



DOSSIER DE PRENSA



ÍNDICE

1 Introducción contextual	5
2 La exposición: <i>El último viaje de la fragata Mercedes</i>	6
3 <i>El último viaje de la fragata Mercedes. Un tesoro cultural recuperado</i>	9
Museo Arqueológico Nacional	
Desarrollo de la exposición	9
Selección de piezas destacadas	14
Ficha técnica	17
Información práctica	18
4 <i>El último viaje de la fragata Mercedes. La razón frente el expolio</i>	19
Museo Naval	
Desarrollo de la exposición	19
Selección de piezas destacadas	24
Ficha técnica	27
Información práctica	28
5 Nueva web	
<i>La Fragata Nuestra Señora de las Mercedes. Patrimonio Subacuático Recuperado</i>	29

Introducción contextual

Día 5 de octubre de 1804. 08:00 de la mañana

Cuatro fragatas españolas, Medea, Mercedes, Fama y Clara, cargadas con los caudales para la Corona española bajo el mando del experto marino don José Bustamante, navegan hacia las costas del Cádiz procedentes de Montevideo. No están a más de un día de alcanzar su puerto de destino.

A la altura del cabo de Santa María, al sur de Portugal, son interceptadas y atacadas por cuatro fragatas inglesas que las esperan dispuestas a detenerlas, a pesar de los tratados de paz existentes entre ambas naciones, convencidos de que los caudales van destinados a Napoleón, su más temido enemigo.



Ante la negativa de los mandos españoles de acompañarles a ningún puerto que no sea español, y sin dar apenas tiempo para dialogar y buscar una alternativa sin derramamiento de sangre, Sir Graham Moore, inicia el ataque.

En medio del inesperado combate, la fragata española *Nuestra Señora de las Mercedes* explota violentamente hundiéndose al instante. Al menos doscientas sesenta y cinco personas mueren como consecuencia de la voladura o ahogadas en los momentos posteriores.

La pérdida de esta fragata, en la que también viajaban algunos pasajeros, entre ellos la mujer e hijos del segundo jefe de escuadra, don Diego de Alvear, decanta el combate hacia las naves inglesas que finalmente capturan a las tres fragatas españolas y las conducen como detenidas hasta Gran Bretaña.

Expolio y litigio

203 años después de este histórico suceso, que tuvo como consecuencia directa la declaración de guerra contra Inglaterra en diciembre de aquel mismo año, la empresa “cazatesoros” Odyssey Marine Exploration, localiza y expolia parte del cargamento de esta fragata, trasladándolo en secreto hasta Florida en el año 2007. Más de 500.000 monedas de plata y oro, además de algunos objetos, entre ellos restos del buque, del cargamento, pertenencias personales..., son el rico conjunto arqueológico extraído de aquel naufragio hundido a 1.100 metros de profundidad.

Se inicia entonces un largo litigio en el que los tribunales norteamericanos dan la razón al estado Español reconociendo sus derechos sobre dichos bienes y ordenando su inmediata devolución a España.

La exposición: *El último viaje de la fragata Mercedes*

El Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, el Ministerio de Defensa y Acción Cultural Española (AC/E) han organizado la exposición *El último viaje de la fragata Mercedes* para mostrar el patrimonio recuperado de la fragata tras el litigio con la empresa Odyssey, con el objetivo de destacar la importancia de la protección del patrimonio subacuático y dar a conocer el contexto histórico de la época y las circunstancias del hundimiento del buque de la Armada en 1804.

Esta exposición, que cuenta con el patrocinio de la UNESCO, narra la historia de un tesoro, sí, pero de un tesoro cultural cuyo valor trasciende con mucho el peso de la plata o el oro que contiene. Presenta un relato sobre una época concreta de la historia de España, la historia de las relaciones internacionales a principios del siglo XIX, la historia de una fragata en misión de Estado, las múltiples historias de sus tripulantes, de su cargamento, de sus enseres...

Pero también, y de manera especial, esta exposición encierra la historia de un expolio de nuestro patrimonio cultural. El expolio de un yacimiento subacuático por parte de una empresa de 'cazatesoros' cuyo objetivo era comerciar con nuestro pasado, con nuestra memoria, con nuestro patrimonio.



Por ello, también exhibe la historia de una batalla judicial librada con éxito por España en materia de protección de patrimonio subacuático y de lucha contra el tráfico ilícito de bienes culturales.

El discurso—elaborado por las comisarias Carmen Marcos Alonso y Susana García Ramírez, con dirección creativa y museográfica de Carlos León y de Carlos Barrot— se articula en dos sedes, el Museo Arqueológico Nacional y el Museo Naval, que se complementan para ofrecer al visitante, a través de más de dos centenares de piezas procedentes de una treintena de instituciones españolas, extranjeras y colecciones particulares, dos perspectivas de la misma historia, dos caras de la misma moneda, dos formas de abordar el mismo suceso profundizando en cada museo en los aspectos que más dominan y en los que más información pueden aportar. Para ello el discurso expositivo del Museo Arqueológico Nacional está desarrollado desde una perspectiva histórica y arqueológica y, el del Museo Naval, desde una óptica militar, naval y reconstructiva. Aunque, en ambas exposiciones prima, por encima de todo, el elemento narrativo: una historia contada con muchas historias dentro.

Entre el 12 de junio y el 30 de noviembre de 2014 se podrán ver por primera vez documentos clave para la resolución del caso judicial, piezas originales de los siglos XVIII y XIX, testimonios de supervivientes y restos arqueológicos procedentes de la fragata, además de recursos audiovisuales, escenografías, reconstrucciones y modelos a escala que permiten al visitante

conocer la historia a través de un viaje al pasado y vivir la experiencia de navegar y combatir en una fragata española de los albores del siglo XIX.

Bajo el subtítulo **“Un tesoro cultural recuperado”**, el **Museo Arqueológico Nacional** narra con la mirada centrada en las monedas y el resto de objetos arqueológicos recuperados, la historia común de España y América, la actuación de los protagonistas de la época y del desgraciado suceso, su huella en los archivos, los libros y el arte. Con la batalla legal emprendida por el Gobierno de España como telón de fondo, la muestra incide en la importancia de promover la defensa y salvaguarda del Patrimonio Cultural Subacuático. Objetos de época, documentos históricos clave procedentes de archivos estatales y privados y más de 30.000 monedas, son algunas de las maravillas que se pueden contemplar en esta sede de la exposición.

Desde el punto de vista museográfico, la exposición busca un perfecto equilibrio entre la exhibición de los objetos históricos, las piezas arqueológicas y los documentos originales que sirven de hilo conductor para cada ámbito, y el uso de los recursos expositivos que mejor trasladan los contenidos al visitante: audiovisuales de gran formato, maquetas, escenografías, infografías, efectos de mapping y de iluminación, interactivos, acuarios y realidad aumentada.

Todo ello contado a través de las voces y los documentos originales de sus principales protagonistas: José Bustamante, afamado marino que había participado en la expedición Malaspina y que regresa a España tras finalizar su cargo como gobernador de Montevideo; Diego de Alvear, que ve morir a su mujer y sus siete hijos en la explosión de la Mercedes; Graham Moore, comandante de la flota inglesa que ordena el ataque, o Tomás de Iriarte, que contaba con diez años cuando fue testigo del violento combate. Historias dentro de la Historia que convierten esta exposición en una muestra única, cercana, emotiva, épica, llena de anécdotas y detalles históricos y arqueológicos.

Por su parte, el **Museo Naval**, con el subtítulo **“La razón frente el expolio”**, presenta las características de la construcción de la *Mercedes*, su misión, el contexto histórico-militar, las circunstancias que rodearon su naufragio y el combate naval, y muestra la labor de la Armada en la protección al Patrimonio Subacuático y el valor de sus archivos históricos para proteger el patrimonio sumergido. Entre otros fondos, el Museo Naval expone el modelo de la fragata realizado según los procesos constructivos de la época tras un minucioso proyecto de investigación, y los documentos procedentes del Archivo General de la Marina *Álvaro de Bazán* firmados en 1802 por Manuel Godoy, Príncipe de la Paz, y por el Ministro de Marina para la formación de la flotilla española.

Los modelos de dos de las fragatas enfrentadas—la *Indefatigable* y la *Medea*— dan paso a un espacio dedicado al combate naval, donde un audiovisual elaborado con infografías muestra al visitante una vista cenital del escenario y relata con detalle la evolución de la batalla hasta la voladura de la *Mercedes*.

La exposición guarda un especial recuerdo a las víctimas y supervivientes del combate. Junto a un retrato de Diego de Alvear, segundo comandante de la escuadra española, que perdió a toda su familia excepto a su hijo Carlos, aparecen los nombres y empleos de algunos de los 275 fallecidos.

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

El discurso expositivo del **Museo Arqueológico Nacional** se divide en siete ámbitos principales, distribuidos en los 600 metros cuadrados que ocupa la muestra:

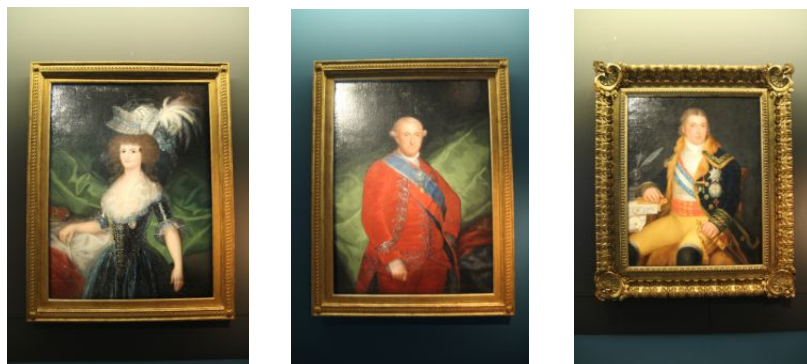
1. Un mundo en guerra. Europa y América hacia 1800
2. La última misión de la fragata *Mercedes*
3. Combate en el cabo de Santa María y hundimiento de la *Mercedes*
4. Tras el combate: la *Mercedes*, *casus belli*
5. Arqueología frente a expolio
6. La carga. Caudales y otras mercancías.
7. Un proceso judicial en defensa del Patrimonio Cultural Subacuático. La batalla en los tribunales

1. Un mundo en guerra. Europa y América hacia 1800

En esta área temática se presenta el marco general de la época en la que se produjeron los hechos en torno a la fragata *Mercedes*: un mundo en guerra en el que se enfrentan las tres grandes potencias del momento —Francia, Gran Bretaña, España—, con América del Sur en el horizonte de sus intereses. 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 de Amiens de 1802, tan deseada por todos, no supondrá más que un leve respiro. Francia y Gran Bretaña pronto se declararán de nuevo en guerra (mayo 1803), aunque España consigue mantenerse neutral en el marco de este tratado.

Los magníficos **retratos** de Carlos IV y M^a Luisa de Parma por Goya, y el de Manuel Godoy por Carnicero, muestran el gobierno de España en aquél momento, **acompañados por los originales de los tratados de paz y declaraciones de guerra** que jalonan el ritmo de la política española en estas fechas (San Ildefonso, Amiens, Convenio de subsidios de París...). Una **proyección de video mapping con la bola del mundo**, presenta de manera sintética y dinámica la evolución geopolítica de esta etapa en la que se inscribe el ataque británico a la flota española en el que naufraga la *Mercedes* y sus posteriores consecuencias.



Todo este ámbito tiene como eje visual América del Sur, el espacio protagonista de los sucesos que se narran, centrado en el virreinato del Perú que está representado a través de una obra tan significativa como es el ***Quadro de Historia Natural, Civil y Geográfico del Rey del Perú, procedente del Museo Nacional de Ciencias Naturales***, que ilustra la naturaleza y los principales rasgos sociales y económicos del virreinato.

2. 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 con Gran Bretaña (1796-1802). Una de las fragatas de guerra dispuestas para cumplir esta misión de Estado fue la *Mercedes* que, confiada bajo el manto de la neutralidad española en la nueva guerra declarada entre Francia y Gran Bretaña, partirá desde el Ferrol, rumbo al Perú, el 27 de febrero de 1803 e iniciará su regreso el 9 de agosto de 1804.



En este apartado se presenta una **selección de documentos conservados en archivos españoles, públicos y privados, relacionados con este viaje**: reales órdenes y correspondencia entre el ministro de Hacienda, el virrey del Perú y el ministro de Marina, que marcan la ruta seguida por la *Mercedes* y los acontecimientos y vicisitudes ligados a su itinerario y, sobre todo, demuestran el carácter oficial de la misión. Entre ellos destaca el “Estado de Fuerza y Vida” de la *Mercedes* a su salida de Montevideo, el más reciente conocido de este buque, donde se registra la tripulación, el pasaje, la dotación y el cargamento a fecha 7 de agosto de 1804, a punto de zarpar.

Esta área temática cierra con la **referencia a dos de los protagonistas del viaje: José de Bustamante y Diego de Alvear**, jefes de la escuadra española, marinos y científicos, también son personajes de apasionantes biografías. En especial Diego de Alvear, a quien un inesperado suceso poco antes de partir de Montevideo, le conducirá a la mayor tragedia personal de su vida.

Instrumentos científicos de navegación y astronomía, documentos y enseres personales acompañan las imágenes de ambos marinos y aportan la dimensión humana al relato.



3. Combate en el cabo de Santa María y hundimiento de la *Mercedes*

Gran Bretaña convencida de que los caudales que transporta la flota española tienen como destino las arcas de Napoleón, envía una escuadra para su detención y traslado a Inglaterra.

El conocido cuadro de la explosión de la *Mercedes* del artista británico Francis Sartorius, abre este nuevo ámbito dedicado al combate y al hundimiento del buque en cuya desaparición perecieron al menos 275 personas, entre ellas, la familia de Diego de Alvear -esposa y siete

hijos-, y el resto de pasajeros, además de la mayoría de los oficiales y gran parte de la tripulación. La imagen del cuadro de Sartorius, acompaña a diferentes documentos, relatos escritos, gráficos y visuales del ataque.



Las emocionantes memorias de Tomás de Iriarte, que contaba con diez años cuando fue testigo del violento combate, han servido de hilo de conductor para un sorprendente audiovisual panorámico que permitirá al espectador subir a bordo de la escuadra española y sumergirse en el fragor del combate y presenciar los últimos momentos de la *Mercedes*.

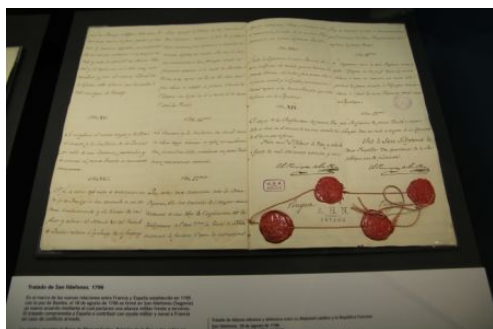
Los sucesos del 5 de octubre dejaron una huella indeleble en la memoria familiar de muchos de los testigos y supervivientes del desastre. Es el caso de los descendientes de la familia de Diego de Alvear, que durante varias generaciones han perpetuado el recuerdo de aquellos hechos, y han sido de gran ayuda en la preparación de la exposición.

Una maqueta a gran escala de una fragata del tipo de la Mercedes, encargada expresamente para esta exposición al modelista Javier Escudero, es la protagonista indiscutible de la sección.



4. Tras el combate: la Mercedes, casus belli

En esta área también encontramos una **selección de documentos y objetos que muestran las consecuencias inmediatas tras el final del combate** –apresamiento y traslado de las tres fragatas restantes (*Medea*, *Fama* y *Clara*) a los puertos ingleses, reclamaciones de las soldadas y el destino de los caudales apresados-, así como los efectos que, a medio y largo plazo, se derivaron del ataque británico: la declaración de guerra a Inglaterra en diciembre de ese mismo año, que consolidaría su alianza con la Francia napoleónica dejando abierto el camino hacia Trafalgar.



La obra que cierra la sección es un ejemplar de *Trafalgar*, de Benito Pérez Galdós, la primera novela de sus *Episodios Nacionales* que comienza, precisamente, con el combate en el cabo de Santa María y la explosión de la *Mercedes* como antecedentes de la otra gran batalla.

5. Arqueología frente a expolio

Por todo lo detallado, La *Mercedes* representó un punto de inflexión en el trascurso de los acontecimientos políticos y bélicos del momento, pero con su voladura no concluyó su historia. Los restos del buque se hundieron en las aguas del Atlántico, a 1.100 metros de profundidad, pasando a convertirse en un yacimiento arqueológico, y tumba de los perecieron en su explosión.

Sin embargo, doscientos años después del trágico suceso, en 2007, la compañía norteamericana “cazatesoros” *Odyssey Marine Exploration Inc.* decide buscar el importante cargamento de caudales que transportaba la *Mercedes*, y lo encuentra. En un tiempo record, de manera apresurada, en poco menos de un mes y medio, arrasa el yacimiento extrayendo todas las monedas que puede: cerca de 600.000 piezas con un peso de unas 14,5 toneladas, la mayor parte en moneda de plata de ocho reales, que traslada inmediatamente a Estados Unidos.



Junto a las monedas, Odyssey sacó algunos otros restos arqueológicos procedentes del barco, claramente escasos y parciales. Se trata, en su mayor parte, de objetos de pequeño tamaño posiblemente arrastrados al sacar los cientos de bloques de monedas, pero no resultado de una excavación sistemática.

En esta área se expone una selección de estos materiales arqueológicos y se incide en la diferencia entre un expolio y una excavación arqueológica, el contraste entre unos objetivos centrados en la recuperación de la historia, y los dirigidos únicamente a la obtención de objetos de valor para su comercialización.

6. La carga. Caudales y otras mercancías

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 ayudando también a la identificación de la *Mercedes*.

Aparte de la plata acuñada, la nave también llevaba grandes cantidades de cobre, estaño y plata en lingotes además de productos vegetales como quina, ratania y cacao, o la muy apreciada lana de vicuña. En este apartado se muestra el carácter de algunas de estas mercancías, así como una selección de registros de carga individuales que nos aproximan a una visión más allá de la meramente comercial, sobre el cargamento y lo transportado por esta nave.

La exposición avanza mostrando, a través de una serie de acuarios, el proceso de transformación que sufren estos materiales –en concreto las monedas–, desde su hundimiento hasta su posterior recuperación a través de la restauración, en un lento proceso que tiene como objetivo su mejor conservación de cara al futuro.

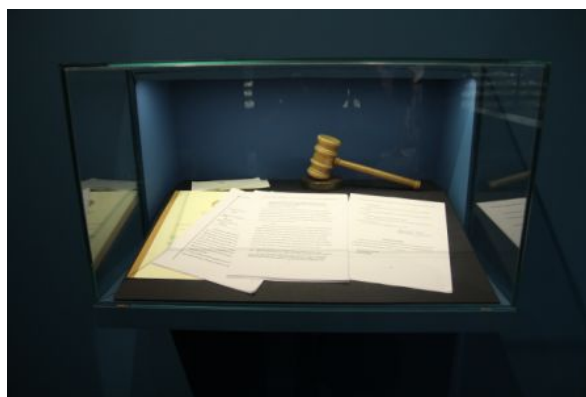
Una vitrina está dedicada a mostrar la forma en las que se transportaban los caudales en el barco junto a una selección de las monedas más significativas de su cargamento. La inmensa mayoría eran piezas de plata de ocho reales, llamadas pesos en América, un valor monetario que constituye todo un hito no solo en la historia monetaria española, sino mundial. En este apartado se muestran los principales aspectos que caracterizaron a esta importante moneda, considerada el “dólar” de la época.



En este mismo espacio, una impresionante vitrina focaliza el interés de esta sección con una muestra de **30.144 monedas de plata de ocho reales y 146 de oro de ocho escudos (un total de 30.290 piezas) procedentes de la Mercedes**. Su presentación va más allá de la mera acumulación y rememora el cargamento de caudales que transportaba el buque, su distribución en talegas conteniendo unas 1000 monedas cada una, y la desproporción entre las piezas de oro y las de plata que llevaba.

7. Un proceso judicial en defensa del Patrimonio Cultural Subacuático. La batalla en los juzgados

La serie de hechos acumulativos, acontecimientos, objetos artísticos, documentos, obras literarias y restos arqueológicos que se muestran a lo largo de la exposición no tienen otra finalidad que la de demostrar la carga histórica que envuelve a las monedas objeto del litigio y que las convierte en bienes culturales, al igual que el resto de objetos arqueológicos de la *Mercedes*.



Este apartado final está dedicado al proceso judicial que tuvo lugar en Estados Unidos en el que España defendió sus derechos por los bienes culturales procedentes de la *Mercedes* frente a la empresa *Odyssey*. Durante el proceso, las pruebas presentadas demostraron 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.

A modo de ejemplo y como forma de visualizar el litigio se presentan algunos objetos y documentos relacionados con el juicio, y piezas a las que no se pudo tener acceso durante el proceso –las que la empresa dejó en Gibraltar y que, finalmente fueron entregadas-, que no hacen más que reafirmar lo ya demostrado, así como las conclusiones de los jueces estadounidenses en torno al caso.

El espacio se completa con un audiovisual donde se muestran imágenes relacionadas con el caso así como con el plan de actuación desarrollado por el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte tras su llegada a España en cuanto a la conservación, estudio y presentación a la sociedad de este excepcional legado de nuestro pasado, y los múltiples actores que han intervenido en su recuperación.



La exposición concluye con la importancia que reviste la protección del patrimonio arqueológico subacuático, los principios establecidos por la Convención de Patrimonio Cultural Subacuático de la UNESCO, de 2001, así como la política desarrollada a favor de su defensa a través del Plan Nacional de Protección del Patrimonio Subacuático y el Libro Verde del Patrimonio Subacuático.

El «tesoro de la *Mercedes*», más allá de las miles de monedas que lo componen, es la Historia y las múltiples historias que subyacen tras esas piezas. Dinero en otro tiempo, hoy bienes culturales, estas monedas, junto al resto de los objetos arqueológicos, simbolizan ideas y vivencias de nuestro pasado, son bienes culturales al servicio del interés general. Los valores que representan nos pertenecen a todos y constituyen nuestro auténtico tesoro cultural.

SELECCIÓN DE PIEZAS DESTACADAS

Carlos IV, rey de España

Francisco de Goya y Lucientes (1746-1828)

1789

Óleo sobre lienzo

Colección Altadis. Depositado en el Archivo General de Indias, Sevilla

Retrato del rey Carlos IV, vestido de rojo, realizado por Francisco de Goya junto con el de la reina, María Luisa de Parma, por encargo de la Real Fábrica de Tabacos de Sevilla con motivo de la primera visita a la ciudad de los recién proclamados monarcas en 1789. Goya reproduce en esta ocasión el retrato oficial del rey tras su subida al trono.

Tratado de Amiens, 1802

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 III, de la otra

Amiens, 27 de marzo de 1802

Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación, Madrid

La paz de Amiens firmada entre Francia, Gran Bretaña, España y la República batava, puso fin al bloqueo británico de los puertos españoles, permitiendo reanudar el tráfico con América. Este es el contexto en el que se inscribe el viaje de la fragata *Mercedes* con la misión de trasladar a la Península los caudales y bienes acumulados en el virreinato del Perú durante los años de la guerra. Aunque la paz entre Francia y

Gran Bretaña se rompió pocos meses después, España consiguió mantenerse neutral y bajo este mismo tratado de paz es cuando se produce el regreso de la *Mercedes*, atacado inesperadamente por una escuadra británica, poco antes de llegar a su destino.

Quadro de Historia Natural, Civil y Geográfica del Reyno del Perú

Pintado por Louis Thiebaut (sin datar) con textos de José Ignacio Lequanda (1747-1800)

1799

Óleo y tinta ferrogálica sobre lienzo

Museo Nacional de Ciencias Naturales (CSIC), Madrid

Este maravilloso 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, esta obra se describe con detalle las 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.

Estado de Fuerza y Vida de la fragata Mercedes, 7 de agosto de 1804

Estado General de la Fragata del Rey Nuestra Señora de las Mercedes del porte de 38 cañones que al mando del Capitán de Navío 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)

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, bastimentos, equipamiento, bienes y caudales que transportaba y pasajeros con permiso para viajar en la nave.

Según este documento, en la *Mercedes* viajaba un total de 323 personas: su capitán, 17 oficiales, 282 de dotación y, al menos, 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: esposa y siete hijos, un sobrino, cinco criados y un allegado amigo de la familia.

La explosión de la fragata española Nuestra Señora de las Mercedes durante el combate del cabo de Santa María, 5 de octubre de 1804

Francis Sartorius (1782-c.1808)

1807

Óleo sobre lienzo

Firmado y fechado: F Sartorius 1807

The Richard Green Gallery, Londres

El cuadro de Francis Sartorius representa el momento de la explosión de la fragata *Mercedes*, 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*.

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

S.W. Fores; impresa por Charles Williams

Londres el 1 de noviembre de 1804

British Museum, Londres

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

Cajita de oro para rapé o tabaquera

Potosí o Chuquisaca (Bolivia)

Siglo XVIII

Pecio de la fragata *Mercedes*

Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQUA), Cartagena

Esta pequeña caja para contener rapé –tabaco en polvo- es uno de los objetos arqueológicos procedentes del pecio de la *Mercedes* que apareció junto a otras dos más de este mismo metal. Tomar rapé, esto es, aspirar una pizca de tabaco en polvo, formó parte de las costumbres y modas en ambientes cortesanos del siglo XVIII y principios del XIX, en los que su uso era considerado una muestra de distinción. Para contener el preciado producto se realizaban pequeñas cajas que llegaban a ser auténticas joyas, como es el caso de las tres aparecidas entre los restos de la *Mercedes*, de oro y provistas de una fina y delicada decoración. Este tipo de piezas, por su elevado valor, a menudo se utilizaban como regalos de prestigio o diplomáticos.

Cubierto de plata de José Goicoa y Labart, comandante de la fragata *Mercedes*

Finales del siglo XVIII o comienzos del XIX

Plata

Pecio de la fragata *Mercedes*

Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQUA), Cartagena

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

Bolsita con botonadura de uniforme de la Real Armada española

1795-1802

Museo Nacional de Arqueología Subacuática, Cartagena (Murcia)

Los botones contenidos en este pequeño envoltorio con la corona real y la inscripción R(eal)L Marina corresponden al diseño establecido por la Orden de 28 de septiembre de 1795, mantenida hasta 1802 cuando se modifica introduciendo un nuevo modelo con el tipo de corona sobre ancla. Esta bolsa debió pertenecer a alguno de los marinos embarcados en la *Mercedes* que quiso conservar los antiguos botones de su uniforme tras sustituirlos por los del nuevo diseño del reglamento de 1802.

Esta pieza, que formó parte del lote que *Odyssey* dejó en Gibraltar, no se conoció hasta la entrega de estos materiales, una vez acabado el juicio, pero viene a reafirmar lo ya probado sobre el estatus de la *Mercedes* y su carácter como buque de guerra de la Real Armada.

Cargamento de la *Mercedes* a la salida del Callao

Entre los numerosos documentos que durante el juicio se presentaron como pruebas en defensa de la *Mercedes*, se encuentra este manifiesto de carga donde figuran los productos y caudales en moneda que transportaba: entre ellos, grandes cantidades de lingotes de cobre o de bronce, cañones inutilizados de bronce, elementos presentes en el yacimiento.

Este documento informa que el buque transportaba, a su salida del Callao, caudales por valor de 950.620 pesos, con una enorme desproporción entre la moneda de plata y la de oro, metal del que tan sólo había unas 360 monedas, frente al resto, todo en plata.

Estado de los caudales, frutos y efectos que bajo de registro conduce la fragata de guerra nombrada Mercedes, su maestre Don Vicente Antonio de Murrieta, con destino a Cádiz [...]

Lima, 28 de marzo de 1804

Manuscrito, papel

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

Monedas procedentes del cargamento de la fragata Mercedes

Conjunto monetario procedente del pecio de la fragata Mercedes que comprende un total de 30.290 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.

30.144 monedas de plata de ocho reales

146 monedas de oro de ocho escudos

Total de monedas expuestas: 30.290

Pecio de la fragata Mercedes

Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQVA), Cartagena

Ficha técnica:

Organizan

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte

Museo Arqueológico Nacional

Acción Cultural Española (AC/E)

Comisaria

Carmen Marcos Alonso

Dirección creativa

Carlos León Amores

Coordinación técnica

Manuel Mortari Fernández (AC/E)

Diseño museográfico

Carlos Barrot

Diseño gráfico

Estudio La Merienda, diseño para campeones

Restauración de colecciones

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

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

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

Departamento de Conservación y Restauración. Archivo Histórico Nacional

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

Departamento de Conservación. Museo Arqueológico Nacional

IN SITU Conservación y Restauración, SL

Instituto del Patrimonio Cultural de España. IPCE

Roa Estudio

Universidad Politécnica de Cartagena

Reproducción de colecciones

GDC. Gabinete Documentación Conservación. SL

Montaje

Feltrero División Arte SLU

Transporte

InteArt SL

Seguros**Garantía del Estado**

Hiscox (a través de correduría AON)

Audiovisuales e interactivos

Famori

ONIRICOM

Web del microsite

www.mecd.gob.es/fragatamercedes

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

Información práctica**Museo Arqueológico Nacional**

C/Serrano 13, 28001 Madrid

Tel.: (+34) 915 777 912

<http://www.man.es>

Web La Fragata Nuestra Señora de las Mercedes. Patrimonio Subacuático Recuperado

www.mecd.gob.es/fragatamercedes

Horarios de visita

De martes a sábados: de 9:30 a 20:00 h.

Domingos y festivos: de 9:30 a 15:00 h.

Cerrado: todos los lunes del año

Tarifa

Acceso gratuito

Cómo llegar

Tren: Estación de Recoletos

Autobuses:

1, 9, 19, 51 y 74, con parada delante del Museo.

5, 14, 27, 45 y 150, con parada en el Paseo de Recoletos.

21 y 53, con parada en Colón.

2, 15, 20, 28,52 y 146 con parada en la Plaza de la Independencia.

Metro: Estaciones Serrano (Línea 4) y Retiro (Línea 2)

Aparcamiento público: Plaza del Descubrimiento-Centro Colón

Accesibilidad para personas con discapacidad

Totalmente accesible para personas con discapacidad motora.

El Museo dispone de sillas de ruedas y sillas de bebés.

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

El **Museo Naval** presenta a la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*, protagonista del combate del Cabo de Santa María en 1804 y del proceso judicial que enfrentó durante seis años al Gobierno de España contra la empresa *Odyssey Maritime Exploration*: cómo era la *Mercedes*, qué misión cumplía y por qué fue atacada en periodo de paz.

Articulada en seis módulos expositivos, la exposición reúne 80 piezas, en su mayoría originales del siglo XVIII y del primer tercio del siglo XIX, procedentes del patrimonio de la Armada y de 12 instituciones españolas, extranjeras y colecciones particulares. Entre los fondos exhibidos se incluyen retratos de los protagonistas (José de Bustamante, Graham Moore, Diego de Alvear, Manuel Godoy), cartografía de la época, documentos clave para la victoria de España en los tribunales, modelos de embarcaciones, instrumentos científicos de navegación y de construcción naval, además de escenografías de la cubierta de la fragata y del camarote del comandante. Destaca el modelo a escala de la fragata *Mercedes*, realizado de acuerdo con los reglamentos y sistemas constructivos de la época por un equipo del Museo Naval. La pieza, que preside el espacio central de la exposición, es la culminación de un proyecto de investigación de dos años sobre la construcción naval en el siglo XVIII.



La muestra traslada al visitante a la Europa posterior a la Paz de Amiens (1802) y describe la situación de la Real Armada en torno a 1800. Recorre el último viaje de la fragata desde su partida de Ferrol el 2 de febrero de 1804 y sus escalas en América, hasta alcanzar el Cabo de Santa María el 5 de octubre, para explicar la vida a bordo y las características de la formación de una flotilla como la que se enfrentó a los ingleses.

Después de viajar a 1800, la exposición mira a la actualidad para explicar a través de un audiovisual la labor de la Armada en la protección del Patrimonio Subacuático y subrayar la importancia de los archivos navales en la lucha contra el expolio. Los documentos conservados en el Archivo General de la Marina, en Viso del Marqués (Ciudad Real), fueron decisivos para el triunfo de las tesis españolas en los tribunales de Florida.

El discurso expositivo del Museo Naval se divide en seis ámbitos principales:

1.- España y la Real Armada en torno a 1800

El primer módulo describe la situación política y la relación de fuerzas que existía en el momento del hundimiento de la fragata. España entró en el siglo XIX sin concluir la guerra que desde 1796 mantenía contra Inglaterra. La contienda era consecuencia del acuerdo de auxilio mutuo estipulado por el rey de España y el directorio ejecutivo de la República francesa en el Tratado de San Ildefonso (1796), y sus efectos agravaron aún más la delicada situación que soportaba la Real Hacienda desde las guerras anteriores, sostenidas primero frente a Inglaterra (1779-1783) y después contra la Francia revolucionaria (1793-1795).

España se enfrentaba al nuevo conflicto con una Armada en declive que veía descender tanto el ritmo de construcción de buques, como los suministros necesarios para su mantenimiento. Apenas cuatro meses después de iniciada la contienda, España era derrotada por la Royal Navy en el combate del cabo de San Vicente (14 de febrero de 1797) y, solo dos días después, perdía la isla de Trinidad. Sin embargo, la Real Armada derrotó a la flota británica en Puerto Rico, evitó también la destrucción de la escuadra española bloqueada en Cádiz, y repelió el ataque de Nelson en Tenerife. No ocurrió lo mismo en Menorca, invadida en noviembre de 1798.

Manuel Godoy, Príncipe de la Paz, primer secretario de Estado de Carlos IV, preside este espacio introductorio que recuerda algunos episodios navales importantes en la época. El óleo **Mi Bandera**, de Augusto Ferrer-Dalmau, expuesto al público por primera vez, hace referencia a un heroico episodio vivido en el combate de cabo de San Vicente. El granadero Martín Álvarez, único superviviente de la tripulación del navío San Nicolás, defendió hasta el último momento la bandera, a pesar del abordaje inglés.



También pueden verse el **Combate en la bahía de Algeciras** (6 de julio de 1801), que terminó con la victoria hispano-francesa, y la **vista de la villa del Ferrol con el desembarco de las tropas inglesas en la playa de Doñinos**. La *Mercedes* participó en la victoria de agosto de 1800, impidiendo a la escuadra inglesa destruir los buques fondeados y el arsenal ferrolano.

Otro conocido capítulo del enfrentamiento contra Inglaterra, fue el asalto de Nelson a Santa Cruz de Tenerife, una operación anfibia para capturar la fragata *Princesa* y los caudales llegados de América. El ataque fue repelido por el general Gutiérrez, quien permitió a los británicos una capitulación honorable, momento que recoge el óleo **Capitulación inglesa en Santa Cruz de Tenerife en 1797**.

2.- El último viaje de la fragata Mercedes

Con el apoyo de fondos documentales de gran valor, se describe el viaje de la *Mercedes* desde su partida en Cádiz en febrero de 1803 con destino a América, hasta su regreso a la península truncado por el combate de Cabo Santa María, trayecto que puede verse con detalle en el mapa impreso en la sala.

Asolada por la guerra, España suscribió con alivio el armisticio pactado en marzo de 1802 entre Gran Bretaña y Francia (Tratado de Amiens). La paz, que se preveía efímera, fue aprovechada por el gobierno de Godoy para intentar inyectar a la maltrecha Real Hacienda los caudales que habían quedado retenidos en América durante la guerra. Además, el viaje de ida podría utilizarse para llevar el papel sellado que se precisaba para los asuntos fiscales y los azogues (mercurio) necesarios para las actividades mineras. La ejecución de esta misión de Estado se encomendaría a buques de guerra de la Real Armada.

Cursada la orden de Manuel Godoy al ministro de Marina, Domingo Pérez de Grandallana —cuyo retrato se exponen la sala—, éste envió una Real Orden al capitán general del departamento de Ferrol, Félix de Tejada, para que dispusiera la habilitación de las fragatas de guerra *Clara* y *Mercedes*, al mando de los capitanes Diego de Aleson y José Manuel Goycoa. Los dos documentos —el **oficio de Manuel Godoy** y la **Real Orden de Grandallana**— fueron decisivos para la resolución del llamado caso *Odyssey* a favor de España y se exponen ahora por primera vez.



En febrero de 1803 las fragatas *Nuestra Señora de las Mercedes* y *Santa Clara* partieron de Ferrol hacia el Callao. En julio, la *Clara* arribó a su destino, y un mes después lo hizo la *Mercedes*, tras reparar la carlinga del bauprés, rota por un temporal. Finalmente, el 31 de marzo de 1804, las fragatas *Clara*, *Mercedes* y *Asunción*, incorporada en el Callao, partieron al mando del jefe de escuadra Tomás de Ugarte hacia Montevideo, donde debían agregarse la *Medea* y la *Astrea*. Pero José de Bustamante, nombrado jefe de la escuadra de retorno a España, seleccionó cuatro: *Fama*, *Medea*, *Mercedes* y *Clara*.

En Europa, la guerra entre Francia e Inglaterra se había reanudado en mayo y, aunque España se mantenía neutral, el virrey del Perú decidió retrasar el regreso de las fragatas hasta confirmar la situación. Finalmente, el 9 de agosto zarpaba hacia Cádiz el convoy capitaneado por la *Medea*.

Los comandantes llevarían los mapas de las costas españolas que recientemente había levantado el brigadier Vicente Tofiño en su **Atlas Marítimo de España**, que puede admirarse en la muestra. También se exponen dos documentos de gran valor: La **Carta esférica del Río de La Plata**, realizada en 1794 por Diego de Alvear como parte de su trabajo en la comisión de demarcación de límites entre España y Portugal en América, labor a la que se dedicó durante 18 años. Y el **plano del Apostadero del Callao**, Lima, donde aparecen reflejadas las vigías de mar establecidas por el comandante del Departamento marítimo del Callao y jefe de la escuadra en la que se integraba la *Mercedes* en su travesía entre Callao y Montevideo.

3.- El Combate del Cabo de Santa María

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). 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. 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.



Una escenografía recrea el **camarote del comandante José Goicoa** mientras observa por la popa cómo se aproxima la flotilla inglesa. En la mesa, se sitúan instrumentos de navegación de la época —una **caja de compases**, un **reloj de longitudes**, un **cronómetros marino**, un **sextante** y un **catalejo**— sobre la proyección de una carta náutica de la zona del hundimiento.

A continuación, figuran los protagonistas del combate, sendos retratos de **José de Bustamante y Guerra**, comandante de la flotilla española, y **Graham Moore**, comandante de la inglesa, junto a los modelos de las fragatas **Medea** e **Indefatigable**,

Una lona impresa con el cuadro de la voladura de la *Mercedes*, de Francis Sartorius, da la bienvenida al visitante al espacio dedicado al combate. La batalla naval se narra con detalle en un **audiovisual** realizado con infografías en vista aérea que muestra el preámbulo de la batalla y la evolución de las fragatas hasta la voladura de la *Mercedes*, que puso fin al enfrentamiento.



En la sala se exponen tres documentos de enorme interés: el **cartel de reclutamiento de la fragata Flying Pallas**, procedente del National Maritime Museum, de Greenwich, y un ejemplar del periódico inglés **The Star**, fechado el 18 de octubre de 1804, que daba noticia del ataque inglés.

4.- El cementerio de marinos

Esta pequeña sala se convierte en un espacio solemne para recordar al visitante que el lugar expoliado por la empresa *Odyssey Marine Exploration* es un cementerio de al menos 275 personas, en su mayoría marinos, que murieron como consecuencia de la explosión, y cuya profanación incumplía la legislación internacional.

El capitán de navío **Diego de Alvear** fue testigo desde la fragata *Medea* de la voladura de la *Mercedes*, donde perdió a su mujer y siete hijos. Solo se salvaría su hijo Carlos, quien más tarde sería general argentino, defensor de la independencia. Junto al retrato de Alvear, se muestran dos manuscritos inéditos con las **relaciones de oficiales de la fragata y de los supervivientes del naufragio**. Sobre la pared se proyectan los nombres y empleos de algunos de los fallecidos.

5.- Nuestra Señora de la Mercedes: del astillero al mar

La sala central está presidida por un modelo de la *Mercedes*, abierto por el costado de estribor, para que el visitante pueda apreciar con detalle la configuración interna de la fragata. Cuatro pantallas situadas en las esquinas de la plataforma donde se sitúa el modelo explican el proceso constructivo, fruto de un proyecto de dos años de investigación.



Dedicado a la construcción naval de la época, este módulo muestra también un repertorio de herramientas usadas en los arsenales y astilleros (**berbiquí, maceta, compás de puntas, clavazones** diversas), así como un texto esencial para formación de los ingenieros de Marina de la época: “**Reflexiones sobre las máquinas y maniobras del uso de a bordo**”, de Francisco Ciscar. En él se explican con rigor los fundamentos y el uso de todos los elementos que completan y arman un barco de guerra. Su publicación representó en España el paso de la arquitectura naval del siglo XVIII a la ingeniería naval del siglo XIX.



En la sala central se expone también una parte de los caudales que transportaba la *Mercedes* desde el virreinato del Perú, causa de la tragedia de 1804 y motivo de su expolio. Se muestran **1001 reales de a ocho**, de plata, acuñadas en Lima en 1803, y **dos piezas de oro de ocho escudos**, además de un bloque compacto de monedas.

La museografía se completa con una bandera de la **Real Armada del navío Príncipe de Asturias**, enseña del buque insignia de Gravina en Trafalgar, y muy similar a la que portaría la *Mercedes*. Por sus grandes dimensiones, (390 x 610 cm) es la primera vez que se muestra desplegada.

En la parte superior de la sala de exposiciones se ha recreado una **sección de medio puente de la cubierta de la fragata Mercedes**, con un cañón de a 12, contemporáneo de los 26 que portaba la fragata. Con la ayuda de dos grandes espejos se multiplica el montaje para obtener una imagen aproximada del puente completo. En vitrina aparte, se exponen instrumentos propios de la navegación, **armas y objetos de la vida a bordo**, como un fusil español, un trabuco de borda, una palanqueta, una jarra de aceite de oliva y un juego de baraja española, entre otras piezas.



6.- La Armada en la protección del Patrimonio Subacuático

El último módulo explica, mediante un audiovisual, el papel que desempeña la Armada en la protección del patrimonio subacuático y las acciones emprendidas para evitar el expolio, en colaboración con el resto de departamentos y administraciones implicadas en la conservación del patrimonio.

Por último, una **placa de cobre**, perteneciente al forro de una fragata contemporánea de la *Mercedes*, sirve para mostrar cómo era el casco exterior de estos buques, y para evidenciar las consecuencias del expolio, dirigido exclusivamente a la obtención de monedas y piezas de valor económico.

SELECCIÓN DE PIEZAS DESTACADAS

Don Manuel Godoy, Príncipe de la Paz

1807-1808. Antonio Carnicero

Museo de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando. Madrid

Manuel Godoy, primer secretario de Estado de Carlos IV, aparece retratado por el pintor de cámara Antonio Carnicero con dos elementos profundamente ligados tanto a su propia trayectoria histórica, como al último viaje de la fragata *Mercedes* y a sus marinos: la **faja azul**, correspondiente al rango de Generalísimo de los ejércitos de mar y tierra, alcanzado en 1801, grado con el que poco después ordenó el transporte de los caudales retenidos en América que realizó la fragata *Mercedes*; y el **Atlas Marítimo de España**, del brigadier de la Real Armada Vicente Tofiño, cuya publicación le impulsó a crear, en 1797, la Dirección de Trabajos Hidrográficos. Por otro lado, Diego de Alvear, segundo jefe de la escuadra, estudió en su juventud con Tofiño ciencias sublimes y astronomía, y a propuesta suya se incorporó a la comisión de demarcación de límites entre España y Portugal en América, de donde, concluidos sus trabajos, partió en 1804 con su familia embarcada en la *Mercedes*.

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

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

El Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán conserva este documento, clave para la resolución favorable a España en su litigio contra *Odyssey Marine Exploration*, y que se expone ahora por primera vez. Firmado por Manuel Godoy seis meses después de finalizar la guerra contra Inglaterra, en él se informa al ministro de Marina, Domingo de 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 aclara: “diose cuenta y de resultas se despacharon a Lima las fragatas Clara y Mercedes por caudales”, confirmando así el carácter de Estado de la misión encomendada a la fragata *Mercedes*.

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

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

Consecuencia del oficio firmado por Godoy, es esta 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 dispusiera “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 Diego de Aleson y al capitán de navío José Goycoa.

Atlas Marítimo de España

1789. Vicente Tofiño de San Miguel y Van der Walle

Museo Naval. Madrid

Los comandantes de la *Mercedes* y de 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 la cartografía europea. El espíritu ilustrado de esos años llevó a su publicación y venta al público por la nueva Dirección de Trabajos Hidrográficos.

Relación de los oficiales embarcados en la fragata Nuestra Señora de las Mercedes el 2 de agosto de 1804

Fundación Biblioteca Manuel Ruiz Luque. Montilla (Córdoba)

Inédito hasta ahora, este documento se expone por primera vez. Se trata de la relación de los oficiales embarcados en la *Mercedes* que su comandante, J. Goycoa, firmó en Montevideo antes de iniciar su último viaje, rumbo a España. La lista reseña un total de 17 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.

Relación de los individuos que se han salvado del naufragio de la fragata de guerra nombrada la Mercedes

Fundación Biblioteca Manuel Ruiz Luque. Montilla (Córdoba)

Inédito como el anterior, este documento aporta una información decisiva tanto para establecer el número de personas que perecieron en el naufragio, como para conocer las identidades de los que sobrevivieron a él. La lista de supervivientes está integrada por 48 personas, de las que se consignan sus nombres y empleos.

El Estado general firmado por Goycoa antes de iniciar el regreso a España, 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, perdieron la vida 275 personas. 23 eran civiles, y al menos 11 de ellos, niños.

Modelo en construcción de la fragata de 34 cañones Nuestra Señora de las Mercedes (1788-1804)

2012-2014. Miguel Godoy Sánchez, José Antonio Álvarez Manzanares, Francisco Tamayo Fernández, Francisco Fernández González

Museo Naval. Madrid

Representa en escala 1:23,22a la fragata *Mercedes* abierta por el costado de estribor. El proyecto ha sido ejecutado por el modelista del Museo Naval, Miguel Godoy. Se basa en la investigación sobre la construcción naval del siglo XVIII, del profesor Francisco Fernández González, siguiendo el plano de 1782 y el reglamento de 1784 del ingeniero José Romero y Fernández de Landa, cuyo retrato se puede ver en la exposición.

La fragata *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. Formaba parte del grupo de fragatas proyectadas por el ingeniero José Romero y Fernández de Landa en 1782, encabezado por la ***Santa Casilda*** —cuyo modelo también se expone— y 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, que buscaba conseguir con ellas un prototipo de fragata definitivo.

Bandera de la Real Armada del navío Príncipe de Asturias según diseño de la Real Orden de 28 de mayo de 1785

1805

Museo Naval. Madrid

Esta bandera procede del navío *Príncipe de Asturias*, buque insignia de Gravina en Trafalgar, sólo un año posterior al combate del cabo de Santa María. Como la *Mercedes*, el *Príncipe de Asturias* había sido construido en La Habana según proyecto de Romero Landa. Durante la contienda, ambos barcos estuvieron identificados por el modelo de bandera establecido en 1785 para todos los buques de guerra de la Real Armada y las plazas marítimas. Casi sesenta años después, ese modelo daría origen a la enseña nacional.

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

1804. J. Barfield, publisher

National Maritime Museum. Greenwich, London

En 1804, el comandante de la *Flying Pallas*, Lord Cochrane, ofrecía la posibilidad de enriquecerse capturando barcos españoles cargados con tesoros americanos. Ese mismo año, Lord Melville, primer lord del Almirantazgo (y organizador del plan de ataque a la flotilla de Bustamante), había prometido una nueva fragata y un buen crucero al capitán de fragata Cochrane. Estas medidas respondían a la orden del Almirantazgo inglés de detener y conducir a puertos sus las embarcaciones que encontrasen con caudales, e impedir la entrada y salida de los buques de guerra españoles. Precisamente, el contralmirante Alexander Cochrane, hermano del comandante de la *Flying Pallas*, mandaba la fuerza que bloqueaba el puerto de Ferrol y había informado de sus intenciones al capitán general del Departamento de Ferrol, Félix de Tejada, pero Godoy le ordenó desatender “las bravatas del contralmirante inglés Alejandro Cochrane y hacer respetar el pabellón, disponiendo que salgan de los puertos cuantos buques de guerra sean necesarios [...]”.

El combate del Cabo de Santa María y la voladura de la *Mercedes* había tenido lugar un día antes de que Tejada recibiera esta orden, aunque ni él ni Manuel Godoy conocían aún la noticia.

Ejemplar del periódico *The Star* de 18 de octubre de 1804, Londres

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

Con toda probabilidad, fue en este ejemplar del periódico inglés *The Star* donde el capitán general del Departamento de Ferrol, Félix de Tejada, leyó la noticia del ataque inglés a las fragatas españolas. Se lo facilitó un oficial del regimiento Hibernia que ese día estuvo a bordo de la escuadra inglesa. Tejada envió la traducción a Godoy y le comunicó «lo sensible que le había sido la noticia» al contralmirante Cochrane, quien aseguró que el Gobierno británico indemnizaría al español.

Cañón de avancarga del calibre 12

Finales del siglo XVIII

Museo Naval de Cartagena

Según los Estados Generales de la Armada, la *Mercedes* portaba 26 cañones de a 12 libras como el expuesto sobre el puente de cubierta recreado en el Museo Naval. Además, llevaba 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 460 gramos.

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.

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, tal y cómo puede apreciarse en la escenografía de la cubierta.

Ficha técnica

Organizan

Ministerio de Defensa
Armada Española
Museo Naval de Madrid

Patrocinan

Fundación Museo Naval
Navantia
Vilma oil
Taysa
Uti
Tecnobit
Confemetal

Asesor de dirección

Pedro Giner Lara

Comisaría

Susana García Ramírez

Equipo científico

Francisco Fernández González
Santiago Rumeu de Armas

Dirección creativa

Carlos León Amores

Diseño museográfico

Carlos Barrot

Ayudante técnico

Santiago Raffaelli

Modelistas de la fragata Mercedes

Francisco Fernández González. Ingeniero
Miguel Godoy Sánchez. Constructor
José Antonio Álvarez Manzanares. Ayudante
Francisco Tamayo Fernández. Aprendiz

Diseño gráfico

Vélera S.L.

Restauración

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

Montaje

Feltrero División Arte SLU

Gestión logística

UTI

Seguros

MAPFRE Seguros

Producción audiovisual

Nova Audiovisuales

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

Información práctica

Museo Naval

Paseo del Prado 5, 28014. Madrid

Tel.: (+34) 915 238 516

<http://www.armada.mde.es/museonaval>

Horarios de visita

De martes a domingos: de 10:00 a 19:00 h.

En agosto, martes a domingo de 10:00 a 15:00 horas

Cerrado: todos los lunes del año.

Tarifa

Se solicita una aportación voluntaria de 3 euros

Cómo llegar

RENFE: Estaciones de Recoletos y Atocha

Autobuses:

1, 2, 14, 27, 37, 51, 146, 150, 202 y 522

Metro: Banco de España (Línea 2)

Aparcamientos subterráneos en C/ Montalbán y Plaza de las Cortes

Accesibilidad para personas con discapacidad

Nueva web La Fragata Nuestra Señora de las Mercedes. Patrimonio Subacuático Recuperado

Como vehículo del Plan de Actuación desarrollado en torno a los bienes culturales de la fragata, el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte ha elaborado la página Web *La Fragata Nuestra Señora de las Mercedes. Patrimonio Subacuático Recuperado* (www.mecd.gob.es/fragatamercedes), para que ciudadanos de todo el mundo puedan acceder en todo momento al conocimiento de este hecho histórico.



Este sitio web, elaborado en colaboración con la Secretaría General Iberoamericana, a través del programa Ibermuseos, se concibe como un punto de acceso único a toda la información generada –pasada y presente- en torno a la historia, el expolio, la recuperación y la puesta en valor de dichos bienes culturales, con el fin de dar acceso al conocimiento de su rico patrimonio, constituyéndose en un importante recurso para la educación y concienciación de la importancia de salvaguardar el patrimonio cultural subacuático.

Información histórica de la fragata, su contexto histórico y sus protagonistas conviven en línea con toda la información del litigio ganado por el Estado Español, las colecciones recuperadas, su restauración y su investigación.



La página presenta diferentes áreas de información a través de las que el usuario podrá conocer diferentes aspectos de este rico patrimonio.

El Plan de actuación: donde el Ministerio da a conocer todas las actuaciones que se han desarrollado y se están realizando en torno a los bienes culturales en los ámbitos de la documentación, la conservación y la restauración, la accesibilidad y la difusión, la investigación y la formación y las infraestructuras y los equipamientos.

La Fragata Mercedes: un espacio donde el usuario podrá profundizar en el contexto cultural de las relaciones internacionales a principios del siglo XIX, conocer la misión de la fragata, descubrir su viaje e identificar a sus protagonistas, profundizar en la batalla y en las consecuencias de su hundimiento. En este apartado, el usuario podrá acceder a todos los documentos originales relacionados con este hecho histórico y que se han digitalizado para su disfrute por el público, siendo accesibles a través del portal de archivos españoles PARES.

El litigio: con acceso a la información sobre el expolio del pecio, los hitos del juicio con acceso a los documentos que condujeron a la sentencia definitiva de devolución de los bienes culturales a España y las pruebas que ayudaron a identificar a la fragata Nuestra Señora de las Mercedes.

El regreso de los bienes culturales a España: donde el usuario podrá descubrir cómo se preparó el proceso de recuperación.

El cargamento de la fragata: con acceso a los documentos originales de la carga que el usuario podrá ver con máximo detalle.

Los bienes recuperados: a través de este apartado el usuario tendrá acceso a la catalogación razonada de todas las monedas de oro y más de 4.700 monedas de plata procedentes de la fragata, así como a todos aquellos objetos que no siendo monedas, nos hablan de otra historia de la Mercedes, la de sus gentes, sus enseres, sus instrumentos de navegación, etc. Estos bienes culturales, son accesibles a través de la Red Digital de Colecciones de Museos de España, CER.ES, pronto se incorporarán a la biblioteca digital europea, EUROPEANA, contribuyendo así a la internacionalización y difusión de este patrimonio.



Patrimonio Subacuático: punto que persigue dar a conocer qué es este tipo de patrimonio, cómo lo protegemos y qué otras colecciones conservamos en museos procedentes de medios subacuáticos.

Para la construcción de este *site* en sus diferentes aspectos, textos, imágenes, vídeos, artículos especializados, fuentes digitalizadas, etc. se ha contado con la colaboración de diferentes agentes sociales y culturales, tanto públicos como privados, que han contribuido a la construcción de este espacio como un centro de gestión del conocimiento entorno a los bienes culturales recuperados.

Para más información. Contacto prensa:

Ministerio de Defensa - Museo Naval: Oficina de difusión 91 394 92 05 / 660 73 96 02;
comunicación_museo_naval@fn.mde.es

Acción Cultural Española: Mónica Hernández; 91 700 4000 / 628 26 01 75
monica.hernandez@accioncultural.es

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte: Gabinete de prensa 91 701 73 08;
prensa.cultura@mecd.es ; prensa Museo Arqueológico Nacional 91 577 79 12 ext. 276;
carmen.ordonez@mecd.es