

El litigio por el pecio de
la fragata "Mercedes".
Razones históricas
de España

HUGO O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA
DUQUE DE TETUÁN

REAL ACADEMIA  DE LA HISTORIA

MADRID
2013

Sinopsis y Proemio

A mediados de mayo de 2007, *Odyssey Marine Exploration Inc.*, la más importante empresa mundial de cazatesoros submarinos, anunciaba el hallazgo en aguas internacionales del Atlántico de un importantísimo cargamento de monedas –más de medio millón-, negándose a revelar la nacionalidad y localización exacta del buque, lo que despertó las sospechas del gobierno español sobre un posible expolio. Transportada la mayor parte de lo obtenido a los Estados Unidos, en sus tribunales se litigó entre España y la empresa anteriormente citada por los derechos del hallazgo, resultando determinante en la resolución final la documentación histórica aportada y su interpretación.

Constituida España en parte por considerar que los restos hallados correspondían a un buque de guerra propio, la fragata “Mercedes”, el 3 de junio de 2009 el magistrado instructor emitió su informe y recomendación favorables a ella en todas sus aspiraciones. A esto se opusieron *Odyssey*, el gobierno peruano, que también reclamaba el tesoro, y algunos presuntos herederos de los propietarios de la mercancía, mientras que el gobierno

de Estados Unidos adoptaba una posición favorable a España.

El 22 de diciembre de 2009, se obtuvo sentencia reconociendo el valor probatorio de los argumentos españoles aceptados previamente por el instructor y se ratificó que se debía entregar lo obtenido a España, reconociendo su propiedad legal y estableciendo un plazo para dicha restitución. Los diferentes recursos de *Odyssey* ante el Tribunal de Apelaciones de Atlanta y ante la Corte Suprema de Estados Unidos, fueron desestimados respectivamente, el 29 de noviembre de 2011 y el 31 de enero de 2012. El 25 de febrero de 2012, llegaban las monedas a España, tras cinco años de disputa, recuperándose asimismo el resto de la carga y algunos objetos sepultados en la mar en 1804.

Por una Real Cédula de Felipe V, firmada en Madrid, el 20 de agosto de 1792, la Real Academia de la Historia recibía la misión de su estudio específico *“aclarando la importante verdad de los sucesos, desterrando las fabulas introducidas por la ignorancia, ó por la malicia, y conduciendo al conocimiento de muchas cosas, que obscureció la antigüedad, ó tiene sepultadas el descuido”*. Lo viene haciendo hasta ahora de una manera ejemplar y discreta. El importante logro conseguido en colaboración con otras instituciones y particulares de que se trata este trabajo, es buena prueba de ello y de su fidelidad a sus estatutos³.

Con ocasión de los primeros naufragios se produjeron 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

³ Especialmente efectivas en la resolución favorable de este pleito han sido las colaboraciones de los académicos numerarios don José Alcalá-Zamora y Queipo de Llano, doña María del Carmen Iglesias Cano, don Martín Almagro Gorbea y don Carlos Martínez Shaw, siendo notablemente destacable la ayuda prestada por este último e ilustre americanista.

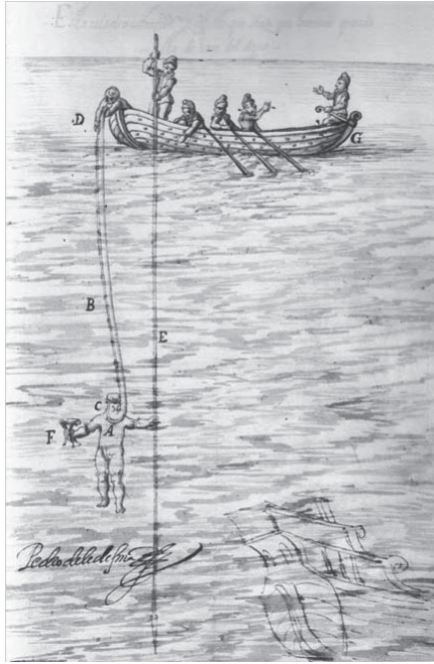
en aplicar métodos, medios y técnicas para la recuperación de los contenidos preciosos de sus buques hundidos.

Estas técnicas e “invenciones”, muy avanzadas ya en el siglo XVII y que Pedro de Ledesma ilustra en su manuscrito “Pesca de Perlas y Busca de Galeones” el cual, 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 de 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 Archivo General de Indias.

Mel Fisher descubrió en 1985 parte del cargamento del “Nuestra Señora de Atocha”, uno de los siniestrados en aquel fatídico año de 1622 obteniendo en sucesivas campañas, oro y plata, valorados en 400 millones de dólares. Con lo que no eran metales preciosos, que fueron subastados, 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”.

Es hecho histórico bien conocido y relevante el fin de la fragata de guerra española “Nuestra Señora de las



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

Mercedes" que, formando parte de una flotilla de cuatro naves que transportaba caudales y mercancía de especial valor procedente de los virreinos de Perú y Río de la Plata, voló en pleno combate mantenido contra otra división naval inglesa, igual en número, pero muy superior en porte artillero y en posibilidades de maniobra, que la aguardaba. Dicha pérdida tuvo lugar a la vista de Faro, capital del Algarve, en la mañana del 5 de octubre de 1804, cuando ya no faltaba sino un día para llegar a su destino, Cádiz y sin que hubiera mediado declaración de guerra.

El conocimiento de estos sucesos no habría pasado de un nivel cultural medio si la prensa nacional no los hubiese asociado inmediatamente a un hallazgo espectacular que tuvo lugar algo más de dos siglos después. En efecto, el 18 de mayo de 2007, la empresa norteamericana

Odyssey Marine Exploration, Inc. con gran despliegue mediático y repercusión en la prensa internacional, declaraba públicamente haber rescatado el mayor conjunto monetario jamás obtenido de un pecio: 17 toneladas de plata acuñada en 594.000 monedas que acabarían embalándose en 2.800 cajas. Estas monedas, reales de a ocho, junto con un puñado de escudos de oro también hallados en dicho pecio, se tasarían más adelante en 385 millones de euros. La anteriormente citada empresa cazatesoros, que cotiza en el “Nasdaq” neoyorquino, la mayor bolsa de valores electrónica automatizada de Estados Unidos, hacía así realidad su autoproclamación como líder mundial en exploración y rescate de pecios en aguas profundas.

El hallazgo de la “Mercedes” ha dado lugar a un largo proceso judicial por el que España ha acabado obteniendo todo lo recuperado de este pecio con argumentos jurídicos decisivos basados en pruebas y documentos históricos que han resultado irrefutables. La evidencia histórica, no siempre fácil de demostrarse, ha permitido a una excelente dirección letrada llegar a este punto.

Nuestros ricos archivos, generosamente -tal vez pródigamente- abiertos a cualquiera, juntamente con los medios tecnológicos más modernos, habían permitido a los “cazatesoros” culminar el anteriormente indicado hallazgo; los archivos generales de Indias, de Simancas, de Marina, el Histórico Nacional en mucho mayor medida que la “Public Records Office”, han sido su guía y su lazarillo. Martín Almagro Gorbea, Anticuario de Academia de la Historia, declaraba: “(...) 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... algo chirría.”⁴ En la misma publicación podía también leerse con relación al tema que desarrollamos a continuación: “Nos roban con

⁴ ALMAGRO GORBEA, Martín: Declaraciones a “El Correo Digital” de 24 septiembre de 2008.

absoluta impunidad después de pasarse siete meses junto a nuestras costas y sin que nadie intervenga.”.

No es menos cierto sin embargo, que estos mismos archivos han servido por esta vez para defender los intereses nacionales, gracias a instituciones como el Museo Naval, la Academia de la Historia, el Museo Arqueológico Nacional y la Dirección General del Patrimonio del Ministerio de Cultura, que han sabido aunar la investigación, y gracias también a que la fortuna, que menos veces de las justas se ha puesto del lado español, lo ha permitido. El asunto *Odyssey* 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 de la recuperación de un cuantioso tesoro, y se hace extensivo a la preservación del patrimonio histórico, cultural y espiritual propios de intervenciones ajenas, movidas por intereses exclusivamente comerciales. El pecio de la “Mercedes”, como se ha reconocido finalmente, pertenece ante el Derecho al patrimonio de una cultura ancestral, y constituye la tumba, violada contra el Derecho de gentes, de unos hombres a los que su deber impulsó a defenderla.

Dinero, tiempo y esfuerzo ha costado llegar a este feliz término al que este trabajo está dedicado. En estas páginas pretendemos dar a conocer los argumentos esgrimidos y las pruebas debatidas, que permanecen inmersas en más de una veintena de gruesos mamotretos judiciales, lo que nos permitirá añadir mucho a lo ya conocido de esta acción, del modo de vida, de la política de esta época... dentro de un marco histórico-político difícil como pocos han sido.

Índice

	<u>Págs.</u>
PRÓLOGO: del Director de la Academia de la Historia	9
PRESENTACIÓN: del Académico Anticuario	15
SINOPSIS Y PROEMIO	21
PRIMERA PARTE: UNA REPARICIÓN TRAS DOSCIENTOS AÑOS.....	27
Capítulo I: España reacciona.....	29
SEGUNDA PARTE: EL MARCO HISTÓRICO A LA LUZ DE LAS NUEVAS INVESTIGACIONES.....	39
Capítulo II: Un neutral entre colosos rivales	41
Capítulo III: La agresión de 5 de octubre de 1804.....	59
Capítulo IV: Los últimos intentos de paz.....	69
TERCERA PARTE: LA CONFRONTACIÓN LEGAL. “BATTLE OF EXPERTS”	77
Capítulo V: La identificación de la “Mercedes”	79

	<u>Págs.</u>
Capítulo VI: La controversia sobre la condición -militar o comercial- de la fragata española	97
CONCLUSIÓN.....	121
APÉNDICES	125
I Aprestos de las fragatas en El Ferrol. 9 de diciembre 1802.....	127
II Retención en El Callao ante los rumores de guerra. 26 de noviembre 1803.....	133
III Preparativos de la división en Montevideo. 27 de junio 1804	137
IV Embarque de D. Diego de Alvear. 6 de agosto de 1804.....	141
V Relación de Miguel Zapiain del combate de 5 de octubre de 1804.....	145
VI Sentencia judicial de 22 de diciembre de 2009.....	151
VII Informe de la RAH sobre el estado de la Arqueología Submarina en España.....	159
BIBLIOGRAFÍA.....	165