

Exposición temporal

El último viaje de la fragata Mercedes

Un tesoro cultural recuperado La razón frente al expolio

Carmen Marcos Alonso
Museo Arqueológico Nacional
Susana García Ramírez
Museo Naval
Carlos León Amores
Carlos Barrot

Carmen Marcos Alonso es Subdirectora del Museo Arqueológico Nacional y especialista en Numismática; pertenece al Cuerpo de Conservadores de Museos. Participó como testigo en el proceso judicial sobre la fragata *Mercedes*, en las inspecciones técnicas de sus bienes culturales depositados en Florida (EE.UU), así como en su recogida y traslado a España.
carmen.marcos@mecd.es

Susana García Ramírez es Licenciada en Geografía e Historia, Especialidad de Historia Antigua. En la actualidad es Jefa del Departamento de Conservación Preventiva y Restauración del Museo Naval y gestiona las colecciones de Uniformidad, Simbología y Bellas Artes del mismo.
sgarram1@et.mde.es

Carlos León Amores, arqueólogo subacuático y museógrafo formado en la Universidad Autónoma de Madrid. Ha publicado varios libros entre los que destaca *Buceando en el Pasado. Los grandes naufragios de la Historia* o la novela histórica *Huracán*.
cleonamores@gmail.com

Carlos Barrot es arquitecto museógrafo, colegiado en el Colegio de Arquitectos de Madrid. Ha participado en el diseño de exposiciones permanentes como las del Museo Arqueológico de Murcia o el Museo de los Orígenes de Madrid, así como en exposiciones temporales, eventos y campañas publicitarias.
carlosbarrot@gmail.com

Resumen: El 18 de mayo de 2007, una empresa norteamericana cazatesoros, Odyssey Marine Exploration, anunció el mayor hallazgo de monedas jamás encontrado. Más de medio millón de piezas de oro y plata, extraídas de algún lugar del Atlántico, fueron trasladadas en secreto a Estados Unidos. España sospechó que se trataba de un buque español y presentó una demanda judicial en Estados Unidos. Tras cinco años de litigio, los tribunales norteamericanos dieron la razón al Estado español, reconociendo sus derechos sobre aquellos bienes culturales y ordenando su entrega. El buque expoliado no era otro que la fragata de la Armada española *Nuestra Señora de las Mercedes*, hundida en 1804 durante el ataque de una flota británica cerca de las costas de Portugal.

Palabras clave: Tesoro de la fragata Mercedes, Patrimonio cultural subacuático, Acuñaciones virreinales siglos XVIII-XIX, Real Armada siglos XVIII-XIX, Diseño expositivo, Combate del cabo de Santa María.

Abstract: On 18 May 2007, a North American treasure hunting company, Odyssey Marine Exploration, announced the largest discovery of coins ever made. More than half a million gold and silver coins were removed from some part of the Atlantic Ocean and secretly taken to the United States. Spain suspec-

ted that the trove was from a Spanish ship and filed a suit in the United States. After five years of litigation, the U.S. courts ruled in favour of Spain, recognising its right to recover these cultural assets and ordered that they be returned to Spain. The plundered ship was none other than the frigate of the Spanish Armada, *Nuestra Señora de las Mercedes*, which was sunk by the British off the coast of Portugal in 1804.

Keywords: Treasure of the frigate Mercedes, Underwater cultural heritage, Viceroyal coins 18th-19th century, Royal Armada 18th-19th century, design exhibit, Battle of Cape Santa Maria.

Hace más de dos siglos, el 5 de octubre de 1804, una flotilla española regresaba con caudales y mercancías del Virreinato del Perú cuando fue atacada, sin previa declaración de guerra, por otra británica que la esperaba frente a la costa del Algarve. La fragata española *Nuestra Señora de las Mercedes* explotó y se hundió como consecuencia de la agresión en el cabo de Santa María, cuando los marinos españoles ya avistaban la sierra de Monchique. Su trágica desaparición fue el detonante de la declaración de guerra de España a Gran Bretaña en el convulso período previo a la Guerra de la Independencia, y un episodio dramático que dejó huella en

la historia, la literatura y las vidas de los supervivientes.

El 18 de mayo de 2007, una empresa norteamericana cazatesoros, Odyssey Marine Exploration, anunció el mayor hallazgo de monedas jamás encontrado. Más de medio millón de piezas de oro y plata, extraídas de algún lugar del Atlántico, fueron trasladadas en secreto a Estados Unidos. El valioso cargamento de la *Mercedes*, al igual que la tumba de más de 200 españoles, había sido expoliado. Inmediatamente España, a través del entonces Ministerio de Cultura, presentó una demanda judicial en Estados Unidos. Tras cinco años de litigio, los tribunales norteamericanos dieron la razón al Estado español, reconociendo sus derechos sobre aquellos bienes culturales y ordenando su entrega. Los caudales fueron devueltos a nuestro país y la *Mercedes* pudo completar su viaje.

El caso ha supuesto un gran éxito nacional y un importante precedente internacional en la defensa del patrimonio arqueológico subacuático. Frente a la ocultación de datos por parte de Odyssey, España demostró que el pecio correspondía a la fragata de la Real Armada *Nuestra Señora de las Mercedes*, buque de Estado en misión oficial, protegido por el principio de inmunidad soberana. La defensa del caso se encargó al bufete norteamericano *Covington & Burling*, con James Goold como abogado de España, cuyos intereses había defendido anteriormente con éxito en el caso de los buques *Juno* y *Galga* frente a la empresa Sea Hunt, Inc. Las declaraciones de especialistas españoles en historia naval, arqueología, numismática, sustentadas sobre numerosas pruebas, condujeron a la resolución favorable a España de los tribunales estadounidenses y a la consiguiente entrega de las monedas, que fueron adscritas al Museo Nacional de Arqueología Subacuática, ARQUA.

La exposición *El último viaje de la fragata Mercedes* es fruto de un proyecto de Estado que ha permitido a los ministerios de Defensa y de Educación, Cultura y Deporte, con la participación de Acción Cultural Española (AC/E) y

el patrocinio de la UNESCO, presentar y poner a disposición de los ciudadanos estos bienes pertenecientes al patrimonio histórico español cuyo destino, previo a la reclamación española, era su venta y su disgregación. La muestra se ha concebido como una exposición única con dos sedes: el Museo Naval y el Museo Arqueológico Nacional, donde, incidiendo en la importancia de la lucha contra el expolio, se proporcionan dos enfoques diferentes del acontecimiento histórico que originó el naufragio: el punto de vista naval y militar por un lado, y el arqueológico y cultural por otro. Este planteamiento aporta al público dos discursos complementarios.

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

El objetivo de la exposición *El último viaje de la fragata Mercedes. Un tesoro cultural recuperado* que se presenta en el Museo Arqueológico Nacional ha sido ofrecer una aproximación al caso judicial y a la historia de la fragata *Mercedes*, con el fin de poner a disposición de la sociedad los bienes patrimoniales recuperados. Narra, con la mirada centrada en las monedas y el resto de objetos arqueológicos, la historia común de España y América, la actuación de los protagonistas de la época y del desgraciado suceso, su huella en los archivos, los libros y el arte. Con la batalla legal emprendida por el Gobierno de España como telón de fondo, la muestra incide en la importancia de promover la defensa y salvaguarda del patrimonio cultural subacuático. La exposición se estructura en dos grandes apartados –el pasado y el presente en torno a la *Mercedes*–, organizados a su vez en siete áreas temáticas a través de las cuales se desarrolla el hilo argumental de la narración.

Un mundo en guerra. Europa y América hacia 1800 es el primer ámbito de la muestra, donde se ofrecen las referencias cronológicas y se sitúan los sucesos en el marco geopolítico de la época: un mundo en guerra en el que

El valioso cargamento de la *Mercedes*, al igual que la tumba de más de 200 españoles, había sido expoliado

se enfrentan las tres grandes potencias del momento –Francia, Gran Bretaña, España–, con América del Sur en el horizonte de sus intereses. En España, estos años coinciden con el reinado de Carlos IV con Manuel Godoy como primer ministro, cuyos retratos encabezan el área acompañados por los originales de los tratados de paz y declaraciones de guerra que jalonan el ritmo de la política española en estas fechas (San Ildefonso, Amiens, Convenio de subsidios de París...) y enmarcan los hechos alrededor de la *Mercedes*. América del Sur es espacio protagonista, en especial el virreinato del Perú, lugar de destino de la fragata, representado en la muestra a través de una magnífica obra, el *Quadro de Historia Natural, Civil y Geográfico del Rey del Perú*, que ilustra la naturaleza y los principales rasgos sociales y económicos del virreinato en aquellas fechas.

En el segundo apartado, **La última misión de la fragata Mercedes**, se presenta una selección de documentos conservados en archivos españoles, públicos y privados, relacionados con el viaje de la *Mercedes* a El Callao, en misión de Estado, y su tornaviaje al puerto de Cádiz, destino nunca alcanzado: reales órdenes y correspondencia entre el ministro de Hacienda, el virrey del Perú y el ministro de Marina. Destaca entre ellos el último documento de la *Mercedes* firmado por su comandante, José Manuel de Goicoa, el 7 de agosto de 1804, a punto de partir de Montevideo. Se destacan las figuras de dos de los protagonistas del viaje: José de Bustamante y Diego de Alvear, jefes de la escuadra española, marinos y científicos, personajes de apasionantes biografías. Instrumentos científicos de navegación y astronomía, documentos y enseres personales acompañan las imágenes de ambos y ponen el rostro humano a la historia (fig. 1).

Figura 1. Explosión de la fragata española *Nuestra Señora de las Mercedes* en el combate del cabo de Santa María, 5 de octubre de 1804, por Francis Sartorius (1807). Óleo sobre lienzo. Firmado y fechado: *F Sartorius 1807*. © The Richard Green Gallery, London.





Figura 2. Modelo de fragata española del siglo XVIII-XIX realizado por Javier Escudero para la sala central de la exposición *El Último Viaje de la Fragata Mercedes* en el Museo Arqueológico Nacional.

El cuadro de Francis Sartorius sobre la explosión de la *Mercedes* en el combate del cabo de Santa María el 5 de octubre de 1804, abre el ámbito **Combate en el cabo de Santa María y hundimiento de la Mercedes**, dedicado al ataque británico y voladura del buque en cuya desaparición perecieron al menos 275 personas, de las 323 que viajaban a bordo, entre ellas, la familia casi al completo de Diego de Alvear. Este suceso se encuentra ampliamente documentado a través de los informes, diarios de navegación e incluso memorias de aquellos que presenciaron los hechos y que forman parte de las piezas seleccionadas. Las emocionantes memorias de Tomás de Iriarte, que contaba con diez años cuando fue testigo del violento combate desde la *Clara*, han servido de hilo conductor para un sorprendente audiovisual panorámico que permite al espectador subir a bordo de la escuadra española, sumergirse en el fragor del combate y presenciar los últimos momentos de la *Mercedes*. Una maqueta a gran escala de una fragata del tipo de la *Mercedes*, encargada expresamente para esta exposición al modelista Javier Escudero, es la protagonista indiscutible de la sección (fig. 2).

A las inmediatas consecuencias tras el final del combate, detención y traslado de las tres fragatas restantes –*Medea*, *Fama* y *Clara*– a los puertos ingleses, y el destino de los caudales apresados, le seguirán efectos a medio y largo plazo como la declaración de guerra a Gran Bretaña en diciembre de ese mismo año. Documentos, monedas procedentes de las naves apresadas, o un ejemplar de *Trafalgar* de los *Episodios Nacionales* de Benito Pérez Galdós donde se relata el combate en el que naufraga la *Mercedes*, son algunas de las obras que ilustran el apartado **Tras el combate: la Mercedes, casus belli**, con el que cierra la parte dedicada al pasado de la fragata. Pero con su voladura no concluyó su historia. Los restos del buque se hundieron en las aguas del Atlántico, a 1 100 metros de profundidad. Doscientos años después de aquellos trágicos acontecimientos, la compañía norteamericana “cazatesoros” Odyssey Marine Exploration Inc. localizó el yacimiento arqueológico y, en un tiempo record, extrajo cerca de 600 000 monedas de su cargamento, que trasladó inmediatamente a Estados Unidos. Junto a las monedas, Odyssey sacó algunos otros restos ar-

queológicos, claramente escasos y parciales, y en absoluto resultado de una excavación sistemática. En esta área **–Arqueología frente a expolio–** se expone una selección de estos materiales y se incide en la diferencia entre un expolio y una excavación arqueológica de carácter científico, el contraste entre unos objetivos centrados en la recuperación de la historia, y los dirigidos únicamente a la obtención de objetos con una perspectiva mercantil.

La siguiente sección, **El cargamento. Caudales y otras mercancías**, explica cómo además de las numerosas pérdidas humanas, la voladura de la *Mercedes* supuso también la desaparición de otros bienes y caudales que transportaba. Las fuentes documentales han aportado abundante información sobre el carácter de dicho cargamento contribuyendo de manera importante a la identificación de los restos como pertenecientes a la fragata *Mercedes*. Una de las piezas, un fragmento de un cubierto de plata con las iniciales J.G. y el registro de carga de este tipo de objetos a nombre del comandante del buque, José de Goicoa, vienen a subrayar dicha identificación. Junto a ejemplos de algunas de estas mercancías, una serie de acuarios pre-

sentan el proceso de transformación que sufren estos materiales en el fondo marino, así como su posterior recuperación a través de la restauración. Restos de los caudales procedentes de la *Mercedes* sirven para aproximarnos a la forma en la que se realizaba su transporte y para mostrar los rasgos principales que caracterizan a estas monedas: el peso o real de a ocho, considerado el “dólar” de la época (fig. 3).

En este mismo ámbito, se presenta una impresionante vitrina con una selección de más de 30 000 monedas, procedentes de la *Mercedes*. Más allá de la mera acumulación, la vitrina rememora el cargamento de caudales que transportaba el buque, su distribución en talegas conteniendo unas 1000 monedas cada una, y la desproporción entre las piezas de oro y las de plata que llevaba, una de las claves de identificación del buque.

Un proceso judicial en defensa del patrimonio cultural subacuático. La batalla en los juzgados es el apartado final dedicado al litigio. Las declaraciones de los especialistas y las pruebas presentadas demostraron con rotundidad ante los tribunales norteamericanos que la identidad del buque expoliado era la *Mercedes*, una fragata de la Ar-



Figura 3. Monedas procedentes del cargamento de la fragata *Mercedes*. Se exponen 30 144 monedas de plata de ocho reales y 146 de oro de 8 escudos, representativas de la proporción y tipo de caudales que transportaba la fragata. Imagen: cortesía AC/E. Fotógrafo: Julio González.

mada Española en misión de Estado, sujeta por tanto al principio de inmunidad soberana, y sobre la que Odyssey no tenía ningún derecho a intervenir. Se presentan algunos objetos y documentos relacionados con las evidencias de identificación del buque y con propio desarrollo del juicio, para concluir destacando la importancia que reviste la protección del patrimonio arqueológico subacuático, su conservación, difusión y la cooperación internacional. En este sentido, son fundamentales la Convención de Patrimonio Cultural Subacuático de la UNESCO de 2001, o las directrices marcadas por el Plan Nacional de Protección de Patrimonio Subacuático y el Libro Verde del Patrimonio Subacuático que propone las acciones prioritarias que deben llevarse a cabo en España para la protección de estos bienes.

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

La exposición correspondiente a la sede Museo Naval recoge la expectación social suscitada por la llegada de las monedas a nuestro país, para ofrecer una serie de contenidos de carácter naval y militar que resultan absolutamente consustanciales tanto a la protagonista del acontecimiento, la fragata de la Real Armada *Nuestra Señora de las Mercedes*, como a su *último viaje*, el que emprendió desde el virreinato del Perú medio año antes de ser atacada. Además, incide en dos materias transversales que navegan por todo el espacio expositivo: la contribución de la Armada a la protección del patrimonio subacuático, y la importancia de sus archivos históricos para luchar contra el expolio. Sintetizando este planteamiento, la exposición del Museo Naval se presenta con el elocuente subtítulo de *La razón frente al expolio*.

Desde esta perspectiva, el discurso se articula en torno a seis módulos expositivos. El primero de ellos se centra en el contexto histórico-naval: **España y la Real Armada en 1800**. Un momento muy delicado, en el que España

no había concluido la guerra, de carácter eminentemente naval, que desde 1796 mantenía en alianza con Francia contra Gran Bretaña. La contienda se había acometido bajo una enorme crisis económica, ocasionada por las guerras anteriores sostenidas frente a Francia y frente a Inglaterra, y agravada por los estragos causados por una enfermedad epidémica nueva, la fiebre amarilla. Esta situación tan complicada repercutió decisivamente en la Armada, que vio descender el ritmo de construcción de buques y aumentar el problema de la falta de dotaciones. En algunos combates de ese nuevo conflicto participó la fragata de guerra *Nuestra Señora de las Mercedes*, asistiendo a derrotas, como la del cabo de San Vicente (14 febrero de 1797), y también a victorias, como la de Ferrol (25-26 agosto de 1800), donde, aprovechando que gran parte de la escuadra española permanecía en Brest en apoyo de Napoleón, la Royal Navy intentó destruir el arsenal. Ambos combates aparecen en la exposición, el primero mediante un óleo de un artista actual, Ferrer Dalmau, y el segundo por una estampa anónima coetánea de la acción.

El hilo conductor de todo este periodo es Manuel Godoy, que, en esa España assolada por la pobreza y la enfermedad, aprovechó la tregua proporcionada por la Paz de Amiens (25 de marzo de 1802) para ordenar el envío de los caudales de la Real Hacienda que habían quedado retenidos en América como consecuencia de la guerra contra Inglaterra. Esa era precisamente la misión encomendada a la *Mercedes* en su último viaje.

El retrato de Godoy, luciendo la divisa del novedoso grado de Generalísimo de los ejércitos de mar y tierra, con el que ordenó el transporte de los caudales, figura en la exposición con un magnífico retrato realizado por Antonio Carnicero. El pintor incluyó en el cuadro otro elemento que resultaría fundamental para que la *Mercedes* pudiera realizar su misión: *el Atlas Marítimo de España*, del brigadier de la Real Armada Vicente Tofiño, obra que situó a España a la vanguardia cartográfica de Europa.

Se presentan algunos objetos y documentos relacionados con las evidencias de identificación del buque y con propio desarrollo del juicio, para concluir destacando la importancia que reviste la protección del patrimonio arqueológico subacuático

El documento de Godoy (fig. 4) resolviendo el transporte de los caudales, y la consiguiente Real Orden del ministro de Marina, Grandallana, disponiendo la partida de la *Mercedes* a ese fin, forman parte del segundo aspecto mostrado en la exposición del Museo Naval: **El viaje de la escuadra**. Ambos documentos, conservados en el Archivo General de la Marina “Álvaro de Bazán”, subrayan la importancia de los archivos navales, ya que formaron parte de la documentación aportada por España ante los tribunales estadounidenses. En este mismo sector expositivo se ofrece una muestra de la

cartografía de esos años correspondiente a El Callao y Montevideo, los lugares a los que llegó y de los que partió la *Mercedes* en su último viaje. Estos mapas están firmados por dos de sus protagonistas: Tomás de Ugarte y Diego de Alvear, dos de los marinos ilustrados, de los “escogidos oficiales de Marina” que en esos años “trabajaban en empresas científicas sobre todos los mares”, como reseñó el propio Godoy en sus memorias.

Pero el último viaje de la fragata *Mercedes* no pudo incluirse entre esas empresas científicas. De hecho, constituyó el motivo definitivo para que España vol-

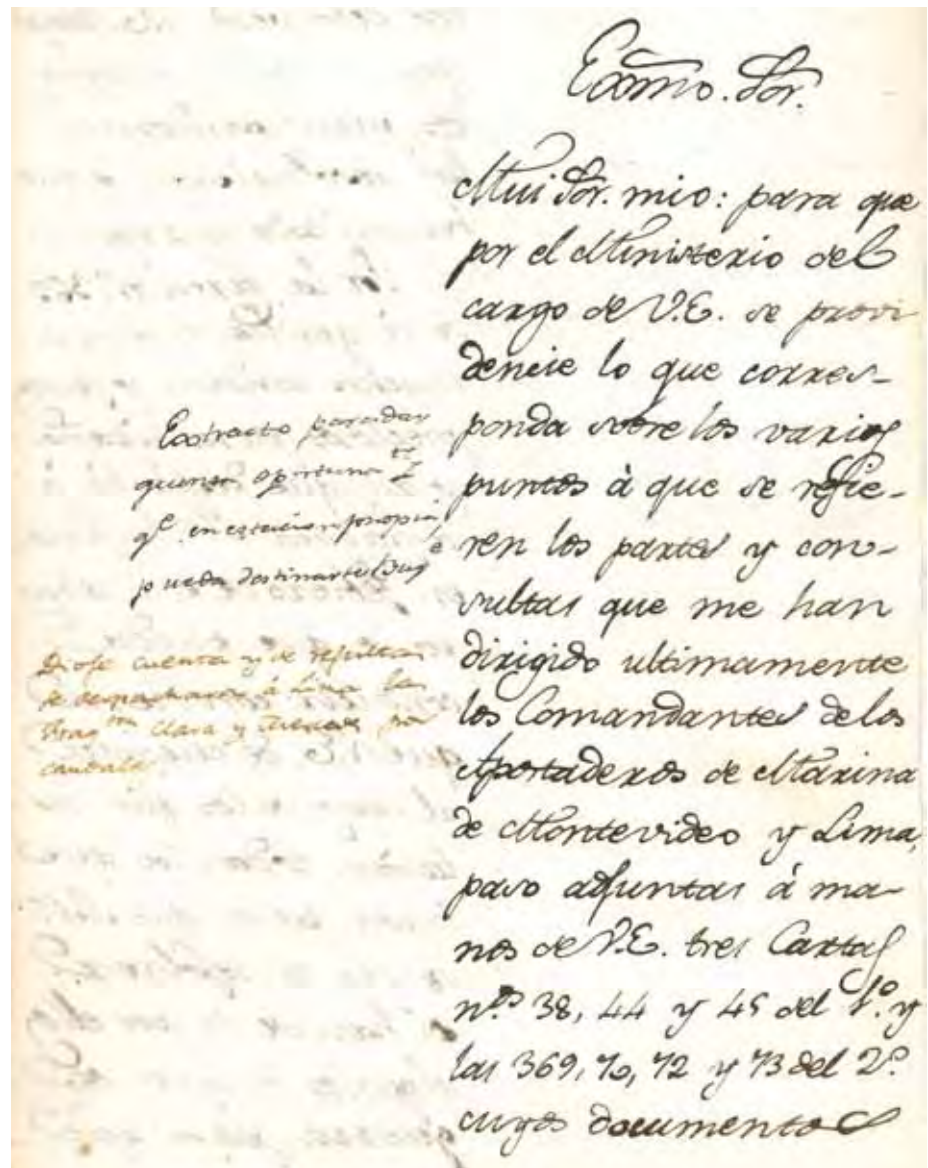


Figura 4. Oficio de Manuel Godoy de 13 de septiembre de 1802 dirigido a Domingo Pérez de Grandallana, ministro de Marina. Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán. Viso del Marqués. Ciudad Real. AGMAB. Ministerio de Marina. Expediciones a Indias. Leg. 31
Foto: Departamento de Reprografía del Órgano de Historia y Cultura Naval.



viera a aliarse con Francia en una nueva guerra contra Gran Bretaña y se viera abocada al desastre de Trafalgar. La exposición dedica su tercer bloque expositivo al **Combate del cabo de Santa María**, en el que se hundió la *Mercedes*. De este módulo forma parte una recreación conceptual del camarote del comandante de la *Mercedes*, el capitán de navío José Manuel Goicoa, que se evoca con la reproducción del uniforme que le correspondería llevar en ese momento según el reglamento vigente, el de 9 de julio de 1802.

El preludeo del combate se ilustra oponiendo en dos vitrinas enfrentadas a los jefes de ambas escuadras, la española y la británica, con sus respectivos capitanes: José de Bustamante con la *Medea* y Graham Moore con la *Indefatigable*. La vitrina del general español permite incidir en la cualidad científica e ilustrada de los marinos españoles del siglo XVIII, ya que Bustamante había sido el segundo jefe de la expedición Malaspina.

El desarrollo de la batalla naval en que se hundió la *Mercedes* tras explotar, se rememora mediante una recreación infográfica que ofrece numerosos datos técnicos y que narra la acción siguiendo el parte de campaña de Bustamante.

Como consecuencia de esa explosión, perdieron la vida al menos 275 personas, en su mayor parte marinos.

Por ello, el espacio expositivo **Víctimas y supervivientes** se propone al visitante como un punto de reflexión: el lugar del hundimiento de la fragata constituye la tumba de todas esas personas. Cuando *Odyssey* expolió el pecio, extrayendo sin metodología arqueológica ni criterios científicos los objetos que consideró *valiosos* para su venta en el mercado, no sólo atentó contra la inmunidad soberana inherente a los buques de guerra, sino que además vulneró la legislación internacional que reconoce la solemnidad del cementerio y la soberanía de España para preservarlo.

El siguiente bloque temático está dedicado a la construcción de la *Mercedes*: **Nuestra Señora de las Mercedes, del astillero al mar**. El centro de la sala se reserva al modelo en construcción de la fragata abierta por el costado de estribor, lo que permite apreciar su interior. El proyecto, ejecutado en el Museo Naval bajo la dirección del modelista restaurador Miguel Godoy y fundamentado en una investigación histórica y técnica a cargo del profesor Fernández González, ha seguido los reglamentos con que se construyó la *Mercedes* en La Habana, reproduciendo los métodos, las técnicas y los procesos que se utilizaban en los astilleros españoles en el siglo XVIII (fig. 5).

Figura 5. Modelo en construcción de la fragata *Nuestra Señora de Las Mercedes* (1788-1804). Escala: 1/23,22. Años 2012-2014. Autores: Francisco Fernández, Miguel Godoy, José Antonio Álvarez, Francisco Tamayo. Museo Naval.

Conjugando estos tres elementos: piezas, recursos museográficos y espacio expositivo, hemos tratado de generar dos exposiciones diferentes, coherentes pero con personalidad propia

En las vitrinas que rodean al modelo se exponen herramientas de carpintería de ribera y publicaciones coetáneas especializadas en construcción naval. También se muestra una sección transversal de la fragata que ilustra la estiba, la distribución de la carga, con algunos ejemplos que inciden en la misión oficial que, como buque de la Real Armada, cumplía la *Mercedes* en su último viaje.

Refrendando esta idea que constituyó el argumento fundamental esgrimido por España durante su litigio contra Odyssey, una gran bandera naval de más de 24 m² flanquea al modelo: según prescribía la ordenanza naval de 1802, los barcos de la Real Armada debían identificarse como tales mediante la enseña establecida en 1785. La expuesta aquí incluye además el valor simbólico de haber participado en el combate de Trafalgar, muy cercano cronológicamente al combate del cabo de Santa María y consecuencia directa de éste, y de haber pertenecido al buque insignia de Graviña, el navío *Príncipe de Asturias*, construido, como la *Mercedes*, en La Habana según proyecto de Romero Landa.

Finalmente, aunando los dos elementos que, separados por dos siglos, han estado presentes en el lugar donde se hundió la fragata, es decir, el combate y el expolio, se recrea en tamaño real una sección de medio puente de la cubierta que incluye los cañones de a 12 libras que portaba la *Mercedes*, y se proyecta un vídeo relativo a **La protección de la Armada al Patrimonio Subacuático**.

Diseño expositivo

Desde el punto de vista expositivo, el reto era contar esta historia en dos sedes: la sala de exposiciones temporales del Museo Arqueológico Nacional y la del Museo Naval de Madrid; y además, pensar en una futura itinerancia de las dos exposiciones juntas.

Para ello hemos preparado dos diseños expositivos complementarios. Dos versiones de la misma historia, dos caras de la misma moneda, dos formas de abordar un mismo suceso: en el Museo Arqueológico

Nacional se han tratado los temas desde una perspectiva histórica, arqueológica y numismática, y en el Museo Naval desde una óptica naval y militar; aunque en ambas exposiciones domina, por encima de todo, la narración de una historia principal con pequeñas historias dentro.

En términos de museografía, una exposición con dos sedes obliga a distribuir muy bien tanto las piezas a exponer como los recursos museográficos para que no se repitan y para que a la vez cada bloque temático esté contado con los objetos originales idóneos y los recursos más apropiados duplicando así el esfuerzo por buscar medios y técnicas expositivas adecuados. En ambas exposiciones se han recopilado las mejores piezas originales y documentos relacionadas con la *Mercedes*, con sus protagonistas, con el combate, con el naufragio y con el juicio: cartas originales, diarios, testimonios de los supervivientes, objetos personales, recuerdos, memorias, estados de carga y fuerza, pinturas, retratos, caricaturas, cartografías, dibujos del combate, libros y armas.

Por nuestra parte, para exponer estas piezas en el lugar y el momento que les correspondía, según el hilo conductor, hemos diseñado varios tipos de vitrinas, paneles gráficos jerarquizados, reconstrucciones a tamaño real, infografías, ilustraciones, proyecciones, realidad aumentada, efectos de *mapping*, acuarios, modelos a escala y efectos de iluminación.

La circulación en ambas exposiciones es unidireccional, en el sentido de las agujas del reloj, con espacios de tránsito dirigido y otros de amplitud que permiten cierta libertad de circulación. En ambos casos hemos creído conveniente generar una entrada y una salida diferentes para evitar el cruce de los visitantes que entran con los que ya han visto la exposición. En el caso del Museo Naval esto ha sido posible gracias a la eliminación de una vitrina de la sala anexa de la exposición permanente que ha dejado un espacio de salida totalmente independiente de la entrada.

Por otro lado, hemos tenido especial cuidado en generar un ambiente acogedor, con un diseño limpio, de formas sencillas pero contundentes, con fon-

dos oscuros en tonos azules, negros y grises, para resaltar las piezas con una iluminación de leds, con filtros y lentes, muy matizada, que nos ha permitido crear ambientes muy diferentes y acentos muy marcados acostumbrando a la retina del visitante a la baja luminosidad que admiten algunas piezas originales como el papel, la madera, o el textil.

Hemos tratado de dotar a cada sala de una personalidad marcada, rotunda, con formas geométricas claras y con diferencias sustanciales entre ellas jugando con las alturas, los huecos, los pasos angostos y los espacios más abiertos, y con recursos expositivos diferentes que nunca se repiten, que no se hacen sombra entre ellos ni se estorban, buscando enriquecer el discurso expositivo para que cualquier tipo de público encuentre elementos de su interés.

El diseño de los soportes, plintos y apoyos para las piezas ha sido realizado pensando siempre en su conservación y en su facilidad de visualización. Un compromiso a veces muy difícil de conjugar cuando los objetos son extremadamente sensibles, son de materiales débiles o están muy deteriorados.

La información de la historia y de las piezas está plasmada en una serie de textos de bloque temático de unas 200-250 palabras, una segunda categoría de paneles de texto, algo menores en tamaño y jerarquía, de unas 175-150 palabras, cartelas desarrolladas junto a piezas o conjuntos de piezas singulares de unas 100 palabras, y cartelas con fichas técnicas con un máximo de 50 palabras. Los textos más largos y generales están estructurados en dos o tres párrafos muy claros, que van añadiendo información sobre el mismo tema de forma paulatina.

En ambas exposiciones existe un relato corrido que corresponde a los paneles de bloque temático y los paneles de texto generales. Para profundizar y hacer un *zoom* fuera del relato general están las cartelas desarrolladas que presentan una historia dentro de la Historia (fig. 6).

Los audiovisuales de ambas sedes producidos con distintas técnicas y diferentes objetivos tienen como misión contextualizar y ayudan a entender, a sentir y

a evocar lo sucedido. Más técnicos unos y más emotivos otros, todos juegan un papel fundamental en ambas exposiciones. Lo mismo ocurre con las maquetas, las escenografías o los acuarios. Su presencia es parte de nuestra forma de entender las exposiciones, de nuestra forma de comunicar conceptos técnicos o hechos históricos, creando entre ellos un entramado visual en el que cada recurso expositivo tiene su momento, su espacio y su relación con el hilo argumental.

La selección final de las piezas expuestas, en la que hemos asesorado a ambas comisarias, está también medida y meditada, en primer lugar, para ilustrar el relato principal de una forma clara y natural; en segundo lugar, para que unas piezas no compitan con otras en una misma sala o en una misma vitrina; y por último, para que su número, su volumen y su importancia acentúen y acompañen el relato principal sin saltos ni escalones, generando un recorrido ordenado y fluido.

La naturaleza de las piezas que componen estas dos exposiciones ha determinado en gran manera su forma de exposición y su presentación dentro o fuera de vitrina. Algunas de ellas han tenido que contar con especiales medidas de seguridad por tratarse de

piezas de gran valor intrínseco lo que ha obligado a prever en el diseño la instalación de cristales especiales, alarmas y cámaras de vigilancia.

En cualquier caso, se ha trabajado para desarrollar una exposición sin muchos obstáculos entre el visitante y la pieza, con obras cercanas, accesibles y siempre fáciles de visualizar dentro de los límites de la conservación y la seguridad.

Conjugando estos tres elementos: piezas, recursos museográficos y espacio expositivo, hemos tratado de generar dos exposiciones diferentes, coherentes pero con personalidad propia, acercándonos a la historia de la *Mercedes* y destacando los dos agravios sufridos, en 1804 por parte de la escuadra inglesa, y en el 2007 por parte de los buscadores de tesoros de la empresa Odyssey; pero también el éxito judicial que ha significado la sentencia de los jueces estadounidenses sobre la propiedad indiscutible de este naufragio.

Figura 6. Recreación escenográfica a tamaño real de la cubierta de artillería de la fragata *Mercedes* dirigida por el ingeniero naval Francisco Fernández y realizada en los talleres de carpintería del Museo Naval de Madrid para la exposición *El Último Viaje de la Fragata Mercedes*.

