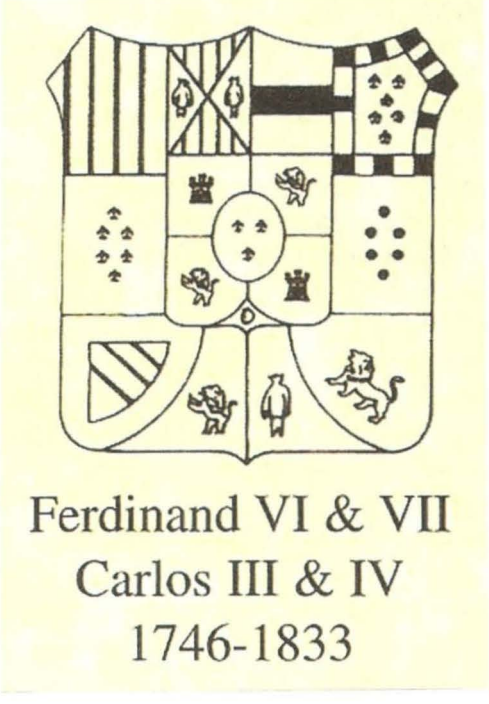
La Fragata *Mercedes*: tragedia, picaresca y pugna judicial

A la entrañable memoria de Alicia Castañeda Martos, modelo de virtudes

Héctor López Aréstegui

Desde épocas inmemoriales, en todos los mares que surcaron las embarcaciones de los diferentes pueblos que se fueron sucediendo en el tiempo, hay vestigios de naufragios causados muchas veces por la inclemencia de la naturaleza, por fallas de los pilotos, mal estado de las embarcaciones o también porque éstas fueron abordadas o destruidas por buques enemigos en busca de un botín. Así, se puede decir que existe, con mayor o menor exactitud, una información sobre aquellos lugares en donde se encuentran hundidas embarcaciones famosas por los tesoros que llevaban o también por otros aspectos de carácter histórico. En este sentido el Mar Mediterráneo, tanto en su vertiente occidental como en su medio oriental, es el que mayores tesoros alberga, pues en sus orillas surgieron y alcanzaron máximo esplendor grandes civilizaciones.

A mediados de los años cincuenta del siglo pasado la arqueología submarina comenzó a realizar una serie de expediciones que resultaron sumamente positivas por las piezas de arte u objetos de la vida cotidiana, así como joyas de metales preciosos, que se pudieron rescatar. Al mismo tiempo se tuvo una idea muy cercana de cómo era,



Escudo de armas de los monarcas españoles Fernando VI, Carlos III, Carlos IV y Fernando VII (1746 - 1833)

por ejemplo, un trirreme romano o todavía una nave más antigua tripulada por fenicios. La que es una rama de la arqueología se convirtió también en un atractivo económico para quienes no con fines científicos, sino crematísticos, comenzaron a escudriñar en los fondos marinos. Los avances tecnológicos que ocurrieron vertiginosamente fueron permitiendo utilizar elementos cada vez más sofisticados, llegar a profundidades mayores y utilizar robots que transmiten una información no sólo valiosa sino segura.

El haber localizado al inmenso trasatlántico *Titanic*[1], gracias a los mencionados artilugios, y a un presupuesto económico formidable, no hubiera sido posible cincuenta años atrás. En los últimos tiempos se han creado empresas con capitales millonarios que se dedican a la búsqueda de tesoros submarinos, los llamados pecios (del latín *pecium*, pedazo o fragmento de la nave que ha naufragado). Interesan sobre todo los galeones españoles que portaban ingentes cantidades de oro y de plata, tanto en monedas, cuanto en lingotes, con destino a la metrópoli. Una de estas empresas, Treasure Salvors, hizo noticia que recorrió el mundo entero, cuando en 1985 anunció el descubrimiento de los restos y el cargamento de oro y plata que transportaban en sus bodegas los galeones *Nuestra Señora de Atocha* y *Santa Margarita*, que naufragaron en las proximidades de los cayos de la Florida el 5 de setiembre de 1622. Una pequeña porción de los objetos y tesoros de ambos buques constituyen el núcleo de la colección del Mel Fisher Maritime Heritage Society Museum, en Florida, Estados Unidos. La mayor parte ha sido vendida por su descubridor a través de casas de subastas en su país. Este lamentable antecedente es el más cercano al misterio y a las rocambolescas explicaciones de la compañía norteamericana Odyssey Explorer, respecto del hallazgo de la fragata española *Nuestra Señora de las Mercedes*[2], en las costas del Algarve portugués, que España reclama su propiedad, revindicándose así de duros reveses en la defensa del patrimonio histórico submarino[3].

Un acto de piratería

El naufragio de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* tuvo como contexto histórico la hegemonía napoleónica. Cuando la flota inglesa al mando del comodoro Graham Moore hundió dicho buque el 5 de octubre de 1804, Europa se encontraba nuevamente al borde de la guerra. Entre las grandes potencias aún regía la Paz de Amiens (25 de marzo de 1802), un tratado firmado por Gran Bretaña, Francia y sus respectivos aliados, que ponía fin a 10 años de guerra entre ambos bloques. España ya había firmado con Francia la llamada Paz de Basilea (22 de julio de 1795), documento en que se esti-

1. Smith, Lewis:"Titanic search was cover for secret Cold War subs mission", *The Times*, Londres, 24 de mayo del 2008
2. De Cozar, Álvaro, "Odyssey confirma la hipótesis de Mercedes", *El País*, Madrid, 19 de abril del 2008
3. Villar, Ernesto, "Piratas, la eterna batalla perdida", *La Razón*, Madrid, 11 de junio del 2007

pulaba la cesión de la parte española de la isla de Santo Domingo a Francia a cambio de la retirada gala de los territorios peninsulares conquistados. Gobernaba España Carlos IV, pero quien en realidad tenía en sus manos todas las decisiones de Estado era Manuel Godoy y Álvarez (1767 - 1851), cuya cercanía a Napoleón Bonaparte hacía desconfiar a los británicos de la neutralidad española ante el inminente estallido de las hostilidades franco-británicas. Apenas tres años antes Napoleón Bonaparte, por entonces primer cónsul de Francia, había arrastrado a España a declarar la guerra a Portugal, por negarse esta nación a romper su antigua alianza con Inglaterra[4]. Así, pues, la posición internacional española era incomoda tanto en el frente oceánico como en el continental: de un lado tenía a Inglaterra, la primera potencia naval del mundo; del otro a Francia, cuyo poderío militar era incontrastable.

Entretanto un escuadrón de la Real Armada española, compuesto por cuatro fragatas, se preparaba a zarpar desde Montevideo rumbo a Cádiz. Los buques que lo componían eran los siguientes: la *Medea* (buque insignia), la *Fama*, *Nuestra Señora de la Mercedes* y la *Santa Clara*. Esta escuadra había sido fletada por orden de la Corona en noviembre de 1802, desde el puerto gallego de El Ferrol, para traer de las Indias oro y plata para las arcas reales[5]. Al mando de estos buques se encontraba el brigadier de la Real Armada José de Bustamante y Guerra (1769 - 1825), quien había destacado anteriormente como comandante de la corbeta *Atrevida* en la expedición Malaspina (1789 - 1794). La navegación entre Lima y Montevideo transcurrió sin novedad. En este último puerto abordaron la flota el también brigadier de la Real Armada Diego de Alvear y Ponce (1749 - 1830), su esposa y ocho hijos, un sobrino y cinco esclavos negros. Alvear regresaba a España tras una fructífera carrera en América. Entre los muchos servicios que había realizado para la Corona destacaba la labor de demarcación de los límites de las posesiones hispanas y portuguesas en tierras americanas.

La escuadra zarpó de Montevideo el 4 de agosto de 1804 y cruzó el Atlántico sin mayores contratiempos, hasta aquel fatídico 5 de octubre del año mencionado. Ese día, a las siete de la mañana, frente al cabo Santa María, en las costas del Algarve portugués, los buques españoles fueron interceptados por cuatro fragatas británicas al mando del comodoro Graham Moore (1764 – 1843). Aunque teóricamente se mantenía la paz entre España e Inglaterra, los británicos estaban alertas ante la presencia de cualquier fuerza naval española o francesa, pues Londres había sido informado de importantes concentraciones de buques y de tropas en los puertos españoles en El Ferrol, Cádiz y Cartagena. Intuyendo las intenciones agresivas de la flota

4. Rumeu de Armas, Antonio, *Historia de España Moderna* (tomo II), Madrid, Ediciones Anaya S.A. 1965, Cap. X, p. 287
5. Demicheli, Tulio, *La tragedia de La Mercedes*, *ABC*, Madrid, 11 de mayo del 2008

inglesa, el brigadier Bustamante ordenó zafarrancho de combate. Mientras tanto el comodoro Moore dispuso que una embarcación menor llevara una comisión con el objeto de parlamentar con el jefe de la escuadra española. Ya a bordo de la *Medea* el oficial portavoz británico comunicó a sus pares españoles que debían rendirse y conducir sus buques a puertos ingleses. El brigadier Bustamante no hablaba inglés y pidió a Alvear que fuera su intérprete. Este acudió desde la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* al llamado de Bustamante, acompañado de su hijo Carlos* (1789 – 1854), quien más tarde se convertiría en una de las figuras más polémicas en los tramos iniciales del siglo XIX argentino. Por intermedio de Alvear, el brigadier Bustamante respondió que su nación no estaba en guerra con Gran Bretaña. No había, pues, nada sobre lo cual hablar. Una vez que la delegación británica abandonó la *Medea* en dirección al HMS *Indefatigable*, los ingleses sin el menor aviso e intempestivamente, abrieron fuego sobre las unidades españolas.

El historiador y marino español Cesáreo Fernández – Duro (1830 – 1908), autor de *La Historia de la Armada española desde la unión de Castilla y de Aragón* (1895 - 1903) describe el breve combate de esta manera: "*....y sin reparo en la inferioridad de la fuerza, ni de las ventajas que la premeditación y el barlovento ganado daban a los ingleses, respondieron con valentía al disparo de sus cañones, dirigiendo Alvear el combate, por causa de la dolencia que imposibilitaba al general (Bustamante). Estruendo espantoso ensordeció a los combatientes a poco rato; había volado la Mercedes; haciendo su desaparición más desigual la lucha, en la Medea sobre todo, que tuvo que sufrir el fuego de dos de las mayores enemigas. Alvear lo resistió todavía más de una hora por honra de la bandera, sin que el rostro revelara las angustias del alma, que el deber militar subordina el natural imperioso deseo de indagar si acaso entre los restos de la fragata destruida no flotaba con vida que rescatar la mujer amada o alguno de los siete niños que iban en compañía. Sólo cuando la nave desmantelada sucumbió sin remedio, cesando el cargo de su comandante, penetró en el corazón del hombre la pena del inmenso infortunio que en un instante le arrebataba la familia, gloria y fortuna*".

A las 12:30 de aquel desdichado día, Alvear y Bustamante se rendían a los ingleses. La escuadra española perdió 269 hombres y tuvo 80 heridos, mientras que la flota del comodoro Moore apenas 2 muertos y 7 heridos. El combate fue duramente criticado por la prensa británica, que consideró el ataque como una acción injustificada en tiempos de paz: "*Un gran*

* "Padre e hijo estuvieron presos algún tiempo en Inglaterra, donde Carlos completó sus estudios. En España sirvió en los Carabineros Reales y combatió en la guerra de Independencia española. En Cádiz conoció a don José de San Martín, quién lo inició en la logia gaditana favorable a la independencia de América. Regresó a Buenos Aires en 1812, donde tuvo una agitada vida política y militar que culminó representando a la Argentina ante el gobierno de los Estados Unidos". *Diccionario de la República Argentina*, Buenos Aires, Editorial Mundo Atlántico, 1949, pp. 43 - 45

delito acaba de cometerse [...] La ley de las naciones ha padecido la violación más atroz: una potencia amiga ha sido atacada por nuestra fuerza pública en medio de una profunda paz [...] sus leales súbditos han perecido en su defensa, infestando nuestras costas sus saqueados tesoros, y, como el de un pirata, nuestro pabellón tremola sobre el débil, el infeliz y el oprimido[6]".

Este execrable acto de piratería fue la causa por la cual España declaró la guerra a Gran Bretaña el 14 de diciembre de 1804. Y es que con semejante actitud Inglaterra echó vinagre a la herida al querer saldar el incidente con una indemnización que rondaba los 250.000 pesos, cuando el botín obtenido ascendía a los 3 millones de pesos. Ni Moore ni sus capitanes disfrutaron un centavo de aquel botín, pues fue adjudicado al Almirantazgo por haber sido obtenido en un ataque ilegal a buques de otra bandera en tiempo de paz. Un año después de la tragedia de *La Mercedes*, España perdía a sus mejores marinos en Trafalgar. Doscientos años después, el abogado norteamericano que representa a España ante la corte de Tampa, Florida, que se ocupa del caso Odyssey, James Goold, no duda en declarar el hundimiento de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* como moral y legalmente inaceptable, comparándolo con el del USS *Arizona*, en el ataque japonés a Pearl Harbour, el 7 de diciembre de 1941[7].

La búsqueda del tesoro

Desde su hundimiento en 1804, muchos cazatesoros se dedicaron a buscar la localización de los restos de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*. La única referencia que se tenía era el relato del combate escrito por el capitán de *La Fama*, Miguel Zapiain y Valladares, en el cual dice que la escuadra española divisó la costa portuguesa a las 6 de la mañana, a 7 leguas al NNE (21 millas náuticas modernas) y que, media hora después, avistaron las naves enemigas al NE. La flotilla española siguió su derrota hacia el Este y formó línea de batalla por babor. La derrota que describe el capitán Zapiain nos lleva actualmente hacia el límite marítimo entre España y Portugal. En esa misma zona la Marina lusa interceptó en 1997 un buque explorador noruego que buscaba el pecio. Un año después se supo que el británico John Kingsford, director de operaciones de la compañía de salvamento marítimo Subsea Resources (Sub.L), había descubierto el pecio cinco años antes a 100 kilómetros de la costa y 1.200 metros de profundidad. Kingsford también fue expulsado del área de operaciones. Ese mismo año otra compañía de salvamento –al parecer Odyssey Explorer– ofrecía a Portugal la posibilidad de realizar una operación de rescate conjunta.

Nueve años después, el 17 de mayo de 2007, esta compañía hacía público el hallazgo de un importantísimo pecio

6 De Cozar, Álvaro, "Oro, plata y 249 cadáveres en el fondo del mar", *El País* Madrid, 13 de mayo del 2008

7 Pajares, Gema, "El barco de Odyssey es La Mercedes", *La Razón,* Madrid, 9 de mayo del 2008

en un lugar no identificado de las costas británicas[8]. Según Odyssey Explorer, el pecio descubierto era un mercante inglés del siglo XVII, el *Eldorado of the seas*, el cual se hundió cerca de las islas de Scylly en 1641, durante una tormenta. No obstante, este descubrimiento dio pie a múltiples sospechas pues la misma compañía había obtenido pocos meses atrás el permiso del Estado español para buscar los restos del HMS *Sussex*, un buque de línea británico que se hundió frente a Gibraltar en 1694[9]. ¿Cuál era el origen del tesoro secreto que Odyssey había encontrado? ¿Qué razones tenía la compañía para no dar la localización del hallazgo? ¿Acaso se trataba del galeón que Odyssey buscaba en aguas españolas desde 1996 al que había dado el nombre clave de Concepción[10]? ¿Por qué Odyssey proyectaba crear una base de operaciones en Gibraltar[11]?

Cada nuevo movimiento de la compañía norteamericana era visto con recelo por las autoridades españolas. Esta actitud vigilante fue tomando fundamento al difundirse en los medios de comunicación la primera imagen verídica del oculto tesoro: un real de a 8**, acuñado durante el reinado de Carlos III[12]. Aquella era la prueba del origen español del caudal extraído del pecio, haciendo a la compañía norteamericana sospechosa de expoliar naufragios hispanos en complicidad con el gobierno británico. En respuesta a este hecho, el co - fundador de Odyssey, el biólogo marino Greg Stemm, negó que la moneda mostrada procediera del tesoro encontrado[13], señalando que en el pecio se había hallado una gran cantidad y variedad de monedas de diferentes fechas y orígenes. Asimismo la empresa hacía pública la declaración jurada presentada a la Securities and Exchange Commission (SEC) –la agencia federal norteamericana encargada de la supervisión de las empresas que cotizan en bolsa– en la que señalaba contar con la autorización del Estado español para identificar los tesoros hundidos en el Estrecho de Gibraltar y ela-

8 Leonard, Tom, "Hoard of treasure found on wreck off Cornwall", *The Daily Telegraph,* Londres, 19 de mayo del 2007

9 Leonard, Tom; SAVILL, Richard´, "Spain investigates £ 250m shipwreck haul", *The Daily Telegraph* Londres, 21 de mayo del 2007

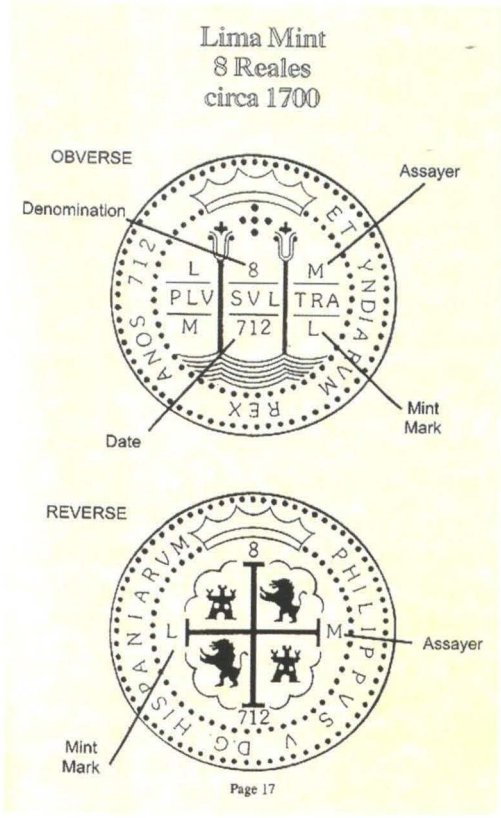
10 Pulido, María: "Odyssey buscaba desde hace once años un galeón español cargado de oro". *La Razón,* Madrid, 26 de mayo del 2007

11 Pulido, María, "Odyssey crea en Gibraltar su base de operaciones". *La Razón,* Madrid, 25 de mayo del 2007

** El real de 8 fue una moneda castellana de plata que se acuñó desde mediados del siglo XV hasta principios del XIX, que fue conocida en América con el nombre de peso, pues su valor era equivalente a un peso de oro. Esta moneda circuló ampliamente en Europa, Asia y América, y en las colonias inglesas era conocido como dólar, denominación que tomó después la moneda de los Estados Unidos de América y otras naciones anglófonas. Ver: Marcos Alonso, Carmen, "Real de a ocho, y luego dólar", *ABC,* Madrid, 26 de mayo del 2007

12 García Calero, Jesús, "El tesoro que el Odyssey cargó en Gibraltar es de monedas españolas", *ABC,* Madrid, 25 de mayo del 2007.

13 "Los arqueólogos españoles podrían haber estado en nuestro barco", *El País,* Madrid, 26 de mayo del 2007



Moneda de 8 reales. Casa de Moneda de Lima, circa 1700. La ceca limeña fue reabierta en 1684 y su símbolo era la letra "L", que aparecía en todas monedas de oro y plata que acuñaba.

borar un plan para su protección[14]. Según Odyssey, el 23 de marzo del 2007 había firmado un acuerdo con el Ministerio de Asuntos Exteriores español y el Gobierno británico para la localización del HMS *Sussex* en aguas del estrecho. Asimismo, Odyssey se comprometió con el Estado español a proporcionarle información sobre otros pecios en la misma zona. Las autoridades españolas desmintieron la información remitida por Odyssey a la SEC, pero no hicieron públicos los términos del acuerdo mencionado[15]. Así, iban quedando en evidencia las irregularidades en las actividades de Odyssey. Sus barcos exploraban en aguas españolas mucho antes de solicitar la autorización correspondiente de las autoridades. A esto añadieron el utilizar el permiso concedido –válido solamente para la localización del HMS *Sussex*– para sus otros fines[16]. De esta forma se cerraba las negociaciones encaminadas a un arreglo amistoso entre España y la compañía buscadora de tesoros. No había, pues, otra vía que acudir a los tribunales.

Odyssey, la Nasa submarina

En este punto debemos hacer una digresión y ocuparnos de Odyssey Marine Explorer[17]. Esta compañía fue fundada por Greg Stemm y John Morris en 1994, bajo la premisa que el uso intensivo de tecnología de última generación haría posible recuperar valiosos pecios en aguas profundas. Los primeros años de existencia

14 Pulido, María, "Odyssey asegura que el gobierno le encargó los tesoros del Estrecho", *La Razón* Madrid, 28 de mayo del 2007

15 Pulido, María, Pajares, Gema, "Calvo tendrá que responder en el Congreso sobre las actividades del buque cazatesoros", *La Razón* Madrid, 29 de mayo del 2007

16 García Calero, Jesús, "Odyssey violó las garantías que exigía Exteriores para buscar el Sussex", *ABC*, Madrid, 29 de mayo del 2007

17 Zarembo, Alan; Kaplan, Karen, "Claim of deep – sea treasure called murky". *L. A Times,* Los Angeles, 19 de mayo del 2007

de Odyssey fueron lentos pero seguros. En 1997 comenzó a cotizar sus acciones en bolsa con el fin de reunir capital para nuevas exploraciones. Su primera recuperación de importancia fue el vapor USS *Republic*, hundido frente a las costas del estado de Georgia en 1865. Este rescate le permitió recaudar US $ 33 millones. Un año antes, la empresa había firmado un acuerdo con el Reino Unido para localizar y explorar el naufragio del HMS *Sussex*.

El documentalista e historiador español Cristóbal Vera dice que Odyssey opera de una manera parecida a las empresas de los conquistadores españoles en el siglo XVI: un socio busca los contactos, otro trata con los inversionistas y el tercero se encarga de la logística[18]. David J. Soul, ex –director de la Autoridad Monetaria de Bermudas, ex– ministro de Finanzas y ex – primer ministro de dicha isla caribeña, es el encargado de los asuntos monetarios. Su alta posición en el mundo de las finanzas internacionales es de utilidad para llamar a potenciales inversionistas en todos los paraísos fiscales del planeta. Quien se ocupa de los contactos es el banquero norteamericano George E. Lackman, uno de los ejecutivos bancarios más importantes de Florida y destacado líder comunitario en el mencionado estado norteamericano. La logística está a cargo de George Knutsson, director y presidente de la mayor empresa de alquiler de botes del sudeste de los Estados Unidos, la American Boat Trailer Rent Co, y fundador y jefe de finanzas de Pro – Tech Monitoring, una empresa líder en tecnología celular y GPS.

Odyssey ha sido llamada "la Nasa submarina" pues dispone de la más avanzada tecnología, destacándose el robot Zeus, un vehículo submarino manejado a control remoto que puede operar hasta los 2.500 metros bajo el mar. Este robot pesa ocho toneladas, cuenta con una serie de brazos, mecanismos que le permiten rescatar todo tipo de carga, sondas de barrido lateral, escáner en 3D, un poderoso densitómetro (un instrumento que permite la identificación de todo tipo de metales en el fondo marino) y un sistema de posicionamiento dinámico que emite señales vía satélite de la posición exacta de los hallazgos

Un reñido combate legal

El 30 de mayo del 2007 el Gobierno español inició las acciones legales contra Odyssey Marine Exploration ante la Corte Federal de Florida, pues esta es la jurisdicción donde la empresa norteamericana ha declarado el descubrimiento de una serie de pecios no identificados[19]. La defensa de los intereses hispanos fue confiada al abogado norteamericano James A. Goold, especialista en patrimonio cultural, quien en agosto del año 2000 había conseguido que la Corte de Apelaciones de Norfolk, Virginia, reconociera los derechos de propiedad del Estado español sobre las fragatas *La Galga de Andalucia* y *Juno*, que se

18 VILLAR, Ernesto, "Odyssey: la Nasa en el fondo del mar", *La Razón*, Madrid, 9 de junio del 2007

19 Fernandez, Pedro, "Primeras acciones legales de España en EE.UU. contra los cazatesoros de Odyssey", *ABC*, Madrid, 31 de mayo del 2007

hundieron en las costas del estado de Virginia, en 1750 y 1802, respectivamente. Un año después, el Tribunal Supremo de los Estados Unidos ratificaba la sentencia de la corte de Virginia. Este fallo judicial marcó un precedente respecto de la propiedad de las naciones sobre sus naves siniestradas en aguas extranjeras.

En el caso del pecio no identificado por Odyssey, el reclamo español cuenta con el amparo del Tratado de Amistad Hispano – Norteamericano de 1902, cuyo artículo décimo señala el compromiso de ambos países a la mutua protección e inmunidad, en caso de naufragio, de los barcos bajo sus respectivos pabellones[20]. España ya había citado este tratado en el caso de las fragatas *La Galga de Andalucía* y *La Juno*, recuperando la integridad del tesoro de ambas naves. Odyssey, al igual que Beson and Sea Hunt Inc, la empresa que quiso hacerse de la propiedad del cargamento de las naves mencionadas, o, en su defecto, cobrar el premio de salvamento de 90% de valor de la carga (la compensación por la recuperación de bienes y riquezas de barcos hundidos según lo acordado en la Ley de Salvamento estadounidense) actúa con una ambigüedad que hace presumir intencionalidad delictuosa en sus exploraciones[21]. No cabe otra explicación ante las repetidas negativas de proporcionar las coordenadas exactas donde se ubicó el barco en cuestión. Todo indica que Odyssey utiliza la táctica del buque fantasma para ocultar su verdadero objetivo: la identificación de los pecios de uno de mayores cementerios marítimos del mundo, de 5 000 kilómetros cuadrados, entre el sur de las costas de Cádiz y aguas internacionales[22].

A principios del mes de junio del año pasado surgen los primeros indicios sobre la identidad del pecio de Odyssey: la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*[23]. La Unidad de Investigación Operativa de la Guardia Civil española reveló que los buques de la compañía norteamericana habían estado operando en aguas españolas en el Mediterráneo, ilegalmente, a 20 millas de Estepona, Malaga, desde 2006[24]. Paralelamente, tenían personal contratado que recopilaba información en los archivos histórico navales españoles[25]. Según la Fiscalía y la Policía española, Odyssey había hecho exploraciones sin licencia detrás de la búsqueda del HMS *Sussex*. Esta acusación se apoya en el hecho que, el 10 de enero de 2006, uno de los buques de la empresa norteamericana – el Odys-

20 Pulido, Maia, "Un tratado garantiza los derechos de España sobre los tesoros de navíos hundidos", *La Razón,* Madrid, 2 de junio del 2007

21 Hontaria, Marta, "James Goold: Las acciones legales contra Odyssey ya están en marcha", *La Razon, Madrid,* 31 de mayo del 2007

22 Sempreún, Alfredo, "Odyssey usó un buque fantasma para localizar el tesoro hundido", *La Razón,* Madrid, 1 de junio del 2007

23 Pajares, Gema, Villar, Ernesto, "El buque fantasma de Odyssey apaga sus satélites de localización en Gilbraltar", *La Razón,* Madrid, 8 de junio del 2007

24 García Calero, Jesús, "Odyssey no extrajo el tesoro del Atlántico, sino del Mar de Alborán, según la Fiscalía 2, *ABC*, Madrid, 7 de junio del 2007

25 García Calero, Jesús, "La Guardia Civil investiga a los chivatos de Odyssey en los Archivos navales", *ABC*, Madrid, 1 de junio del 2007



Buque de Odyssey Marine Explorer operando frente al Peñón de Gibraltar.

sey Explorer – fue intervenido por la Guardia Civil realizando prospecciones no autorizadas en la bahía de Algeciras. El capitán del buque mencionado fue denunciado por delito contra el patrimonio cultural y nunca se presentó al juzgado donde se instruía el caso, aduciendo que España no tenía jurisdicción en el área donde se produjo la intervención por ser aguas en litigio. Estos hechos se dieron a conocer tardíamente, cuando el expolio del pecio objetivo de los trabajos de Odyssey ya había empezado. El 5 de junio de 2007 el Juzgado Nº 3 de La Línea de Concepción (Cádiz) ordenó el apresamiento y el internamiento de los dos buques de la compañía norteamericana, a fin que las autoridades judiciales y del Ministerio de Cultura llevaran a cabo un examen exhaustivo del contenido de sus bodegas[26].

Entretanto aparecían las primeras señas del *Nuestra Señora de las Mercedes*. El profesor Juan Manuel Gracia Menocal, catedrático del Ateneo de Madrid, una de las más prestigiosas instituciones culturales de España, señalaba que el pecio expoliado por Odyssey era *La Mercedes*[27]. Esta primera hipótesis era rebatida por otros expertos, pues las coordenadas donde se habría ubicado el pecio no correspondían a la derrota de los barcos en ruta desde América, que hacían escala en las islas Azores y el Cabo San Vicente, muy cerca de la costa andaluza. En apoyo a la hipótesis lanzada por el profesor Gracia Menocal, los registros del satélite Aislive indicaban que las operaciones de Odyssey habían tenido lugar en un punto próximo del límite marítimo hispano – portugués.

En Tampa, Florida, Odyssey seguía negando las irregularidades y malas prácticas en sus labores de exploración en España. Uno de los fundadores de la compañía, Greg Stemm, insistía que Odyssey no tenía nada que esconder y se mostraba sorprendido de la orden de apresamiento contra los buques de la empresa emitida por el tribunal gaditano[28]. Este alegato de inocencia quedó desmontado a los pocos días, pues al reclamo español se añadió el comunicado de la Embajada británica en Madrid exigiendo explicaciones por el abuso del apoyo ofrecido en Gibraltar. El

26 Pajares, Gema, Alfredo, Semprún, "Un juez de Cádiz ordena apresar los dos buques de Odyssey", *La Razón*, Madrid, 6 de junio del 2007

27 Pajares, Gema, "Una fragata con nombre de mujer", *La Razón*, Madrid, 9 de junio del 2007

28 Pajares, Gema, "Stemm: hemos informado a la Guardia Civil de lo que hacíamos", *La Razón*, Madrid, 10 de junio del 2007

texto del comunicado rezaba: "...sigue habiendo poca información detallada sobre la localización del lugar del cual Odyssey se llevó los objetos, o sobre su procedencia..Urge establecer los hechos de manera rápida y permitir que expertos independientes en la materia examinen los objetos hallados[29]". Un mes más tarde, Madrid pedía al gobierno de los Estados Unidos que hiciera respetar los derechos de los Estados sobre sus navíos hundidos conteniendo importantes vestigios culturales y arqueológicos.

A modo de conclusión

En la disputa judicial entre Odyssey Marine Explorer y el Estado español muchos se preguntan a quién realmente pertenece el tesoro: ¿A la compañía norteamericana que lo descubrió? ¿Al Estado español por tratarse de un buque de su pabellón? ¿A los países donde se extrajo el oro y la plata y donde se acuñaron las monedas[30]?

La Convención de las Naciones Unidas para la Protección de Patrimonio Submarino, suscrita en Paris el 2 de noviembre de 2001, señala en su artículo 1º, "todo vestigio de actividad humana de carácter cultural, histórico o arqueológico que se encuentre, total o parcialmente, bajo el agua, periódica o continuamente, por al menos cien años" es patrimonio cultural submarino. En el inciso a), numeral ii), del artículo mencionado, se señala que en esta categoría se encuentran "los buques, aeronaves y otros vehículos o los restos de éstos, su carga y otro contenido, junto con su contexto arqueológico y cultural".

En su artículo 3º, la Convención establece que su interpretación y aplicación deberá hacerse en el contexto del Derecho Internacional, incluyendo la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. En el siguiente artículo de este texto señala que las leyes nacionales de rescate marítimo o búsqueda de tesoros sólo son aplicables cuando: i) El Estado competente autoriza estas actividades; ii) Las actividades se realizan respetando el espíritu de la Convención; y, iii) Que las operaciones de rescate aseguren el entorno arqueológico y cultural del hallazgo.

Las normas de la Convención de las Naciones Unidades para la Protección del Patrimonio Cultural Submarino debería ser el marco legal para resolver el caso del pecio de *Nuestra Señora de las Mercedes*. Lamentablemente, este tratado requiere la firma y la respectiva aprobación de los Congresos, o instituciones similares, de veinte Estados o territorios autónomos reconocidos por la ONU y sólo cuenta, hasta la fecha, con el apoyo de dieciséis. Están en vía de hacerlo 35 países, razón por la cual los especialistas en patrimonio subacuático esperan que este acuerdo entre en vigencia el presente año[31]. España y Portugal se encuentran entre los animadores

29 García Calero, Jesús, "Odyssey, contra las cuerdas al pedir Londres que revele el lugar del tesoro", *ABC* Madrid, 16 de junio del 2007

30 "¿Whose Treasure Is It Really?", *The New York Times,* New York, 4 de setiembre del 2007

31 Guerrero, Catalina, "El fondo del mar y los piratas del siglo XXI", *El Mundo,* Madrid, 13 de diciembre del 2007

más importantes de esta Convención que ya cuenta con la firma de varios países de nuestra región como Ecuador, México, Panamá, Paraguay y la isla caribeña de Santa Lucía.

Se han escrito diversos artículos en los cuales se indica que por una suerte de equidad, los países de donde se extrajo el oro o la plata para la acuñación de las monedas del pecio, en este caso el Virreinato del Perú, antecedente de nuestra actual República, deberían tener también una participación económica de lo que se obtiene del hallazgo. Sin embargo, este planteamiento se encuentra más bien en el ámbito ético y no resulta fácil que pueda obtenerse algún resultado positivo ya que, desde un punto de vista histórico, al momento de producirse el naufragio de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* el virreinato del Perú formaba parte de la monarquía hispana. De toda suerte, no deja de ser un planteamiento interesante y, sobre todo, una fuente inagotable para el análisis y las especulaciones en los más diversos ámbitos académicos y periodísticos.

Lo que sí debería hacer nuestro país es asumir seriamente la propuesta española de defensa del patrimonio subacuático, presentada durante la XVIII Conferencia Iberoamericana de Educación, en mayo pasado. España pide la colaboración de los países latinoamericanos "para evitar la destrucción y el comercio ilícito de los bienes extraídos de los pecios a fin que puedan ser estudiados y conocidos por las generaciones presentes y futuras"[32]. Este es un tema poco difundido en nuestro país, pese a su gran importancia para conocer nuestro pasado histórico – marítimo[33].

32 García Calero, Jesús, "Toda Iberoamerica defenderá unida el patrimonio subacuático contra los piratas", *ABC*, Madrid, 24 de mayo del 2008

33 Ortiz Sotelo, Jorge, "Arqueología submarina y naufragios en el Perú", *Revista de Marina*, Lima. Año 96 – Nº 1, 2003, pp. 51 – 57