En defensa de nuestro patrimonio sumergido

MIS ALEGATOS CONTRA ODISSEY MARINE EXPLORATION. INC.

HUGO O´DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA

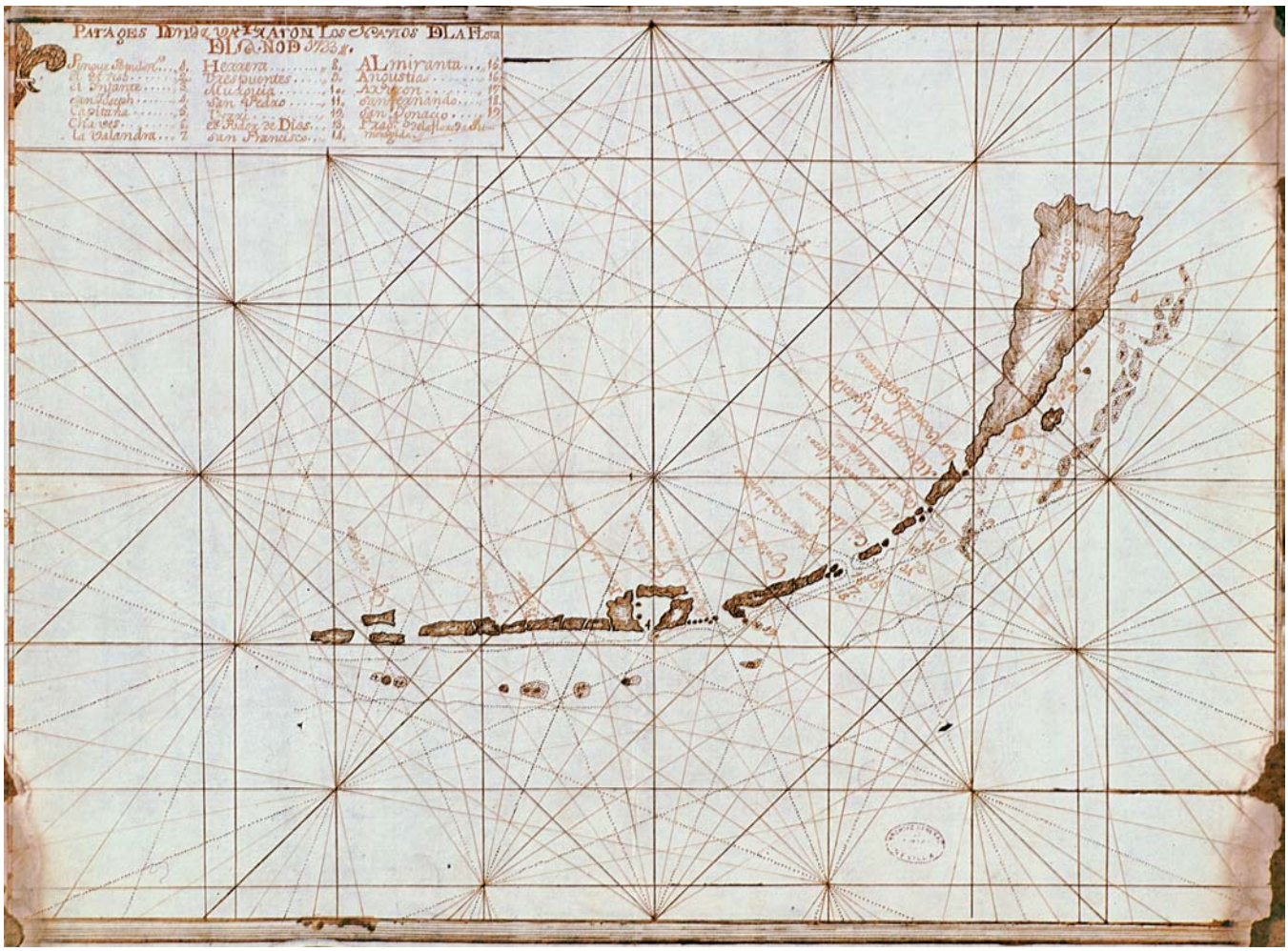
Planisferio de Guillaume Brouscon. 1543.
http://ancientworldmaps.blogspot.com.es

España. Ministerio de Cultura.
Archivo Histórico Nacional.
Estado MPyD-261

Durante demasiado tiempo, decenas de buques españoles de todas las épocas, tal vez centenares, cargados de tesoros y de reliquias históricas, han permanecido sumergidos ante nuestra indiferencia: “San Salvador”, “Girona”, “Nuestra Señora del Rosario”, “San Diego”, “San Roque”, “Santo Domingo”, “San Ambrosio”, “Nuestra Señora de Begoña”, “Nuestra Señora de los Remedios”, “San Antonio”, “Nuestra Señora de Atocha”, “Nuestra Señora de la Concepción”, “Nuestra Señora de las Maravillas”, “Nuestra Señora de las Mercedes”... son algunos entre tantos.

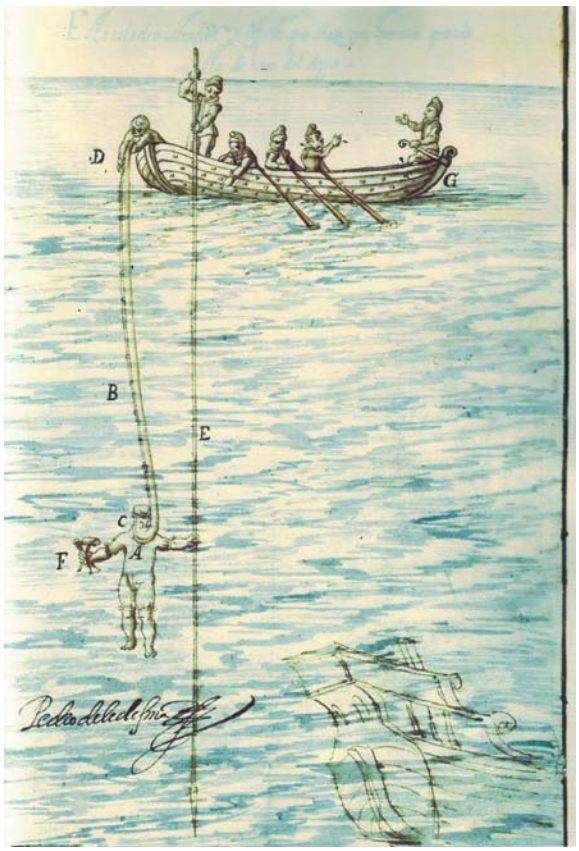
En defensa de nuestro patrimonio sumergido.
Mis alegatos contra Odissey Marine Exploration. Inc.
Hugo O´Donnell y Duque de Estrada / p. 176-199

España. Ministerio de Cultura.
Archivo General de Indias.
MP-Santo Domingo, 862.
La zona representada son
los "callos" de Florida



Empresas de usurpadores han aprovechado esta incuria para beneficiarse sin dar opción siquiera a la conservación de lo no lucrativo. Martín Almagro Gorbea, Anticuario de Academia de la Historia, declaraba a "El Correo Digital" el 24 septiembre de 2008: "Abrimos nuestros archivos, donde aparecen consignados todos los naufragios de nuestros barcos, y ni siquiera les pedimos un compromiso de que no usen esa información para expoliar los buques". En la misma publicación podía también leerse con relación al tema que desarrollamos a continuación: "Nos roban con absoluta impunidad después de pasarse siete meses junto a nuestras costas y sin que nadie intervenga.". El asunto "Odissey" parece haber despertado por fin la preocupación por la protección de nuestro patrimonio sumergido. Aunque a la postre éste hubiese llegado a ser el único resultado de los desvelos de algunos, ¡bien hubiera merecido la pena! Por fortuna el desenlace ha ido mucho más allá.

"Buzano" del siglo XVII, recuperando plata de un galeón hundido. Manuscrito de Pedro de Ledesma. Museo Naval. Madrid



De los primeros naufragios datan los iniciales intentos por recuperar sus cargas que, sólo en circunstancias especialmente favorables, se pudieron obtener parcial o totalmente. A los españoles, como compensación y consecuencia de ser las principales víctimas de tormentas y combates atlánticos, corresponde el honor de ser pioneros en aplicar métodos, medios y técnicas para la recuperación de los contenidos preciosos de sus buques hundidos.

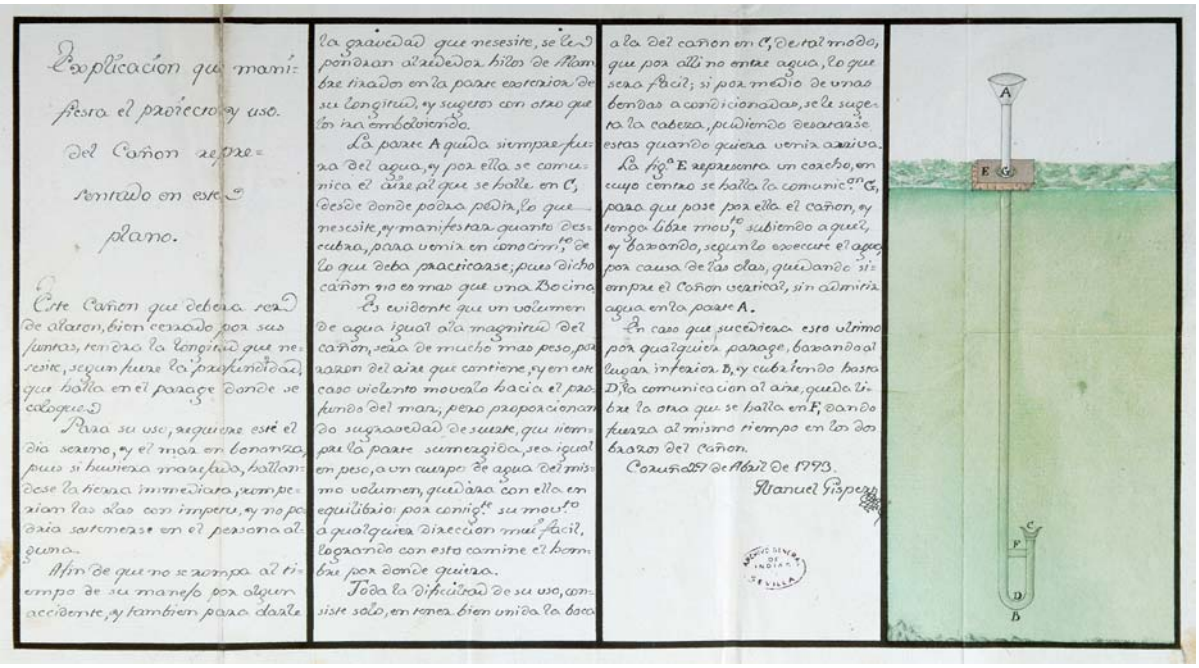
Técnicas e "inbenciones" muy avanzadas ya en el siglo XVII y que Pedro de Ledesma ilustra en su manuscrito "Pesca de Perlas y Busca de Galeones" que, fechado en 1623, se refiere entre otros, al método y equipo con que se recuperó en los Cayos de Florida, alguno de los galeones hundidos en la aciaga flota de Indias de ese año, por ingenio y maña del capitán Gaspar de Vargas. En 1676, la almiranta de Galeones del cargo de don Matías de Orellana y los cuatro buques del marqués del Vado en 1691, fueron "buceados" en presencia de un "veedor" especialmente nombrado y con parecido sistema, porque la Carrera de Indias era ya un filón importante para la recuperación de parte de lo perdido.

Lo que pudo Vargas en 1622 con métodos rudimentarios, hoy en día hacen y, esperemos que no puedan seguir haciendo, compañías extranjeras con inversores millonarios, métodos ultramodernos e información procedente del mejor archivo para esos efectos, el General de Indias. En donde se conservaron algunos dibujos de los ingenios que desde el siglo XVI se intentaron utilizar para recuperar objetos de buques hundidos

Mel Fisher descubrió en 1985 parte del cargamento del "Nuestra Señora de Atocha", uno de los siniestrados, obteniendo en sucesivas campañas oro y plata, calculados en 400 millones de dólares. Con lo que no eran metales preciosos, que fueron subastados, algún detalle tuvo con el Archivo de Indias, fuente de sus conocimientos y con la parte del león fundó el Mel Fisher Maritime Heritage Society Museum en Key West, Florida.

No fue lo único que obtuvo; la condición de héroe y benefactor de la cultura para la opinión pública anglosajona vino aneja y otros se decidieron a imitarle, poniendo sus ojos en el único tesoro conocido capaz de superar al del galeón "Atocha", el muy posterior de la fragata "Nuestra Señora de las Mercedes".

Archivo General de Indias.
MP-Ingenios, 20



Explicacion que manifiesta el provecho y uso del Cañon representado en este plano.

Este Cañon que debera ser de alaton, bien cerrado por sus puntas, tendra la longitud que nesesite, segun fuere la profundidad que halla en el parage donde se coloque.

Para su uso, seguirse esté el dia sereno, y el mar en bonanza, pues si huviera marejado, hallandose la tierra inmediata, romperiam las olas con impetu, y no podria sotomerse en el personal alguno.

Afin de que no se rompa al tiempo de su manejo por alguna accidente, y tambien para darle la gravedad que nesesite, se le pondran alrededor hilos de Alambre tirados en la parte exterior de su longitud, y sugetos con otro que los va embolviendo.

La parte A quida siempre fuera del agua, y por ella se comunica el aire al que se halle en C, desde donde podra pedir, lo que nesesite, y manifestar quanto descubra, para venir en conocim.to de lo que deba practicarse; pues dicho cañon no es mas que una Bocina.

Es evidente que un volumen de agua igual ala magnitud del cañon, sera de mucho mas peso, por razon del aire que contiene, y en este caso violento moverlo hacia el profundo del mar, pero proporcionando su gravedad de suerte, que siempre la parte sumergida, sea igual en peso, a un cuerpo de agua del mismo volumen, quidara con ello en equilibrio: por conig.te su mov.to a qualquiera direccion mui facil, logrando con esto camine el bombre por donde quiera.

Toda la dificultad de su uso, consiste solo, en tener bien unida la boca a la del cañon en C, de tal modo, que por alli no entre agua, lo que sera facil; si por medio de unas bendas acondicionadas, se le sugeta la cabeza, pudiendo desatarse estas quando quiera venir arriba.

La fig.a E representa un corcho, en cuyo centro se halla la comunic.n G, para que pase por ella el cañon, y tenga libre mov.to subiendo aquel, y bajando, segun le executa el agua por causa de las olas, quidando siempre el Cañon vertical, sin admitir agua en la parte A.

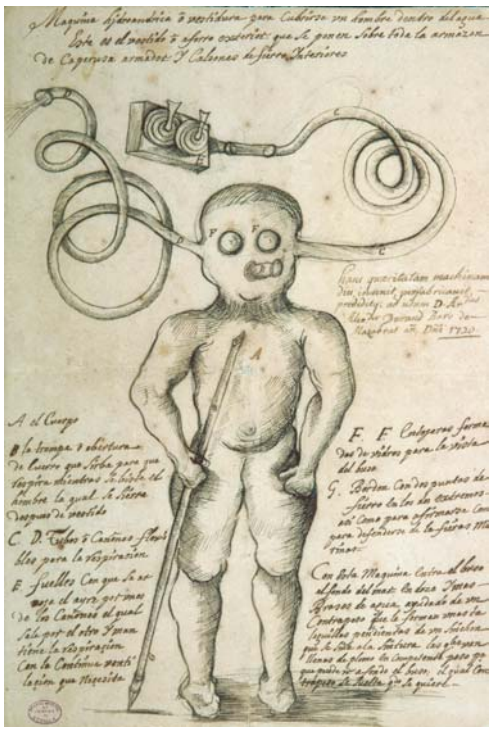
En caso que sucediera esto ultimo por qualquier parage, bajando al lugar inferior D, y cubriendo hasta D, la comunicacion al aire, quida libre la otra que se halla en F, dando fuerza al mismo tiempo en los dos brazos del cañon.

Coruña 25 de Abril de 1793.

Manuel Pispera

En la mañana del 5 de octubre de 1804, una división de cuatro fragatas españolas, procedente de América, fue interceptada por una otra de la armada británica que había recibido órdenes de apresarla y conducirla con su riquísima carga a puerto propio. Ambas se encontraban al sur del Cabo de Santa María (Portugal), a menos de un día de Cádiz, destino final de los españoles. Conminado el jefe de la escuadra española, José de Bustamante, a rendirse, éste, lejos de arredrarse, presentó batalla y, pocos minutos después de iniciados los primeros cañonazos, la fragata "Nuestra Señora de las Mercedes" volaba por los aires, al haber sido alcanzada su santabárbara por uno de los proyectiles. Un pequeño número de supervivientes fue rescatado de aquellas partes del buque que se mantuvieron a flote. De ocho oficiales que viajaban en la Mercedes, siete perecieron y la familia del brigadier Diego de Alvear, excepto su hijo Carlos, también sucumbió, a la vista de Don Diego, embarcado en la "Medea" para actuar como

Archivo General de Indias.
MP-Ingenios, 248



1 Archivo General de Indias. Ingenios-249

2 Archivo General de Indias. Ingenios-250

3 Archivo General de Indias. Ingenios-251

4 Pieza artillera del galeón "Nuestra Señora de Atocha", muy similar a la culebrina de la "Mercedes". Archivo General de Indias. Sevilla

5 Archivo General de Indias. MP-Ingenios, 5

1

2

3

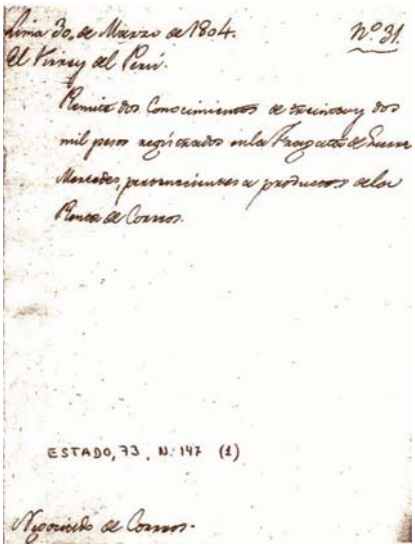
4

5

1 España. Ministerio de Cultura. Archivo General de Indias.

2 Combate naval. Anónimo s. XVIII. Museo de Málaga

3 Grabado que recoge al combate naval del 5 de octubre de 1804. Museo Naval. Madrid


Lima 30. de Marzo de 1804. Nº 31.
El Virrey del Perú.
Remite dos Conocimientos de trescientos y dos mil pesos negociados en la Fragata de Guerra Mercedes, para reintegrar a productores de los Ramos de Correos.
ESTADO, 73, N. 147 (1)
Negociado de Correos.

1

2

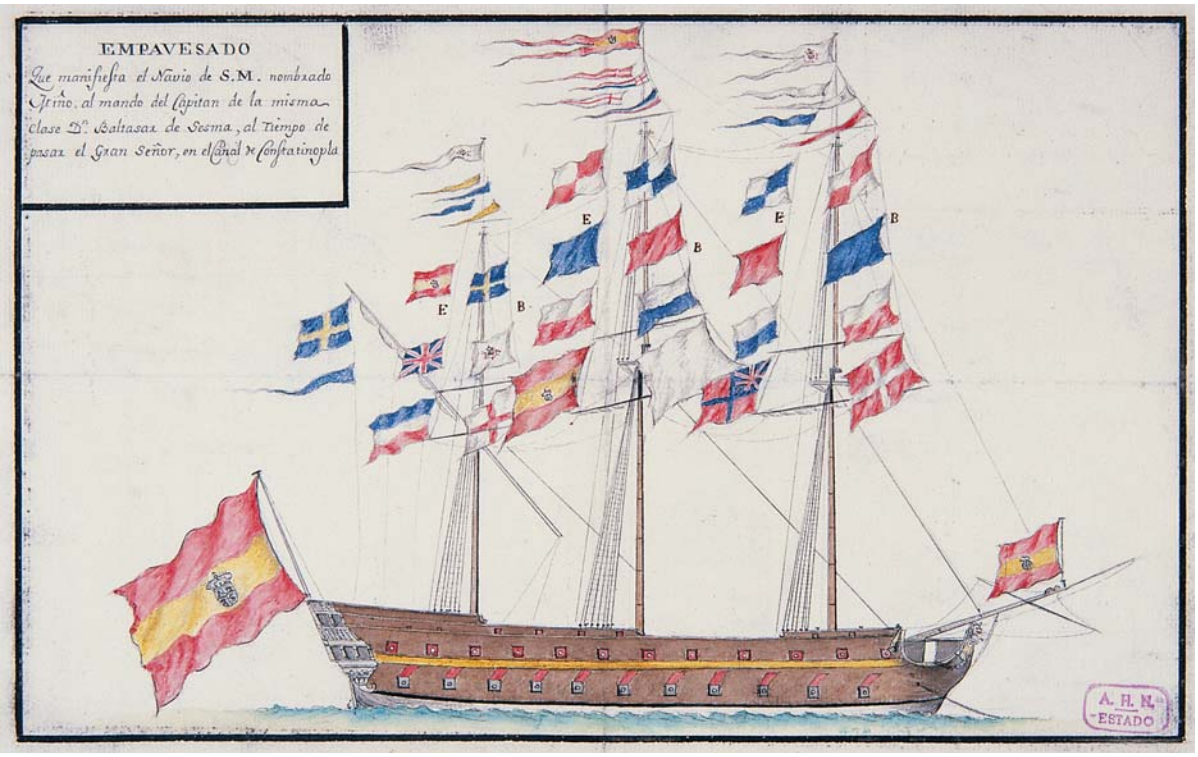
jefe de estado mayor de la flotilla. Después de la destrucción de la "Mercedes", los tres buques de guerra restantes fueron capturados, uno tras otro, llevados como presa a Plymouth y retenidos en allí, so capa de compensación por las ayudas económicas que aportaba España a Francia para conservar su difícil neutralidad.

Como quiera que cuando ocurrió este suceso ambas potencias se encontraban en paz, España acabó considerándolo "casus belli", con lo que entró, en las peores condiciones, en una vorágine bélica, las Guerras Napoleónicas, que durarían otra década más. El naufragio de la Mercedes marcó un momento clave en la historia de España y de

3

Retrato de D. Diego de Alvear.
Museo Naval. Madrid

España. Ministerio de Cultura.
Archivo Histórico Nacional.
Estado MPyD-973



Europa; por tanto, el pecio y su contenido, como se alegaría en el juicio sobre el que vamos a versar y que tendría lugar más de 200 años después, forman parte del inalienable patrimonio histórico nacional.

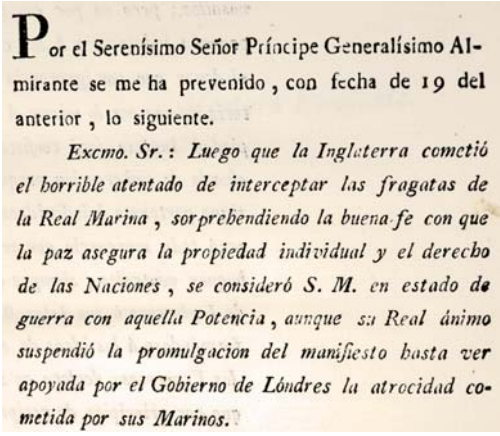
Nada de esto importaba a una empresa comercial especialmente capacitada, pero sí la obtención de los 221.000 pesos fuertes de propiedad real, sumados a otros 60.000 pesos de la Caja de soldadas destinados a la nómina militar, y a, nada menos, que 590.000 pesos de particulares, como aparece en el "Estado general de caudales y efectos" firmado por José de Bustamante en Plymouth, cuando ya la fragata había sido destruida y las demás que la acompañaban apresadas por los ingleses en las circunstancias que brevísimamente hemos relatado.

— · —

El 18 de mayo de 2007 nos desayunamos los españoles con la información, publicada en la prensa matinal, de que la empresa norteamericana "Odissey Marine Exploration Inc." había rescatado el mayor conjunto de monetario jamás obtenido de un pecio: cerca de 600.0000 monedas (unas 17 toneladas de plata acuñada) y unos cientos de monedas de oro. El hallazgo se había producido dos meses antes, fuera de aguas territoriales o de la zona contigua, a unas 100 millas al Oeste del Estrecho y a una profundidad de unos 1.100 m. por lo que no podía achacarse al azar, pero esto último se supo después.

Esta empresa cazatesoros, que cotizaba en el "Nasdaq" neoyorquino, la bolsa de valores electrónica automatizada mayor de Estados Unidos, hacía así realidad su autoproclama como líder mundial en exploración y rescate de pecios en aguas profundas.

Retrato de D. Diego de Alvear.
Museo Naval. Madrid



Por el Serenísimo Señor Príncipe Generalísimo Almirante se me ha prevenido, con fecha de 19 del anterior, lo siguiente.

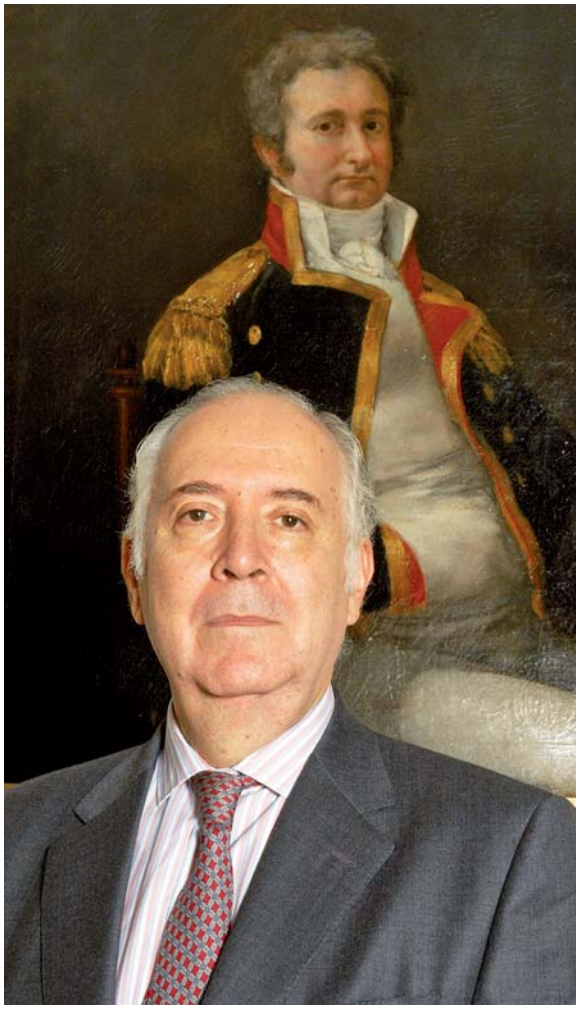
Excmo. Sr.: Luego que la Inglaterra cometió el horrible atentado de interceptar las fragatas de la Real Marina, sorprehendiendo la buena fe con que la paz asegura la propiedad individual y el derecho de las Naciones, se consideró S. M. en estado de guerra con aquella Potencia, aunque su Real ánimo suspendió la promulgacion del manifiesto hasta ver apoyada por el Gobierno de Lóndres la atrocidad cometida por sus Marinos.

Todos cuantos nos hallamos familiarizados con la historia naval española y la situación y contenido de los pecios conocidos, comprendimos que no podía ser más que el de la fragata de guerra española "Nuestra Señora de las Mercedes". Cualquier investigador naval acreditado que se hubiese consultado en su momento hubiese respondido, pese a los escasísimos datos disponibles, que por la suma y por la época sólo podía tratarse de la atribución que sólo más tarde se le concedió. Las autoridades españolas cifraban sus sospechas sin embargo en un buque español no identificado, por suponerse el hallazgo de la masa de monedas en una zona inmediata a Alborán.

En el documento que se reproduce fechado el 10 de marzo de 1807, mandado imprimir por Godoy, se recordaba el infausto episodio conocido como "batalla del cabo de Santa María", una execrable acción que protagonizó la Armada británica.

Tal cantidad de plata acuñada sólo podía proceder de América y corresponder a un hundimiento famoso y debidamente documentado, el de la fragata "Mercedes", acontecimiento de la historia mundial y de la de España en el que perecieron más de doscientos marinos y sus allegados y sirvientes. Además de la familia Alvear y de un grupo de señoras, murió también, el alférez de navío Pedro Navarrete, hermano mayor de don Martín Teodoro Fernández de Navarrete y Ximénez de Tejada, quien llegaría a ser secretario, tesorero, censor y director de la Academia de la Historia. La sensación de que el lugar de los restos constituía un auténtico cementerio nacional violado, estaría presente en el ánimo de los jueces.

El autor del artículo bajo el retrato de D. Martín Fernández de Navarrete



Real de a ocho. Lima. Los miembros de la Comisión española que ha inspeccionado en Tampa las monedas allí depositadas, ha atestiguado que una buena parte de las monedas fueron acuñadas en esta ciudad.

Restos extraídos del pecio de la "Mercedes"

La formación de la que formaba parte la "Mercedes" portaba cerca de 8 millones y medio de pesos fuertes, costosas mercancías y productos preciosos de los virreinatos de Perú y Río de la Plata, como cascarilla y lana de vicuña, y minerales "estratégicos" en forma de pellas y lingotes de cobre y de plomo.

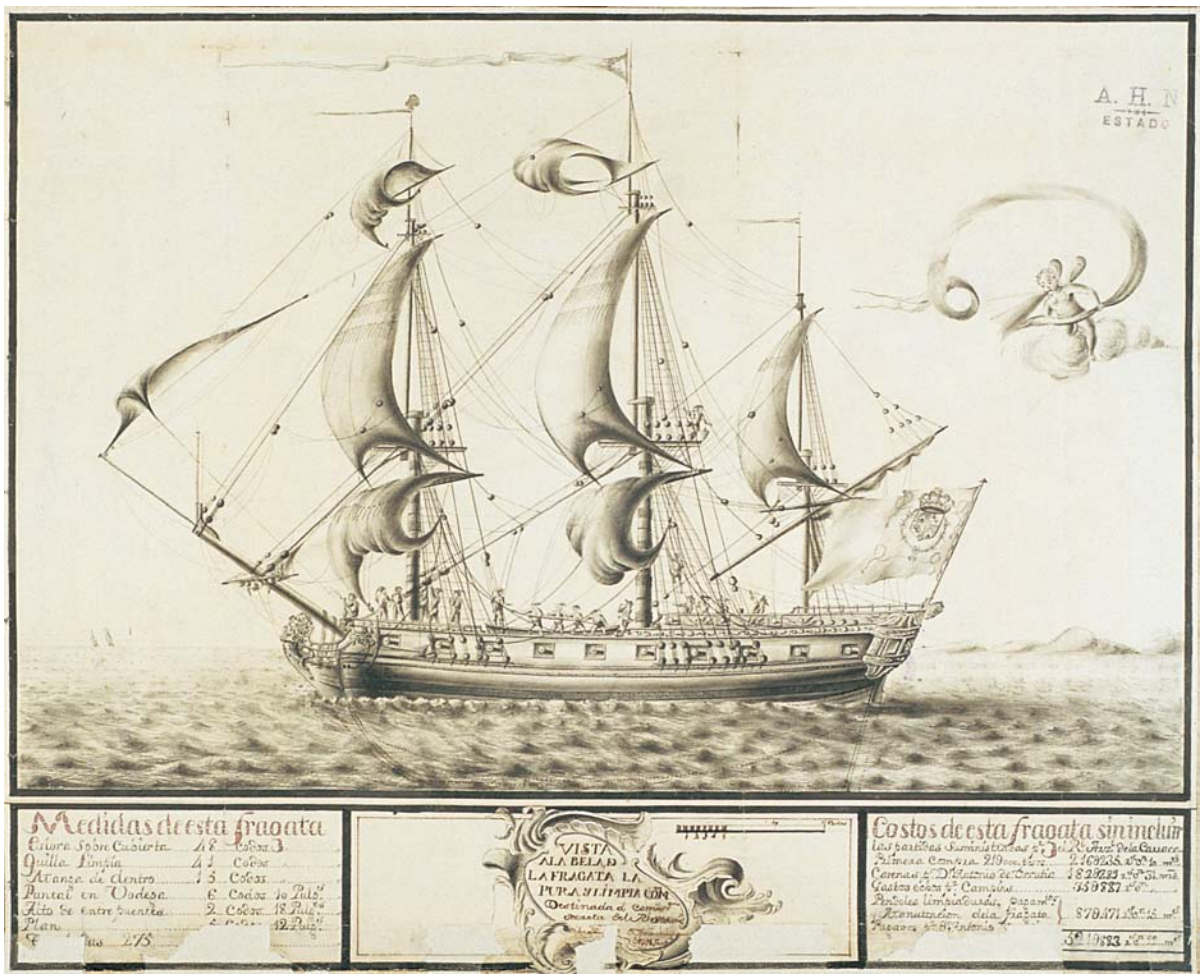
El hallazgo era fruto de una larga investigación previa, iniciada en 1998, que había dado lugar a la confección de un listado de hasta 30 pecios, todos con cargamento valioso y hundidos en zona transitada, destinado a originar sucesivas campañas y en el que el de la fragata de guerra "Nuestra Señora de las Mercedes" ocupaba un lugar de prioridad. A la planificación, una vez desarrollada, la denominaron "Amsterdam Project" y la documentación detallada sobre la "Mercedes" se llevó a cabo tras la contratación de investigadores locales que buscaron su rastro en el Archivo de Indias de Sevilla.

De la abundante información obtenida se desprendía el enorme lucro que se podía obtener y la relativa facilidad de la localización y del rescate, si se disponía de medios adecuados. De la actuación de las autoridades españolas, cuya competencia discutían a la sazón las nacionales y las autonómicas, no cabía esperar otra reacción que la retardada e indolente que venían mostrando de tiempo atrás en materia de protección del patrimonio histórico sumergido. Se decidió sin embargo cubrirse legalmente y en cuanto fuera posible las espaldas y actuar con suma cautela y rapidez.

Representantes de "Odissey" intentaron, sin éxito, llegar a un acuerdo previo y de carácter general con el ministerio de Cultura por el que a España se asignaría una parte de lo obtenido si declinaba sus derechos soberanos en el hipotético caso de que algún hallazgo se hiciera en sus aguas o se tratase de un buque "de estado". Aunque no lograron plenamente su objetivo, el mero contacto con las autoridades españolas les sería útil en su alegato posterior de que éstas estaban enteradas de sus propósitos y como prueba de no querer salirse en ningún momento de la legalidad nacional e internacional.

Como base de operaciones se eligió Gibraltar, a recaudo de posibles indagaciones hispanas y valiéndose de esa permisividad con que se toleran allí también otras actividades contrarias a nuestros intereses. El buque prospector estuvo por largo tiempo en esta zona con la disculpa de buscar el "Sussex", un buque de guerra inglés hundido en 1694 durante una tormenta, campaña en la que "de paso", se localizaron otros muchos objetivos.

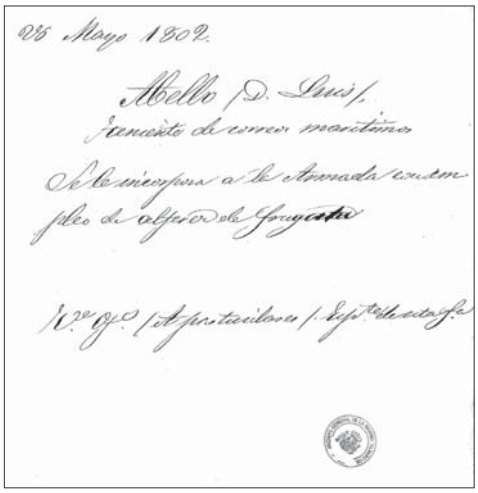
España. Ministerio de Cultura.
Archivo Histórico Nacional.
Estado MPyD-736



Las esperanzadoras expectativas justificaban una inversión cuantiosa en tiempo, dinero, tecnología y esfuerzo. Para esta operación se pudo contar con medios modernísimos como el sofisticado robot submarino ROV Zeus de 8 toneladas de peso y capaz de sumergirse a 2.500 metros de profundidad. También con un sonar de barrido horizontal y con un moderno equipo magnetométrico para rastrear una extensa zona, ya que no se trataba de un pecio común y del que no aparecerían restos notables de una estructura coherente, sino montículos de concreciones metálicas constituidos por monedas y otros "artefactos". La "Mercedes" había saltado por los aires y trozos del casco, de la arboladura, cuerpos humanos y objetos, se habían repartido por el entorno antes de hundirse. Los mecanismos y cerrojos de las cajas de moneda acuñada, registradas a bordo por quien ejercía de "maestre de la plata", se habían roto, permitiendo una dispersión general de su contenido.

Real de a ocho o "peso duro". La gran mayoría de las monedas de plata de la "Mercedes" correspondía a este valor

Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán

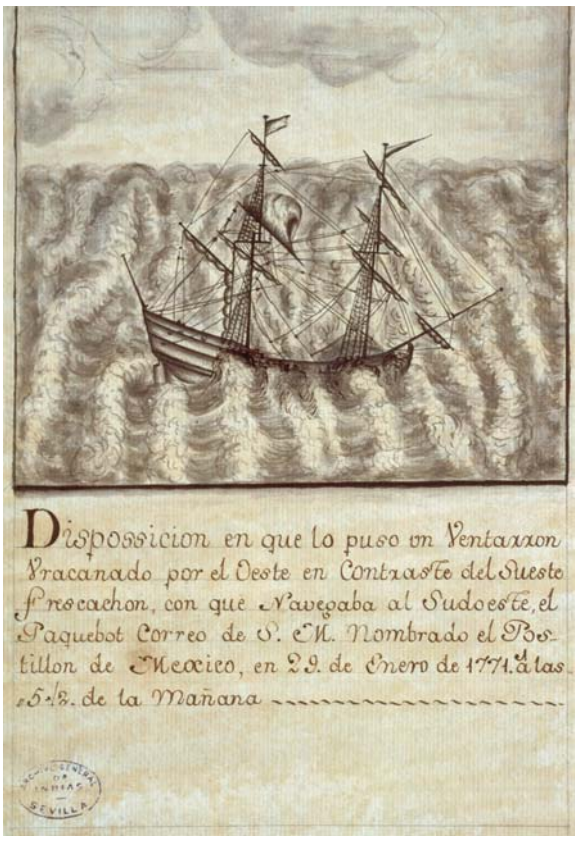


España. Ministerio de Hacienda. Archivo Histórico

Las monedas, en efecto, aparecerían diseminadas o agrupadas en montones por los efectos de la deflagración y en una zona, lugar aproximado del encuentro bélico y aún en mar abierto, a la que hay que dirigirse "a tiro hecho" y por ruta concreta hacia Cádiz, donde no se sabe de ningún otro hecho histórico de esta índole y con estas características. Una presumible buena voluntad por parte de la empresa puede ponerse en entredicho desde el primer momento, porque, aunque no se trataba de aguas españolas, sí era un buque de guerra español. Sus actuaciones previas y en todo el proceso que se siguió han sido moral y legalmente inaceptables, al estar dicho buque protegido por el principio de la inmunidad soberana, que se aplica en todos los países del mundo a los de este carácter, estén en aguas internacionales o nacionales.

Localizado el pecio, el equipo de "Odissey" hizo una primera prospección, extrajo un "artefacto simbólico": un bloque de bronce fundido por el fuerte calor a que fue sometido, procedente probablemente del forro de la fragata. En sus documentos públicos bautizó su hallazgo como "Black Swan", aunque sabía bien de qué se trataba. Cañones, monedas, concreciones metálicas difíciles de definir y otros objetos diversos habían aparecido

España. Ministerio de Cultura.
Archivo General de Indias.
MPyD-Ingenios 259



en un fondo marino cuya extensión se ha calculado en varios estadios de fútbol conexos (368 m de largo por 110 de ancho) que fue detenidamente sometido a fotomosaico y filmado. Inmediatamente después se procedió a la extracción masiva de las monedas.

El enorme revuelo que las fotos de los enormes contenedores del muelle de Gibraltar en los que se había depositado la preciosa carga de la "Mercedes" y que dieron la vuelta al mundo, levantaron, tuvo una inmediata consecuencia: la práctica totalidad de la prensa española dio la voz de alarma sobre lo que podría tratarse de un colosal expolio, como una reacción popular, generalizada y espontánea.

Las circunstancias del rescate y la obstinación de la Compañía en no facilitar más información que la que, con cuentagotas y mezclando datos verdaderos con otros manifiestamente ficticios, iba apareciendo en seguimientos y entrevistas, incrementaba las sospechas. Alegaba "Odissey" razones de seguridad de sus derechos para no dar información alguna sobre la posición de lo hallado que aseguraba encontrarse en aguas internacionales.

En una de las famosas fotos aparecía uno de los gozosos descubridores, Greg Stemm, el cofundador de la Compañía, sosteniendo entre los dedos una moneda cuya cara aparecía, accidental o intencionadamente, borrosa, aunque el tamaño de su diámetro o cospel venía a coincidir con el de un "peso duro" o "real de a ocho", la pieza de más valor de las acuñadas en plata y en la que solían consistir mayoritariamente las remesas de América, parcial testimonio del hecho y de la época.

La Administración, enormemente cuestionada en su actuación y ante una situación incómoda, por lo difícil y pública, y porque, aunque hay muy poca legislación en la que apoyarse, de lo que no cabe duda es de que la Ley de Patrimonio Nacional condena igualmente al que expolia y a la autoridad que permite el expolio aunque sea por negligencia, se puso en marcha con celeridad inusitada.

REAL CEDULA
DE S. M.
Y SEÑORES DEL CONSEJO,
POR LA QUAL SE MANDA LLEVAR á efecto el establecimiento en la ciudad de Cádiz de una Compañía de Seguros Marítimos con el nombre de la REYNA MARIA LUISA, baxo las reglas y condiciones contenidas en el plan inserto.

Año 1800.

EN MALAGA:
En la Imprenta y Libreria de D. Luis de Carreras, Impresor de esta M. I. Ciudad, de la Dignidad Episcopal, de la Sta. Iglesia Catedral, y del Real Colegio de S. Telmo, en la Plaza.

Archivo de la Real Academia de Bellas Artes de San Telmo. Málaga

Según las declaraciones públicas de los extractores, España no tenía nada que reclamar ya que lo obtenido en sus últimas campañas correspondía a buque o buques que ni eran de "estado", ni tan siquiera españoles, ni se habían recuperado en sus aguas. Se referían a otros hallazgos de los que sólo de uno de ellos dieron noticia, a fin de justificar la aparición de monedas de plata en el mercado coleccionista: el pecio del buque inglés "Merchant" cargado con dinero español, localizado cerca de las costas de Cornualles. Respecto a sus campañas desde Gibraltar, creían poder demostrar que, basándose en el Registro del Lloyd´s, nunca habían actuado fuera del Mediterráneo, siempre que se omitiese las travesías realizadas con el sistema "GPS" apagado y sin dejar, de forma harto sospechosa, huella alguna.

La empresa "Odissey" quiso asegurar legalmente su hallazgo y, una vez trasladadas las monedas y puestas bajo la jurisdicción y tutela del tribunal del Middle District of Florida (Tampa, USA), su domicilio legal, solicitó del mismo una declaración de pertenencia "erga omnes" de todo lo encontrado a 4.000 millas de distancia, en virtud de la ley de hallazgos ("Law of Finds"). El bufete "Covington & Burling" de Washington, famoso por el éxito obtenido en un caso similar y referido a las fragatas "Juno" y "Galga" fue el encargado por España de personarse y de defender, una vez más, sus intereses. El litigio por la propiedad del cargamento se inicia el 29 de mayo de 2007; James Goold es el abogado principal del Estado Español.

Para este momento el convencimiento por parte oficial española de que se trataba exclusivamente de la "Mercedes" era total ya que, de acuerdo con

Media culebrina española de 32 quintales. Museo Naval. Madrid

nuevas afirmaciones de los descubridores, el hallazgo se había realizado en un punto localizable y accesible y en las inmediaciones atlánticas del Estrecho. El conocimiento, por otra parte, de que el rastreo se había efectuado por una amplia zona, parecía excluir, como ya he indicado, un hundimiento normal y ser indicio importante de una enorme explosión.

La compañía expoliadora ni admitía ni negaba ahora que se tratase de la fragata española y mantenía en secreto los datos necesarios y los detalles de localización y contenido exacto de la carga. A España correspondía demostrar, en primer lugar, que se trataba de la "Mercedes", en virtud de la máxima jurídica aplicable en todo el derecho procesal moderno de que la prueba incumbe al reclamante, que recogiera Justiniano del jurisconsulto romano Paulo: "Ei incumbit probatio, qui dicit, non qui negat". Lo que parecía extremadamente complicado.

El 22 de septiembre de 2008 se pidió por España una declaración de incompetencia de dicho tribunal, argumentándose que la "res" en litigio eran los restos de la fragata "Nuestra Señora de las Mercedes" y exigiendo la aplicación inmediata de la Foreign Soberanity Immunities Act, por la que inevitablemente habría de devolverse el tesoro al tratarse de un buque de guerra español, protegido por su pabellón oficial que, en 1804, era prácticamente idéntico (sólo el escudo variaba) al actual. "Odissey" alegaba y seguiría alegando la legalidad total de sus actuaciones de acuerdo con la legislación internacional, la Law of the Sea Convention.

En las fases procesales principales que han tenido lugar se han sustanciado las pruebas. Otros recursos "menores" desde el punto de vista de lo "histórico" y posteriores, sólo contemplarían cuestiones procesales y formales. En las primeras "Odissey" se fue adaptando a las circunstancias y pruebas en su contra, negando en un primer momento que el hallazgo fuera un pecio, sino un conjunto de ellos; rebatiendo la posibilidad de que se tratase de la "Mercedes" más adelante, y alegando finalmente que dicho barco no actuaba como tal buque de guerra. A estos últimos efectos, se dedicó pacientemente a buscar posibles herederos de los dueños particulares de los caudales privados perdidos con el buque, consiguiendo que el gobierno del Perú se personase también en juicio. Este último alegaba un principio general de pertenencia de todo bien originado en su territorio o producido por sus gentes que, de admitirse, echaría por tierra todo el sistema legal vigente. Se trató, de hecho, de una demanda paralela presentada por David Paul Horan, el "cerebro" jurídico de la industria cazatesoros.

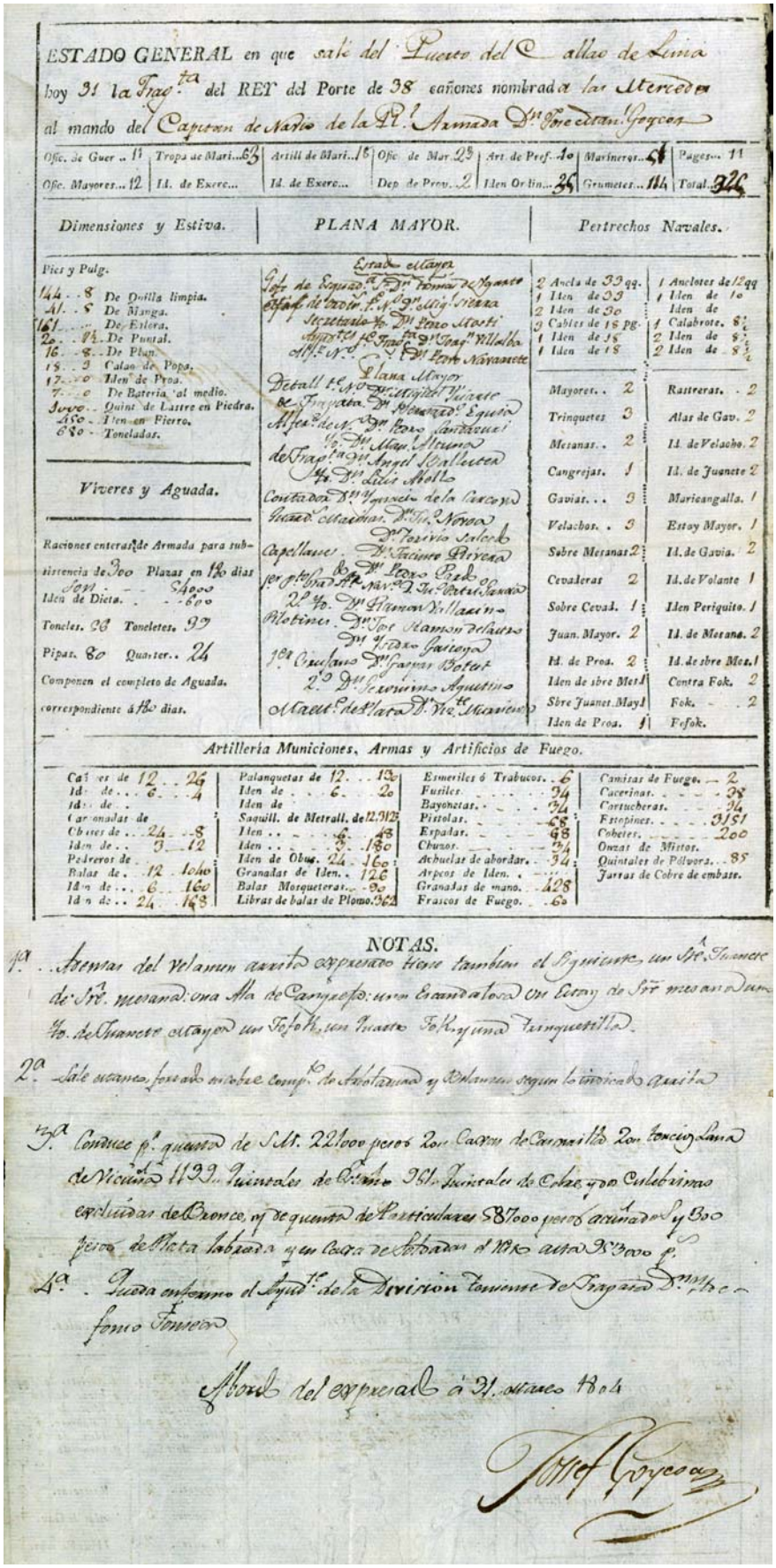
Con todo ello se pretendía demostrar que la Foreign Soberanity Immunities Act no era de

Archivo Real Academia de la Historia. Madrid

aplicación, ya que mayoritariamente lo obtenido no era propiedad del estado español, para el caso improbable de que España pudiese demostrar que se trataba de la "Mercedes". De enorme utilidad para desechar las aspiraciones particulares de los descendientes fueron las pruebas que el abogado español José María Lancho aportó y que demostraron que ya habían sido indemnizados en el pasado.

Ante el magistrado Mark A. Rizzo se presentaron los primeros alegatos y defensas. El Museo Naval había elaborado un cumplido informe sobre corrientes y mareas en la boca del Estrecho, sobre testimonios históricos y documentos de la travesía y otros datos. Los propios técnicos contratados por el despacho mostraban las concreciones de cobre fundido que no podían deberse a un hundimiento normal, sino a una explosión... explicaban que no había constancia de otro cargamento hundido de esas características y en esas aguas... y demostraban que la tal fragata era un buque de guerra mediante abundantes listados... lo que efectivamente acabaría contribuyendo en buena medida al éxito.

Entre los legajos que se conservan en el Archivo del Museo Naval y en el Archivo General de la Marina "Álvaro de Bazán", se seleccionaron el historial completo de la "Mercedes", con datos de construcción y campañas efectuadas desde su botadura hasta su hundi-



ESTADO GENERAL en que sale del Puerto del Callao de Lima hoy 31 la Fragata del REY del Porte de 38 cañones nombrada las Mercedes al mando del Capitan de Navio de la R.l Armada D.n José Bernardo Gayoso

Ofic. de Guer.	Tropa de Mari.	Artill. de Mari.	Ofic. de Mar.	Art. de Pref.	Marineros	Pages	Ofic. Mayores	Id. de Exerc.	Id. de Exerc.	Dep. de Prov.	Iden Orlin.	Grumetes	Total
11	63	16	23	10	41	11	12			2	36	114	326

Dimensiones y Estiva.

Pies y Pulg.

144 . . 8 De Quilla limpia.
41 . . 8 De Manga.
161 . . De Estera.
20 . . 9½ De Puntal.
16 . . 8 . . De Plan.
18 . . 3 Calan. de Popa.
17 . . 0 Iden de Proa.
7 . . 0 De Bateria al medio.
3000 . . Quint. de Lastre en Piedra.
450 . . Iden en Fierro.
680 . . Toneladas.

Viveres y Aguada.

Raciones enteras de Armada para subsistencia de 300 Plazas en 120 dias
Sorr. . . . 5400
Iden de Dieta. . . . 600
Toneles. 28 Toneletes. 97
Pipas. 80 Quarter. . 24
Componen el completo de Aguada.
correspondiente á 120 dias.

PLANA MAYOR.

Estado Mayor
Gef. de Esquad. D.n Tomas de Ugarte
Estado de Guerra D.n Alij.o Sierra
Secretario D.n Pedro Marti
Ayud.te D.n Fran.co Villalba
Alf.z D.n Pedro Navarrete

Plana Mayor
Detall 1.er D.n Angel Juarez
de Fragata D.n Fernando Eguia
Alfer.z de ig.l D.n Pedro Cardenas
de Frag.a D.n Man.l Alcuno
D.n Angel Ballesteros
D.n Luis Abello
Contador D.n Ignacio de la Cerda y Gran Cruz
Cirujano D.n Jose Norona
Capellanes D.n Florivio Salcedo
D.n Facundo Pereira
Pil.o g.l D.n Leon Pick
2.o Pil.o D.n Pedro Sanchez
Motines D.n Ramon Villarino
D.n Jose Ramon de Lauro
D.n Pedro Gallego
Cirujanos D.n Francisco Bolet
2.os D.n Geronimo Agustino
Maest.e de Plata D.n Vic.te Miranda

2 Ancla de 33 qq.		1 Anclotes de 12 qq	
1 Iden de 33		1 Iden de 10	
2 Iden de 30		Iden de	
3 Cables de 18 pg.		1 Calabrote.	8½
1 Iden de 18		2 Iden de	8½
1 Iden de 18		2 Iden de	8½
Mayores. .	2	Rastreras.	2
Trinquetes	3	Alas de Gav.	2
Mesanas. .	2	Id. de Velacho.	2
Cangrejas.	1	Id. de Juanete	2
Gaviat. . .	3	Marieangalla.	1
Velachos. .	3	Estay Mayor.	1
Sobre Mesanas	2	Id. de Gavia.	2
Cevaderas	2	Id. de Volante	1
Sobre Cevad.	1	Iden Periquito.	1
Juan. Mayor.	2	Id. de Mesana.	2
Id. de Proa.	2	Id. de sbre Mes.	1
Iden de sbre Mes	1	Contra Fok.	2
Sbre Juanet. Mayl		Fok.	2
Iden de Proa.	1	Fefok.	

Pertrechos Navales.

Artillería Municiones, Armas y Artificios de Fuego.

Cañones de	12 . . 26	Palanquetas de 12.	130	Esmeriles ó Trabucos.	6	Camisas de Fuego.	2
Id. de . . .	6 . . 4	Iden de . . . 6.	20	Fusiles.	34	Cacerinas.	38
Id. de . .		Iden de		Bayonetas.	34	Cartucheras.	34
Carronadas de		Saquill. de Metrall. de	12.912	Pistolas.	68	Estopines.	3151
Obuses de . .	24 . . 8	Iden . . . . 6.	48	Espadas.	68	Cohetes.	200
Iden de . .	3 . . 12	Iden . . . . 3.	180	Chuzos.	34	Onzas de Mistos.	
Pedreros de .		Iden de Obus.	24 . 160	Achuelas de abordar.	34	Quintales de Polvora.	85
Balas de .	12 . 1060	Granadas de Iden.	126	Arpeos de Iden.		Jarras de Cobre de embate.	
Iden de . . .	6 . . 160	Balas Mosqueteras.	30	Granadas de mano.	428		
Iden de . .	24 . . 143	Libras de balas de Plomo.	362	Fraiscos de Fuego.	60		

NOTAS.

1.a Ademas del Velamen arriba expresado tiene tambien el siguiente un Sr. Trinquete de Sr. mesana: una Ala de Carnaqueso: un Escandalosa un Estay de Sr mesana un Ho. de Trinquete mayor un Fefok, un Juanete Fefok y una Trinquetilla.

2.a Sale ecuanes forrado en cobre comp.o de Inglaterra y Holanda segun la tiene dado arriba

3.a Conduce p.a guerra de S.M. 22000 pesos 200 Cañones de Carronilla 200 Lanzas de Vicuña 1122 Quintales de Cobre 361 Quintales de Estaño 900 Cebolinas exclusas de Bronce, y de guerra de particulares 87000 pesos acuñados y 300 pesos de Plata labrada y en Caja de Lotadas el año 3000 p.

4.a Queda enterado el Sgto. de la Division Comisionado de Fragata D.n Alfonso Fonseca

Abordo del expresado á 31 Marzo 1804

José Gayoso

Grandes culebrinas ordenadas fabricar por el marqués de Guadalcázar en la fachada del antiguo Museo del Ejército de Madrid

miento por el ataque injustificado de la escuadra inglesa, que el abogado Goold comparó con un Pearl Harbour español en su esfuerzo por trasladar nuestros sentimientos al juez americano. Estudios legales y otros documentos, como la orden de comisión firmada por Godoy, se sumaron al proceso. Aunque se habían solicitado algunos documentos del Archivo de la Real Academia de la Historia, el Ministerio de Cultura no estimó necesaria ni su colaboración, ni la interpretación de sus propios fondos, pese a que sí lo fueron otros organismos como el Museo Arqueológico Nacional, que destacó técnicos que identificasen las monedas y pese a que dicha Academia había manifestado públicamente su preocupación por la preservación del patrimonio sumergido en general, con referencia a este caso en particular.

La documentación era abundante y declaraba los vehementes indicios en los que fundaba España sus derechos a las monedas extraídas. De forma indirecta me enteré de la preocupación de Covington & Burling por no disponer de la prueba que debía vincular los objetos descubiertos a la "Mercedes" más allá de toda duda razonable y, por designación de mi Academia, me dediqué a investigar a fondo la documentación de la colección Juan Pérez de Guzmán y Gallo, que fuera Secretario Perpetuo de la misma hacia los años 1920 y que se conserva en dicha Real Institución. Había que encontrar, entre varios cientos, el documento clave, la prueba fehaciente sobre la que montar todo lo demás.

Pocas veces se encuentra lo que se busca, pero yo tuve la fortuna de hallarlo en un manifiesto de carga de la "Mercedes", firmado por su comandante, el infortunado capitán de navío Antonio Goycoa, antes de hacerse a la mar desde el Callao de Lima con destino a España y con etapa en Montevideo, el 31 de mayo de 1804. Entre otros datos de diversa índole se especificaba: "Conduce por cuenta de S.M... 961 quintales de cobre y dos culebrinas excluidas de bronce..." En un documento

similar, el capitán de fragata Diego de Alesón, comandante de la "Santa Clara", compañera de la anterior, declaraba haber embarcado, junto con los caudales, minerales y mercancías preciosas:

" (...) 140 quintales de la misma especie en dos culebrinas de bronce en quatro trozos" con lo que indicaba la posterior reutilización que habría de hacerse del metal, refundiendo las piezas. En los "estados" y "manifiestos" correspondientes a las otras dos fragatas de la división, no se hacía mención de ninguna otra artillería que no fuera la de dotación de las propias fragatas.

Una investigación posterior me condujo a comprobar que se trataba de culebrinas del siglo anterior, de las que había hecho fabricar el virrey marqués de Guadalcázar para proteger los puertos peruanos. Eran piezas obsoletas, "excluidas" del servicio que, o habían sido troceadas para facilitar su embarque, o se habían depositado enteras en la bodega. De muy de difícil, si no imposible uso como artillería de a bordo, por su gran tamaño y las dificultades de carga y manejo que planteaban, las hundidas con la "Mercedes", procedentes de las fortificaciones de El Callao, estaban destinadas probablemente a conservarse como recuerdo, como otra contemporánea que, durante décadas y documentada en este sentido, ha venido decorando la fachada del anterior Museo del Ejército de Madrid. Por otra parte, unas fragatas selectas, de las más modernas de las que se disponía, forradas de cobre como las mejores de su época, no podían contar con artillería tan anticuada, cuyas asas o "delfines" habían desaparecido de las piezas navales desde el último tercio del siglo anterior. Además las piezas se incluían como parte de la carga.

Cuando di a conocer al abogado Goold mi descubrimiento (septiembre de 2008), me manifestó, gozoso, que habíamos encontrado "el carnet de identidad de la Mercedes". Me pidió el poder hacer uso de él y contar en lo sucesivo con la Real Academia de la Historia y conmigo en la interpretación del material documental recopilado para exponer nuestras tesis en las declaraciones, escritas y orales, a las que el proceso diera lugar. La Academia me honró designándome como su interlocutor y acepté lleno de orgullo y abrumado por la responsabilidad.

Pude ir añadiendo otras pruebas menores a la anterior y definitiva de la identificación: entre los hallazgos no se encontraban "tejos" o lingotes de plata de los que, efectivamente, no embarcó ninguno nuestro buque, aunque sí lo hicieron otras de las fragatas como la "Medea" y la "Fama", y que se hubieran sin duda detectado. Las monedas databan en su totalidad de la segunda mitad del siglo XVIII (reinados de Carlos III y Carlos IV), todas eran españolas y de cecas americanas, de Lima mayoritariamente; ninguna era posterior a 1804. En el "Estado de fuerza y vida" de la "Mercedes", no se especificaba embarque de oro en cantidades significativas, a diferencia de las demás fragatas. La presencia de una cantidad relativamente exigua de "escudos de a ocho" o "doblones" y otras monedas fraccionarias de este metal, en número de pocos centenares, se explica por el hecho de que la tripulación y el pasaje llevaban consigo pequeñas o medianas cantidades de monetario en las bolsas de sus faltriqueras que no depositaban ni en la "caja de soldadas", ni en arca colectiva alguna...

Como consecuencia del conocimiento de la existencia de las culebrinas, se revisaron la película del lecho marino rodada por "Odissey" y las foto-

Asa tipo "delfín" de un cañón rescatado del mar, fabricado en el siglo XVII

grafías puestas a disposición del tribunal. En dos de estas últimas, aparecieron, con toda la nitidez que permite un fondo enlodado, una o dos piezas medio enterradas en la arena, con las características de las culebrinas del siglo XVII. Una de ellas mostraba una larga caña de buen calibre que terminaba en una artística boca decorada y reforzada de hermoso brocal. En otra se distinguían sin lugar a duda y en el primer tercio de su longitud total, en el segundo cuerpo de la caña, los delfines saltando que forman las asas, que las piezas posteriores sustituirían por una argolla en el extremo de la culata, donde el antiguo cascabel, para facilitar su traslado y maniobra.

No pudieron detectarse ni recuperarse otras ricas mercancías de su cargamento porque inevitablemente se volatilizarían o se pudrirían bajo el agua. Esas veinte sacas de cascarilla o corteza de quina aromática, procedente del altiplano andino de Ichu y El Pajonal, monopolio real, útil para dar aroma al tabaco y en medicina como estomático amargo y como tónico, cuyos trozos acanalados y adheridos al leño desaparecerían; ni tampoco los costosísimos tejidos de lana de vicuña, fibras valoradas desde tiempos preincaicos y cuyo precio aproximado asciende actualmente a unos 3.000 dólares el metro.

Otro contenido de la bodega sin duda se detectó, pero no interesó su rescate por no resultar rentable o por ser demasiado delator de su procedencia. Así, muchos de los cañones mayores y menores del propio buque, o los trozos de chapa de cobre del forro sobre el vivo y los más indentificadores galápagos de cobre y lingotes de estaño, marcados con una cifra real que permanecería en muchos indeleble y acusadora, pero que no podían aparecer como individualidades en la turbia película. Respecto a los primeros, llegaron a poderse identificar en el fondo hasta 17 piezas del tipo que la fragata hubiese debido llevar; cañones de diseño, tamaño, calibre (de 6 libras para los pedreros y obuses de bronce y de 12 libras para la artillería principal de hierro), propios de una fragata española de principios del siglo XIX.

Ya no se podía sostener la falacia del "Black Swan", la "res" en disputa tenía nombre y personalidad real, la de un buque de guerra español ampliamente documentado por los testimonios aportados por los servicios históricos de la Armada Española. "Odissey" arguyó algo que resultaría irrelevante para la decisión final: las imágenes proporcionadas correspondían a una sola culebrina y no a dos, con lo que venía a reconocer que conocía su presencia. Admitida a regañadientes la posibilidad de que se tratase de la fragata en cuestión, alegó que ésta actuaba en la ocasión como simple mercante armado. Los eminentes historiadores navales nor-

La llegada a España de los "Hércules" con el tesoro de la Mercedes

teamericanos, doctores Rodney Carlisle, "Professor Emeritus" de Rutgers University y William Flayhart, de la Delaware State University fueron los oponentes con los que tuve que batirme.

Una nueva argumentación se opuso a nuestras pretensiones, una vez admitidas las dos realidades irrefutables de que se trataba de la "Nuestra Señora de las Mercedes" y de que ésta había sido una fragata de guerra española.

Uno de sus puntos básicos fue que durante su último viaje formó parte de los Correos Marítimos, aunque estos habían sido incorporados a la Armada en 1802. Por lo que no era un barco de guerra. Su misión era transportar pasajeros civiles, caudales y mercancías de los que algunos pertenecían al gobierno, pero la mayoría a mercaderes, luego estaba involucrada en una misión y empresa "mercantil". En apoyo de lo anterior, se argüía que sólo contaba con "armamento ligero", estando "extremadamente desarmada" cuando se hundió, ya que navegaba en tiempo de paz, por lo que fue fácilmente derrotada por los británicos. También se aportaba prueba en el sentido de que al menos uno de los oficiales pertenecía a los Correos Marítimos.

Largo tendría que ser el relato detallado de los argumentos y contra-argumentos esgrimidos. Sólo podemos resumir nuestras tesis. Pude probar en mis declaraciones que la "Mercedes" no figuraba en los listados correspondientes de buques habilitados para esa misión de Correos, aunque, naturalmente, se aprovechase su presencia para encomendárselos con carácter extraordinario y se pudieron presentar varios antecedentes. La "Mercedes" combatió bajo el pabellón de guerra de la Armada y no bajo el de Correos Marítimos, como se desprende de los relatos contemporáneos de que se dispone, redactados por los protagonistas de la acción. Igualmente el régimen interno y su actuación externa se regularon por las nuevas Ordenanzas de la Armada Naval de que fue provista y no por las de los Correos Marítimos. Por último, la "Mercedes" contaba con un destacamento de Infantería de Marina a bordo, lo que no ocurría en los barcos, normalmente menores, destinados a Correos Marítimos.

Por lo que respecta a los pasajeros embarcados, no fue cualquiera que hubiera querido pagarse el pasaje, sino funcionarios, civiles y militares, sus familias y criados, así como su hacienda. Práctica habitual en todas las marinas militares del mundo, incluida la británica, como no hubo ni siquiera necesidad de demostrar.

El teniente de Correos Marítimos que se había presentado como prueba de la condición del buque como perteneciente a este Instituto, resultó que había sido nombrado alférez de fragata y era por lo tanto oficial vivo de la Armada; lo que se pudo demostrar con otro golpe de suerte al encontrarse su nombramiento.

La Marina, por su parte, confirmó que el armamento y dotación de la fragata eran los habituales en tal tipo de buques de guerra y yo, por la mía, que el haberse escogido para esta misión las modernas fragatas era porque se temía que, pese a no estar en guerra, se pudiera producir algún tipo de incidentes, gracias a las instrucciones remitidas por Manuel Godoy.

Los dos momentos estelares del proceso corresponden a las siguientes fechas: 4 de mayo de 2009 en que el juez Mark Pizzo, del Tribunal del Distrito de Tampa, dictamina que Odyssey debía devolver el tesoro a España y 23 de diciembre de 2009 en que el juez Steven D. Merryday, hace suyos los considerandos, resultandos y decisión anteriores, un magnífico regalo navideño, devastador contra Odyssey, Perú y los 25 presuntos herederos de los propietarios de los capitales sumergidos y rescatados, encabezados por los de D. Diego de Alvear y Ponce de León, buena parte de cuya familia, española y con mucho mejor criterio, no quiso apoyarles.

Lo que quedaba por hacer ya no era incumbencia sino del excelente equipo jurídico; fue mucho porque los cazatesoros se agarraron a cualquier cabo legal posible para no tener que cumplir con la orden judicial de entregar las monedas. Una vez perdida esa posibilidad, intentaron al menos que España pagase los gastos que su mandato de custodia había ocasionado (contenedores, conservación ambiental, seguridad...) lo que también les fue denegado. Han aducido defectos procesales para su nuevo recurso ante el Tribunal de Apelaciones (el Eleventh Circuit, con jurisdicción sobre Florida), argumentando preferentemente que los jueces anteriores carecían de autoridad para determinar la devolución de las monedas ya que, por otra parte, se habían declarado incompetentes respecto al asunto general, solicitando el retorno al "status", a la situación previa a la intervención española, cuando esta Empresa y no España, tenía la posesión del objeto en litigio. El 21 de septiembre de 2011 este Tribunal de Apelación con sede en Atlanta, denegó este recurso y en febrero de 2012 el juez Clarence Thomas, del Tribunal Supremo de los Estados Unidos, denegó otra nueva petición de suspender la entrega de las monedas. Perdida también la posibilidad de reclamar los gastos de recuperación y conservación del tesoro, "Odissey" se enfrenta ahora con la posibilidad de que España le reclame las elevadísimas costas judiciales, incluidos los honorarios de sus abogados, además de seguirse acusación popular contra sus presuntos expolios en el juzgado de La Línea.

El pasado sábado 25 de febrero llegaban a España 17 toneladas de monedas de oro y plata, además de tejidos, fragmentos metálicos y balas de cañón, depositándose en la Secretaría de Estado de Cultura, mientras el Ministerio de Cultura intenta esclarecer el destino de 59 objetos y 18 cañones (5 de bronce y 13 de hierro) y más moneda acuñada, supuestamente guardados en Gibraltar.

España ha podido vencer con la más eficaz de las armas, la fuerza de la prueba histórica, expuesta jurídicamente, con habilidad y oportunidad, por el equipo legal. Las dos palabras del juez americano que acompañaban a la reproducción de mi alegato basado en la presencia de dos culebrinas anacrónicas lo convirtieron en prueba: "Estoy de acuerdo", sentenció el Hon. Steven D. Merryday ("The site includes two culverins, a fact Spain contend makes identification certain. **I agree**"). Las he colgado en mi despacho. Gana España ¡Viva España!

Expresamos nuestra gratitud por la colaboración que para la realización de este trabajo hemos recibido de D.ª Pilar Bravo y D.ª Elena Jiménez, del Archivo Histórico Nacional; D. Julio Fernández Sánchez, del Museo Naval; D.ª Beatriz Alonso; D.ª María Morente y D.ª Amor Álvarez, del Museo de Málaga.