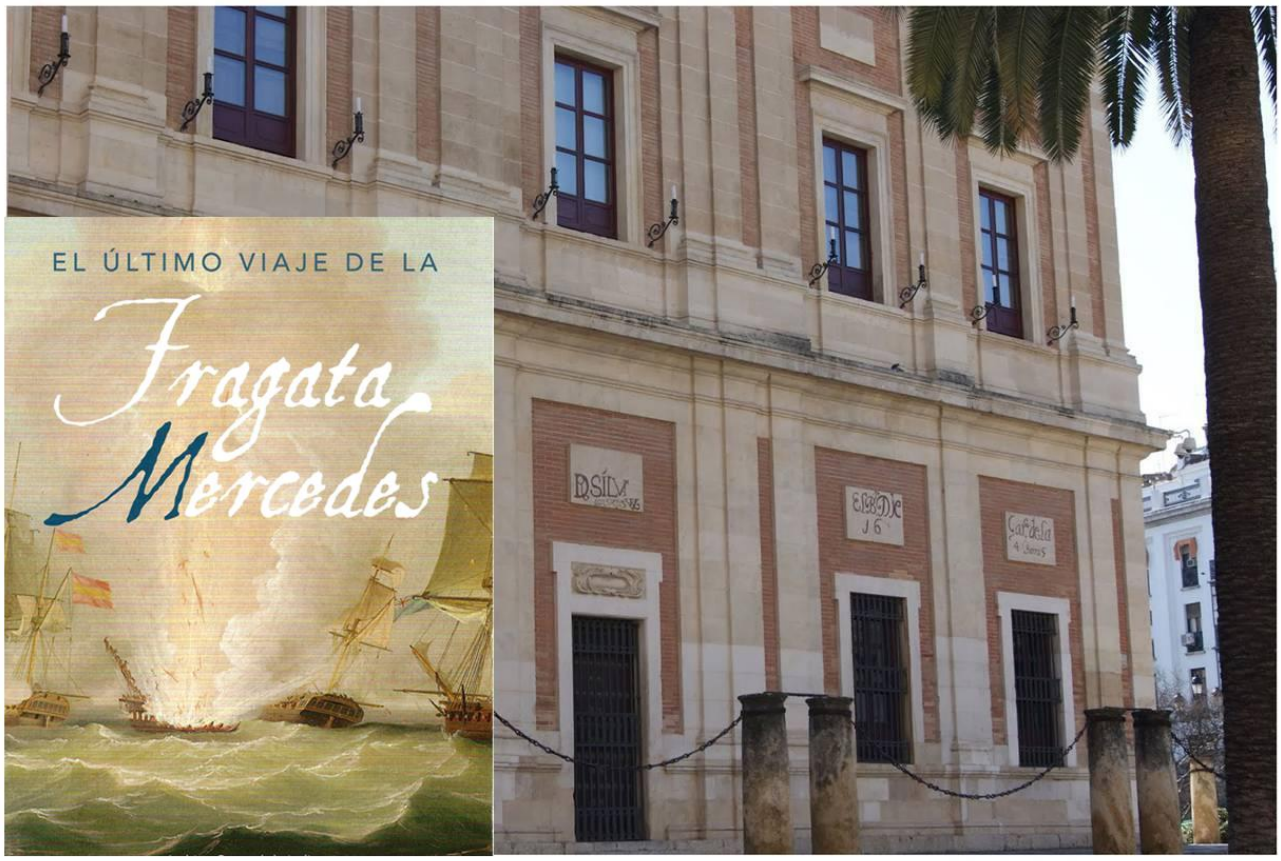
SANTA CLARA
Club

VISITA CULTURAL

"EL ÚLTIMO VIAJE DE LA FRAGATA MERCEDES"

EN EL ARCHIVO DE INDIAS



Sábado 13 de febrero a las 12:00 h.

Inscripciones en Conserjería a partir lunes 1 de febrero a las 18:30 h hasta el jueves 11 o hasta completar aforo.

Precio de la visita guiada: 5 €.

Solo se devolverá el dinero hasta 48 horas antes visita.

Punto de encuentro: Puerta del Archivo. Avda. de la Constitución.

Sentíamos una gran curiosidad por ver esta exposición, curiosidad que no nos defraudó, pues estuvo muy bonita, y fuimos muchos socios y amigos.

Después de hacernos la fotografía de rigor, nos presentaron a nuestros dos guías (debido al gran número que éramos).

A continuación, y en las puertas del Archivo General de Indias, nos hicieron una breve introducción histórica sobre el edificio

Tras el descubrimiento de América, la Corona eligió la ciudad de Sevilla como puerto exclusivo para el comercio con este continente, lo cual hizo que aumentara rápidamente la actividad comercial. El lugar utilizado por los comerciantes para llevar a cabo sus actividades mercantiles eran las gradas de la Catedral. Su punto central era la denominada fuente del Hierro, enclavada en el lugar que actualmente ocupa la Iglesia del Sagrario. Ante las quejas del Cabildo Metropolitano, el rey Felipe II decidió la construcción de un edificio para sede de la Lonja de Mercaderes, que se llevaría a cabo en la misma Avenida, junto a la Catedral, su construcción se inició en 1584, no abriéndose al uso hasta 1598. Posteriormente fue elegida como sede del archivo, tarea que desempeña hasta el día de hoy.

Se trata de una edificación exenta, con traza exterior renacentista, construida por Juan de Mijares, sobre planos del arquitecto de confianza de Felipe II, Juan de Herrera. Es un edificio con planta y patio central en forma cuadrada, asentado sobre un podio, cuenta con dos pisos de altura, combina en su exterior ladrillos rojos y elementos de piedra, combinación que se continuaría en distintos edificios sevillanos. En su interior está el patio central, construido en piedra y de amplias proporciones, mostrando arcos sujetados en los pilares con medias columnas. Destaca la actual escalera principal del edificio, proyecto de Lucas Cintora, que fue realizada con posterioridad a la construcción del edificio, a finales del siglo XVIII; es de corte clásico, y se encuentra

decorada con enchapaduras de mármol de dos colores. Sobre la escalera se abre una cúpula en linterna.
El Archivo General de Indias de Sevilla se creó en 1785 por deseo del rey Carlos III, con el objetivo de centralizar en un único lugar la documentación referente a la administración de las colonias españolas hasta entonces dispersa en diversos archivos: Simancas, Cádiz y Sevilla.
El archivo conserva unos 43.000 legajos, con unos 80 millones de páginas y 8.000 mapas y dibujos que proceden, fundamentalmente, de los organismos metropolitanos encargados de la administración de las colonias. Fue declarado Patrimonio de la Humanidad por la Unesco en 1987, junto a la Catedral y los Reales Alcázares, los únicos edificios en Sevilla que lo son.

Una vez hecha esta introducción pasamos dentro, subimos a la primera planta y antes de entrar en la exposición, nos volvió a comentar el guia, el leimotiv de este edificio en su fundación, mostrándonos un arcón de tres llaves de la época con doble seguridad, donde los mercaderes guardaban su dinero.

Miguel de Zumárraga en 1609, diseñó la segunda planta de este edificio, y dentro de él, una escalera, que no es de caracol, y aprovecha los tramos de escalera para apoyarse ellos mismos, preciosa; esta escalera lleva a la cubierta del edificio.

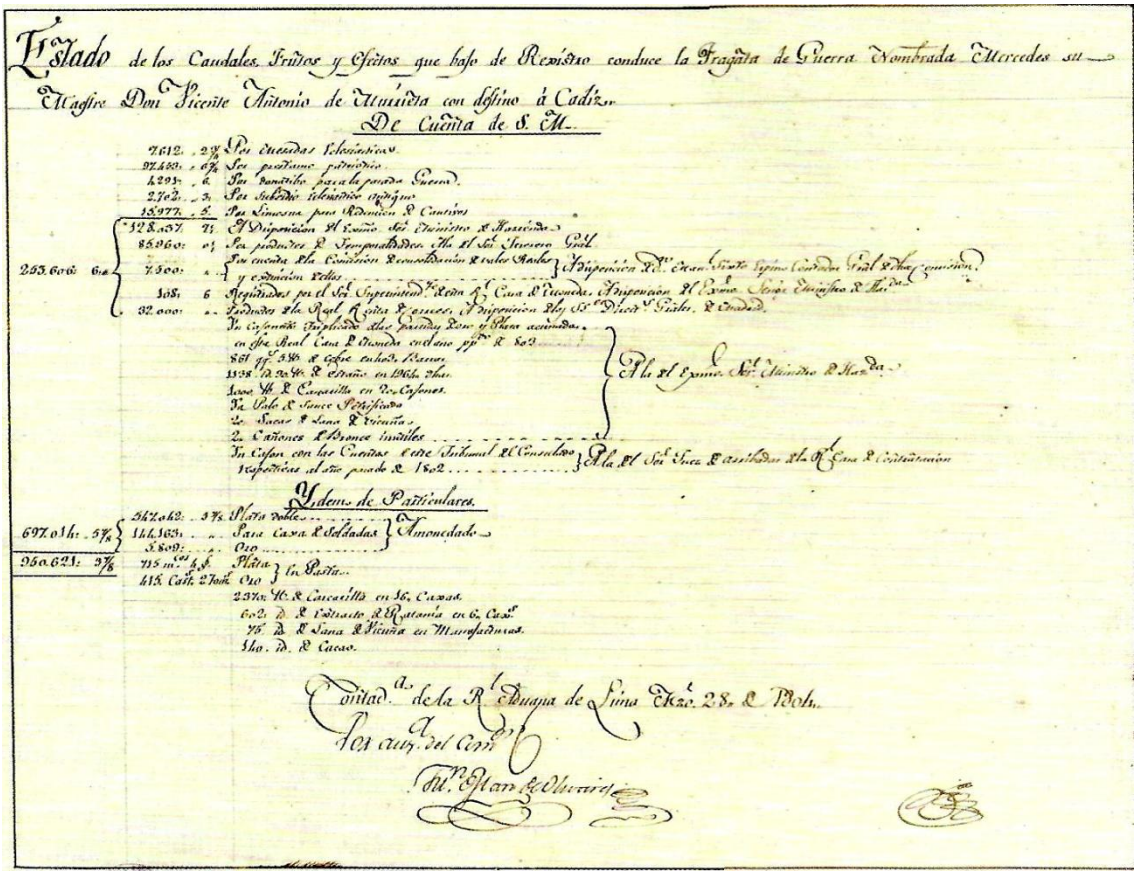
Y empezamos a ver la exposición. Esta está distribuida a lo largo de las cuatro galerías superiores que componen el edificio.
Esta primera galería está llena de estanterías, realmente como las demás, y llenas de legajos, que aunque están vacios, por razones obvias, aparentan estar llenos. Así como todos los documentos expuestos, son copias de los originales, que están digitalizados y guardados a muy buen recaudo.

La primera parte de la muestra ilustra, mediante retratos, audiovisuales (relato de Tomás de Iriarte) y valiosísimos documentos originales, el contexto histórico en el que se sitúa el viaje de la fragata Mercedes. Los acuerdos entre Francia, gobernada por Napoleón I y España, reinando Carlos IV, con su valido Manuel Godoy, de 1795 y 1796 habían establecido un nuevo escenario de relaciones entre ambos países frente a Gran Bretaña, gobernada por Jorge III. El compromiso de ayuda militar a Francia establecido por el Tratado de San Ildefonso había provocado una guerra contra Inglaterra (1796-1802) de graves consecuencias. A ello se había sumado el bloqueo británico de los puertos españoles, que interrumpió las comunicaciones con América, impidiendo el comercio y el envío de metales preciosos tan necesarios para la Hacienda Pública. El 25 de marzo de 1802, se firmó el Tratado de Amiens, y que supuso, en principio, el fin de la guerra y del bloqueo. Esta paz tan deseada por todos, fue solo un breve respiro, ya que en menos de un año Francia e Inglaterra se declaran de nuevo la guerra, mientras España intenta mantenerse neutral. La Corona española, confiando en esta paz, había ordenado el envío de buques de guerra para recoger los caudales y bienes acumulados durante los años de la guerra. Los documentos

seleccionados reconstruyen la ruta del último viaje de la fragata y de la flotilla de la que formaba parte, desde su salida del Ferrol junto a la Clara a principios de 1803, hasta su hundimiento en las aguas del Atlántico, a la altura del cabo de Santa María, casi dos años más tarde. Ambos tratados mencionados anteriormente están expuestos en una vitrina.

Continuamos nuestro andar, pasando por otra vitrina donde estaban expuestas una caricaturas de Napoleón, como por ejemplo una que muestra a Napoleón y sus cuatro hermanos repartiéndose el mundo; otra a Jorge III y Napoleón repartiéndose a Europa como si fuese un pastel.

Más adelante nos encontramos un documento manuscrito "**Estado de los caudales, frutos y efectos que bajo de registro conduce la fragata de guerra nombrada Mercedes [...], con destino a Cádiz [...]**".Lima, 28 de marzo de 1804. En este documento se detalla, como su titulo indica, todo el tesoro que transportaba la fragata Mercedes.


Estado de los Caudales, Frutos y Efectos que bajo de Registro conduce la Fragata de Guerra Nombrada Mercedes su Maestre Don Vicente Antonio de Arizeta con destino á Cadiz.

De Cuenta de S. M.

Idem de Particulares.

En el vértice, nos encontramos una maqueta de la fragata Mercedes, y sobre ella nos da las pertinentes explicaciones. Era un barco de guerra, rápido y ligero, de 161 pulgadas de eslora y 41 de manga, (aproximadamente 49 y 12,5 metros respectivamente); tenia 13 cañones de a 12 lbs. por banda en la cubierta (un total de 26 cañones), 3 de a 6 lbs. por banda en el alcázar (6 cañones), y 1 de a 6 lbs. por banda en el castillo. Con una tripulación de 282 personas entre oficiales, especialistas y marinería. Fue construida en los astilleros de La Habana en 1788; como curiosidad el barco estaba pintado en amarillo y en azul oscuro, aproximadamente la línea de flotación era la separación de los dos colores, estos colores en todos los barcos españoles servían para distinguirlos de otros. Estos barcos eran

como una pequeña ciudad, con sus leyes, su orden, sus cargos y obligaciones, sus derechos y sus costumbres.

Dos vitrinas recogen objetos personales y retratos de dos de los protagonistas de aquellos hechos, los marinos José Joaquín de Bustamante y Guerra y Diego de Alvear y Ponce de León, aportando una dimensión humana al relato de su biografía. Entre 1789 y 1795 **José Joaquín de Bustamante** había participado como comandante de la Atrevida en la expedición científica de Alejandro Malaspina. En 1804 se encontraba en Montevideo, desde donde, concluido su mandato como gobernador civil y militar del Río de la Plata, se disponía a regresar a España al mando de las fragatas Fama, Medea, Mercedes y Clara, con la misión de trasladar bienes y caudales de la Real Hacienda. En 1807 fue nombrado vocal de la Junta de fortificaciones y defensa de las Indias.

En 1808 abandonó Madrid por no querer prestar juramento al rey intruso José Bonaparte y huyó disfrazado de fraile a Sevilla, donde se puso al orden de la Junta Suprema Central que le ascendió a Teniente General.

Por su parte, **Diego de Alvear** había sido nombrado en 1783 comisario de la expedición encargada de fijar los límites entre los territorios españoles y portugueses en América del Sur. Durante casi veinte años exploró las cuencas de los ríos Paraná y Uruguay, hasta que en 1801, al estallar de nuevo la guerra con Portugal, se dio por finalizada la misión y se trasladó a Buenos Aires. A principios de agosto de 1804, Alvear se encontraba en Montevideo para regresar a España con su familia a bordo de la Mercedes pero, en el último momento, tuvo que sustituir a Tomás de Ugarte, segundo jefe de escuadra que, gravemente enfermo, no pudo viajar. Alvear transbordó a la Medea, la capitana, con su hijo Carlos María, de quince años, mientras que el resto de la familia -su esposa, cuatro hijas y tres hijos, un sobrino y cinco criados-, embarcaron en la Mercedes, donde hallarían su trágico destino. Tras el hundimiento de la “Mercedes”, la flotilla fue capturada y llevada a Inglaterra, donde Diego de Alvear quedó prisionero, aunque con honores y privilegios. Hasta tal punto tuvo eco la trágica pérdida familiar de Diego de Alvear, que el gobierno británico decidió resarcirlo en parte de las pérdidas económicas que había supuesto el hundimiento de la Mercedes.

Fue en este particular cautiverio donde conoció, yendo a misa, a la joven irlandesa Luisa Rebecca Ward, con quien acabaría contrayendo matrimonio en 1807 en Montilla (Córdoba) y teniendo siete hijos. En diciembre de 1805 vuelve a España y en 1806 llega a Madrid.

La segunda parte de la exposición se centra en los aspectos técnicos, constructivos y militares de la Mercedes. Un modelo realizado expresamente para la exposición permite apreciar la compleja ingeniería de los buques de la época. El barco había sido botado en La Habana a finales de 1788. Formaba parte de un grupo de fragatas proyectadas por el ingeniero director José Romero y Fernández de Landa en 1782, quien buscaba conseguir con ellas un prototipo de fragata definitivo. En esta vista seccionada longitudinalmente de la fragata, podemos observar el alcázar, la compartimentación, con los camarotes para los oficiales, y las salas para la marinería, la santa bárbara, la cocina, en fin todo hasta el mínimo detalle. En definitiva un navío muy bien construido

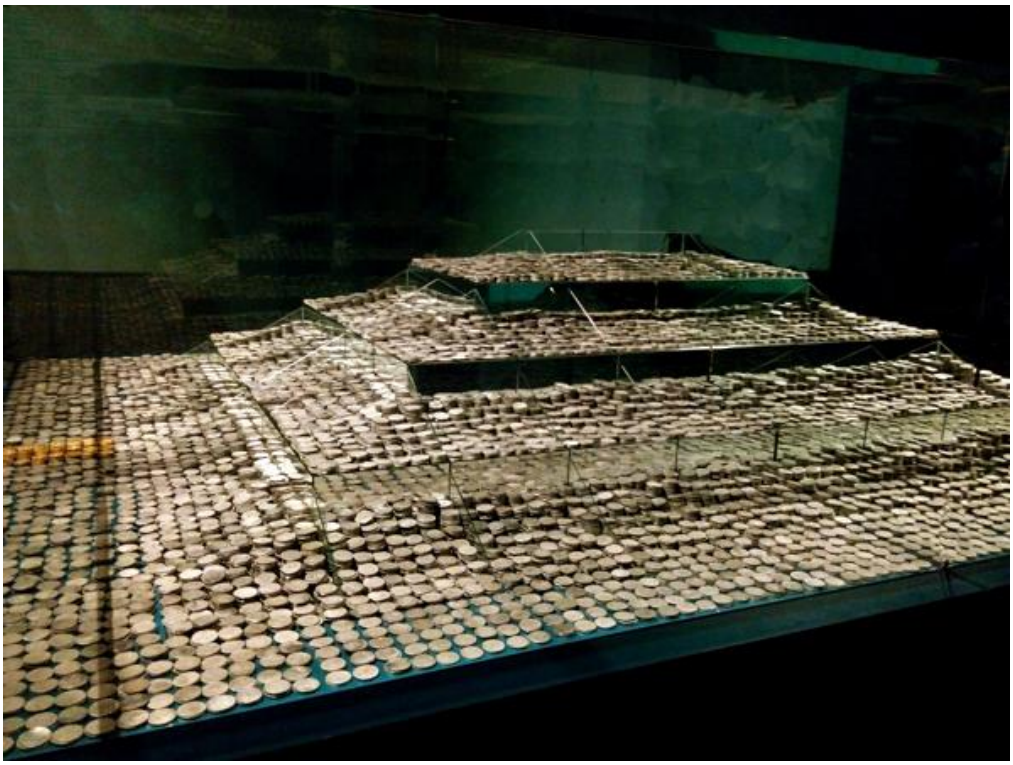
Una espectacular escenografía, a base de espejos, reproduce a escala real la cubierta de la fragata, con los cañones de a doce libras en los costados de babor y estribor.

La agresión británica a la escuadra española fue inesperada e ilegítima. Se produjo el 5 de octubre de 1804, dos meses después de la salida del puerto de Montevideo, y a tan sólo un día de navegación de Cádiz. Habían parado en Canarias, y allí le habían comunicado que la tregua continuaba, por lo que decidieron seguir. Un audiovisual realizado a partir del informe que redactó José de Bustamante reconstruye el avistamiento de la flota inglesa, la negociación infructuosa y la batalla que originó el hundimiento de la Mercedes.

El ataque inglés fue el detonante para que la Corona española declarase la guerra a Gran Bretaña. Los acontecimientos, entonces, se precipitaron. La firme alianza de España con Francia dejó abierto el camino hacia Trafalgar y, tras el desastre, los nuevos planes de Napoleón conducirían a la ocupación de Portugal y de España. El hundimiento de la Mercedes y el apresamiento de las otras tres fragatas representan un hito entre dos épocas y simboliza el inicio de una etapa de trascendentales consecuencias para nuestra Historia.

Nos encontramos con un panel, con una muestra del armamento que llevaba la tropa española, una pistola de oficial, un trabuco, y un mosquete con su bayoneta. Faltaban las armas blancas: las hachas, los chuzos,…

Nos encontramos con un audiovisual, donde se representa como fue la batalla, y la suerte que tuvo la flota inglesa, al darle un cañonazo justamente en la santa bárbara a la fragata Mercedes. Las otras tres fragatas, ya hemos comentado que fueron apresadas y trasladadas a Inglaterra, donde se incautaron de todos los bienes que llevaba; a algunos particulares se les fue devuelto, pero a España no.



La tercera parte de la exposición nos trae de vuelta a nuestros días: doscientos años después del trágico hundimiento de la Mercedes, la compañía caza tesoros "Odyssey Marine Exploration Inc." decide buscar sus restos, y, con métodos contrarios a los arqueológicos, extrae más de medio millón de monedas y otros objetos que se trasladan en secreto a Miami (Estados Unidos), salvo una pequeña parte que se deja en Gibraltar, ocultando en todo momento la identidad real del pecio.

Se expone una selección de las piezas recuperadas, unas 30.000, (otra vez el juego de los espejos) así como documentación original que explica la naturaleza de la carga transportada por la Mercedes. Una vitrina dedicada al sistema monetario español destaca la importancia y la universal aceptación del real de a 8 todavía a comienzos del siglo XIX.

La cantidad de monedas de época colonial y la ocultación de datos sobre el lugar y circunstancias del hallazgo por parte de la empresa Odyssey hicieron sospechar al Gobierno español que se trataba del cargamento de un buque de estado español. Planteada la demanda ante los tribunales estadounidenses, se aportaron numerosas pruebas materiales, junto a las declaraciones de especialistas en historia naval y arqueología, y documentación del Archivo General de Indias, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, Archivo del Museo Naval y Archivo de la Real Academia de la Historia que demostraron que la nave de la que procedían era la fragata de la Real Armada española Nuestra Señora de las Mercedes. Tras un largo litigio, en 2012 se reconocieron los derechos de España sobre el buque y se ordenó la inmediata devolución de lo extraído, incluido lo que se había quedado en Gibraltar. Entre lo devuelto no solo iban las monedas, unas 500.000 de plata, y unas 300 de oro, sobre todo reales de a 8, sino que por ejemplo también se recuperó tres **cajitas de rapé de oro**

En 2015, España ha realizado la primera expedición arqueológica al pecio de la Mercedes para evaluar el estado en que se encuentra el yacimiento. Un vídeo proyectado en la exposición da testimonio de esta actuación.

Terminada la visita en sí a la exposición, bajamos al patio central, que nos quedó por ver.
Un patio del más puro estilo clásico, herreriano, ya que mantiene el orden y la armonía; diseñado para iluminar a las cuatro galerías inferior y superior, y sostenido por pilares que mantienen el orden clásico: los capiteles inferiores son de estilo dórico, y los superiores son de estilo jónico, y si hubiese habido un tercer cuerpo hubiese sido de estilo corintio. Ya hemos comentado que en las cuatro galerías superiores es donde está la exposición, y en las inferiores es donde están las oficinas de los trabajadores del archivo, digitalizando, conservando, cuidando, clasificando documentación.
A título anecdótico, nos cuenta que el Archivo General de Indias tampoco se libró de bombas y explosiones. Hay una loseta casi en el centro del patio, que recuerda el impacto de un cañonazo. Fue en julio de 1843, Sevilla que seguía defendiendo a la monarquía española, a la reina Isabel II, estaba sitiada por las tropas del general Van Halen y Espartero, el cual lanza unos 140/150 cañonazos sobre la ciudad; uno de ellos cae en el patio, pero no causó mayor destrozo. Esta loseta recuerda el hecho.

FIN DE LA VISITA