

LA FRAGATA MAGDALENA: ALGUNAS PINCELADAS SOBRE SU EMOTIVA HISTORIA

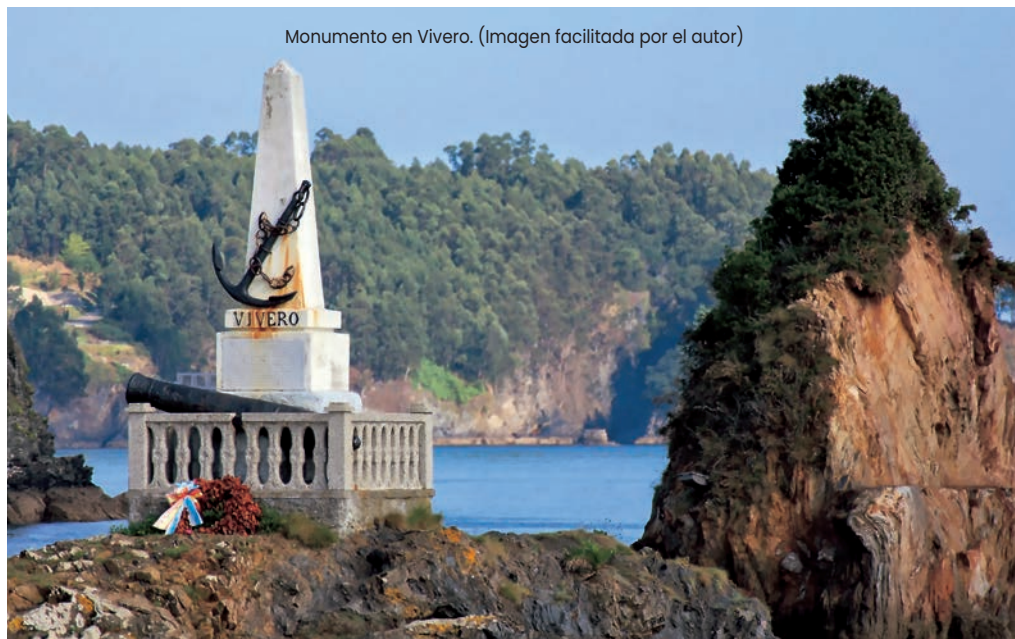
Introducción

SABIDO es que en tiempos pasados la gente de mar tenía curiosas supersticiones, algunos prejuicios y, también en muchos casos, fuertes convicciones religiosas, precisamente por el peligro que la navegación comportaba y las duras condiciones de la vida a bordo a las que se enfrentaban. La mar era un medio tremendamente hostil, capaz de causar grandes tragedias.

Una de ellas fue la que aconteció a la fragata *Santa María Magdalena* que, junto al bergantín *Palomo*, naufragó en aguas de la Mariña lucense en el convulso año de 1810, durante la guerra de liberación e independencia contra los franceses.

Este año se cumple el 215 aniversario (1810-2025) de aquel luctuoso naufragio que, aunque conocido relativamente entre los estudiosos, fue una tragedia de grandes proporciones para

Monumento en Vivero. (Imagen facilitada por el autor)



Jaime ANTÓN VISCASILLAS
Jurista y doctor en Historia de la Ciencia



(reservista voluntario)

*El que no sepa rezar
que vaya por esos mares
y verá que pronto lo aprende
sin enseñárselo nadie.*

la época. Merece la pena por ello recordar este triste episodio de nuestra historia naval, verdadero infortunio en la mar, y, sobre todo, sirva de homenaje a sus valientes protagonistas.

Sería el descubrimiento de los restos del pecio de esta emblemática fragata¹ en la ría de Viveiro (Lugo) en 1976 el inicio del reconocimiento y estudio —al primer nivel de consideración académica— de este naufragio, y también el embrión que llevaría a la constitución del Museo Naval de Ferrol², inaugurado en marzo de 1986, siendo desde entonces un icono cultural en la ciudad departamental. El recuerdo del naufragio, siempre presente en el imaginario popular de la villa de Viveiro, se conmemora

todos los años con diversos actos institucionales y actividades culturales. Entre otras, cabe destacar las «Jornadas de Historia y Arqueología Marítima Ciudad de Viveiro» que se vienen desarrollando en los últimos años.

Breve historial de la fragata *Magdalena*

La *Magdalena*, como abreviadamente se la conoce, fue un buque de guerra a vela cuya historia estuvo íntimamente unida a la entonces villa de Ferrol, pues no en vano nació en el Real Astillero de Esteiro en 1773, dentro de una serie de once unidades³, todas ellas bautizadas con nombres de vírgenes y santas,

1. Los primeros restos del naufragio aparecieron en 1917, y en 1951 un pescador de la zona (Antonio López Polo, conocido como «Alma Negra») descubrió unas manchas, avisó al ayudante de Marina Luis Cebreiro López y durante varios meses se trabajó en la recuperación de diversos cañones y otras piezas con la ayuda de un barco grúa. Y es en enero de 1976 cuando se realizó una segunda campaña de rescate del pecio y se recobraron un gran número de piezas y objetos de todo tipo, de gran valor histórico arqueológico. En ella participó la fragata rápida *Intrépido*, que entró en la ría de Viveiro como apoyo a un equipo del Núcleo de Buceo de la Zona Marítima del Cantábrico.

2. Este Museo dispone también entre sus fondos de un magnífico modelo a escala 1/14 de la fragata *Magdalena*, que fue realizada *in situ* durante seis años —con algunas interrupciones— por marineros de reemplazo bajo la dirección del mayor contramaestre Robustiano Álvarez Blanco, quedando finalizada en 1991. La maqueta muestra la disposición de las cubiertas para el zafarrancho de combate. Se encuentra ubicada en la planta superior, en la Sala «Capitán de Navío Leopoldo Boado», así denominada en homenaje al principal impulsor y primer director del Museo Naval de Ferrol (1986-1992).

3. La serie construida en Ferrol estaba formada por las fragatas: *Nuestra Señora del Rosario* (1770); *Nuestra Señora del Carmen* (1770); *Nuestra Señora de la Asunción* (1772); *Santa Perpetua* (1772); *Santa María de la Cabeza* (1772); *Santa María Magdalena* (1773); *Santa Margarita* (1774); *Santa Marta* (1774); *Nuestra Señora Dorotea* (1775); *Santa Clara* (1776); *Santa Leocadia* (1777). Se construyeron también fragatas de este tipo en los Astilleros de Guarnizo, Cartagena y La Habana. En un principio desplazaban unas trescientas toneladas. El tipo de buque fragata surgió a finales del siglo XVII, con tres o más palos machos con masteleros y velas de cruz en todos ellos.



Algunos objetos personales. (Imagen facilitada por el autor)

construidas entre 1770 y 1777 según el sistema francés.

Como unidad del tipo fragata, desempeñaba funciones de apoyo a los navíos, tales como escolta, exploración, descubierta, vigilancia y, también en su caso, combate. En tiempo de paz la fragata fue el buque de escolta más utilizado. Era como un «navío en miniatura», que montaba entre 34 y 42 cañones (según el reglamento vigente en 1798), distribuidos en la batería interior (18 cañones de a 18 libras y ocho obuses de a 36) y en el castillo y alcázar (dos cañones de a seis libras y 12 obuses de a 24), con casco de líneas más afinadas que éste y con un aparejo que le permitía alcanzar velocidades

superiores. Disponía de tres palos principales (trinquete, mayor y mesana) y un sobrio palo brauprés despuntado en su proa sobre un mascarón de león coronado rampante. Tenía una eslora de 41,70 m, una manga de 10,25 y un calado de cinco. Desplazaba 500 toneladas y contaba con una dotación de 480 tripulantes.

Su azaroso historial se desarrolla entre los años 1773-1810, a lo largo de 37 años de la que fue sin duda una activa vida operativa. Estuvo en el Pacífico. Fue capitana de la Armada de Barlovento al mando de Alonso de Campos y, formando parte de la división del capitán de navío Juan de Araoz, en 1779 apresó un jabeque argelino e incendió otro.



La Santa María Magdalena vista de proa.
(Acuarela de Rafael Romero Díaz del Río)



La Santa María Magdalena vista de popa.
(Acuarela de Rafael Romero Díaz del Río)

En 1780, en aguas del cabo de San Vicente, hizo presa a un londo inglés de 10 cañones y cuatro pedreros. Tomó parte en la Campaña Hidrográfica de 1783 bajo el mando del gran marino y cartógrafo Vicente Tofiño de San Miguel. Otra importante misión fue la que desempeñó en 1786 en aguas del Bósforo (Constantinopla, actual Estambul), del Egeo y del Adriático, integrada en la escuadra de Aristazábal. En 1793 fue destinada a la América septentrional y al Río de la Plata. En abril de 1805 se unió a las escuadras de Gravina y Villeneuve en demanda de las Antillas, y tuvo ocasión de hacer frente a varios buques británicos y, a la altura de Madeira, hundió a la goleta *La Anguila*. En Fort Royal, isla de Martinica, la *Magdalena* prestó

comisión como buque-hospital, trasladando a España un considerable número de enfermos. Participó en otras muchas campañas.

La Guerra de Independencia

Ya al mando del capitán de navío Blas Salcedo y Salcedo⁴, en 1808 realiza varios cruceros tomando parte en diversas acciones contra los franceses. Junto a la fragata *Venganza*, parten ambas hacia el Cantábrico para cooperar en la defensa de Santander. En 1809 sale para Cádiz, y en su regreso a Ferrol transporta tropas y auxilios para su siguiente campaña.

4. Nacido en Fuentenovilla (Guadalajara) en 1758; de condición noble, era hijo de Gregorio Salcedo y de María Salcedo y Gutiérrez del Pozo. Sentó plaza de guardiamarina en Cádiz en 1773; navegó por los mares de Europa y América como oficial de dotación en numerosos buques y comandante de otros cuatro. Antes de mandar la fragata *Magdalena*, entre otros destinos, había sido comandante de matrícula en Viveiro (1800-1802). Ascendió a capitán de navío en 1808. Casado con Ana Reguera y Pillado, tuvieron once hijos, varios de ellos marinos, tres de los cuales también murieron de forma trágica.



Blas Salcedo y Salcedo
(Imagen facilitada por el autor)

Forma parte de una escuadra combinada hispano-británica, cuyo objetivo principal era la toma de Santoña y Guetaria en poder del enemigo galo. La operación naval se denominaba, cómo no, Expedición Cántabra. El plan, que se gestó en la Isla de León (San Fernando) durante el Consejo de Regencia, tenía como misión destruir las fábricas de armas existentes en el Cantábrico para debilitar a la fuerza y el apoyo logístico de los franceses, al mismo tiempo que cortar el acceso de refuerzos por el Camino Real de Irún y otras vías de comunicación.

En mayo de 1810 se había nombrado jefe de la fuerza al mariscal de campo de los Reales

Ejércitos Mariano de Renobles y Rebollar, comenzando la planificación de la operación, que había de reunir tropas (más de 3.000 hombres, tres batallones), armamento, municiones y todo tipo de pertrechos para embarcar. Se retrasó demasiado su preparación, lo que llevó a perder el tiempo propicio de la primavera y el verano, con la mar tranquila y buenas condiciones meteorológicas. El otoño se echó encima, lo que llevaría inexorablemente a un cambio drástico del clima, con posibilidad de temporales y malas condiciones de mar.

Al mando del capitán de navío Joaquín de Zarauz Santander, que arbolaba su insignia en la *Magdalena*, la escuadra o fuerza expedicionaria hispano-británica⁵ partió de La Coruña el 14 de octubre de 1810. En Ribadeo se incorporaron la goleta *Liniers*, los cañoneros *Corzo*, *Estrago*, *Gorrión* y *Sorpesa*, además de quince transportes. Con buen tiempo, llegan a la Concha de Gijón el 18, atacando con éxito al día siguiente las fuerzas que desembarcaron pero, tras recibir los franceses el refuerzo de tropas en su auxilio, reembarcan a los españoles, dirigiéndose a continuación hacia Santoña, a donde llegaron el día 23. A continuación se desató un terrible temporal con viento del noroeste que obligó a los buques grandes a echar anclas, hundiéndose los cuatro cañoneros, aunque consiguiendo salvar a sus respectivas dotaciones, que fueron recogidas por otros barcos de la escuadra, entre ellos la fragata *Magdalena*. Por este motivo fracasó la

5. En total, la fuerza española la componían 22 barcos: la fragata *Magdalena*; el bergantín *Palomo*; la goleta *Insurgente Roncalesa*; los cañoneros *Corzo*, *Estrago*, *Gorrión* y *Sorpesa*; quince transportes, y 1.200 soldados de la fuerza de desembarco. La fuerza naval británica de la Royal Navy estaba formada por cinco buques: las fragatas *Arethusa* (mandada por el comodoro Mends, que era al mismo tiempo el comandante de la fuerza británica), *Amazona*, *Narcisus* y *Medusa*; el bergantín *Puerto Mahón*, y unos 800 soldados de la fuerza de desembarco. En total, 27 buques, sus dotaciones y 2.000 soldados de desembarco.



Campana de la *Magdalena*. (Imagen facilitada por el autor)

operación prevista en Santoña⁶, en donde fue imposible desembarcar.

Fue entonces cuando los buques se hicieron a la mar para tratar de capear mejor el temporal y fue en esa circunstancia cuando la fragata *Magdalena* y el bergantín *Palomo*, al picar cables, perdieron sus anclas mayores, que cayeron al fondo marino.

Al toque de la oración: la tragedia

La situación meteorológica volvió a mejorar hacia el día 29 de octubre. La flota se dirigió entonces a Viveiro, que era el punto acordado para reunirse en caso de dispersión, en cuya ría fondeó para reagruparse, reparar desperfectos y reaprovisionarse. La fragata *Magdalena*, el bergantín *Palomo*, dos transportes y la fragata

6. El objetivo de tomar Santoña era muy arriesgado por estar muy protegida en sus defensas (cuatro baterías artilleras y dos fuertes, San Carlos y San Martín). Famoso por ello fue el dicho: «Cádiz, Santoña, Gibraltar y Figueras son fortalezas, las cuatro primeras». Los defectos organizativos y los «elementos» en toda su expresión terminaron a la postre por transformar la expedición en un desastre. Al final de la guerra, los franceses entregaron Santoña a los españoles, siendo tomada por tierra.

La Santa María Magdalena.
(Imagen facilitada por el autor)



británica *Narcisus* fueron los primeros buques en llegar. Parte de sus dotaciones bajaron también a tierra para curar a varios heridos.

En la madrugada del 1 al 2 de noviembre de 1810, tristemente Día de Difuntos, otro fortísimo temporal de componente norte les sorprendió y arrastró a gran parte de la escuadra, mientras se pedía auxilio con cañonazos y bengalas, señales que fueron visibles y se oyeron en tierra. El viento se convirtió en galerna de más de 100 km por hora, el oleaje creció de forma brutal y los barcos quedaron a la deriva, tras lo cual la *Magdalena* abordó a la británica *Narcisus*, que logró zafarse. Las fragatas británicas desarbolaron sus mástiles y velamen, pudiendo organizarse mejor y saliendo a capear el temporal con suerte, con lo que no sufrieron mayores daños.

Fue entonces cuando la fragata *Magdalena*, que tan sólo disponía de dos anclas pues las otras dos, como hemos relatado, las había perdido en Santoña, fue empujada hacia la playa de Covas (en la zona conocida como Os Castelos). En el fragor de la tempestad, perdió además su palo mayor, que causó serios daños en toda su arboladura y casco, abriendo vías de agua y encallando contra los bajos irremisiblemente destrozada. Por su parte, el *Palomo* naufragó también, destruido por las rocas en los acantilados próximos a la playa de Sacido, en la margen izquierda de la desembocadura del río Landro, en la misma ría de Viveiro.

Ambos buques se hundieron con el terrible balance de 555 muertos, de ellos 50 pertenecientes al *Palomo*. Y es que la *Magdalena*, además de su propia dotación, transportaba a parte de las dotaciones de los cañoneros

perdidos en Santoña y de una brigada de artillería naval. De ellos, tan sólo alcanzaron la playa a nado ocho hombres, pero en tal mal estado que al poco tiempo fallecieron cinco de ellos, con lo que únicamente sobrevivieron tres. Según el recuento total entre los dos buques, que contabilizaban 583 hombres a bordo, sólo se salvaron 28, aunque las cifras reales de víctimas posiblemente fueran más de mil personas, la mayoría de ellos héroes anónimos, según diversas fuentes.

Como elocuentemente escribió Fernando Güemes en su magnífico libro *Memorial de un naufragio* (1991), «... es tan heroico morir contra una pavorosa galerna que en lucha contra ejércitos enemigos». Esta tragedia fue, sin lugar a dudas, una de las mayores acaecidas en la historia marítima española, comparable en su contexto a la acontecida un siglo después al famoso trasatlántico británico *Titanic*, que se hundiría en su viaje inaugural en 1912 tras colisionar con un iceberg a 600 km al sur de Terranova.

Entre los fallecidos de la *Magdalena*, fue especialmente significativo que aparecieran abrazados sobre la arena de la playa su comandante, el capitán de navío Blas Salcedo y Salcedo y su hijo guardiamarina del mismo nombre, Blas Salcedo y Reguera. Este hecho determinó que más adelante se regulase por real orden la incompatibilidad de embarque simultáneo en un mismo buque de padres e hijos o hermanos. El jefe de la fuerza, capitán de navío Zarauz Santander, fue otro de los muchos caídos en el naufragio.

Por su parte, del bergantín⁷ *Palomo* —que al igual que la *Magdalena* había sido construido

7. Velero de dos palos (trinquete y mayor), compuesto cada uno de palo macho y dos masteleros, aparejando velas cuadradas en ambos.

en Ferrol en 1795 y montaba 18 cañones—, de los 75 hombres que se encontraban a bordo cuando ocurrió el naufragio sólo se salvaron 25, que consiguieron llegar a nado a la playa, entre los cuales se hallaba su comandante, el teniente de fragata Diego de Quevedo Alvarado.

Cabe calificar como benemérito y humanitario el ejemplar comportamiento de los vecinos de Viveiro y alrededores, que desde que se conoció el naufragio acudieron a prestar auxilio y a socorrer a los supervivientes realizando todo tipo de tareas, desde reunir mantas, ropas, víveres y medicamentos hasta incluso levantar un «hospital de campaña» y dar sepultura a los muertos.

El recuerdo de esta tragedia y su emotiva historia sigue vivo en la ciudad de Viveiro y permanece presente en forma de coplas y romances muy conocidos:

«Di, fragata *Magdalena*,
¿qué mal viento te dio el Mar?
Todos los vientos son buenos
si Dios no da tempestad.

Dime, bergantín *Palomo*,
¿dónde fue tu perdición?
En la ría de Viveiro,
al toque de la oración...»

El gran escritor Álvaro Cunqueiro Mora (1911-1981), considerado el «maestro de la narrativa fantástica», se refirió a este naufragio en su libro *El pasajero en Galicia* con las siguientes palabras: «Vivero tuvo su catástrofe románti-

ca, el naufragio en Covas de la fragata *Magdalena* y el bergantín *Palomo*. Debió de ser un naufragio de esos que pintó Turner y que crearon desde Shelley hasta Melville y Conrad, el tipo literario de naufragio. Durante cien años, en toda la literatura universal, se naufraga a lo Turner...».

En homenaje a los náufragos, en el año 1934 fue erigido un precioso monumento en la playa de Covas de Viveiro, cuya inscripción dice lo siguiente: «A los 550 náufragos del bergantín *Palomo* y la fragata *Magdalena*, sucumbidos en esta playa el 2 de noviembre de 1810».

Oficial y caballero

En relación con la fragata *Magdalena* y las trágicas consecuencias que tuvo su pérdida en la mar para los deudos de sus tripulantes, el siguiente relato merece ser recordado por la bondad de sus protagonistas y la enseñanza que su historia nos brinda.

De *gentleman* podemos definir al comodoro de la Royal Navy Robert Mends, que en su carta fechada en Ferrol el 27 de noviembre de 1810 en apoyo de la viuda del capitán de navío Blas Salcedo y Salcedo (1758-1810), muerto en el naufragio del buque de su mando —la fragata *Magdalena*—, dirigió a la superior autoridad⁸ y que podemos considerar como un verdadero prodigio de cortesía y leal compañerismo.

La situación de desamparo absoluto en que se encontraba Ana Reguera y Pillado, viuda de

8. Del expediente se deducen varios documentos; uno de ellos, de 20 de junio de 1811, elevaba consulta al director general de la Armada con una instancia de Ana Reguera para que se le concediese una pensión, petición que tuvo que reiterar en varias ocasiones por impagos de la Hacienda (documento de 23 de noviembre de 1816). Las Cortes Generales y Extraordinarias, reunidas en la Isla de León, habían aprobado pensiones para los huérfanos, viudas y padres pobres mantenidos por los náufragos, de las que resultó un total de 264 familias con derecho a cobrar dichas pensiones.

Salcedo, con nueve hijos a su cargo, motivó al comodoro Mends —a la sazón el jefe más antiguo de las fuerzas navales británicas aliadas de las españolas en el norte de España durante la Guerra de Independencia⁹— a requerir la ayuda necesaria para solventar tan lamentable situación. Y así, en su carta escrita desde Ferrol a bordo de la fragata de HMS *Arethusa*, decía entre otras cosas lo siguiente:

«... el suceso infeliz que en él se refiere es de una y tan desgraciada naturaleza que exige de algún modo ser considerado fuerza del común proceder para que pueda lograr algún alivio la viuda y familia del difunto capitán Salcedo, Comandante de la Fragata Española *Magdalena*, que naufragó en estas costas el 2 del corriente en el puerto de Vivero, y que componía uno de los buques de guerra que formaba la escuadra de mi desgraciada expedición a Santoña... Y espera que si V. E. quisiese interesarse en recomendarlo, sería más pronto y más seguro el lograr su alivio. Conozco muy bien la miseria que la cerca y a sus pequeños infantes, pues de 9 que tiene 7 son niños y tengo sobradas razones para juzgarla ya falta de recursos. Es muy probable que si V. E. tuviese la bondad de interesarse en esta solicitud con el Gobierno, que éste concedería algún socorro y auxilio que en otro caso no se lograría; y estoy al mismo tiempo persuadido que ninguna desgracia de familia puede compararse ni exceder a la

que se vé representada en ésta, excitando los más vivos sentimientos de compasión en cuantos la conocen, por lo que es digna de obtener todo el consuelo y auxilio que V. E. pueda proporcionar con sus recomendaciones...»

A pesar de todo y de no recibir apenas ayuda, el caballeroso oficial británico Robert Mends quizá no llegó a saber nunca que Ana Reguera supo sacar adelante a su numerosa prole y convertir en marinos a varios de sus hijos, que ocupan un lugar de honor en los anales de nuestra benemérita historia naval.

La segunda operación de rescate del pecio de la fragata *Magdalena*

Por último, es de justicia recordar la misión que en su momento llevó a cabo el personal de diversas unidades de la Armada para la recuperación y estudio del pecio de este importante naufragio. Como bien relató en nuestra querida *Revista* uno de sus más conspicuos colaboradores, el entonces teniente de navío Pedro Gambón Fillat¹⁰, en un artículo publicado en octubre de 1976, en la mañana del miércoles día 21 de enero de 1976 «... la fragata rápida *Intrépido* hace su entrada en la ría de Vivero. Su misión es servir de base a un equipo del núcleo de buceo de la Zona Marítima del Cantábrico, en su objetivo de efectuar un reconocimiento

9. El papel de los británicos durante la Guerra de Independencia en España tuvo su razón en su lucha contra Napoleón más que en apoyo a los españoles. No olvidemos su «doble juego» como subversores en las guerras de independencia de los territorios españoles de ultramar, sublevaciones que comenzaron en abril de 1810 debido al «vacío de poder» que se produjo tras la invasión francesa a la Península y que se extendieron durante más de una década. Entre los siglos XVI y XVIII España e Inglaterra sostuvieron ocho guerras, de las cuales España venció en cinco de ellas, dos Inglaterra (o Gran Bretaña) y una quedó «en tablas» (la de 1727-1729, guerra anglo-española, con resultado *statu quo ante bellum*, es decir, «el estado en que las cosas estaban antes de la guerra»). En el siglo XIX, la guerra de la tercera coalición (1804-1808) fue propiamente una guerra franco-británica, aunque España participó en Trafalgar (derrota franco-española), si bien los ingleses fueron vencidos en tierra por los franceses (batalla de Austerlitz).

10. A la sazón destinado en la fragata rápida *Intrépido*, cuyo comandante era el entonces capitán de corbeta Leopoldo Boado González-Llanos, el cual, años después y ya en la reserva, sería el primer director del Museo Naval de Ferrol.



Armas pertenecientes a la fragata *Santa María Magdalena*.
(Imagen facilitada por el autor)

del pecio *Magdalena*. Había referencia de que en 1917 una furiosa galerna descubrió los restos de un buque que, con fundamento, se supuso eran los de la fragata *Santa María Magdalena*. Posteriormente, ya en 1951, un pescador, en un día claro, observó en el fondo del agua los restos de un buque; comunicó su descubrimiento al ayudante militar de Marina. Éste, después de comprobarlo personalmente, emitió un informe que originó trabajos de recuperación durante el verano de ese año. Varios cañones rescatados, junto a otros objetos, fueron el fruto de esos trabajos. Desde entonces, parece que esta actividad no había continuado hasta la llegada del *Intrépido*. Conscientes de que la duración de las faenas iba a depender exclusivamente

de las condiciones meteorológicas, inmediatamente se inició una actividad general por parte del buque y del equipo del núcleo de buceo...».

Continúa su relato explicando los pormenores de la operación, desde la puesta a punto, mantenimiento y reparaciones del material, embarcaciones y equipos por parte de un grupo de dotación, mientras que otro equipo se sumergía para estudiar *in situ* la posición, el sistema de balizamiento y el método adecuado para utilizar en el rescate: «Un perfecto control de embarcaciones y personal desde el buque, así como un sistema de enlace continuo, radiofónico y visual, permitían

suprimir pérdidas de tiempo y movimientos innecesarios». El jefe del núcleo de buceo, al finalizar el primer día de trabajo, expresaba lo siguiente: «Objetos diseminados en una zona de cincuenta metros de radio, a cinco metros de profundidad, fondo arena, algunos de los objetos parcialmente enterrados; pueden reconocerse varias piezas del buque».

Tras diversas jornadas, comenzaron a llegar al *Intrépido* «pequeños tesoros», entre ellos una empuñadura de sable —aparentemente de oro—, a los que siguieron un balancín, un émbolo y el vástago de la bomba real de achique, cañones, armas de fuego, mosquetes, instrumentos náuticos, enseres del rancho, partes

del casco... Y así, la colección fue aumentando. El teniente de navío Gambón ya anunciaba como premonición que estos objetos eran dignos de figurar en un museo, «sobre todo si se convierte en realidad la idea de creación de un museo naval en la Zona Marítima del Cantábrico».

A aquella misión siguieron otras que han completado a lo largo de los años el rico patrimonio histórico arqueológico subacuático procedente de la fragata *Magdalena* y el bergantín *Palomo*, conservado en diversos museos de Ferrol y Viveiro. Así, el pasado año 2024 se recuperó, entre

otros objetos, el que posiblemente era el chifle del contramaestre de la *Magdalena*, en un excelente estado de conservación.

Afortunadamente para la Armada y para la ciudad de Ferrol, podemos afirmar con legítimo orgullo que su Museo Naval¹¹ es hoy una magnífica realidad desde su inauguración en marzo de 1986, y que, gracias al trabajo y dedicación de muchas personas que prestan y han prestado servicios en él durante casi cuatro décadas, es un referente cultural de primer nivel, que muestra la admirable tradición marítima y la extraordinaria historia naval de España.

BIBLIOGRAFÍA

Archivo personal del autor.

Antón Viscasillas, Jaime (2021): *El Museo Naval de Ferrol. Su historia y contenido. Guía práctica para una visita*. Delegación del Instituto de Historia y Cultura Naval. Ferrol.

—(2016): «Oficial y caballero», en *Revista General de Marina*. Misceláneas de noviembre, pp. 698-699.

Gambón Fillat, Pedro (1976): «Fragata *Magdalena*», en *Revista General de Marina*, octubre, pp. 313-318.

Güemes, Fernando (1991): *Memorial de un naufragio*. Cuadernos del Landro. Biblioteca Vivero.

11. Ubicado en el antiguo Presidio de San Campio, es por sí mismo una joya arquitectónica de estilo barroco-neoclásico. Construido en piedra de cantería con base de sillería de granito, su sencillez y robustez, así como su funcionalidad, llevan el sello característico de su autor, el gran ingeniero Julián Sánchez Bort. Se enmarca en el conjunto de las construcciones del Arsenal de Ferrol, que sin duda podemos considerar una de las obras más complejas y monumentales del siglo XVIII español —desde el punto de vista histórico patrimonial— y que representa también el paradigma de lo que fue capaz de hacer la Marina de la Ilustración.