiales embarcados en la fragata Nuestra Señora de las Mercedes el 2 de agosto de 1804 Manuscrito Fundación Biblioteca Manuel Ruiz Luque Inv. 382		Este documento posee una importancia excepcional por haber permanecido inédito hasta ahora y por exponerse públicamente por primera vez. Se trata de la relación de los oficiales embarcados en la Mercedes que su comandante, Goycoa, firmó en Montevideo antes de iniciar su último viaje, rumbo a España. La lista reseña un total de diecisiete oficiales, de los que se señala el empleo y el nombre. Agrupados en "Oficiales de Guerra" y "Oficiales Mayores", el primer grupo aparece integrado por ocho marinos y el segundo por nueve. De todos ellos, sólo sobrevivieron a la voladura de la Mercedes un oficial de guerra y un oficial mayor: el teniente de navío Pedro Afán de Rivera y el segundo cirujano Gerónimo Agustino.		V-07	FEL-M-03
53	Sección 5 Zafarrancho de combate! LAS VÍCTIMAS	Relación de los individuos que se han salvado del naufragio de la fragata de guerra nombrada la Mercedes Manuscrito Fundación Biblioteca Manuel Ruiz Luque Inv. 383-84		Este documento, también inédito, aporta una información decisiva tanto para establecer el número de personas que perecieron en el naufragio, como para conocer las identidades de los sobrevivieron a él. La lista de supervivientes está integrada por 48 personas, de las que se consignan sus nombres y empleos. En ella figuran Pedro Afán de Rivera y Gerónimo Agustino, integrantes de la relación de oficiales embarcados. El Estado general firmado por Goycoa antes de iniciar el regreso a España (expuesto en el Museo Arqueológico Nacional), evidencia que, como mínimo, 323 personas viajaban a bordo de la Mercedes. La combinación de los datos aportados por este documento con los proporcionados por la relación de supervivientes, permite afirmar que como consecuencia de la voladura de la Mercedes, perdieron la vida 275 personas. De ellas, 23 eran civiles, de las cuales al menos 11 eran niños		V-07	FEL-M-03
44	Sección 6 TRAS EL COMBATE: CONSECUENCIAS	Dos monedas españolas de 8 reales procedentes de los caudales de las fragatas de Bustamante apresadas (Medea, Fama, Clara), reacuñadas en el Banco de Inglaterra		Las monedas de las fragatas apresadas Con la explosión de la Mercedes se hundieron en el Atlántico los cerca de 900.000 pesos que conducía. Sin embargo, el Gobierno británico se hizo con los casi cuatro millones de preciados "spanish dollars" que trasladaban las otras tres fragatas. Un vez devueltas las cajas de soldadas, que Inglaterra no podía retener según los reglamentos de la Marina, el resto se trasladó al Banco de Inglaterra, donde las monedas se reacuñaron en las nuevas prensas de vapor, convirtiéndose en monedas británicas, con el retrato de Jorge 111. Cinco chelines de Jorge 111. Reacuñación sobre monedas de ocho reales de las fragatas Fama, Medea y Clara, apresadas el 5 de octubre de 1804 1804. Banco de Inglaterra. Londres. Plata Museo Arqueológico Nacional, Madrid	Se requiere alarma. En la vitrina. HR<35%	V-07	14-155.ARQUEOLOGICO (Antigua 14-155.49/50/108





45.5	Sección 6 TRAS EL COMBATE: CONSECUENCIAS	A brief appeal to the honour and conscience of the nation, upon de necessity of an immediate restitution of the Spanish plate ships.		Críticas en Londres Sin embargo, el ataque a la escuadra española sin mediar declaración de guerra fue criticado en la propia Inglaterra y supuso un severo golpe al prestigio británico, llegándose a publicar panfletos como el "A brief appeal ..", traducido en 1805 por Juan Bautista Arriaza, marino, poeta y diplomático en Londres en aquellas fechas. A brief appeal to the honour and conscience of the nation, upon the necessity of an immediate restitution of the Spanish plate ships Anónimo, 1804/ Réplica del impreso original 1 Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo General de Simancas, Valladolid		V-07	FEL-M-01
47	Sección 6 TRAS EL COMBATE: CONSECUENCIAS	Manifiesto de la declaración de guerra a Inglaterra de 12 de diciembre de 1804 San Lorenzo, 12 de diciembre de 1804. Réplica del manuscrito original Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo Histórico Nacional, Madrid		España declara la guerra a Inglaterra La agresión de la escuadra británica a la flota de Bustamante en el cabo de Santa María, con la consiguiente voladura de la Mercedes y el apresamiento de las otras tres fragatas restantes, no solo no pasó desapercibida sino que, al haberse producido mientras reinaba la paz entre ambas naciones, fue considerada como un acto fuera de la legalidad. El 12 de diciembre de 1804 España declaró la guerra a Inglaterra, consolidando su alianza con la Francia napoleónica.		V-07	FEL-M-01
52	Sección 6 TRAS EL COMBATE: CONSECUENCIAS	<i>Trafalgar</i> , "Episodios Nacionales 1"		Benito Pérez Galdós. en su famosa novela Trafalgar (1873). la primera de la serie de los Episodios Nacionales. no dejó de incluir los graves incidentes del 5 de octubre de 1804 en el cabo de Santa María como preludio de la gran batalla que tendría lugar un año más tarde. Marcial, personaje de ficción que representa a un viejo y aguerrido marinero, cuenta lo sucedido a la flota de Bustamante y la voladura de la Mercedes, como testigo y partícipe en el combate a bordo de la fragata Fama. Trafalgar, en Episodios Nacionales, 1 Benito Pérez Galdós Edición ilustrada por Enrique y Arturo Mérida. Madrid, 1882 Ubro impreso Acción Cultural Española (ACIE)		V-07	FEL-M-01
AUDIOVISUAL 06. BIS Listado de fallecidos		Más de dos siglos después del combate del cabo de Santa María, el lugar del hundimiento de la Mercedes fue expoliado por la empresa Odyssey para apropiarse de las monedas que transportaba. No se tuvo en cuenta que ese lugar constituía, además, el cementerio de, al menos, 275 personas, en su mayoría marinos, que murieron como consecuencia de la explosión, ni que su profanación incumplía la legislación internacional.					
P19							
36	Sección 5 Zafarrancho de combate! LA MEMORIA FAMILIAR	Historia de D. Diego de Alvear y Ponce de León		Biografía de Diego de Alvear Hecha por su propia hija (de segundas nupcias), Sabina de Alvear y Ward. En ella se incluye el Diario de navegación de su padre con el relato de los hechos donde describe el trágico episodio de la explosión de la Mercedes, en el que perdió a su familia y que tuvo la desgracia de presenciar con su hijo mayor, Carlos María, desde la Medea. Historia de D. Diego de Alvear y Ponce de León, brigadier de la Armada Sabina de Alvear y Ward Imprenta de D. Luis Aguado, 1891		V-08	Caja 14-155.81/54,2/109/82/36/40/52 (Antigua 14-155.25/37/39/40)
40	Sección 5 Zafarrancho de combate! LA MEMORIA FAMILIAR	Retrato de Luisa Ward, con quien casó Diego de Alvear tras perder a su familia en la explosión de la Mercedes		Colección Diego de Alvear Álvarez de Toledo Retrato de Luisa Ward, joven británica con quien casó Diego de Alvear en 1807, tras perder a su familia en la explosión de la Mercedes, y con la que tuvo otros diez hijos, entre ellos Sabina de Alvear y Ward Anónimo, siglo XIX Óleo sobre cartulina Colección Familia de Alvear Zubiría		V-08	Caja 14-155.81/54,2/109/82/36/40/52 (Antigua 14-155.25/37/39/40)
AUDIOVISUAL 05. Video documental sobre la batalla del cabo de Santa María							







<p>P20 COMBATE DEL CABO DE SANTA MARÍA, 5 DE OCTUBRE DE 1804</p>	<p>COMBATE DEL CABO DE SANTA MARÍA, 5 DE OCTUBRE DE 1804</p> <p>El día 5 de octubre de 1804, dos meses después de zarpar de Montevideo, la flota al mando de Bustamante fue interceptada a la altura del cabo de Santa María, al sur de Portugal, por una escuadra británica dirigida por el comodoro Graham Moore, que intentó detenerla y trasladarla a Inglaterra aún sin existir declaración de guerra entre ambos países. Ante la negativa de los españoles, los británicos atacaron.</p> <p>A los pocos minutos de iniciarse el combate, una de las fragatas españolas, la Mercedes, fue alcanzada de lleno por el fuego británico en el depósito de pólvora y municiones del barco, la santabárbara, provocando su explosión.</p> <p>El cuadro muestra este momento, con las ocho fragatas que formaban ambas escuadras, la española y la británica, enfrentadas dos a dos. Por parte española, la Medea, la Clara, la Fama y la Mercedes; por parte británica, las fragatas Indefatigable, Lively, Medusa y Amphion; en el centro, la voladura de la Mercedes, que salta por los aires completamente destrozada. Junto a ella, a la derecha, se ve la Amphion, autora del disparo que causó la explosión. A la derecha, en primer plano, la Lively y, detrás de ella, la Clara, disparándose una a otra. A la izquierda, se enfrentan la Indefatigable y la Medea, y en un plano más alejado, la Medusa y la Fama.</p> <p>La explosión de la fragata española Nuestra Señora de las Mercedes durante el combate del cabo de Santa María, 5 de octubre de 1804.</p> <p>Francis Sartorius (1782-c.1808)</p> <p>1807 / Óleo sobre lienzo</p>						
<p>Sección 6 Expolio EXPOLIO DE UN YACIMIENTO ARQUEOLÓGICO</p>	<p>P23 MAYO DE 2007. DOSCIENTOS AÑOS DESPUÉS...</p>	<p>MAYO DE 2007. DOSCIENTOS AÑOS DESPUÉS...</p> <p>Doscientos años después del trágico hundimiento de la fragata Mercedes, la compañía Odyssey Marine Exploration Inc. decide buscar sus restos, y los encuentra.</p> <p>La empresa llevaba largo tiempo en la zona con el pretexto de localizar el pecio del Sussex, un buque de Estado inglés hundido en 1694 en el Estrecho de Gibraltar, para el que había solicitado permiso de prospección, pero para el que nunca llegó a presentar un proyecto de excavación científica. Interesada en la búsqueda de pecios con cargamentos considerados valiosos, en 2006 Odyssey había solicitado a España permiso para la extracción de buques españoles, que le fue denegado De acuerdo con la legislación de Patrimonio y la Convención para la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático de la UNESCO, se le comunicó, desde el Ministerio de Cultura, la prohibición de comerciar con este tipo de bienes</p> <p>Poco después, el 18 de mayo de 2007, Odyssey anunció el mayor hallazgo de monedas de oro y plata de época colonial jamás producido, creando una gran expectación mediática. Lo que no había sido más que un expolio fue presentado como el descubrimiento de un fabuloso "tesoro". En un tiempo récord, entre abril y mediados de mayo de 2007, había extraído del mar más de medio millón de monedas y algunos otros objetos, y los había trasladado en secreto a Estados Unidos, salvo una pequeña parte que dejó en Gibraltar. Nada que ver con el Sussex.</p> <p><i>Odyssey tan sólo alegó que las monedas procedían de un lugar indeterminado del Atlántico. "más allá de la jurisdicción legal de ningún país" y bautizó el pecio con el nombre de Black Swan</i></p>					
<p>Sección 6 Expolio MONEDAS PARA VENDER?</p>	<p>P27 ¿MONEDAS PARA VENDER?</p>	<p>¿MONEDAS PARA VENDER?</p> <p>El resultado de la intervención de Odyssey en el pecio de la fragata Mercedes pone en evidencia su interés, centrado exclusivamente en el saqueo del yacimiento y la obtención del mayor número de monedas posible, sin ningún propósito de carácter científico, histórico o cultural.</p> <p>La extracción indiscriminada y sin ningún control de las monedas no sólo las ha privado de su contexto arqueológico, al igual que al resto de objetos, sino que ha destruido un yacimiento arqueológico que ya nunca se podrá recuperar, tumba, además, de las personas que perecieron en el naufragio.</p> <p>Tras la extracción de las monedas, Odyssey procedió rápidamente a la limpieza de un lote con la finalidad de mostrar a los medios de comunicación el "valor" de lo obtenido, transmitiendo la idea de cientos de cubos llenos hasta los bordes de brillantes monedas de plata. En poco tiempo algunas ya habían sido encapsuladas como si estuvieran dispuestas para su venta. Los materiales arqueológicos así manipulados no son tratados como bienes culturales, sino como bienes de mercado destinados a su comercialización.</p>					
<p>58.01</p>	<p>Sección 6 Expolio MONEDAS PARA VENDER?</p>	<p>3 cubos con monedas en estado de conservación inicial, con el líquido contenido.</p>			<p>Sistema monitorización ambiental</p>	<p>N-06</p>	<p>Caja 14-155.58(01)</p>
<p>58.02</p>	<p>Sección 6 Expolio MONEDAS PARA VENDER?</p>	<p>30 contenedores originales de Odyssey, vacíos, para exponer apilados</p>				<p>N-06</p>	<p>FEL-M-04</p>
<p>59</p>	<p>Sección 6 Expolio MONEDAS PARA VENDER?</p>	<p>6 cápsulas con monedas de plata 1 cápsula con moneda de oro</p>				<p>V-09</p>	<p>3 cajas 14-155.100.1 + 2 + 3</p>
<p>P24 LOS OBJETOS EXTRAÍDOS. EL EXPOLIO DE UN YACIMIENTO ARQUEOLÓGICO</p>	<p>LOS OBJETOS EXTRAÍDOS. EL EXPOLIO DE UN YACIMIENTO ARQUEOLÓGICO</p> <p>Frente a los miles de monedas, el resto de materiales arqueológicos sustraídos por Odyssey del pecio de la Mercedes son claramente escasos y parciales. En su mayoría son objetos de pequeño tamaño, posiblemente arrastrados al sacar los cientos de bloques de monedas, pero no objeto de una excavación sistemática. El conjunto que se trasladó a Estados Unidos se componía de algunos fragmentos cerámicos, lastre, unos pocos lingotes de estaño y de cobre del cargamento, algunas balas de munición, una polea ... materiales arqueológicos que no contribuían a singularizar a un barco entre los muchos de la época.</p> <p>Sin embargo, entre los objetos que dejó en Gibraltar, sin acceso directo durante el litigio, había monedas dañadas por efectos de una explosión, botones de uniforme militar, o piezas con iniciales de sus dueños, restos que sí podían aportar alguna información sobre su procedencia. Otros materiales no fueron extraídos y quedaron en el fondo marino, bien por resultar muy pesados o por carecer de interés para su comercialización, o bien porque, llegado el caso, podían permitir la identificación del pecio.</p>						

<p>P28 EL REPARTIMIENTO DE ESPACIOS EN LA MERCEDES</p>	<p>EL REPARTIMIENTO DE ESPACIOS EN LA MERCEDES A diferencia de un navío, la fragata disponía de una sola batería principal en la cubierta superior, que en la Mercedes consistía en trece portas en cada banda, para montar 26 cañones de a 12 libras de bala. Por encima de esta cubierta se disponía un alcázar a popa (cámara, camarotes) y un castillo a proa (fogón, maniobras), sobre los que se armaban piezas de a 6 libras. Debajo de la batería presentaba una cubierta corrida, el sollado, en la que se habilitaban algunos pañoles y alojamientos y se estibaban pertrechos y carga. El espacio situado debajo del sollado se dividía en dos alturas: la superior para pañoles y la inferior para lastre, pipería y objetos pesados. De proa a popa se dividía el buque, mediante mamparos, en: pañoles del barco (cargos del contraestre, carpintero, calafate, velas, jarcia, motonería); bodega (aguada, cables, respetos); despensa (víveres, vino) y santabárbara (pólvora, pan, cargo del condestable). En la cubierta se abrían escotillas y se disponían escalas para comunicar entre sí los espacios de cada zona. En el centro, alrededor del palo mayor, se construía la arguería, para proteger los tubos de las bombas de achique, y la caja de las balsas. En los espacios laterales, las armas, se habilitaban cuartos</p>								
Panel gráfico de la sección transversal									
54.01	Sección 6 Expolio EXPOLIO DE UN YACIMIENTO ARQUEOLOGICO	Bala de cañón		Bala de plomo de la munición Finales del siglo XVIII-inicios del XIX Plomo 1 Pecio de la fragata Mercedes Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQVA), Cartagena	Vitrina hermética. HR inferior a 40%, HOBO	V-10	Caja 14- 155.54(01/03/ 04)-55(01)- 56(01/02/03)- 57(01/04/05/0 6)-63-65-102- 106		
54.03	Sección 6 Expolio EXPOLIO DE UN YACIMIENTO ARQUEOLOGICO	Muestra de Balastro		Eslabones Finales del siglo XVIII-inicios del XIX Bronce 1 Pecio de la fragata Mercedes Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQVA), Cartagena Piedras de lastre del buquel se colocaban en el fondo del barco para darle estabilidad		Vitrina hermética. HR inferior a 40%, HOBO	V-10	Caja 14- 155.54(01/03/ 04)-55(01)- 56(01/02/03)- 57(01/04/05/0 6)-63-65-102- 106	
54.04	Sección 6 Expolio EXPOLIO DE UN YACIMIENTO ARQUEOLOGICO	Par de eslabones		Pecio de la fragata Mercedes Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQVA), Cartagena			Vitrina hermética. HR inferior a 40%, HOBO	V-10	Caja 14- 155.54(01/03/ 04)-55(01)- 56(01/02/03)- 57(01/04/05/0 6)-63-65-102- 106
54.02	Sección 6 Expolio EXPOLIO DE UN YACIMIENTO ARQUEOLOGICO	Réplica de polea		Roldana, o polea de sogá del barco utilizada para levantar la carga y objetos de gran peso Finales del siglo XVIII-inicios del XIX Réplica de resina 1 Pecio de la fragata Mercedes Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQVA), Cartagena Guarda de fusil				Vitrina hermética. HR inferior a 40%, HOBO	V-11
55.01	Sección 6 Expolio EXPOLIO DE UN YACIMIENTO ARQUEOLOGICO	Guarda de fusil		Finales del siglo XVIII-inicios del XIX Cobre 1 Pecio de la fragata Mercedes Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQVA), Cartagena	Vitrina hermética. HR inferior a 40%, HOBO	V-11	Caja 14- 155.54(01/03/ 04)-55(01)- 56(01/02/03)- 57(01/04/05/0 6)-63-65-102- 106		
56.01	Sección 6 Expolio EXPOLIO DE UN YACIMIENTO ARQUEOLOGICO	3 fragmentos de cerámica (ladrillo, lebrillo y recipiente cerámico)		Dos fragmentos de recipientes cerámicos y un fragmento de ladrillo de cocina Finales del siglo XVIII-inicios del XIX Cerámica 1 Pecio de la fragata Mercedes Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQVA), Cartagena		Vitrina hermética. HR inferior a 40%, HOBO	V-12	Caja 14- 155.54(01/03/ 04)-55(01)- 56(01/02/03)- 57(01/04/05/0 6)-63-65-102- 106	
56.02	Sección 6 Expolio EXPOLIO DE UN YACIMIENTO ARQUEOLOGICO	Fragmento de tenedor		Fragmentos de cuchara y tenedor Finales del siglo XVIII-inicios del XIX Plata 1 Pecio de la fragata Mercedes Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQVA), Cartagena	Vitrina hermética. HR inferior a 40%, HOBO		V-12	Caja 14- 155.54(01/03/ 04)-55(01)- 56(01/02/03)- 57(01/04/05/0 6)-63-65-102- 106	

56.03	Sección 6 Expolio EXPOLIO DE UN YACIMIENTO ARQUEOLOGICO	Fragmento de cuchara				V-12	Caja 14-155.54(01/03/04)-55(01)-56(01/02/03)-57(01/04/05/06)-63-65-102-106
57.01	Sección 6 Expolio EXPOLIO DE UN YACIMIENTO ARQUEOLOGICO	Tabaquera o "cajeta" de rapé		Caja para rapé o tabaquera Pequeña caja para contener rapé, o tabaco en polvo, para aspirarlo por la nariz, costumbre muy de moda en ambientes cortesianos del siglo XVIII y principios del XIX. Potosí o Chuquisaca (Bolivia) Siglo XVIII		V-13	Caja 14-155.54(01/03/04)-55(01)-56(01/02/03)-57(01/04/05/06)-63-65-102-106
57.04	Sección 6 Expolio EXPOLIO DE UN YACIMIENTO ARQUEOLOGICO	Hebilla de metal de zapatos		Oro 1 Pecio de la fragata Mercedes Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQVA), Cartagena		V-13	Caja 14-155.54(01/03/04)-55(01)-56(01/02/03)-57(01/04/05/06)-63-65-102-106
57.05	Sección 6 Expolio EXPOLIO DE UN YACIMIENTO ARQUEOLOGICO	Tres lentes de sextante u octante		Gemelos Finales del siglo XVIII-inicios del XIX Oro 1 Pecio de la fragata Mercedes Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQVA), Cartagena		V-13	Caja 14-155.54(01/03/04)-55(01)-56(01/02/03)-57(01/04/05/06)-63-65-102-106
57.06	Sección 6 Expolio EXPOLIO DE UN YACIMIENTO ARQUEOLOGICO	Gemelos de oro sin decoración		Tres lentes de instrumental de navegación (sextante 1 quintante 1 octante) Finales del siglo XVIII-inicios del XIX Cobre, vidrio 1 Pecio de la fragata Mercedes Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQVA), Cartagena		V-13	Caja 14-155.54(01/03/04)-55(01)-56(01/02/03)-57(01/04/05/06)-63-65-102-106
57.07	Sección 6 Expolio EXPOLIO DE UN YACIMIENTO ARQUEOLOGICO	Resto de un plato de peltre con monedas adheridas		Fragmento de un plato de plata con monedas de ocho reales Finales del siglo XVIII-inicios del XIX 1 Pecio de la fragata Mercedes Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQVA), Cartagena		V-13	Caja 14-155.58(07)-86*-105-107
Sección 7 El cargamento. Caudales y otras mercancías	P29 EL CARGAMENTO	EL CARGAMENTO Además de las numerosas pérdidas humanas, la voladura 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. Aparte de la plata acuñada, la nave también llevaba grandes cantidades de cobre, estaño y plata en lingotes, vajillas, cañones de bronce en desuso para su reciclaje -citados también como "culebrinas"- y un cajoncito con las muestras de las monedas de oro y plata acuñadas en la Casa de Moneda de Lima en 1803, además de productos vegetales como quina, ratania y cacao, o la muy apreciada lana de vicuña, junto a cueros y pieles de chinchilla, zorrillo, liebre, león y lobo marino, embarcados estos últimos va en Montevideo.					
60	Sección 7 El cargamento. Caudales y otras mercancías	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.		Estados de los Registros de Caudales, Frutos y Efectos que han sacado del Puerto del Callao de Lima las fragatas de Guerra y de Comercio que se expresarán, y del que algunas de ellas han tomado en el de Montevideo [...] Incluye las fragatas de guerra Santa Clara, Asunción, Mercedes y Fama, y las de comercio Asia, Castor, La Joaquina, Dos amigas y Astigarraga. S. f.: 1804 Manuscrito, papel Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo General de Indias, Sevilla		MURO	FEL-M-02


62	Sección 7 El cargamento. Caudales y otras mercancías	Partida de registro n. o 48 a nombre de José de Goycoa y Labart, comandante de la fragata Mercedes con plata labrada para su servicio Lima, 14 de marzo de 1804 Impreso y manuscrito, papel Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo General de Indias, Sevilla		Cubierto de plata de José Goycoa y Labart, comandante de la fragata Mercedes Entre los objetos extraídos de la Mercedes que no son monedas, se encuentra este fragmento de un cubierto de plata marcado en la parte superior del mango con las iniciales del nombre de su propietario, J. G., con toda probabilidad José de Goycoa y Labart, comandante de la fragata, quien al embarcar había registrado como equipaje de mano «Diez y seis cubiertos. U na mancerina, un candelero y doce cucharinas para café de plata labrada, todo con peso de 19 marcos y siete onzas [4,57 kg], sellado y quintado para el servicio en dicha fragata>>.	Vitrina hermética. HR inferior a 40%, HOBO	V-20	FEL-M-02
63	Sección 7 El cargamento. Caudales y otras mercancías	Mango de cubierto marcado con las iniciales «J. G.» Finales siglo XVIII o comienzos del XIX Plata Pecio de la fragata Mercedes, Museo Nacional de Arqueología Subacuática, ARQUA, Cartagena				V-20	Caja 14-155.54(01/03/04)-55(01)-56(01/02/03)-57(01/04/05/06)-63-65-102-106
64	Sección 7 El cargamento. Caudales y otras mercancías	Partida de registro nº7 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 [...]		¿Un frasco de agua de olor? Otra de las piezas procedentes del pecio de la Mercedes es este pequeño tapón de vidrio que quizá pudo pertenecer a algún frasco de perfume, o similar, como el que aparece en este registro a nombre de María Josefa de San Javier junto a otros objetos que enviaba a España de regalo para María Teresa Ramírez y Mercedes Pamba. «Dos tarros de conserva /Un frasco de agua de olor/ Un cajoncito de pastillas de olor /Un escapulario / Un San Francisco Javier en una petaquita /Una canasta de sahumero 1 Dos coquitos y unos escapularios» Partida de registro n. 0 6 a nombre de María Josefa de San Javier Lima, 14 de marzo de 1804 Impreso y manuscrito, papel Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo General de Indias, Sevilla Tapón de botella Vidrio Pecio de la fragata Mercedes, Museo Nacional de Arqueología Subacuática, ARQUA, Cartagena.	Vitrina hermética. HR inferior a 40%, HOBO	V-19	FEL-M-02
65	Sección 7 El cargamento. Caudales y otras mercancías	Tapón de vidrio				V-19	Caja 14-155.54(01/03/04)-55(01)-56(01/02/03)-57(01/04/05/06)-63-65-102-106
82	Sección 8 Monedas y lingotes ARCONES	Réplica de resina Pecio de la fragata Mercedes Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQVA), Cartagena		Bloque de monedas con forma de arcón Este bloque de monedas conserva la forma del arcón de madera que las contuvo, otra de las formas de transporte de los caudales en la fragata Mercedes. Su peso actual es de 58,87 kilos y contiene unas 2.180 monedas de ocho reales, aunque en origen, cuando estuviera completo, la cifra sería algo más elevada. Es posible que estuviera ajustada a un valor estándar, quizá de 2.500 monedas de ocho reales -dos talegas y media-, con un peso de 67,5 kg.	Vitrina hermética. HR inferior a 40%, HOBO	V-18	Caja 14-155.81/54,2/109/82/36/40/52 (Antigua 14-155.25/37/39/40
83	Sección 8 Monedas y lingotes ARCONES	Fragmento de madera con una moneda adherida.		Cajas para el dinero La madera, al ser materia orgánica, ha desaparecido en gran parte, aunque han subsistido algunos restos como los que se exponen, con monedas aún adheridas e improntas de otras. Son muestra del tipo de cajas utilizadas para guardar el dinero, cajas que contendrían seguramente con una cantidad fija de monedas y un peso similar, para facilitar su distribución en la bodega del buque. Madera y plata Pecio de la fragata Mercedes Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQVA), Cartagena		V-18	Caja 14-155.83-84
84	Sección 8 Monedas y lingotes ARCONES	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.				V-18	Caja 14-155.83-84







67	Sección 7 El cargamento. Caudales y otras mercancías	Semillas de Cacao		Cacao En el cargamento de la Mercedes consta una partida de cacao de 67 kilos. Destinado a la elaboración del chocolate, el cacao, fue uno de los productos alimenticios de origen americano más aceptados en el mundo occidental. La chocolatera y la mancerina expuestas, son piezas de vajilla especiales para su servicio, típicas de esta época. Muestra de semillas de cacao contemporáneas Mancerina con jícara para tomar chocolate. Leyenda: "Soy de Geronima Frances y Calabuch" Real Fábrica de loza de Alcora, Castellón de la Plana 1750-1784 Loza esmaltada / Museo Arqueológico Nacional, Madrid	Vitrina hermética. HR inferior a 45-50%, HOBO	V-14	14-155.68/67
68	Sección 7 El cargamento. Caudales y otras mercancías	Mancerina [plato y jícara] para tomar chocolate				V-14	14-155.68/68
		Contenedor y Quina		Quina La quina, corteza del árbol del quino conocida como "casarilla" en la época, fue una de las plantas americanas de acción medicinal de mayor trascendencia. De ella se obtenía la quinina, el remedio más eficaz para el tratamiento de la malaria o paludismo hasta mediados del siglo XX. La Mercedes transportaba unos 1.500 kilos de esta planta medicinal. Bote conteniendo quina Cristal. Corteza de quina. Inscrición: "Q. Loja/C. uritusinga"		V-15	
79	Sección 7 El cargamento. Caudales y otras mercancías	Lingote de estaño		Lingote de estaño La fragata Mercedes transportaba importantes cantidades de estaño y cobre, metales de gran importancia estratégica y económica. De estaño, que era la carga más pesada, llevaba 52,3 toneladas en 1964 lingotes, cada uno con un peso aproximado de 26-30 kilos, similares a este ejemplar expuesto. Estaño Pecio de la fragata Mercedes Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQVA), Cartagena	Vitrina hermética. HR inferior a 40%, HOBO. Corrosorber	V-16	Caja 14-155.79
74.2	Sección 7 El cargamento. Caudales y otras mercancías	Lana de Vicuña		Lana de vicuña Entre las mercancías que transportaba la Mercedes también se encontraba lana de vicuña, el más pequeño y preciado de los camélidos americanos. Fibra de excelente calidad y de elevado precio, era muy demandada por su fineza y suavidad para confeccionar prendas de lujo como chales, guantes, sombreros, cálidas y ligeras al mismo tiempo. Muestras de vellón de lana de vicuña (izquierda) y Alpaca (derecha). Colección particular.			V-17
Sección 9 Un proceso judicial en defensa del Patrimonio Cultural Subacuático. LAS MONEDAS	P35 LAS MONEDAS DE LA FRAGATA NUESTRA SENORA DE LAS MERCEDES	LAS MONEDAS DE LA FRAGATA NUESTRA SENORA DE LAS MERCEDES Las monedas que transportaba la Mercedes pertenecen al sistema monetario español de época de los Borbones, reformado por Carlos III en 1772. Son ejemplares perfectamente circulares, fabricados mecánicamente, en prensa de volante, con diseños que presentan una gran calidad. La inmensa mayoría son piezas de plata de ocho reales, acuñadas en 1803 durante el reinado de Carlos IV, mientras que las escasas monedas de oro son de ocho escudos. También hay, aunque en menor proporción, emisiones de plata de cuatro y dos reales, además de una única moneda de oro de dos escudos. La mayor parte fueron acuñadas en la Real Casa de Moneda de Lima, en el virreinato del Perú (actual Perú), frente a una pequeña proporción de emisiones de otras cecas de América, como Potosí (en el virreinato del Río de la Plata, actual Bolivia), Popayán (en el virreinato de Nueva Granada, actual Colombia), solo representada en las acuñaciones de oro, México (capital del virreinato de Nueva España) y Santiago, perteneciente en aquellas fechas a la Capitanía General de Chile (actual Chile). Las más recientes son reales de a ocho de 1804, de la ceca de Lima. De forma puntual se han localizado algunos ejemplares de plata del sistema monetario anterior a 1772, como las piezas del tipo "mundos y mares", o las llamadas "macuquinas", monedas acuñadas manualmente, a martillo, de forma muy irregular, cuya emisión perduró en Potosí hasta 1773.					




99.02	Sección 9 Un proceso judicial en defensa del Patrimonio Cultural Subacuático. LAS MONEDAS	146 Monedas de oro rescatadas del naufragio de Nuestra Señora de las Mercedes		Monedas procedentes del cargamento de la fragata Mercedes A su salida del puerto del Callao, la Mercedes transportaba monedas por valor de 950.620 pesos, la mayoría en piezas de ocho reales de plata, y tan solo unas 360 monedas de oro. Cuando zarpa de Montevideo, tras la reorganización de la flota, esta cantidad se ha reducido ligeramente después de saldar los pagos de la aja de soldadas, hasta unos 871.000 pesos. El número de monedas del pecio de la Mercedes que Odyssey trasladó a Estados Unidos fue de 582.733 ejemplares, de los cuales 212 eran de oro, y 582.521 de plata. El conjunto de plata comprende 272.914 piezas concrecionadas formando bloques, 305.807 sueltas y 3.800 fragmentadas. A esta cifra hay que sumar las 220 monedas de plata que la empresa dejó en Gibraltar, por lo que la cifra total de monedas extraídas se sitúa en 582.953 ejemplares. El conjunto monetario expuesto comprende un total de 30.143 monedas de plata y oro. Su presentación, con los ejemplares distribuidos en diversas casetas, rememora la propia distribución de las monedas en el buque, repartidas en sacas conteniendo monedas por valor de unos 1.000 pesos o reales de a ocho cada una. 29.997 monedas de plata de ocho reales 146 monedas de oro de ocho escudos Total de monedas expuestas: 30.143 Pecio de la fragata Mercedes Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQVA)	Vitrina hermética. HR inferior a 40%, HOB0. Corrosorber. Alarma	V-21	3 cajas 14-155.100.1 + 2 + 3
100	Sección 9 Un proceso judicial en defensa del Patrimonio Cultural Subacuático. LAS MONEDAS	29.997 monedas restauradas		El conjunto monetario expuesto comprende un total de 30.143 monedas de plata y oro. Su presentación, con los ejemplares distribuidos en diversas casetas, rememora la propia distribución de las monedas en el buque, repartidas en sacas conteniendo monedas por valor de unos 1.000 pesos o reales de a ocho cada una. 29.997 monedas de plata de ocho reales 146 monedas de oro de ocho escudos Total de monedas expuestas: 30.143 Pecio de la fragata Mercedes Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQVA)	Vitrina hermética. HR inferior a 40%, HOB0. Corrosorber. Alarma	NC-01	3 cajas 14-155.100.1 + 2 + 3
Sección 8 Monedas y lingotes	P31 LOS CAUDALES	LOS CAUDALES A su salida del puerto del Callao, la Mercedes transportaba monedas por valor de 950.620 pesos, la mayoría en piezas de ocho reales de plata, y tan solo unas 360 monedas de oro. Cuando zarpa de Montevideo, tras la reorganización de la flota, esta cantidad se ha reducido ligeramente después de saldar los pagos de la caja de soldadas, hasta 871.000 pesos. Este enorme volumen de moneda, bajo el registro del Maestre de plata Vicente Antonio de Murrieta, fue distribuido en su mayor parte en sacas o talegas conteniendo, cada una, 1.000 piezas de ocho reales. Las talegas se disponían de tres en tres en cajones de madera en la bodega del buque, bajo el sellado de arras. Tras la explosión y el hundimiento de la Mercedes, sus restos y las cajas se dispersaron por el lecho marino en un área de 368 m de largo y 110 de ancho, a unos 1.100 m de profundidad. En estos doscientos años, la materia orgánica –maderas, textiles- se fue degradando hasta prácticamente desaparecer, quedando las monedas concrecionadas en bloques que han conservado, aproximadamente, la forma original de las sacas y arcones. Serie de acuarios con recreación de un cajón con dinero en el fondo marino y su proceso de degradación. <i>Reproducciones en resina y textil</i>					
75	Sección 8 Monedas y lingotes CONSERVACIÓN	Réplica de cajón roto con tres sacas de monedas, algunas de ellas sueltas		SE MENCIONA EN EL PANEL GRÁFICO, LOS CAUDALES		N-07	FEL-M-05
76	Sección 8 Monedas y lingotes CONSERVACIÓN	Réplica de 3 bloques de monedas concrecionadas bajo el agua, y algunas sueltas		SE MENCIONA EN EL PANEL GRÁFICO, LOS CAUDALES		N-07	FEL-M-05
57.02	Sección 6 Expolio EXPOLIO DE UN YACIMIENTO ARQUEOLOGICO	Réplica de caja de rapé, o "tabaquera" (nº 2). Oro. MEDIDAS APROXIMADAS: 10 X 5 X 2 cm.				N-07	?
57.03	Sección 6 Expolio EXPOLIO DE UN YACIMIENTO ARQUEOLOGICO	Réplica de caja de rapé, o "tabaquera" (nº 3). Oro. MEDIDAS APROXIMADAS: 10 X 5 X 2 cm.				N-07	?


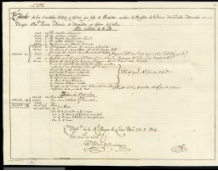


77.02	Sección 8 Monedas y lingotes CONSERVACIÓN	1.000 monedas negruzcas (8R), parcialmente tratadas		<p>Sacas o talegas de dinero</p> <p>Este bloque de monedas concrecionadas, que conserva aún la forma de la bolsa que las contuvo, y el fragmento de materia textil que le acompaña, muestran cómo se transportaban las monedas en la Mercedes.</p> <p>La mayor parte iba en sacas de tela que contenían una cantidad fija, 1.000 monedas de ocho reales, llamadas "talegas" en la época. Estas sacas se guardaban, de tres en tres, en cajones de madera colocados, a su vez, en la "caja de plata", situada en la zona central de la cubierta inferior del buque, o sollado de las arras.</p> <p>La Mercedes debió transportar entre 800 y 900 sacas de este tipo, distribuidas en unas 300 cajas de madera.</p> <p>Bloque de monedas concrecionadas con forma de saca o talega Plata 3 concreciones de monedas de diferente morfología Plata Fragmento textil con monedas adheridas Réplica de resina 1000 monedas de ocho reales parcialmente restauradas Plata 144 monedas de ocho reales restauradas Plata Pecio de la fragata Mercedes Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQVA), Cartagena</p>	<p>Vitrina hermética. HR inferior a 40%, HOBO. Corrosorber.</p>	N-07	3 cajas 14- 155.100.1 + 2 + 3
77.01	Sección 8 Monedas y lingotes CONSERVACIÓN	3 concreciones de monedas de diferente morfología: aplastadas, en hilera, etc.				N-07	14-155.58(07)- 86*-105-107
77.03	Sección 8 Monedas y lingotes CONSERVACIÓN	144 monedas de plata restauradas				N-07	3 cajas 14- 155.100.1 + 2 + 3
80	Sección 8 Monedas y lingotes SACAS	Bloque compacto de monedas con forma de saca.				N-07	Caja 14-155.80
81	Sección 8 Monedas y lingotes SACAS	Réplica de fragmento de saco textil con monedas adheridas				N-07	Caja 14- 155.81/54,2/10 9/82/36/40/52 (Antigua 14- 155.25/37/39/ 40


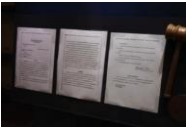
AUDIOVISUAL 08. Selección de extractos de noticieros y documentales que muestran la repercusión mediática del caso de la Mercedes

Sección 8 Monedas y lingotes EL REAL DE A OCHO	P32 EL PODER DE UNA MONEDA. EL REAL DE A OCHO	<p>EL PODER DE UNA MONEDA. EL REAL DE A OCHO</p> <p>Las monedas que formaban parte del cargamento que transportaba la fragata Mercedes eran, en su mayoría, piezas de a ocho reales, el múltiplo mayor del sistema monetario español de plata.</p> <p>Conocido en América como "peso", el real de a ocho fue la primera moneda en circulación por todo el mundo desde finales del siglo XVI hasta comienzos del XIX, y sin duda el motor de la economía de la Edad Moderna. Por su calidad y extraordinario volumen de producción, estas piezas, acuñadas en gran parte en las cecas virreinales americanas, eran codiciadas y aceptadas en todos los mercados, incluso en los países del Extremo Oriente, como China, donde eran contramarcadas para su circulación.</p> <p>El real de a ocho no sólo representó la primera globalización de los mercados, sino que fue el modelo en el que se inspiró el dólar estadounidense, así como las monedas de las nuevas naciones hispanoamericanas tras su independencia.</p>		<p>Útiles de acuñación</p> <p>Las máquinas permiten acuñar a mayor velocidad y con mayor perfección técnica, reduciendo además el riesgo de falsificación. Matrices y punzones servían para componer los cuños o troqueles, con los que se acuñaba la moneda. Las matrices se fabricaban en Madrid, desde donde eran enviadas al resto de cecas.</p> <p>Punzón, matriz y troquel para acuñar moneda en prensa de volante 1790-hacia 1821 Acero</p>	<p>N-08</p>	14- 155.ARQUEOL OGICO (Antigua 14- 155.49/50/108
92	Sección 8 Monedas y lingotes EL REAL DE A OCHO	Troquel de reverso de cuatro reales de la ceca de Guatemala de Carlos IV o Fernando VII Museo Arqueológico Nacional				N-08
93	Sección 8 Monedas y lingotes EL REAL DE A OCHO	Punzón con busto de Carlos IV para dos reales, rectificaco a partir de uno de cuatro reales		N-08	14- 155.ARQUEOL OGICO (Antigua 14- 155.49/50/108	

94	Sección 8 Monedas y lingotes EL REAL DE A OCHO	Matriz de Carlos IV (firma P.GA) para anverso de medio real, ceca de Guatemala		Museo Arqueológico Nacional, Madrid	Vitrina hermética. Alarma. HR<35% sílica y corrosorber	N-08	14-155.ARQUEOLOGICO (Antigua 14-155.49/50/108)
95	Sección 8 Monedas y lingotes EL REAL DE A OCHO	Reales de a ocho con resellos chinos		Reales de a ocho resellados El real de a ocho dominó el comercio con el lejano Oriente, donde era contramarcado por los comerciantes chinos para certificar su valor. En Inglaterra, donde había una constante escasez de plata, los reales españoles se resellaban para validar su circulación en el país. Ocho reales de Carlos 111 y Carlos IV con resellos chinos México, 1787 y 1801 Plata 1 Museo Arqueológico Nacional, Madrid Ocho reales de Carlos IV con resellos de Jorge 111 de Inglaterra de 1797 y 1804 Lima, 1794 y México, 1796 Plata 1 Museo Arqueológico Nacional, Madrid		N-08	14-155.ARQUEOLOGICO (Antigua 14-155.49/50/108)
96	Sección 8 Monedas y lingotes EL REAL DE A OCHO	Reales de a ocho con resellos de otros países		Plata 1 Museo Arqueológico Nacional, Madrid Ocho reales de Carlos IV con resellos de Jorge 111 de Inglaterra de 1797 y 1804 Lima, 1794 y México, 1796 Plata 1 Museo Arqueológico Nacional, Madrid		N-08	14-155.ARQUEOLOGICO (Antigua 14-155.49/50/108)
97	Sección 8 Monedas y lingotes EL REAL DE A OCHO	8 reales de las Provincias del Río de la Plata, 1813. 1 peso de la República de Chile (Chile Libre), 1817 8 reales de la República del Perú (Perú Libre), 1822		Monedas de las nuevas Repúblicas El real a ocho fue el modelo que siguieron, en formato y peso, las monedas nacionales de los nuevos Estados americanos tras su independencia de España. Ocho reales de las Provincias del Río de la Plata 1813/ Plata 1 Museo Arqueológico Nacional, Madrid Ocho reales de la República del Perú 1822/ Plata 1 Museo Arqueológico Nacional, Madrid Peso de la República de Chile 1817/ Plata 1 Museo Arqueológico Nacional, Madrid		N-08	14-155.ARQUEOLOGICO (Antigua 14-155.49/50/108)
98	Sección 8 Monedas y lingotes EL REAL DE A OCHO	Dólar. Estados Unidos. Filadelfia, 1798		Dólar de Estados Unidos de América Estados Unidos también tomó como modelo el real de a ocho al iniciar la acuñación de su propia moneda. Con el tiempo, el dólar norteamericano recogió también su testigo como moneda universal. Filadelfia, 1798 Plata Museo Arqueológico Nacional, Madrid		N-08	14-155.ARQUEOLOGICO (Antigua 14-155.49/50/108)
86	Sección 8 Monedas y lingotes MONEDAS SINGULARES	Reales de a cuatro y de a dos, Reales de a ocho tipo "macuquinas", y reales de a ocho del tipo "mundos y mares" Pieza procedente del pecio de la Mercedes 2 piezas de 4 reales (plata) 2 piezas de 2 reales (plata) 2 piezas de 8 reales (plata), "macuquinas" 2 piezas de 8 reales (plata), "mundos y mares"		El retrato del Rey La nueva normativa, establecida por la Real Pragmática de 29 de mayo de 1772, pretendía conseguir una moneda más perfecta. Para ello implantaba definitivamente la acuñación a máquina y el retrato del monarca como motivo principal, un diseño de Tomás Francisco Prieto, de altísima calidad artística y técnica. En las monedas de oro de todas las cecas aparecía el Rey con peluca, manto, coraza y toisón. Para las de plata, sin embargo, se crearon dos tipos: en las acuñaciones peninsulares el soberano vestía manto real y en las americanas, clámide y laurel, a la romana. Éste es el tipo general que vemos en las monedas que transportaba la Mercedes. Monedas del cargamento de la fragata Mercedes El conjunto lo encabezan dos monedas de plata de ocho reales acuñadas en Lima, en 1803, con diferencia el tipo más abundante en el conjunto, aunque también se encuentran algunas emisiones de otras cecas virreinales como Potosí, Popayán y Santiago. Dentro de la uniformidad del conjunto monetario, hay algunos ejemplos puntuales que muestran la perduración en la circulación de emisiones anteriores a la reforma de 1772, como las del tipo "Mundos y mares" o las "macuquinas" acuñadas a mano. También en proporción mínima —menos		N-08	Caja 14-155.58(07)-86* 105-107

87	Sección 8 Monedas y lingotes MONEDAS REPRESENTATIVAS	Dos monedas de plata de 8 reales, Lima, 1803, Una moneda de plata de Potosí, 1803, Una moneda de oro de Popayán, 1796, Una moneda de oro de Santiago, 1803,		de 0,50 %— se encuentran monedas de valores inferiores al real de a ocho, como las piezas de cuatro y dos reales. Dos monedas de ocho reales, tipo “Mundosy Mares”, acuñados en Lima en 1768 y 1772 Dos monedas de ocho reales, “macuquinas”, acuñadas en Potosí en 1745 y 1772 Dos monedas de cuatro reales, acuñadas en Potosí en 1774 y 1799 Dos monedas de dos reales, acuñadas en Lima en 1784 y 1801 Dos monedas de ocho reales, acuñadas en Lima en 1803 Ocho reales, acuñados en Potosí en 1803 Ocho escudos, acuñados en Popayán en 1796 Ocho escudos, acuñados en Santiago en 1803 Modelo de retrato de Carlos III para la moneda de oro Tomás Francisco Prieto (1716-1782) Cobre dorado Museo Casa de la Moneda, Madrid Plata y oro Pecio de la fragata Mercedes Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQVA), Cartagena	vitrina hermética. HR inferior a 40%, HOBO. Corrosorber.	N-08	3 cajas 14-155.100.1 + 2 + 3
Sección 9 Un proceso judicial en defensa del Patrimonio Cultural Subacuático. PRUEBAS DEFINITIVAS	P33 UN PROCESO JUDICIAL EN DEFENSA DEL PATRIMONIO CULTURAL SUBACUÁTICO. LA BATALLA EN LOS JUZGADOS	UN PROCESO JUDICIAL EN DEFENSA DEL PATRIMONIO CULTURAL SUBACUÁTICO. LA BATALLA EN LOS JUZGADOS El 18 de mayo de 2007 la empresa norteamericana Odyssey anuncia que había transportado un cargamento de monedas a los Estados Unidos y solicita al Tribunal Federal de Tampa el reconocimiento de sus derechos sobre el pecio. El secretismo con que actuó tras dar la noticia levantó las sospechas de que podía tratarse del cargamento de un buque español. Diez días después, el Estado español, a través del Ministerio de Cultura, se personó ante el Tribunal Federal de Tampa solicitando la identificación inmediata del naufragio y de la carga. Al situarse el proceso en los Estados Unidos, la defensa del caso se encargó al bufete norteamericano Covington & Burling, que había defendido anteriormente con éxito los derechos de los buques españoles Juno y La Galga frente a la empresa Sea Hunt. España demostró con rotundidad ante los tribunales norteamericanos que la identidad del buque expoliado era la Mercedes y, además, que era una fragata de la Armada española, sujeta por tanto al principio de inmunidad soberana, sobre la que Odyssey no tenía ningún derecho a intervenir. Para ello se aportaron declaraciones de especialistas en historia naval y arqueología y documentación de diferentes archivos: Archivo General de Indias, Archivo General de la Marina “Álvaro de Bazán”, Archivo del Museo Naval y Archivo de la Real Academia de la Historia. Los tribunales de Estados Unidos denegaron en todas las instancias los argumentos de Odyssey, reconociendo los derechos de España sobre la Mercedes.					
101	Sección 9 Un proceso judicial en defensa del Patrimonio Cultural Subacuático. PRUEBAS DEFINITIVAS	Abril de 2007: La fragata <i>Mercedes</i> en los tribunales de EEUU Fragmento de un elemento constructivo de bronce perteneciente a la fragata Mercedes. Fue depositado por Odyssey en el Tribunal de Tampa (Florida, EEUU) para reclamar la propiedad de los		Lote de clavos Los documentos indican que el casco de la Mercedes había sido protegido con planchas de cobre antes de su partida, lo que coincide con los restos de este tipo de placas visibles en el pecio. Los fragmentos del forrado quedaron en el fondo marino, pero sí se extrajeron numerosos clavos de cobre utilizados para su fijación. Cobre Pecio de la fragata Mercedes Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQVA), Cartagena		N-09	3 cajas 14-155.100.1 + 2 + 3
102	Sección 9 Un proceso judicial en defensa del Patrimonio Cultural Subacuático. PRUEBAS DEFINITIVAS	Clavos del forro de cobre del buque		Fragmento constructivo de la Mercedes Esta pequeña pieza perteneciente a la estructura de la Mercedes fue depositada por Odyssey en el Tribunal Federal de Tampa (Florida) en abril de 2007, antes de la llegada de las monedas a Estados Unidos, como muestra del pecio del que solicitaba su propiedad. Con este gesto Odyssey inició el proceso judicial en Estados Unidos.		N-09	Caja 14-155.54(01/03/04)-55(01)-56(01/02/03)-57(01/04/05/06)-63-65-102-106

103	Sección 9 Un proceso judicial en defensa del Patrimonio Cultural Subacuático. PRUEBAS DEFINITIVAS	Dos monedas de plata de 8 reales, Lima 1803 y 1804 y una moneda de oro de 8 escudos, Lima 1803 Muestra de los caudales que transportaba la Mercedes (fechas, procedencia y proporción plata / oro) Dimensiones: cada moneda 4 cm Pecio de la Mercedes		<p>Odyssey inició el proceso judicial en Estados Unidos.</p> <p>Bronce</p> <p>Pecio de la fragata Mercedes Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQVA), Cartagena</p> <p>Monedas de plata y oro del cargamento</p> <p>Las monedas procedentes del pecio señalan con claridad el lugar y la fecha de partida, así como el año del hundimiento de la fragata Mercedes. La inmensa mayoría fueron acuñadas en Lima en 1803, y puesto que el buque partió a principios de 1804, la representación de monedas de este año es mucho más reducida, pero son las que establecen con precisión la datación del yacimiento expoliado, fijando el momento de su hundimiento en ese mismo año.</p> <p>Prácticamente la totalidad de las monedas extraídas son piezas de ocho reales de plata, frente a unos escasos cientos de oro, lo que concuerda también con los documentos de carga del buque a su salida del puerto del Callao de Lima.</p> <p>Monedas de plata de ocho reales, Lima, 1803 y 1804 Moneda de oro de ocho escudos, Lima, 1803</p> <p>Pecio de la fragata Mercedes 1 Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQVA), Cartagena</p>	Vitrina hermética. HR inferior a 40%, HOB0. Corrosorber.	N-09	3 cajas 14-155.100.1 + 2 + 3
104	Sección 9 Un proceso judicial en defensa del Patrimonio Cultural Subacuático. PRUEBAS DEFINITIVAS	Estado de los caudales, frutos y efectos que bajo de rexistro conduce la fragata de guerra nombrada Mercedes, su maestre Don Vicente Antonio de Murrieta, con destino a Cádiz [...] Anexo a carta 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 [...] Manuscrito, papel Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo General de Indias, Sevilla.		<p>Cargamento de la Mercedes a la salida del Callao</p> <p>Entre los numerosos documentos que durante el juicio se presentaron como pruebas en defensa de la Mercedes, figura este manifiesto de carga donde figuran los productos y caudales en moneda que transportaba: entre ellos, grandes cantidades de lingotes de cobre y de bronce, cañones inutilizados de bronce, elementos presentes en el yacimiento.</p> <p>Este documento también indica otro aspecto que singulariza la carga del buque: la enorme desproporción entre las monedas de plata y las de oro, tan sólo unas 360 frente a cientos de miles de plata.</p> <p>Estado de los caudales, frutos y efectos que bajo de rexistro conduce la fragata de guerra nombrada Mercedes, su maestre Don Vicente Antonio de Murrieta, con destino a Cádiz [...] Lima, 28 de marzo de 1804</p>	Enmarcado	N-09	FEL-M-02
105	Sección 9 Un proceso judicial en defensa del Patrimonio Cultural Subacuático. PRUEBAS DEFINITIVAS	Lote de ocho monedas de plata de 8 reales con efectos de la explosión que causó el naufragio de la Mercedes		<p>Monedas dañadas por efecto de la explosión</p> <p>Lote de ocho monedas de plata de ocho reales con efectos de la explosión que causó el naufragio de la Mercedes. Forman parte del conjunto de materiales que Odyssey no trasladó a Estados Unidos y dejó en Gibraltar.</p> <p>Plata</p> <p>Pecio de la fragata Mercedes Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQVA), Cartagena</p> <p>Botonadura de uniforme de la Real Armada española. 1795-1802</p> <p>Los botones muestran la corona real y la inscripción R(eal)M(arina) según el diseño establecido por la Orden de 28 de septiembre de 1795, mantenida hasta 1802.</p> <p>Debieron pertenecer a alguno de los marinos embarcados en la Mercedes que quiso conservar los antiguos botones de su uniforme tras sustituirlos por los del nuevo diseño del reglamento de 1802. Esta pieza también formó parte del lote de materiales que Odyssey dejó en Gibraltar.</p> <p>Cobre, lámina de dorado y tejido</p> <p>Pecio de la fragata Mercedes Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQVA). Cartagena</p> <p>Un almirez de oro</p> <p>Uno de los recibos individuales de carga cita un objeto singular, un almirez</p>	Vitrina hermética. HR inferior a 40%, HOB0. Corrosorber.	N-09	Caja 14-155.58(07)-86* 105-107
106	Sección 9 Un proceso judicial en defensa del Patrimonio Cultural Subacuático. PRUEBAS DEFINITIVAS	Amalgama de botones y cordón textil.		<p>Debieron pertenecer a alguno de los marinos embarcados en la Mercedes que quiso conservar los antiguos botones de su uniforme tras sustituirlos por los del nuevo diseño del reglamento de 1802. Esta pieza también formó parte del lote de materiales que Odyssey dejó en Gibraltar.</p> <p>Cobre, lámina de dorado y tejido</p> <p>Pecio de la fragata Mercedes Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQVA). Cartagena</p> <p>Un almirez de oro</p> <p>Uno de los recibos individuales de carga cita un objeto singular, un almirez</p>	Vitrina hermética. HR inferior a 40%, HOB0. Corrosorber.	N-09	3 cajas 14-155.100.1 + 2 + 2

Reproducción gráfica en ficha 107 bis detrás de la vitrina de pieza 107			de oro en un cajón forrado de cuero junto con una vajilla de plata "chafalonía", es decir, de piezas rotas o muy desgastadas. Una mano de un almirez de oro también quedó en el fondo marino entre restos de vajilla de plata según se observa en el material fotográfico del yacimiento. La presencia de un objeto tan singular es un dato que no hace más que reafirmar lo ya probado durante el litigio, que el pecio corresponde sin lugar a dudas al de la fragata Mercedes.			
107	Sección 9 Un proceso judicial en defensa del Patrimonio Cultural Subacuático. PRUEBAS DEFINITIVAS	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		Partida de registro nº 158 a nombre de Antonio Álvarez de Villar de un cajón forrado de cuero con 232 marcos y una onza de plata chafalonía y un almirez en oro con 6 marcos, para entregar en Cádiz a Juan Francisco Espelosin Lima, 28 de marzo de 1804 Impreso y manuscrito, papel 1 Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo General de Indias, Sevilla		N-09 FEL-M-02
109	Sección 9 Un proceso judicial en defensa del Patrimonio Cultural Subacuático. LA SENTENCIA	sentencias del Juez Merryday (Florida), del Tribunal de apelaciones de Atlanta y del Tribunal Supremo, y una maza de juez americano.			Es Facsimil	N-10 FEL-M-01
Sección 9 Un proceso judicial en defensa del Patrimonio Cultural Subacuático. LA SENTENCIA	P34 LOS JUECES Y TRIBUNALES SE PRONUNCIAN	LOS JUECES Y TRIBUNALES SE PRONUNCIAN El 3 de junio de 2009 el juez estadounidense Mark A. Pizzo concluye: el mutuo respeto entre las naciones requiere que el lugar donde se encuentra el naufragio Nuestra Señora de las Mercedes, con todas las personas que perecieron en aquel día fatídico, permanezca inalterado. El Derecho internacional reconoce la solemnidad del lugar donde yacen y los intereses soberanos de España en preservarlo. El 22 de diciembre de 2009, el Tribunal Federal de Estados Unidos en Tampa señala que España había presentado pruebas "contundentes y ciertas", al mismo tiempo que reafirma los derechos de España sobre la fragata y sobre todos los objetos materiales que fueron ilegalmente sustraídos por la empresa Odyssey del lugar donde yace. Y añade que, indiscutiblemente, es un barco de la Armada española y que la fragata, la carga y los restos humanos son patrimonio español. La Mercedes ha sido irreparablemente perturbada su carga llevada a los Estados Unidos sin el consentimiento de España. El 21 de septiembre de 2011, el Tribunal de Apelaciones de Atlanta desestima el recurso interpuesto por Odyssey. Seguidamente, el Tribunal Supremo rechaza el 29 de noviembre el último recurso. El 25 de febrero de 2012, dos aviones Hércules de la Fuerza Aérea Española aterrizaron en la base aérea de Torrejón con las cerca de 600.000 monedas y objetos retenidos en Tampa. Los materiales que habían quedado en Gibraltar fueron entregados en 2013. La batalla se había ganado. Ahora llegaba el reto de conservar, estudiar y sobre todo devolver a la sociedad este excepcional legado de nuestro pasado, adscrito al Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQUA), en Cartagena. Finalmente, el 25 de septiembre de 2013, el juez de Tampa obligó a Odyssey a pagar parte de los costes del proceso asumidos por España, al negarse a identificar el pecio y agotar todos los recursos, a pesar de que sabía su verdadera identidad, y por su desafiante resistencia a las resoluciones judiciales.				
Panel Mercedes, un buque de Estado LA MERCEDES, UN BUQUE DE ESTADO	LA MERCEDES, UN BUQUE DE ESTADO Tres evidencias fundamentales revelan que la Mercedes era un buque de Estado: 1. En el Estado General de la Armada de 1804, la Mercedes figura entre las nueve fragatas asignadas al departamento de Ferrol. 2. La misión que cumplía en su último viaje era una misión de Estado: traía a España los caudales de la Real Hacienda y otros efectos de alto valor que habían quedado retenidos en América durante la guerra contra Inglaterra. También lo había sido su travesía de ida, en la que transportaba objetos de monopolio real, azogue (mercurio) para refinar el mineral de plata y papel timbrado. 3. Como buque de Estado, la Mercedes debía portar la bandera bicolor con escudo, símbolo que identificaba internacionalmente a los buques de la Real Armada desde 1785. Estas tres razones, defendidas por España ante los tribunales estadounidenses, hicieron posible que el 27 de febrero de 2012 la Mercedes consiguiera entregar su carga en el destino hacia el que partió más de dos siglos antes.					
AUDIOVISUAL 06. Interactivo de realidad aumentada con reproducción de dos fragatas y efecto de explosión de una de ellas						
P25 ARQUEOLOGÍA FRENTE A EXPOLIO	ARQUEOLOGÍA FRENTE A EXPOLIO El estudio arqueológico de los restos de un barco hundido debe permitirnos conocer datos precisos sobre su arquitectura, su sistema de construcción, su cargamento, y sobre la vida y la muerte de su tripulación y su pasaje en el momento del naufragio. En una excavación arqueológica subacuática, al igual que ocurre en las terrestres, se documenta el contexto en el que sucedió el naufragio, se recogen muestras, se dibujan y fotografían uno a uno todos los objetos encontrados bajo el agua para después extraerlos con sumo cuidado, pues todos estos datos, junto a los propios objetos, aportan una gran cantidad de información. Es un proceso en el que se invierten años de trabajo. Sin embargo, los "buscadores de tesoros" no pretenden comprender ningún aspecto histórico o arqueológico relacionado con la vida de nuestros antepasados sino, únicamente, apropiarse de los bienes con valor comercial, fundamentalmente objetos de oro y plata, despreciando todo lo demás. En este proceso de búsqueda selectiva llegan a utilizar métodos altamente destructivos que dejan los yacimientos arqueológicos sumergidos arrasados y deshechos, provocando daños irreversibles en el Patrimonio Cultural Subacuático. Camuflados bajo operaciones legales y mintiendo sin escrúpulos sobre sus propósitos y sus objetivos, las empresas de "buscadores de tesoros" acechan cada día los barcos históricos que aún yacen bajo el mar.					

<p>P36 LA PROTECCION DEL PATRIMONIO CULTURAL SUBACUÁTICO</p>	<p>LA PROTECCION DEL PATRIMONIO CULTURAL SUBACUÁTICO</p> <p>El hundimiento de la Mercedes fue un hecho clave en nuestra historia no sólo por sus consecuencias inmediatas, sino por la huella que dejó en la memoria colectiva. Ni sus restos ni su cargamento pueden ser objeto de comercio o fuente de recursos para coleccionistas o empresas. Por el contrario, han de ser protegidos de igual manera que un yacimiento arqueológico terrestre, como establece la Convención de Patrimonio Cultural subacuático de la UNESCO de 2001.</p> <p>En este sentido, la Convención de Patrimonio Cultural Subacuático de la UNESCO, de 2001, establece de manera clara y reiterada la prohibición de la explotación comercial de los restos arqueológicos subacuáticos. En el año 2007 el Consejo de Ministros aprobó el Plan Nacional del Patrimonio Subacuático elaborado por el Ministerio de Cultura y aceptado por el Consejo de Patrimonio Histórico, en el que están representadas todas las Comunidades Autónomas. Su resultado es el Libro Verde del Patrimonio Subacuático, que propone las acciones prioritarias que deben llevarse a cabo en España para la protección de estos bienes. Dentro de estas actuaciones se encuadra la primera expedición arqueológica española al pecio de la Mercedes, realizada en agosto de 2015. La campaña fue organizada por el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, en colaboración con el Instituto Español de Oceanografía y la Armada española. Entre los resultados obtenidos figura la elaboración de un mapa arqueológico del yacimiento y de otro oceanográfico que incluye los factores que intervienen en su conservación. Para ello se contó con la ayuda de un R.O.V. (Remote Operated Vehicle), que descendió a los más de 1.100 m a los que se encuentra la Mercedes y que permitió demostrar que su pecio es portador de unos valores que nos pertenecen a todos y que constituyen nuestro auténtico tesoro cultural.</p>
--	---

<p>Nuevo Panel</p>	<p>Arqueología Subacuática en México</p>
--------------------	--

<p>AUDIOVISUAL 07. Imágenes submarinas del pecio de la Mercedes rodadas durante la misión de exploración llevada a cabo en agosto de 2015</p>

<p>Panel de créditos</p>

