

La Armada y el patrimonio cultural naval

Teodoro de Leste

«... en España, a pesar de su posición geográfica, no ha existido el ideal marítimo y hay que fomentarlo».
Guillermo García Parreño, ministro togado de la Armada

Génesis

En el proceso de la Creación se asientan los elementos fundamentales para que los hombres se relacionen, entre tierras distantes, entre orillas distantes, para compartir los productos de la tierra, los de la mar, para intercambiarlos según los desarrollos de las sociedades y las necesidades que de ellas se generaban. El ser humano, la tierra y la mar constituyen las variables del conjunto que ha venido a denominarse comercio marítimo mundial, y como consecuencia de la ambición humana por lo ajeno, la necesidad de proteger sus intereses marítimos y sus líneas de tráfico marítimo, surgiendo así primero el buque mercante armado y el buque de guerra después.

La Armada nace de la unión de la Marina Real de Castilla con la de Aragón. La primera, de vocación atlántica; la segunda, de vocación mediterránea. En estos tiempos primigenios no existía el buque de guerra como lo conocemos hoy. Debido a la piratería, a los corsarios y a la inseguridad en la navegación, los buques estaban armados con cañones y su tripulación dotada de armamento. Cuando eran requeridos por el rey para la guerra, armadores y tripulantes eran pagados por la Corona, y los mandos de las escuadras así constituidas designados por el rey. Estos son los prolegómenos de lo que más tarde será la Real Armada.

El reformismo borbónico tuvo una importante incidencia en la política comercial, en el comercio marítimo y en lo naval con el nombramiento de José Patiño y Rosales como secretario de Estado de Guerra, Marina, Indias y Hacienda e intendente general de la Marina por Real Decreto de 28 de enero de 1717:

Don Felipe por la gracia de Dios, etc. Habiendo tenido por conveniente restablecer la Marina de España y comercio de Indias, por ser de tanta importancia al bien público, y regular las armadas, flotas y escuadras que más convengan á los referidos una de las providencias que para su logro hayan de darse sea la de crear un ministro que, con el nombre de Intendente general de Marina,, á efecto de que en cualquiera parte que lleguen mis Reales armadas, escuadras y navíos sueltos,.....

Se reúne en una sola Armada todas las existentes, cuyos jefes y tribunales también eran independientes. Y es en este proceso histórico en el que la Armada se inicia en cuestiones patrimoniales.

El patrimonio cultural naval

El conjunto de bienes, muebles e inmuebles, materiales e inmateriales propiedad de particulares, de instituciones y organismos públicos o semipúblicos, de la Iglesia y de la nación, que tenga un valor excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte y de la ciencia, de la cultura, valorados histórica y socialmente como importantes y propios, y que por lo tanto sean dignos de ser conservados por las naciones y pueblos, conocidos por la población, a través de las generaciones como rasgos permanentes de su identidad, es lo que constituye el patrimonio cultural. Es un concepto subjetivo y dinámico que no depende de los objetos o bienes, sino de los valores que la sociedad en general les atribuye en cada momento de la historia y que determina qué bienes son los que hay que proteger y conservar para la posteridad.

La legislación española sobre el patrimonio histórico tiene su origen en la protección de los «bienes inmuebles», considerados como «monumentos arquitectónicos», concepto que tiene su origen en 1803, siendo este el punto de arranque de nuestro ordenamiento jurídico. Hasta la publicación de la Ley del Patrimonio Histórico en 1985, la conservación del bien inmueble se fundamentaba en su interés militar o religioso; el concepto de «monumento» va evolucionando, tomando como base de sustento primero la antigüedad y, posteriormente, el de «histórico» y el de «artístico» como calificativo para ser sujeto de especial protección.



Vistas del palacio de don Álvaro de Bazán

Cortesía de la Armada Española

Es en la primera década del siglo xx cuando se produce un avance significativo, al dictarse las normas que regulan las realizaciones de excavaciones artísticas y científicas para la conservación de «ruinas» y «antigüedades», añadiendo un límite temporal para estas últimas; se constituye conceptualmente el tesoro artístico nacional por razones de arte y cultura, más relacionado con el patrimonio arquitectónico, dando lugar al Tesoro Artístico-Arqueológico Nacional. Con el advenimiento de la República, se sanciona constitucionalmente la protección

del Patrimonio Histórico y se promulga la Defensa, Conservación y Acrecentamiento del Patrimonio Histórico-Artístico Nacional, mediante el cual se protegen los inmuebles y los objetos artísticos, arqueológicos e históricos con más de cien años de antigüedad; pone su principal énfasis en los bienes inmuebles, a los que clasifica en «monumentos» y «yacimientos arqueológicos». A mediados de siglo se introduce el concepto del «entorno» relacionado con la cuestión urbanística.

No es hasta el año 1978 cuando la Carta Magna instituye el concepto de Patrimonio Histórico, Cultural y Artístico, y en consecuencia siete años más tarde se publica la ley del Patrimonio Histórico Español. Esta ley

define como integrantes del patrimonio los inmuebles y objetos muebles, los yacimientos y zonas arqueológicas, los sitios naturales, jardines y parques que tengan un determinado valor. Define qué es un «Sitio histórico», y lo relaciona con acontecimientos o recuerdos del pasado, así como la «Zona arqueológica», referida a lugar o paraje en donde existen ciertos bienes extraídos, tanto si se encuentran en la superficie, en el subsuelo o bajo las aguas territoriales españolas, apareciendo por primera vez en la historia de la legislación patrimonial una referencia al mar territorial o a la plataforma continental.

En la evolución conceptual vemos que el concepto de lo marítimo no existe. España, con mas de 7000 kilómetros de línea de costa, no tiene una definición de «patrimonio marítimo», y el concepto y el esfuerzo para darlo a conocer se dispersa por comunidades autónomas, por los puertos que en ellas se han construido con el paso de los siglos, tratando de recuperar el conocimiento de cómo las sucesivas generaciones construyeron unas formas propias de relacionarse con la mar, algunas de las cuales han llegado a la Armada en forma de cultura inmaterial. El Patrimonio Marítimo, que forma parte del Patrimonio Cultural e Histórico español, está formado por el Patrimonio Naval o de la Armada, el relacionado con la marina comercial y el de la marina de pesca. Este patrimonio comprende, en líneas generales, el conjunto de estructuras (atarazanas, arsenales, faros...), objetos (jarcias firme y de labor, aparejos de carga y descargo, artes de pesca, artilugios de maniobra...) y el conocimiento (como rescatar la carga de galeones hundidos, el arte de marear, ceremonial, nomenclatura...) que resultan de la relación del hombre con la mar.

El Patrimonio Naval es aquella parte del Patrimonio Cultural Marítimo español cuya custodia corresponde a la Armada. Es la herencia del pasado de la Armada que se transmite a las sucesivas generaciones para que sea objeto de estudio y enseñanza, y no se limita a elementos materiales, sino que comprende también la organización, las tradiciones, expresiones y tradiciones orales, ceremoniales, actos festivos, etc.

El patrimonio documental

Los archivos constituyen la expresión más completa de la actuación humana en todos los aspectos de las relaciones de los hombres y de las instituciones sociales, la imagen de lo que los hombres y los pueblos fueron, son y quisieron ser. Por eso los pueblos cultos, desde la remota antigüedad, han cuidado y organizado sus archivos, pues no puede llamarse culto a un pueblo que esté dispuesto a renunciar a su imagen. Los documentos de los archivos son también fidedignos y probatorios de las actuaciones de las personas, de sus derechos y de sus obligaciones, garantía de la seguridad jurídica y social para sus proyectos de futuro. La documentación en que pueden hallarse esas noticias es muy dispersa y, por ello, hay que hacer breve referencia a los distintos archivos en que se han conservado.

Para el periodo histórico conocido como Edad Media, la documentación se encuentra en los fueros y cartas pueblas otorgados a las poblaciones y señoríos; en las Cartas Reales a los municipios, monasterios y señoríos en requerimientos de servicios; en las Cartas de Hermandad que se establecían entre las villas costeras para su defensa; en los cartularios de los monasterios; en las Crónicas de los Reyes; en los Libros de Cortes de los antiguos reinos. De estos archivos, el de la Corona de Aragón contiene, entre otras series, el Archivo

Real, con documentos, cartularios y registros que comprenden desde el año 875 hasta comienzos del siglo XVIII; guarda también el Archivo del Consejo de Aragón. En estas dos series se encuentran noticias de armamentos y expediciones navales, relaciones diplomáticas con los países mediterráneos, política exterior aragonesa y, en general, todo lo relativo a la organización marinera de este reino.

En el Archivo General de Valencia, fundado en 1419, está reunida la documentación desde la Reconquista y durante la época foral; en él también pueden hallarse noticias sobre la participación de este reino en las empresas marítimas, comerciales y guerreras de este periodo.

El Archivo General de Mallorca guarda los fueros y privilegios concedidos por los reyes de Aragón a las islas, y documentación administrativa del antiguo reino. Es, pues, otro centro documental que hay que conocer para completar la Historia de la Marina levantina.

En cuanto a la Marina castellana del mismo periodo, el Archivo Histórico Nacional, creado en 1866, ha recogido la mayor parte de la documentación incautada a los monasterios tras la desamortización de Mendizábal (1836). La Sección Estado contiene también una parte de nuestra historia marinera. En el Archivo Nacional de Simancas se halla toda la documentación de la Administración del Estado durante la época de los Austrias, excepto la de las regiones forales. Cuando este quedó saturado, alrededor de 1830, se habilitó el Palacio Arzobispal de Alcalá de Henares. Este edificio fue incendiado y destruido durante la guerra civil, desapareciendo un trozo considerable de nuestra historia. El de Indias, es de una importancia capital para la historia de la Marina castellana, para la historia de los descubrimientos, exploraciones, colonización y organización de América y Filipinas, y sobre su integración como provincias en la organización nacional. La base de este archivo es la Casa de Contratación, que controló el comercio con las provincias americanas desde el siglo XVI hasta el último tercio del XVIII.

En 1832 se creó el Ministerio de Fomento General del Reino, entre cuyos contenidos se incluye documentación de la Armada referente a Montes, Fábrica de La Cavada, obras de muelles y puertos, y Colegio de Medicina y Cirugía de Cádiz. En 1847 se ordenó entregar al Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas todos los legajos y documentos referentes al ramo de Comercio que se conservaban en los Archivos de Marina relativos a la gobernación de Ultramar.

Cuando se crea el Cuerpo del Ministerio en el año 1717 se le asigna funciones fundamentalmente administrativas, entre las que se encuentra la organización de los archivos, diferenciando los Archivos de las Contadurías de los Departamentos y las Comandancias Militares del Archivo de la Secretaría. Diversas vicisitudes llevan a organizar y reglamentar los Archivos de Marina y a publicar el Reglamento del Cuerpo de Secciones del Archivo en 1885. En cuanto a la organización de estos, ordena seguir las reglas que con el título «Organización del Archivo» se prescribían en el Reglamento de Archivos del Ministerio de Marina. Simultáneamente, se convierte a los archiveros de la Secretaría en el Cuerpo de Archiveros del Ministerio.



En 1894 se crea el Cuerpo de Auxiliares de Oficinas de Marina, nombre que se cambia en 1931 por el de Auxiliares de Oficinas y Archivos. En 1940 se crea el Cuerpo de Oficinas de la Armada, que desaparece posteriormente con la reorganización impulsada por el Ministerio de Defensa.

En cuanto a la infraestructura, es decir a la materialización de los Archivos, es también la evolución orgánica la que nos lleva a su ubicación y evolución. En 1748 se creó la Dirección General de la Armada en el Departamento Marítimo de Cádiz, hasta que en 1796 se trasladó a Madrid, al Palacio Real, enviando ese mismo año los legajos de los archivos a dicha sede. En 1826, se muda la Secretaría de Despacho al edificio de doña Manuela de Aragón, la Casa del Almirantazgo, lo que es hoy el Senado. Cuando se suprime la Dirección General de la Armada, en 1857, se crean nuevos organismos a las órdenes inmediatas del ministro, entre ellas el Archivo del Ministerio. En 1873 se produce una nueva reorganización en la Armada y el Archivo cambia de nombre, denominándose en adelante Archivo Central de Marina. En 1930 se inaugura el nuevo Ministerio de Marina, en lo que hoy es el actual Cuartel General de la Armada, y en él se sitúa el Archivo Central.

Libro General de forzados antes de la restauración

1659-1670

Cortesía de la Armada Española



Libro General de forzados después de la restauración

1659-1670

Cortesía de la Armada Española

El Archivo-museo don Álvaro de Bazán

El palacio de don Álvaro de Bazán, situado en Viso del Marqués (Ciudad Real) —declarado Monumento Nacional en 1931—, fue construido entre 1564 y 1586. Es un edificio de planta cuadrada y estilo renacentista edificado en torno a un atrio. Se atribuye el diseño del edificio al italiano Giambattista Castello, conocido como el Bergamasco, que más tarde trabajó en El Escorial; para otros lo trazó, al menos en su plan original y puso la primera piedra, Enrique Egas *el Mozo*. La arquitectura se percibe como típica española, sin las arquerías italianas, con paramentos lisos y torres cuadradas en las esquinas, dentro de las relaciones armónicas características del Renacimiento. El exterior no refleja la belleza del interior. El edificio consta de dos plantas y, sobre cada una de ellas, una entreplanta con pequeñas dependencias de servicio, rematada por una zona abuhardillada corrida que debió de ser alojamiento de servidores.

La puerta principal la constituye un arco de medio punto sobre dos columnas de orden jónico que da acceso a un amplio vestíbulo con bóveda decorada. El espacio central está ocupado por un patio porticado. La galería de la planta baja está decorada con ornamentaciones grotescas, escenas campesinas, personajes



mitológicos, pechinas y lunetos de las cuatro estaciones. En los muros se reflejan jornadas memoriales y ciudades mediterráneas.

Frente a dicha puerta se encuentra la escalera de acceso a la planta alta. En el primer rellano se encuentran dos estatuas, Marte y Neptuno, que representan al marqués de Santa Cruz y a su padre Bazán *el Viejo*. La galería de esta planta es similar en sus pinturas a la planta baja. Desde las galerías se accede a unas estancias decoradas con diferentes motivos. En la galería superior se encuentra la capilla en donde yacen los restos del primer marqués de Santa Cruz; en esta capilla se encuentra la imagen de la Virgen del Rosario que llevara don Juan de Austria a bordo de su galera en la batalla de Lepanto. En total dispone de 8000 metros cuadrados de frescos renacentistas que lo hacen único en España. Los principales artistas que intervinieron en la decoración fueron Cesare Arbasia, la familia Perolli —Juan Bautista, Francisco y Esteban, sobrino de ambos—, Fabricio Castello y Nicolás Granello, hijo e hijastro del Bergamasco.

Para perpetuar y ensalzar la figura del invicto general del mar D. Álvaro de Bazán, primer marqués de Santa Cruz, la Armada suscribió en el año 1948 un acuerdo con los herederos de dicho título, consistente en el pago de una peseta anual, acto que se lleva a cabo todos los años en la Junta

Bóveda Sala de Portugal del palacio de don Álvaro de Bazán

Cortesía de la Armada Española



Vajilla que se utilizó en la inauguración del Museo Naval

Cortesía de la Armada Española

del Patronato del Museo Naval. Asimismo se creó un patronato, con personalidad y capacidad jurídica, que había de regir el archivo-museo. Con la reorganización del Museo Naval en 1996, este patronato desaparece y el archivo-museo pasa a constituirse como una parte más del Patrimonio del Museo Naval.

El Archivo custodia los fondos de la Armada desde finales del siglo XVIII hasta principios del siglo XX. Así, alberga la documentación de la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina posterior a 1783, la del Ministerio de Marina decimonónico y la de los diferentes ministerios que sucedieron a este durante el primer tercio del siglo XX. Además, tiene una parte de la documentación generada por los distintos organismos con jurisdicción en los departamentos marítimos peninsulares y en los apostaderos de Ultramar (capitanía general, intendencia, comandancias y ayudantías de Marina...), la de los juzgados marítimos permanentes y los expedientes de asistencia marítima. Al quedar superada su capacidad, en 1974 se acordó con el Ministerio de Educación Nacional que el Archivo Central remitiera, en calidad de depósito, al Archivo de la Administración Central la documentación posterior a la guerra civil; más adelante este convenio se extendió a los archivos de los departamentos. Los fondos que se custodian en este archivo representan un volumen aproximado de 12 km lineales.

El Museo Naval

La historia no puede construirse solamente con los documentos que se guardan en los archivos. La creación del Museo Naval se remonta a 1792, gracias a la iniciativa de don Antonio Valdés —designado en 1873 por el rey Carlos IV Secretario de Marina e Indias—, plasmada en un documento que dice:

El Rey tiene resuelto establecer en la Nueva Población de San Carlos un Museo de Marina que, a más de la biblioteca general, reúna todas las ciencias naturales que son necesarias para la completa instrucción del Cuerpo de la Armada, y consiguiente utilidad en ella. Para su ejecución ha determinado S. M.

que se destinen desde luego en la Tesorería de Cádiz cien mil reales de la consignación de cada Departamento, comprendiéndolos en los presupuestos del año próximo; y que, sin perjuicio de ello, se pidan además otros tantos para el mismo; practicando lo propio en lo sucesivo y teniendo siempre con separación este caudal para emplearlo únicamente en el expresado objeto; y de orden de S. M. lo comunico a V. E. para su inteligencia y gobierno de esa Junta; en el concepto de que doy el correspondiente aviso a las de Cádiz y Cartagena.

Inicialmente el Museo Naval se instala en la ciudad de San Carlos, en Cádiz, donde entonces radicaba la Dirección General de la Armada. El local se destinó a biblioteca y exposición de instrumentos náuticos, modelos de barcos, armas, equipos, máquinas y otros objetos que pudieran perfeccionar la instrucción de los oficiales. Pero el cese de Valdés por desacuerdos con Godoy (1795) paralizó el proyecto del museo. Los libros que iban a formar la biblioteca pasaron al Depósito Hidrográfico, muchos objetos e instrumentos científicos fueron depositados en el Observatorio de Marina, y otros elementos pasaron a las Colecciones Reales, a la Compañía de Guardias Marinas, a la Dirección General de la Marina, a diversas dependencias de la Armada, y a almacenes de los Arsenales.

Sin embargo, medio siglo después (1842), la idea de constitución del museo toma consistencia gracias a la actualización del decreto de Valdés, realizado por Ramón Trujillo Celari, subteniente de Infantería y oficial auxiliar en la Junta del Almirantazgo, que aportó ideas para la recuperación de las piezas de interés y la posible ubicación del museo. El capitán de navío Martín Fernández de Navarrete, director del Depósito Hidrográfico y de la Real Academia de la Historia, efectuó un informe muy favorable de aquel memorial, lo que supuso la puesta en marcha del proyecto. Joaquín Frías, Ministro de Marina, dio su aprobación.

Una vez aprobada la orden de abrir el museo, fue inaugurado por S. M. la reina Isabel II el 19 de noviembre de 1843 en el Palacio o Casa de los Consejos, su primera sede, edificio situado en la calle Mayor de Madrid, que en el siglo XVII había sido de los más importantes de la capital después del Real Alcázar, y a lo largo de su historia albergó diferentes organismos oficiales, para terminar siendo Capitanía General de la Región Militar Centro. El Estado General de la Armada de 1845 hablaba del museo en estos términos:

Museo Naval: establecimiento fundado en noviembre de 1843, con objeto de ofrecer al público modelos de buques, máquinas, armas y útiles que se emplean en la Marina, así como los objetos de arqueología naval y producciones raras importadas de Ultramar; se halla bajo la protección inmediata del Gobierno de S. M., el cual tiene dictadas sus disposiciones para enriquecerse sucesivamente con nuevos objetos.

La afluencia de fondos fue continua y rebasó todas las previsiones, lo que hizo necesario buscar un nuevo emplazamiento, que se encontró en la calle Bailén, en donde fue abierto de nuevo a principios del año 1845. Se trataba de la entonces conocida como Casa del Platero, un gran caserón ubicado entre el Palacio Real y el antiguo templo dedicado a Nuestra Señora de la Almudena, construido por un acaudalado oficial de platería que se había hecho rico con



Féretro con los restos de don Álvaro Bazán y su familia en la capilla de palacio

Cortesía de la Armada Española

el comercio de pedrería. Pero, ante la aparición de grietas en el edificio, se analizó su estructura, y visto el peligro de derrumbe se aconsejó su demolición, por lo que fue necesario buscar un nuevo emplazamiento para el museo y trasladarlo lo antes posible. El museo se llevó a finales de 1852 al Palacio de los Ministerios, edificio situado cerca del Palacio Real y próximo a donde actualmente se encuentra el Senado, en la que aún hoy se llama plaza de la Marina Española. Este edificio había sido la casa de Godoy hasta 1807 y desde hacía tiempo era sede del Ministerio de Marina y del Almirantazgo. Las obras de acondicionamiento comenzaron a finales de 1852, siguiendo un proyecto del arquitecto Juan José Urquijo.

El museo se inaugura en 1853 con una cena de gala presidida por Isabel II en la que se utilizó una vajilla elaborada en Pasajes (Guipúzcoa), parte de la cual se exhibe hoy en el vestíbulo principal del Museo Naval. En 1857 el museo se reorganizó en tres secciones: Armas y Modelos, Útiles de Guerra y Biblioteca General, con lo que se volvió a la primitiva idea (1792) de dotarlo de biblioteca en los siguientes términos:

Se reunirán en la Biblioteca todos los libros, manuscritos, cartas y planos que existan en el Ministerio del Ramo, Depósito Hidrográfico, Observatorio Astronómico de San Fernando y demás establecimientos marítimos, exceptuando los que sean necesarios para el uso y especial servicio de los mismos. Se formarán en los tres Departamentos pequeños museos con bibliotecas exclusivamente de Marina, semejantes al de la Corte.

Un hecho de notable importancia para el Museo Naval se produce ya a comienzos del siglo xx. Por Real Decreto de 3 de junio de 1930, y a iniciativa del rey Alfonso XIII, se crea el Patronato del Museo Naval, cuya presidencia de honor se reserva su majestad. El primer presidente fue el marqués de Santa Cruz.

En 1930 se inaugura el nuevo edificio del Ministerio de Marina, el hoy Cuartel General de la Armada, y un año más tarde el Museo Naval se traslada a esta nueva instalación, quedando inaugurado oficialmente en octubre de 1932. En él se exhiben, cronológicamente, los fondos históricos más importantes que conserva la Armada desde la época de los Reyes Católicos hasta nuestros días.

El museo cuenta con una gran colección de fondos: instrumentos astronómicos, científicos y de navegación de los siglos xv al xx, armas, banderas, modelos de buques, modelos de arsenales, uniformes, portulanos, objetos personales, documentos, esculturas, dibujos, grabados, retratos, cartas náuticas, mascarones de proa, pinturas que representan combates navales de firmas como Berlinguero, Brugada, Cortellini, Garnelo, Monleón, Sorolla o Vicente López, entre otros. La superficie total es de 2786 metros cuadrados. Su patrimonio museográfico histórico-artístico asciende a unas 10.500 piezas, muchas de ellas de un valor incalculable. A modo de ejemplo, la carta de Juan de la Cosa (1500) en la que por primera vez en la historia es representado el Nuevo Mundo; un extraordinario modelo de galeón flamenco, único en el mundo por su antigüedad y características (1593); un grabado con una vista panorámica de Sevilla (1617) del que se conocen cuatro ejemplares en el mundo o el proyecto de creación de la bandera de la Armada (1785), que con el tiempo se convirtió en la bandera nacional de España.

La institución se reorganiza en 1853 mediante un Real Decreto firmado por S. M. la reina Isabel II que en su artículo 3.º dice:

Se formarán en los tres Departamentos Marítimos pequeños museos con bibliotecas exclusivamente de Marina, semejantes al de la Corte y dependientes de él.

No es hasta el siglo xx cuando estos museos toman carta de naturaleza, dependiendo del Museo Naval de Madrid. Todos estos centros tienen las mismas misiones que el Museo Naval de Madrid: adquirir, conservar, investigar, comunicar y exhibir para fines de estudio, educación y contemplación, piezas, conjuntos y colecciones de valor histórico, artístico, científico y técnico relacionados con la actividad naval, a fin de difundir la historia marítima de España, contribuir a ilustrar, relevar y salvaguardar sus tradiciones y promover la conciencia marítima

nacional. En algunos casos complementan al Museo Naval de Madrid, como es el caso del Museo Naval de Ferrol, con su sala dedicada a instrumentos eléctricos y electrónicos, el Museo Naval de Cartagena, con el espacio dedicado a la medicina naval y el Arma Submarina, o el Palacio del Viso del Marqués, con sus frescos renacentistas de batallas navales.

La Torre del Oro

La Torre del Oro, declarada Monumento Nacional en 1931, es el segundo símbolo más representativo de la ciudad de Sevilla. Se encuentra ubicado en la margen izquierda del río Guadalquivir. Fue construida entre 1220 y 1221 por orden de Abù l-Ulâ, gobernador almohade de Sevilla. Cerraba el paso al Arenal mediante un tramo de muralla que la unía con la Torre de la Plata, que formaba parte de las murallas que defendían el Alcázar, y constituía un baluarte para la defensa del puerto.

La edificación está formada por tres cuerpos. El primer cuerpo es de forma dodecadenal rematado por una línea de arcos polilobulares enmarcando ventanas y, sobre ellas, las almenas. Los paramentos son de ladrillo en su parte central y piedra caliza en las aristas. Consta de tres plantas. El segundo cuerpo es también dodecagonal, más estrecho que el primero, con el centro macizado dejando un hueco por el que discurre una escalera helicoidal que da acceso a la terraza. Fue mandado construir por Pedro I el Cruel en torno a 1357. La torre termina en un cupulín cilíndrico, rematado por una cúpula abierta de azulejos dorados, añadido en la restauración de 1760 que llevó a cabo el ingeniero militar Sebastián Van Der Borch para reparar los graves daños que había sufrido con el terremoto de Lisboa de 1755.

A lo largo de su historia, la Torre del Oro ha tenido diferentes usos: capilla dedicada a san Isidoro de Sevilla, prisión, lugar de esparcimiento de la corte y embarcadero real, sede de las oficinas de la Compañía de Navegación del Guadalquivir y Capitanía de Puerto de la Armada, hasta que en 1870 la Armada toma posesión de la torre para instalar la Comandancia y Capitanía de Puerto. La Exposición Universal de Sevilla de 1929 permitió salir a la Torre del Oro del ostracismo en el que se encontraba recluida. Al finalizar el magno acontecimiento, el pabellón de la exposición dedicado a la navegación se destinó a Comandancia de Marina, y la Torre, perteneciente a la Armada, se quedó sin uso. En abril de 1936 se publica un decreto por el que se crea el Museo Naval en la Torre del Oro, que se inaugura en 1944.

A lo largo del tiempo, la torre ha sido sometida a diversas obras de acondicionamiento y restauración, unas como consecuencia de la necesidad de adaptarlas a funciones administrativas en el periodo 1809-1856, otras como consecuencia de fenómenos naturales, como terremotos o inundaciones. La primera restauración se remonta al año 1504, a consecuencia de un terremoto (de esta restauración son los zunchos y tirantes de hierro que la sujetan por encima de los ventanales de la tercera planta); la segunda se inició en 1760, también como consecuencia del terremoto de 1755 —la torre había quedado en tan mal estado que se propuso su demolición—; la tercera fue como consecuencia del terremoto de 1858. En 1891 la Armada procede a la restauración de la torre a petición de la Comandancia de Marina, obras que dirige el ingeniero naval don Carlos Halcón.

Ya en el siglo xx, el terremoto acontecido en 1969 le produjo desperfectos que afectaron al cupulín e hicieron necesario su refuerzo interior; ante la suciedad que presentaba la fachada exterior, se procedió a una nueva restauración, costeada por la Real Maestranza de Caballería de Sevilla, la Fundación Focus-Abengoa y la Fundación El Monte. La constitución de este grupo benefactor se debió al esfuerzo del infante don Carlos de Borbón, presidente del Real Patronato del Museo Naval.

El museo consta de una superficie expositiva de 623 metros cuadrados distribuidos en dos plantas. En la planta baja se exponen fondos que guardan relación con el Guadalquivir y Sevilla. Entre los fondos expuestos se encuentra el modelo del *Real Fernando*, construido en Sevilla, primer buque a vapor que navegó por aguas españolas; también se exponen dos cañones de gran interés —uno fabricado en Dunquerque y el otro en Sevilla—, ambos presentes en el combate de Trafalgar. La segunda planta está dedicada a la Armada, y en ella se muestran cuadros de almirantes y generales, así como algunos modelos de buques.

El Patrimonio Inmueble Naval

Se conoce como patrimonio inmueble el constituido por monumentos, obras de la arquitectura y de la ingeniería, sitios históricos y centros industriales, zonas u objetos arqueológicos, calles, puentes, viaductos... de interés o valor relevante desde el punto de vista arquitectónico, arqueológico, etnológico, histórico, artístico o científico, reconocidos y registrados como tales. Esta categoría, además, incorpora los vitrales, murales, esculturas y amueblamiento que forman parte de otros bienes inmuebles.

Al inicio del siglo xviii, la Marina que recibe la dinastía borbónica se enfrentaba con problemas muy graves. Poseía muy pocos navíos, y estos se encontraban distribuidos en flotas y escuadras, todas ellas independientes entre sí. El segundo gran problema era la falta de verdaderas bases de apoyo. Los principales astilleros se encontraban en la cornisa cantábrica, principalmente en las provincias vascas y Santander. Las fábricas de artillería que suministraban cañones y pólvora a los buques estaban en Liérganes y La Cavada (Santander) y en Sevilla. Faltaban materiales tan importantes como arboladura, jarcia firme y de labor y paños para fabricar velas.

La transformación que acomete la Armada sienta las bases para la Armada actual. Se establecen los departamentos marítimos con cabecera en las ciudades de Ferrol, Cádiz y Cartagena, y en ellas se construyen las bases navales con la infraestructura necesaria para que la Armada pueda cumplir con los objetivos político-estratégicos establecidos por el gobierno de su majestad y los navales que de ellos se derivan. Hablar de todos y cada uno de los edificios que constituyen esta colosal infraestructura, supera el objeto de este trabajo, por lo que haremos una exposición nominal de ellos y procederemos a hacer una selección equilibrada y representativa.

Comunes a todas las cabeceras departamentales son la Capitanía General, el Arsenal y los hospitales. De estos últimos únicamente se mantienen en pie el de Ferrol y el de Cartagena, convertidos en centros universitarios; el de Cádiz —en la población militar de San Carlos, diseño de Francisco Sabatini— fue demolido y solo se conserva el dintel de la puerta de acceso en una plaza creada en el lugar en donde estuvo ubicado.

En Ferrol se encuentran el Cuartel de Dolores —declarado bien de interés cultural— con la Fuente Longa, la Sala de Armas del Arsenal, el edificio de forja y fundición de Herrerías, y el Cuartel de Presidarios, también conocido como prisión de San Campio —hoy Museo Naval—. En Cartagena, el Cuartel de Presidarios y Esclavos —hoy Museo Naval y Universidad Politécnica— y el Palacio de Guardias Marinas —sede de los Servicios Generales—. En Cádiz, el Real Colegio Naval y Militar de Guardias Marinas —actual Escuela de Suboficiales—, el Panteón de Marinos Ilustres, el Cuartel de Batallones —acuartelamiento del Tercio de Armada—, el Real Observatorio, el castillo de San Lorenzo del Puntal, el Real Carenero y el Penal de las Cuatro Torres.

El Arsenal de La Carraca (Cádiz)

Cuando en 1717 se traslada la Real Casa de Contratación a Cádiz, este puerto adquiere un extraordinario valor comercial —centro del tráfico marítimo con las Indias— y estratégico —proyecta la fuerza naval sobre el Atlántico y Mediterráneo, y por su posición geográfica controla el estrecho de Gibraltar—. En él se asienta la primera Secretaría de Estado y de Despacho de Marina e Indias, lo que va a ser fundamental para el proceso de transformación al que se va a ver sometida la Armada.

Hasta el siglo XVIII la construcción naval se realizaba en astilleros, en zonas en las que se conjugaban las condiciones de la línea de costa para la instalación de los varaderos y la proximidad de zonas de bosques para la utilización de la madera. Pero, en general, los astilleros disponían de muy poca infraestructura, ya que no solamente necesitaban madera sino que eran necesarios toda una serie de elementos necesarios para la construcción, como el cáñamo, betunes, pez, brea alquitrán, hierros para clavazón, herrajes, cañones, pólvora, alojamiento para las dotaciones de los barcos en construcción, y todos estos materiales tenían los centros de producción diversificados por la geografía española, lo que hacía que las clases, las calidades y los precios fuesen diferentes; esto incidía en los plazos de construcción, en la falta de homogeneidad y en el precio final.

La necesidad de optimizar los recursos de la Real Hacienda hizo necesario establecer factorías industriales que llevasen a cabo la planificación de las construcciones, el acopio de los materiales necesarios al plan de construcciones, disponer de gradas para llevar a fin el proceso de construcción, y líneas de amarre para las reparaciones y mantenimientos de los ya construidos, de recorridos de la obra viva y calafateado, para lo que era necesario disponer de diques, almacenes para aprovisionarlos de víveres, pólvoras, balerío, y alojamientos para descanso y reposición de las dotaciones. Así surge el concepto de arsenal como una unidad industrial en torno a un núcleo constituido por la maestranza, obreros muy especializados bajo la dirección del responsable técnico de cada uno de los talleres, con hornos, fundiciones y almacenes de repuestos y de excluidos.

El Arsenal de La Carraca se inicia en 1717 bajo la iniciativa del intendente general de la Armada don José Patiño, secretario de Estado y de Despacho de Marina e Indias, en un terreno pantanoso cuyos límites los constituyen el caño de Sancti Petri, el de Espantatajero, el de San Fernando y el de las Culebras. Su construcción dura todo el siglo XVIII. El primer plano del que se tiene noticias data de 1720, atribuyendo este al ingeniero militar Ignacio de

Sala. El carácter oficial se le otorgó por Real Orden de octubre de 1752, reinando Fernando VI y siendo secretario de Hacienda, Guerra y Marina el marqués de la Ensenada. Sería el bailío don Antonio Valdés quien acabase de configurarlo bajo los reinados de Carlos III y Carlos IV.

Los trabajos iniciales se centran en el asiento del terreno, la construcción de la cimentación de edificios y almacenes, los trabajos de cimentación de los muelles y las nuevas gradas. Durante la década de los 50 se aceleran las obras, no exentas de discrepancias con el plan general inicial, que hace que intervenga la Corona para que los trabajos se ajustasen al plan original. Es en este periodo, también, cuando se introducen las primeras modificaciones a propuesta de Aufrán, con el traslado del dique de arboladuras desde el Real Carenero, y posteriormente se trata de actualizar la construcción a las ideas sugeridas por Jorge Juan, quien ya había aplicado las enseñanzas adquiridas durante su estancia en Inglaterra y que se habían introducido en la construcción de los arsenales de Ferrol y Cartagena. De esta nueva planificación surgen los tres diques de carenar en seco; dos de ellos, el de San Carlos y el de San Antonio, mantienen su estructura original.

Tampoco estuvo exenta de incidencias, como los incendios de 1743 y 1758, causando este último graves daños, y los terremotos de 1755 y 1759. En el recinto del arsenal es de destacar la Puerta de Mar, el Penal de Cuatro Torres, la capilla de Nuestra Señora del Rosario, el Cuartel de Batallones, la Fábrica de Lonas y Jarcia, el Parque de Artillería, la portada del Almacén General o la Puerta de Tierra, que se encuentra en el único acceso que tiene por tierra que lo comunica con la población militar de San Carlos, todo del más puro estilo neoclásico.

Al estar situado el arsenal en un punto estratégico, se le dotó de las necesarias defensas. Durante el asedio francés de 1810 a 1812 su defensa se basaba en las baterías de San Ramón (al oeste), la batería de Dolores (al norte), la de San Fernando y Santa Rosa (al este) y la de San Carlos (al sur); además, se le construyeron aspilleras para fusileros. La pequeña isla en donde se situó el Penal de Cuatro Torres también se fortificó con la batería de Santa Lucía. En total, la defensa se componía de 86 piezas de distintos calibres, desde cañones de a 24 hasta obuses de a 9. Actualmente solo quedan unos pequeños vestigios de la batería de Santa Lucía.

El castillo de San Lorenzo del Puntal

También conocido como Castillo de Puntales, catalogado como bien de interés cultural, tiene su origen en un torreón defensivo armado con media docena de cañones que defendía el acceso al interior de la bahía de Cádiz, cruzando sus fuegos con otro baluarte construido en Matagorda. Este torreón fue destruido por Drake en 1587. Se reconstruyó en 1588 con una estructura y arquitectura diferente: se levantó una fortificación de planta rectangular y mejor disposición artillera, rodeado de agua por tres de sus lados, y el de tierra constituido por dos baluartes y foso, aunque fue nuevamente destruido en el ataque anglo-holandés de 1596 del conde de Essex. Se reconstruyó en el periodo 1607-1618; en un nuevo ataque anglo-holandés de 1625, llevado a cabo por lord Wimbledon, resultó gravemente dañado, al convertirse en el objetivo principal del ataque. Se reconstruyó por tercera vez en 1629, adoptando ya forma de estrella tras sucesivas obras. En 1702, en plena guerra de Sucesión, se presentó ante Cádiz una nueva escuadra anglo-holandesa para tomar la ciudad en nombre

del candidato austracista; las fuertes defensas de la ciudad les hicieron desembarcar entre Rota y el Puerto de Santa María, debiendo proceder al reembarque por la indisciplina de la fuerza desembarcada.

En julio de 1797 se presentó ante Cádiz una flota británica que la bombardeó con mucha intensidad, siendo rechazada sin poder penetrar en la bahía. En octubre de 1800 llegó a Cádiz una nueva flota británica con el objetivo de destruir el Arsenal de La Carraca, pero se vio obligada a retirarse debido a una epidemia de fiebre amarilla que dieztaba a la población; no obstante se mantuvo un bloqueo a distancia que dificultaba el normal desenvolvimiento de la población. Pero fue en la Guerra de la independencia cuando la dotación del castillo realizó su mayor hecho histórico de armas. Refugiadas las tropas del duque de Alburquerque en Cádiz, después de la derrota de Ocaña, ponen cerco a la ciudad las tropas francesas. Durante treinta meses, el castillo de San Lorenzo del Puntal mantiene a raya a los atacantes hasta que se retiran el 24 de agosto de 1812. Por este hecho, la Regencia les concedió a los artilleros voluntarios de Puntales el privilegio de uso de bandera propia y que esta ondease debajo de la bandera nacional, y al coronel don Juan Macías García Santaella, jefe de la guarnición durante la defensa, el rey Fernando VII le concede el privilegio de enterramiento en la capilla del castillo. Esta efeméride se conmemora el día 10 de agosto de cada año, festividad de San Lorenzo.

El castillo fue sometido a diversas reformas entre 1859 y 1863; la más significativa fue la construcción de una plaza de armas circular, ganando terreno al mar, que le da su actual configuración. En 1923 las instalaciones fueron cedidas a la Armada, que tras finalizar las obras instaló una estación torpedista; luego se convirtió en base de lanchas rápidas, en sede del Estado Mayor del Mando Anfibio, del Estado Mayor del Grupo Delta y, finalmente, en la Estación Naval de Puntales.

El Cuartel de Moros, Esclavos y Presidarios

Debido a la transformación que se inicia en la Armada durante la Ilustración, en 1717, con el establecimiento de los departamentos marítimos y la construcción de los arsenales, la ciudad de Cartagena, que ha tenido una gran importancia estratégica en el Mediterráneo en los siglos anteriores, se convierte en cabecera del Departamento Marítimo de Levante en 1726. Dentro del recinto defensivo se levantaron importantes obras de infraestructura como las Casas del Rey —para el almacenamiento de pólvoras y otros suministros—, el Cuartel de Batallones —para el alojamiento de las dotaciones embarcadas—, el Parque de Artillería, el Hospital Real de Marina, la Casa de la Intendencia —que con el tiempo se convertiría en Capitanía General—, el Cuartel de Moros, Esclavos y Presidarios, el Cuartel de Infantería de Marina —ya desaparecido—, el Colegio de Guardias Marinas —hoy Servicios Generales— o el Cuartel de Antiguones.

Cartagena fue durante la mayor parte del siglo *xvi* la sede de la Comandancia General de Galeras y apostadero del Cuerpo de Galeras desde 1668, con sus propias ordenanzas y privilegios, hasta su extinción en 1748. Las embarcaciones que usaban era la galera, que se caracterizaba por ser impulsada mediante remos, aunque también disponía de velas, aparejadas a la latina, que solía ser el modo normal de propulsión. Cada remo

estaba cubierto por un número de hombres, los galeotes —condenados por la justicia por delincuentes, vagos o maleantes—, los denominados buena boya —que eran voluntarios que cobraban una soldada y disfrutaban de ciertos privilegios— y los denominados esclavos del rey, comprados por la Real Hacienda (capturados por los corsarios de la Corona a los piratas berberiscos —denominados moros y turcos— y los procedentes de particulares como castigo o ejemplo a los demás esclavos).

El trabajo del galeote se podría considerar el más duro y penoso de la época. Su vida, tanto en la mar como en puerto, transcurría encadenado a las bancadas; comían y hacían sus necesidades en el mismo sitio, por lo que según documentos de la época el hedor era insoportable. Cuando caían enfermos, si su estado no era grave permanecían en la galera, y cuando fuese necesario otro tratamiento los trasladaban al Hospital de Galeras, que se sitúa en las Puertas de Murcia; cuando se excedía su capacidad o la enfermedad no era suficientemente grave, pasaban al Cuartel de Presidarios, que por entonces se encontraba en las cuadras del duque de Nájera, hasta que se abrió el Hospital de Marina.

Cuando en 1748 desaparece el Cuerpo de Galeras, los galeotes pasan a trabajar en las obras que se están realizando dentro del recinto protegido; esto significaba el desplazamiento desde las galeras hasta los lugares de trabajo, lo que dio lugar a numerosas protestas, tanto por el mal olor que despedían como por la hediondez que surgían de las galeras usadas como alojamiento. Durante más de un decenio se intentaron mejorar sus condiciones de vida, acondicionando barracones como recintos improvisados, donde estaban engrillados y custodiados para evitar las fugas. Pero han de transcurrir veinticinco años hasta que el comandante general del Departamento presenta los planos de un nuevo cuartel, diseño del ingeniero Francisco Gautier, para mejorar las condiciones de vida de los galeotes. A principios de 1775 se aprueba su emplazamiento, encargándose de su construcción el ingeniero Mateo Vodovich, quien sustituye a Salvador Feringán —fallecido en 1762— en la dirección de las obras.

Las obras de este cuartel se inician en 1776 y finalizan en 1786 bajo la dirección del brigadier de la Real Armada y director de ingenieros navales don José Romero y Fernández de Landa. El edificio, de planta rectangular, está formado por cuatro grandes naves que delimitan un gran patio central y queda integrado dentro del recinto del arsenal. Las condiciones de vida y alojamiento han experimentado alguna mejora, pero aun así las condiciones de higiene seguían siendo insalubres, y el hedor pestilente, lo que continuó originando problemas con los residentes próximos al cuartel. Para los trabajos se distribuían en atención a su constitución física y estado de salud. Los más robustos eran designados para los trabajos más duros, como durante la construcción de los diques secos de carenar, cuyas obras se inician en 1753, en donde debían mover las bombas de agua para achicar y mantener secos los diques. Para estos trabajos se repartían en turnos; el esfuerzo al que estaban sometidos era intenso, e incluso en los momentos de descanso permanecían en el interior de las casetas de bombas. Estas circunstancias se mantuvieron hasta el año 1774, en que entran en servicio las bombas de fuego, diseñadas por Jorge Juan.

El cuartel siguió desempeñando la función para la que había sido diseñado hasta la

desaparición de los galeotes. En 1824 pasa a jurisdicción del recién creado Ministerio de Gobernación como Centro Penitenciario del Estado; se cierra su comunicación con el arsenal y se abre una nueva puerta, de estilo isabelino, que se comunica con la calle Real. En 1909, el director del Instituto de Medicina Legal de Madrid expuso ante el Senado que el presidio era una ignominia por las condiciones de habitabilidad; a raíz de esta intervención se convierte en Prisión de Penas Aflictivas, se realizan unas obras para mejorar las condiciones de vida de los presos y se construye una nueva fachada, integrada en la muralla del perímetro defensivo del arsenal.

Finalizada la guerra civil, la Armada recupera el edificio y en 1946 inicia las obras para alojar a los sucesivos reemplazos que irán pasando por su puerta, hasta que en 1988 desaparece el Servicio Militar obligatorio. En el transcurso de esas obras se produce un incendio que destruye la cubierta de madera a dos aguas y teja de cañón. Las fachadas, que hasta ese momento eran de piedra vista, se enfoscan de mortero y se pintan de amarillo y blanco, siguiendo la estética que presenta el arsenal. En 2005 se suscribe un convenio entre el Ministerio de Defensa, la Comunidad Autónoma de Murcia y la Universidad Politécnica de Cartagena para dar un nuevo uso a este edificio; una parte de él se dedica a la Facultad de Empresariales y en otra se realoja el nuevo Museo Naval de Cartagena.

El Cuartel de Dolores

Con la transformación de la Armada a principios del siglo XVIII, una de las más importantes decisiones que se toman es la constitución de los Batallones de Marina, según carta del secretario de Estado y de Despacho de Guerra, Marina, e Indias, Miguel Fernández Durán, de 28 de abril de 1717, que justifica su necesidad en los siguientes términos:

Siendo importante el que para el perfecto armamento de los Navíos haya Gente de Guerra que los guarnezca, se ha formado el Cuerpo de Tropas con el nombre de Batallones de Marina, los cuales han de hacer el servicio de mar y tierra en los Vageles, Puertos y Plazas donde fueren destinados.

Inicialmente se constituyen cuatro batallones, que tomaron los nombres de Marina, Bajelos, Océano y Barlovento. En 1734 pasan a denominarse del 1.º al 6.º. En 1739 la fuerza se compone de doce batallones; en la reorganización de 1808 son doce batallones para salir de campaña y tres batallones para servicio en arsenales y en la mar a bordo de los buques. En 1827 se crea la Brigada Real de Marina. En 1833 cambia su nombre por el de Real Cuerpo de Artillería de Marina, apareciendo por vez primera el nombre de Infantería de Marina en 1848. En 1869 se constituyen tres Regimientos de Infantería de Marina: el 1.º con base en Cádiz, el 2.º con base en Ferrol y el 3.º con base en Cartagena. El Cuerpo ha sido sometido a diferentes reestructuraciones orgánicas, aunque mantiene su nombre de Infantería de Marina.

Cuando Patiño toma la decisión de construir arsenales en Ferrol, Cádiz, Cartagena y La Habana, Ferrol ya es conocida desde la antigüedad por el nombre de *Portus Magnus Artabrorum* y se la tiene por un puerto seguro de resguardo para todo tipo de



embarcaciones. Su acceso está conformado por una larga y estrecha ría, enmarcada por altas montañas, que se abre al final en dos grandes ensenadas: la de La Malata y la de Jubia-Neda. La ría de Ferrol ocupa una posición privilegiada en la costa noroeste española, no solo por lo que representa su proyección estratégica hacia el Atlántico, sino porque la naturaleza le ha concedido unas inmejorables condiciones para su defensa, que la hace prácticamente inexpugnable. Estas condiciones ya fueron apreciadas en el siglo xvi, cuando se levantaron los castillos de San Felipe, Nuestra Señora de la Palma —ambos declarados bien de interés cultural— y el ya desaparecido de San Martín. La protección que podía ofrecer a una escuadra cuyos navíos fondeasen en sus aguas, las facilidades que ofrecía la pequeña base de La Graña, sobre planos del ingeniero Francisco Montañiú, inicialmente para reparaciones y

Modelo de navío del siglo xviii

Cortesía de la Armada Española

finalmente con astillero, fueron determinantes para el establecimiento en San Julián de Ferrol del arsenal que llevará el nombre de Arsenal de Ferrol.

Para dar cumplimiento a las Instrucciones de Patiño, se constituye en Ferrol el 2.º *Batallón de Marina*, que inicialmente se aloja en el acuartelamiento del Campo de San Roque. En el proceso de levantamiento de la infraestructura que van a constituir las nuevas instalaciones navales, dentro del perímetro amurallado que va a conformar el Departamento Marítimo, se busca un nuevo emplazamiento, eligiéndose el alto de Esteiro, que ofrecía dominio sobre el arsenal, los astilleros y el fondo de la ensenada Jubia-Neda. En 1751 se inicia la construcción de lo que será el Cuartel de Batallones o Cuartel de Nuestra Señora de los Dolores, sobre los planos de diseño del ingeniero Joseph Petit de la Croix.

Tras algunos años de interrupción de la construcción, al igual que sucede con los planes defensivos de la población y de la construcción del arsenal, se reinician las obras en 1765 bajo la dirección de Julián Sánchez Bort, quien modifica el diseño de la obra ya efectuada: la estructura principal sufre alguna variación y el edificio adquiere mayor altura, al ser dotado de una tercera planta no prevista en el proyecto original. La obra finaliza el 15 de octubre de 1771, siendo su construcción la que ha llegado a nuestros días. Este edificio representa una de las más notables construcciones militares de finales de siglo XVIII, seguido del Cuartel de Batallones de la población militar de San Carlos, en cuyo diseño participó el arquitecto Antonio de Bada y Navajas, quien había trabajado en las construcciones de Ferrol entre 1764 y 1779.

Este cuartel presenta, además, una peculiaridad. Al ser Ferrol una ciudad amurallada, tenía tres puertas de mar: la de Curuxeiras, la de San Fernando y la de Fontelonga. Esta es la única que se conserva, al estar dentro del recinto del Cuartel de Batallones por su parte sur. Diseñada por el ingeniero militar Dionisio Sánchez Aguilera, estaba compuesta por tres partes: el muelle, constituido por una larga rampa de piedra terminada en una T que se adentraba en el agua de la ría, una puerta de acceso con garita de vigilancia y con unas aspilleras a cada lado que dominan los flancos y dan visibilidad a todo el muelle, y una larga escalera con descansos que sube hasta Esteiro. La puerta es la única que se conserva de las tres originarias. La garita, labrada en cantería, hace de contrafuerte del muro de carga posterior. Al final de la rampa, y próxima a la puerta, existe una fuente de la que mana agua, ininterrumpidamente, todo el año.

El Cuartel de Batallones dispone de una magnífica Sala de Armas donde antiguamente estaban las cocinas y, lo que es más importante, conserva un archivo de una gran riqueza, por el contenido de sus anaqueles.

El patrimonio sumergido

Desde el descubrimiento del Nuevo Mundo comienzan toda una serie de navegaciones relacionadas con la exploración, siguen las de colonización y, finalmente, un amplio comercio marítimo. La creación de la Casa de Contratación dio lugar a una serie de normas e instrucciones sobre mercancías y condiciones de las tripulaciones, y reguló el régimen de las flotas para la protección de las líneas de tráfico marítimo. Desde entonces son innumerables los barcos hundidos a lo largo y ancho de los mares y océanos; muchos de

Cuadrante. Instrumento de navegación del siglo XVII

Cortesía de la Armada Española



ellos se encuentran en aguas de naciones que surgen con el proceso de emancipación o de territorios perdidos en el 98. Los bienes y mercancías que transportaban estos barcos constituyen un patrimonio arqueológico y artístico de primera magnitud, no solo por lo que puede aportar de la construcción naval, sino porque nos hablan de cómo eran las costumbres de las personas y de los útiles y objetos que utilizaban.

La Armada se inicia en cuestiones patrimoniales en el año 1792, cuando se crea el Museo Naval con la misión de reunir todas las ciencias necesarias para la formación de los oficiales de la Armada. La primera referencia a las cosas de valor arqueológico la encontramos en el Estado General de la Armada de 1845, cuando se define qué es el Museo Naval. Posteriormente, lo arqueológico-artístico tiene su encaje en la Ley de Auxilios, Salvamentos, Remolques, Hallazgos, Extracciones marítimas y el reglamento que la desarrolla, cuando trata lo referente a los expedientes de extracción marítima. La exploración, rastreo, localización y extracción requieren el permiso de la Autoridad de Marina, todo ello circunscrito a las aguas jurisdiccionales españolas, y cuando se trata de buques o aeronaves extranjeras se extenderán las diligencias con las representaciones consulares. De esta ley se deducen conceptos relacionados con la titularidad, abandono de la propiedad, prescripción de la propiedad, solicitud de extracción y reconoce la titularidad de los



Octante. Instrumento de navegación del siglo XVIII

Cortesía de la Armada Española

bienes del Estado, sea esta el propio o extranjero.

La Ley del Patrimonio Histórico de 1985 define por vez primera este concepto e introduce la definición de «Zona Arqueológica», y es en esta definición, cuando introduce la cláusula «susceptible de ser estudiados con metodología arqueológica», aparece la primera referencia a la mar. Posteriormente, al tratar el patrimonio arqueológico, ya aparece la referencia al mar territorial y la plataforma continental, y define con precisión qué son excavaciones y prospecciones arqueológicas; tanto una como otra deben ser autorizadas por la autoridad competente. La Armada, conocedora de la extraordinaria riqueza del patrimonio español en restos submarinos de carácter histórico-naval, creó en el año 1981 el Centro de Estudios Histórico-Navales Subacuáticos en el Museo Naval de Madrid con la misión de informar, promover, coordinar, dirigir o asesorar los trabajos relacionados con el patrimonio histórico-naval en el medio subacuático, ateniéndose a los acuerdos y convenios que se establezcan entre los Ministerios de Cultura y Defensa.

En la Convención de Montego Bay de 1982, ratificada por España, se introduce por vez primera un instrumento internacional sobre el patrimonio submarino; es una cita breve que no cumple las aspiraciones sobre la protección de un bien cultural universal. La evolución del Derecho Internacional como consecuencia de este convenio lleva al gobierno español a publicar un Real Decreto sobre normas aplicables a la realización de actividades científico-marítimas, actividades relacionadas con los recursos, constituyendo para coordinar entre los distintos departamentos una subcomisión en el seno de la Comisión Interministerial de Política Marítima Internacional.

Posteriormente, en el año 2001, la Unesco define de forma muy precisa lo que se entiende por patrimonio cultural sumergido y se establece de forma clara y concreta que este patrimonio deberá preservarse *in situ* como opción prioritaria, y que no será objeto de explotación comercial. Pero es importante hacer destacar que el Patrimonio del Estado está contemplado en la Ley del Patrimonio de las Administraciones Públicas, y se configura en esta ley no como simples potestades o facultades, sino como verdaderas obligaciones jurídicas que incumben a la Administración titular del bien. Esta misma ley establece las competencias de los departamentos, el carácter patrimonial de los bienes adquiridos, del inventario de estos bienes, de las limitaciones a la disponibilidad de los bienes, del régimen registral, de la desafectación de estos bienes y de su enajenación mediante subasta pública y baja en el inventario.

Consecuencia del expolio de la fragata de la Real Armada *Nuestra Señora de las Mercedes* surge la necesidad de llevar a cabo una política eficaz de protección de patrimonio arqueológico subacuático, de coordinar todos los departamentos y administraciones públicas y de adoptar medidas concretas para salvaguardar, conservar y difundir el patrimonio que se encuentra en nuestras aguas. Para ello el Gobierno aprobó en noviembre de 2007 el Plan Nacional de Protección del Patrimonio Arqueológico Subacuático. Este plan, impulsado por el Ministerio de Cultura, establece las líneas de actuación y hace una breve referencia a la protección de los pecios en aguas internacionales o de terceros países. Consecuencia de este plan es el Acuerdo

Interdepartamental entre los Ministerios de Cultura y Defensa sobre Colaboración y Coordinación en el Ámbito de Protección del Patrimonio Arqueológico Submarino de julio de 2009. Un año más tarde se publicaba el Libro Verde del Plan de Protección del Patrimonio Subacuático y los convenios con algunas comunidades autónomas.

En las aguas en las que España ejerce su soberanía y jurisdicción no solamente yacen en el fondo del mar buques y sus dotaciones, sino que también lo hacen helicópteros y aviones con sus dotaciones de vuelo, tanto del Ejército del Aire como del Arma Aérea de la Armada. Todos ellos deberían ser considerados como «cementerio marítimo» y así ser reconocidos oficialmente. Pero, además, en este entorno se han librado importantes combates navales vinculados a nuestra historia, lo que haría necesario la aplicación de la definición de «Sitio histórico». En estas aguas no solamente existen buques y medios aéreos españoles, sino de otras naciones, como británicos, franceses, alemanes, italianos, norteamericanos, unidades que se hundieron como consecuencia de combates —que deben soportar la consideración de cementerios— y que en la mayoría de los casos almacenan en su interior los explosivos de sus cargos de guerra. Eso representa un peligro añadido al de las actividades de buceo.

Ya a principios del siglo **xxi**, bajo los auspicios de las leyes internacionales del mar, naciones como Japón, Alemania, la Federación Rusa, Inglaterra o Estados Unidos han declarado que los buques y aviones de Estado gozan de inmunidad soberana. Esta declaración incluye tanto a los del III Reich alemán como a los de la antigua Unión Soviética. Esta declaración significa que la alteración de los restos o extracción de piezas de estos buques y aviones son un acto ilícito y, por consiguiente, perseguible judicialmente. Inglaterra, nación de gran tradición marítima, publicó en 1986 el documento *Protection of Military Remains Act*. La principal finalidad de este documento es el de proteger los restos de aviones, buques y los restos humanos a ellos asociados de cualquier intervención no autorizada. Faculta al ministro de Defensa para establecer los instrumentos legales dirigidos a determinar a qué buques es de aplicación, y definir dos tipos de áreas a las que serán de aplicación ciertos preceptos que regulen el tipo de actividad que se puede llevar a cabo. Las áreas que define el documento son: áreas protegidas (*protected places*) y lugares controlados (*controlled sites*). Recientemente, con motivo de la autorización para efectuar prospecciones petrolíferas en aguas de las islas Malvinas, ha dado a conocer los lugares de hundimiento de sus unidades navales y las declara como cementerios.

Los Estados Unidos creó en 1800 el *Naval History & Heritage Command* con la misión de reunir, preservar, proteger, exponer piezas, documentos y objetos de valor artístico. Desde su creación han ido incorporado no solamente un amplio cuerpo legislativo sino que han creado los departamentos necesarios para el cumplimiento de su misión, uno de ellos es el de arqueología submarina. Sus reclamaciones patrimoniales están plenamente imbricadas con el Ministerio de Justicia, que es quien ejerce las reclamaciones ante los tribunales de las naciones en las que ejercen la defensa de su patrimonio.

En España la actividad sobre las investigaciones científico-marítimas acerca del patrimonio histórico-marítimo debería efectuarse siguiendo unas pautas de investigación arqueológica

que deberían estar contenidas en la necesaria actualización de la ley 60/62, sobre el régimen de auxilios, salvamento, remolques, hallazgos y extracciones marítimas, para aquellos buques y aeronaves bajo jurisdicción del Ministerio de Defensa. Esta autorización debería contemplar aspectos tales como: resumen del proyecto, objeto de interés, metodología, impacto ambiental, preservar y proteger el lugar arqueológico, composición del equipo investigador, etcétera, medidas que deberían ser extensibles a los buques y aviones de Estado de otras naciones. Sería también conveniente la creación de una subcomisión dentro de la Comisión Interministerial de Política Marítima Internacional que vele, proteja, defienda y dé normas de mayor rango que los meros planes nacionales.