



I.E.S ALYANUB

Alumno que realiza el trabajo: Santi Parra Valero

Profesor que lo dirige: Juan Jesús Oliver Laso

Premios Virgen del Carmen 2022.

Categoría: Joven investigador

La arqueología subacuática frente a los cazatesoros

Índice

1. Introducción.....	2
2. Estado de la cuestión y revisión bibliográfica.....	3
3. Esquema de la investigación y análisis de los resultados.....	7
3.1 La metodología arqueológica como herramienta del conocimiento.....	8
3.2 El expolio como instrumento contra la razón.....	10
3.3 El patrimonio cultural subacuático ¿en peligro?.....	10
3.4 La fragata <i>Mercedes</i> , un ejemplo de buena praxis frente al expolio.....	12
3.4.1 Contextualización histórica.....	12
3.4.2 El expolio y su recuperación jurídica.....	13
3.4.3 El análisis científico de la <i>Mercedes</i> . España se sumerge en sus restos.....	15
4. Conclusión.....	17
5. Bibliografía.....	17

1. Introducción

La Convención de la UNESCO del año 2001 sobre Protección del Patrimonio Cultural Subacuático define este como:

Todos los rastros de existencia humana que tengan un carácter cultural, histórico o arqueológico, que hayan estado bajo el agua, parcial o totalmente, de forma periódica o continua, por lo menos durante 100 años y que tengan un carácter cultural o histórico (UNESCO, 2001).

A lo largo de los siglos, bajeles de todo tipo han surcado los mares del mundo transportando en sus bodegas innumerables mercancías y hombres que, en buena o mala fortuna, cargaban con sueños, deseos de aventura, ideas y propósitos. No todos conseguirían llegar a buen puerto y un gran número de ellos serían engullidos por el mar. La UNESCO estima que aproximadamente unos tres millones de pecios yacen en el lecho marino. Fragmentos de vida suspendidos en la inmensidad del tiempo, cápsulas de la Historia que esperan la mirada crítica de la ciencia para ser puestas en valor como baluarte de lo que fuimos y somos.

No debemos olvidar que muchos de esos bienes arqueológicos subacuáticos son tumbas inesperadas en las que reposan hombres y mujeres que vieron en el mar un lugar enigmático, colosal. Un leviatán cuidadoso con aquello que engulle, como si pretendiese hacer perdonar su crueldad. El triste naufragio es arropado por unas condiciones ambientales favorables; la temperatura y la luz son sus nuevas compañeras de viaje que de la mano de un manto de arena le ofrecen unas condiciones prósperas de conservación.

La Península Ibérica y más concretamente España desde su creación como entidad política, económica y social, ha vivido siempre con la vista puesta en el mar. Desde tiempos inmemoriales, culturas y pueblos del Mediterráneo vieron en las costas hispanas un lugar para prosperar. Fenicios, púnicos o romanos, entre otros, dejaron huella de su cultura y patrimonio en nuestra Historia.

Con el descubrimiento de América y el establecimiento de nuevas rutas comerciales, el vasto océano se convirtió en un mar español. Navegantes de la talla de Magallanes o Elcano, año en que se conmemora el V centenario de su vuelta al mundo, la primera, surcaron aguas desconocidas, recorriendo lugares inimaginables y dieron nombre a ellos, marcando el devenir de la historia mundial.

Estas líneas pretenden poner de relieve la importancia de preservar los testimonios de aquellos marinos y buques que no consiguieron llegar a buen puerto y que el mar les tenía reservado un lecho para su reposo eterno. Esas cápsulas de nuestro pasado que son los naufragios merecen un respeto y un trato especial por parte de la ciudadanía, la cual deposita en los arqueólogos subacuáticos la tarea de devolverles la luz y un sitio en la Historia. Por ello, es necesario defender la buena fe de la ciencia frente al expolio y perseguir el daño que causan aquellos individuos que solo quieren lucrarse económicamente arrancando cruelmente páginas de nuestro pasado.

2. Estado de la cuestión y revisión bibliográfica

La protección, conservación y difusión del patrimonio cultural subacuático de España y en concreto las naves y aeronaves de la Armada que reposan en el lecho marino exige conocimiento, estudio y principalmente investigación. Esta es la clave para que las generaciones venideras hereden un patrimonio frágil y amenazado por multitud de factores, desde los propios del medio marino hasta los causados por técnicas de pesca dañinas o la actividad ilegal de cazatesoros y expoliadores, entre otros.

En este sentido, la elaboración de un cuerpo legislativo apto para preservar el patrimonio cultural subacuático ha sido fundamental. Nuestra Constitución de 1978 indica en su artículo 46 que:

Los poderes públicos garantizarán la conservación y promoverán el enriquecimiento del patrimonio histórico, cultural y artístico de los pueblos de España y de los bienes que lo integran, cualquiera que sea su régimen jurídico y su titularidad. La ley penal sancionará los atentados contra este patrimonio (BOE, 1978).

Partiendo de esta premisa fundamental establecida en nuestra carta magna, aparece la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español. Una auténtica declaración de intenciones de la que partirán las diferentes leyes autonómicas sobre patrimonio cultural y que harán especial mención al subacuático. A tal efecto, será la Ley de regulación del Patrimonio Cultural Vasco, publicada en 1990 la más antigua en contraposición a la más reciente, publicada por la comunidad autónoma de Andalucía el 26 de noviembre de 2007.

En lo que a legislación supranacional suscrita por nuestro país se refiere destaca la Convención de la UNESCO para la protección del Patrimonio Cultural Subacuático

celebrada en 2001. Aunque con anterioridad existían leyes aisladas que abordaban el tema del patrimonio cultural subacuático, se carecía de un sistema jurídico internacional que regulara una materia tan trascendental. A tal efecto, la Convención además de facilitar una definición clara, concisa y veraz sobre el patrimonio cultural subacuático, establece la prohibición de explotar comercialmente este patrimonio, favorece también la conservación “in situ” como opción prioritaria, al tiempo que destaca la necesidad de formar profesionales en este campo y potenciar la cooperación entre Estados.

Resultado de dicha convención fue la aprobación por el Consejo de ministros del Plan Nacional de Protección del Patrimonio Arqueológico y Subacuático tras ser elaborado por el Ministerio de Cultura y ratificado por todas las comunidades autónomas. Fruto de este compromiso nació el *Libro Verde del Patrimonio Subacuático*; pilar fundamental de todas las instituciones implicadas a la hora de desarrollar programas de documentación, elaboración de cartas arqueológicas, gestión del patrimonio sumergido, etc.

La aplicación fáctica de la legislación anteriormente citada implica localizar y conocer el patrimonio histórico español que actualmente se encuentra en el lecho marino, ya sea nacional o internacional. Por ello, la elaboración de cartas arqueológicas subacuáticas resulta fundamental. El estado autonómico español implica que ciertas competencias en patrimonio están conferidas a las comunidades autónomas por lo que no existe una carta arqueológica subacuática nacional y si diversas autonómicas. Estos documentos contienen datos actualizados de los yacimientos localizados en aguas continentales y en el litoral español. Además de registrar áreas de potencial arqueológico y bienes relacionados con naufragios históricos. Esta información es procesada por los diferentes centros de investigación, como el Centro de Arqueología Subacuática (CAS) de Andalucía o el de Cataluña.

A pesar de la diversificación del estudio científico, el Estado español cuenta con un centro de referencia nacional ubicado en la localidad murciana de Cartagena y que responde al nombre de ARQVA. Nos referimos al Museo Nacional de Arqueología Subacuática, que además de albergar colecciones de gran valor, dispone de un laboratorio de restauración de primer nivel y un equipo de expertos dedicado a la investigación que colabora estrechamente con todos los centros de arqueología autonómicos y al mismo tiempo establece vínculos con organizaciones similares a nivel mundial.

El trabajo de estas instituciones especializadas y su colaboración con otras como el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) o el Instituto Español de Oceanografía (IEO) dan como resultado las cartas arqueológicas anteriormente citadas y bases de datos altamente especializadas. La creación de estas últimas conlleva la intervención de archivos y bibliotecas, destacando entre otros, el archivo del Museo Naval de Madrid y el Archivo Histórico de la Armada, sito en el Viso del Marqués y, por último, el Archivo de Indias de Sevilla. En este sentido, la Armada puso la primera piedra en 2011 al crear un banco de datos sobre naufragios para registrar todos los barcos hundidos de los que existe constancia en dichos archivos. Actualmente tienen contabilizados más de 1580 naufragios y la cifra sigue aumentando.

Según datos facilitados por la Armada en su página web, en el 85% de los registros se conoce la fecha del naufragio. Por siglos, del que más se han documentado es del XVIII con un total de 390 hundimientos. A su vez, el navío de línea (buque de combate del siglo XVIII), es del que más se han consignado, con un total de 182 y la cifra no para de crecer.



Gráfica elaborada según datos extraídos de la web de la Armada española. Fuente: Ministerio de Defensa.

Esta preocupación de la Armada de nuestro país por preservar y difundir su patrimonio sumergido obedece en gran medida a sus deseos de colaborar con el resto de instituciones civiles en la salvaguarda eficaz de nuestro pasado. Por ello resulta fundamental resaltar que la Armada realiza labores de vigilancia y seguridad sobre espacios de protección arqueológica tomando como referencia los datos que les facilitan los diversos archivos históricos. Del mismo modo que ofrece todos sus medios disponibles para que los arqueólogos subacuáticos puedan realizar su labor de forma segura en cualquier yacimiento.

El hecho de resaltar la gran labor legislativa realizada hasta el momento y la estrecha relación que existe entre instituciones se debe a que, gracias a este trabajo, los

investigadores pueden realizar su trabajo de una manera mucho más crítica y eficaz, lo que se ha traducido y lo sigue haciendo en multitud de trabajos científicos. Cada vez más son las monografías especializadas y las publicaciones periódicas que inundan las estanterías de las bibliotecas, universidades y otros centros de investigación.

Aunque en estas líneas nos gustaría resaltar la gran labor investigadora realizada hasta la fecha sobre arqueología subacuática, resultaría una tarea ingente y muy difícil de concluir con acierto ya que son muchas las publicaciones que hasta ahora se han elaborado. Por este motivo, nos limitaremos a conocer aquellas que se consideran fundamentales y que en mayor o menor medida hemos empleado como inspiración para elaborar estas líneas.

Es obligatorio comenzar destacando las obras de Cesáreo Fernández Duro; marino, historiador y geógrafo autor de obras como *Disquisiciones Náuticas*, elaborada entre los años 1876 y 1881; una obra de seis volúmenes fundamental para comprender todo lo relacionado con el arte de navegar, embarcaciones, hechos, etc. A continuación, encontramos *Naufragios de la armada española* (escrita en 1867) que puede considerarse una de las primeras relaciones de hundimientos elaborada en España con acierto científico. Por último, junto a títulos como *Viajes regios por el mar en el transcurso de quinientos años* (publicado en 1893) o *La nao Santamaría* (1892) destaca sobremanera *La Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, una serie de nueve volúmenes publicados entre 1895 y 1903 que abarcan desde el año 1476 al 1808 la historia naval de nuestra Armada y que hasta la fecha no ha sido superada.

Sobre naufragios acaecidos en aguas de ultramar destaca *Naufragios. Barcos españoles en aguas de Cuba. Siglos XVI y XVII* de Hernández Oliva. Su estela es seguida por Campos Calvo-Sotelo con *Náufragos de antaño* (2002), *Los siete mares. Antología de relatos de naufragios, motines y abordajes de las crónicas españolas* (2019) de González de Vega o *Buceando en el pasado. Los grandes naufragios de la historia* (2009) de Amores, entre otros.

Respecto a las obras científicas que sobre los cazatesoros y sus actividades ilícitas se han publicado el cerco se reduce bastante. No obstante, destaca la monografía de Víctor San Juan *Cazatesoros y expolios de buques sumergidos* donde recoge algunos de los expolios más destacados de nuestra historia o la obra *Patrimonio arqueológico sumergido. Una realidad histórica* (2009) coordinada por Elsa Marina Álvarez González.

La labor de José Luís Casado Soto también merece un lugar destacado, principalmente su obra de referencia: *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588* publicada en 1988 donde ofrece interesantes datos sobre esta gesta y al mismo tiempo muestra el trágico devenir de muchas naves hundidas en tan desafortunada empresa.

Por último, para comprender mejor la construcción naval de la época resulta fundamental la obra de González- Aller intitulada *Modelos de arsenal del Museo Naval* donde se presenta al investigador la completa evolución de la construcción naval española desde el siglo XVII hasta finales del siglo XVIII.

En cuando a revistas científicas merece especial mención la *Revista de Historia Naval* donde autores de reconocido prestigio dejan su impronta con artículos de primer nivel. Debemos destacar que esta publicación se encuentra totalmente disponible para consulta en la web de la Armada. En este sentido, la revista *GLADIUS* editada por el CSIC, aunque no está únicamente especializada en temas marítimos, cuenta con aportaciones en este sentido muy interesantes.

Para concluir este apartado, es necesario destacar la presencia de importantes repositorios digitales donde se recopilan artículos relacionados con naufragios, arqueología subacuática, navegación, etc. Y que suponen un lugar obligatorio de consulta a la hora de realizar cualquier trabajo. Nos referimos, entre otros, a la Biblioteca Virtual de Defensa que pone a disposición del ciudadano reproducciones digitales de los fondos custodiados en archivos, bibliotecas y museos dependientes del Ministerio de Defensa. Seguidamente encontramos la Biblioteca Digital de la UNESCO, Europeana, Biblioteca Digital Hispánica o CERES que es la base de datos de la Red Digital de Colecciones de Museos de España y reúne información de las colecciones de todos los museos que integran dicha red.

3. Esquema de la investigación y análisis de los resultados

A lo largo de estas líneas, se pretende poner de relieve la importancia de preservar, conocer y difundir el patrimonio cultural subacuático español en pos de un futuro donde las nuevas generaciones puedan seguir disfrutando de nuestra historia naval y marítima. Por ello resulta fundamental conocer en qué consisten las labores de la arqueología subacuática y cuáles son sus principales diferencias con respecto a las actividades ilícitas que realizan los expoliadores. Concluiremos valorando las actuaciones ilícitas que sobre

el pecio de la fragata *Mercedes* realizaron los cazatesoros de *Odyssey* y las llevadas a cabo por el Estado español.

3.1. La metodología arqueológica como herramienta del conocimiento

La arqueología es la ciencia que contribuye al estudio del pasado del hombre a través de sus testimonios materiales. Su origen como disciplina científica en el siglo XVIII está, sin embargo, ligado al coleccionismo de antigüedades, que desvincula el objeto del contexto en el cual se produce el hallazgo (Canosa, 2014). Por consiguiente, la arqueología subacuática se podría definir como la ciencia que estudia, investiga, interpreta y difunde los restos materiales elaborados por el hombre con el fin de reconstruir su historia marítima (Barrera, 2016).

El medio en el que debe desarrollarse, tan diferente de la investigación en tierra, implica dotarse de instrumentos que permitan a los especialistas realizar inmersiones de forma autónoma durante un cierto periodo de tiempo y profundidad. Gracias al invento del regulador de demanda automática por Cousteau y Gagnan en 1940 unido a una botella de aire comprimido el buceador pudo aumentar su autonomía.

Aunque la metodología empleada bajo el agua sea la misma que en tierra, se hace necesario introducir técnicas distintas en el proceso de excavación, así como mayor precisión en el levantamiento y lectura del registro arqueológico, documentando minuciosamente cada paso del proceso y artefacto localizado. Al mismo tiempo, primará siempre la conservación *in situ* antes que la extracción de materiales y de producirse esta, se dispondrá de los medios adecuados para asegurar su conservación.

La primera fase de la intervención arqueológica será siempre la documentación previa, es decir, realizar una indagación documental antes de planificar cualquier actuación. Para ello será pertinente acudir a los archivos navales tales como el Archivo General de la Marina, el Archivo del Museo Naval de Madrid, etc. Seguidamente se analizarán otros materiales como cartas náuticas, fotografías aéreas y todo aquello que resulte de utilidad a la investigación.

El siguiente paso sería llevar a cabo la prospección arqueológica que consiste en localizar, posicionar e inventariar yacimientos subacuáticos valiéndonos de medios tecnológicos y humanos. Los resultados obtenidos en esta se registrarán en bases de datos

y su gestión se acometerá empleando los sistemas de información geográfica (Baena *et alii*, 1997).

Una vez cumplimentado el proceso de documentación y prospección se procederá a realizar la excavación. Esta comenzará en tierra con la planificación de los trabajos y preparativos previos. El punto de partida será la retirada del sedimento que cubre el yacimiento mediante una manga de succión. Una vez descubierto el pecio se procederá a limpiar, etiquetar y posicionar cada parte del mismo, de forma progresiva hasta llegar a la base del yacimiento (Negueruela, 2003).



Imagen 1: proceso de retirada del sedimento empleando una manguera de succión.

Cuando los materiales están etiquetados, ubicados y documentados, se toma la decisión de extraerlos o mantenerlos en el fondo. En este sentido, primará siempre la conservación *in situ* según la Convención de la Unesco de 2001. Si se decide retirar los materiales, estos se protegerán en bolsas que serán izadas hasta la superficie mediante globos de ascensión. Una vez allí se mantendrán en agua hasta la llegada al laboratorio de restauración para su posterior estabilización y conservación.

El último paso a realizar tras la excavación arqueológica será cubrir nuevamente el yacimiento para dejar el entorno natural tal y como estaba. De esta forma el ambiente marino no se dañará más de lo necesario y se favorecerá la protección frente a posibles actos de expolio. En este ámbito hay que destacar la importantísima colaboración entre las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, en especial el Grupo de Actividades Subacuáticas (GEAS) de la Guardia Civil y el Servicio Marítimo. A su vez, la Armada, como ya se ha mencionado anteriormente, juega un papel fundamental dentro de sus cometidos a la hora de vigilar y custodiar los yacimientos subacuáticos, tanto en superficie como bajo el agua con los miembros del EOB (Equipo Operativo de Buceo) del CBA (Centro de Buceo de la Armada).

3.2. El expolio como instrumento contra la razón

Los piratas arqueológicos suponen un problema real no solo para el patrimonio cultural subacuático sino también para el situado en la superficie. No tanto por el valor económico de los materiales expoliados, sino porque, a los especialistas en arqueología que aplican un método científico, lo que más información les aporta en sus investigaciones no es la propia pieza sino más bien el contexto que la rodea.

Como es sabido, en un yacimiento subacuático los restos del naufragio o de la estructura sumergida se depositan en estratos, en forma de niveles o capas, y lo que interesa es conocer la relación que hay entre objetos de un nivel determinado. Sirva como ejemplo la aparición en el yacimiento del galeón *San Diego*, buque hundido en el siglo XVII en las proximidades de Manila, de diversas espadas japonesas (katanas). Gracias a la aparición conjunta de estos registros se pudo corroborar la presencia de mercenarios nipones abordo, tal y como señalaba la documentación de la época.

Por estos motivos, el contexto en el que aparece un artefacto arqueológico es concluyente y determina la utilidad del hallazgo desde un punto de vista empírico. Esta es la principal diferencia con respecto a las actividades ilícitas de los cazatesoros donde el estudio científico brilla por su ausencia y el único interés que tienen es el económico. El lucro es el fin último de un expoliador (Carrasco, 2011).

No obstante, algunas compañías de esta calaña tratan de ocultar sus verdaderas intenciones saqueadoras con una capa de “investigación científica” poco creíble ya que estas parten de la premisa de maximizar el beneficio y reducir costes. Por ello, el tiempo, el registro, la documentación y la extracción metodológica no están dentro de sus objetivos.

Si *Odyssey* hubiera acometido una excavación arqueológica metodológicamente real para recuperar las monedas que sustrajo de forma ilícita de la *Mercedes* y suponiendo el improbable hecho de que España le hubiera permitido vender legalmente el cargamento, el saldo hubiese sido muy negativo para la empresa, pues los beneficios no hubieran cubierto ni de lejos los costes de una intervención científica de esa magnitud.

3.3. El patrimonio cultural subacuático ¿en peligro?

Desde la grandeza del Imperio hasta su decadencia en el Desastre del 98, España ha sido la principal potencia marítima del mundo. Actualmente nuestro país cuenta con

uno de los principales y más importantes patrimonios culturales subacuáticos; dada esta condición todos los mares del mundo están repletos de nuestra historia. Un pasado glorioso que está siendo atacado lenta y silenciosamente por empresas privadas con ánimo de lucro. Estas compañías “saqueadoras” del patrimonio histórico no tienen pudor ni tampoco respeto por los restos arqueológicos y únicamente tienen el beneficio propio como fin supremo.

Desde individuos por cuenta propia como Mel Fisher, Brent Brisben o la familia Shmitt, hasta grandes compañías con recursos vanguardistas como *Odyssey Marine Exploration*, *Sea Hunt Inc.*, *1715 Fleet- Queens Jewelry* o *IMDI* sus nombres permanecen ligados a pecios como *Nuestra Señora de Atocha*, el *Juno*, la *Galga* o *Nuestra Señora de las Mercedes*. Que sepamos.

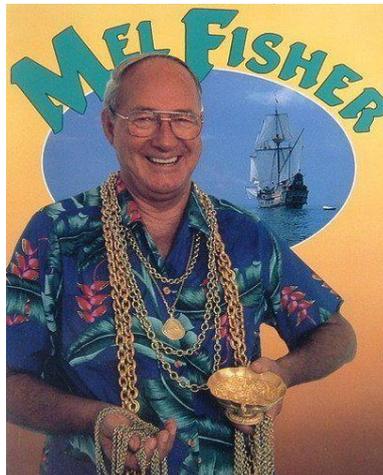


Imagen 2: fotografía del famoso cazatesoros Mel Fisher.

Desde que, en 2015, en las profundidades de las costas colombianas, un grupo de científicos y colaboradores del régimen colombiano hallasen junto a la empresa privada *Martime Archaeology Consultants (MAC)* un galeón español llamado *San José*, en España se dispararon todas las alarmas pues los cantos de los cazatesoros volvían a sonar. Rápidamente se activaron los organismos diplomáticos y gubernamentales pertinentes para intentar frenar el expolio consentido por las autoridades colombianas y hasta el momento el pleito continúa.

Pero no tenemos que irnos a ultramar para conocer operaciones de este tipo. En 2018 en las costas gaditanas, la Unidad Central Operativa de la Guardia Civil (UCO) desarticuló una banda de buceadores furtivos que había extraído, según fuentes de la benemérita, más de 200 piezas arqueológicas. Esta operación, bautizada como

“Operación Versos”, por los dos cañones de bronce que se habían recuperado, es un ejemplo más del que podríamos denominar “microexpolio” en costas españolas.

Dos años antes de dicha operación, en las playas murcianas de Cabo de Palos, la Guardia Civil desarrollaría también la operación “Reona”, en la que se recuperaron cuatro ánforas y un lingote de plomo que habían sido sustraídos ilícitamente por un expoliador particular.

Son numerosos los ejemplos que nos hacen pensar que aún queda mucho por hacer en este sentido, y que la colaboración entre administraciones, Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado y la ciudadanía en general es fundamental. Nuestro patrimonio cultural subacuático, nuestra historia marítima, corre diariamente un gran peligro y es cuestión de tiempo, por desgracia, que nuevas noticias sobre operaciones contra el expolio vuelvan a salpicar la prensa.

3.4. La fragata *Mercedes*, un ejemplo de buena praxis frente al expolio

3.4.1. Contextualización histórica

Durante la Segunda Coalición, España se estableció como aliada de Francia mediante la Paz de Basilea (1795) y el Tratado de San Ildefonso (1796), lo que posteriormente desembocaría en una declaración de guerra contra Gran Bretaña. Dada la tensión bélica existente entre el Imperio británico y el español, las relaciones ultramarinas se detuvieron temporalmente. Sería tras la firma del Tratado de Amiens en 1802 cuando se reanudase el tráfico marítimo.

Las tensiones entre naciones y los ecos de un futuro enfrentamiento llevaron a la Corona española a mandar, a través de la Hacienda real, que los virreyes del Perú, Nueva España y Río de la Plata acumularan grandes cantidades de caudales para remitir a la España peninsular y de esta forma afrontar la escasez monetaria existente. Para responder a esta tarea la escuadra formada por las fragatas *Asunción*, *Nuestra Señora de las Mercedes* y *Santa Clara* debería transportar azogue para amalgamar la plata a los territorios de ultramar y traer de vuelta tanto oro y plata como pudiese para paliar la maltrecha hacienda española.

Sería la *Santa Clara* la primera en llegar a Lima. Un mes más tarde lo haría la *Mercedes* tras atracar en Montevideo para acometer unas reparaciones y seguidamente lo haría la fragata *Asunción* que tuvo que atravesar el cabo de Buena Esperanza. El viaje de

regreso, tras cumplir con la misión que se les había encomendado, se inició el tres de abril de 1804. Debido a los daños sufridos, la *Asunción* tuvo que ser sustituida por la *Medea*. Tras la reorganización de las embarcaciones por parte de los comandantes de la *Mercedes* (José Bustamante y Guerra) y la *Medea* (Diego de Alvear), se retomó la marcha rumbo a España en agosto de ese mismo año.

La mañana del uno de octubre de 1804, tras verificar en las Canarias que la neutralidad bélica entre España e Inglaterra se mantenía, la escuadra divisó dos bergantines de guerra británicos que evitaron el encuentro. No sería hasta la mañana del cinco de octubre cuando los buques españoles se encontrasen con cuatro bajeles ingleses. Tras el acercamiento de un oficial inglés a la *Medea*, quien imperaba la detención de las fragatas españolas y su transporte a Inglaterra, el capitán Bustamante renegó de aceptar las condiciones que les pretendían imponer (Negueruela *et alii*, 2015). A continuación, el oficial inglés abandonó el buque español en un bote y empezó el injusto ataque inglés. Los buques españoles se batieron con bravura hasta que una bala roja impactó en la Santa Bárbara de la *Mercedes* y la mandó a pique. Tal situación y desconcierto hizo que la *Medea* arriase su bandera y la *Fama* intentase batirse en retirada sin éxito siendo apresada junto a la *Clara* (Oliver, 2021).



Imagen 3: Ilustración de 1804 que refleja el instante en el que explota la Santa Bárbara de la *Mercedes*.

3.4.2. El expolio y su recuperación jurídica

Transcurridas dos centurias de aquel ominoso naufragio, la empresa cazatesoros Odyssey recuperó ilegalmente gran parte del cargamento de monedas de oro y plata de la *Mercedes*. Este hecho produjo en el yacimiento un daño letal e irreversible además de

ultrajar la tumba de los valerosos marinos españoles que aquel día se batieron bizarros frente al inglés.

Tales hechos provocaron que en 2009 el Gobierno de España reclamase legalmente la recuperación de los restos arqueológicos expoliados ante un tribunal estadounidense. Tres años después y tras un largo litigio, en 2012, los materiales regresarían a España. Pero ¿cuáles fueron los argumentos de peso que decantaron el juicio a favor de España? Los siguientes aspectos serían algunos de los más destacados (Goold, 2014):

- Las coordenadas GPS exactas del lugar donde *Odyssey* extrajo los materiales del fondo del mar coincidían exactamente con los informes históricos.
- Los cañones que aparecían en las imágenes de la empresa cazatesoros coincidían con las bocas de fuego que la Armada española llevaba en la *Mercedes*.
- Los datos numismáticos casaban con el viaje final en 1804 de este buque.
- En las imágenes de los expoliadores se apreciaban cientos de lingotes de cobre y estaño que fielmente aparecían recogidos en los manifiestos de carga.
- La aparición de dos cañones de bronce inútiles en los documentos de la época corroboraba las imágenes que los expoliadores tenían de estos.



Imagen 4: fotografía de las monedas recuperadas por los cazatesoros del pecio de la *Mercedes*.

La escrupulosa y eficaz información extraída por los investigadores españoles de los archivos sensibilizó al tribunal norteamericano. Las agencias gubernamentales de Estados Unidos coincidieron en que el saqueo del lugar del hundimiento de un buque de guerra español era inaceptable desde el punto de vista del derecho internacional y, por tanto, el Gobierno estadounidense mostró su apoyo a la posición defendida por España en este caso tan mediático (Goold, 2014).

3.4.3. El análisis científico de la *Mercedes*. España se sumerge en sus restos

Ante los graves atentados que los cazatesoros habían producido en los restos arqueológicos de la *Mercedes*, el Gobierno de España decidió regresar al yacimiento y corroborar de primera mano el estado en el que este se encontraba. El Ministerio de Educación, Cultura y Deporte encargó al Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQVA), en colaboración con el IEO (Instituto Español de Oceanografía), la Armada española y el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) que acometiesen tres campañas arqueológicas sobre este. Las conclusiones obtenidas demostraban empíricamente los deterioros ocasionados por los cazatesoros: extracción sin registro documental, remoción de los diferentes estratos arqueológicos, sustracción indiscriminada de objetos sin criterio científico, etc.

Además, según el informe escrito tras la campaña de prospección y excavación de agosto de 2015 elaborado por el Museo Nacional de Arqueología Subacuática, se decidió la recuperación de algunos artefactos de gran valor científico para su estudio en superficie. Entre ellos se encontraban las dos culebrinas de bronce inútiles, algunos restos de plata chafalonía, una espita, diversas roldanas, etc. Estos se encuentran actualmente en los laboratorios del museo ARQVA donde están siendo estabilizados y restaurados para ser expuestos al gran público como muestra del buen hacer científico frente a la depredación pirática.

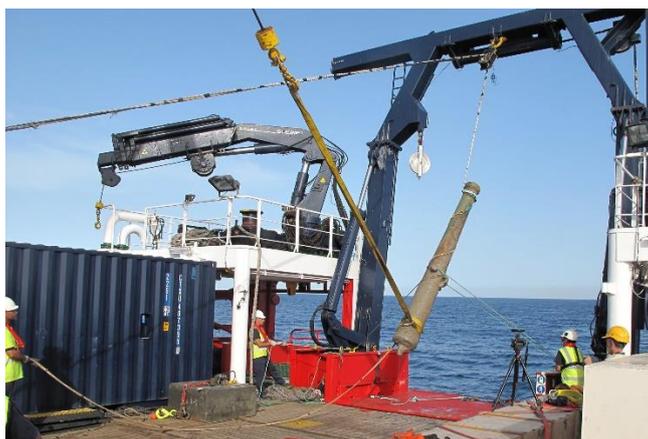


Imagen 5: recuperación arqueológica de una de las piezas de artillería de bronce que transportaba la *Mercedes*.

España y sus científicos pudieron corroborar, gracias al trabajo multidisciplinar de las diferentes instituciones implicadas y valiéndose de un ROV (*Remotely Operated Vehicle*) que efectivamente el pecio que estaban estudiando era la *Mercedes*. También conocer la naturaleza del fondo marino, la salinidad, temperatura y las corrientes que afectan a la

zona para verificar la idoneidad de la conservación *in situ* de los restos arqueológicos. A su vez, comprobaron como muchos de los artefactos que no fueron expoliados se encuentran bajo una capa de sedimento compacto y firme que favorece su preservación.

Por otra parte, se pudo comprobar la magnitud del yacimiento y como este se extendía más allá de los datos previos que los investigadores manejaban. Sobre el estado de los materiales orgánicos tales como la madera se verificó su total desaparición, al mismo tiempo que se midió la intensidad con la que las condiciones aeróbicas del medio provocaron la oxidación plena de los objetos de hierro hasta el punto de que apenas se pueden observar la forma de los cañones o sus proyectiles. No obstante, los instrumentos de bronce, tales como las culebrinas o de plata, como la vajilla, presentan un proceso de corrosión menor, aunque propio de los materiales con los que fueron elaborados.

Finalmente, según señala el informe de la campaña de excavación de 2015, el último día de trabajo sobre el pecio se colocó una placa de bronce como homenaje a las víctimas del ataque a la fragata que allí descansan. Debemos tener siempre muy presente y no olvidar que la gran mayoría de los naufragios de España, no solamente la *Mercedes*, son a su vez cementerio perpetuo de marinos que perdieron su vida ante los azares de la mar. Por ello, es reconocimiento a ellos que la labor realizada por la Armada en su custodia y los científicos en su memoria, sea poner de manifiesto su nombre y vida como pieza clave de nuestra Historia.



Imagen 6: fotografía de la placa depositada por el Estado español en el yacimiento de la fragata *Mercedes*.

4. Conclusión

A modo de colofón, ha quedado patente la fragilidad del patrimonio cultural subacuático español por lo que merece una especial protección por parte de todas las administraciones implicadas, en especial de la Armada española. Su gran capacidad operativa hace de esta un activo fundamental a la hora de custodiar los diversos yacimientos subacuáticos y velar por su integridad.

Por otra parte, el hecho de poner de manifiesto la figura del arqueólogo subacuático supone destacar una profesión fundamental a la hora de reconstruir la Historia de nuestro país, en especial la naval y marítima. Su implicación, desde que inician la búsqueda de información en los archivos históricos hasta que depositan los materiales en los laboratorios de conservación, es encomiable. Su gran formación y coordinación con los diferentes centros de arqueología subacuática de España hacen de estos una herramienta indispensable a la hora de comprender nuestro pasado.

En este sentido, el método arqueológico se ha erigido como instrumento frente al expolio y el lucro económico. Son muchos los pecios que han sufrido la acción de los cazatesoros y tras analizar los diferentes datos que anteriormente se han presentado, es muy probable que en un futuro no muy lejano se vuelva a producir un caso de saqueo que impacte a la sociedad y nos recuerde que es tarea de todos evitar que esto vuelva a suceder.

Como ya ocurriese con el pecio de la fragata *Mercedes*, la razón tuvo que triunfar frente al expolio. La recuperación de los materiales robados por *Odyssey* obligó a España a realizar acertadamente tres campañas arqueológicas que pusieron de manifiesto los daños que los expoliadores ocasionaron y al mismo tiempo acometieron una actuación científica que arrojó luz sobre el naufragio y su cargamento.

Sirva como punto y final a estas líneas que el patrimonio cultural subacuático ha sido un gran desconocido para el gran público hasta que algunos casos de expolio lo han vuelto de actualidad. Es tarea de todos poner en valor nuestra Historia naval y marítima como nación que siempre ha mirado al mar desde tiempos inmemoriales. Es fundamental que las nuevas generaciones tengamos acceso a bases de datos actualizadas, a un patrimonio histórico rico y a una educación que no deje de lado esta parte de nuestro pasado como un mero dato en las páginas de un manual.

5. Bibliografía

AAVV (1978): *Constitución Española de 1978*. BOE N°311.

AAVV (2001): *Convención de la UNESCO sobre la protección del Patrimonio Cultural Subacuático*. Paris.

AAVV (1985): *Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español*. BOE N°155.

Álvarez González, E.M. (2009): *Patrimonio arqueológico sumergido. Una realidad desconocida*. Málaga, Universidad de Málaga.

Amores, C. (2009): *Buceando en el pasado. Los grandes naufragios de la historia*. Barcelona, Espasa libros.

Baena Preysler, J. (coord.) (1997): *Los SIG y el análisis espacial en Arqueología*. Madrid, Universidad Autónoma de Madrid.

Barrera Alarcón, V. (2016): La arqueología subacuática: una herramienta para el estudio de Mesoamérica. *El mar: una forma de vida en América*. Madrid, Historia y Cultura del Mar, pp. 57- 94.

Campos Calvo- Sotelo, J. (2002): *Náufragos de antaño*. Tarragona, Nautical Union Works.

Canosa Betés, J. (2014): Arqueología: Para qué, para quién, cómo y por qué. *Arqueoweb*, n°15, pp. 291-293.

Carrasco San Martín, A. (2011): Yo, el público. Reflexiones sobre la arqueología submarina. *Actas de las Jornadas de ARQVA*, pp. 190-193.

Casado Soto, J.L. (1988): *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*. Madrid, Editorial San Martín.

Fernández Duro, C. (1876): *Disquisiciones náuticas*. Madrid, Imprenta, Estereotipia y Galvanoplastia de Aribau y C^a.

Fernández Duro, C. (1902): *La armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Madrid, Imprenta de la Real Casa. (Trabajo original publicado en 1895).

Fernández Duro, C. (2009): *Naufragios de la armada española*. Sevilla, Editorial Renacimiento. (Trabajo original publicado en 1867).

Fernández Duro, C. (2015): *La nao Santamaría*. Madrid, Red Ediciones. (Trabajo original publicado en 1892).

González- Aller, J.I. (2005): *Modelos de arsenal del Museo Naval*. Barcelona, Lunwerg editores.

González de Vega, G. (2019): *Los siete mares. Antología de relatos de naufragios, motines y abordajes de las crónicas españolas*. Madrid, Miraguano ediciones.

Goold, J. (2014): España gana el caso Nuestra Señora de las Mercedes: un éxito jurídico, histórico y cultural. *El último viaje de la fragata Mercedes*. Madrid, Ministerio de Educación Cultura y Deporte, pp. 136-145.

Hernández Oliva, C.A. (2009): *Naufragios. Barcos españoles en aguas de Cuba. Siglos XVI y XVII*. Sevilla, Renacimiento editorial.

Negueruela, I. (2003): Génesis, desarrollo y fin del primer proyecto gubernamental internacional de cooperación en arqueología marítima: el Foro Euromediterráneo de Arqueología Marítima (FEMAM). *Cuadernos de Arqueología Marítima*, nº6, Cartagena, pp. 209-252.

Negueruela Martínez, I.; Castillo Belinchón, R. y Sierra Méndez, J. L. (2015): *El pecio de Nuestra Señora de las Mercedes. Campaña de prospección y excavación de agosto 2015*. Madrid, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.

Oliver Laso, J.J. y Ramírez Pernía, A. (2021): “Bernardino de Texeda me fecit”: Artillería virreinal del Perú a finales del siglo XVI. *Gladius*, nº41, pp 153-176.

Pinedo Reyes, J. (1996): Inventario de yacimientos arqueológicos subacuáticos del litoral murciano. *Cuadernos de Arqueología Marítima*, nº4, Cartagena, pp. 57-90.

San Juan, V. (2020): *Cazatesoros y expolios de buques sumergidos*. Madrid, Nautilus.