Guía abreviada Museo Naval San Fernando

MINISTERIO DE DEFENSA

MUSEO NAVAL
SAN FERNANDO

Inauguración del Museo Naval de San Fernando por el rey Felipe VI el 8 de julio de 2016.

Catálogo de Publicaciones de Defensa
https://publicaciones.defensa.gob.es

Catálogo de Publicaciones de la Administración General del Estado
https://cpage.mpr.gob.es

publicaciones.defensa.gob.es
cpage.mpr.gob.es

Edita:

MINISTERIO DE DEFENSA
SUBSECRETARÍA DE DEFENSA
SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA

Paseo de la Castellana 109, 28046 Madrid

© Autor y editor, 2021

NIPO 083-21-128-3 (edición impresa)
ISBN 978-84-9091-584-4 (edición impresa)

NIPO 083-21-129-9 (edición en línea)

Depósito legal M 20292-2021
Fecha de edición: junio de 2021
Fecha de 1.ª reimpresión: julio de 2022
Maqueta e imprime: Imprenta Ministerio de Defensa

Las opiniones emitidas en esta publicación son exclusiva responsabilidad del autor de la misma.
Los derechos de explotación de esta obra están amparados por la Ley de Propiedad Intelectual. Ninguna de las partes de la misma puede ser reproducida, almacenada ni transmitida en ninguna forma ni por medio alguno, electrónico, mecánico o de grabación, incluido fotocopias, o por cualquier otra forma, sin permiso previo, expreso y por escrito de los titulares del copyright ©.

En esta edición se ha utilizado papel 100% libre de cloro procedente de bosques gestionados de forma sostenible.

Índice

1. Origen del Museo: del concepto ilustrado al museo contemporáneo 8
2. Vestíbulo de entrada 11
   - 2.1. El primer mascarón de proa del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* y su cabeza original 11
   - 2.2. Carruaje «Manola» del Cuartel de Instrucción de Marinería 12
   - 2.3. Platos de la vajilla para la inauguración del Museo Naval de Madrid 13
   - 2.4. Bandera de combate del crucero acorazado *Carlos V*. La escuadra del Almirante de la Cámara 13
3. La Armada en el siglo XVIII 14
   - 3.1. El Departamento marítimo de Cádiz: 1717-1800 14
   - 3.2. Nuevos barcos para nuevos tiempos 16
4. La decadencia del Imperio español durante el siglo XIX. De Trafalgar a Cuba 19
   - 4.1. El combate de Trafalgar 19
   - 4.2. La guerra de Independencia española: 1808-1813. El sitio de Cádiz 21
   - 4.3. Independencia de las provincias americanas 22
   - 4.4. Últimas pérdidas para España: Cuba y Filipinas 24
5. Banderas, enseñas, guiones y estandartes 29
6. Religiosidad y tradiciones de la Armada 33
7. Formación naval militar 40
8. Expediciones marítimas españolas en la segunda mitad del siglo XVIII 43
9. Uniformes de la Armada Española y sus condecoraciones 47

10. Arqueología subacuática 49
11. Buques escuela del mundo 53
12. Blas de Lezo y la batalla de Cartagena de Indias 56
13. Modelos navales 60
14. Artillería naval 62
15. Sanidad naval militar 67
15.1. Orígenes: asistencia sanitaria a bordo 67
15.2. Real Colegio de Cirugía de Cádiz 67
15.3. El siglo XIX 68
15.4. Sanidad naval en la actualidad 69
16. Evolución de la Infantería de Marina: de 1537 hasta nuestros días 71
16.1. Los orígenes 71
16.2. La reorganización 71
16.3. El Real Cuerpo de Infantería de Marina: 1827-1931 73
16.4. El resurgir. La nueva Infantería de Marina 74
17. La Armada en la actualidad: desde los primeros planes de escuadra a principios del siglo xx hacia el siglo XXI 81
17.1. La Armada en el primer tercio del siglo XX 81
17.2. La Armada en la segunda mitad del siglo XX 83
17.3. De la España constitucional hacia el siglo XXI 85
18. Biblioteca 89
19. Sala multiusos 91

1. Origen del Museo: del concepto ilustrado al museo contemporáneo

La creación del Museo Naval es un hecho íntimamente ligado al desarrollo de la ciudad a partir de 1769, cuando la villa de la Real Isla de León se convierte en cabecera del Departamento Marítimo a consecuencia de su traslado desde Cádiz. Entorno al nuevo Arsenal de La Carraca se comienzan a reubicar todos los centros oficiales del Departamento, incluida la Real Compañía de Guardias Marinas junto con la Academia. Con el fin de dotar a dicha Academia de instrumentos para la mejor formación de los alumnos y en el contexto cultural academicista ilustrado del momento, se pensó en conformar una importante biblioteca especializada además de un museo en el que se reuniesen todas las ciencias necesarias para la completa instrucción del Cuerpo de la Armada. La

Real Compañía y la Academia junto con el museo se ubicarán entonces en el recinto de la Nueva Población de San Carlos, todo un complejo urbanístico que se construirá *ad hoc* para una adecuada instalación del Departamento Marítimo. Desgraciadamente, el imponente proyecto nunca llegó a completarse.

De la población militar proyectada, apenas se construyeron unos pocos edificios y la idea ilustrada de museo y biblioteca científica quedó interrumpida a causa de las sucesivas crisis acaecidas durante el reinado de Carlos IV primero y de Fernando VII, después de la Guerra de Independencia española. Desde la aprobación del proyecto de museo en 1792 se había hecho acopio de gran cantidad de bibliografía y objetos de interés cultural y científico, tales como cartografía histórica, modelos navales, instrumentos náuticos, etc., base de lo que serían las futuras colecciones. Todo este material se distribuyó entre el Real Observatorio y otras dependencias del Departamento para luego pasar a formar parte de lo que sería el Museo Naval, aunque ya no se instalaría en la Isla de León sino en Madrid, a instancias de la reina Isabel II. No fue hasta dos siglos después, el 27 de marzo de 1992, cuando abrió sus puertas el Museo Naval, en San Fernando, nombre que adquiere la ciudad en honor a Fernando VII a partir de 1813, en el mismo edificio donde hubiera estado ubicado en el siglo XVIII, hoy día Escuela de Suboficiales de la Armada. En 2015 el museo se trasladará a su actual sede en la Capitanía General de Marina del Departamento Marítimo de Cádiz primero, posteriormente Zona Marítima del Estrecho, y será inaugurado por el rey Felipe VI el 8 de julio de 2016.

Los bienes culturales de la colección histórica del museo están formados por unas 3.000 piezas procedentes del Arsenal de la Carraca, de las unidades de la Población Militar de San Carlos, del Real Observatorio de Marina, del Ayuntamiento de San Fernando, del Instituto Hidrográfico, de donaciones privadas y de la Asociación de Amigos de Museos de Marina.

Mascarón de proa del buque escuela Juan Sebastián de Elcano

2. Vestíbulo de entrada

2.1. El primer mascarón de proa del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* y su cabeza original

Los mascarones de proa son elementos escultóricos característicos de los barcos de madera y vela que servían como emblema y como protección del barco, por lo que es muy habitual que fueran denominados con el nombre de un santo representado en la figura del mascarón.

El primer mascarón del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* conservado en el museo representa a una figura femenina que simboliza a la diosa Minerva, patrona de las ciencias y de la guerra, denominación que iba a adquirir el buque en un primer momento. Para algunos investigadores también podría tratarse de la alegoría de Hispania con sus atributos característicos: corona mural y vestimenta clásica de peplo según la técnica de «paños mojados».

La cabeza original, que se sitúa al lado del mascarón, desapareció después de la Guerra Civil, y, posteriormente recuperada, puede contemplarse actualmente en todo su esplendor. La cabeza que lleva el mascarón es una reproducción que realizó el marinero de reemplazo malagueño Francisco Muñoz en la década de los años 60 del pasado siglo mientras cumplía su servicio militar en el Cuartel de Instrucción de Marinería de San Fernando.

Carruaje «Manola» del Cuartel de Instrucción de Marinería

2.2. Carruaje «Manola» del Cuartel de Instrucción de Marinería

Carruaje de caballos típico de Andalucía con capota de loneta. Datado a finales del siglo XIX y utilizado hasta los años 50 del siglo XX por el Jefe del Cuartel de Instrucción de Marinería de San Fernando.

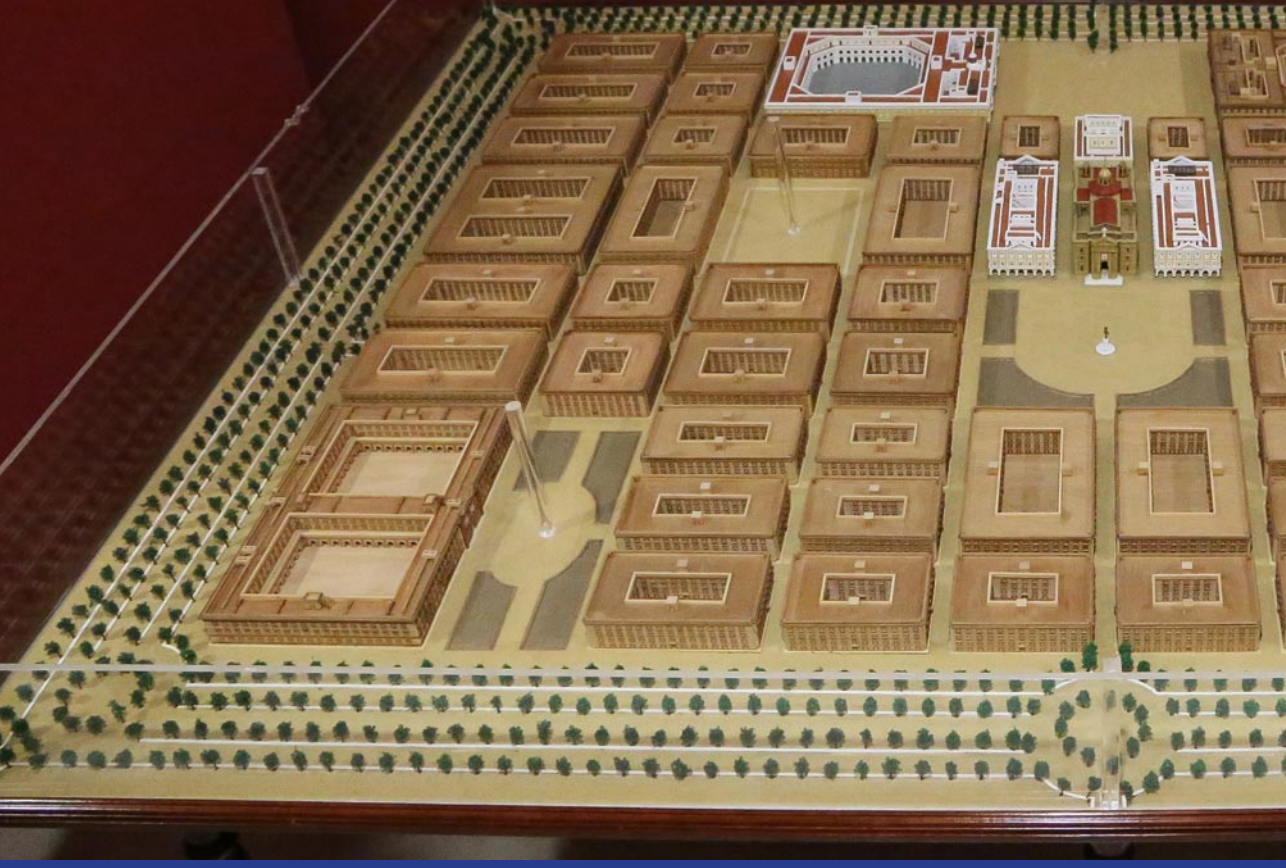
Se trata de un carruaje de pescante en el que los pasajeros pueden viajar protegidos del clima exterior mediante un sistema de cortinas enrollables.

2.3. Platos de la vajilla para la inauguración del Museo Naval de Madrid

Vajilla realizada por el artista francés y ceramista de Limoges C. Baignol en Pasajes (Guipúzcoa) con motivo de la cena de gala celebrada durante la reapertura del Museo Naval de Madrid por la reina Isabel II el 27 de noviembre de 1853. Esta vajilla no llegó a utilizarse pues el ceramista realizó la enseña nacional de los barcos con franjas rojas y amarillas en vertical en lugar de en horizontal, siguiendo el patrón de la bandera de Francia y no de la española.

2.4. Bandera de combate del crucero acorazado *Carlos V*. La escuadra del Almirante de la Cámara

La bandera de combate del buque insignia de la Armada a finales del siglo XIX, el acorazado *Carlos V* (1897-1923) es de características únicas, tanto por sus descomunales dimensiones (60 metros cuadrados), como por su riqueza decorativa a base de bordados realizados con materiales de singular riqueza. Representa el tipo de pabellón naval que se venía usando para los buques militares españoles desde el Decreto de 28 de mayo de 1785, emitido por Carlos III, por el que se establecían dos pabellones navales, uno militar y otro mercante, para diferenciar sin dificultad a los navíos españoles en la mar. El escudo también se simplifica, reduciéndose a dos cuarteles: un castillo y un león con la corona real. Este escudo fue empleado por la Armada hasta 1931.

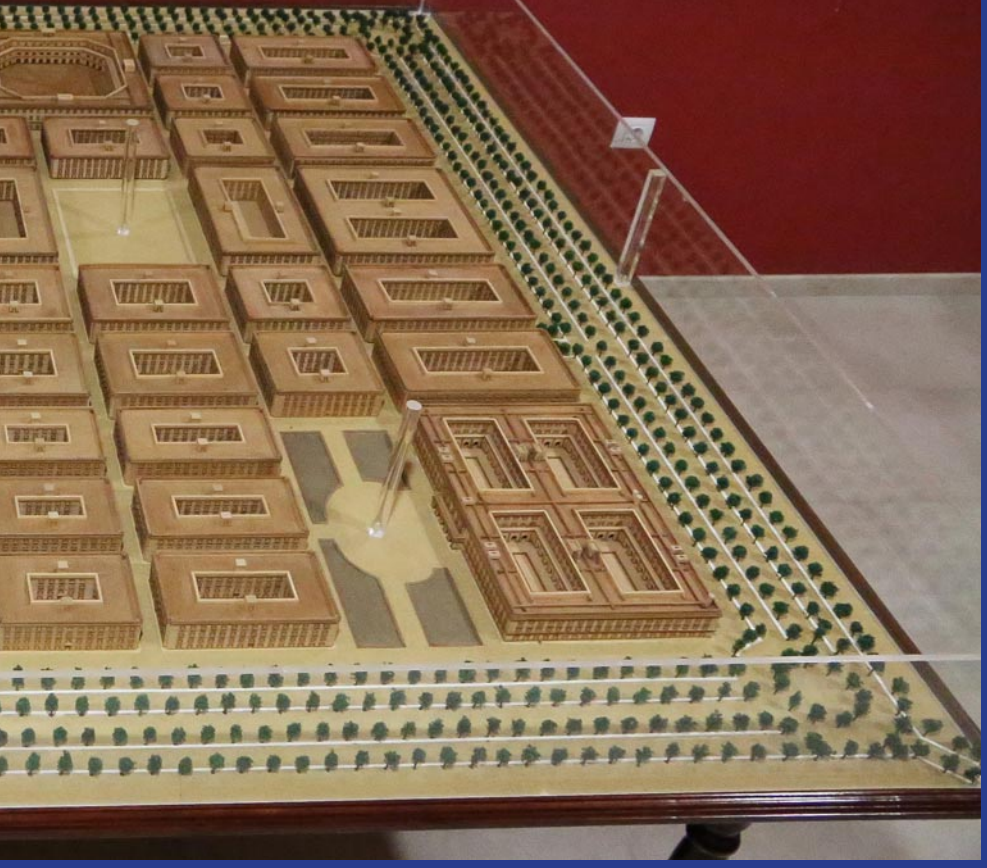


Maqueta del proyecto de la nueva Población Militar de San Carlos.
Madera policromada, 105 x 280 x 220 cm

3. La Armada en el siglo XVIII

3.1. El Departamento marítimo de Cádiz: 1717-1800

Los Departamentos Marítimos se crearon como unidades organizativas con el objeto de actualizar y dotar de instituciones competentes y bien estructuradas a una nueva Armada en los albores del siglo XVIII. José Patiño, intendente general de la Armada durante el reinado de Felipe V, impulsó toda una serie de reformas de Estado. Inspirándose en el modelo departamental francés, su intención fue la de promover la construcción naval con embarcaciones modernas y de gran potencia, sin descuidar, por otro lado, la instrucción y la formación académica de los futuros marinos. Así, surgirían paulatinamente el resto de instituciones que conformarían el moderno entramado del Departamento Marítimo de Cádiz, el primero de la Real Armada en España, y al que siguieron años después el de Cartagena en el Mediterráneo y el del Norte en la vertiente Atlántica.



El entorno gaditano venía siendo, desde el siglo XVII, un enclave esencial para el comercio y el desarrollo cultural del país, pues de Cádiz partían las embarcaciones que hacían la carrera del comercio a las Indias desde que se instaló allí la Casa de la Contratación en 1717. Por tanto, el Departamento Marítimo debía centrarse en promover la construcción naval a través de un nuevo arsenal y astillero: La Carraca. Del mismo modo, se potenciaría la formación a través de una academia científica propia de los avances del siglo de las luces: la Academia de la Real Compañía de Guardias Marinas. El nuevo arsenal no se empezó a construir hasta la década de 1750, siendo el marqués de la Ensenada el nuevo secretario general de Marina de Fernando VI, con la misma visión integradora para la Armada que su predecesor, José Patiño. Heredero del antiguo Real Carenero del Puente Zuazo, al norte de la Isla de León, se trasladó allí todo lo referente a la construcción naval, reparación y carenado de las grandes embarcaciones militares del siglo XVIII, además de servir como lugar de almacenamiento y distribución de armamento.

Por otro lado, la Real Compañía de Guardias Marinas se crea en 1717 y se establece en Cádiz al amparo del nuevo Departamento Marítimo, ya que la constitución de una academia para los aspirantes de marina era fundamental si se querían alcanzar los objetivos científicos trazados. Se situó en el Castillo de la Villa en el Barrio del Pópulo, en antiguos caserones de forma provisional, pero, a la vez que se iba conformando la academia, era preciso que se creara un centro de observación astronómica, logro que consigue en 1753 Jorge Juan, Capitán de la Real Compañía, utilizando el mayor de los torreones del Castillo de la Villa de Cádiz.

Ya en tiempos del marqués de la Ensenada se contempla la necesidad de reubicar todas las dependencias del Departamento Marítimo en las proximidades del Arsenal de La Carraca, pues la ciudad de Cádiz era un lugar limitado por el mar y demasiado alejado del propio arsenal. Al poco tiempo de alcanzar Carlos III el trono de España, se dispuso el traslado de todo el Departamento Marítimo a la villa de la Real Isla de León, empresa que recae en la figura del marqués de la Victoria, capitán general del Departamento, a partir de 1769. Para albergar a todo el Cuerpo de la Armada era necesario levantar nuevos edificios por lo que, para tal fin, se proyecta una nueva población militar. La Academia de Guardias Marinas y la Real Compañía se sitúan temporalmente en el conocido Barrio del Sacramento, en el centro de la ciudad, y se inician los trabajos de edificación de un nuevo Observatorio de Marina.

3.2. Nuevos barcos para nuevos tiempos

Si por algo se caracterizó el siglo XVIII fue por ser un punto de inflexión desde el punto de vista social, político, cultural y económico con respecto a épocas anteriores. En España, esta gran revolución vino de la mano de hombres notables, resultando decisivos en el ámbito de la Armada Española personajes como José Patiño y Rosales, hombre de confianza de la reina Isabel de Farnesio, segunda esposa de Felipe V e impulsor de la nueva organización del Estado con el claro objetivo de recuperar los territorios perdidos después del Tratado de Utrecht. En 1726 José Patiño pasa a hacerse cargo de la Secretaría de Marina y Hacienda, siendo sus objetivos prioritarios el fortalecimiento de la Armada mediante el fomento de la construcción naval, además de la propia reorganización plasmada en los nuevos Departamentos Marítimos. El buen hacer y las dotes organizativas

de Patiño entroncaban directamente con su sucesor: Zenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada.

Somodevilla fue comisario de matrículas en el Astillero de Guarnizo (Cantabria) en los primeros años de su carrera y conocía muy bien las graves dolencias en materia de construcción naval que acusaba España. Además, desempeñó su trabajo en el nuevo Departamento Marítimo de Cádiz, en el de Cartagena y finalmente en el de la Graña, Ferrol, en 1730, siempre encargándose del trabajo de astillero. Todo ello resulta esencial para comprender el papel que juega Somodevilla en el impulso de la construcción naval ya que participa activamente en los años del despertar español que luego trataría de perpetuar en sus magníficos planes de escuadra, caracterizados por el sistema constructivo de Jorge Juan a su vuelta de Gran Bretaña. Sus dotes organizativas y muy efectivas le valieron el favor del rey, primero de Felipe V y luego de su hijo Fernando VI. Así, en 1743, fue llamado a la corte para sustituir a Campillo al frente de las Secretarías de Hacienda, Guerra, Marina e Indias, y a partir de este momento puso en marcha todo aquello que había iniciado Patiño años antes. La Armada fue un objetivo prioritario pues era de la firme opinión de que nada se conseguiría si España no contaba con una Armada fuerte, potente y numerosa en barcos. La necesidad imperante era la construcción de nuevos buques, tecnológicamente avanzados, en un breve periodo de tiempo. Esta fue la razón principal de la creación del Astillero de Ferrol, abandonando el de La Graña, para la construcción simultánea de 12 barcos.

«Sin marina no puede ser respetada la monarquía española,
conservar el dominio de sus vastos estados, ni florecer esta península,
centro y corazón de todo». Marqués de la Ensenada.

El Arsenal gaditano de La Carraca, próximo a la villa de la Real Isla de León, tardó mucho más tiempo en terminarse debido al tipo de terreno dónde se asentaba. Heredero del Real Carenero del Puente Zuazo, las obras de construcción se iniciaron en 1752, siendo años más tarde Antonio Valdés, el tercero de los notables secretarios de Marina, quien se encargara de su conclusión. Las obras se desarrollaron con dificultad por ser un terreno excesivamente fangoso e inestable, aunque finalmente allí se construirían buena parte de las fragatas y corbetas más relevantes de la época, dejándose los navíos de línea para Ferrol, como las famosas *Descubierta* y *Atrevida*, embarcaciones empleadas en la expedición de Alejandro Malaspina y José Bustamante alrededor del mundo.

4. La decadencia del Imperio español durante el siglo XIX. De Trafalgar a Cuba

El siglo XIX en Europa supuso un periodo de profundos cambios en la sociedad encaminados hacia una nueva era. La Revolución Francesa (1789) marcó un hito en este proceso de cambio cuyas consecuencias se hicieron sentir en todas las potencias europeas, entre ellas, España.

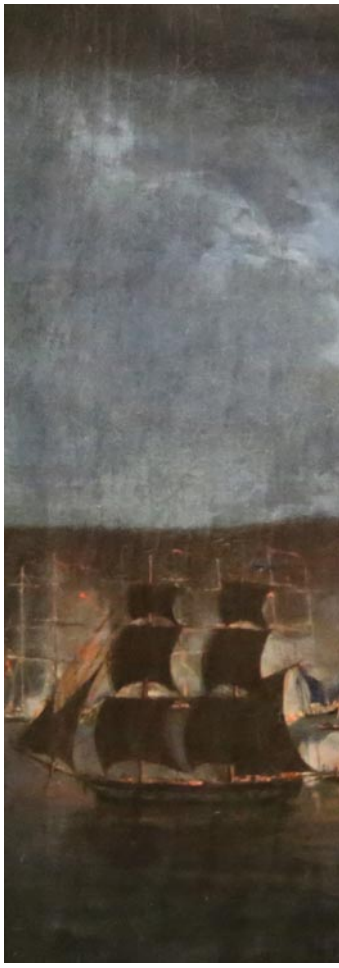
Napoleón Bonaparte, general del Ejército francés, toma el poder después de los agitados tiempos de la Revolución, iniciando una política de expansión territorial cuyo objetivo final era la conquista de las islas británicas. Por su parte, Gran Bretaña era la primera potencia naval al dar comienzo las guerras napoleónicas durante las primeras décadas del siglo XIX. España, en cambio, se encontraba en una grave crisis de Estado desde la forzada abdicación de Carlos IV en su hijo Fernando VII, tras varios desastres bélicos como el de cabo Trafalgar (1805) y justo antes de la guerra de Independencia (consecuencia de la invasión del territorio español por parte de Napoleón en 1808). Este conflicto no se resolvería en todo el siglo, agudizándose tras una sucesión de diversos alzamientos militares, guerras de sucesión, cambios de régimen político y restauraciones monárquicas. Todo esto, unido a la independencia de las provincias españolas en ultramar, cuya principal consecuencia dio origen a la crisis económica que provoca la pérdida del control sobre el comercio por parte de la metrópoli, hicieron que España terminara el siglo en un estado de sentimiento social de absoluta desconfianza en sus gobernantes e instituciones, y como colofón, con el enfrentamiento contra una nueva potencia mundial, los Estados Unidos de América, a lo que se unió la pérdida de los últimos territorios: Cuba, Puerto Rico y Filipinas.

4.1. El combate de Trafalgar

El combate naval de Trafalgar tuvo lugar el 21 de octubre de 1805, frente al cabo del mismo nombre, situado en la provincia de Cádiz. Se enfrentaron las escuadras aliadas de Francia y España contra la Armada inglesa. Al mando de los aliados, el almirante francés Pierre Villeneuve y Federico Gravina, almirante español, mientras que al mando de la armada inglesa se encontraba el almirante Horacio Nelson.

Todo se fraguó en la mente de Napoleón, cuyo principal objetivo, en sus ansias imperialistas, era derrotar y someter a Gran Bretaña. Con este fin, ideó una maniobra naval que consistía en reunir las fuerzas francesas del Mediterráneo con las españolas de Cádiz. Esta gran escuadra combinada se dirigiría a América para atacar las colonias inglesas forzando, así, a la flota británica del almirante Nelson a abandonar Europa en su persecución. Una vez alcanzado este objetivo, la escuadra combinada debería regresar a Brest para liberar los navíos franceses allí retenidos e incorporarlos a su flota para despejar así el Canal de la Mancha y permitir a Napoleón la opción de penetrar en costas inglesas.

La primera parte del plan se realizó con éxito, pero el regreso a Europa de la escuadra franco-española, con el almirante Villeneuve a la cabeza, no se hizo con la rapidez necesaria. En las proximidades de cabo Finisterre fue interceptada por una flota inglesa. Villeneuve, en vez de continuar hasta Brest según el plan original, decidió refugiarse en Cádiz, siendo esta decisión una opción fatal. Desató las iras de Napoleón, quien ordenó la destitución del almirante francés enviando a Rosily-Mesros para sustituirle.



Antes de la llegada de Rosily-Mesros, Villeneuve quiso limpiar su honor y de forma impulsiva ordenó la salida de la escuadra combinada para enfrentarse a la británica que les había bloqueado en el puerto de Cádiz. Desoyendo los consejos de los españoles, quienes se opusieron a aquella descabellada maniobra, salieron a la mar el 19 de octubre de 1805, con 33 navíos franceses, 15 españoles y 7 fragatas francesas. Por su parte, Nelson, había contado con tiempo suficiente para planear una maniobra magistral. El resultado fueron una serie de combates en los que la escuadra franco-española fue abatida reiteradamente.

La derrota de Trafalgar no solo supone el fin de España como potencia marítima sino que colapsa, casi por completo, el comercio con América. Esto significa que los puertos americanos quedaron a merced de cualquier buque extranjero. Aunque los navíos españoles no resultaron tan gravemente deteriorados como los franceses, fue, sin duda, la imagen de España como potencia naval la que resultó gravemente herida y que derivó en consecuencias catastróficas para la nación a lo largo de todo el siglo XIX.

4.2. La guerra de Independencia española: 1808-1813. El sitio de Cádiz

La rendición de la flota francesa en Cádiz así como el éxito en la batalla de Bailén, el 19 de julio de 1808, dieron un importante empuje a la guerra de la Independencia. Napoleón reaccionó en seguida e intervino directamente, entrando en Madrid junto con la conocida «Grand Armée» compuesta por doscientos cincuenta mil hombres.

El poder político en España estaba en manos de diversas juntas provinciales y locales. Con el rey Fernando VII en el exilio, el poder central recayó en una Junta Suprema Central que más adelante nombraría un Consejo de Regencia. Con la

Ataque hispano británico en Rota durante el asedio de Cádiz. Óleo sobre lienzo. 50 x 83 cm

entrada del emperador en Madrid, la Junta Central tuvo que retirarse primero a Sevilla (septiembre de 1808) y luego a Cádiz (febrero de 1810), desde donde se crearon las primeras Cortes Constituyentes en España, el 24 de septiembre de 1810 en la Isla de León, hoy San Fernando, y que dieron como resultado la aprobación de la primera Constitución española, el 19 de marzo de 1812, conocida con el nombre de la «Pepa» por haberse promulgado el día de San José.

Mientras tanto, el mariscal francés Claude Perrin Víctor, se encontraba a las puertas de Cádiz a principios de 1810 para conquistar la plaza y terminar así con el último reducto español. Con la ayuda del general español, el duque de Alburquerque y el gobernador-político de la Real Isla de León, Diego de Alvear y Ponce de León, se mejoraron en gran medida las defensas del entorno para contener al enemigo.

Además, a mediados de febrero de ese mismo año, desembarcaron en Cádiz cinco batallones angloportugueses que hicieron inexpugnable la ciudad. Un año después, un tercio de la tropa del mariscal Víctor tuvo que trasladarse a Badajoz, dejándole con muy pocas posibilidades para asaltar la plaza de Cádiz. Este hecho hizo que las fuerzas angloespañolas viesen una posibilidad de enfrentarse a los franceses en campo abierto y liberar Cádiz del asedio.

La batalla de Chiclana

Desde Tarifa, llevado desde Cádiz vía marítima, marchó un ejército de tropas aliadas hacia el norte para alcanzar la retaguardia francesa. La idea era marchar hacia Medina Sidonia. El general español al mando era Miguel de la Peña y el británico, el teniente general Sir Thomas Graham, quien demostró un gran dominio táctico en su ataque en el cerro de la Barrosa. La batalla, complicada debido al enfrentamiento contra un ejército muy superior en número, resultó ser una victoria para los aliados, pero el general español cometió diversos errores. El más importante de ellos: no perseguir al ejército francés en su retirada. Esto permitió al mariscal Víctor reorganizar sus tropas, logrando que el asedio continuara como hasta entonces.

4.3. Independencia de las provincias americanas

La guerra de Independencia española trajo como consecuencia una importante falta de control en los puertos americanos por lo que las provincias vieron la vía abierta hacia su independencia.

En 1810, con el venezolano Simón Bolívar como héroe y líder independentista, se produjeron las primeras insurrecciones en Venezuela y Colombia. A ellas les

siguieron las de Buenos Aires, Santiago de Chile y México primero y Uruguay y Paraguay al año siguiente. Perú permaneció fiel hasta 1814.

El recién restaurado rey español, Fernando VII, *el Deseado*, y su destacado espíritu absolutista en un mundo que se alejaba a grandes pasos de esta concepción del estado, no pudo hacer nada para sofocar las revueltas independentistas. No consiguió el apoyo de ninguna potencia europea y el recién independizado Estados Unidos, apoyó la causa independentista.

La grave crisis económica con la que se encontró España después de la guerra impidió que la maltrecha flota española fuese lo suficientemente competente como para sofocar a los insurrectos, hasta que finalmente Fernando VII vende la península de Florida al gobierno estadounidense.

La muerte del rey, ocurrida en 1833, no fue la solución. Sin descendencia masculina, su hija Isabel, con escasos meses de edad, se convierte en reina bajo el nombre de Isabel II y, a partir de este momento, se inician un conjunto de guerras sucesivas llamadas «Guerras Carlistas» que la enfrentan a su tío, el infante don Carlos, que también pretendía el trono de España.

Con la mayoría de edad de la reina comienza a producirse un leve resurgimiento de la Armada Española gracias al papel desempeñado por dos ministros de Marina, Francisco Armero y Mariano Roca de Togores, marqués de Molíns. Se crea, en 1844, el Colegio Naval de San Fernando en la Población Militar de San Carlos y se rehabilitan los precarios arsenales para impulsar la construcción naval.

GUERRA DEL PACÍFICO. Bombardeos de Valparaíso y El Callao

A raíz de las insurrecciones americanas, el gobierno de Isabel II decide enviar una escuadra para visitar una serie de puertos suramericanos al mando del general de la Armada Hernández Pinzón, y vigilar, así, los intereses comerciales que tenía España en esos países.

Este hecho provocó una serie de revueltas en las antiguas provincias que acabaron con la ocupación de las Islas Chincha, en Perú, por parte de los españoles. Al general Hernández Pinzón le sustituyó el general Pareja, quien trató de sofocar, sin éxito, las revueltas, y que acabaron trágicamente con su vida. De esta forma finalizan las hostilidades en toda la zona. A Pareja le sucede el entonces brigadier Casto Méndez Núñez que actúa con contundencia en la zona. El 31 de marzo la escuadra española bombardea Valparaíso en Chile y de allí se dirige a El Callao, en Perú. Los buques que tomaron parte en el bombardeo fueron la fraga-

ta blindada *Numancia*, las fragatas *Almansa*, *Resolución*, *Villa de Madrid*, *Berenguela* y *Blanca*, así como la corbeta *Vencedora*. El 2 de mayo de 1866 comenzó el ataque a la costa peruana. El almirante Casto Méndez Núñez fue herido en combate. La fragata *Numancia* regresó a España por Filipinas, convirtiéndose en la primera fragata blindada en dar la vuelta al mundo.

4.4. Últimas pérdidas para España: Cuba y Filipinas

La historia de España a lo largo del último tercio del siglo XIX fue una sucesión de levantamientos golpistas y revueltas que no contribuyeron a superar la grave crisis económica que arrastraba el país. El pronunciamiento militar ocurrido en septiembre de 1868, desencadenó, en 1873, la proclamación de la I República española, a pesar del intento fallido de situar, como rey de España, al italiano Amadeo de Saboya (1871-1873). Se inicia entonces un periodo de vaivenes políticos. En 1874 se produce un nuevo golpe de estado llevado a cabo por el general Pavía, que vendría acompañado por el alzamiento militar del general Martínez Campos, restaurando la monarquía borbónica en la figura de Alfonso XII, hijo de la reina exiliada.

La Armada se encontraba en un momento delicado ya que las revueltas cantonales habían dejado una flota muy débil y maltrecha. Se realiza entonces un gran esfuerzo en materia de construcción naval, aunque no sería suficiente, pues las flotas de las primeras potencias mundiales tenían un nivel de industrialización muy superior al español.

CUBA. La isla seguía siendo el único territorio con verdadera importancia estratégica comercial que conservaba España en ultramar. Al igual que el resto de los territorios americanos, también allí existían ansias independentistas. Estados Unidos, en su afán expansionista, fijó su atención en la isla, aunque durante la primera mitad del siglo no consiguió intervenir gracias al freno ejercido por po-tencias como Francia y Gran Bretaña. Tras las primeras sublevaciones en 1844, no será hasta 1895 cuando la situación se convierte ya en insostenible. A pesar de los intentos de contener las sucesivas insurrecciones, Estados Unidos se es-taba haciendo con el control cubano.

EL MAINE. 1898. Con el pretexto de proteger sus intereses en la isla, Estados Unidos envía un crucero acorazado conocido como «The Maine». Un desgraciado accidente hizo que el buque volase por los aires el 15 de febrero de 1898 lo que sirvió como excusa para acusar a España de haber provocado el percance, desatándose abiertamente las hostilidades.

España envía a Cuba la escuadra del almirante Pascual Cervera, que entra en Santiago de Cuba el 19 de mayo de 1898. Los americanos sitian la zona, ejerciendo un contundente bloqueo sobre ella.

El enfrentamiento se produjo, finalmente, el 3 de julio. El almirante Cervera recibió órdenes de romper el bloqueo americano y salir a combatir, sabiendo que existía una gran desproporción entre españoles y americanos. El desenlace fue trágico. España perdía la guerra, finalizando así, por el Tratado de París (firmado el 10 de diciembre de 1898) la hegemonía española sobre las islas de Cuba, Puerto Rico y Filipinas.

FILIPINAS. A pesar de que el archipiélago filipino se encontraba dentro de los dominios españoles desde 1565 (denominado así en honor al rey español, Felipe II), no es hasta 1796 cuando la presencia hispana se hace efectiva en Filipinas debido al peligro que suponía el interés británico sobre la isla. En 1800

Armas ceremoniales y de guerra. Islas Filipinas

se crea la Comandancia de Marina en Manila para controlar la zona y afianzar la presencia española, pero a mediados del siglo se intensificaron revueltas en las diferentes islas.

En 1872 se produjo una importante insurrección en el Arsenal de Cavite por parte de las tropas de Infantería de Marina a consecuencia de la inestabilidad política que sacudía España durante esos años.

LAS CAROLINAS. 1894. Se trata de un archipiélago descubierto por Magallanes y bajo dominio hispano desde 1521. A pesar de ello, no contaba con guarnición alguna que lo defendiera. En 1884, un cañonero alemán se hizo con el archipiélago izando su bandera, declarándolas protectorado del Imperio germánico. Este hecho trajo como consecuencia una grave crisis internacional, llegando a tener que mediar en el asunto el papa León XIII, para inclinarse, finalmente, por España como autoridad sobre el archipiélago, aunque las hostilidades no llegaron a cesar. La guerra era un hecho inminente. Varias potencias, entre ellas Estados Unidos, tenían puesto su interés en Filipinas. Tras el combate de Cavite, en mayo de 1898, y la caída de Manila, en el mes de agosto, España perdió todos sus territorios en el Pacífico.

5. Banderas, enseñas, guiones y estandartes

Por lo que respecta a las banderas es importante señalar que los buques, hasta finales del siglo XVIII, no tenían una bandera única que los reuniera y diferenciara como miembros de una misma potencia.

En origen, las banderas eran simples trozos de tela donde se adhería un escudo de armas de grandes dimensiones con el fin de poder ser identificado. Ya en las Etimologías de San Isidoro de León se definen las enseñas de guerra como signos visuales para la transmisión de señales o avisos. No es extraño que el interés por defender las banderas como principales instrumentos identificativos se convirtiera en un símbolo de unión y confraternidad que llegaba incluso a elevar la moral de los combatientes solo con su mera visión en la distancia.

El primer legislador en materia de enseñas fue Alfonso X el Sabio, tal y como se recoge en el «Código de las Siete Partidas». Allí se reglamentan sus formas, usos y denominaciones.

El siglo XVI marcó un punto de inflexión en la guerra naval y, por tanto, las banderas adquirieron una mayor relevancia en este periodo. El número de contiendas navales aumentó en gran medida como consecuencia del vertiginoso desarrollo de la navegación en mar abierto y el extenso intercambio comercial con el Nuevo Mundo.

LA CASA BORBÓN

Ya desde los primeros años de reinado de Felipe V, primer monarca de la dinastía borbónica, se puede observar el gran esfuerzo invertido en la tarea de centralización del poder para fortalecer el Estado. Hasta este momento las banderas se caracterizaban por constituir una imagen básicamente personal y familiar, a excepción del pendón real. Este se convirtió en la enseña nacional a lo largo de todo el siglo.

Carlos III. La enseña real consistía en un paño blanco con el escudo de armas real. Muy pronto se hicieron notables los problemas de identificación que acarreaban estas enseñas, tanto por el color como por el parecido con otras enseñas borbónicas (Francia, Parma, Nápoles, Sicilia y Toscana). A instancias de su ministro de Marina, D. Antonio Valdés y Fernández Bazán, el rey promovió un concurso de diseños para unificar la bandera oficial que los barcos de la Armada debían portar. Carlos III eligió el primer diseño de los doce que se presentaron; una bandera bicolor roja y amarilla con tres franjas horizontales y escudo de armas en el centro. El rey insistió en que la franja amarilla central fuese el doble de ancha que las rojas y que las armas reales se redujeran a dos cuarteles: un castillo y un león, que era, por otra parte, el escudo tradicional en la Armada desde principios del siglo XVIII. Esta bandera perduró como oficial de la Armada hasta 1931, suprimida con la llegada de la II República.

Una vez instaurado el modelo para los buques de la Armada, se amplió su uso a las distintas unidades y plazas marítimas en tierra: Cádiz, Cartagena y Ferrol. Poco después fue adoptado el formato rojo y amarillo por la Milicia Nacional, por el Ejército y finalmente por la Marina Mercante Española.

LA BANDERA NACIONAL

La creación de una bandera nacional única y representativa de España no se produjo hasta el reinado de Isabel II (1833-1868), por Real Decreto de 13 de octubre de 1843. La bandera roja y amarilla servía como diferenciación de las banderas carlistas, quienes pretendían la caída de la reina e instaurar al infante D. Carlos como cabeza de la monarquía.

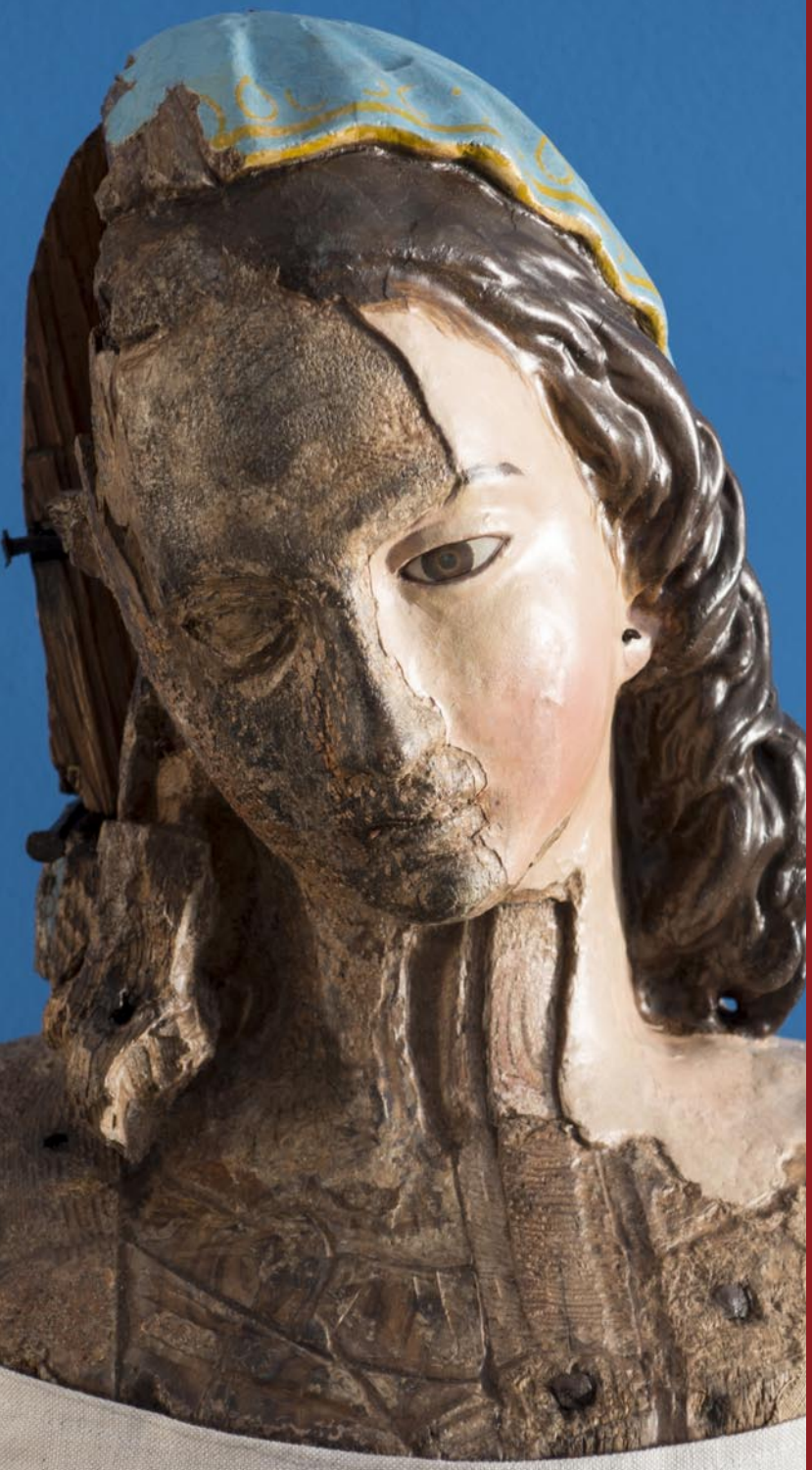
LA BANDERA DE COMBATE EN LOS BUQUES DE GUERRA

La bandera de combate es el emblema del que se valen las distintas facciones durante la batalla naval para poder distinguirse. En los buques, la bandera de combate se arbola antes de entrar en combate.

Esta bandera es especialmente característica, pues posee enormes dimensiones para poder ser vista y diferenciada durante el combate, algo que a veces podía resultar complicado por el tipo de batallas que tenían lugar en los siglos XVI, XVII y XVIII, ya que el combate a cañonazos provocaba una espesa humareda que dificultaba la identificación del enemigo.

En 1931, con la proclamación de la II República, la bandera nacional se sustituye por la bandera «tricolor» republicana de franjas horizontales de igual tamaño entre ellas, eliminándose la franja inferior de color rojo por una de color morado. Esta bandera se emplearía hasta el final de la Guerra Civil española en 1939.

Estandarte de la Escuela Naval Militar, II República, 1931-1936.
Tafetán de seda bordada. 109 x 104 cm



6. Religiosidad y tradiciones de la Armada

ORÍGENES

El hecho religioso en el ámbito castrense no debe resultar un acontecimiento inusual. Basta con imaginarse el consuelo que producía esta asistencia espiritual en las diversas contiendas militares, incluyendo las batallas navales, por lo que establecer un origen para esta asistencia religiosa es harto complicado ya que se remonta a la etapa del medievo. Los primeros documentos que incluyen una organización para la religiosidad castrense datan del siglo XVI, durante el reinado de Carlos I de España. En ellos se establecían distintas jerarquías castrenses para los sacerdotes. Además, se dispusieron divisiones de funciones pastorales según el tipo de unidad organizativa. En la Armada por ejemplo, la división consistía en: galeras, escuadra, flota o Armada en general. La cabeza jerárquica estaba representada por el capellán mayor, considerado como delegado pontificio, que recibía la denominación de «vicario castrense». En 1695 este título se institucionalizó oficialmente, estableciéndose en la figura del obispo de Cádiz.

REFORMAS DEL SIGLO XVIII

La política reformista y de reorganización de Felipe V no dejó al margen a la iglesia castrense, que adolecía de una regularización interna coherente y estable. Con este fin, el rey pidió expresamente al papa Clemente XII un nuevo Breve, que se promulgaría, finalmente, en 1736. En él se establecía el servicio religioso militar como jurisdicción eclesiástica especial que no debía someterse a los ordinarios diocesanos, además de ser permanente tanto en tiempo de guerra como en tiempo de paz. La jerarquía quedaba limitada a un solo capellán mayor. Los deberes pastorales de la Armada se regularon en 1753 mediante Ordenanzas Eclesiásticas Militares.

LOS PATRONOS

España, como país católico y defensor de la fe apostólica romana, sobre todo a raíz de los conflictos reformistas luteranos, siempre gozó de amplias tradiciones relacionadas con las más prominentes figuras religiosas del catolicismo, como el caso de la notable tradición mariana y sus abundantes advocaciones. Estas figuras religiosas, por su profunda devoción, acabaron convirtiéndose en «seres protectores», bien de un ejército en concreto o de una unidad militar en particular (tercios, regimientos, etc.), o en el caso de la Armada, de sus buques. Durante el siglo XVIII, cada embarcación estaba advocada a la protección de un santo patrono, como el caso del navío real *San Carlos* al apóstol Santiago, o las corbetas que participaron en la expedición Malaspina, las *Descubierta* y *Atrevida*, bajo la advocación de las santas Justa y Rufina.

Virgen del Rosario, madera policromada, siglo XVI. 150 x 60 x 45 cm

En 1901 se institucionalizó oficialmente la patrona de la Armada en la figura de la Virgen del Carmen, pero hasta ese momento hubo otros patronos relacionados con los marinos. Es el caso del santo Pedro González de Fromista, más conocido con el nombre de San Telmo, muy popular en poblaciones costeras andaluzas y cuyos restos descansan en la Catedral de Tuy y que había sido patrón de los mareantes de España y de Portugal, encomendándosele el Real Colegio de Pilotos de San Telmo en Sevilla (1681). La Virgen del Rosario también ha gozado siempre de una arraigada tradición marinera, promovida por el papa san Pío V en el siglo XVI. A él está ligada la fecha del 7 de octubre como día de la Virgen pues, tras la victoria en la batalla de Lepanto de las tropas de D. Juan de Austria, el papa se encontraba rezando el rosario, momento en el que se produjo la aparición de la Virgen para comunicarle la victoria. Desde ese momento se relacionó a la Virgen del Rosario con los galeones y galeras españolas. Los galeones que partían de Cádiz en su carrera a las Indias portaban una imagen de la Virgen del Rosario para la protección de su empresa, imagen que se llevaba en procesión en los buques, desde la iglesia de Santo Domingo, donde se custodiaba mientras no navegasen, y que se conocía como «La Galeona».

En las galeras reales también se llevaba una imagen mariana conocida como de «las Victorias». Una de estas piezas, de talla alemana, fue donada por el propio D. Juan de Austria a la cofradía de la Caridad y de la Piedad del Puerto de Santa María, encargada de velar por los penados a galeras en agradecimiento por su triunfo. Allí permaneció hasta el siglo XIX cuando se trasladó al Arsenal de la Carraca y de ahí al Panteón de Ilustres Marinos en San Fernando. Esta imagen se puede contemplar en la sala dedicada a la Infantería de Marina del propio museo.

Virgen del Rosario, madera policromada, siglo XVIII

LA VIRGEN DEL CARMEN

Desde muy antiguo ha existido una relación especial de la Virgen del Carmen con la mar. La devoción a la Virgen del Carmen no surge, como en otros casos, como consecuencia de una aparición mariana sino debido a la decisión de una serie de religiosos italianos de retirarse al Monte Carmelo (norte de Israel) para llevar una vida eremítica a finales del siglo XII. Allí levantaron una iglesia en honor a Santa María del Monte Carmelo. Lo que en principio surgió como retiro, acabó desembocando en una orden religiosa próxima a los movimientos mendicantes propios del momento, tales como dominicos y franciscanos, que acabaría reglamentándose en 1226.

La tradición de la imagen de la Virgen del Carmen acompañada de escapulario surge a través del testimonio del santo inglés carmelita Simón Stock, a quien se le apareció la Virgen el 16 de julio de 1251, como consecuencia de sus constantes plegarias de auxilio, ofreciéndole la Virgen el escapulario como protección para todo aquel que lo llevase en el momento de la muerte y convirtiéndose así en la intercesora hacia la otra vida.

Ilustres marinos del siglo XVIII sintieron una profunda devoción por la Virgen del Carmen. Es el caso de D. Juan José Navarro de Viana y Búfalo, marqués de la Victoria. Capitán general del Departamento Marítimo de Cádiz desde 1750, fue el impulsor del traslado del Cuerpo de Marina a la Isla de León, hecho que se produjo finalmente en 1769. A él se debe el fuerte impulso dado en el entorno de la Armada a la Orden Carmelita ya que solicita ser enterrado en el convento de esta misma orden de la Isla de San Fernando, hasta que sus restos fueran trasladados al Panteón de Ilustres Marinos. Esta devoción fue calando a lo largo de todo el siglo XIX hasta que en 1901 se elevó una propuesta a la reina regente Dña. M.ª Cristina a instancias del entonces ministro de Marina, D. Cristóbal Colón y de la Cerda, duque de Veragua, para que se declarara oficialmente a la Virgen del Carmen como patrona de la Armada Española.

San Jerónimo Penitente, madera policromada, siglo XVIII

IGLESIA VATICANA CASTRENSE DE SAN FRANCISCO

Es una iglesia íntimamente ligada al Departamento Marítimo de Cádiz después de su traslado a la Villa de la Real Isla de León (San Fernando) en 1769. Así, se solicita a los religiosos franciscanos, que ya tenían un Hospicio-Escuela en la ciudad desde 1735, que se hicieran cargo de la asistencia religiosa de todos los fieles al servicio del Departamento. La capilla del hospicio resultó insuficiente para tantos fieles y se promovió la edificación de un nuevo templo. El capitán general del Departamento, Luis de Córdova, solicita al rey fondos para este fin, con lo que, en 1786, dan comienzo las obras en terrenos del hospicio. El siglo XIX y las diversas desamortizaciones trajeron consigo la desmantelación y venta del convento y del huerto franciscano. En 1848 el marqués de Molins reestableció el servicio eclesiástico y en 1926 el papa Pío XI otorgó a la parroquia el privilegio de iglesia agregada a la Basílica Vaticana con diversas gracias e indulgencias. Se retiró el antiguo escudo, hoy en el museo, y se colocó otro con las Armas Pontificias.

En 1933 pasó a ser iglesia diocesana y en los años 60 se realizó la gran remodelación para ajustar el templo a las nuevas normas establecidas en el Concilio Vaticano II. Debido a ello, el museo cuenta con un número significativo de imágenes que dejaron de cumplir su función en los diferentes altares, desmontadas para cumplir las nuevas normas posconciliares. Todas estas imágenes se encuentran en la Capilla del Palacio de Capitanía General en San Fernando.

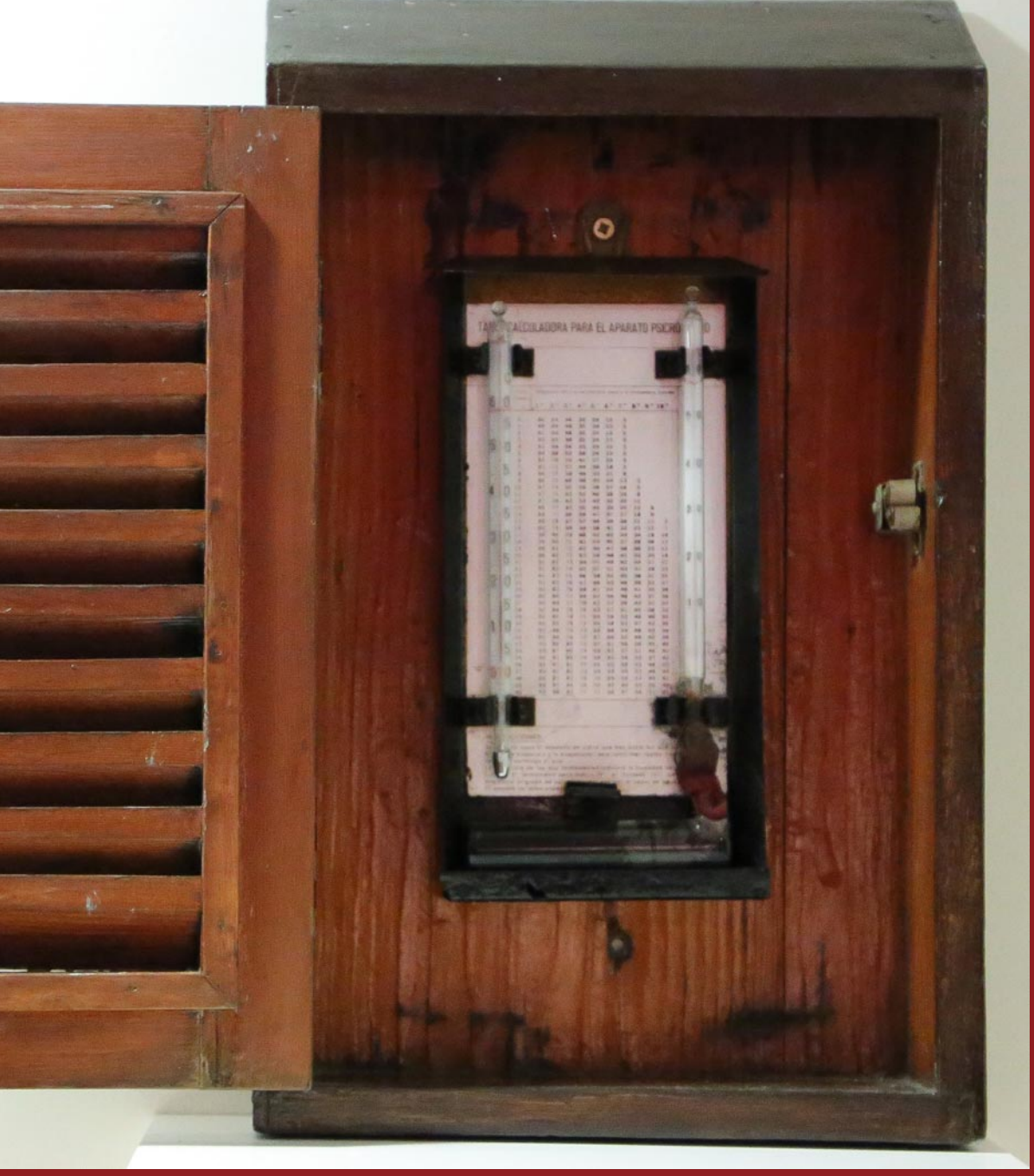
7. Formación naval militar

La marina de guerra de un país necesita marinos bien formados y experimentados además de barcos modernos y competitivos. Esta máxima estaba bien clara desde el advenimiento de la Armada contemporánea del siglo XVIII en España. De este modo, su reorganización no solo se centró en reformar las instituciones, organizar los departamentos marítimos y la construcción naval, sino también en la formación académica como pilar firme sobe el que se asentaría la marina dieciochesca ilustrada.

En España no hubo una academia naval como tal hasta después de la guerra de Sucesión (1700-1714). En 1717, en el nuevo Departamento Marítimo de Cádiz, se inauguró la Academia de la Real Compañía de Caballeros Guardias Marinas. La novedad de la Academia española era su sistema: se trataba de un plan de formación que comprendía una base teórica matemática y astronómica con una enseñanza práctica en la mar de forma casi simultánea, conjugando así el sistema de los *midshipmen* ingleses, puramente práctico, con el estrictamente teórico propio de los Gardes Marines franceses. Su ubicación, en Cádiz, se fijó en un primer momento en varias casas del barrio del Pópulo. La institución comprendía dos estructuras: una docente (academia) y una militar (cuartel), en distintos edificios. Esta misma organización se sucedió de forma parecida cincuenta años más tarde, en el momento en que se produjo el traslado del Departamento desde Cádiz a la Real Isla de León.

La inestabilidad política y la falta de recursos fueron una constante a lo largo de todo el siglo XIX en España, lo que propició que la Academia sufriera varios cambios de sede en distintas ocasiones, incluso que fuera clausurada durante un espacio de tiempo. Pasó a denominarse Colegio Naval y se instaló en la que fuera la Casa del capitán general en el recinto de la Población Militar de San Carlos, contigua a la iglesia, hoy Panteón de Ilustres Marinos. Este mismo edificio volvió a ser sede oficial después de haber estado ubicado el Colegio Naval en Ferrol en la fragata *Asturias* durante un tiempo y se reinauguró como Escuela Naval Militar en dicho edificio de la ciudad de San Fernando. Allí permaneció desde 1913 a 1943 cuando se decidió su traslado a Marín, Pontevedra, lugar en el que permanece en la actualidad.

No debemos separar de este ámbito academicista, en el que se incluía el Real Observatorio de Marina, la parte práctica de navegación y formación marinera y militar en la mar. A lo largo de los siglos XVIII y XIX se alternaban los estudios en tierra con una serie de cruceros de instrucción en buques en activo y que entraban a formar parte de auténticos conflictos bélicos. En la década de los años 70 del siglo XIX se establecieron una serie de buques para que los futuros oficiales de marina realizaran sus cruceros de instrucción, siendo la corbeta *Nautilus* la más notoria de estos últimos años decimonónicos hasta la construcción del actual buque escuela: *el Juan Sebastián de Elcano*, activo en la actualidad.



Psicrómetro de bola húmeda procedente del patrullero Sálvora.

8. Expediciones marítimas españolas en la segunda mitad del siglo XVIII

Una de las principales características de la Armada dieciochesca, establecida por personajes de la talla de José Patiño o el marqués de la Ensenada, con la innegable aportación de Jorge Juan o de Antonio Valdés, fue la elevada formación científica de sus oficiales, fruto de una Academia con programas propios que incluían los avances acaecidos como resultado de los valores ilustrados. Con la llegada de Carlos III al trono se dio una singular importancia a las expediciones geoestratégicas de corte científico para comprobar el estado y límites del extenso y complicado de mantener territorio colonial español. Son innumerables las expediciones, como la de Juan Pérez en 1774 al noroeste de la América septentrional, o la de Salvador Fidalgo en 1790. También es importante destacar la de Dionisio Alcalá Galiano y Cayetano Valdés, ambos héroes de Trafalgar años después, para encontrar el paso por el estrecho de Juan de Fuca en 1792. La hidrografía de la Patagonia, por su parte, fue obra de Antonio de Córdoba, continuada por Quiroga en 1745 y finalmente por José de Moraleda y Gutiérrez de la Concha entre 1792 y 1795. La expedición a Filipinas y el levantamiento de cartas corrió a cargo de Juan de Lángara entre 1765 y 1774, sin olvidar otras grandes expediciones al golfo de México en 1773 por Mazarredo además de la importante labor de Churruca y Fidalgo en Las Antillas en 1792. A todas ellas sobrepasó por su dimensión y ambiciosos objetivos la de Alejandro Malaspina en 1789 hasta 1794, heredera de las grandes expediciones europeas como las del británico Cook y las de los franceses Bougainville y La Pérouse.

Especial mención recibirá la expedición hidrográfica que llevó a cabo Vicente Tofiño sin salir de la península ibérica e islas adyacentes, entre 1783 y 1788, con el fin de cartografiar todas las costas españolas para conocer nuestra geografía gracias a los nuevos instrumentos científicos.

Sala de expediciones marítimas

IENTOS CIENTÍFICOS DE
PARA LA NAVEGACIÓN
Meteorologia
Orientación
Velocidad de

Faustino Ruiz González. Almirante de la Armada y Gobernador General de Guinea. 63 x 53 cm

9. Uniformes de la Armada Española y sus condecoraciones

Volvemos a hacer referencia, en esta sala, al año 1717, fecha a la que se remonta la primera reglamentación sobre uniformes, divisas y galones.

En ella se conservan piezas de las décadas centrales del siglo XX y en las vitrinas, uniformes. De una parte, piezas más antiguas, que datan de finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX, y de otra, piezas más modernas, que datan de los años 80 del siglo XX.

Asimismo, el museo cuenta con una interesante colección de sables de abordaje y espadas españolas utilizadas por soldados de Infantería así como sables de uniformes de gala.

Cabe destacar el conjunto de uniformes y condecoraciones pertenecientes al hijo predilecto de San Fernando y último gobernador militar de Guinea Ecuatorial, almirante Faustino Ruiz.

El almirante D. Faustino Ruíz fue gobernador militar de los territorios españoles del golfo de Guinea durante trece años, donde llevó a cabo una importante labor. De regreso a España, fue nombrado comandante general de la flota, y después capitán general del Departamento Marítimo de Cartagena. Fue condecorado, entre otras con la Orden del Mérito Naval, Mérito Militar, Mérito Aeronáutico, Mérito Civil y de San Hermenegildo, medalla de oro del Tiro Naval; Oficial del Águila de Prusia, Oficial del Águila Romana y caballero de San Mauricio. Falleció el 1 de septiembre de 1969 en San Fernando.

Vasija globular. Neolítico medio. Zona meridional de Andalucía

10. Arqueología subacuática

A pesar del abundante patrimonio arqueológico sumergido existente en las aguas españolas, la atención prestada a la arqueología subacuática en nuestro país ha sido tardía respecto a otras zonas europeas. Fue necesario esperar a 1970 para que se crearan los primeros Patronatos de Arqueología Submarina en Gerona, Cartagena, Islas Baleares y Ceuta. En 1982 se inaugura el Museo y Centro Nacional de Investigaciones Arqueológicas Subacuáticas en Cartagena, actualmente Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQUA). En los años 90 se crearon centros oficiales de arqueología subacuática en Cataluña (1992), Comunidad Valenciana (1996) y Andalucía (1997), dependiente este del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. En este último caso, el Centro Andaluz de Arqueología Subacuática (C.A.A.S) se encuentra ubicado en el Balneario de la Palma y el Real, Cádiz. Se trata de un organismo que dispone de todos los medios para desarrollar la labor de documentación y protección del patrimonio arqueológico sumergido. Se ha encargado de la realización de Cartas Arqueológicas y del control de diversos dragados y ha realizado una gran tarea de divulgación.

En nuestro sistema jurídico, el patrimonio cultural subacuático forma parte del patrimonio arqueológico. Este está compuesto por los bienes definidos en el artículo 40 de la Ley de Patrimonio Histórico Español, que son aquellos muebles o inmuebles de carácter histórico, susceptibles de ser estudiados con metodología arqueológica, hayan sido o no extraídos y tanto si se encuentran en la superficie o en el subsuelo, en el mar territorial o en la plataforma continental. Además, el patrimonio arqueológico, a diferencia del resto del patrimonio cultural —bienes de interés general, inventariados, patrimonio documental y bibliográfico o patrimonio etnográfico—, posee una naturaleza jurídica singular pues, por ministerio de la ley, forma parte del dominio público. Esta voluntad de otorgar a los bienes arqueológicos una protección especial y superior a la que reciben otros bienes culturales es debido a la fragilidad de este tipo de bienes y a las múltiples agresiones y expoliaciones a las que se han visto sometidos.

En cuanto a la normativa internacional destacan la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (ratificada por España en 1997), el Convenio Europeo sobre la Protección de Patrimonio Arqueológico (La Valetta, 1992) ratificado por España en 2011, y el Convenio Europeo sobre Protección del Patrimonio Arqueológico, aprobada por la Conferencia General de la Organización de las Naciones Unidas celebrada en París en octubre del 2001 y ratificada por España en 2005.

Esta tiene por finalidad velar por una protección eficaz del patrimonio cultural subacuático y preservarlo en beneficio de las generaciones venideras. La Convención establece el marco general de actuación fijada en una serie de principios básicos que deben ser respetados por todos, entre los que destacamos; la no comercialización de los bienes hallados; su protección jurídica; la inalienabilidad del Patrimonio Cultural Subacuático; la obligación de conservarlo, con la preservación *in situ* como opción prioritaria y el tratamiento científico de los yacimientos y la colaboración y cooperación entre países. En la actualidad cuarenta y dos países han ratificado esta convención. España ratificó la convención en el año 2005.

Actualmente, los casos de expolio de patrimonio arqueológico sumergido han ocupado numerosas portadas de prensa e informativos de radio y televisión. El caso más significativo fue el de la fragata *Nuestra Señora de la Mercedes*, un hecho

Placa de cobre perteneciente a una fragata del siglo XVIII hallada en el Caño de los Galeones de la Bahía de Cádiz

sin precedentes en la gestión nacional e internacional del patrimonio cultural subacuático y que supuso un hito en la recuperación del tesoro de un buque español expoliado por la empresa estadounidense Odyssey Marine Exploration.

Tras varias campañas de recuperación de los restos de este buque, la tercera expedición científica al pecio *Nuestra Señora de las Mercedes* ha permitido recuperar dos culebrinas (cañones) del siglo XVI de cuatro metros de longitud y más de dos toneladas de peso cada una, a una profundidad récord de 1.137 metros. La expedición, organizada por el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, en colaboración con el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), el Instituto Español de Oceanografía (IEO) y la Armada española, ha permitido recuperar también otras piezas de excepcional interés documental, como un grifo en bronce, una plancha de cobre perforada a modo de respiradero y tres roldanas de bronce con restos de madera por analizar.

ELCANO
J. S. DE ELCANO

11. Buques escuela del mundo

Un buque escuela es el destinado a la formación práctica de todo lo relacionado con la navegación. En el caso de la Armada Española, el buque escuela es el encargado de la formación de los guardiamarinas de la Escuela Naval Militar.

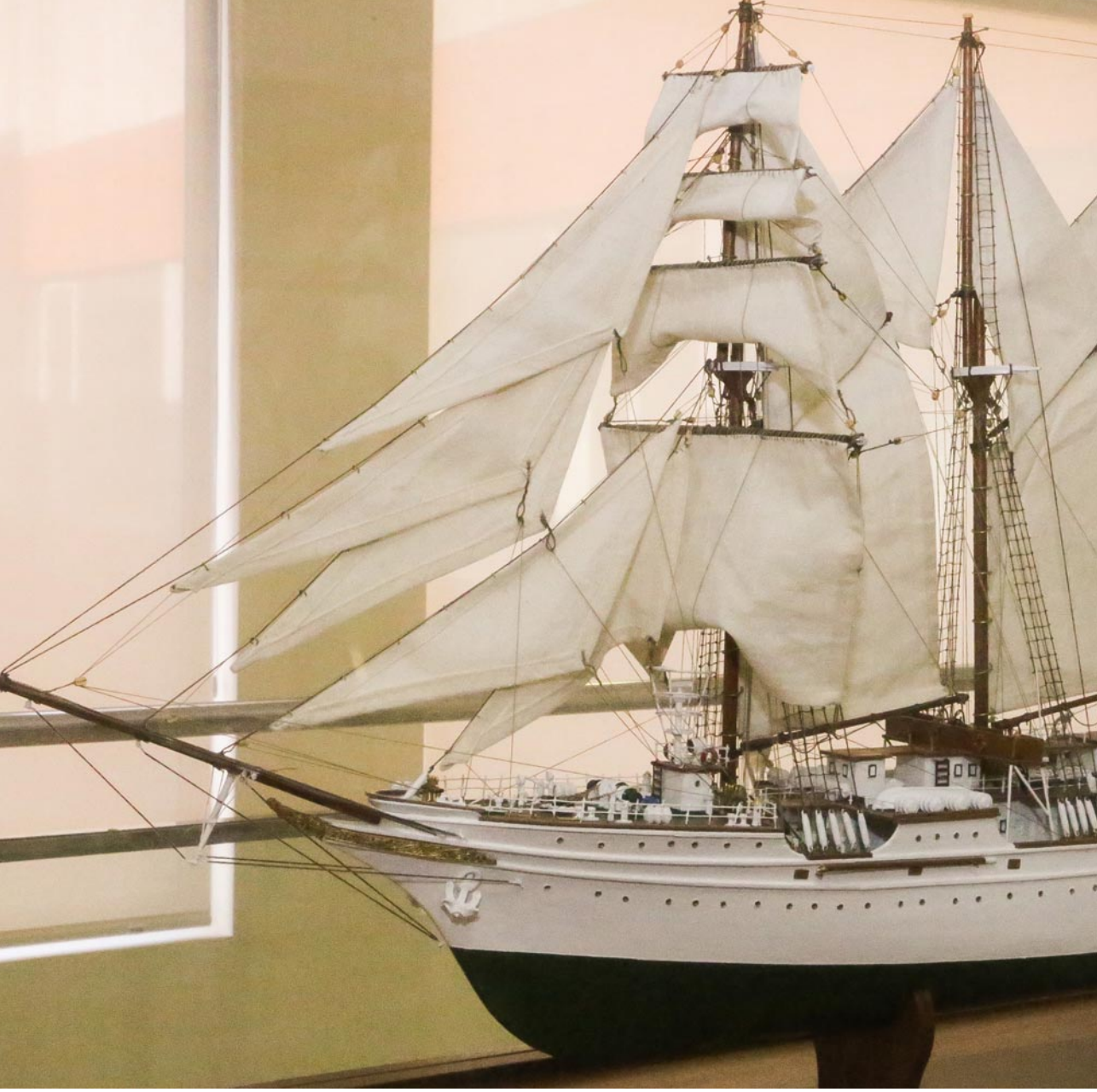
El concepto de buque escuela actual no surge hasta el siglo XIX, si bien antes ya se realizaban viajes de instrucción por parte de los guardiamarinas en buques de la Armada, aunque no existía uno específico para tal fin.

La formación académica de los futuros oficiales se venía realizando, desde 1717, en la Academia de Guardiamarinas de Cádiz, Colegio Naval en el siglo XIX y hoy en día Escuela Naval Militar.

Del mismo modo, el crucero de instrucción no era un fenómeno moderno ya que siempre se había procurado que los caballeros guardiamarinas se formaran en la mar, de la misma forma que lo hacían los *midshipmen* en Inglaterra, combinando teoría y práctica a partes proporcionales. De hecho, hoy en día, los propios alumnos de la Escuela Naval realizan, al final del curso, un crucero de un mes de instrucción marinera en buques de la Armada, como es el caso del buque de proyección estratégica *Juan Carlos I*.

EL BUQUE ESCUELA *JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO*

Como consecuencia de la baja de la corbeta *Nautilus*, la Armada observó la imperante necesidad de contar con un buque apropiado para los cruceros de instrucción de los guardiamarinas. El proyecto comenzó a fraguarse en 1923, cuando España adquirió de Italia el motovelero *Minerva* y se pensó en él para ser empleado como buque escuela. El barco nunca llegó a adaptarse a tales fines por problemas estructurales de la nave y se decidió la construcción de un buque completamente nuevo. El proyecto se concedió a los astilleros gaditanos de Echevarrieta y Larrinaga, siendo botado dicho barco el 5 de marzo de 1927. El que originalmente iba a denominarse *Minerva* pasó a llamarse *Juan Sebastián de Elcano* en homenaje al valiente marino del siglo XVI que terminó la primera circunnavegación de la historia alrededor del mundo en el marco de la expedición de Magallanes.



EL BUQUE ESCUELA *GALATEA*, ESCUELA DE ESPECIALISTAS

Se trata de una brickbarca o corbeta de tres palos construida en Glasgow, Escocia, en 1896 con el nombre del *Glenlee*. Llegó a España para ejercer funciones de buque escuela de maniobra de aprendices marineros y especialistas en 1922 y estuvo en activo hasta 1982. Actualmente se encuentra en los muelles de Glasgow y es exhibida al público como museo flotante.

Maqueta buque escuela Juan Sebastián de Elcano

BUQUES ESCUELA DEL MUNDO

Como veleros, los buques escuela forman parte de una sociedad internacional denominada *Sail Training International*, encargada de organizar regatas y actos navales que contribuyan a mantener vivo el espíritu náutico de los grandes veleros. Curiosamente, muchos de los buques escuela extranjeros fueron construidos en Alemania y, después de la II Guerra Mundial, entregados a países de las fuerzas aliadas, como el caso del *Eagle* de los Coast Guard estadounidenses, el Mircea de Rumanía y el Segres II de Portugal.

12. Blas de Lezo y la batalla de Cartagena de Indias

Durante el siglo XVI y más aún en el siglo XVII, el comercio con las Indias occidentales fue la base de la economía española. A finales del siglo XVII, Cádiz era una ciudad muy próspera con un importante puerto comercial y con una población cuya vida giraba en torno a ello; comerciantes genoveses, flamencos, portugueses, ingleses, artistas y aristócratas, habitaban sus repletas calles.

De Cádiz también partían y arribaban los buques mercantes que realizaban las importantes rutas comerciales marítimas de las colonias. Existían varias rutas caracterizadas por ser un entramado comercial canalizado por patrones fijos,

navegando en convoy y con puertos fijos que garantizaran la ardua tarea de salvaguardar la seguridad de los buques y su mercancía contra actos de piratería o el corso.

Este emporio comercial, basado en el monopolio español, fue el principal foco de conflicto con otras naciones que pretendían obtener beneficios del comercio marítimo, especialmente Gran Bretaña. Esto no era nada nuevo. Las patentes de corso ya existían desde hacía siglos pero se intensificaron en función de los intereses de las nuevas compañías de comercio, fundamentales para el crecimiento económico del resto de países europeos. A partir de 1737 las diferencias entre España y la gran potencia marítima del momento, Gran Bretaña, se agudizaron de tal modo que dieron comienzo una serie de reclamaciones para obtener la liberalización del comercio, lo que finalmente ocurrió en 1790.

Sin embargo, años antes, el férreo control que ejercía España promovió el contrabando inglés, especialmente en el mar Caribe. Para paliar este contrabando se creó una red de guardacostas que, mediante el derecho de visita, inspeccionaban los buques ingleses, sospechosos de cualquier actividad ilícita. Después de constantes asedios y ataques a buques y plazas españolas con relativo éxito, un almirante británico Edward Vernon promovió el ataque a una plaza que supondría una victoria real sobre su verdadero objetivo: Cartagena de Indias, principal centro de actividad comercial. En marzo de 1740 se iniciaron los primeros bombardeos para comprobar la defensa de la zona. El teniente general de la Armada, Blas de Lezo y Olavarrieta ya se había encargado de pertrechar y mejorar dichas defensas. Dos meses después de este primer intento, Vernon movido por la ambición de lograr fácilmente sus objetivos, volvió a atacar la plaza. Pero de nuevo Blas de Lezo consiguió contener la intrusión del enemigo. Un año después, Vernon volvió a intentarlo de nuevo y de igual forma fue frustrado el ataque lo que supuso un duro golpe para la honra británica. Si bien es cierto que esta victoria no supuso el fin de la guerra ni de los constantes ataques británicos, sí impidió que la guerra adquiriese proporciones mayores. La paz llegó en 1748 y España consiguió mantener todos sus territorios coloniales intactos pero el monopolio comercial, aunque perduró unos años más, quedó en entredicho, procurando los ingleses mejoras en sus condiciones comerciales y de producción. Algo sí quedó claro después de los enfrentamientos: el hecho de que defender tan vasto territorio como poseía España suponía una complejidad tal y un coste tan elevado que se hacía realmente difícil de sufragar.

Retrato de Blas de Lezo y Olavarrieta. Reproducción sobre tela de obra original del siglo XVIII procedente del Museo Naval de Madrid

13. Modelos navales

El modelismo naval es una disciplina esencial para entender la historia naval. Gracias a grandes artistas del modelismo naval, que no gozan desgraciadamente de un merecido reconocimiento artístico, podemos adivinar cómo eran las naves de otros tiempos.

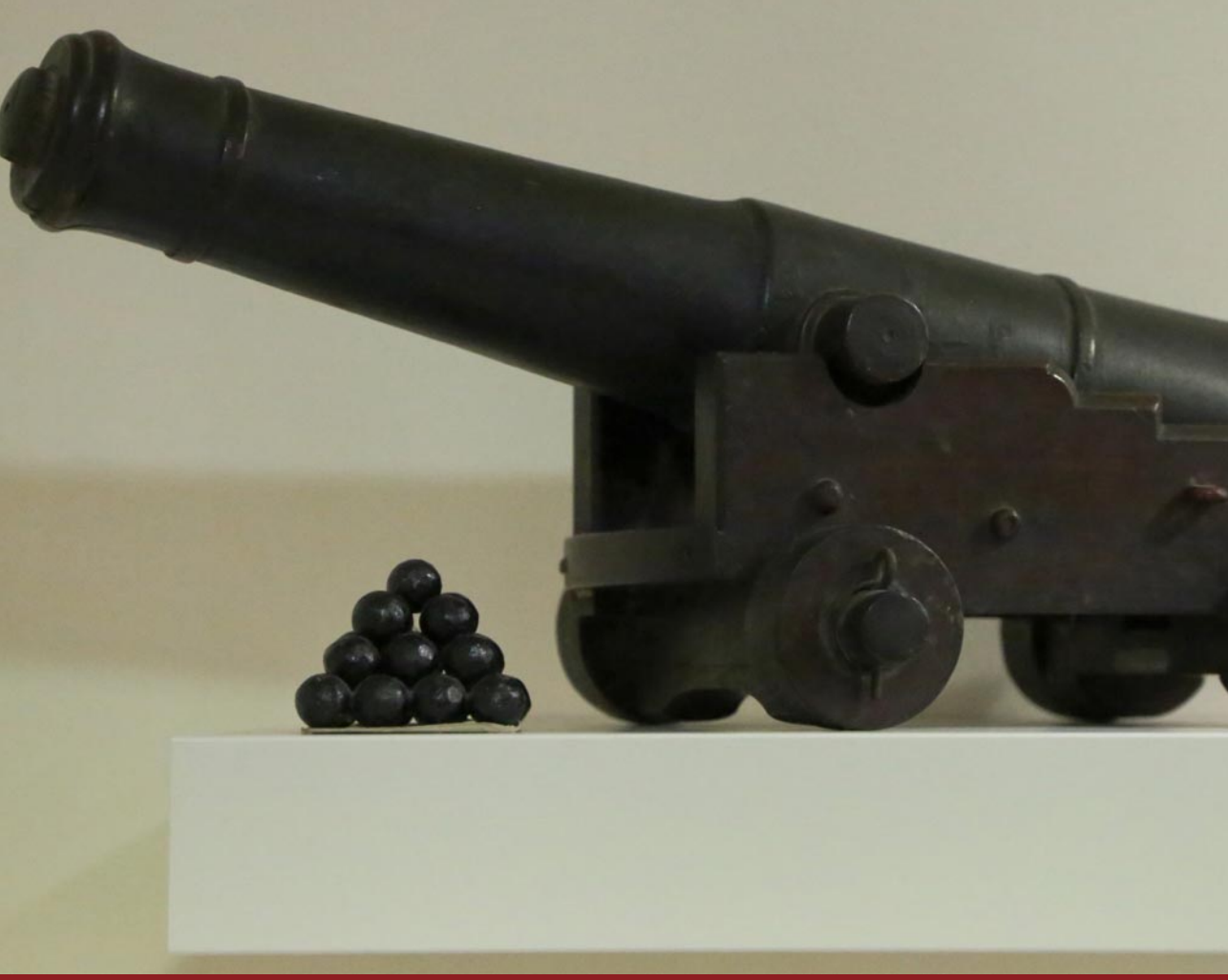
El museo cuenta con varios tipos de modelos navales. La mayoría son modelos estáticos a escala de barcos reales, como el caso de las carabelas que viajaron

Balsa Totora. Tallos de totora y soga «pita» tensado a mano. 125 x 173 x 50 cm

por vez primera a América, o de galeones de los siglos XVI y XVII, así como gran número de navíos españoles y extranjeros del siglo XVIII.

Es también notable la colección conocida como Belmonte, denominación debida a su autor, José Belmonte, en madera de guayacán, de todas las épocas y lugares del mundo, además de yates de recreo.

Por último, destacan entre las piezas del museo una serie de modelos de buques de aprendizaje que eran empleados en la Escuela Naval para las clases de maniobra.



14. Artillería naval

En un principio, la artillería se colocaba a bordo de las naves para ser empleada en enfrentamientos bélicos, por lo que no era fija y al regresar a tierra se desartillaba para almacenarse. El cañón como arma naval surgió en el año 1372 en la escuadra castellana de Ambrosio Boccanegra, en un enfrentamiento con la escuadra inglesa de Lord Pembroke.

A principios del siglo xv se fundió el primer cañón en un solo bloque. Se cargaba por la boca, avancarga, algo que perduró hasta el siglo XIX. A lo largo del siglo XVI el uso de cañones navales se intensificó en todas las marinas europeas así como en la marina turca.

Miniatura de cañón naval. Fabricado en 1882 en el Arsenal de La Carraca

Durante el siglo XVII, se produjo una evolución en la forma y el peso de los cañones para llegar a una reglamentación en sus ordenanzas y unificar así criterios en cuanto al tamaño de la munición. En el siglo XVIII se modificaron las tácticas de combate individual, pasando del abordaje al combate a distancia, ya que el alcance del disparo mejoró con la idea de conseguir una mayor potencia y resistencia de los materiales, al cambiar del hierro fundido al bronce. Todo esto conlleva una serie de modificaciones en la arquitectura naval del momento, tanto en su tonelaje como en la morfología de las naves para adaptarlas a los nuevos cañones que se colocaban. Así mismo, la táctica en el combate naval se vio modificada por todas estas mejoras en la artillería del buque, convirtiéndose la formación en línea en la forma de combate naval más común.

Jaime Janer y Robinson (Savannah, EE. UU., 1884-Aguas de Marruecos, 1924)

El siglo XIX supuso un gran cambio en la marina, modificando el tipo de propulsión del buque; de la vela al vapor, y en la morfología de la nave; del casco de madera al metal. Todo esto permitió que la artillería fuera aumentando de calibre, y por tanto, de longitud de tiro. La bala se sustituyó por proyectiles y los cañones de avancarga desaparecieron en pos de la nueva retrocarga (carga por la culata). Se produjo una progresiva disminución del número de cañones a bordo pero se mejoró la situación en el buque, abandonando los puentes artillados en el interior del barco al ser situados en la cubierta principal en zonas estratégicas que mejoraban el tiro. El descubrimiento de la electricidad y su aplicación para la transmisión de señales debido a su capacidad para generar energía, hizo que se integrara rápidamente, mejorando la tecnología de la artillería e introduciendo elementos para mover las piezas en el sentido que llegaban las señales procedentes de determinadas órdenes para el tiro naval.

El siglo XX se caracterizó por la mejora de los blindajes, de los calibres y de los alcances en el tiro ya que se perfeccionaron los sistemas de carga de las piezas de artillería. Se hizo una clasificación de las mismas en función de su aplicación: antiaéreas y de superficie. Los elementos de movimiento y de carga se hicieron más rápidos y sus componentes incorporaron la nueva electrónica y la digitalización, de tal forma que se podían batir con mayor exactitud blancos más rápidos y pequeños con mayor ritmo de fuego. Surgieron además nuevos elementos de inercia que, de forma automática, corregían los movimientos propios del buque y transmitían a los cañones estas correcciones para incorporarlas al cálculo de la puntería. El desarrollo informático fue otro de los grandes cambios tecnológicos que marcaron un avance determinante: todas las funciones se centralizaron en unidades informáticas, permitiendo agilizar el procedimiento y eliminando, el peso de los elementos que conformaban el sistema de carga y de movimiento.

15. Sanidad naval militar

15.1. Orígenes: asistencia sanitaria a bordo

La asistencia sanitaria a bordo existió siempre, desde que los navegantes salían a la mar y realizaban largas travesías, pero de forma muy precaria y con un personal poco preparado para tratar enfermedades infecciosas o accidentes graves. La primera regulación como tal data de 24 de enero de 1633: «Ordenanzas del Buen Gobierno de la Armada del Mar Océano». En esta primera ordenanza se especificaba que debían existir en las cabeceras de los Departamentos Marítimos hospitales para atender al personal militar. El problema era que no se contaba con un personal sanitario bien formado y cualificado lo que condujo a solicitar auxilio a la Orden Hospitalaria de San Juan de Dios (orden fundada por el soldado de Infantería Juan Cuidad Duarte en 1571). Realmente podría decirse que esta orden religiosa fue el origen de la sanidad militar en España. El 27 de octubre de 1636, Fray Alonso de la Concepción fue nombrado administrador general de la Armada del mar Océano. En 1705, Fray Ambrosio de Guiveville, fue nombrado cirujano mayor y pasó a embarcarse a lo largo de casi 10 años.

1717, año de las grandes reformas administrativas del Estado, fue el año en el que se promulgaron las Reales Ordenanzas que continuaban el intento organizativo de la sanidad naval militar. La Orden de San Juan de Dios prosiguió haciéndose cargo de dicha asistencia durante la primera parte del siglo XVIII en Cádiz, a través de un hospital de la Orden establecido allí, creándose la primera Escuela de Anatomía gracias a Jean de Lacombe. Al frente de esta incipiente institución sanitaria se instituyó la figura del protomédico como cabeza de la jerarquía sanitaria.

15.2. Real Colegio de Cirugía de Cádiz

La segunda parte del siglo XVIII se caracterizó por ser el siglo del avance científico en todas las disciplinas. Desde la corte se fomentó el estudio de la medicina y cirugía. En 1748, Fernando VI promovió el Real Colegio de Cirugía con este noble fin, siendo su principal promotor D. Pedro Virgili Bellever. Los empleos relacionados con la sanidad naval que se establecieron en el momento eran: cirujanos, médicos, boticarios, practicantes y personal auxiliar entre los que se encontraban enfermeros, cocineros y mancebos de botica.

15.3. El siglo xix

Este siglo se caracterizó por la reorganización y reglamentación en cuerpos de la medicina militar y de la naval en concreto. En 1836 se publicó un decreto para el Cuerpo de Sanidad Militar en los que se integraban cirujanos, médicos y farmacéuticos. Los estudios de medicina y cirugía se unieron en 1846 a instancias de D. Manuel Codorniú, director general del Cuerpo de Sanidad Militar. Un año más tarde el Cuerpo pasó a denominarse Cuerpo de Sanidad de la Armada. Salvador Clavijo fue una figura clave

Microscopio y estuche de muestras, 1880-1930

en los primeros años del cambio de siglo. El Colegio de Cirugía de Cádiz comenzó una etapa de declive, siendo el Hospital de San Carlos de San Fernando heredero del Real Colegio.

15.4. Sanidad naval en la actualidad

En el último tercio del siglo XX el Cuerpo de Sanidad de la Armada desapareció para ser unificados los tres cuerpos de los tres ejércitos, Tierra, Mar y Aire, en la denominada Inspección General de Sanidad y en la nueva Escuela Militar de Sanidad.

Mi bandera. Augusto Ferrer-Dalmau. Óleo sobre lienzo, 2014

16. Evolución de la Infantería de Marina: de 1537 hasta nuestros días

16.1. Los orígenes

El origen se remonta al reinado de Alfonso X el Sabio en Castilla, y sus «Siete Partidas», en donde se definía la figura del *Sobresaliente* como un soldado embarcado que no realizaba funciones marineras sino tácticas. En el caso de Aragón, el Sobresaliente recibía el nombre del *Terçol*. Se ha identificado este término con el origen de los Tercios, en donde se agrupaban los terçols.

No obstante, las primeras compañías embarcadas se crearon, por orden de Carlos I, en 1537, al proveer las galeras de la Escuadra del Mediterráneo con los hombres de las Compañías Viejas del Mar de Nápoles. Estos primeros infantes eran en realidad *arcabuceros de galera* que daban potencia de fuego suficiente que propiciaba el abordaje.

A partir de 1566, Felipe II dio un importante empuje a una primitiva fuerza de desembarco, ante el acechante peligro que presentaba el Imperio Otomano. Se crearon cuatro Tercios, siendo el Tercio Nuevo del mar de Nápoles el principal que ya portaba en su escudo las dos anclas cruzadas, emblema del Cuerpo de Infantería de Marina hasta 1931.

16.2. La reorganización

Debido a la reorganización que sufrió España con la llegada de Felipe V a principios del siglo XVIII, los antiguos Tercios cambian y pasan a denominarse Regimientos. Una vez terminada la guerra de Sucesión, D. José Patiño dotó al Cuerpo de Batallones de Marina de dos funciones básicas: la de fuerza embarcada, como seguridad y dotación de combate, y la fuerza de desembarco a tierra. En general su misión era la guarnición de los buques.

Ana María de Soto
Amparo Alepuz, 2018.
Acuarela y acrílico
100 x 70 cm

Uno de los módulos más significativos y especialmente interesantes que podemos encontrar en la sala dedicada a la Infantería de Marina es el relativo a Ana María de Soto y Alhama (1775-1833). Nacida en Aguilar de la Frontera, provincia de Córdoba el 16 de agosto de 1775, es la primera mujer que, haciéndose pasar por hombre, se alista, en 1793, como soldado en la sexta compañía del undéci-mo batallón de Infantería de Marina bajo el nombre de Antonio María de Soto. Embarca en la fragata Nuestra Señora de la Mercedes —hundida por los ingleses en 1804—, y posteriormente en la Balvina, la Santa Dorotea y la fragata Matilde. Participa además en los ataques de Bañols, la defensa de Rosas y la batalla del cabo de San Vicente, que supone la derrota española contra los ingleses. Tras descubrirse que en realidad se trataba de una mujer, se le expide licencia de re-tiro en 1798 con el grado y sueldo de sargento 1.°, concedido por el rey Carlos IV, y dos reales diarios de pensión. En 1799 se le otorga licencia de estanco en la localidad cordobesa de Montilla de la que disfrutaría interrumpidamente hasta su muerte, ocurrida el día 4 de diciembre de 1833 a la edad de 58 años.

16.3. El Real Cuerpo de Infantería de Marina: 1827-1931

El siglo XIX se inició con numerosos acontecimientos bélicos. Las Guerras Carlistas, las Revueltas Cantorales y las Sublevaciones Americanas dieron a la Infantería de Marina un carácter expedicionario permanente. El concepto de fuerza anfibia cayó en desuso ejerciendo, únicamente, funciones de guarnición de buque.

LA ARTILLERÍA DE MARINA

Los nuevos buques de guerra, a partir del segundo tercio del siglo XIX, estaban provistos de una artillería mucho más compleja, que precisaba de personal específicamente formado. Es decir, el artillero era un especialista cualificado a nivel científico.

El problema surge cuando se unifican los Cuerpos de Artillería e Infantería de Marina y los Batallones de Infantería de Marina junto con las Brigadas de Artillería de Marina. En 1848 vuelven a separarse para ser cuerpos independientes.

A finales del siglo XIX, la Infantería de Marina dejó de ser útil como guarnición de buque, debido a que el concepto de guerra naval había cambiado. El abordaje ya no era algo necesario, ya que la artillería era mucho más potente y certera, y la fuerza anfibia seguía sin ser apreciada, con la salvedad de algún ejemplo en

Filipinas, en donde se realizaron pequeños desembarcos contra los *Moros* de Joló. Por tanto, la Infantería de Marina entra en un periodo en que ve peligrar su existencia. Esto, unido al desastre de Galípoli (Turquía) durante la I Guerra Mundial, cuando los Aliados fracasan en el intento de desembarco anfibio, provoca una crisis sin precedentes en todas las Infanterías de Marina, llegándose a declarar, en 1931, el Cuerpo de Infantería de Marina español, a extinguir.

16.4. El resurgir. La nueva Infantería de Marina

Después de Galípoli, los Estados Unidos de América se dedicaron a estudiar, revisar y analizar lo ocurrido.

En España, se realizó un intento de guerra Anfibia en 1925 durante el conflicto con Marruecos que culminó con el éxito del Desembarco de Alhucemas. La Guerra Civil a su vez, reactivó el Cuerpo como fuerza expedicionaria.

Al concluir la guerra, algunos mandos realizaron un enorme esfuerzo por reactivar el Cuerpo, con la intención de modernizarlo y ponerlo al día en nuevas tácticas de guerra Anfibia desarrolladas en Normandía durante la II Guerra Mundial.

Las décadas de los años 50 y 60 del siglo XX supusieron el despegue en la nueva organización de la Infantería de Marina. Los antiguos Regimientos pasaron a denominarse nuevamente Tercios. En 1957 se creó el Grupo Especial Anfibio de Infantería de Marina.

En 1968 volvieron a reorganizarse para conformar el Tercio Armada desde donde se impulsó la Fuerza de Desembarco como misión principal, así como las Fuerzas de Defensa y Seguridad, además de las unidades integradas en dotaciones de buques.

Hoy en día, la Infantería de Marina es un cuerpo esencial para las Fuerzas Armadas españolas, con una capacidad de acción altamente operativa, como se ha podido comprobar en diversas acciones bélicas, tales como la guerra de Yugoslavia, además de los conflictos actuales en África y Oriente Próximo.

EL MANDO ANFIBIO

Se estableció en el antiguo Castillo de Puntales (Cádiz), a partir de 1965, momento en que se fue configurando la Fuerza de Desembarco Anfibio por medio de un Grupo de Transporte y una Flotilla de Desembarco dependiente de la División Naval del Estrecho. Todo ello gracias a los buques y lanchas de desembarco que llegaron de Estados Unidos en el marco de los convenios de colaboración hispano-americana conocidos como Ayuda Americana.

Uniforme de cabo primero. Regimiento expedicionario de África, 1916

Sala de Infantería de Marina

Instrumento de la Banda de Música de Infantería de Marina

Los primeros buques importantes para el transporte anfibio fueron el TA-11 Aragón y el TA-21 Castilla. Se activó por primera vez un Mando Anfibio y dio comienzo una nueva era para la Infantería de Marina española. A parte del grupo de Transporte y la Flotilla de Desembarco, se unían las unidades de Grupo Naval de Playa y el Centro de Adiestramiento de Operaciones Anfibias que se complementaban.

En los años 70 llegaron nuevos buques americanos. El L-31 *Galicia* y los L-11, 12 y 13 *Velasco*, *Martín Álvarez* y *Conde del Venadito*. En 1983 el Mando Anfibio pasó a denominarse Grupo Anfibio ya como parte de la Flota. A partir de 1988, con una nueva reorganización de la Flota, pasó a conocerse como Grupo Alfa y Grupo Delta-Anfibios. De esta época son nuevos buques americanos: el Pizarro y el Hernán Cortés, conocidos como Cornudas por su característica proa. Hoy día la Armada cuenta con nuevos buques, de construcción española: LPD-L-51 *Galicia* y el L-52 *Castilla*.

Caña de timón. Buque de transporte y ataque Aragón.
Madera tallada y barnizada. 106 cm

S.M. El rey Alfonso XIII. Óleo sobre lienzo. 1927. 91 x 120 cm

17. La Armada en la actualidad: desde los primeros planes de escuadra a principios del siglo xx hacia el siglo xxi

17.1. La Armada en el primer tercio del siglo xx

La constante inestabilidad política a lo largo del siglo XIX desembocó en una grave crisis a todos los niveles cuyo máximo exponente fue el Desastre del 98. Desde la revolución Gloriosa en 1868 que culmina con la expulsión de la reina Isabel II, las sucesivas guerras civiles carlistas y las revueltas cantonales, hicieron imposible la tarea de estabilización de España para poder desarrollarse y equipararse al resto de las primeras potencias mundiales. La pérdida de las últimas provincias de ultramar, Cuba y Filipinas, en 1898, produjo un pesimismo generalizado en todos los ámbitos de la nación y la Armada lo acusó de forma muy especial por su gran protagonismo en la guerra contra los Estados Unidos.

Los primeros años del siglo XX se caracterizaron por una imperante necesidad de reconstrucción de un país en decadencia especialmente en el seno de sus instituciones.

PRIMEROS PROGRAMAS NAVALES

Estos primeros años fueron un ejemplo de buenas ideas e intenciones aunque no terminarían de salir adelante. Era preciso remontar una situación especialmente crítica en la Armada debido a las pésimas condiciones en las que se encontraba tras el Desastre del 98. El primer plan de reorganización y reconstrucción naval se programó en 1902 con Francisco Silvela al frente del Gobierno, y con Joaquín Sánchez de Toca como ministro de Marina. Sánchez de Toca fue un firme defensor del desarrollo de una Armada moderna y tecnológicamente avanzada, para poder equipararse al resto de marinas de otras potencias. El proyecto de Sánchez de Toca no dio fruto, pero sus ideas fueron la base para presentar el plan que impulsó el almirante Ferrándiz en 1907 bajo el gobierno de Antonio Maura. Por primera vez en más de 100 años se dio prioridad a la razón y no al sentimiento, planificándose con una intención estratégica de futuro que podía recordar a aquellos magníficos planteamientos establecidos por Patiño y el marqués de la Ensenada a mediados del siglo XVIII.

PLAN FERRÁNDIZ Y PLAN MIRANDA

El almirante Ferrándiz propuso un plan y, para llevarlo a cabo, redactó una ley que reorganizaría la Armada en profundidad. El objetivo principal era la potenciación de la misma mediante la construcción de buques, en astilleros españoles, tecnológicamente avanzados como fueron los tres acorazados de la serie «España» en el Ferrol, barcos ya equiparables a los más modernos de la época. El plan incluyó también la construcción de 3 destructores, 22 torpederos (de 24 programados) y 4 cañoneros. Todos entraron en servicio entre 1910 y 1914. El Plan Ferrándiz tuvo continuidad con el Plan Miranda de 1915, esta vez bajo el gobierno de Eduardo Dato. Este Plan se desarrolló de forma prácticamente completa y se construyó todo lo programado excepto un buque-escuela (Minerva) entre 1919 y 1928: 5 cruceros de tres clases distintas (Reina Victoria Eugenia, Blas de Lezo y Méndez Núñez, Príncipe Alfonso y Almirante Cervera), 6 destructores de dos clases (Alsedo, Velasco y Lazaga, Churruca, Alcalá Galiano y S. Barcaíztegui), (6 submarinos de la clase B y seis de la C, siendo el C-1 el Isaac Peral).

En este mismo programa naval se construyeron 3 cañoneros, 11 patrulleros y demás buques auxiliares, como carboneros, aljibes y de salvamento submarino, y se adquirió 1 buque escuela (El Galatea).

Con los submarinos se potenció de forma notable el Arma Submarina creada en 1915.

Portaeronaves *Dédalo*, 1921-1940

Es también en 1915 cuando se crea la Aeronáutica Naval, que, operando desde, entre otras bases, el portaeronaves *Dédalo*, tendrá un papel esencial en el desembarco de Alhucemas, primera operación conjunta-combinada de la historia.

ÚLTIMOS PLANES NAVALES HASTA 1936

Bajo el directorio militar del general Miguel Primo de Rivera, se desarrolló en 1926 un nuevo programa naval denominado Plan Cornejo. Se trataba de un ambicioso plan de construcción naval, bien estructurado y moderno al hilo de lo trazado en las dos décadas anteriores. De este Plan son los cruceros *Canarias* y *Baleares* (un tercero proyectado, *el Ferrol*, no fue finalmente construido) que no entraron en servicio hasta el año 1936, como ejemplos del máximo exponente de la tecnología naval española del momento, así como el crucero *Miguel de Cervantes* (de la clase *Príncipe Alfonso*), los 13 destructores de tipo *Churruca* (realizados en tres series) y el nuevo buque escuela para guardiamarinas: *Juan Sebastián de Elcano*. Todos entraron en servicio entre 1927 y 1936.

Durante la Segunda República (1931-1939) se desarrollaron los Planes de 1935 y 1936, en los que se proyectaron y construyeron 2 destructores clase *Churruca*, 4 minadores clase *Júpiter*, 2 minadores clase *Eolo* y tres submarinos clase D. Todos ellos entraron en servicio entre 1937 y 1951.

17.2. La Armada en la segunda mitad del siglo xx

ESPAÑA DESPUÉS DE LA GUERRA CIVIL. 1940

Este periodo se caracterizó por la urgente necesidad de reforma después de la Guerra Civil. España, deprimida y aislada, no tenía capacidad de hacer frente al enorme avance industrial y tecnológico que se dio a lo largo de los años 40 (entre otros motivos y aunque resulte paradójico, por su no participación en la Segunda Guerra Mundial). Al finalizar la guerra en 1939, se proyectó un ambicioso programa naval para desarrollarse a lo largo de toda la década, del que se realizó únicamente una pequeña parte: 3 destructores de la clase Oquendo, 9 torpederos de la clase Audaz y 12 lanchas torpederas (6 en Alemania) de un total programado de 4 portaviones, 8 cruceros, 84 destructores, 36 torpederos, 50 submarinos y 100 lanchas torpederas.

El Consejo Ordenador de las Construcciones Navales Militares propuso finalmente la rehabilitación de bases y arsenales y la construcción también de 8 cañoneros tipo *Pizarro* y 3 dragaminas que luego se ampliaron a 7 de la clase *Bidasoa* (1946-1949) y 7 de la clase *Guadiaro* (1953-1956).

«LA AYUDA AMERICANA»

Las décadas posteriores a la Guerra Civil fueron años duros y de reconstrucción sin apenas recursos. La Armada contaba con una flota reducida y limitada tecnológicamente que, una vez más, no podía competir a nivel internacional. En septiembre de 1953 se firmaron varios convenios de cooperación con el Gobierno de Estados Unidos, gracias a los cuales, España empezó a resurgir en el plano exterior. Dichos convenios incluían el suministro de material a las Fuerzas Armadas, además de apoyo en el desarrollo industrial y adiestramiento del personal militar español, a cambio de la utilización de instalaciones militares españolas por parte de Estados Unidos. Rota, en Cádiz, se convirtió en la base principal de la Armada en lo referente al Arma Aérea, continuando de esta forma la tradición en la Aeronáutica Naval en nuestra Armada, que se había iniciado en 1915 con la entrada en servicio del primer portaeronaves Dédalo y su escua-drilla de hidroaviones.

A partir de 1953 se potenció de manera notable esta nueva Componente Aeronaval con la llegada de los Bell 47G, ampliándose posteriormente con los Sikorsky S55, la llegada del Dédalo, los Sikorsky SH-3D, los Hughes 500, los Augusta Bell 204 y 212, los Huey-Cobra y finalmente los Harrier.

Las unidades que se entregaron a la Armada dentro del Plan de Ayuda fueron: el portaviones *Dédalo*, los destructores con base en Cartagena (los 5 latinos) clase *Lepanto*, *Almirante Ferrándiz*, *Almirante Valdés*, *Alcalá Galiano* y *Jorge Juan* y el submarino *García de los Reyes*, 12 dragaminas MSC de la Clase *Nalón* que sustituyeron a los 12 de carbón existentes hasta 1956 y 3 buques de desembarco tipo LSM. Es también preciso destacar el importante auge que tuvo el desarrollo aeronaval español junto con un excelente adiestramiento técnico de su personal gracias a estos convenios. Estos acabaron derivando en un Acuerdo de Amistad y Cooperación en 1970. De este nuevo periodo son los destructores FRAM I y los submarinos clase Guppy, además de 4 dragaminas MSO clase *Guadalete*.

En los años 1965, 1971 y 1973 se desarrollaron los Planes Navales de los almirantes Carrero Blanco (5 fragatas clase *Baleares* y 4 submarinos clase S-60, de un programa mucho más ambicioso), Barbudo Duarte (2 submarinos clase S-70, 6 patrulleros clase *Lazaga* y 6 clase *Barceló*, de un programa también mucho más ambicioso) y Pita da Veiga (8 corbetas clase *Descubierta*, de las que dos fueron vendidas a Egipto, y 4 buques hidrográficos).

Avión de despegue y aterrizaje vertical Harrier. 112 x 113 x 68 cm

EMPRESA NACIONAL «BAZÁN»

La Empresa Nacional «Bazán» de Construcciones Militares S.A., fue la sucesora de la anterior Sociedad Española de Construcción Naval (SECN) creada a principios de siglo. La SECN era una empresa con capital principalmente británico. Al convertirse en Bazán, pasó a ser enteramente estatal a partir de 1947. En el año 2000 se fusionó con Astilleros Españoles (AESA) cambiando su nombre por el de IZAR. En 2005, y tras una nueva reestructuración, se convertirá en la actual NAVANTIA.

17.3. De la España constitucional hacia el siglo xxi

Tras la muerte del jefe del Estado, el general Francisco Franco en 1975, España entró de lleno en un proceso de modernización, aunque en el caso de la Armada, y gracias a los Planes Navales mencionados, ya se había venido produciendo. La Armada siguió ampliando y modernizando sus unidades e instalaciones. De este periodo son, como ya se ha mencionado, las fragatas clase *Baleares* (DEG), que supusieron un importantísimo avance en cuanto a su capacidad antiaérea y antisubmarina, fundamental para el tipo de defensa que se venía haciendo en aquel momento. Continuando con la «Ayuda Americana», España recibió los LST *Conde del Venadito*, *Velasco* y *Martín Álvarez*. El LSD *Galicia* (1971) y los buques de transporte *Aragón* y *Castilla* (1964 y 1965).

Fragatas F-100 en formación

En esta nueva etapa constitucional, con la restauración de la monarquía en la figura del rey Juan Carlos I como jefe del Estado y de las Fuerzas Armadas, estas se reorganizaron de forma integral y similar a otros países de nuestro entorno. Se creó el Ministerio de Defensa en 1977, aglutinando en el mismo los tres existentes hasta entonces. Desaparece la figura del ministro de Marina y se crea la del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada (AJEMA), dependiente en el plano operativo del Jefe del Estado Mayor de la Defensa (JEMAD).

En el año 1982 se reorganiza la Flota y se crea el Grupo Aeronaval, embrión del futuro de Combate, con destacamentos en Rota. Se produce entonces un periodo de desarrollo de la guerra aeronaval, caracterizado por un gran avance en este tipo de defensa, que se potencia más aún con la construcción de un nuevo portaviones en Ferrol, el *Príncipe de Asturias* (1985) y la llegada de los primeros reactores de aterrizaje y despegue vertical tipo Harrier. Se impulsa un nuevo programa naval (PLANGENAR) cuyo eje fue la construcción de nuevas fragatas, las 6 de clase «Santa María» y la adquisición de los helicópteros SH-60B. Se sumaron nuevas corbetas, la *Cazadora* y *Vencedora*, dos submarinos de clase S-70 *Galerna* y 10 patrulleros clase *Anaga*.

Para finalizar se describen las unidades de la Armada que, construidas por Navantia, han ido entrando en Servicio en los años del presente siglo:

- Los 2 buques de aprovisionamiento de combate, tipo "Patiño" (1995).
- Los 6 cazaminas, tipo "Segura" (1999-2012).
- Las 5 fragatas F100, tipo "Álvaro de Bazán" (2002-2012).
- Los 6 BAM (buques de acción marítima) tipo "Meteoro" (2011-2019).
- El buque de proyección estratégica, Portaeronaves "Juan Carlos I" (2010).

LA ALIANZA ATLÁNTICA (OTAN)

La Organización del Tratado Atlántico del Norte (OTAN) es una organización de carácter militar internacional, fundada en 1948, como resultado de los acuerdos celebrados entre varios países europeos: Bélgica, Francia, Luxemburgo, Países Bajos y Reino Unido junto con Estados Unidos y Canadá, dentro del marco del Tratado de Bruselas. El objetivo principal era establecer una alianza fuerte y operativa ante la amenaza soviética que se propició al concluir la Segunda Guerra Mundial.

Debido a la necesidad de ampliación de la OTAN, se invitó a incorporarse a otros países afines, tales como Dinamarca, Islandia, Italia, Noruega y Portugal. Poco a poco se fueron adhiriendo más países (Grecia y Turquía y la entonces República Federal Alemana). España no entró en la OTAN hasta después del referéndum de 1986.

Tras la desintegración de la URSS en 1989, la OTAN ha tenido que reformular sus objetivos y actividades ante nuevas amenazas y conflictos como el terrorismo internacional y la piratería.

MANIOBRAS NAVALES DENTRO DE LA OTAN

España, al entrar a formar parte de la OTAN, tuvo que realizar un gran esfuerzo en cuanto a organización militar para poder adaptarse a las necesidades re-que-ridas e integrarse en los diferentes grupos de acción y poder con la intención de contribuir de forma efectiva a la presencia y disuasión ante las diferentes amenazas. Se llevaron a cabo maniobras preferentemente submarinas, aéreas y de superficie, así como de comunicaciones, informática, etc. Por ello, para las operaciones y misiones en el extranjero en el seno de la OTAN o de otras organizaciones supranacionales, la Armada debe colaborar aportando las unidades que disponen de las capacidades requeridas dependiendo de cada misión.

Biblioteca

18. Biblioteca

La actual Biblioteca Naval de San Fernando se encuentra en el piso superior del museo y está constituida por más de 15.000 volúmenes, de los cuales alrededor de 5.000 son de carácter histórico. La mayoría de los fondos proceden de la anterior biblioteca que se encontraba situada en el Edificio «Los Mixtos», ubicado en la Población Naval de San Carlos. La biblioteca está abierta al público general y a los investigadores que tengan especial interés en el estudio y análisis de la cultura naval militar española.

Sala multiusos

19. Sala multiusos

El museo dispone de una sala destinada a la celebración de cursos monográficos, presentación de libros, exposiciones temporales, conferencias y actos vinculados a la historia naval de la provincia o al patrimonio cultural militar y museístico de carácter general. Equipada con la tecnología más actual, es un espacio imprescindible para el desarrollo de las principales actividades de la institución.

Agradecimientos:

Instituto de Historia y Cultura Naval Museo Naval de Madrid.

Personal del Museo Naval de San Fernando.

Subdirección General de Publicaciones y Patrimonio Cultural. Ministerio de Defensa

Textos: Ex-directoras del Museo Naval de San Fernando Dra. Dña. Alicia Vallina Vallina y Dña. Berta Gasca Giménez.

Fotografías: Juan Manuel Cama Vidal. Tercio de la Armada. Ministerio de Defensa.

PUBLICACIONES DE DEFENSA

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE DEFENSA
SUBSECRETARÍA DE DEFENSA
SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PUBLICACIONES Y PATRIMONIO CULTURAL

ISBN 978-84-9091-584-4