

LAS COLECCIONES DEL MUSEO NAVAL

Hugo O'DONNELL y DUQUE DE ESTRADA
Del Patronato del Museo Naval

En el Museo Naval se custodian y exhiben un buen número de piezas relacionadas directa o indirectamente con la historia de la Navegación, la historia del buque, y la historia de la guerra en el mar.

Unas veces estos objetos tendrán una relación originaria con estas materias, como es el caso de los instrumentos náuticos, pero otras su vinculación será adquirida en razón de haber pertenecido a un ilustre personaje, y otras en fin se reducen a ser manifestaciones artísticas de episodios y personajes. Para hablar de su totalidad se necesitaría más de un grueso volumen; nos limitaremos aquí poco más que a mencionar sus principales colecciones.

BANDERAS

La bandera en su sentido lato que incluye sus diferentes tipos y tamaños, ha sido desde aun antes de la creación de los estados nacionales de la Edad Moderna el distintivo por excelencia de las colectividades humanas, sus fuerzas militares y unidades navales, juntamente con el escudo que incluido en su superficie o bien exento manifestaba asimismo la pertenencia a una soberanía más o menos general y amplia.

Un museo militar como éste no podía dejar de contar con una nutrida representación de enseñas, tanto propias como enemigas, que constituyen el más valioso recuerdo de nuestras efemérides navales.

Pero las banderas son casi etéreas, son objetos de muy poca consistencia material, no sólo por su valor eminentemente simbólico sino por la propia ligereza y poca perdurabilidad de los materiales con que se confeccionaron. El tafetán, la seda, o el paño sufren las inclemencias de la intemperie y del combate, y cuando son posteriormente depositadas en los museos no quedan de ellas más que jirones llenos de gloria sobre los que el tiempo sigue ejerciendo su obra destructora.

Por ello los restos de las pocas que aún pueden exhibirse precisan del apoyo documental, dibujo o descripción, que hable por ellas.

De los dos tipos principales en que según su forma de ser desplegadas, ya sea unidas a un asta o colgadas de una driza, se dividen, parecen ser estas últimas las más marineras; sin embargo no hemos de olvidar que los viejos estandartes de galera se enastaban, aunque no se hiciese siempre lo mismo con los gallardetes ni las grímpolas, y que la Infantería de Marina es parte integrante de la Armada española desde la creación de las Compañías Viejas del Mar de Nápoles en 1537, que como unidades con misiones en tierra utilizaban banderas de forma semejante a las del Ejército.

Las banderas de combate, muchas de ellas de gran riqueza, de buques tan representativos como la fragata "Numancia" o el submarino de Isaac Peral, constituyen la mayor parte de la colección del Museo, pero junto a ellas son dignas de destacar las enseñas coronelas de los batallones y brigadas de Marina, y las tomadas al enemigo en las acciones navales y terrestres de nuestra Historia.

LOS INSTRUMENTOS NAUTICOS

Los primeros navegantes se guiaban por los astros, el vuelo de los pájaros y el color de las aguas, que juntamente con su propia experiencia y el conocimiento de los accidentes litorales, bastaba para la navegación de cabotaje. La introducción del instrumental para navegar sin estos apoyos supuso la transición a la navegación de altura.

Si exceptuamos los útiles que como el escandallo y la sondaleza se emplearon desde antiguo a fin de averiguar la naturaleza y profundidad de los fondos y de evitar temibles varadas, el uso de la mayoría de los instrumentos náuticos propiamente dichos hay que situarlo en la Edad Moderna.

La brújula, cuyos antecedentes de calamitas imantadas se remontan al siglo XIII, no se perfecciona hasta principios del XV en que la aguja imantada que gira libremente en torno a su punto medio en una cajita en cuyo fondo se representa la rosa de los vientos, se alberga en un medio líquido que permite aminorar los efectos del balanceo.

Los instrumentos para obtener alturas y distancias celestes como los astrolabios, las ballestillas, y los cuadrantes de altura, no se emplean con carácter general hasta el siglo XVI. Los principios en que se basaban —cálculo de la distancia a un astro conociendo la existente en un punto determinado—, y que permitían averiguar la posición de la propia nave y la distancia recorrida en grados, serán también los inspiradores de sus sucesores: los sextantes, los quintantes y los octantes.

Los nocturlabios, usados ya en la época colombina, se utilizaban para obtener la hora, por medio de las estrellas.

En el siglo XVII se usan profusamente los anillos astronómicos (círculo graduado de gran peso provisto de un agujero por el que pasaban los rayos que incidían en la superficie interna debidamente marcada), para observar alturas de sol.

Perfeccionados a su vez los instrumentos ópticos en el siglo XVIII, pasó el anteojo a integrarse en el sextante.

Para medir la velocidad de la nave no se dispone de un artificio útil hasta el siglo XVII en que se divulga la corredera de barquilla que sustituye definitivamente al experto "ojo mariner" y a otros métodos que como el de arrojar tablas por la proa y medir el tiempo en que tardaban en perderse por la popa, resultaban menos exactos.

De todos estos instrumentos tiene el Museo abundante representación; algunos de los que se exponen pertenecieron a personajes históricos, gloria de nuestra Armada científica, como el Marqués de la Victoria, Jorge Juan, Ulloa, Mourelle, y Malaspina.

Para la medición de ese tiempo, necesaria en sí misma y para poder usar otros instrumentos, se utilizó casi exclusivamente la ampollita y en menor grado el reloj de sol, al no poderse hacer uso a bordo de ningún tipo de péndulo.

La ampollita era un reloj de arena con dos depósitos de cristal unidos por un estrechamiento por el que fluía una cantidad determinada de arenilla de uno a otro, que normalmente correspondía a media hora.

Los pajes se encargaban de su cuidado, reglamentando la vida a bordo.

El día completo se dividía en dos mitades de doce horas; cada mitad constaba de tres partes iguales o cuartos. Cada cuarto de vigía correspondía a ocho ampollitas.

Al iniciarse la guardia el paje cantaba:

“La guarda es tomada;
la ampollita muele;
buen viaje haremos, si Dios quiere.”

Cada dos pases de ampollita el mismo vigilante cantaba las horas añadiendo:

“Buena es la que se va
mejor es la que viene.”

El problema del cálculo de la longitud en el mar que continuó vivo siglos después de que el de la latitud se hubiese solucionado con aproximación suficiente, se pudo solucionar por medios mecánicos al inventarse un reloj lo suficientemente perfecto como para que puesto en hora en el puerto de partida, marcara en todo momento la hora de dicho puerto durante la travesía. Calculándose la hora en el lugar que fuera, la diferencia entre la hora obtenida y la del reloj daría la longitud geográfica del buque. El cronómetro dieciochesco cumplirá esa misión.

Los instrumentos meteorológicos como los termómetros, barómetros, higrómetros serán los benjamines de la familia, aunque en realidad se trate de aparatos de uso indistinto en tierra y a bordo.

LA BIBLIOTECA-ARCHIVO

Dos aspectos fundamentales caracterizan la colección de impresos que en número de 14.000 ejemplares componen la biblioteca del Museo: su internacionalidad, y su restricción a temas relacionados con la guerra en el mar.

Desde los valiosos incunables hasta las últimas publicaciones, tratadistas de navegación, artillería, construcción naval, orgánica, táctica, política, cartografía, arquitectura, fortificación, ingeniería, vexilología, numismática, meteorología, arte, literatura, heráldica, genealogía... que han analizado temas o personajes históricos del ámbito naval o marítimo, están representados en ella formando la más importante colección en esta especialidad que existe en nuestra patria.

Entre los anteriores a 1492 se cuenta con los tratados de astronomía de

Alchabitus, Ptolomeo, Sacrobosco, Purbachius, Montereio y Alfonso X el Sabio. Junto a los impresos, más de 3.000 manuscritos documentan nuestra historia naval desde el siglo XVI. Entre ellos se encuentran las célebres colecciones de Fernández de Navarrete y de Vargas Ponce, a las que se han ido sumando otras posteriores como la de Fernández Duro y la de Guillén; la documentación de las grandes expediciones del siglo XVIII, como la de Malaspina, que en nada desmerecen de las extranjeras de Cook o Laperouse y que junto a una prolija documentación escrita proporcionan bellísimos testimonios pictóricos de la fauna, la flora o las costumbres de remotas regiones americanas.

Una muy completa colección de pasaportes con hermosos escudos nobiliarios instruye sobre la heráldica militar de los mandos navales ilustrados, mientras que la de expedientes de guardiamarinas hace lo propio desde el punto de vista genealógico, en un perfecto complemento.

Los álbumes iluminados de tipología, de táctica, y de construcción naval, llenos de ciencia, de arte y de colorido, son otro aspecto muy digno de señalar en esta biblioteca.

LOS MODELOS DE BUQUES

Probablemente lo más representativo de un museo naval sean sus modelos de barcos, fieles reproducciones, arqueológicas o contemporáneas, de naves reales, o simplemente simbólicas, justificadas por una esperanza trascendente o una inspiración artística.

En nuestro Museo de exponen junto a obras de asombrosa exactitud, los exvotos marinos y los modelos de lonja que, hechos para colgar de vigas o techos, presentan deformidades y desproporciones intencionadas que producen la sensación apetecida sólo cuando se colocan en los lugares debidos, para que el efecto óptico de ser vistas a distancia y de abajo a arriba, las corrija. También la minuciosa y esmerada labor del marinero prisionero de guerra, para el que el tiempo no cuenta, enclaustrado en su pontón-prisión, que distrae sus ocios en el recuerdo y la fábrica de modelos hechos con materiales de ocasión como el hueso de la carne de su exiguo rancho y los propios pelos de su coleta, buen material para la simulación de la jarcia; que por alcanzar altas cotas de valor artístico y representativo mereció ser copiada en materiales más nobles, marfil y ébano, por otros artífices, si bien más profesionales como artistas, también menos indentificados con los gozos y penas de la vida en el mar.

Entre los de este tipo destacan la fragata y el navío de marfil regalados a Fernando VII por el almirante inglés Fleming.

La historia del buque puede seguirse a través de los modelos del Museo Naval desde la embarcación fenicia hasta el portaaviones "Príncipe de Asturias" y las últimas corbetas salidas de nuestros astilleros, pasando por la magnífica interpretación de la nao "Santa María", construida bajo las directrices de Fernández Duro para la conmemoración del IV Centenario del Descubrimiento.

A la abultada drómona bizantina y a la estilizada nave vikinga siguen la lon-

geva galera mediterránea, la nao y la coca atlánticas, y los galeones españoles de los siglos XVI y XVII, pero la más rica colección, probablemente la mejor que existe, corresponde a buques y embarcaciones del siglo XVIII.

LOS MODELOS DIECIOCHESCOS

Esta colección une al mérito de una excelente factura, el de estar en su mayor parte constituida por modelos fabricados al mismo tiempo y en los mismos astilleros y arsenales que los buques originales, para formar parte de las colecciones reales, como sus ricas maderas y la documentación de que se dispone, atestiguan.

Navíos, fragatas, jabeques, corbetas y embarcaciones menores entre los que destacan por su valor histórico, su detalle y su belleza los siguientes:

— El gigantesco modelo del navío de 112 cañones en tres puentes “Santa Ana”, ordenado fabricar en Cartagena por don Casimiro Vigodet a exacta escala del célebre navío construido en Ferrol con planos de Romero Landa en 1784 y que combatió en Trafalgar como insignia del teniente general don Ignacio María de Alava, y que permanecería en las listas de la Armada hasta 1816.

Las cualidades marineras de este navío conocido vulgarmente como “Santana” eran excelentes, pudiendo virar por avante y por redondo con sólo el uso del timón, sin tocar velas, o con sólo el de éstas sin tocar aquél.

Las buenas condiciones de este buque hicieron de sus planos norma para la construcción de los sucesivos tres puentes españoles.

— Modelo del navío de 80 cañones en dos puentes “Rayo”, exacta réplica a escala del construido por Acosta en 1749 en La Habana, que a finales de siglo sería convertido en tres puentes, y que trasladó a doña María Luisa de Parma para su matrimonio con el futuro Carlos IV, y se batió con éxito en Trafalgar, salvándose del fuego enemigo, aunque daría al través en una playa próxima al Coto de Doñana, a causa del temporal que siguió a la batalla.

— Modelo del navío de 76 cañones en doble puente “San Juan Nepomuceno”, en enramada, es decir, mostrando una de sus bandas el conjunto o armazón de las cuadernas principales como aparecen cuando el buque se construye en grada, mientras la otra banda se presenta acabada en todos sus detalles.

La minuciosidad de su construcción llega al extremo de mostrar en su interior el horno del pan y la jaula de los animales vivos.

El navío original fue construido en Guarnizo en 1766 y fue apresado en Trafalgar.

— Modelo del navío de 64 cañones en dos puentes “San Antonio”, cuya decoradísima popa de marfil constituye una auténtica obra de arte.

El buque, segundo de su nombre, fue construido en la Habana en 1761 y pereció en la defensa de ese mismo puerto contra los ingleses del año siguiente.

— Modelo de la fragata de 34 cañones “Diana”, con su precioso mascarón en marfil, construido como el original en los astilleros de Cartagena en 1792.

— Modelo de jabeque mediterráneo, probablemente del llamado “Lebrel” de 32 piezas, cuyo mando ejerció don Antonio Barceló, terror de los corsarios argelinos.

La costumbre de remitir modelos de los barcos que se fabrican se convirtió en norma a partir de las reales órdenes de 26 de abril de 1854 dirigidas a los departamentos de Cádiz, El Ferrol y Cartagena, y al apostadero de La Habana, por las que se establecía en lo sucesivo la obligación de remitir al Museo Naval los “medios modelos sólidos” de todo buque de guerra que se construyese, “bajo la escala de 1/4 de pulgada por pie”, ordenándose asimismo la construcción del modelo de todo buque en servicio botado desde 1847.

Como representantes de la era del vapor figuran entre otros los excelentes modelos de la fragata de madera “Villa de Bilbao”, y de la archifamosa fragata blindada “Numancia”, primer buque de estas características en dar la vuelta al mundo, cuya maqueta de máquina también se expone.

A modo de puente con la Marina de nuestros días, diversos buques representan los diversos planes de la Restauración entre los que destacan el modelo del crucero “Reina Regente” que perteneció a doña María Cristina, y el del acorazado “Alfonso XIII” en tamaño grande.

Las construcciones navales posteriores al estallido de la guerra mundial de 1914 (programas Miranda, Cortina y Cornejo) están representados con modelos de cada tipo, así como el programa de la República y de la época de Franco. La Marina de nuestros días está ampliamente recreada no sólo por modelos propiamente dichos, sino por secciones didácticas de los mismos, y maquetas de formaciones tácticas.

LOS MASCARONES DEL MUSEO

El interés que actualmente despiertan entre anticuarios y decoradores los mascarones de proa, debido a su carácter ornamental, no fue compartido por los contemporáneos de los navíos de época que no se molestaron en conservar una parte determinada de ellos, aunque fuera tan representativa como el mascarón, auténtica materialización o personificación simbólica del buque.

Esta es la causa de que no dispongamos de ninguna de estas piezas anterior al siglo XIX, y de que se hayan llevado a cabo réplicas en tamaño natural de algunos de los más característicos del siglo anterior.

El siglo XVI se caracteriza por introducir la costumbre del mascarón, más propia de las rápidas embarcaciones de guerra mediterráneas y nórdicas, y de los mercantes del Mar del Norte, en los nuevos tipos de barcos de gran porte que, como los galeones, cruzan nuestras rutas atlánticas.

La costumbre de identificar a los barcos del rey por el nombre de sus advoca-

ciones protectoras religiosas no pareció determinar la fabricación de tallas de este tipo con que ornar proas y tajamares, pese a las importantes escuelas de imagineros y la general aceptación de la iconografía religiosa. Esto es posiblemente debido a que el empleo del mascarón carecía de raíces verdaderamente nacionales. En este momento en que la costumbre se importa, a imitación de flamencos y alemanes con los que se lleva a cabo un comercio marítimo importante, se adoptan los tipos extranjeros que a su vez dan origen a una denominación vulgar paralela a la oficial y basada en su figura proel. "El Ciervo Volador" o "El Halcón Blanco" son nombres que se repiten entre las urcas y otros mercantes, mientras que a algunos galeones de guerra se les conoce por alias como "La Rata Encoronada" o "La Doncella".

No será sin embargo hasta el siglo XVII cuando esta costumbre se generalice a la par que se inicia un proceso invertido por el que será el nombre oficial del buque el que determinará la forma de su mascarón, si éste es representable, y no a la inversa como venía sucediendo.

En el siglo XVIII junto a los tradicionales nombres de vírgenes y santos aparecen, también por influencia extranjera, los de deidades y héroes paganos como "Diana", "Neptuno", "Flora" o "Héctor", así como los de virtudes militares y marinerías ("Constante", "Firme", "Intrépido") y los del titular de la Corona o miembros de su dinastía ("Real Felipe", "Reina Luisa"), reservándose el león rampante también adoptado por otras potencias navales para aquellos navíos, como el "Rayo", prácticamente irrepresentable y para los que llevan nombres de soberanos, cuya efigie suele decorar la popa en forma de medallón. A partir de 1793 en que el secretario de Marina don Antonio Valdés lo institucionaliza, el mascarón es oficialmente "parlante", es decir alusivo al nombre del buque.

Las construcciones metálicas del siglo XIX empiezan a retirar del mar a las estatuas móviles y los barcos dejan de decorarse, para convertirse en meras máquinas de guerra o de transporte.

En nuestro Museo tenemos la grácil silueta femenina que perteneció a la corbeta "Villa de Bilbao" (1828), el mascarón-retrato del bergantín "Gravina" (1850), así como el anterior del buque escuela "Juan Sebastián Elcano" que representa la matrona republicana ceñida de corona mural (1931), y el dorado azor del que fuera buque de representación y recreo de don Francisco Franco. Entre las reproducciones, la de la fragata "Diana", y la del navío "San Telmo".

LOS FANALES DEL MARQUES DE SANTA CRUZ

A la armazón de cristal de estructura de madera o metálica protectora de la bujía o lámpara principal del buque, que a partir del siglo XVI conocemos como fanal, se denominaba anteriormente "farol". El tratadista Diego García de Palacio lo definió a la vez que señalaba su misión principal como "la lumbre que va metida en la linterna grande, con que se hace guía para que otras naos la sigan". (*)

(*) Diego García de Palacio, "Vocabulario de los nombres que usa la gente de mar", Méjico, 1587.

El fanal es pues la estructura popel que alberga la luz que permite mantener el contacto visual nocturno entre las diversas naves integradas en una agrupación o escuadra.

La necesidad de identificación especial del bajel del que partían las órdenes, determinó el mayor tamaño y forma distinguida del fanal perteneciente a este tipo de buques, reservándose el uso de tres simultáneas para la nave en la que hubiese embarcado el general (capitana).

Esta costumbre ya se había recogido a mediados del siglo XIV, en tiempos de Pedro IV, en las Ordenanzas de las Armadas navales de la corona de Aragón, que especificaban "Sea ordenanza general que siempre que una escuadra navegue con borrasca o noche cerrada, que cada galera lleve una linterna y la del general lleve dos juntamente con el farol, esto es, la una a una parte y la otra a la otra".

El barco en el que embarcaba el segundo en el mando, llevaba doble fanal. Al significado del número de fanales aludiría Lope de Vega:

"porque el cargo lo adelanta,
la capitana tres, dos la almiranta"

Los fanales, como pieza susceptible de desarrollar en ellos el sentimiento artístico tanto en su forma como en su decoración, se fueron enriqueciendo y adoptando formas diferenciadas en concordancia con la categoría del mando del buque y con la misión que en el conjunto debía éste realizar.

Las cajas de vidrio adoptaron múltiples formas: circulares, prismáticas, poliédricas o cilíndricas, y adornadas con los elementos decorativos más acordes con los gustos de la época.

El fanal empezó a adquirir un significado nuevo que añadió a su función: el de ser símbolo de la autoridad naval del buque, y consecuentemente se convirtió en máximo botín de guerra juntamente con enseñas, estandartes y banderas, e incluso por encima de ellas ya que un ataque rechazado puede proporcionar una bandera, pero apropiarse de un fanal situado en el castillo, la parte mejor defendida y último lugar de resistencia, supone el aniquilamiento del enemigo de forma parecida al trofeo de una cabellera para un indio norteamericano.

En el Museo Naval se conservan diversos fanales, réplicas en su mayor parte de los que posee la marquesa de Santa Cruz en su palacio de la calle San Bernardino de Madrid y que pertenecieron a su antepasado don Alvaro de Bazán.

El fanal de la galera "La Loba" es una artística pieza de madera sobredorada, adornada en su base por ángeles, y rematada por una figurilla de la Fama que parece anunciar con su trompeta la gloria de su propietario y comandante, ya que se trataba de una nave propiedad del propio don Alvaro, que ponía a disposición de la Corona.

Otra estructura más voluminosa y menos estilizada, poliédrica y también cerrada por cúpula, con cariátides en las aristas, corresponde a una presa famosa, la capitana de Felipe Strozzi, derrotado por el primer marqués de Santa Cruz en la batalla de Azores en 1582.

Otros fanales de galera, tomados a los turcos en Lepanto, muestran líneas se-

mejantes a las de "La Loba", aunque sin figuras humanas condenadas por el Corán.

CARTOGRAFIA

Los amplios fondos cartográficos del Museo Naval están constituidos en su mayor parte por manuscritos delineados durante la segunda mitad del siglo XVIII, y por los impresos correspondientes al XIX.

Se trata principalmente de cartas geográficas y náuticas, así como proyectos de construcciones portuarias de los departamentos de Marina.

En la colección, procedente fundamentalmente del Depósito Hidrográfico que había empezado a funcionar en 1789, y de donaciones y adquisiciones posteriores, se contabilizan 7.000 cartas, casi todas manuscritas, y 230 atlas españoles y extranjeros, entre los que se encuentra el levantamiento original de Vicente Tofiño para su Atlas Marítimo de España.

Las obras de los grandes impresores de atlas geográficos de los siglos XVI y XVII como Braun, Ortelius, Waghenaer, Janssonius, y Mercator, constituyen una de las colecciones más importantes de España.

Comisiones y expediciones dejaron junto con sus diarios, relaciones y escritos, una abundante cartoteca que nos permite estudiar los proyectos y el desarrollo de la Hidrografía en el siglo de las Luces, en la que se incluyen como muestras de gran tamaño y valor la carta de Cuba por Mopox, la de Nueva España, de Alzate, y la de Florida de la Puente.

Junto a ellos el Atlas de Diego de Homen, de 1561, con sus ocho bellísimas láminas de cartas de araña de oro, plata y colores, del Mediterráneo, Mar Negro y Cantábrico.

Pero sobre todo, dos notabilísimas piezas de la Cartografía española: la Carta de Juan de la Cosa y el portulano de Mateo de Prunes.

LAS PINTURAS Y LOS PINTORES

La colección más amplia de las existentes en el Museo es la de pintura, exhibiéndose numerosas telas de los siglos XVII al XX, que representan barcos, marinas y combates, así como una gran pinacoteca de retratos de descubridores y marinos de todas las épocas.

A los grandes lienzos de batallas del siglo XVII de Juan de la Corte, Manuel de Castro, Juan de Toledo, y Enrique "el de las Marinas", se unen los retratos dieciochescos entre los que destacan el anónimo de don Gabriel de Aristizábal en el que muchos han querido ver las características del taller de Goya, el también anónimo del guardiamarina don José de Córdova, y el de Fernando VI pintado por Jean Ranck.

En el XIX las pinturas de barcos se deben principalmente a Monleón, Cortellini, Caula y Sanz; las de marinas y batallas a Monleón, Cortellini,

Brugada, Callejo y Padró. Entre los retratos se encuentran las firmas de Madrazo, Vicente y Bernardo López, Martínez Cubells y Salaya.

Como más caracterizados de nuestro siglo, Elías Salaverría está representado por una excelente interpretación del regreso de Elcano tras su circunnavegación, y Garnelo por el del desembarco de Colón, de gran tamaño y calidad. Retratistas de la categoría de Sotomayor, Vázquez Díaz y Macarrón completan con sus obras la extensa panorámica de la pintura de temática naval.

Además de los óleo, en el Museo se exponen y conservan numerosos dibujos obtenidos de costas, vistas, fauna y flora, durante el transcurso de las expediciones científicas; de puertos, uniformes y buques, así como acuarelas de diversas épocas.