

MUSEO NAVAL

GUÍA BREVE



MINISTERIO DE DEFENSA

MUSEO NAVAL

GUÍA BREVE



MINISTERIO DE DEFENSA



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



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

Coordinación: Susana García Ramírez

Edita:



Paseo de la Castellana 109, 28046 Madrid

© Autores y editor, 2023

NIPO 083-22-165-9 (edición impresa)

NIPO 083-22-166-4 (edición en línea)

ISBN 978-84-9091-660-5 (edición impresa)

Depósito legal M 16508-2022

Fecha de edición: marzo de 2023

Maqueta e imprime: Imprenta Ministerio de Defensa

Las opiniones emitidas en esta publicación son exclusiva responsabilidad de los autores 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.

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



MUSEO



NAVAL



ÍNDICE

Historia del Museo	10
Colecciones	16
Exposición permanente	32
Recorrido cronológico	35
Unidad 1. La mar en la génesis de España	37
Unidad 2. La era de los descubrimientos	39
Unidad 3. Donde nunca se pone el sol	41
Unidad 4. La creación de la Real Armada	43
Unidad 5. El fin de un imperio	47
Unidad 6. La recuperación de la Armada	51
Espacios monográficos	53
A. Bienvenida al Museo Naval	54
B. La edad de oro de la construcción naval en España	57
C. La defensa de las rutas marítimas comerciales	61
D. La construcción naval en la era del vapor	63
E. La Armada hoy	67



Itinerarios Transversales

Ocho siglos de historia

- Los Reyes Católicos
- El descubrimiento de América
- Exploraciones y conquistas
- Juan Sebastián de Elcano y la I vuelta al mundo
- El Imperio hispánico
- Lepanto y la Infantería de Marina
- La guerra de los Ochenta Años
- La guerra contra Inglaterra
- La Flota de Indias y el Galeón de Manila
- La guerra de sucesión española
- La Armada en la guerra de Independencia americana
- La bandera de España
- La expedición Malaspina
- Un gigante con pies de barro
- Trafalgar
- La Armada en la guerra de la Independencia
- La emancipación de los virreinos americanos
- La vuelta al mundo de la fragata Numancia
- La guerra con los Estados Unidos: Cuba, Puerto Rico y Filipinas
- La guerra de África: el desembarco de Alhucemas
- La Guerra Civil en la mar

Marineros ilustres

- Ramón Bonifaz y Roger de Lauria
- Cristóbal Colón
- Álvaro de Bazán y la isla Terceira
- Martín Álvarez y el Cuerpo de Batallones de Marina
- Blas de Lezo y Cartagena de Indias
- Antonio Barceló
- El marqués de la Victoria
- Jorge Juan y Ulloa
- Méndez Núñez y la guerra del Pacífico

Construcción naval

Galeras mediterráneas y naves mancás atlánticas
Naos y carabelas
El galeón
La industria nacional

Intercambios culturales

El pueblo taíno
Etnografía y Antropología

Del arte de marear a la ciencia de navegar

La Carta de Juan de la Cosa
La Casa de la Contratación de Sevilla
Instrumentos científicos
La marina científica
Las grandes comisiones hidrográficas

Armamento naval

Lombardas y medias culebrinas
Innovaciones tecnológicas: Peral, Villaamil, González
Hontoria y Bustamante
Torpedos automóviles Schwartzkopff B-20, B-57
y B-90

La evolución de la Armada

Los departamentos marítimos
La Real Compañía de Guardiamarinas
Cuerpos de Batallones, del Ministerio y de Ingenieros
El marqués de la Ensenada
Una modesta recuperación naval
Los planes de Escuadra
El arma submarina
La aeronáutica naval
Posguerra y reconstrucción
El resurgir de la Armada: el Grupo Aeronaval y el Grupo
Anfibio
La vuelta a los mares del mundo





HISTORIA DEL MUSEO



El Museo Naval de Madrid forma parte del denominado Paisaje de la Luz, que desde el 25 de julio de 2021 ha sido incluido en la lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO, integrada por los sitios que tienen un valor universal excepcional.

Se encuentra en la primera planta del Cuartel General de la Armada, edificio que ha sido sucesivamente ampliado hasta quedar constituido en la actualidad por tres edificios adosados que forman una manzana cerrada entre las calles de Montalbán, Ruiz de Alarcón, Juan de Mena y Paseo del Prado. La entrada al Museo se encuentra en el Paseo del Prado n.º 3.

El origen del Museo Naval se remonta al siglo XVIII, cuando el capitán de navío José Mendoza y Ríos propuso, en 1790, a la Secretaría de Marina la creación de un Museo de Marina en la Isla de León (San Fernando), y el secretario de Marina de Carlos IV, Antonio Valdés, recogió la propuesta dos años después, en disposición fechada el 28 de septiembre de 1792. Sin embargo, los acontecimientos políticos y militares que tuvieron lugar hasta el primer tercio del XIX imposibilitaron la realización del proyecto hasta el reinado de Isabel II, cuando se retomó la idea de crear el Museo, aunque no en la provincia de Cádiz, sino en Madrid.

El Museo Naval en el Palacio de los Ministerios. J. Laurent y Cía



En efecto, el Museo Naval se inauguró de forma provisional en noviembre de 1843 en una sala del Palacio de los Consejos, en la calle Mayor, pero se trasladó al año siguiente a la llamada Casa del Platero, en la calle Bailén. En esta nueva sede el Museo contaba ya con unas colecciones incipientes, constituidas fundamentalmente por retratos de marinos ilustres y modelos de barcos, que irían engrosándose gracias a las órdenes cursadas a los departamentos, apostaderos y provincias marítimas para que remitiesen los objetos que se considerasen adecuados para exponer. A todo ello se sumarían las aportaciones de la Casa Real, la antigua Secretaría de Marina, las extinguidas compañías de guardiamarinas, los departamentos navales de la Península, los apostaderos de Cuba y Filipinas, el Depósito Hidrográfico, el Real Observatorio de Marina de San Fernando o el Instituto Hidrográfico, así como las donaciones particulares y las asignaciones oficiales.

La amenaza de ruina del edificio aconsejó un nuevo traslado, de modo que en 1852 se iniciaron las obras en el Palacio de los Ministerios, antiguo palacio de Godoy construido por Sabatini, donde se encontraba el Ministerio de Marina. Esta nueva sede del Museo Naval se inauguró solemnemente el 27 de noviembre de 1853 con la asistencia de Isabel II y la familia real, todos los ministros y todos los generales, jefes y oficiales de la Armada destinados en Madrid.

Durante estos años las colecciones del Museo se incrementaron muy notablemente, aumento en el que tuvo repercusión directa una Real Orden de 26 de abril de 1856 según la cual debían remitirse al Museo los modelos de todos los buques que se construyeran. Además, ese mismo año de 1856, mediante real decreto, se creó la biblioteca.

A principios del siglo XX, los ya habituales problemas de falta de espacio motivaron un nuevo traslado del Museo Naval. La sede elegida fue la del entonces Ministerio de Marina, ahora Cuartel General de la Armada, situado en el Paseo del Prado. El edificio había sido construido entre 1917 y 1925 por José Espelius y Francisco Javier de Luque, con unas fachadas muy ornamentadas mezclando elementos góticos isabelinos, en honor del impulso de la Marina durante el reinado de los Reyes Católicos, con otros clásicos dentro de un tono general ecléctico. La nueva sede del Museo se inauguró el 16 de julio de 1928 con la asistencia del presidente del Consejo de Ministros, el general Primo de Rivera, y al año siguiente se creó su Real Patronato, bajo la presidencia de honor del rey Alfonso XIII.



En este emplazamiento, el Museo ha experimentado tres grandes reformas. La primera, llevada a cabo bajo el mandato del contralmirante Julio Guillén Tato, director del Museo Naval entre 1933 y 1972 (excepto los años 1936-1941), quien realizó la implantación museográfica siguiendo las últimas tendencias de la época y aumentó el espacio expositivo. La segunda, con el contralmirante José Ignacio González-Aller (director entre 1991 y 2000), que entre 1994 y 1999 amplió la superficie expositiva, reorganizó el discurso y mejoró las condiciones ambientales. Y la tercera, promovida por el contralmirante José Antonio González Carrión, efectuada entre 2018 y 2020, durante la dirección del Museo del almirante Juan Rodríguez Garat y el vicealmirante Marcial Gamboa Pérez-Pardo. Con esta última intervención el Museo ha incorporado novedades como la nueva entrada accesible, la redistribución de espacios, la mejora de los sistemas de prevención de riesgos o la renovación del discurso expositivo.



COLECCIONES



Tanto la trayectoria histórica del Museo Naval, como la procedencia diversa de sus fondos, han dado lugar a la rica y heterogénea colección que hoy conserva, con más de 12.000 piezas, además de documentos y publicaciones, que forman las siguientes colecciones:

Construcción naval

El núcleo de esta colección lo integran los modelos de arsenal, que se realizaban a la vez que los planos para ser evaluados por la Junta de Constructores. De esta colección forman parte también los modelos de máquinas y motores, las herramientas de construcción naval y las maquetas de los arsenales.

Modelo del navío Real Borbón



Cartografía

Además de mapas de prestigio internacional, que muestran el avance en el conocimiento geográfico del mundo, incluye globos, terráqueos y celestes, y esferas armilares.

Portulano del Mediterráneo. Mateo Prunes (1563)



Bellas Artes

Pintura, obra gráfica y escultura, centradas fundamentalmente en la representación de combates navales y buques, retratos de los protagonistas de la historia naval y vistas de puertos y ciudades.

Defensa de La Carraca contra los cantonales. Rafael Monleón



Uniformidad y simbología

Uniformes, banderas, condecoraciones, divisas y distintivos, que testimonian que el Museo Naval es un museo militar, y que la Armada ha protagonizado acontecimientos cruciales de la historia.

Placa de la Real y Distinguida Orden de Carlos III



Patrimonio arqueológico

Engloba piezas de diversas cronologías procedentes de yacimientos terrestres y subacuáticos. Entre estos últimos, destaca el conjunto integrado por la carga de un galeón de Manila de finales del siglo XV, la nao *San Diego*.

Vasija procedentes del pecio de la nao *San Diego*



Instrumentos náuticos científicos

Compases, astrolabios, sextantes, ampolletas, brújulas o cronómetros marinos de referencia internacional que muestran la historia de la navegación avanzando en paralelo a los progresos tecnológicos, capaces de solventar los problemas fundamentales de la determinación del rumbo y la posición del barco en la mar.

Astrolabio astronómico. Miguel Coignet, 1598



Artes decorativas

Mobiliario, cerámica, joyas, abanicos o juguetes, que ilustran la vida a bordo, la influencia de la Armada en la creación artística y su vinculación con la sociedad civil.

Plato perteneciente a la vajilla utilizada en la inauguración del Museo Naval en el Palacio de los Ministerios



Armas y Artillería

Contiene piezas muy variadas, desde artillería de hierro y bronce de los siglos XV-XVI, hasta armas portátiles blancas y de fuego, largas y cortas, militares y civiles.

Montante de D. Juan de Austria



Numismática

Monedas y medallas con temática y procedencia diversa, que abarcan desde el mundo romano hasta la actualidad, con piezas únicas de gran valor.

**Medalla conmemorativa del refrendo de Carlos V
como emperador en la Dieta de Núremberg**



Etnografía

Modelos de barcos, armas y enseres, objetos rituales, etc., representativos de culturas con las que la Armada española ha tenido contacto, y producidos mayoritariamente durante la segunda mitad del siglo XIX en Asia y el Pacífico, aunque también en África y América.

Barco floral chino



Recuerdos históricos

Consecuencia del interés durante el siglo XIX por el coleccionismo de objetos de carácter histórico, réplicas y objetos curiosos, el Museo cuenta con este conjunto de piezas de tipologías y materiales diversos.

**Brazaletes con miniatura del brigadier
Francisco Simón Pérez de Grandallana**



Fondos bibliográficos

La biblioteca del Museo cuenta con unas 26.000 monografías, desde el siglo XVI hasta la actualidad, además de 350 títulos de publicaciones periódicas, muchas de ellas iniciadas en el siglo XIX, y una gran colección de disposiciones legislativas desde el siglo XVIII.

Instrucción náutica. Diego García de Palacio



Archivo del Museo Naval

Formado por los documentos emitidos por el Museo desde su creación hasta la actualidad, resulta indispensable para estudiar su historial.

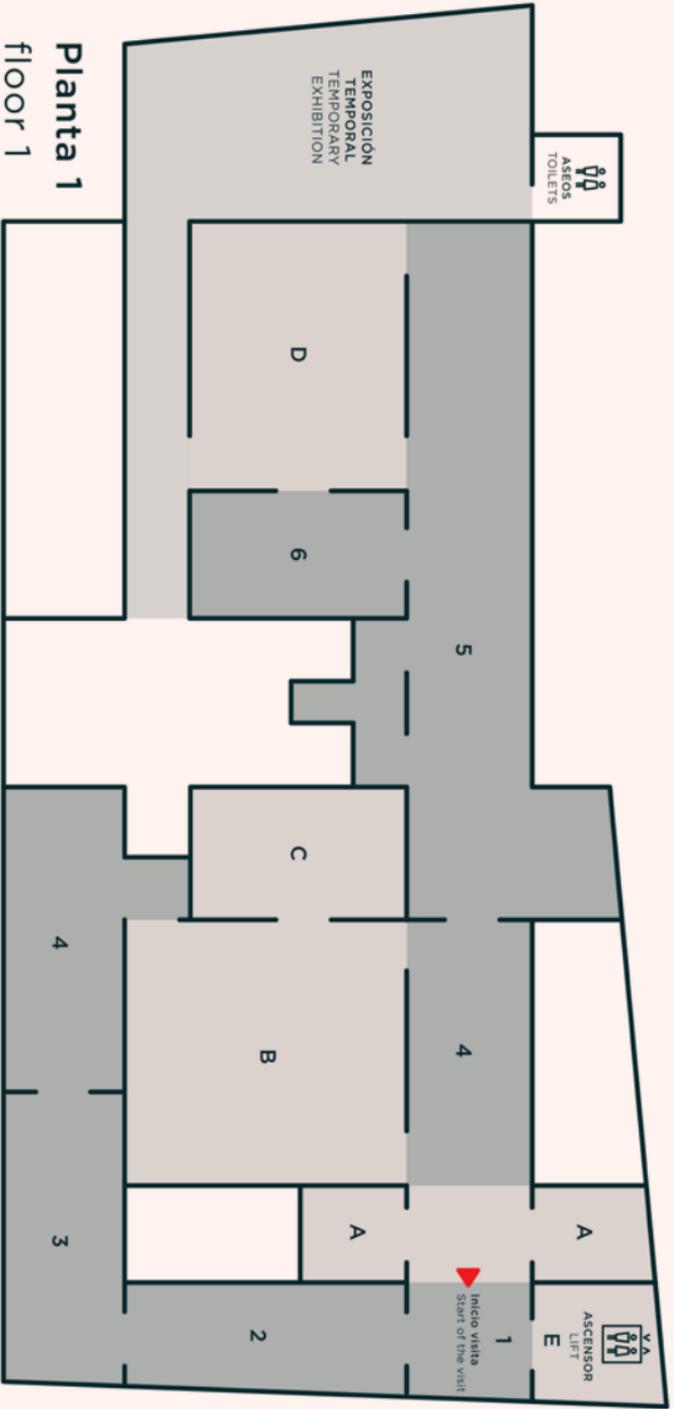
RECORRIDO HISTÓRICO | HISTORICAL TOUR

- 1 LA MAR EN LA GÉNESIS DE ESPAÑA.**
SIGLOS XIII AL XV
THE SEA IN THE DAWN OF SPAIN.
13TH TO 15TH CENTURIES
- 2 LA ERA DE LOS DESCUBRIMIENTOS.**
SIGLOS XV Y XVI
THE AGE OF EXPLORATION.
15TH AND 16TH CENTURIES
- 3 DONDE NUNCA SE PONE EL SOL.**
SIGLOS XVI Y XVII
WHERE THE SUN NEVER SETS.
16TH AND 17TH CENTURIES
- 4 LA CREACIÓN DE LA REAL ARMADA.**
SIGLO XVIII
THE FOUNDATION OF THE "REAL ARMADA".
18TH CENTURY
- 5 EL FIN DE UN IMPERIO.**
SIGLO XIX
THE END OF AN EMPIRE.
19TH CENTURY
- 6 LA RECUPERACIÓN DE LA ARMADA.**
SIGLOS XX Y XXI
THE RESURGENCE OF THE SPANISH NAVY.
20TH AND 21ST CENTURIES

SALAS MONOGRÁFICAS | MONOGRAPHIC ROOMS

- A BIENVENIDA AL MUSEO NAVAL
WELCOME TO THE NAVAL MUSEUM
- B LA EDAD DE ORO DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL EN ESPAÑA.
SIGLO XVIII
THE GOLDEN AGE OF NAVAL CONSTRUCTION IN SPAIN.
18TH CENTURY
- C LA DEFENSA DE LAS RUTAS MARÍTIMAS COMERCIALES.
SIGLOS XVI Y XVII
THE DEFENCE OF COMMERCIAL MARITIME ROUTES.
16TH AND 17TH CENTURIES
- D LA CONSTRUCCIÓN NAVAL EN LA ERA DEL VAPOR
(1833-1931)
NAVAL CONSTRUCTION IN THE AGE OF STEAM.
1833-1931
- E LA ARMADA HOY
THE SPANISH NAVY TODAY





Planta 1
floor 1

Plano del Museo Naval

EXPOSICIÓN PERMANENTE



La exposición permanente del Museo Naval pretende reflejar la trayectoria histórica de la Armada a lo largo de sus ocho siglos de historia, pero los testimonios materiales que han llegado hasta nosotros no reflejan siempre de forma exhaustiva ese largo recorrido.

Hay períodos, o acontecimientos, prolíferos en testimonios, mientras otros son claramente escasos. Por ello, el Museo presenta esos 800 años mediante una selección de piezas que componen un discurso equilibrado en el que entran en juego las condiciones sociales, políticas y económicas, el progreso de la ciencia y de la técnica, y la formación y cualificación de los marinos que han forjado y condicionado la historia de nuestra Armada.

La exposición se organiza en torno a un recorrido cronológico, cinco espacios monográficos y siete itinerarios transversales.

El recorrido cronológico está formado por seis unidades que se inician con las marinas medievales de Aragón y Castilla y discurren por la historia de la Armada hasta la actualidad:

Unidad 1. La mar en la génesis de España.
Siglos XIII al XV

Unidad 2. La era de los descubrimientos.
Siglos XV y XVI

Unidad 3. Donde nunca se pone el sol.
Siglos XVI y XVII

Unidad 4. La creación de la Real Armada.
Siglo XVIII

Unidad 5. El fin de un imperio.
Siglo XIX

Unidad 6. La recuperación de la Armada.
Siglos XX y XXI

Los espacios monográficos presentan cinco aspectos específicos de la historia de la Armada y del Museo Naval:

- A. Bienvenida al Museo Naval
- B. La edad de oro de la construcción naval en España. Siglo XVIII
- C. La defensa de las rutas marítimas comerciales. Siglos XVI y XVII
- D. La construcción naval en la era del vapor (1833-1931)
- E. La Armada hoy

Los itinerarios transversales ofrecen siete visitas temáticas dentro del recorrido general:

 **Ocho siglos de historia**

 **Marinos ilustres**

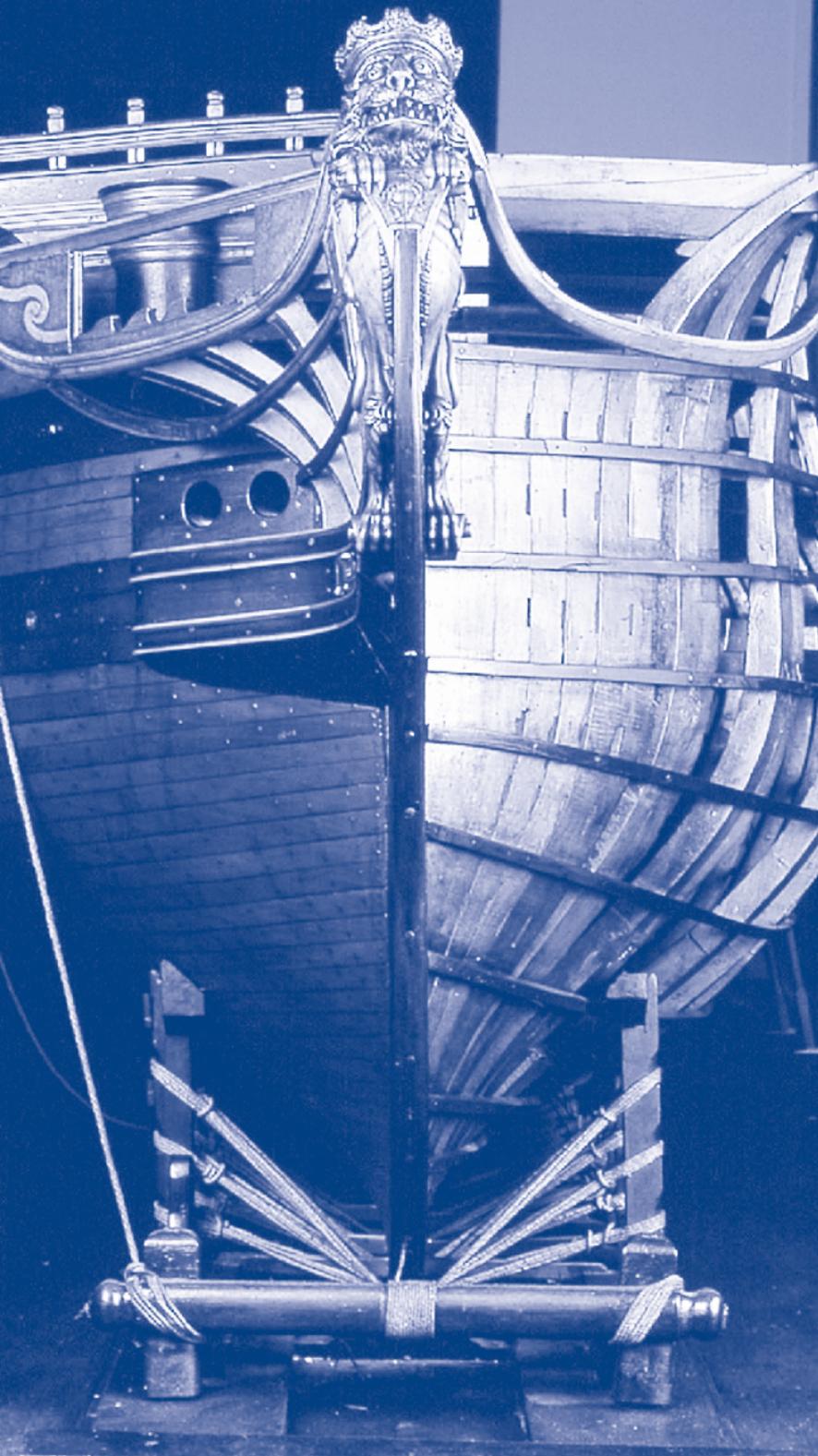
 **Construcción naval**

 **Intercambios culturales**

 **Del arte de marear a la ciencia de navegar**

 **Armamento naval**

 **La evolución de la armada**



RECORRIDO CRONOLÓGICO



Unidad 1.

La mar en la génesis de España Siglos XIII al XV

Durante el siglo XIII, las coronas de Aragón y Castilla sentaron las bases del futuro desarrollo naval de España y Europa.

Aragón, bajo el reinado de Jaime I *el Conquistador* y con marineros tan destacados como Roger de Lauria, inició su expansión marítima mediterránea y se convirtió en una importante potencia militar, política y comercial. A su vez, ese desarrollo propició el enriquecimiento de ciudades como Palma de Mallorca, donde florecería la célebre escuela mallorquina de cartas náuticas.

Castilla, durante los reinados de Fernando III *el Santo* y de Alfonso X *el Sabio*, se volcó en el dominio de la costa meridional y del Estrecho para culminar la Reconquista al mando del primer almirante de Castilla, Ramón Bonifaz, sin descuidar por ello en el Cantábrico la consolidación de sus rutas comerciales.

Pero tanto en el Atlántico como en el Mediterráneo, las auténticas protagonistas fueron las naves. Las «naves mancas» (que se conocen con este nombre por no tener remos) recorrieron el océano Atlántico, mientras las galeras, propulsadas por sus remos y sus velas latinas, navegaron por el Mediterráneo.

Toda esa experiencia contribuiría al desarrollo de la construcción naval y de la navegación oceánica durante el reinado de los Reyes Católicos, base del gran avance que se experimentaría a nivel internacional durante los siglos siguientes.

Itinerarios Transversales

En este espacio se inician tres itinerarios transversales:



Marinos ilustres

Ramón Bonifaz y Roger de Lauria



Ocho siglos de historia

Los Reyes Católicos



Construcción naval

Galeras mediterráneas y naves mancas atlánticas

Unidad 2.

La era de los descubrimientos

Siglos XV y XVI

Los siglos XV y XVI quedaron marcados por dos hitos fundamentales: en primer lugar, el descubrimiento de América por Cristóbal Colón, y después, la primera vuelta al mundo protagonizada por Juan Sebastián de Elcano.

Del descubrimiento del Nuevo Mundo da testimonio muy próximo en el tiempo la carta náutica del marino Juan de la Cosa, el primer mapa que representa América. Hacia esa nueva tierra partieron nuevas exploraciones, como las realizadas por Alonso de Ojeda, Vicente Yáñez Pinzón o Juan Ponce de León. En 1513 Vasco Núñez de Balboa cruzó el istmo de Panamá y descubrió el océano Pacífico, al que llamó Mar del Sur. Poco después, Hernán Cortés conquistó el Imperio azteca y Francisco Pizarro el Imperio inca. Hernando de Soto recorrió los actuales estados meridionales de Norteamérica y en 1565 Pedro Menéndez de Avilés fundó la ciudad de San Agustín de la Florida.

La Corona castellana comenzó así una expansión sin precedentes que le permitió atravesar el océano Pacífico con el viaje protagonizado por Fernando de Magallanes y Juan Sebastián de Elcano y, con ello, el conocimiento de las dimensiones reales de la Tierra y el inicio de una globalización a escala planetaria.

Todas esas navegaciones fueron controladas desde Sevilla por la Casa de la Contratación, donde, bajo la dirección del piloto mayor, se formaron cosmógrafos, pilotos y navegantes cuyos conocimientos, a través de los tratados de navegación, se difundieron por Europa.

Itinerarios Transversales

En esta unidad continúan los itinerarios transversales iniciados en la unidad anterior y comienzan otros:



Ocho siglos de historia

El descubrimiento de América
Exploraciones y conquistas
Juan Sebastián de Elcano y la I vuelta al mundo



Marinos ilustres

Cristóbal Colón



Construcción naval

Naos y carabelas



Intercambios culturales

El pueblo taíno



Del arte de marear a la ciencia de navegar

La Carta de Juan de la Cosa
La Casa de la Contratación de Sevilla



Armamento naval

Lombardas y medias culebrinas



Unidad 3.

Donde nunca se pone el sol

Siglos XVI y XVII

Durante los reinados de Carlos I y su hijo Felipe II, los territorios conquistados en América y en el Pacífico se unieron a las coronas de Castilla, Aragón, Austria, Borgoña y los Países Bajos, y convirtieron a la Monarquía Hispánica en un imperio hegemónico sobre el que se decía que nunca se ponía el sol.

Pero tanto durante esos años como a lo largo del siglo siguiente, la Monarquía tuvo que afrontar numerosos conflictos bélicos en los que la Armada desempeñó un papel protagonista, al ser el mar el medio de unión del centro de poder con los territorios ultramarinos. La expansión otomana en el Mediterráneo, las guerras religiosas en Europa, la constante rivalidad con Francia y la amenaza en el mar de Inglaterra y Holanda, desembocaron en combates navales tan importantes como Lepanto o en la isla Terceira en las Azores, donde participaron marinos brillantes como Álvaro de Bazán, invicto en todas las batallas. Y si la Gran Armada formada en 1588 para invadir Inglaterra por sus ataques corsarios y por su apoyo a la rebelión de las Provincias Unidas de los Países Bajos fracasó, al año siguiente se alcanzó la victoria sobre la flota invasora mandada por Drake.

La protección de las rutas comerciales frente a piratas y escuadras enemigas se convirtió en una prioridad a la que se destinaron inmensos recursos, buques y hombres. La Carrera de Indias contaba con dos flotas anuales que cruzaban el Atlántico, mientras el Galeón de Manila transportaba hasta Nueva España sus productos orientales una o dos veces al año.

Itinerarios Transversales



Ocho siglos de historia:

El Imperio hispánico
Lepanto y la Infantería de Marina

La guerra de los Ochenta Años

La guerra contra Inglaterra
La Flota de Indias y el Galeón de Manila



Marinos ilustres

Álvaro de Bazán y la isla Terceira



Construcción naval

El galeón



Del arte de marear a la ciencia de navegar

Instrumentos científicos



Unidad 4.

La creación de la Real Armada Siglo XVII

Felipe V juró como rey de España en 1701, dando así cumplimiento al testamento de Carlos II que había muerto sin descendencia. Pero la amenaza representada por la unión estratégica de Francia y España decidió a muchas de las potencias europeas a respaldar la candidatura del archiduque Carlos de Austria. La adhesión de Portugal a esa causa facilitó la entrada de esas fuerzas que, en 1704, tomaron Gibraltar.

Durante la larga contienda, la inferioridad del bando borbónico en la mar se vio compensada por las victorias de Felipe V en tierra española. Finalmente, el agotamiento de la Francia de Luis XIV y la muerte de José I llevaron a la firma del tratado de Utrecht en 1713. En él se reconocía a Felipe V como rey a cambio de la pérdida por España de sus posesiones italianas, los Países Bajos, Menorca y Gibraltar. No obstante, la guerra civil continuó en tierras españolas hasta las conquistas de Barcelona y Mallorca por Felipe V en 1715.

De la mano de la nueva dinastía nacería la Real Armada, que contaría con departamentos marítimos y sus correspondientes arsenales. En 1717 se crearía la Real Compañía de Guardias Marinas, origen de la actual Escuela Naval Militar, destinada a formar a los oficiales. Por su parte, el Cuerpo de Batallones de Marina, que contaría con héroes como el granadero Martín Álvarez, recibiría una doble misión: la guarnición de los buques y la custodia de las plazas. Poco después se crearían las Brigadas de Artillería. Mientras, el Cuerpo del Ministerio asumiría responsabilidades sobre los astilleros y los asuntos económicos. Finalmente, en 1770, nacería el Cuerpo de Ingenieros de Marina.

Las instituciones científicas, como el Real Observatorio de Cádiz, contribuirían a devolver el esplendor a una España plenamente integrada en el fenómeno europeo de la Ilustración, proceso en el que brillaron con luz propia hombres de Estado como José Patiño y el marqués de la Ensenada, reorganizadores de la Armada y propulsores de la construcción naval; héroes como Blas de Lezo, defensor frente a Gran Bretaña de Cartagena de Indias, llave de acceso al virreinato de Nueva Granada, y marinos de tan alta cualificación científica como Jorge Juan y Antonio de Ulloa, integrantes de la comisión encargada de establecer las medidas del meridiano en

la línea ecuatorial. Con ellos se iniciarían los grandes viajes científicos a lo largo del siglo, entre los que destaca la expedición Malaspina-Bustamante, que *reconoció* los territorios ultramarinos españoles en América y el Pacífico y nos ha dejado un impresionante legado.

En América, España vería en su apoyo a la Revolución de las Trece Colonias la oportunidad de debilitar el poder de Inglaterra y recuperar Menorca y Gibraltar. Así, por el Tratado de París (1783), España recobraría Menorca y la Florida occidental, aunque no Gibraltar. Mientras, en el Mediterráneo, la endémica piratería berberisca sería exitosamente combatida por Antonio Barceló.

Con todo ello, España contó con una poderosa marina a la altura de su misión estratégica: la defensa de las vitales rutas marítimas del Atlántico y el Pacífico, de las que dependía la prosperidad de España y sus *Indias*. Esa marina, renovada y mejorada, sustituiría su anterior bandera blanca por una nueva que daría origen a la actual bandera nacional.

Itinerarios Transversales



Ocho siglos de historia

- La guerra de sucesión española
- La Armada en la guerra de Independencia americana
- La bandera de España
- La expedición Malaspina



La evolución de la Armada

- Los departamentos marítimos
- La Real Compañía de Guardiamarinas
- Cuerpos de Batallones, del Ministerio y de Ingenieros
- El Marqués de la Ensenada



Marinos ilustres

- Martín Álvarez y el Cuerpo de Batallones de Marina
- Blas de Lezo y Cartagena de Indias
- Antonio Barceló
- El marqués de la Victoria
- Jorge Juan y Ulloa



Del arte de marear a la ciencia de navegar

- La marina científica





Unidad 5.

El fin de un imperio

Siglo XIX

La ruina económica a finales del siglo XVIII dejó a la Armada mal preparada para el difícil papel que le tocaría jugar en las primeras décadas del nuevo siglo. En efecto, la alianza con la Francia napoleónica contra Inglaterra condujo en 1805 a la derrota de Trafalgar, donde perdieron la vida marinos como Gravina, Churruca, Alcalá Galiano y Alsedo. Poco después, la guerra de la Independencia contra Francia, donde buena parte del personal de la Armada tuvo que combatir en tierra, siguió consumiendo buques, hombres y recursos. España llegó así a su fin como potencia marítima, lo que facilitó la emancipación de los territorios de la América continental.

En las siguientes décadas, los conflictos políticos y las guerras civiles acentuaron la decadencia de los arsenales e impidieron la construcción de una fuerza naval proporcionada a los intereses de España en la mar. No obstante, a mediados de siglo la tecnología naval experimentó una evolución sin precedentes, fruto de la primera revolución industrial, al introducir el vapor, la hélice, el blindaje y los cascos metálicos. El ejemplo más emblemático lo constituye la fragata blindada *Numancia*, que materializó la voluntad nacional de devolver a España el sitio entre las potencias navales del siglo XIX. Además, se alcanzaron éxitos ocasionales, como los protagonizados por Méndez Núñez en la campaña del Pacífico, y, en el campo de la tecnología, por una brillante generación de marinos innovadores. Entre ellos destacan Isaac Peral, diseñador de un prototipo de submarino que fue el primero en aplicar la propulsión eléctrica o el tubo lanzatorpedos interior; Fernando Villaamil, autor del proyecto del primer cazatorpedero; José González Hontoria, diseñador de modernas piezas de artillería; y Joaquín Bustamante, inventor de la mina que llevó su nombre.

Por otro lado, también a mediados de siglo renació con fuerza la actividad hidrográfica desarrollada durante el siglo anterior, activándose tres grandes comisiones: Antillas, Filipinas y Península Ibérica. Como consecuencia, se contó con una producción cartográfica de calidad, y con una destacada colección de objetos de diversas culturas de los territorios ultramarinos.

Pero pese a estos avances, el siglo terminó con la pérdida de los últimos territorios españoles en América y las Filipinas, y con un espíritu pesimista generalizado al que no fue ajena una Armada sin medios para cumplir sus misiones.

Itinerarios Transversales



Ocho siglos de historia

Un gigante con pies de barro
 Trafalgar
 La Armada en la guerra de la Independencia
 La emancipación de los virreinos americanos
 La vuelta al mundo de la fragata Numancia
 La guerra con los Estados Unidos: Cuba, Puerto Rico y Filipinas



La evolución de la Armada

Una modesta recuperación naval



Marinos ilustres

Méndez Núñez y la guerra del Pacífico



Armamento naval

Innovaciones tecnológicas: Peral, Villaamil, González Hontoria y Bustamante
 Torpedos automóbiles **Schwartzkopff** B-20, B-57 y B-90



Del arte de marear a la ciencia de navegar

Las grandes comisiones hidrográficas



Intercambios culturales

Etnografía y antropología





F103

T

T

Unidad 6.

La recuperación de la Armada Siglos XX y XXI

A comienzos del siglo XX, en un período caracterizado por la rápida evolución de la tecnología militar y naval, la Escuadra no contaba con ninguna unidad a la altura de los tiempos. Por ello, los planes de Escuadra ordenaron la construcción de acorazados, cruceros, destructores y submarinos. Además, la necesidad de contar con aeronaves embarcadas para realizar tareas de exploración sobre la mar impulsó la creación de la aviación naval. Todos estos esfuerzos para rehabilitar la Armada culminaron con el desembarco de Alhucemas en 1925, donde participaron fuerzas aéreas del Ejército y la Armada.

Estos avances quedaron paralizados por la Guerra Civil, donde las dos escuadras en que quedó dividida la Armada se centraron en la protección del tráfico marítimo propio y en el bloqueo de las rutas marítimas del enemigo. Concluida la contienda, a la que siguió un largo período de escasez de recursos agravado por el aislamiento internacional tras la finalización de la Segunda Guerra Mundial, el valor militar de la Armada era muy limitado. Pero, aunque las unidades construidas en la época fueron muy inferiores a las de las marinas más avanzadas, supusieron el inicio de la recuperación de la capacidad de construcción naval nacional.

Durante la segunda mitad del siglo, España fue recuperándose del retraso económico e industrial. La Armada incorporó buques relativamente modernos, excedentes de la Segunda Guerra Mundial, como el portahelicópteros *Dédalo*, que formaría con sus escoltas el llamado Grupo Aeronaval y devolvería a la Armada una capacidad aérea que prácticamente había desaparecido. Por su parte, las lecciones de la guerra de Ifni, en 1957, provocaron la potenciación de la Infantería de Marina y la creación del Grupo Anfibio.

La progresiva modernización de la Armada quedaría ligada al desarrollo de una industria naval que hoy construye unidades que pueden competir con las mejores del mundo. A partir de los años 70 empezaron a entrar en servicio buques construidos en España, como las fragatas de la clase *Baleares* y, más adelante, las de la clase *Santa María*, el portaaviones *Príncipe de Asturias*, las corbetas de la clase *Descubierta* y los submarinos de la clase *Delfín* y *Galerna*. Tres décadas después, la experiencia adquirida con los programas anteriores fructificó en la

construcción de nuevas series de buques de diseño nacional, como los buques anfibios de la clase *Galicia*, las fragatas de la clase *Álvaro de Bazán* y el polivalente *Juan Carlos I*, el mayor buque que ha tenido la Armada en toda su historia.

La España actual, integrada en la OTAN y la UE, ha recobrado el sitio que le corresponde en el concierto de las naciones y, después de casi un siglo de ausencia, los buques de la Armada muestran de nuevo su bandera en todos los mares del globo.

Itinerarios Transversales



La evolución de la Armada

Los Planes de Escuadra
El arma submarina
La aeronáutica naval
Posguerra y reconstrucción
El resurgir de la Armada: el Grupo Aeronaval y el Grupo Anfibio
La vuelta a los mares del mundo



Ocho siglos de historia

La guerra de África:
el desembarco de Alhucemas
La Guerra Civil en la mar



Construcción naval

La industria nacional



ESPACIOS MONOGRÁFICOS

A. **Bienvenida al Museo Naval**

Este espacio sitúa la historia del Museo Naval en el marco de la historia de España, al recordar que muchas de las más brillantes páginas de esta última, y algunas de las más decisivas de la humanidad, se han escrito sobre las cubiertas de los buques de la Armada.

En este contexto, el Museo Naval nació para presentar los acontecimientos más destacados de nuestra historia naval mediante la recopilación de objetos que hoy constituyen la base de sus colecciones. Gracias a la actuación de marinos como los ministros del ramo Dionisio Capaz y Joaquín de Frías, fue inaugurado por Isabel II en el Palacio de Consejos, en la calle Mayor de Madrid, pero el incremento de sus colecciones motivó varios traslados, hasta quedar, ya en el siglo XX, en el actual Cuartel General de la Armada, entonces Ministerio de Marina. Asimismo, el Museo contribuyó desde el principio a la investigación y reconstrucción de la historia de la navegación. En esta labor destaca la figura de Rafael Monlón y Torres, pintor restaurador del Museo entre 1883 y 1900, cuya obra está muy presente en las salas de la exposición permanente en forma de grandes marinas, acuarelas y modelos de barcos.

En la actualidad, el museo propone realizar un recorrido desde finales de la Edad Media hasta la actualidad y difundir la contribución de la Armada al progreso social, cultural, económico, militar y científico de España y del mundo.

En este espacio de bienvenida, se integran dos pequeñas salas:

Sala del almirante Julio Guillén Tato. Cámara del comandante

Dedicada a Julio Guillén Tato, director del Museo Naval entre 1933 y 1972, que aplicó las novedades museográficas de su época, adelantándose a su implantación en otros museos españoles. En esta sala, en la que ubicó su despacho, se recrea el interior de la cámara del comandante de un navío del siglo XIX. Entre los bienes expuestos destacan los retratos del propio Julio Guillén Tato y el de Alfonso XII niño, además de una serie de condecoraciones, miniaturas, joyas y otros objetos relacionados con hechos y personajes ilustres de la Armada.

**Sala del almirante José Ignacio González-Aller.
Sala del Real Patronato**

Dedicada al también director del Museo José Ignacio González-Aller, recrea el interior de la cámara de oficiales de una fragata del siglo XIX. Actualmente acoge las reuniones del Real Patronato.

Se expone, entre otros, el retrato de Cesáreo Fernández Duro, uno de los principales historiadores de la Armada; la colección de vistas de puertos españoles realizada por Mariano Sánchez, encargo de Carlos IV, y piezas singulares como el fragmento de piedra lunar regalado a España por el presidente Richard Nixon en 1973.



B.

La edad de oro de la construcción naval en España Siglo XVIII

Mientras los buques seguían construyéndose en Guarnizo (Cantabria), La Habana (Cuba) y Cavite (Filipinas), en 1726, con la creación de los departamentos marítimos de Ferrol, Cádiz y Cartagena, se inició un proceso de reestructuración de la construcción naval militar que culminó con la creación de un arsenal en cada una de sus cabeceras, con la doble función de astillero y carenero para mantenimiento, y con la misión de sostener la política expansiva en el Mediterráneo, el Atlántico y el Pacífico. El arsenal de Ferrol, con capacidad para setenta navíos, fue el más grande de Europa y cumplió también una función defensiva. El de la Carraca, cuyo conjunto escultórico de la entrada original se expone en el Museo Naval, fue concebido como conjunto industrial y urbanístico del que se conserva el penal, la iglesia, diques y muelles. Por último, el arsenal de Cartagena fue el complejo industrial más importante del Mediterráneo.

El buque de guerra más emblemático de este siglo fue el navío de línea, evolución de los galeones anteriores. El nombre, «navío de línea», alude a la forma en que combatían: situándose en línea de fila para disparar simultáneamente con el mayor número de cañones.

Durante estos años, marinos y científicos fueron incorporando avances técnicos que propiciaron la implantación de diversos sistemas constructivos. Antonio de Gaztañeta, superintendente de los astilleros de Cantabria, fue sin duda la figura más destacada en la construcción naval española durante el primer tercio del siglo, cuando sus normas sobre dimensiones y diseños se aplicaron a los navíos de 60 cañones, aunque también produjo otros mayores, como el *Real Felipe*, de 114 cañones y tres puentes. Después, buscando mejorar las características marineras y el abaratamiento de costes, Jorge Juan viajó a Gran Bretaña comisionado secretamente por el marqués de la Ensenada, de donde regresó con un equipo de arquitectos navales ingleses con quienes redactó un proyecto de construcción de navíos y fragatas en el que aplicó sus profundos conocimientos de mecánica, teoría del buque y cálculo infinitesimal, publicados en su *Examen Marítimo* y materializados en los navíos *San Genaro*, *Velasco* o *Santísima Trinidad*. Pero al cesar Ensenada,

el arquitecto francés Gautier se hizo cargo de las construcciones navales españolas, en las que produjo buques más largos, de mayor velamen y más veloces, como el *San Juan Nepomuceno* y el *San Francisco de Asís* y fragatas como la *Santa Catalina* y la *Santa Gertrudis*. Además, se le encomendó la organización del Cuerpo de Ingenieros de Marina, creado en 1770, convirtiéndose en el primer ingeniero general con la categoría militar de brigadier de los Reales Ejércitos. Tras cesar en 1782, le sustituyó José Romero y Fernández de Landa, quien volvió al sistema de Jorge Juan, pero perfeccionado con la experiencia acumulada a lo largo del siglo, como demostró su primer navío, el *San Ildefonso*, que, según Mazarredo, barloventeaba como las fragatas, gobernaba y viraba como un bote y tenía una batería espaciosa. Entre sus buques, considerados los mejores de la época, destacan el *Santa Ana*, de tres puentes y 112 cañones, y el *Montañés*, de 74 cañones, construido en Ferrol en 1794, quizá el mejor de todos.





C.

La defensa de las rutas marítimas comerciales Siglos XVI y XVII

Las rutas comerciales, que situaron a España a la cabeza de las potencias marítimas, fueron también causa de enfrentamientos con poderes económicos emergentes, deseosos de disminuir la hegemonía de la Corona Española para acceder a ese comercio.

Durante el siglo XVII, y en decidida competición con España, Holanda fue estableciéndose en América, el Índico y el Pacífico a través de sus Compañía de las Indias Orientales y Occidentales. En ese desafío, la pugna por la comercialización del azúcar originó varios combates en la costa de Brasil. En 1631, la victoria de Antonio de Oquendo sobre la flota holandesa permitió reforzar las guarniciones de Bahía, Pernambuco y Parayba. Después, las escuadras de Lope de Hoces, «la flota del azúcar», lograrían entre 1633 y 1636 nuevos éxitos que el pintor Juan de la Corte representó en los cuadros expuestos en esta sala.

De las hostilidades con Holanda, fue asimismo consecuencia el hundimiento en Filipinas de la nao *San Diego*. Este buque, uno de los célebres galeones de Manila, tuvo que enfrentarse en 1600 a una flota holandesa dispuesta para atacar Manila. Aunque el comandante español, Antonio de Morga, derrotó al holandés, una vía de agua provocó el rápido hundimiento del *San Diego*, con la mayor parte de su tripulación y todo su cargamento. De esta carga, forma parte un importante conjunto de porcelana china azul y blanca perteneciente a las mejores producciones de la dinastía Ming.

La artillería expuesta a la entrada de la sala corresponde a la embarcada apresuradamente en la nao *San Diego* para librar el combate, instalada en Manila para su defensa por orden de Felipe II.



D.

La construcción naval en la era del vapor 1833-1931

Las innovaciones tecnológicas aportadas por el siglo XIX repercutieron decisivamente en la construcción naval española. De este modo, la guerra carlista, iniciada en 1833, impulsó la adquisición de los primeros vapores para bloquear el Cantábrico y evitar con ello el aprovisionamiento de los carlistas. Una vez rehabilitados los arsenales españoles, pudieron construirse en ellos las fragatas de hélice de casco de madera, como la *Berenguela*, *Petronila*, *Blanca* y *Villa de Madrid*. Y ya en la segunda mitad del siglo, en 1864, se construyó en Ferrol la fragata *Tetuán*, el primer buque blindado ordenado por la Armada, con casco de madera protegido con una coraza metálica, precedente de los cascos de acero.

Pero cuatro años más tarde, la revolución de 1868 frenó el desarrollo de la Armada, lo que, sumado a la insurrección cantonal, provocó que los escasos buques disponibles en 1875 quedaran anticuados. Durante esos años, y por influencia de la Jeune École, el ministro Beránger abandonó la construcción de acorazados en favor de los nuevos buques torpederos, más pequeños y económicos. Sin embargo, durante el ministerio de Antequera, contrario a esta idea, se ordenó la construcción del acorazado *Pelayo* y se redactó un programa naval que incluía otras siete unidades más de este tipo, plan que no pudo llevarse a cabo por la prematura muerte de Alfonso XIII. Fue en 1887, con el ministro Rodríguez de Arias, cuando un nuevo programa naval permitió la construcción de cruceros como el *Infanta María Teresa*, en Bilbao, o el *Cardenal Cisneros*, en Ferrol. Pero el error de olvidar a los acorazados se manifestaría en 1898 durante la guerra con los Estados Unidos.

El resultado adverso de esa contienda sumió a España en una grave crisis política, económica y moral. Pero con el cambio de siglo, y hasta 1931, los ministros de Marina desarrollaron planes de recuperación tendentes a la potenciación de la Armada mediante la construcción de buques tecnológicamente avanzados en astilleros españoles. Procedentes de estos, y también de los extranjeros, zarparon los modernos acorazados, torpederos, destructores, cruceros y cañoneros.

Además, se adquirieron nuevos buques escuela para poder cumplir el objetivo de la formación de los marinos, presente asimismo en esos planes.

También hasta 1931, la Marina civil permaneció bajo tutela militar. Las industrias marítimas no se regían por la jurisdicción civil, sino por un sistema legal singular y exclusivo que implicaba que cualquier asunto que tuviera que ver con la pesca y la navegación quedara bajo la jurisdicción única de la Marina. Por tanto, esta no solo controlaba la mano de obra a través de la Matrícula de Mar, sino que tenía autoridad para influir en los procesos productivos gracias a su potestad para permitir o prohibir el uso de la pesca, además de proteger y tutelar los intereses pesqueros nacionales.



DEL CA
AL CAN
DE LA MAN
Por la historia española e
americana



E.**La Armada hoy**

Esta unidad, que no forma parte del recorrido del Museo en sentido estricto, puede verse tanto al comienzo como a la finalización de la visita.

Muestra cómo en la actualidad la Armada ha vuelto a mostrar su bandera en cualquier escenario donde lo exija el servicio a los intereses nacionales. Este regreso al ámbito internacional ha tenido como hitos fundamentales el ingreso en la OTAN y en la Unión Europea.

De este modo, dejando atrás éxitos y fracasos, inevitables en una trayectoria de ocho siglos, la Armada ha vuelto a los mares del mundo reforzada por las lecciones de la historia y fortalecida por la confianza que en ella depositan los españoles.





ARMADA

MUSEO NAVAL



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE DEFENSA

SUBSECRETARÍA DE DEFENSA
SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA

SUBDIRECCIÓN GENERAL
DE PUBLICACIONES
Y PATRIMONIO CULTURAL