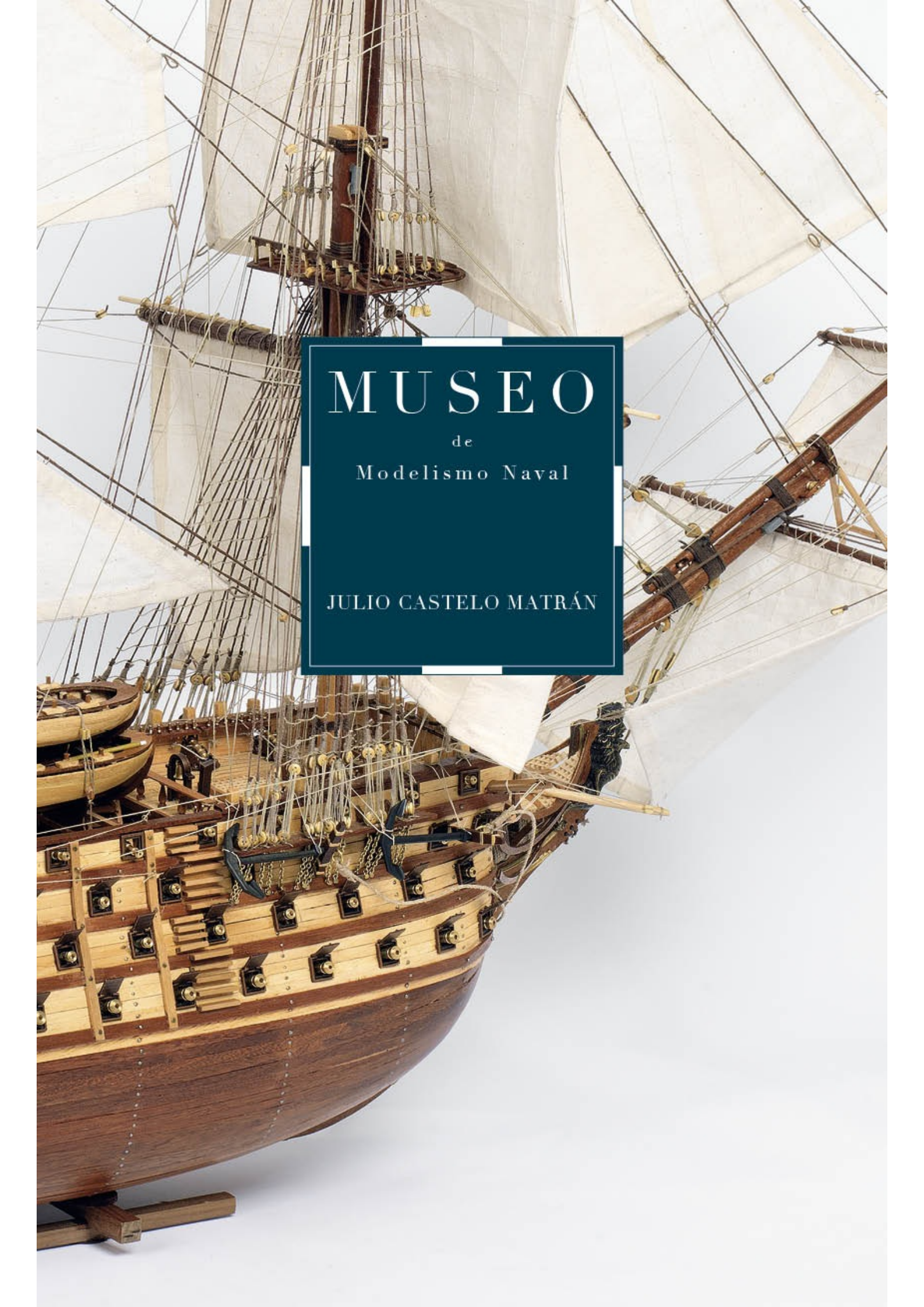




# MUSEO

de  
Modelismo Naval

JULIO CASTELO MATRÁN





# MUSEO

de  
Modelismo Naval

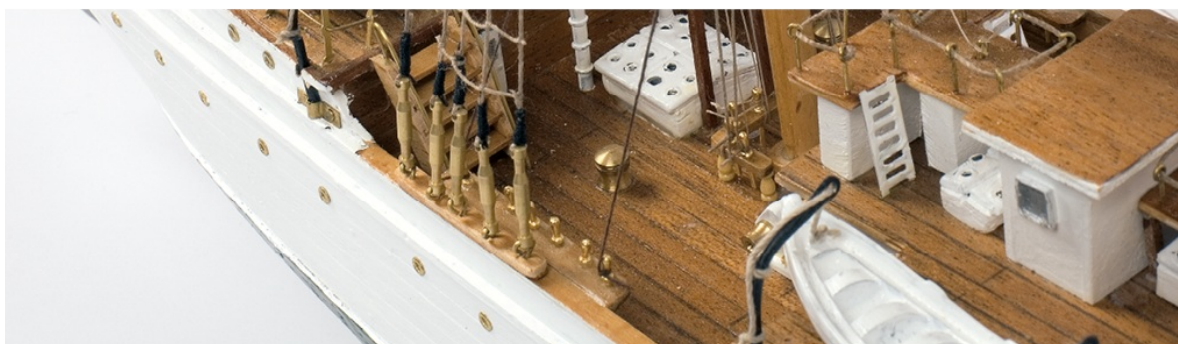
JULIO CASTELO MATRÁN







MUSEO DE MODELISMO NAVAL  
JULIO CASTELO MATRÁN



FUNDACIÓN **MAPFRE**

PRESIDENTE DE FUNDACIÓN MAPFRE Y PATRONATO

Antonio Huertas Mejías

VICEPRESIDENTE DE FUNDACIÓN MAPFRE Y PATRONATO

Antonio Núñez Tovar

DIRECTOR DEL ÁREA DE CULTURA

Pablo Jiménez Burillo

DIRECTOR ADJUNTO DEL ÁREA DE CULTURA

Daniel Restrepo Manrique

DIRECTORA DE EXPOSICIONES

Nadia Arroyo Arce

CONSERVADORA JEFE

María López Fernández

CONSERVADOR JEFE DE FOTOGRAFÍA

Carlos Gollonet



La navegación ha estado siempre muy ligada a la historia de la humanidad porque, entre otras cuestiones, ha sido el camino empleado por las grandes civilizaciones para extender sus dominios y conquistar nuevos territorios. Primero bordeando la costa, como hicieron los fenicios en el Mediterráneo, para después atreverse con los grandes océanos y llegar a circunnavegar el mundo, como logró por primera vez un español: Juan Sebastián Elcano.

A partir de ese momento se produce un desarrollo constante de lo que hoy conocemos como ingeniería naval que permitió avanzar hacia la construcción de cada vez mejores embarcaciones. Hoy, gracias a la labor de Julio Castelo Matrán, y de FUNDACIÓN MAPFRE, las reproducciones de los mejores navíos de época construidos entre los siglos XVII y XX, fundamentalmente estadounidenses y europeos, pueden apreciarse en el Museo de Modelismo Naval que tiene su sede permanente en el madrileño eje de Recoletos. En su mayoría son barcos históricos, insignias de sus respectivas Armadas nacionales y protagonistas de importantes acontecimientos, bélicos o de otra naturaleza.

Como el lector puede ver en este catálogo, se trata de una magnífica colección de maquetas clasificadas con cinco asteriscos, lo que reconoce la mayor complejidad en el modelismo, de máxima calidad en sus materiales y con un tamaño homogéneo con una longitud igual o superior a un metro.

La exposición presenta cuarenta barcos elaborados minuciosamente por Julio Castelo, presidente vitalicio de MAPFRE, que descubrió esta nueva afición en el año 2001, en puertas de su jubilación como Presidente ejecutivo. Antes de constituirse la sede definitiva del museo, en junio de 2014, la colección ha sido expuesta por trece instituciones de toda España, lo que ha permitido a un amplio público acceder a un mayor conocimiento de la historia naval a través de estas

precisas y preciosas maquetas. Hay otras dos reproducciones que están expuestas en la sala del Consejo de MAPFRE y, como una muestra más de su calidad, distintas instituciones solicitan la cesión temporal de maquetas de esta colección para conformar proyectos expositivos en los que el mar y la historia son protagonistas.

Como presidente de MAPFRE y FUNDACIÓN MAPFRE quiero agradecer a Julio Castelo su contribución al modelismo naval con la misma pasión y entrega que dedicó al crecimiento y desarrollo de MAPFRE durante los 40 años de intenso trabajo en la compañía y, muy especialmente, en sus últimos once años como presidente, y también su generosidad al confiar en FUNDACIÓN MAPFRE la custodia de su obra.

Antonio Huertas Mejías

PRESIDENTE DE  
FUNDACIÓN MAPFRE

## *Prólogo a la primera edición*

La gran Familia MAPFRE se siente orgullosa y feliz de la inauguración de la nueva sede del Museo de Modelismo Naval Julio Castelo Matrán, al que quiero dar las gracias por ofrecerme la oportunidad de prologar este catálogo, cuyas páginas nos desvelarán las características y secretos de esta exposición permanente, un hermoso grupo de obras de arte, que no otra cosa son todos y cada uno de los barcos que integran esta colección.

Mi devoción por la mar y por la navegación, por una parte, y el cariño, la admiración y la amistad que me unen a Julio Castelo, por otra, me hacen pensar que no podré ser objetivo, pero no importa: a las cosas hechas y dichas con cariño les sienta bien su poquito de entusiasmo.

El museo se encuentra situado en la calle Bárbara de Braganza de Madrid, en el mismo edificio que alberga el Museo del Seguro y cerca de las salas de exposiciones de FUNDACIÓN MAPFRE. El visitante podrá contemplar en esta muestra un conjunto de maquetas de renombrados barcos de guerra principalmente, pero también de pasaje o de otros usos, cada uno con su propio carácter y personalidad. La visita se hace más interesante cuando conocemos la historia, grande o pequeña, que hay detrás de cada uno de los navíos originales que aquí están reproducidos con fidelidad; aquellos que, en diferentes etapas, surcaron los mares, se hicieron famosos o célebres por sus hazañas y marcaron una época en la historia de la navegación y de la ingeniería naval, cada uno por razones diferentes y dignas de ser conocidas.

Lo que distingue a las obras que se exhiben en el Museo de Modelismo Naval Julio Castelo Matrán es, ante todo, su honestidad. Todas y cada una de sus piezas, de sus aparejos, desde los mástiles hasta las jarcias, pasando por las velas y las vergas, han sido “esculpidas” por el autor con paciencia



infinita, buscando la perfección que solamente es posible cuando, junto al trabajo bien hecho, hay rigor, orden y método en su ejecución, características que Julio Castelo conoce y atesora, pues éstas fueron algunas de sus muchas contribuciones empresariales como presidente de MAPFRE.

Hay que admirar con sosiego la belleza de los navíos que se exhiben, detener el tiempo y apreciar al acercarnos a las maquetas el mimo y el cariño con el que cada uno de ellos se ha construido. Los seres humanos, tengamos o no habilidades artísticas, somos capaces de descubrir la belleza de las cosas bien hechas. Por eso, nos daremos cuenta de que los barcos que se exponen son algo más que la fiel réplica a escala de sus originales. En los modelos que se presentan en esta colección están reflejados no sólo las ilusiones, el esfuerzo y el trabajo de su autor, también se atisban en las diferentes piezas, en el detalle del mascarón de proa o en las troneras de los cañones el propio espíritu marineroy de aventura de las personas que navegaron por mares y océanos en los auténticos y majestuosos barcos cuyas réplicas se exhiben, desde el [\*Santísima Trinidad\*](#) (cat. 20) hasta el mítico [\*Titanic\*](#) (cat. 38), pasando por nuestro hermoso velero buque-escuela, el [\*Juan Sebastián de Elcano\*](#) (cat. 39). Y todos los modelos, algunos auténticas filigranas, se han trabajado con el profundo amor que Julio Castelo, hombre del Mediterráneo, profesa a la mar y a cuanto se relaciona con lo marineroy.

El museo, único que conocemos en su género, atesora arte naval de muchos quilates y guarda en sus obras el cuidado, la dedicación y el entusiasmo que, a lo largo de muchos años, su autor ha ido depositando en los modelos que acoge, y que se adivinan en la delicadeza de las formas y en la elegancia y el porte de los navíos. Es una muestra didáctica y, precisamente por eso, para contemplar en silencio y para visitar de vez en cuando.

En nombre de FUNDACIÓN MAPFRE, quiero agradecer a Julio Castelo, a María Luisa, su mujer, y a sus hijos, Pepe, Alfredo, Magüi, Nany y Miriam, su generosa donación, que ha hecho posible la creación de este museo para el goce y disfrute de sus visitantes.

Séneca dejó escrito que el galardón de las buenas obras es haberlas hecho. No hay, fuera de ellas, otro premio digno. Julio Castelo, un grandísimo directivo y hombre de empresa, además de un excepcional y desprendido artista, ha hecho posible que todos podamos disfrutar de estas excelentes piezas del modelismo naval, y sentir al recrearnos en ellas que estamos delante de auténticas obras de arte que han sido, y son, protagonistas de nuestra historia común.

José Manuel Martínez

PRESIDENTE DE HONOR DE  
FUNDACIÓN MAPFRE

## *Prólogo a la cuarta edición*

Para FUNDACIÓN MAPFRE es un motivo de gran satisfacción contar con el Museo de Modelismo Naval Julio Castelo Matrán, y ofrecer a todos quienes tengan interés en conocerlo la posibilidad de visitarlo en el número 14 de la calle Bárbara de Braganza de Madrid, donde ha quedado instalada su sede permanente, tras un periplo de cinco años por tierras españolas, que ha llevado a esta magnífica colección de maquetas de barcos renombrados de la historia naval a Murcia, Cartagena, Águilas, Toledo, Sevilla, Melilla, Las Palmas de Gran Canaria, Tenerife, La Palma, Fuerteventura, Palma de Mallorca, Menorca y Cádiz. Quienes no puedan desplazarse a Madrid, también pueden realizar una visita virtual, que les impresionara por su calidad, en la página web [www.museomodelismonaval.com](http://www.museomodelismonaval.com).

La obra de nuestro presidente de honor, Julio Castelo, que exhibimos en este museo, constituye un excepcional conjunto, único en su género, tanto por la calidad de su elaboración, como porque reúne en un mismo espacio cuarenta y dos maquetas de barcos y buques de diferentes épocas y procedencias que aportan una visión de conjunto, tanto del modelismo como de la historia naval.

FUNDACIÓN MAPFRE debe un profundo reconocimiento a Julio Castelo y su familia por haber adoptado en 2008 la decisión de donar a nuestra institución este valioso conjunto de obras, entonces formado por veinticuatro maquetas, número que ha ido aumentando en estos años hasta llegar a las cuarenta y dos que actualmente componen esta excepcional colección.

**Alberto Manzano Martos**

PRESIDENTE DE  
FUNDACIÓN MAPFRE (2011 - 2014)

## *Prólogo a la quinta edición*

En abril del año 2008, coincidiendo con el 75 aniversario de la creación de MAPFRE, se inauguraba en el palacete de Oriol-Monte del Pilar (Majadahonda) el Museo de Modelismo Naval que lleva mi nombre.

La colección de barcos estaba integrada entonces por 24 maquetas, realizadas entre los años 2000 y 2007, y se previó por mi parte que en los dos años siguientes se incorporaran cinco unidades más. Estas previsiones no sólo se cumplieron sino que fueron superadas: cuatro barcos en el año 2008 y tres en el 2009.

Y ese ritmo se ha mantenido hasta ahora, por lo que ya son 42 unidades las que integran actualmente la colección, una de las más numerosas de las existentes (quizás la que más) si se considera el gran tamaño de las maquetas y que todas ellas están realizadas por la misma persona.

Cuando en el año 2000 inicié estas actividades, la elección de modelos era caprichosa; algunos años después fui centrándome en veleros clásicos del máximo tamaño (mínimo, 1 metro de envergadura). La ventaja de esta decisión consistía en lograr una adecuada homogeneidad entre las maquetas expuestas; la inconveniencia -de la que entonces no fui consciente- ha sido la limitada oferta del propio mercado internacional para adquirir nuevos kits de ese tamaño, particularmente en estos últimos años de crisis económica generalizada.

Afortunadamente, hace un par de años descubrí un filón: fabricantes chinos. Ese origen tienen las últimas seis maquetas que he terminado, pero también se me han agotado. Esperemos que por poco tiempo y que, por el bien de todos, los fabricantes europeos se animen con nuevos modelos “grandes” y yo me olvide de la pesadilla de tratar de



interpretar (eso sí; con la ayuda de planos) las instrucciones “en chino”.

Julio Castelo Matrán

*Madrid - Águilas, junio 2015*

# MUSEO DE MODELISMO NAVAL

## INTRODUCCIÓN GENERAL

De las diferentes definiciones que he encontrado de “modelismo naval”, la más simple y precisa me ha parecido la que lo considera como el arte de construir modelos de buques y embarcaciones a escala reducida.

Junto al modelismo que podría considerarse puro, por cuanto es el propio artesano quien elabora la práctica totalidad de las piezas que integran la obra a realizar, tomando como referencia planos y manuales del modelo original, existe también el modelismo convencional, en el que, sin demérito para quien lo lleva a cabo, éste desarrolla su tarea con ciertas “ventajas”, ya que algunas piezas de la embarcación están previamente elaboradas por el fabricante del modelo: unas, como la quilla o las cuadernas del buque, porque el no demasiado esfuerzo que supondría confeccionarlas uno mismo no justificaría el tiempo y utensilios necesarios para ello; otras, como los cañones, porque su realización exige un proceso industrial que excede el de estas actividades de entretenimiento doméstico.

Para comprender mejor lo que acabo de exponer, el visitante puede observar en un expositor de la sala el contenido íntegro del *kit* de uno de los buques (el *U.S.S. Constitution*), que también encontrará completamente ultimado en una de las vitrinas. Junto a los correspondientes planos e instrucciones, verá las piezas de madera troqueladas, los palos con los que modelar los mástiles o los hilos para confeccionar la jarcia, por citar algunos ejemplos; pero sobre todo verá muchos listones de madera, que representan la materia prima para realizar más del 80% del barco.

Por eso, cuando alguien me pregunta el tiempo que me ha llevado “montar” un determinado barco, siempre contesto lo

mismo: montarlo, no; “hacerlo”. Prueba de lo que acabo de exponer sería comparar el contenido del *kit* del expositor con el buque ya terminado, integrado –¡las conté!– por más de 3.000 piezas.

Otra curiosidad: lo particularmente difícil en la realización de estos barcos es la confección del casco, ya que el hecho de que éste tenga en su parte central mayor diámetro que en sus partes delantera y trasera (proa y popa) exige ir reduciendo adecuadamente la anchura de los listones –tracas– que configuran el conjunto del casco, afilando sus extremos a modo de cuñas.

Precisamente por esa dificultad, algunos de los modelos que aquí se exhiben llevan doble casco o doble forro: el primero, hecho con madera blanda (normalmente, balsa), fácil de doblar y cortar, cuyos posibles defectos pueden además corregirse con masilla; y el segundo y definitivo, sobrepuesto, hecho con madera más dura y menos flexible (normalmente, nogal), en el que los errores tendrían peor solución.

La pintura del buque (casco, piezas ornamentales, etc.) no entraña especial dificultad, siempre que se tenga buen pulso y, sobre todo, buena vista, que se ayuda con lupas especiales para ello.

Y, finalmente, mucha paciencia cuando, tras acabar el casco, terminar los puentes o cubiertas y colocar los mástiles, se inicia la confección de la jarcia, tanto la fija (la que sujeta los mástiles a las bordas del casco), con sus miles de nudos, como la de trabajo, auténtica telaraña de cabos para mover vergas, picos o velas. En total, si el barco es de los grandes (modelos de más de un metro de eslora) y porta velas, habrán sido algo más de tres meses de trabajo, casi ininterrumpido, en jornadas de mañana y tarde.

Julio Castelo Matrán

# MUSEO DE MODELISMO NAVAL

## CATÁLOGO

## 1. Endeavour

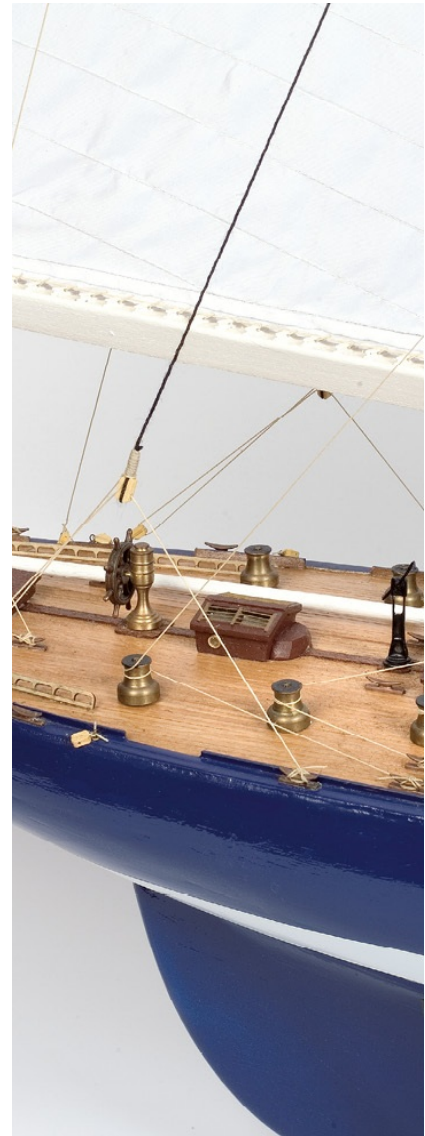
GRAN BRETAÑA, 1930

Eslora, 25 metros.

Fue diseñado por Charles Nicholson (1868-1954), que realizó varios veleros de la llamada clase “J”, que fueron los primeros en utilizar aparejo “Marconi” y orza retráctil: entre ellos, el *Endeavour* y el *Endeavour II*, que han pasado a la posteridad como algunos de los más bellos barcos de vela jamás construidos. El *Endeavour* fue *challenger* (desafiante o finalista) en la XV Copa América (1934) y fue el primer velero inglés que lo consiguió.









## 2. Vasa

SUECIA, 1628

Tripulación, 433 hombres; armamento, 66 cañones; eslora, 70 metros.

Fue la nave mayor, más costosa y más lujosa de aquella época, y también la más desafortunada: se hundió en su viaje inaugural, pocas horas después de su botadura, como consecuencia de un defecto de diseño (al añadirle un puente para dotarla de más cañones, su centro de gravedad quedó demasiado alto), excesiva carga (demasiados pasajeros invitados en su primer viaje) y un fatal golpe de mar por el fuerte viento de aquellos momentos.

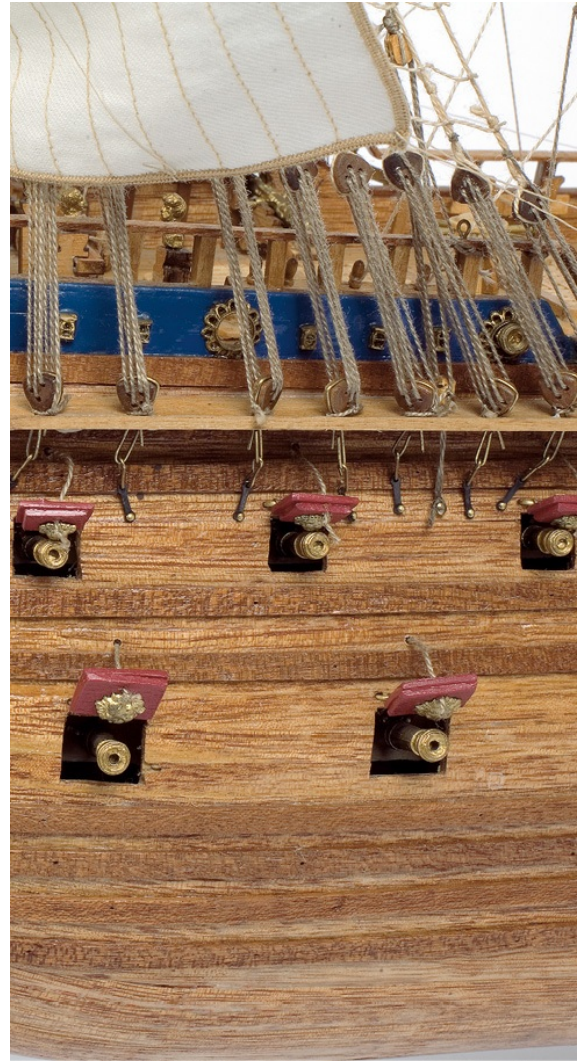
Fue reflatada, casi en perfecto estado, en 1959 (331 años después de su hundimiento) y se exhibe en la actualidad en el Museo Naval de Estocolmo, donde puede admirarse su incomparable belleza.











### 3. Sovereign of the Seas

INGLATERRA, 1637

Tripulación, 800 hombres; armamento, 102 cañones; eslora, 40 metros.

Fue mandado construir por el rey Carlos I de Inglaterra, bajo la consigna de que fuese “la más bella nave que jamás hubieran conocido los mares”. Participó en numerosas batallas, en las que siempre resultó victorioso, aunque la fatalidad quiso que en 1696 un incendio fortuito en sus bodegas y la negligencia de sus guardianes lo llevaran a pique en el puerto de Chatham (Inglaterra), perdiéndose con ello un navío adelantado en 150 años a sus contemporáneos. Toda su decoración exterior era de oro.











## 4. Le Soleil Royal

FRANCIA, 1669

Tripulación, 836 hombres; armamento, 104 cañones; eslora, 61 metros.

Fue mandado construir por Luis XIV –el Rey Sol– como réplica al realizado por su primo, Carlos I de Inglaterra –[\*Sovereign of the Seas\*](#) (cat. 3)– , entonces considerado como el barco más bello del mundo.

Participó muy activamente en la guerra franco-británica, hasta que en junio de 1692 fue atacado cerca de Cherburgo por numerosos navíos ingleses, que lo hundieron, tras cañonearlo e incendiarlo. Toda su decoración exterior era de oro.









## 5. Wappen von Hamburg I

ALEMANIA, 1669

Tripulación, 220 hombres; armamento, 60 cañones; eslora, 62 metros.

Buque escolta de los mercantes germanos hasta 1683, año en que, hallándose en Cádiz, tuvo un incendio a bordo de origen desconocido que causó la explosión de la santabárbara y el inmediato hundimiento del barco, en el que fallecieron el comandante, almirante Karpfanger y 220 tripulantes.











## 6. H.M.S. Prince

INGLATERRA, 1670

Tripulación, 780 hombres; armamento, 100 cañones; eslora, 54 metros.

Fue una de las mayores y más bellas naves del siglo XVII y permaneció en activo más de veinte años, hasta 1692. Actualmente, una maqueta del *Prince* (Príncipe), obtenida del buque original, se halla en el Museo de la Ciencia de South Kensington (Londres).









## 7. Reale de France

FRANCIA, 1676

Tripulación, 413 remeros, más 50/75 marineros; armamento, 16 cañones; eslora, 63 metros.

La *Galera Real* (en este caso, del rey Luis XIV) era el barco-almirante de la Flota General de Galeras que, desde comienzos del siglo XVI, existió en Francia. Se trataba de barcos que, junto a sus velas latinas, poseían una nutrida dotación de remeros que les permitía atacar frontalmente a los buques enemigos en momentos de calma, ya que éstos se hallaban paralizados y, por tanto, indefensos. Los adornos de popa de esta lujosa galera se exponen actualmente en el Museo de la Marina de París.











## 8. San Felipe

ESPAÑA, 1690

Tripulación, 750 hombres; armamento, 104 cañones; eslora, 67 metros.

Fue botado en el astillero catalán de S. Feliú de Guixols y su primer servicio bélico lo prestó en la campaña de Cerdeña, en la que participó al frente de una escuadra integrada por nueve navíos, varias fragatas y otras naves menores. Tras su regreso a Barcelona, fue designado buque insignia de la Armada española y llegó a ser uno de los más famosos y emblemáticos navíos de su época. Al mando del almirante Gaztañeta, comandó la flota española para la conquista de Sicilia, que fue derrotada por la escuadra inglesa en la batalla del cabo de Passaro, en 1718, en la que el *San Felipe* fue apresado, posteriormente incendiado de manera accidental, y hundido a consecuencia de una explosión.













## 9. Le Superbe

FRANCIA, 1708

Tripulación, 800 hombres; armamento, 74 cañones; eslora, 52 metros.

Famoso en su época por la elegancia de sus líneas, su amplio velamen y, en consecuencia, su gran velocidad de crucero, en la que basaba su estrategia naval. Fue tomado como modelo por Carlos II de Inglaterra para que algunas de sus características se aplicasen a la flota británica.









## 10. Ingermanland

RUSIA, 1716

Tripulación, 534 hombres; armamento, 60 cañones; eslora, 46 metros.

Este navío de línea fue buque insignia del zar Pedro I, el Grande, y de la flota rusa del Mar Báltico.

Tenía muy buenas cualidades marineras, una arboladura muy avanzada, así como una artillería muy poderosa para su época.

Durante sus primeros años de navegación, entre 1716 y 1718, estuvo al frente de la conocida como la Flota Unida, integrada por las Armadas de Rusia, Gran Bretaña, Dinamarca y los Países Bajos, y era conocido como “el más veloz de los restantes navíos” o “uno de los más veleros de todos los tiempos”.

Al parecer, se hundió accidentalmente en 1735, mientras se encontraba atracado a puerto, si bien algunos historiadores hablan de su desguace mucho más tarde, en 1764, quizás al confundirlo con otro buque de igual nombre.







## 11. Royal William

INGLATERRA, 1719

Tripulación, 730 hombres; armamento, 100 cañones; eslora, 68,50 metros.

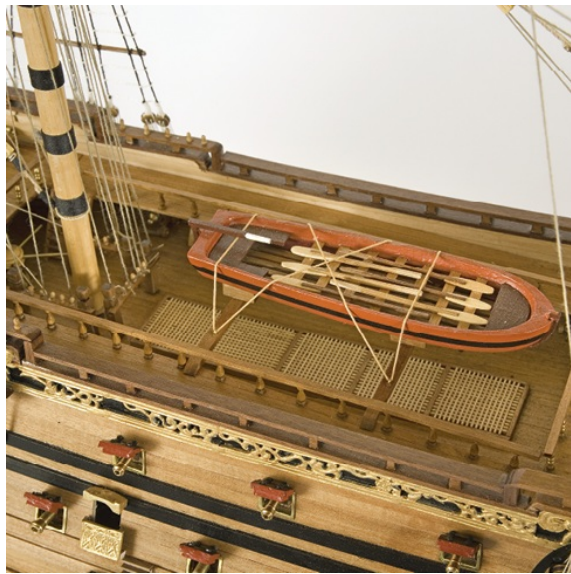
Fue botado en Portsmouth como resultado de la reconstrucción de otro buque anteriormente desguazado. Intervino en las operaciones navales que llevaron a la toma de Gibraltar en 1782. Además, participó en el intento de rescate del *Royal George*, que zozobró ese mismo año en Spithead y causó la muerte de 900 personas.

Acabó siendo guardia portuaria en Portsmouth, donde permaneció hasta 1813, año de su desguace. Su larga singladura (casi cien años de vida) hizo que también se le reconociera como *The old Billy* (El viejo Billy).













## 12. Nuestra Señora del Pilar

ESPAÑA, 1731

Tripulación, 387 hombres; armamento, 50 cañones; eslora, 36 metros.

Este buque, construido y botado en el puerto de Cavite (Manila), fue uno de los seis navíos utilizados por la flota española en el siglo XVIII en la llamada “carrera de Filipinas”, consistente en la travesía Acapulco-Manila (8.000 millas marinas, seis meses de navegación) para el transporte de mercancías valiosas (sedas, marfiles, especias...) procedentes del Lejano Oriente, con destino a las colonias españolas en América o a la propia metrópoli.

También participó en la campaña del Pacífico, que durante muchos años libró la Armada española frente a la británica.

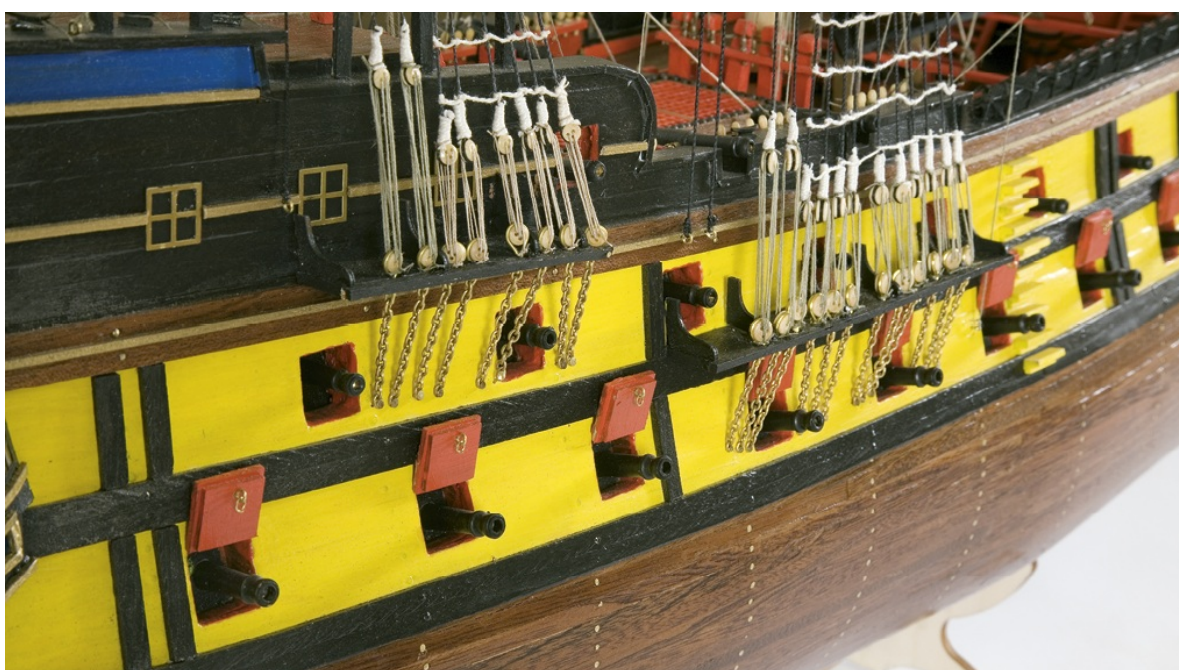
Fue echado a pique a la entrada del puerto de La Habana en 1762 para impedir que la escuadra inglesa accediese a la dársena.













### 13. H.M.Y. Royal Caroline

INGLATERRA, 1749

Tripulación, (?); armamento, 18 cañones; eslora, 27,5 metros.

Fue el yate del rey Jorge III y con él, como buque insignia, pasaba revista a la flota de la Armada británica y recibía con honores a los navíos que regresaban victoriosos de las batallas contra la Marina napoleónica.

Fue uno de los buques más lujosamente decorados de su época y en 1761 cambió su nombre por el de *Royal Charlotte*, con motivo del viaje a Kiel (Alemania) para formalizar el compromiso matrimonial del rey Jorge con la duquesa Carlota de Mecklemburgo, y regresar con ella a Inglaterra, donde tuvo lugar la ceremonia nupcial.

Con ese segundo nombre permaneció navegando hasta que fue desguazado en 1820.











## 14. Jabeque Le Misticque

FRANCIA, 1750

Tripulación, 175 hombres; armamento, 18 cañones; eslora, 40 metros.

El *Misticque* fue uno de los cuatro primeros jabeques construidos en Francia alrededor de 1750.

Estos veleros aparecen en el siglo xv como barcos de pesca en el norte de África y fueron posteriormente utilizados por los corsarios argelinos y tunecinos para sus incursiones contra la navegación cristiana, tanto -y sobre todo- en el Mediterráneo, como -incluso- en las costas británicas.

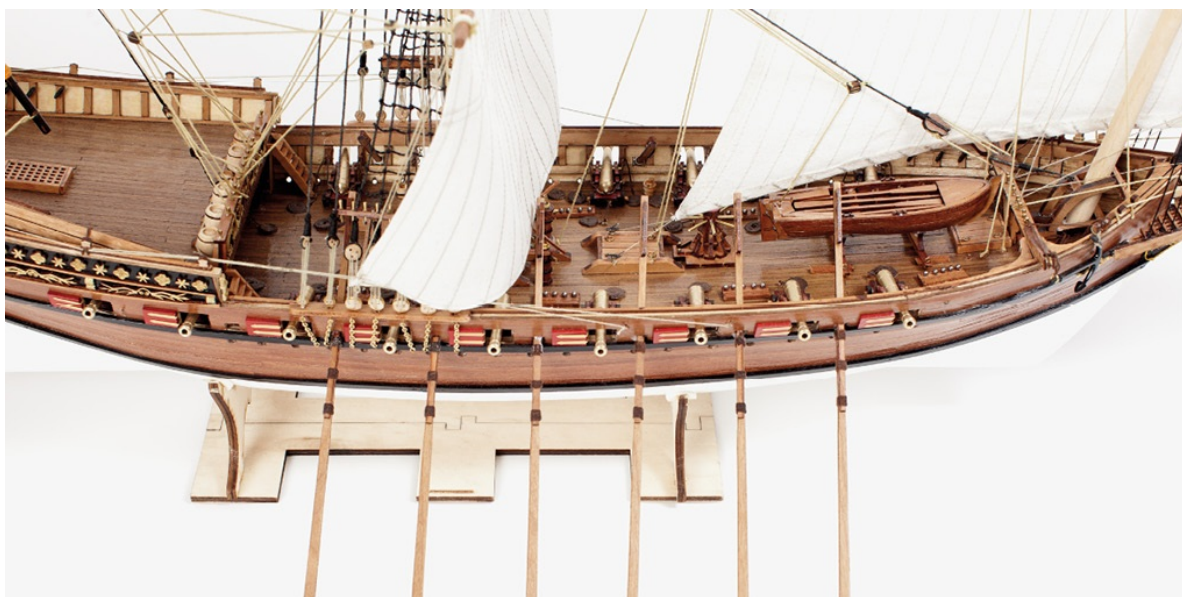
En su etapa inicial, los jabeques eran propulsados por velas y remos, si bien éstos eran fundamentalmente utilizados para llevar a cabo maniobras complejas.

Durante la segunda mitad del siglo xviii, los españoles y los franceses, bajo las directrices de los armadores mallorquines, modificaron el velamen de los jabeques, sustituyendo la segunda y tercera de las velas latinas por otras cuadras (como las del *Misticque*), con las que se obtenía mayor aprovechamiento de los vientos portantes en las grandes travesías.









## 15. Jabeque Le Requin (El Tiburón)

FRANCIA, 1750

Tripulación, 200 hombres; armamento, 24 cañones; eslora, 45 metros.

El *Requin*, junto con el [\*Misticque\*](#) (cat. 14), es uno de los primeros jabeques construidos en Francia a mediados del siglo XVIII.

Estos veleros, de origen árabe y dedicados inicialmente a la pesca, en España se utilizaron primero, además de como pesqueros, para el transporte de mercancías en travesías de cabotaje y, posteriormente, como auténticos buques de guerra.

Su gran velamen y el complemento de los remos dotaban a estas embarcaciones de una increíble maniobrabilidad, si bien acabaron sustituyendo algunas de sus velas latinas por velas cuadras, más idóneas para largas travesías con vientos portantes (principalmente empopadas).







## 16. Falmouth

INGLATERRA, 1752

Tripulación, 180 hombres; armamento, 26 cañones; eslora, 52 metros.

Fue el primer barco mercante construido por la Compañía Inglesa de las Indias Orientales que estaba dotado de un poderoso armamento, tanto para defenderse de ataques enemigos (piratas o navíos de países adversarios), como para prevenirse de ellos, simulando que se trataba de un buque de guerra.

Su tripulación, debido a que estaba considerada como la más experta de la Marina inglesa, gozaba de un excepcional privilegio: cada uno de sus miembros podía embarcar por cuenta propia en la nave hasta cinco toneladas de mercancías en los viajes de ida, y dos toneladas al regreso, con las que podía comerciar libremente.

La citada Compañía de las Indias fue creada en el año 1600 y liquidada en 1833, período en el que ejerció sus actividades en régimen de monopolio.









## 17. H.M.S. Victory

INGLATERRA, 1765

Tripulación, 821 hombres; armamento, 100 cañones; eslora, 83 metros.

Prácticamente desde su botadura se convirtió en el buque insignia de la Marina Real inglesa, y participó en las principales campañas navales hasta que, tras el Tratado de Paz de Versalles suscrito con Francia en 1783, regresó a Portsmouth para su restauración, reincorporándose, seguidamente, a las operaciones del Mediterráneo, que quedaron interrumpidas en 1798, ya que desde entonces y durante los dos años siguientes quedó convertido en buque-hospital de apoyo.

En 1801 volvió a entrar en dique para su casi completa reconstrucción y dos años más tarde se reincorporó al servicio activo en el Mediterráneo como buque insignia del almirante Nelson. En 1805 participó victoriosamente en la batalla de Trafalgar, aunque pagando un alto precio: Nelson resultó herido en la contienda y falleció en el propio barco días después. Pasó a la reserva en 1824 y un año más tarde, por suscripción popular, se inició su restauración, que quedó terminada en Gibraltar en 1828, desde donde en 1922 fue trasladado a Portsmouth y alojado en dique seco, en el que aún permanece como museo naval y orgullo de la Marina británica.









## 18. San Juan Nepomuceno

ESPAÑA, 1765

Tripulación, 623 hombres; armamento, 78 cañones; eslora, 50 metros.

Prestó numerosos e importantes servicios a la Armada, algunos de ellos en el Caribe, adonde fue enviado en 1779 como buque insignia de una flotilla. Regresó a España, y en 1805, al mando del brigadier Churruca, participó en la batalla de Trafalgar, en la que, tras una heroica resistencia, fue vencido por el fuego circular de seis navíos ingleses, que causaron más de 150 heridos y 100 muertos a bordo, entre éstos su propio comandante. Apresado y remolcado a Gibraltar, quedó incorporado a la Marina inglesa, que lo vendió en 1818.













## 19. Norske Løve (León Noruego)

DINAMARCA–NORUEGA, 1765

Tripulación, 667 hombres; armamento, 70 cañones; eslora, 50 metros.

La mayor parte de su vida como buque de guerra estuvo destinado a proteger las costas danesas de posibles ataques de navíos rusos.

En 1795 fue desarbolado y pasó a ser utilizado como albergue de familias que habían quedado sin hogar tras el incendio de Copenhague ocurrido ese mismo año. Tres años después causó baja definitivamente en la flota naval danesa.











## 20. Santísima Trinidad

ESPAÑA, 1769

Tripulación, 1.048 hombres; armamento, 140 cañones; eslora, 64 metros.

Construido en La Habana (Cuba), fue el más artillado buque de su tiempo y único en el mundo con cuatro puentes completos de cañones. Aunque fueron muchas las acciones de guerra en las que participó, la más famosa fue la batalla de Trafalgar, de 1805 (bajo las órdenes del jefe de la escuadra española, almirante Hidalgo de Cisneros, y capitaneado por el comandante Francisco Javier Uriarte), en la que, tras dura y heroica lucha, fue desarbolado y capturado por los navíos ingleses, que lo remolcaron como botín de guerra hacia Gibraltar, pero se les hundió antes de llegar, a unas 25 millas al sur de Cádiz, donde aún permanecen sus restos.









## 21. Royal Louis

FRANCIA, 1780

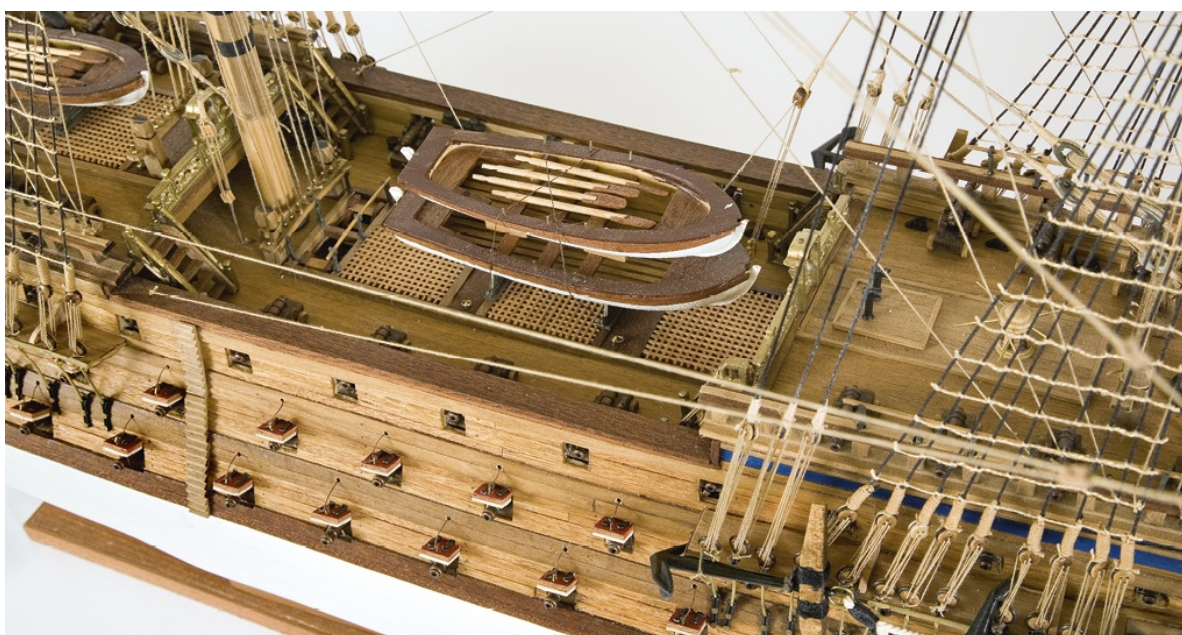
Tripulación, 1.260 hombres; armamento, 120 cañones; eslora, 78 metros.

Fue uno de los más poderosos navíos de primera línea de los que disponía la Marina Real francesa a finales del siglo XVIII, por lo que llegó a ser buque almirante de la flota destinada a la protección de las colonias en América, también conocida como “Escuadra del Conde d’Staing”.

En 1782 tuvo una destacada participación en la batalla del cabo Espartel (Algeciras), en la que la escuadra aliada hispano-francesa, al mando del teniente general Luis de Córdoba, hizo huir a la inglesa, dirigida por el almirante Howe, cuando éste, con su escuadra y un numeroso convoy de buques mercantes, trataba de suministrar víveres a la sitiada colonia de Gibraltar.

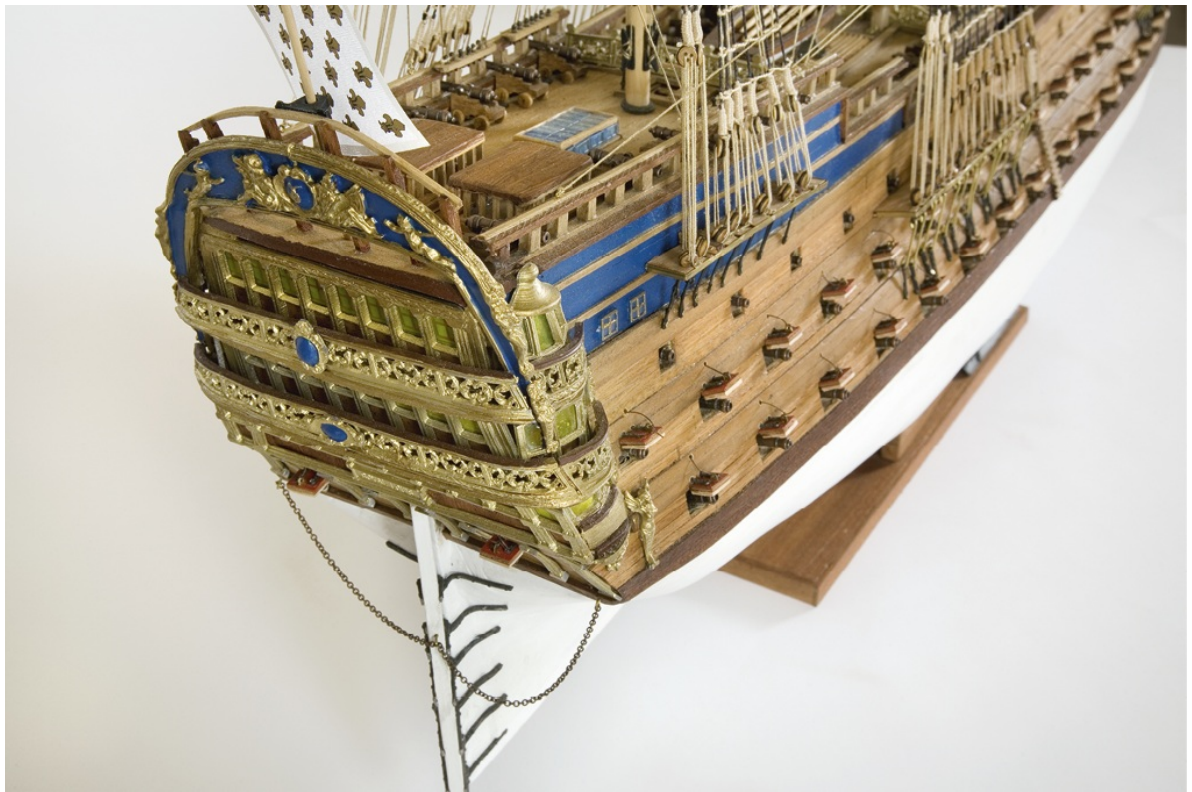






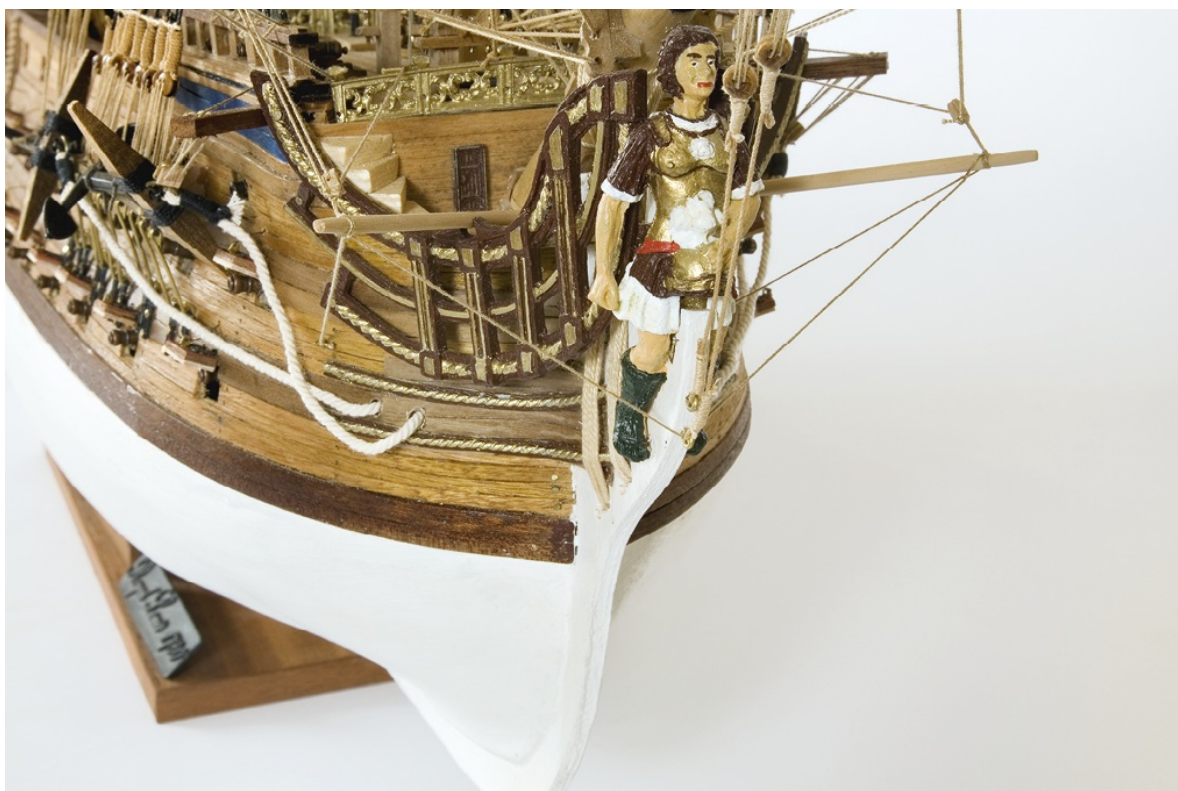












## 22. H.M.S. Agamemnon

INGLATERRA, 1781

Tripulación, 491 hombres; armamento, 44 cañones; eslora, 58 metros.

Fue el tercero de una serie de siete buques construidos entre 1762 y 1783 bajo el diseño de sir Thomas Slade, creador también del famoso [\*Victory\*](#) (cat. 17) y de otro grupo de catorce navíos de guerra de la clase *arrogant* (a la que pertenecieron el [\*Vanguard\*](#) (cat. 27) y el [\*Elephant\*](#) (cat. 26), cuyas maquetas también forman parte de esta colección).

El *Agamemnon*, conocido en su época como el navío favorito del almirante Nelson, y en el que éste perdió la visión de su ojo derecho, participó victoriosamente en numerosas batallas, entre las que destacan las de Ushant (12 de diciembre de 1781), Los Santos (12 de abril de 1782), Copenhague (2 de abril de 1801) y Trafalgar (21 de octubre de 1805).

Sus últimos años los pasó en las llamadas Indias Occidentales (posesiones británicas del Caribe) y fue hundido en la bahía de Maldonado (Uruguay) el 16 de junio de 1809, donde recientemente fueron hallados sus restos, tras seis años de intensa búsqueda por arqueólogos marinos.

















## 23. Santa Ana

ESPAÑA, 1784

Tripulación, 800 hombres; armamento, 114 cañones; eslora, 60 metros.

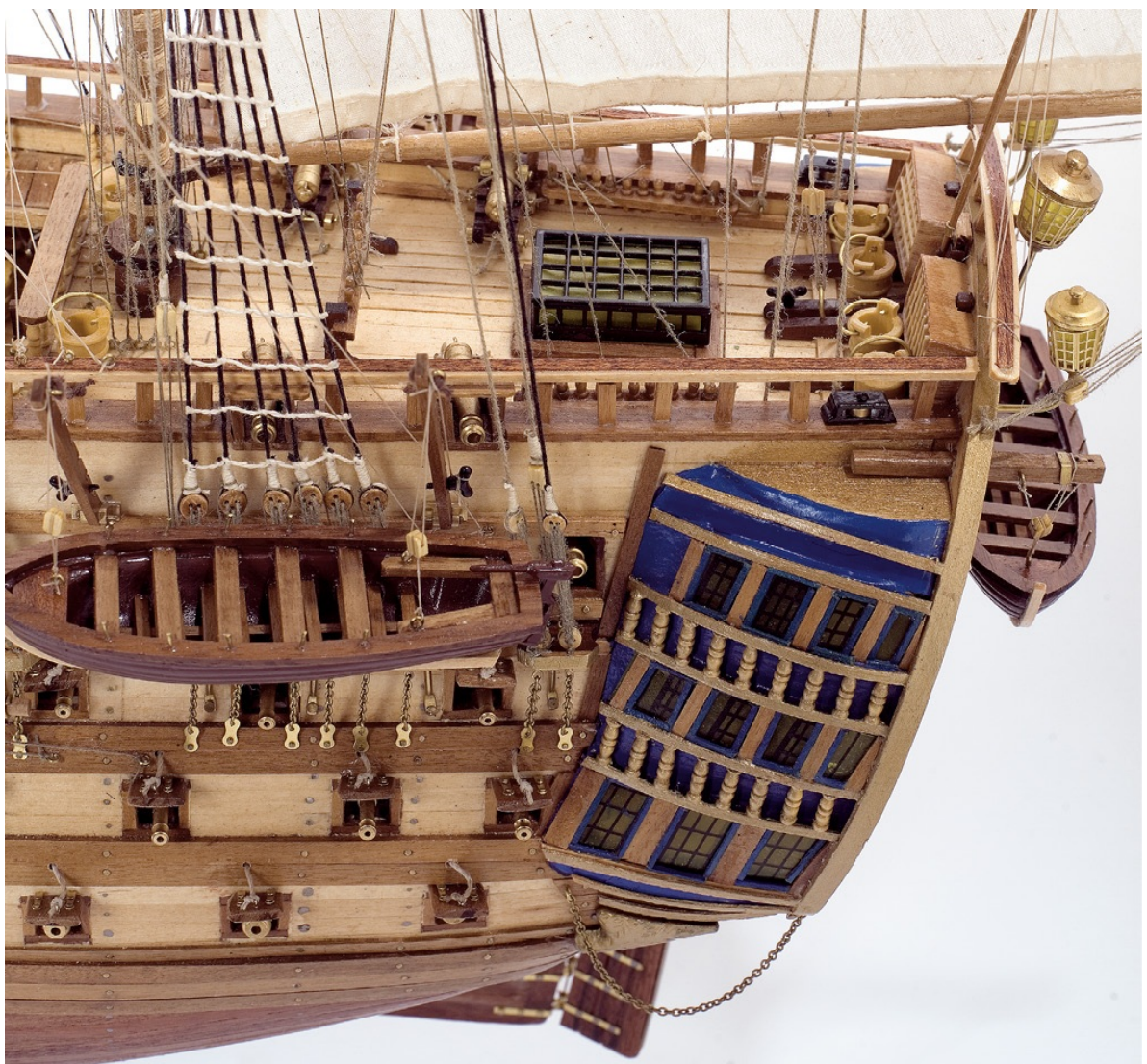
Fue uno de los mayores y más poderosos buques de la flota española de su época. Participó en la batalla de Trafalgar, en la que fue apresado, pero durante la fuerte tormenta que siguió a la contienda su tripulación logró liberarlo, y remolcado por una fragata francesa aliada, alcanzó Cádiz. En 1810 se trasladó a La Habana, en cuyo arsenal se hundió seis años más tarde por defectos en el casco.











## 24. H.M.S. Bounty

INGLATERRA, 1784

Tripulación, 46 hombres; armamento, 14 cañones; eslora, 28 metros.

La *Bounty* fue previamente un buque mercante llamado *Bethia*, que compró y armó la Marina inglesa en 1787. Ese mismo año, el capitán de la *Bounty*, William Bligh, recibió el encargo de recorrer el Pacífico para obtener ejemplares del árbol del pan y plantarlos en el Caribe como alimento para los esclavos de las colonias británicas. En abril de 1789, el buque zarpó desde Tahití y durante la travesía parte de la tripulación (incluido el primer oficial, Fletcher Christian) se amotinó y abandonó al capitán y a un grupo de oficiales y marineros a la deriva en una chalupa.

El capitán Bligh logró alcanzar las costas inglesas e inició, sin éxito, la persecución de los amotinados. Éstos, por su parte, llegaron a las islas australes y, acompañados por polinesios (6 hombres y 12 mujeres), se refugiaron en la isla de Pitcairn. En 1856 sus descendientes fueron trasladados a Norfolk (Inglaterra), pero algunas familias regresaron a Pitcairn, constituyendo la base de su actual población. Sobre esta fantástica historia se han escrito numerosos libros y realizado varias películas, siendo la más famosa *Rebelión a bordo*, interpretada por Marlon Brando.











## 25. San Ildefonso

ESPAÑA, 1785

Tripulación, 718 hombres; armamento, 80 cañones; eslora, 55 metros.

Fue el prototipo de otros siete navíos similares construidos en los astilleros de Ferrol, Cartagena y La Habana, conocidos como los «Ildelfonsinos».

Durante sus primeros años, el *San Ildefonso* fue destinado a operar en la escuadra del Mediterráneo para hacer frente a la flota francesa. Participó en la toma de algunas islas aledañas a Cerdeña, en la vigilancia de las costas de Génova y sur de Francia y en operaciones de apoyo a los ejércitos italianos del Piamonte y Nápoles. Llegó a ser buque insignia del almirante Gravina.

En 1795 se integró en la Escuadra del Océano (Atlántico). Un par de años más tarde se reincorporó a la flota del Mediterráneo, desde donde llevó a cabo frecuentes viajes a América en los que transportaba tropas y mercancías. En 1799, al regreso a España de uno de sus viajes, trajo como pasajero al entonces subteniente Simón Bolívar, de 16 años, enviado por su familia a nuestro país para cursar estudios militares.

A mediados de 1805 se incorporó desde Ferrol a la flota hispano-francesa que se agrupó en Cádiz al mando del almirante Villeneuve. El 20 de octubre de ese año se inició el despliegue de la flota aliada, al amanecer del día 21 se dio orden de formar en línea y al mediodía comenzó la gran batalla de Trafalgar, en la que el *San Ildefonso* fue apresado por los navíos ingleses, remolcado a Gibraltar e incorporado posteriormente a la Royal Navy. En 1816 fue desguazado.









## 26. H.M.S. Elephant

INGLATERRA, 1786

Tripulación, 550 hombres; armamento, 74 cañones; eslora, 56 metros.

Fue construido en Hampshire (Inglaterra), y formó parte de los catorce navíos que integraron la clase *arrogant*, a la que también perteneció el [\*Vanguard\*](#) (cat. 27), botado un año más tarde.

Por razones que se desconocen, permaneció prácticamente inactivo hasta 1799, a pesar de la guerra que por aquel entonces Inglaterra mantenía contra Francia.

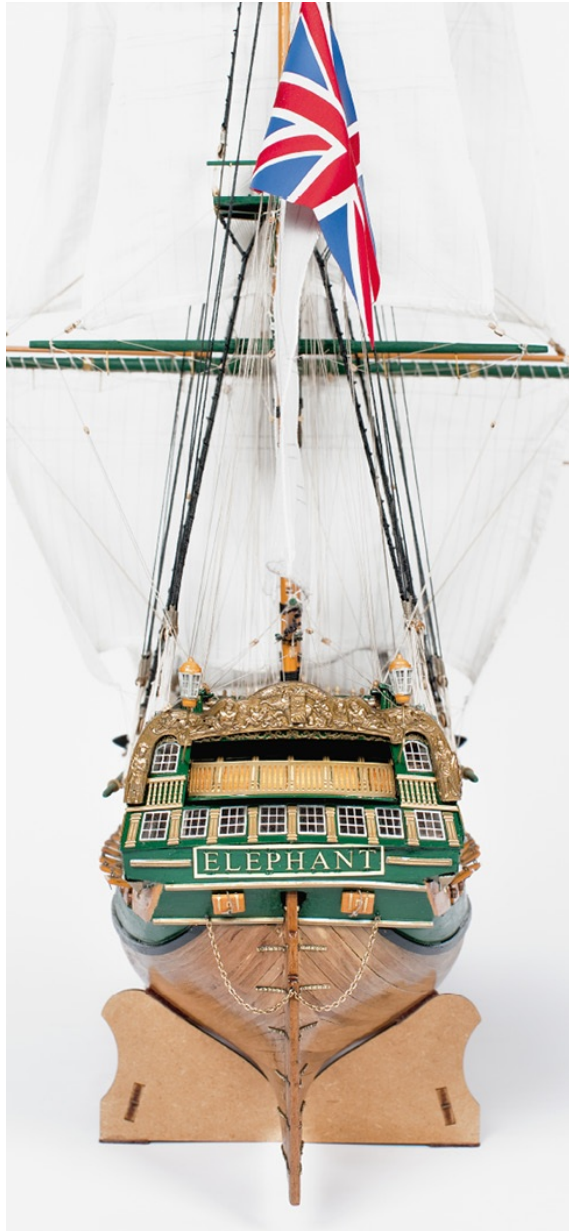
A partir de 1801, como buque insignia del vicealmirante Nelson, participó muy activamente en la campaña del Báltico, y muy en particular en la batalla de Copenhague, en la que resultó victorioso, y gracias a ello se consiguió un armisticio con Dinamarca.

Desde 1803 hasta 1807 fue enviado a las Indias Occidentales, donde se enfrentó a los navíos franceses, junto con sus buques gemelos, el *Vanguard* y el *Bellerophon*.

En 1818 fue “degradado” al rango de fragata de 58 cañones, y finalmente fue desarbolado en 1830, 44 años después de su botadura.





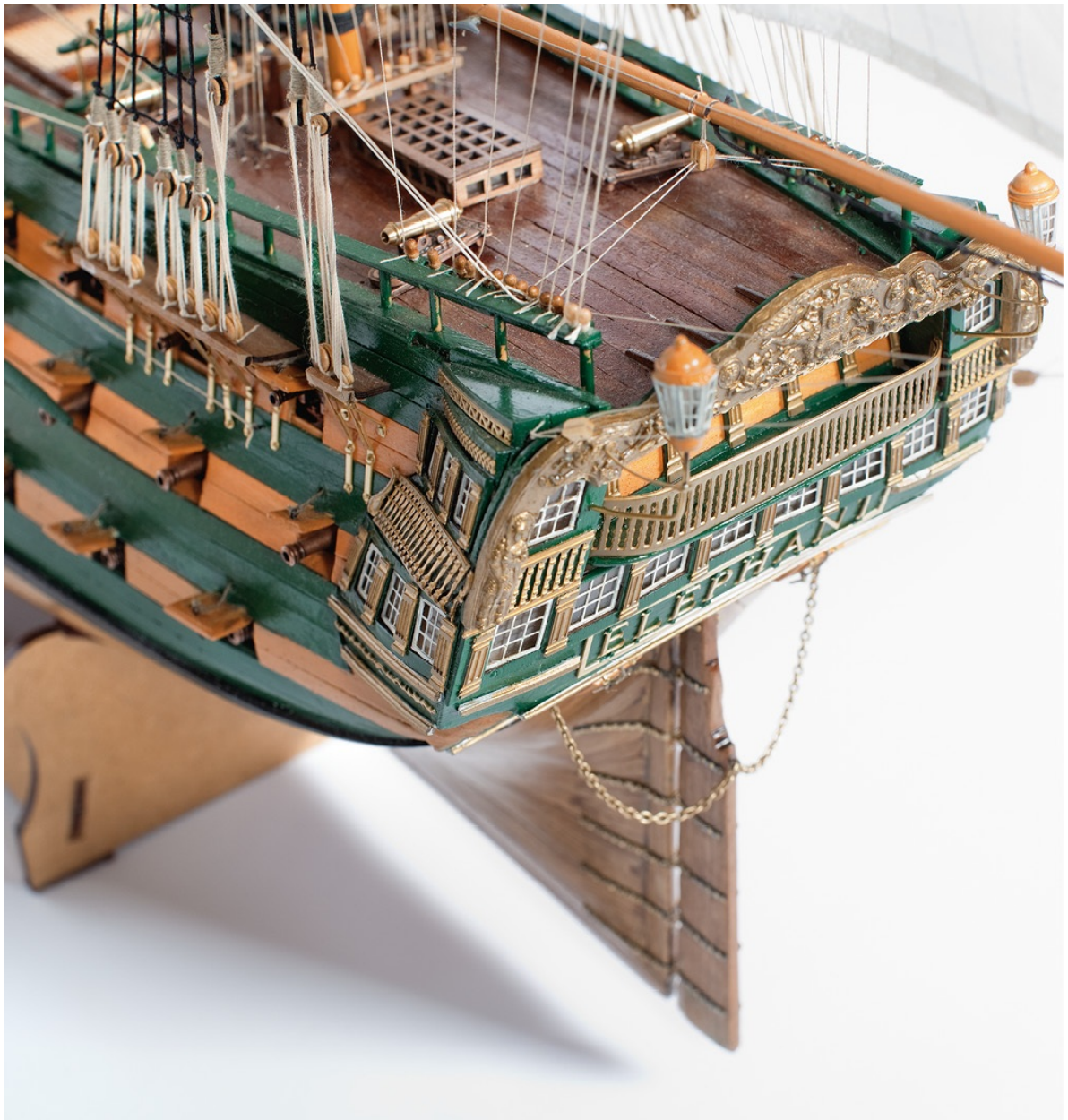














## 27. H.M.S. Vanguard

INGLATERRA, 1787

Tripulación, 550 hombres; armamento, 74 cañones; eslora, 56 metros.

Fue construido en el arsenal de Deptford bajo el diseño de sir Thomas Slade, autor también del [\*Victory\*](#) (cat. 17), y formó parte de un grupo de catorce navíos de línea similares, todos ellos de tercer rango (entre 64 y 84 cañones), que constituyeron la clase *arrogant*.

En 1798, Nelson lo eligió como buque insignia de su escuadra para enfrentarse a la flota francesa fondeada en la bahía de Aboukir, en la desembocadura del Nilo, bajo el mando del vicealmirante Brueys.

La conocida como batalla del Nilo se inició a las 6.30 h. de la tarde del 1 de agosto del año antes citado y acabó a las 2 h. de la tarde del día siguiente. La Marina francesa sufrió una tremenda derrota (perdió 13 de sus 17 buques participantes), lo cual, unido a la que, junto a la escuadra aliada española, volvió a sufrir pocos años después en Trafalgar (1805), fue causa de la hegemonía, a partir de entonces, de la Marina de guerra británica.

Tras prestar relevantes servicios navales en los años siguientes, tanto en el Caribe como en el Báltico, y terminar convertido en buque-prisión, el *Vanguard* fue desguazado en 1821, tras una satisfactoria carrera de 34 años.

















## 28. Montañés

ESPAÑA, 1794

Tripulación, 610 hombres; armamento, 74 cañones; eslora, 53 metros.

Fue botado en El Ferrol y, tras algunas acciones de guerra en el Mediterráneo, enviado a Filipinas, donde permaneció ocho años. En 1803 regresó a Cádiz donde quedó fuera de servicio para que se le hicieran importantes reparaciones. Formó parte de la escuadra hispano-francesa que participó en la batalla de Trafalgar, de 1805, en la que fue desarbolado, pero logró refugiarse en Cádiz, en cuya bahía se hundiría años más tarde, en 1810, a consecuencia de un fuerte temporal.









## 29. H.M.S. Diana

INGLATERRA, 1794

Tripulación, 250 hombres; armamento, 46 cañones; eslora, 48 metros.

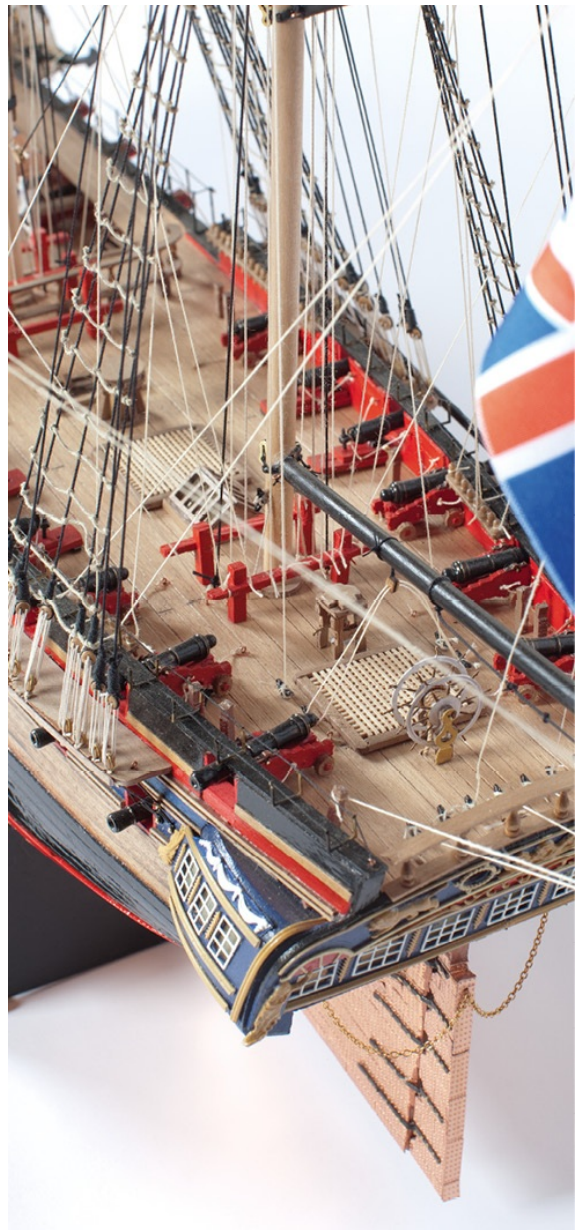
Fue la segunda de las ocho fragatas pesadas de la clase *artois* construidas en los astilleros de Rotherhithe (Inglaterra).

Desarrolló de modo permanente una gran actividad como buque patrullero, de escolta y de bloqueo. El punto culminante de su carrera, acompañada por su gemela *Seahorse* y la fragata ligera *Unicorn*, fue la captura en agosto de 1795 del mercante holandés *Cromhout*, junto con otro mercante y la escolta de ambos.

Tras el tratado de paz con Francia (mayo de 1814), los ingleses la vendieron a la Armada holandesa. En enero de 1839, tras 45 años de servicio, fue destruida por un incendio accidental cuando estaba en dique seco en los astilleros de Willemsoord, de los Países Bajos.

















### 30. H.M.S. Surprise

GRAN BRETAÑA, 1796

Tripulación, 240 hombres; armamento, 32 cañones; eslora, 46 metros.

Tuvo su origen en la fragata francesa *Unité*, apresada en Argelia por la fragata inglesa *Inconstant* e incorporada con el nombre de *Surprise* a la Marina británica, que a su vez la vendió para su desguace en 1802, tras suscribirse con Francia el Tratado de Paz de Amiens. Gran parte de su campaña naval la desarrolló en aguas del Caribe, donde logró numerosas victorias. Este magnífico barco inspiró las novelas de Patrick O'Brian y compartió protagonismo en 2003 con el actor Russell Crowe en la película *Master and Commander*.













## 31. U.S.S. Constitution

ESTADOS UNIDOS, 1797

Tripulación, 450 hombres; armamento, 55 cañones; eslora, 53 metros.

Durante sus primeros años fue el buque insignia de la escuadra norteamericana en el Mediterráneo, que protegía el tráfico de los buques mercantes de los Estados Unidos en sus viajes a África noroccidental. En 1812 obtuvo importantes victorias sobre la flota inglesa, durante la guerra contra Gran Bretaña. Permaneció en activo hasta 1981 y actualmente se encuentra atracado, para su visita, en los astilleros del Museo Naval de Boston.











## 32. U.S.S. Constellation

ESTADOS UNIDOS, 1798

Tripulación, 450 hombres; armamento, 52 cañones; eslora, 53 metros.

Es una de las más famosas fragatas de la historia naval norteamericana.

Participó victoriosamente en numerosas batallas, particularmente durante la guerra de 1812 contra Inglaterra; en la campaña de 1845-1849 defendió las islas Hawai contra el intento de anexión por parte de Gran Bretaña. Fue el primer buque de guerra americano que visitó China (1842) y quedó convertido en buque-escuela en 1871. En 1927 fue restaurado con fondos privados y transformado en museo naval, que aún puede ser visitado en el arsenal de la Marina de guerra en Boston (EE.UU.).









### 33. Astrolabe

FRANCIA, 1812

Tripulación, 50 hombres; armamento, 14 cañones; eslora, 31 metros.

Corbeta de guerra que fue dedicada por la Armada francesa a la realización de viajes de investigación científica a lo largo de las costas del Pacífico, Australia y Sudamérica. Su comandante, J. S. Dumont d'Urville, elaboró cientos de cartas náuticas, fijó la situación de 150 islas, exploró la barrera de arrecifes de Australia y estableció los contornos de gran parte de la costa antártica.











### 34. Gulnara

CERDEÑA, 1834

Tripulación (?); eslora, 40 metros.

Fue construido en los astilleros de Liverpool (Inglaterra) por encargo del Reino de Cerdeña, a cuya Armada se incorporó como buque polivalente: vigilancia costera, transporte de correo y escolta.

Su condición de moto-velero (en consecuencia, garantía de desplazamientos más rápidos que los barcos a vela de su época) determinó su destino como buque de transporte de pasajeros cuando en 1861 quedó incorporado a la Armada italiana, tras la anexión de Cerdeña al Reino de Italia.













## 35. Harvey

ESTADOS UNIDOS, 1847

Tripulación, 50 hombres; armamento, 8 cañones; eslora, 30 metros.

Excelente ejemplo de los famosos *clippers*, así llamados por las altas velocidades que alcanzaban (*clip* = veloz) gracias a la ligereza del casco y a su amplio velamen. Fueron utilizados en muy variadas circunstancias: durante la Guerra de Independencia norteamericana, para enfrentarse a los guardacostas británicos; más tarde, para el transporte de opio y esclavos y, a partir de 1848, tras el descubrimiento de oro en California, para el transporte de tan preciado metal.











## 36. Jylland

DINAMARCA, 1860

Tripulación, 437 hombres; armamento, 44 cañones; eslora, 71 metros.

La fragata *Jylland* fue el último buque de guerra de la Marina danesa construido en madera y el primero con hélice propulsada por motor de vapor.

El 9 de mayo de 1864 tomó parte en la batalla de Heligoland, en el Mar del Norte, en la que, junto con otras dos fragatas danesas, combatió contra la flota aliada de Austria y Prusia, a la que hundieron dos buques y tres botes de guerra.

Durante muchos años fue buque insignia del rey de Dinamarca Christian IX.

En 1960, cien años después de su botadura, fue remolcada desde Copenhague al puerto de Ebeltoft, en donde algunos años más tarde fue plenamente restaurada y convertida en museo flotante que continúa siendo muy visitado por la elegante belleza del buque y su interesante historia.







## 37. Cutty Sark

INGLATERRA, 1869

Tripulación, 100 hombres; armamento, 1 cañón; eslora, 65 metros.

Fue el barco más rápido de su época. Aunque construido para el transporte de té, su auténtica razón de ser fue derrotar al *Thermopylae* (1868), el *clipper* que dominaba la competición comercial por llevar lo más rápidamente posible el preciado té desde las costas chinas hasta Inglaterra.

La gran carrera entre ambos veleros tuvo lugar en 1872. Los dos *clippers* zarparon en Shanghái el 18 de junio; en agosto, el *Cutty Sark*, 400 millas por delante, se encontró un temporal en el océano Índico y rompió el timón. Su adversario llegó a Londres una semana antes, pero la victoria moral se adjudicó al *Cutty Sark*.

En 1895 fue vendido a los portugueses, y recomprado en 1922. En 1954 fue llevado al dique seco de Greenwich (Londres), donde se exhibía como barco-museo hasta que en mayo de 2007, mientras estaba siendo restaurado, quedó destruido por un incendio que se supone intencionado.













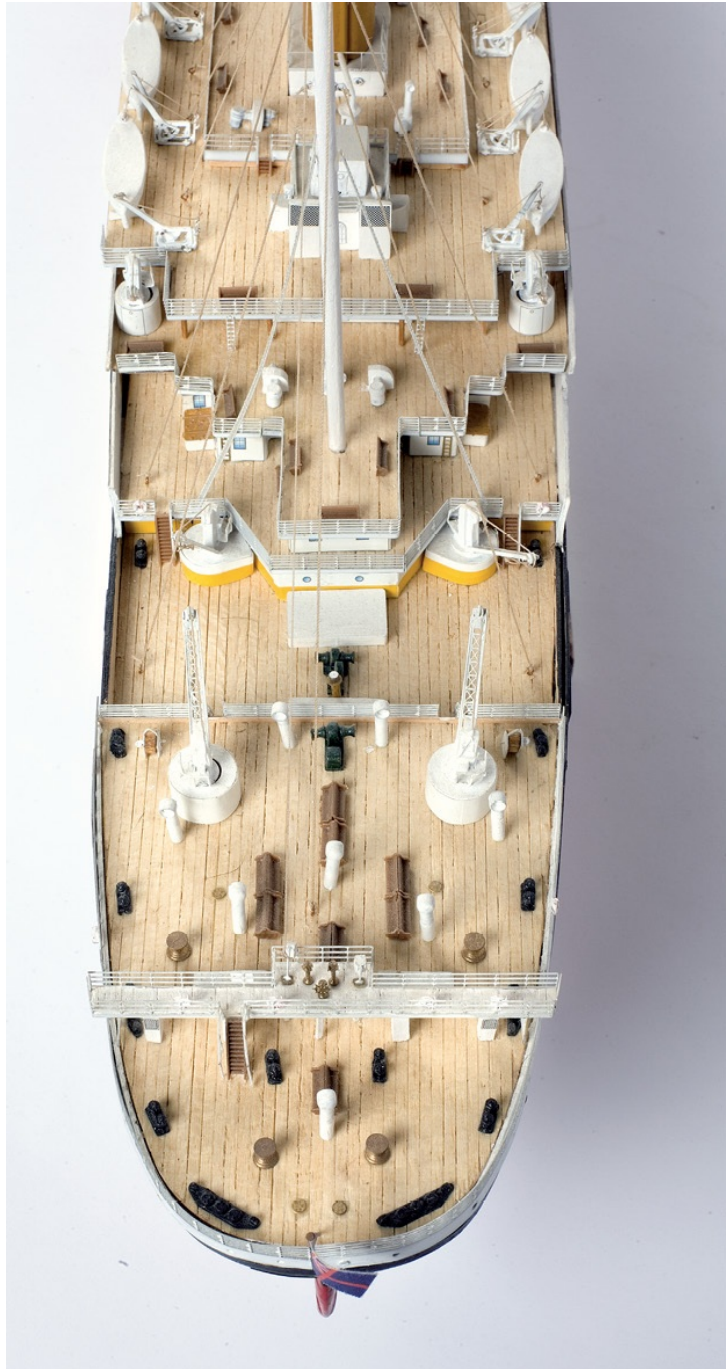
## 38. Titanic

GRAN BRETAÑA, 1912

Tripulación, 885 personas; pasaje, 1.343 personas; eslora, 275 metros.

Construido en los astilleros de Belfast, fue el mayor y más lujoso buque de pasajeros del mundo y considerado insumergible por sus armadores. En su viaje inaugural, de Southampton a Nueva York, colisionó con un iceberg a las 23.40 (hora del navío) de la noche del domingo, 14 de abril de 1912, hundiéndose 2 horas y 45 minutos más tarde, con un resultado de 1.523 muertos (705 supervivientes), en gran parte debido a la insuficiencia de lanchas de salvamento, cuyo número fue reducido considerablemente para aligerar el peso del buque y, así, aumentar su velocidad.













### 39. Juan Sebastián de Elcano

ESPAÑA, 1927

Tripulación, 249 personas; armamento, 2 cañones de saludo; eslora, 94 metros.

Bergantín-goleta, buque-escuela de la Armada española. Llama la atención por la elegancia de su casco (de acero) y la belleza de su velamen. Por tamaño, es el segundo velero de Europa occidental, después del también buque-escuela italiano [\*Amerigo Vespucci\*](#) (cat. 40).

El almirante general de la Armada, Excmo. Sr. D. Sebastián Zaragoza, de origen aguileño (Murcia), fue en su día comandante de *Elcano* y en tal ocasión, en 1997, cuando el buque regresaba de dar la vuelta al mundo, tras alcanzar el Mediterráneo por el canal de Suez, enfiló rumbo a Águilas, a lo largo de cuya costa fue saludado y largamente acompañado por las embarcaciones locales, como homenaje y agradecimiento.









## 40. Amerigo Vespucci

ITALIA, 1931

Tripulación, 550 hombres; armamento, 2 ametralladoras y 2 cañones antiaéreos; eslora, 105 metros.

Buque-escuela de la Marina italiana, gemelo del *Cristoforo Colombo* que fue botado tres años antes (1928) y cedido como botín de guerra, tras la segunda contienda mundial, a la Armada rusa, que decidió su desguace hace pocos años.

El *Amerigo Vespucci* es el mayor de todos los buques-escuela en activo y combina su propulsión a vela (3.500 m<sup>2</sup>) con un potente motor eléctrico que hace girar su hélice de cuatro palas hasta alcanzar una velocidad superior a los doce nudos.

Su casco es de acero, así como los “machos” de los mástiles y las vergas mayores; el resto de la arboladura es de madera.

Porta sobre sus cubiertas once embarcaciones auxiliares de servicio o de salvamento.













## 41. Muimota

ITALIA, 1958

Remolcador de altura; eslora, 30 metros.











## 42. Gorch Fock

ALEMANIA, 1958

Tripulación, 206 personas; armamento, 2 cañones de salvas; eslora, 81,2 metros.

Buque escuela de la Marina alemana construido en los astilleros de Hamburgo a partir de los planos de un motovelero de 1933.

Su casco es de acero y los mástiles principales (trinquete y mayor) pueden ser reducidos en su altura para pasar bajo algunos de los puentes que cruzan el canal de Kiel, en cuya ciudad tiene su puerto base.

Su nombre corresponde al seudónimo del marino y escritor alemán Johano Kinau.

En uno de sus viajes a Sudamérica (verano, 2010), el Gorch Fock se vió envuelto en graves incidentes de indisciplina interna, por lo que fue retenido en el puerto argentino de Ushuala, a donde se desplazaron autoridades navales alemanas para llevar a cabo un proceso de investigación por, al parecer, la muerte de dos marineras, presuntamente víctimas de una agresión sexual.







## AGRADECIMIENTOS

En enero de 2000, mi mujer, que ya sabía de mi jubilación al año siguiente, tuvo la excelente ocurrencia de pedir a los Reyes Magos que me trajeran como regalo el kit de un barco a escala para que yo lo hiciera: el *Juan Sebastián de Elcano*. Fue la primera de mis maquetas y desde entonces he seguido realizando ininterrumpidamente nuevos modelos. El último (el jabeque *Le Mistique*, de 1750) hace el número 70 de los que he llevado a cabo, la mayoría de los cuales –prácticamente todos los de tamaño grande– integran las 42 unidades de la colección que tiene su reflejo en el presente catálogo, que espero continúe aumentando con futuras incorporaciones.

A mediados de 2007, entonces el presidente de MAPFRE, José Manuel Martínez, me ofreció la posibilidad de promover un museo de modelismo naval al que se incorporasen los barcos que yo creyese conveniente. La idea me entusiasmó, por lo que, tras comentarlo con mi mujer e hijos, decidimos donar todos los que teníamos, con dos excepciones: el velero holandés *Prins Willen*, que permanecería en nuestra casa de Águilas, y el buque-escuela italiano *Amerigo Vespucci*, que continuaría en nuestro domicilio en Madrid (y del que posteriormente haría una nueva versión, ya incorporada al museo).

El subsiguiente acuerdo con MAPFRE fue inmediato: nos dimos un plazo de seis meses para el montaje e inauguración del museo; elegimos la que nos pareció su mejor ubicación y concretamos las fechas en que se llevaría a cabo el laborioso y complejo embalaje y transporte de las maquetas a Madrid; la mayoría desde Águilas y las restantes desde los respectivos domicilios de mis hijos.

El museo fue inaugurado en abril de 2008 gracias a la iniciativa, ya comentada, de José Manuel Martínez; gracias también a Filomeno Mira, entonces vicepresidente de MAPFRE,

que me abrió las puertas de la Fundación en su sede del Monte del Pilar (Majadahonda) para instalar en ella la exposición, resolviendo con eficacia y diligencia las muchas y complejas dificultades surgidas; y gracias igualmente a Pablo Jiménez, director del Área de Cultura de la Fundación, que personalmente y con su equipo de colaboradores hizo suyo el proyecto y lo convirtió en realidad.

A estos agradecimientos debo añadir el correspondiente a Alberto Manzano, presidente en su día del Instituto de Cultura de la Fundación y posteriormente presidente de ésta, promotor del traslado de la sede del museo a la sala de exposiciones que la citada institución tiene en el centro comercial Moda Shopping de Azca (Madrid), e impulsor, junto a Pablo Jiménez, de las itinerancias de la colección de maquetas, que entre 2009 y 2013 ha recorrido trece ciudades españolas.

Mis últimas palabras de reconocimiento están destinadas a Antonio Huertas y a Antonio Núñez, presidente y vicepresidente, respectivamente, tanto de MAPFRE como de la Fundación, por haber culminado el proceso iniciado por Alberto Manzano para el traslado de la sede del museo a su nueva y excelente ubicación (C/. Bárbara de Braganza, 14. Madrid), que queda así integrada en el entorno institucional de la FUNDACIÓN MAPFRE en la inmejorable área del Paseo de Recoletos.

Julio Castelo Matrán



# ÍNDICE DE BARCOS

1. [Endeavour](#), GRAN BRETAÑA, 1930
2. [Vasa](#), SUECIA, 1628
3. [Sovereign of the Seas](#), INGLATERRA, 1637
4. [Le Soleil Royal](#), FRANCIA, 1669
5. [Wappen von Hamburg I](#), ALEMANIA, 1669
6. [H.M.S. Prince](#), INGLATERRA, 1670
7. [Reale de France](#), FRANCIA, 1676
8. [San Felipe](#), ESPAÑA, 1690
9. [Le Superbe](#), FRANCIA, 1708
10. [Ingermanland](#), RUSIA, 1716
11. [Royal William](#), INGLATERRA, 1719
12. [Nuestra Señora del Pilar](#), ESPAÑA, 1731
13. [H.M.Y. Royal Caroline](#), INGLATERRA, 1749
14. [Jabeque Le Misticque](#), FRANCIA, 1750
15. [Jabeque Le Requin](#), FRANCIA, 1750
16. [Falmouth](#), INGLATERRA, 1752
17. [H.M.S. Victory](#), INGLATERRA, 1765
18. [San Juan Nepomuceno](#), ESPAÑA, 1765
19. [Norske Løve](#), DINAMARCA–NORUEGA, 1765
20. [Santísima Trinidad](#), ESPAÑA, 1769
21. [Royal Louis](#), FRANCIA, 1780
22. [H.M.S. Agamemnon](#), INGLATERRA, 1781
23. [Santa Ana](#), ESPAÑA, 1784

24. [H.M.S. Bounty](#), INGLATERRA, 1784
25. [San Ildefonso](#), ESPAÑA, 1785
26. [H.M.S. Elephant](#), INGLATERRA, 1786
27. [H.M.S. Vanguard](#), INGLATERRA, 1787
28. [Montañés](#), ESPAÑA, 1794
29. [H.M.S. Diana](#), INGLATERRA, 1794
30. [H.M.S. Surprise](#), GRAN BRETAÑA, 1796
31. [U.S.S. Constitution](#), ESTADOS UNIDOS, 1797
32. [U.S.S. Constellation](#), ESTADOS UNIDOS, 1798
33. [Astrolabe](#), FRANCIA, 1812
34. [Gulnara](#), CERDEÑA, 1834
35. [Harvey](#), ESTADOS UNIDOS, 1847
36. [Jylland](#), DINAMARCA, 1860
37. [Cutty Sark](#), INGLATERRA, 1869
38. [Titanic](#), GRAN BRETAÑA, 1912
39. [Juan Sebastián de Elcano](#), ESPAÑA, 1927
40. [Amerigo Vespucci](#), ITALIA, 1931
41. [Muimota](#), ITALIA, 1958
42. [Gorch Fock](#), ALEMANIA, 1958

En el **Museo de Modelismo Naval Julio Castelo Matrán**, número 14 de la calle Bárbara de Braganza de Madrid, se encuentran 40 de las maquetas, y en la sede social de MAPFRE, Ctra. de Pozuelo de Alarcón a Majadahonda, 52, Majadahonda, se ubican las de los jabeques *Le Misticque* y *Le Requin*.

## EXPOSICIÓN

COORDINACIÓN

Nadia Arroyo Arce

DIRECCIÓN DEL MONTAJE

Pedro Benito Albarrán

DISEÑO DEL MONTAJE

Jesús Moreno

REALIZACIÓN DEL MONTAJE

Exmoarte, s.a.

SEGUROS

MAPFRE EMPRESAS

## CATÁLOGO

COORDINACIÓN

Nadia Arroyo Arce

EDICIÓN DE TEXTOS

Miriam López Díaz

DIRECCIÓN EDITORIAL

Luis Miguel García Mora

DISEÑO

**eleuve**

Juan Antonio Moreno

FOTOGRAFÍAS

Fernando Maquieira

Amy Chang

FOTOMECÁNICA Y PREIMPRESIÓN

Cromotex

Gonzalo Serrano

IMPRESIÓN

Monterreina, s.a.

ENCUADERNACIÓN

Felipe Méndez, s.a.

ISBN: 978-84-9844-536-7

Depósito Legal: M-24420-2015

© De los textos: los respectivos autores

© De la presente edición:

FUNDACIÓN MAPFRE

Paseo de Recoletos, 23

28004 Madrid





FUNDACIÓN **MAPFRE**