

LA FRAGATA DE GUERRA MERCEDES: ¿EL ÚLTIMO CASO?

Teodoro DE LESTE CONTRERAS



(RR)

...es verdad evidente e innegable que hoy la Armada es solo una sombra de fuerza muy inferior a la que aparenta, y que se acabaría de desvanecer a la primera campaña...

Teniente general José de Mazarredo.

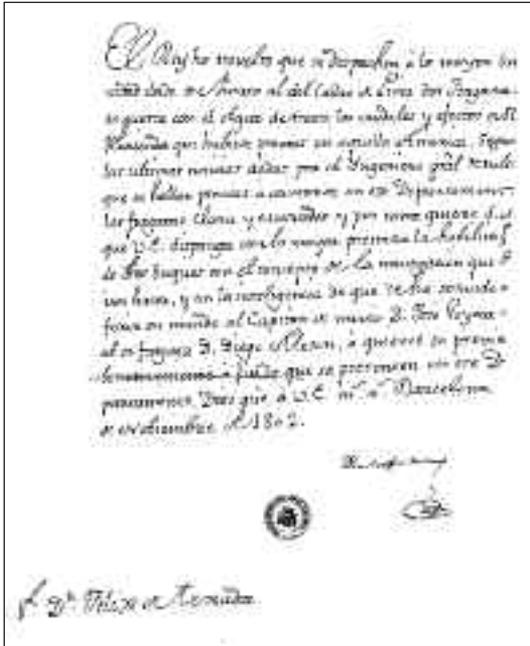


L 27 de febrero de 2012 llegaba a España, en dos aviones del Ejército del Aire, lo que ha venido a denominarse el «tesoro de la *Mercedes*», tesoro sobre el que no solamente se ha especulado sobre su origen, sino que también se han escrito ríos de tinta. Con ese acontecimiento finalizaba el tercer acto de un proceso que se inició el 29 de septiembre de 2008 cuando el abogado James Goold y su ayudante José Arvelo presentaron una reclamación judicial ante el tribunal del Estado de Florida contra la compañía caza tesoros Odyssey Maritime Exploration por la profanación de los restos de la

fragata de la Real Armada *Nuestra Señora de las Mercedes*.

El segundo acto lo podríamos fechar en el año 2004, cuando el Gobierno español notifica oficialmente al norteamericano (1) que sus barcos hundidos «deberán ser tratados con respeto y no se permitirá ninguna clase de trabajo sobre ellos sin que haya sido previamente autorizado por el gobierno». Esta

(1) *Federal Register*. Volumen 69, número 24, pp. 5.647-5.648 (feb 2004). *The Embassy of Spain presents its compliments to the Department of State and has the honor to address the matter of Spanish laws and policy regarding the remains of sunken vessels that were lost while in the service of the and/or were transporting property of the. In accordance with Spanish and international law, has not abandoned or otherwise relinquished its ownership or other interests with respect to such vessels and/or its contents, except by specific action pertaining to particular vessels or property taken by Royal Decree or Act of Parliament in accordance with Spanish law. Many such vessels also are the resting place of military and/or civilian casualties.*



Real Orden del ministro de la Marina Domingo de Grandallana al capitán general del Departamento de Ferrol Félix de Tejada, disponiendo la habilitación de las fragatas de guerra *Clara* y *Mercedes* para viajar a Lima por caudales.

Administración norteamericana (3).

Desde tiempo atrás, el área de Patrimonio Sumergido del Instituto de Historia y Cultura Naval efectuaba un seguimiento de todas aquellas noticias que tuviesen relación con el Patrimonio Histórico. Su informe fue el desencadenante del planeamiento que condujo a informar, en junio de 2007, al almirante jefe de Estado Mayor de la Armada de que existía el convencimiento de

notificación da lugar a que el Departamento de Estado publique en el Registro Federal una nota titulada «Protección de los barcos de guerra hundidos, de los aviones militares y de otros objetos» (2).

Los prolegómenos de la defensa del Estado sobre sus buques hundidos, o primer acto de la defensa del Patrimonio Histórico español, lo podemos encontrar en la demanda interpuesta contra la compañía Sea Hunt Inc. ante los tribunales del Estado de Virginia por los casos de las fragatas *Juno* y *Galga*, cuya certificación como buques de la Real Armada fue firmada por el almirante José Ignacio González-Aller Hierro, almirante director del Instituto de Historia y Cultura Naval, en el mes de mayo de 1998. La sentencia favorable a las demandas del Gobierno motivó la reacción de la

«The Embassy of accordingly wishes to give notice that salvage or other disturbance of sunken vessels or their contents in which Spain has such interests is not authorized and may not be conducted without express consent by an authorized representative of the Kingdom of Spain». Embajada de España, Washington DC, nota 128, 19 diciembre 2002.

(2) *US Policy for the Protection of Sunken Warships*. (Presidente William Clinton, 29 de enero 2001. Sunken Military Craft Act, Pub. L., n.º 108-375 & 1.406, 118 Stat. 2094 (Codified at 10 USC & 113 note, 28 oct. 2004).

(3) CLINTON, William J.: *United States Policy for Protection of the Sunken Ships*; 19. enero 2001.

que Odyssey Maritime Exploration había profanado los restos del naufragio de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*, hundida en 1804 en aguas del cabo Santa María, al tiempo que se le presentaba el cálculo de la situación en la que se produjo el hundimiento de la fragata. El almirante dio una orden clara, concisa y escueta: «Ponte en contacto con operaciones y contrastar la información. Organiza la búsqueda de los documentos que atestigüen que es un buque de la Real Armada y mantenme informado».

La agresión británica de 1804 dio lugar a importantes enfrentamientos en el Parlamento de S. M. británica, a que la opinión pública se cuestionase la justicia del acto y a la publicación de escritos anónimos en Londres (4) con acusaciones de delito. En Francia, la prensa también se hizo eco de la noticia con acusaciones de bandas de forajidos. Un mes más tarde se producirían ataques similares contra las fragatas de guerra *Matilde* y *Anfirite*. El 5 de diciembre de 1804, el secretario de Estado de Marina e Indias dio la orden (5) de «atacar a cualquier buque británico». El 14 de diciembre de 1804 la Corona de España se vio obligada a declarar la guerra a la Gran Bretaña (6).

Disposiciones normativas y su evolución

Es una realidad evidente que España tiene varios miles de barcos hundidos a lo largo y ancho de los mares y océanos. También es cierto que han sido muchas las voces que se han levantado censurando la pasividad de España ante terceros estados cuando los cazatesoros han descubierto y extraído de nuestros barcos hundidos los bienes y mercancías que transportaban cuando se hundieron bien por acciones de combate o bien por accidentes de mar.

No es el objeto de este trabajo entrar en aspectos jurídicos, más propios de los expertos en la materia, pero sí hacer un recordatorio de cuáles eran las disposiciones normativas y su evolución cuando se produce el hallazgo de los restos de los galeones *Santa Margarita*, por Treasure Salvors Inc. en 1983 y *Nuestra Señora de Atocha*, por Armada Research Corp. en julio de 1985, hundidos tras un fuerte temporal en 1622.

La primera referencia a las cosas de valor arqueológico o artístico la podemos encontrar en la Ley de Hallazgos (7) de 1962, que lo contempla cuando trata lo relativo a extracciones. La exploración, rastreo, localización y extrac-

(4) *Brief Appeal to the Honor and Conscience on the English Nation about the necessity of immediate restitution of Spanish Ships with Specie*. Publicado en Madrid en 1805.

(5) Carta reservada de Domingo de Grandallana, secretario de estado de Marina e Indias, a Félix de Tejada, capitán general de Ferrol.

(6) *Gaceta de Madrid* de 18 de diciembre de 1804.

(7) Ley 60/1962, de Auxilios, Salvamentos, Remolques, Hallazgos, Extracciones marítimas, y el Decreto 984/1967, por el que se desarrolla el reglamento de la ley.

ción de estas cosas requieren el permiso de la autoridad de Marina, todo ello circunscrito a las aguas jurisdiccionales españolas.

La Constitución de 1978 obliga a los poderes públicos a la conservación del patrimonio histórico y le asigna al Estado la competencia exclusiva de la defensa del patrimonio, sin perjuicio de su gestión por parte de las comunidades autónomas. No es hasta el año 1985 en que se define por vez primera el concepto de patrimonio histórico (8) e introduce además la cláusula de «susceptibles de ser estudiados con metodología arqueológica».

Esta extraordinaria riqueza del patrimonio español en restos submarinos de carácter histórico-naval, unida a las específicas técnicas que exige el medio marino para su conservación o recuperación, llevaron a la Armada a crear un centro especializado con capacidad suficiente para promover, coordinar, dirigir o asesorar los estudios y trabajos que se efectúen en relación con dichos restos, de tan incalculable labor para el conocimiento de nuestra historia.

En el año 1981 (9) se constituye el Centro de Estudios Histórico-Navales Subacuáticos en el Museo Naval de Madrid, con la misión de informar, promover, coordinar, dirigir o asesorar los trabajos relacionados con el patrimonio histórico-naval en el medio subacuático; ateniéndose a los acuerdos y convenios que se establezcan entre los ministerios de Cultura y Defensa.

En legislación internacional, España ratificó la Convención de Montego Bay (10); en ella se habla por vez primera de un instrumento internacional sobre el patrimonio submarino en una cita breve que no cumple las aspiraciones sobre la protección de un bien cultural universal. Ante la evolución del Derecho Internacional consecuencia de este convenio, el Gobierno español publica un real decreto (11) sobre normas aplicables a la realización de actividades científico-marítimas, actividades relacionadas con los recursos, constituyendo para coordinar entre los distintos departamentos una subcomisión en el seno de la Comisión Interministerial de Política Marítima Internacional (12).

Posteriormente, en el año 2001 (13), la UNESCO define de forma muy precisa lo que se entiende por patrimonio cultural sumergido y se establece de

(8) Ley 13/1985, del Patrimonio Histórico.

(9) Orden Ministerial Delegada núm. 341/81, de 30 de noviembre del almirante jefe de Estado Mayor de la Armada.

(10) III Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar aprobada el 30 de abril de 1982 en Nueva York, firmada por los Estados en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982 y en vigor desde el 16 de noviembre de 1994.

(11) Real Decreto núm. 799/1981, de 27 de febrero.

(12) Esta comisión fue creada en 1973, modificada por los reales decretos núm. 175/1990 y 115/2003.

(13) Convención de las Naciones Unidas para la Protección del Patrimonio Cultural Submarino de la UNESCO, hecho en París el 6 de noviembre de 2001, en vigor desde el 2 de enero de 2009.

forma clara y concreta que este patrimonio deberá preservarse *in situ* como opción prioritaria y que no será objeto de explotación comercial. Llegado este momento en el que hemos utilizado expresiones como patrimonio cultural sumergido, patrimonio sumergido, patrimonio histórico, patrimonio histórico naval, es importante aseverar que estamos hablando del Patrimonio del Estado, concepto definido en la Ley 33/2003 (14). La protección, la defensa, el inventario y la custodia de este patrimonio, del Patrimonio de las Administraciones Públicas, se configuran en esta ley no como simples potestades o facultades, sino como verdaderas obligaciones jurídicas que incumben a la Administración titular del bien. Esta misma ley establece las competencias de los departamentos, el carácter patrimonial de los bienes adquiridos, del inventario de estos bienes, de las limitaciones a la disponibilidad de los mismos, del régimen registral, de la desafectación de estos y de su enajenación mediante subasta pública y baja en el inventario.

En noviembre de 2007, ante la necesidad de llevar a cabo una política eficaz de protección de patrimonio arqueológico subacuático, de coordinar todos los departamentos y administraciones públicas y de adoptar medidas concretas para salvaguardar, conservar y difundir el patrimonio que se encuentra en nuestras aguas, el Gobierno aprobó el Plan Nacional de Protección del Patrimonio Arqueológico Subacuático (15). Este plan, impulsado por el Ministerio de Cultura, establece las líneas de actuación y hace una breve referencia a la protección de los pecios en aguas internacionales o de terceros países. Como consecuencia aparece el Acuerdo Interdepartamental entre los Ministerios de Cultura y Defensa sobre Colaboración y Coordinación en el Ámbito de Protección del Patrimonio Arqueológico Submarino de julio de 2009. Un año más tarde se publicaba el Libro Verde del Plan de Protección del Patrimonio Subacuático (16) y los convenios con algunas comunidades autónomas.

El *Juno* y la *Galga*

La *Galga* era una fragata de cincuenta cañones que se incorporó a la Real Armada en 1732. Sus primeros años de vida transcurrieron navegando por aguas del Mediterráneo. En 1736, se incorpora al Virreinato de Nueva España participando en la vigilancia y protección del tráfico marítimo en el océano Atlántico y mar Caribe. Posteriormente se incorporó a la escolta de los convoyes entre Veracruz, La Habana y Cádiz.

(14) Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas.

(15) En <http://www.lamoncloa.gob.es/>

(16) En <http://www.mcu.es/patrimonio/MC/libroverde/capitulos.html>

El 7 de agosto de 1750 zarpó de La Habana, al mando de Daniel Houny, irlandés al servicio de España, escoltando un convoy con destino a Cádiz. A bordo transportaba a la 2.^a compañía del 6.º batallón de Infantería de Marina. El 18 de agosto de 1750 el convoy fue sorprendido por un huracán cerca de las Bermudas. La tempestad separó los barcos del convoy y les obligó a gobernar a poniente, hacia la costa americana. Tras siete días de temporal, desarbolada, comenzó a hacer agua. A pesar de los esfuerzos para mantener el buque a flote, naufragó el 25 de agosto de 1750 a la altura de la Eastern Shore, entre los límites de los estados de Maryland y Virginia. La proximidad a la costa permitió que la mayor parte de la dotación y la fuerza transportada pudiera alcanzar la costa a salvo.

Después del naufragio y con la mejoría de las condiciones meteorológicas, el comandante trató de salvar todo lo que fuese de valor o de utilidad, no sin ciertas dificultades por los saqueos y la actitud poco colaboradora de la población costera. En noviembre de 1750, el capitán Houny solicitó la ayuda del gobernador del Estado de Maryland para proteger los restos del naufragio, pero antes de poder reanudar las labores de salvamento un nuevo temporal acabó con los restos de la fragata.

La fragata *Juno*, de 35 cañones, cuyo verdadero nombre era *Nuestra Señora de los Dolores*, fue construida en los astilleros de Esteiro (Ferrol) en 1789, y entró en servicio en la Real Armada en 1790. En 1793 zarpó de Ferrol para Veracruz con pliegos del Real Servicio sobre las inciertas conversaciones que se estaban efectuando con Francia y para que se tomasen precauciones con la conducción de caudales en caso de que comenzase la guerra. En enero de 1802 se hace a la mar desde Veracruz bajo el mando de don Juan Ignacio Bustillo, en unión de la fragata *Anfitrite*, con 700.000 pesos de plata y transportando al tercer batallón del Regimiento de África, con sus familias y funcionarios civiles que regresaban a España. Tras hacer aguada en La Habana se hizo a la mar, siendo sorprendida a los pocos días por un fuerte temporal que la obligó a recalar en San Juan de Puerto Rico para reparar las averías. El 1 de octubre de 1802 zarpó de San Juan rumbo a Cádiz.

El 19 de octubre de 1802 se desencadenó un nuevo temporal que separó ambas fragatas. Pocos días más tarde comenzó a embarcar agua. El 25 de octubre, la maltrecha fragata se encontró con la goleta norteamericana *La Favorita*, a la que hizo señales de que se aproximara para auxiliarla. Ambos buques navegaron en conserva rumbo norte con la esperanza de alcanzar un puerto americano en el cual refugiarse para reparar las averías. La *Juno* continuó embarcando agua y durante una encalmada en la tormenta Bustillo trasbordó a un oficial y siete más de la dotación para coordinar los auxilios. El 27 de octubre, empeoraron las condiciones meteorológicas, separándose ambos buques. A la mañana siguiente, cerrados en una densa niebla, *La Favorita* trató de acercarse, pero solo pudieron oír las voces de los naufragos que se ahogaban. Cuando aclaró la niebla la *Juno* había desaparecido en las proximi-

dades de Tom's Cave, en la isla de Asseteague, en el Estado de Virginia, con más de 400 personas entre marineros, soldados, mujeres y niños.

Los restos de estas dos fragatas fueron descubiertos por la compañía Sea Hunt, que recurrió al amparo de los tribunales del Estado de Virginia para solicitar que se reconociera, de acuerdo con la ley del Estado de Virginia de 1987 (17), la propiedad de esos restos al Estado de Virginia y que este debería otorgarle un premio por el salvamento, autorización para continuar con las extracciones y una participación en los beneficios que obtuvieran en la venta de lo extraído. Al ser barcos de guerra de origen español, se convocó al proceso al Gobierno federal de los Estados Unidos, que dictaminó que de acuerdo con el Tratado de Amistad con España de 1902 debería ser el Estado español quien se personase en el procedimiento judicial.

En primera instancia, el tribunal de Virginia dictaba sentencia en la que hacía constar que la fragata *Galga* era propiedad del Estado de Virginia, y la *Juno* propiedad del Estado español. Apelada la sentencia al Tribunal de Apelaciones del Estado de Virginia, este dictó sentencia a favor de España (18), no en atención a que fuesen propiedad del Estado ni que fuesen buques de guerra, sino a que España pudiese demostrar que no los había abandonado. El informe que presentó la Armada, firmado por el almirante González-Aller Hierro, además de irrefutable, fue decisivo. En síntesis, según la legislación nacional un buque de guerra hundido sigue siendo propiedad del Estado a menos que sus restos hayan sido vendidos en pública subasta y el remate haya ingresado en el Tesoro Público. Por otra parte está la apreciación de que estos buques hundidos sean considerados cementerios marítimos, cementerios de guerra, en atención a que con la pérdida del buque se haya producido la de parte o toda su dotación. También dictaminó el tribunal que la compañía Sea Hunt no tenía derecho a indemnización alguna porque no había contado con permiso español para proceder a la extracción de bienes patrimoniales españoles.

Desde el punto de vista histórico, merece la pena destacar que para dictar sentencia el Tribunal del Estado de Virginia analizó pormenorizadamente tratados de los siglos XVIII y XIX (19) e incluso del XX.

Finalmente, con la sentencia del Tribunal Supremo dando la razón al Gobierno español, quien además expresó su deseo de que los restos de ambas fragatas permaneciesen en el lugar en el que se había producido el hundimien-

(17) *Abandoned Shipwreck Act*, de 1987 (Public Law 100-293; USC 2101-2106) firmada por el presidente Ronald Reagan en 1988 como Pub. L. 100-298, 102 Stat 432.

(18) Archivo del Estado Mayor de la Armada.

(19) Tratado definitivo de paz entre España y Francia, por una parte, y Gran Bretaña por otra, firmado en París el 10 de febrero de 1763. Tratado de amistad, arreglo de diferencias y límites entre su Majestad Católica y los Estados Unidos de América concluido y firmado en Washington el 22 de febrero de 1819. Tratado de Paz entre Estados Unidos y España, firmado en París el 10 de diciembre de 1898.

to, se abría un nuevo y esperanzador horizonte en el que ya no se producirían hechos como los llevados a cabo por Mel Fisher con los galeones *Nuestra Señora de Atocha* y *Santa Margarita*. No habrían de transcurrir ni siquiera tres años cuando de nuevo otro cazatesoros llamaría a nuestra puerta trasera para profanar los restos de otra fragata de la Real Armada, la *Nuestra Señora de las Mercedes*.

La fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* (20)

De 34 cañones, fue construida en 1788 en los astilleros del Apostadero de La Habana. Su entrada en servicio coincide con el inicio de la Revolución Francesa, y su vida activa transcurre en un periodo álgido de hechos históricos: la guerra de la Coalición (1792-1795), la guerra del Rosellón (1793-1795) que finaliza con el Tratado de Paz de Basilea, la asunción del poder de Napoleón (1799), la guerra contra Gran Bretaña en alianza con Francia (1796-1802), consecuencia del Tratado de San Ildefonso de 1796 (21).

Su primera comisión, en 1789, fue trasladar al virrey de Nueva Granada, José de Ezpeleta, desde La Habana a Cartagena de Indias. En la primavera de 1790 hizo su primer cruce del Atlántico transportando caudales de la Corona y ciudadanos españoles. En 1797 participa con la escuadra del general José de Córdoba y Ramos. En verano de 1798 traslada caudales de la Corona y de particulares, al mando de capitán de navío Antonio de la Torre Puebla, desde La Guayra y Veracruz, en los virreinos de Nueva Granada y Nueva España, a Santander. En 1800 participa en la defensa de Ferrol de un ataque británico.

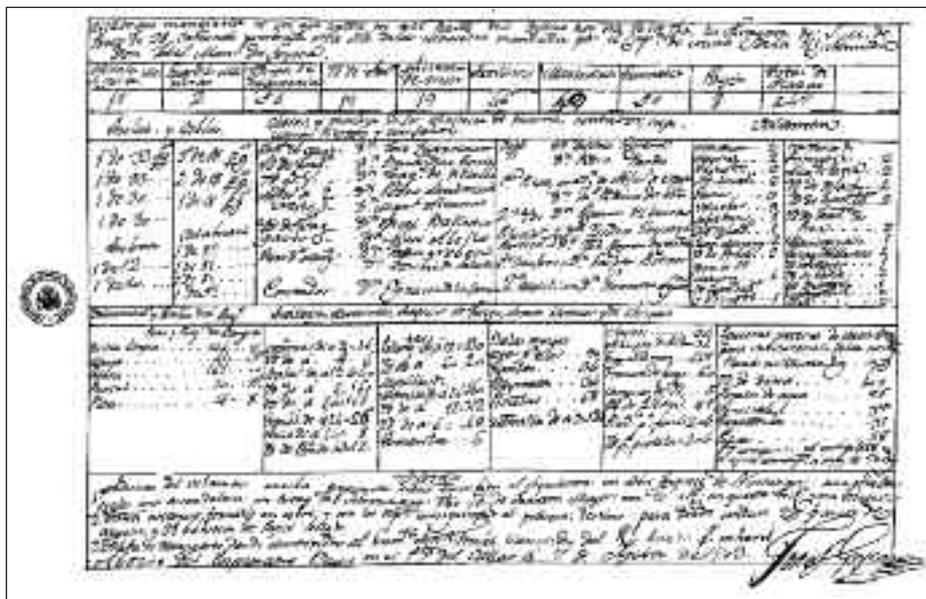
En su breve historia la fragata *Mercedes* participó tanto en operaciones de combate como de protección de convoyes contra las operaciones de interdicción británicas del tráfico marítimo con los virreinos.

En marzo de 1802 se firma el Tratado de Amiens (22), que trajo un tenso y temporal respiro a las hostilidades, pero España permanecía aliada con la Francia napoleónica y obligada a apoyarla militar y económicamente. La paz duró poco. En mayo de 1803 se reanudan las hostilidades entre Francia y Gran Bretaña. España trata de mantenerse neutral, pero los tratados con la primera obligan a apoyarla. Gran Bretaña considera que el apoyo que le presta España

(20) Extracto de la declaración del almirante director del Órgano de Historia y Cultura Naval de 12 de septiembre de 2008 (19 hojas y 33 anexos).

(21) Tratado de alianza defensiva y ofensiva entre S. M. Católica y la República de Francia, firmado en la Granja de San Ildefonso el 18 de agosto de 1796.

(22) Tratado definitivo de paz entre S. M. el rey de España y de las Indias, la República francesa y la República Bátava de una parte, y S. M. el Rey del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda de la otra, concluido en Amiens el 27 de marzo de 1802.



Oficio del comandante de la fragata *Mercedes*, José Goycoa, al ministro de Marina Domingo de Grandallana, participando el arribo a El Callao de la fragata de su mando.

a Francia es inconsistente con su estatus de no beligerante. En octubre de 1803, España y Francia firman un convenio (23) por el que España se compromete a pagar una importante cantidad a cambio de no facilitar la ayuda militar a la que se había comprometido en el Tratado de San Ildefonso de 1796. El pago de este subsidio es considerado por Gran Bretaña razón suficiente para atacar los intereses españoles.

En esta situación de equilibrio inestable, Manuel Godoy, primer ministro de Carlos IV, generalísimo del Ejército de Tierra y almirante de la Armada, remite pliegos al teniente general Domingo Pérez de Grandallana, secretario de Estado y de Despacho Universal de Marina e Indias, notificándole la preparación en Lima de caudales de la Corona y otras especies y que el transporte es recomendable se haga a bordo de buques de la Real Armada. El 27 de febrero de 1803, Pérez de Grandallana ordena el alistamiento de las fragatas *Mercedes* —capitán de navío José Goycoa— y *Clara* —capitán de fragata

(23) Convenio entre el rey de España y la República francesa para reducir a dinero y subsidio anual las obligaciones que había contraído dicho monarca; se firmó en París el 19 de octubre de 1803.

Diego Alesón—. El 7 de agosto, la *Mercedes* arriba a El Callao después de haber permanecido un mes en Montevideo reparando las averías que le había producido un fuerte temporal en el cruce del Atlántico.

Una vez embarcada la carga a transportar y ante la incertidumbre de las circunstancias políticas y el estado de guerra entre Francia e Inglaterra se retrasa la salida de El Callao (24). El 31 de marzo de 1804 se hacen a la mar las fragatas *Mercedes*, *Clara* y *Asunción* al mando del brigadier Tomás de Ugarte y Liaño. En el viaje de regreso a España la agrupación hace escala en Montevideo el 5 de junio, en donde se constituye una nueva agrupación, compuesta por las fragatas *Mercedes* (34 cañones), *Clara* (34 cañones), *Medea* (42 cañones) y *Fama* (34 cañones), bajo el mando del brigadier José Bustamante y Guerra (25). La víspera de hacerse a la mar cae enfermo el brigadier Ugarte, al que se desembarca, falleciendo días después. Para relevarle el brigadier Bustamante nombra al mayor general Diego de Alvear y Ponce de León, que regresaba a España con su familia (26) después de permanecer una larga campaña en el establecimiento de los límites de Paraguay en el virreinato del Río de la Plata, que transborda, en unión de su hijo mayor Carlos —cadete del Regimiento de Dragones de Buenos Aires—, a la fragata *Mercedes*, haciéndose a la vela el día 9 de agosto.

En la mañana del día 5 de octubre y a una singladura del puerto de destino, Cádiz, la fragata *Clara* hizo señales de haber avistado en el horizonte fragatas británicas, adoptándose inmediatamente, y como precaución, la formación establecida en las instrucciones previas a la salida a la mar: la *Fama* en cabeza, las *Medea* y *Mercedes* en el centro de la línea y la *Clara* cerrando la formación. Al estar a «tiro de pistola» el comodoro Graham, que mandaba la agrupación británica compuesta por la *Lively* —50 cañones—, *Amphion* —46—, *Infatigable* —46— y *Medusa* —42—, envió un bote con un oficial al buque insignia *Fama* para informar al brigadier Bustamante de que tenía órdenes de S. M. británica de detener a la agrupación española y conducirla a puerto en Gran Bretaña (27), que llevaban tres semana al acecho y que para cumplir su misión utilizaría su superior fuerza. Bustamante rechazó categóricamente la intimidación británica y en cuanto el oficial británico desembarcó de la fragata *Fama* los buques británicos abrieron fuego estableciéndose un

(24) Al marqués de Avilés, virrey del Perú, y al comandante del apostadero, jefe de escuadra Tomás de Ugarte. Archivo de la Real Academia de la Historia.

(25) *Fama* al mando del capitán de navío Miguel Zapiain Balladares; *Medea* al mando del capitán de navío D. Francisco de Piedrota y Verdugo; *Mercedes* al mando del capitán de navío D. José Manuel de Goycoa y Labart; *Clara* al mando del capitán de navío D. Diego Alesón y Bueno.

(26) La familia del mayor general Alvear se componía de su esposa María Balbastro, cuatro hijas, tres hijos y un sobrino.

(27) Informe que sobre el combate rinde el brigadier Bustamante. Archivo General de la Marina «Álvaro de Bazán», AGMAB.

intenso intercambio de disparos. A los pocos minutos la fragata *Mercedes* saltó por los aires, salvándose 50 miembros de la dotación entre los que se encontraba el segundo comandante, el teniente de navío Pedro Afán (28).

Después de la trágica destrucción y hundimiento de la *Mercedes*, las tres fragatas supervivientes del combate, después de varios días de reparar las graves averías producidas en el desigual combate, fueron marinadas hasta Gran Bretaña, entrando en Plymouth la *Medea* y la *Clara* y en Portsmouth la *Fama*, donde fueron confiscadas con todo su contenido; las fragatas supervivientes del combate se incorporaron a la Real Armada británica y su cargamento fue vendido para aplicar el denominado *Royal Money* (29).

Este fue el combate naval más controvertido de las guerras napoleónicas. El Almirantazgo británico, que tenía conocimiento de los preparativos que se estaban llevando a cabo en el puerto de El Callao y del retraso en la salida de Montevideo, despachó a la agrupación del comodoro Graham Moore con unas instrucciones muy concretas: «detener a las fragatas y conducir las a Gran Bretaña, aunque para ello tuviese que emplear su superior fuerza» (30). El 23 de octubre es capturada la fragata *Santa Matilde*; el 17 de noviembre, la fragata *Anfitrión*; previamente lo había sido la goleta *Extremena*. El mantenimiento de la neutralidad ya no fue posible.

The image shows a handwritten document with two main sections. The top section is titled 'Reglamento del Comodoro' and contains several lines of text in Spanish, likely detailing regulations or orders. The bottom section is a table titled 'Resumen de los sueldos y gratificaciones' (Summary of salaries and gratifications). The table has three columns: a column for names or descriptions, a column for amounts, and a column for dates or periods. The handwriting is in cursive and somewhat faded. There is a small circular stamp or seal at the bottom left of the page.

Anticipaciones de sueldos y gratificaciones a la oficialidad y tripulación de las fragatas *Clara* y *Mercedes* que van a Lima.

(28) Informe del segundo comandante de la fragata *Mercedes* (AGMAB).

(29) Cruizers and Convoys Act, de 1708.

(30) Parte del combate que eleva el jefe de escuadra Bustamante a Domingo de Grandallana (original y firma en la biblioteca de la Real Academia de la Historia).

Recalada y navegación a la zona del combate (31)

El día 15 de junio de 2007, el capitán de navío Franco Castañón eleva un informe titulado «Voladura de la *Mercedes*», que trataré de extractar. Dice dicho informe:

«Para determinar el lugar donde tuvo lugar la recalada de la división española, cuando se avistaron las costas de la Península y posterior navegación hasta que tuvo lugar el combate, se han utilizado los siguientes documentos:

a) Diario de navegación del entonces alférez de fragata José María Chacón de la fragata *Fama* (32).

b) Parte de campaña del comandante de la división D. José Bustamante y Guerra al ministro de Marina D. Domingo Pérez de Grandallana (33).

c) Parte de campaña del capitán de navío D. Miguel de Zapiain y Valladares, comandante de la fragata *Fama* al ministro de Marina D. Domingo Pérez de Grandallana (34).

d) Diario de navegación de la división, por el mayor general de la división, capitán de navío de la Real Armada D. Diego de Alvear y Ponce de León (35).

e) Derrotero de las costas de España en el océano Atlántico y de las Islas Azores o Terceras para inteligencia y uso de las cartas esféricas por el brigadier de la Real Armada D. Vicente Tofiño de San Miguel (1798).

f) Atlas de Tofiño y cartas náuticas núm. 703 y 703^a de la Dirección de Hidrografía de los años 1877 y 1903.

g) Vistas del combate de cabo Santa María del libro *El combate de Trafalgar* (36).

Del documento a) reconoce que el día 5 de octubre “amaneció claro, la tierra a larga distancia, que conocimos por ser la sierra de Monchique”. Poste-

(31) Extracto del informe elevado por el capitán de navío Hermenegildo Franco Castañón el día 15 de junio de 2007.

(32) Publicado en el tomo I de la obra *El Combate de Trafalgar de Pelayo Alcalá Galiano* (pp. 45 a 49) de un original que le proporcionó al autor el almirante Chacón, hijo del autor (signatura no localizada).

(33) Publicado en Marliani (pp. 134 a 144). Este documento no apareció en el Archivo Histórico de la Armada de El Viso del Marqués (AGMAB).

(34) Este documento no apareció en el AGMAB. Se encuentra en la biblioteca de la Real Academia de la Historia (original, firma autógrafa) en la denominada colección Pérez de Guzmán, leg. 11/3805.

(35) En *Historia de D. Diego de Alvear, brigadier de la Armada, por su hija doña Sabina de Alvear y Ward*, 1891 (pp. 387 a 403). Imprenta de Luis Aguado. Madrid 1891.

(36) ALCALÁ GALIANO, Pelayo: *El combate de Trafalgar*.

riormente manifiesta “ceñimos el viento todo lo posible, y nos aproximamos a tierra”.

Del documento c) se conoce “el día 5... reconocimos a las seis de la mañana a la sierra de Monchique, que nos demoraba NNE, distante 7 leguas, los vientos eran entonces de N y N1/4NO”.

Del documento d) se desprende, día 4 de octubre día anterior al combate, “el tiempo seguía claro... el viento fresquito del NNE al N, la mar llana o apenas sensible del NNO, y navegamos mura babor en buena vela. La situación de estima a medianoche de ese día 4, latitud N 36 11' 15”, aunque por observación de una altura meridiana de Casiopea estábamos mas al S y en longitud —referida la meridiano de Cádiz— 3° 20' 18”. A las seis y cuarto de la mañana, se marcó la sierra de Monchique al N1/4E de aguja...”. Continúa manifestando que “a *Clara* a este tiempo —es decir a la misma hora— hizo señal de tres velas al primer cuadrante, que a las ocho se conocieron ser cuatro, que hacían hacia nosotros; y revelando ser buques de guerra. Se puso la señal 246 de zafarrancho de combate, y la 127 de formar en línea de tal, amura babor, orden natural... quedando la *Fama* por cabeza de línea o en vanguardia, la *Medea* y la *Mercedes* en el centro, y la *Clara* a retaguardia...”. Añade Alvear “Seguíamos en esta disposición con todo el aparejo nuestro rumbo de ENE, a la vista de toda la costa del cabo de Santa Maria, pues a eso de las nueve se demarco Monte Figo a NE 5 E, a cuya hora, ya próximas las embarcaciones reconocidas ser fragatas de guerra inglesas, por su bandera y de crecido porte, largamos nuestra insignia y la bandera de popa, y se fueron colocando cada una por el través de las nuestras respectivas, según iban llegando por barlovento...”.

De la anotación de Alvear de las seis y cuarto de la mañana de haber reconocido la sierra de Monchique y lo expone del siguiente modo, clarifica bastante la posible derrota de la división, “Por la estima seguida de las seis y cuarto de la mañana que se descubrieron y marcaron las sierras de Monchique al N 7° 40' O, corregido de variación como se dijo arriba, no habiendo después hecho otras marcaciones sobre que se pudiese contar ni seguido la estima después del combate. Latitud estimada a dicha hora, 36° 23' 15”, Longitud estimada a la dicha hora, occidental de Cádiz 2° 46' 44”, rumbo directo N 65° 20'. Millas navegadas 71'. Longitud deducida de la marcación 2° 4' 00”. Diferencia de recalada al E por marcación 4° 2' 44””.

De lo expuesto se obtienen las siguientes conclusiones: tanto los rumbos como demoras y marcación del viento están referidas a la aguja, excepto la segunda situación de Alvear; se presenta la dificultad de que en 1804 tanto la variación (declinación magnética) como los desvíos de aguja son desconocidos, no obstante la variación de la aguja (declinación magnética) indicada en la carta 703^a de 1905 es en la zona de recalada y navegación a lo largo de la costa portuguesa hasta el cabo de Santa Maria de 16° 30' NW(-) siendo el decremento anuo de 6'; a la vista de la carta 703 de 1877, se tiene que con el

TEMAS GENERALES

decremento anuo de 6', la variación de la aguja debería ser (no aparece en la carta para la zona sur de Portugal) de 19° 22'NW(-) y para la zona situada al NW de cabo San Vicente y a una 100 millas náuticas aproximadamente de 20° 48' NW (-) como refleja la citada carta, lo cual concuerda con la reflejada en la carta de 1905.

Por todo ello y teniendo en cuenta que el decremento anuo no experimenta apenas variación, se puede afirmar que la variación de la aguja era de 1° cada 100 años, lo que nos indica que la declinación magnética en la zona de estudio era en 1804 de 26° 30'NW (-) aproximadamente. Los desvíos de las agujas no se tienen en cuenta por desconocerlos; no se considera que fuese excesiva la influencia producida por todos los elementos metálicos de a bordo ya que la aguja se situaba en la toldilla. De todos modos es de suponer que al cruzar días antes la línea ecuatorial se hubiese observado y corregido.

La víspera de la recalada, según manifiesta Alvear "era un día claro, el viento era fresquito de NNE al N. La situación de estima a 0500 era de 36° 11' 15" N, aunque por observación de una altura de Casiopea, también manifiesta i que convertida en longitud de Greenwich da 9° 32' 38" O".

Del diario de navegación del alférez de fragata Chacón se sabe que se reconoce la sierra de Monchique a larga distancia y que la división hace por acercarse a tierra, ciñendo el viento todo lo posible. El viento es fresquito



Situación calculada del combate.

entre el N y N1/4NO de aguja, que corresponde a NO y NNO. No sabemos lo que ceñían las fragatas sin partir el puño (no tomar el aparejo el viento por avante). Se estima que pudiera ser entre seis y ocho cuartas, por lo que el rumbo debiera ser NE, rumbo que coincide prácticamente con el apuntado por Alvear ENE de aguja que corregido por declinación da uno verdadero de NE1/4E.

Los barcos iban a buen andar, como manifiesta Alvear, con todo el aparejo y viento a un largo. Las fragatas fachean para el parlamento con la agrupación británica, manteniéndose con las gavias, manteniendo rumbo hacia Cádiz.

Para calcular la situación se parte de la situación estimada por Alvear a las 06:15 de la mañana (latitud 36° 46' N, longitud 2° 40'40" O) corregida por marcación a Monchique (suponemos que las marcaciones están tomadas a los picos más elevados Foya o Monchique) por la gran distancia existente, 60 millas náuticas. Según se deduce del Derrotero de Tofiño estos eran los únicos puntos visibles hasta una distancia de 25 leguas (75 millas náuticas). Traslada dicha marcación por rumbo y distancia navegada desde las 06:15 horas a cortarse con la marcación tomada a la 09:15 horas de la mañana a Montefigón nos da una situación lo bastante fiable para determinar el punto donde se inició el combate.

A los pocos minutos de iniciarse el combate se produce la voladura de la Mercedes. Este hecho se estima se produce entre las 09:30 horas y las 10:00 horas, lo que nos da que sus restos con la carga que transportaba pueden encontrarse dentro de un círculo de error de 8 millas cuyo centro puede encontrarse en un área de un círculo de 8 millas de radio centrado en latitud 36° 32' N y longitud 08° 08' W al N1/4NE del cabo Santa María 28 millas.»

Elevado el informe al almirante jefe de Estado Mayor y siguiendo sus instrucciones, la División de Operaciones facilitó el registro de las posiciones AIS (37) de los buques *Ocena Alert*, *Odyssey Explorer* y *Swift Secure*, que trabajaban para la compañía Odyssey Maritime Exploration, los días en que tuvieron el sistema conectado, pues hay momentos en los que se carece de información, lo que permitió establecer sus zonas de trabajo, una de 24 millas por seis y otra de tres por 14 millas, y superponerlas a la situación calculada en la que se produjo la voladura de la Mercedes. La coincidencia de zonas llevó a la confirmación de que el famoso *Black Swam* era la fragata Mercedes.

Posteriormente, la aduana norteamericana facilitó al Gobierno de España los documentos que Odyssey Maritime Exploration presentó en los meses de abril y mayo de 2007 ante la aduana norteamericana para importar los objetos

(37) AIS son las siglas de *Automatic Identification System*, su objetivo es facilitar la posición (latitud y longitud) a otros buques o estaciones en tierra cuando está activado.

que vía Gibraltar se habían transportado a los Estados Unidos. En ellos figura en coordenadas UTM (38) la posición en la que se habían extraído del fondo del mar cada una de las piezas. Convertidas estas coordenadas UTM en latitud y longitud (39) se obtuvo una situación media de 36° 30' 02,49" N, 8° 09' 30,48" W.

Planeamiento de la estrategia de la defensa

El seguimiento de las actividades de Odyssey Maritime Exploration por la Armada se remonta a tiempo atrás, y cuando tuvo el convencimiento de que el *Black Swam* era la fragata *Mercedes* se inició la búsqueda de los documentos que demostrasen, sin lugar a dudas, que era una fragata de la Real Armada, mandada por oficiales de la misma, el historial de la fragata, los partes de llegada y de salida de los puertos del periodo histórico que se contemplan y, en términos generales, todos los documentos que fuesen necesarios para contribuir a la defensa del patrimonio nacional cuando se solicitasen.

Para llevar a cabo esta búsqueda se organizaron dos grupos de trabajo, uno en el Cuartel General, donde se encuentra el Museo Naval de Madrid, constituido por Carmen Teres, subdirectora del Subsistema Archivístico de la Armada, y Pilar del Campo Hernán, conservadora del Museo Naval y experta en expediciones a Indias; el otro en el Archivo General de la Armada «Álvaro de Bazán» en El Viso del Marqués, constituido por Silvia López Wehrli y Vicente del Campo Hernán. Esta organización permitía agilizar por una parte la búsqueda de los documentos, por otra disponer en tiempo útil de la documentación que se conserva en el archivo histórico de la Armada. En mayo de 2007 se puso en contacto con el Órgano de Historia y Cultura Naval el Sr. Goold, con quien se planeó el esquema inicial del argumento de la defensa bajo la premisa de que se debía preparar un documento que fuese la declaración institucional de la Armada, ya que se consideraba que este documento sería decisivo en el proceso, como ya lo había sido en los casos de las fragatas *Galga* y *Juno*. A finales de junio ya se disponía del primer borrador de declaración.

En julio de 2007, el Ministerio de Cultura se pone en contacto con la Armada por medio del subdirector general de Bellas Artes y Bienes Culturales Luis Lafuente Batanero, se le informa de quién será la persona que dirigirá la investigación y se establecen los puntos de contacto: por Cultura, Elisa de Cabo de la Vega, y por la Armada, el coronel de Infantería de Marina Aragón

(38) *Universal Transverse Mercator*, sistema de posicionamiento desarrollado por el Ejército norteamericano en 1940.

(39) Programa de conversión en National Oceanic and Atmospheric Administration (http://www.ngs.noaa.gov/cgi-bin/utm_getgp.prl).

Fontenla. Días más tarde el subdirector general remite un estudio, elaborado por la Junta de Andalucía, coordinado por Carmen García Rivera, del Centro de Arqueología Subacuática de Cádiz (40). El documento es un excelente trabajo de investigación basado en documentación del Archivo de Indias, en otras fuentes documentales españolas y británicas, y en él se establece una zona muy amplia del probable hundimiento de la *Mercedes*, fundamentada en las estimaciones de los británicos.

En septiembre de 2007 se inicia la primera de una serie de reuniones dirigidas por Luis Lafuente Batanero, del Ministerio de Cultura. En estas reuniones había representantes del Ministerio de Exteriores, Justicia, del Consejo General del Poder Judicial, de la Abogacía del Estado, de la Dirección General de la Guardia Civil y de la Armada. Simultáneamente tenía lugar en el Museo Naval una serie de reuniones con los abogados para preparar la argumentación y buscar documentos para la defensa. Fueron localizados varios centenares, de los que algo más de cien eran relevantes para la defensa; en la búsqueda de documentación no fue posible la localización de pruebas de enorme trascendencia, lo que hizo recurrir, una vez más, al almirante González-Aller Hierro, quien orientó la búsqueda (41).

En mayo de 2008 se solicita al director de la Real Academia de la Historia la remisión de copia compulsada de determinada documentación que conservan bajo el nombre de «Colección Pérez de Guzmán» (42). En septiembre



«Que se suspenda la salida de las fragatas *Asunción*, *Clara* y *Mercedes* hasta nueva orden y que las venga a mandar Ugarte.»

(40) Coordinadora Carmen García Rivera: informe elaborado por Lourdes Márquez Carmona, Antonio Valiente Romero y David Benítez López, asesores técnicos del Departamento de Documentación.

(41) *La Campana de Trafalgar (1804-1805)*. Corpus documental.

queda cerrada y firmada la argumentación de la defensa, y se inicia el proceso judicial en defensa de los intereses españoles.

Reflexiones finales

Navales militares

El denominado caso de la *Mercedes* marca un importante punto de inflexión en la defensa de patrimonio histórico naval. La fragata *Mercedes* tiene una especial significación, al margen de lo que se ha venido a considerar un «importante tesoro» o un «importante yacimiento arqueológico». Es la tumba de nuestros compañeros de armas y de sus familias, es el resultado de un ataque injustificado en tiempo de paz mientras que los gobiernos de Gran Bretaña y España negociaban el estatus de neutralidad, es la causa fundamental de la entrada en guerra de España, una guerra que la Corona no deseaba ni estaba en condiciones de afrontar, pero que se vio obligada a declarar no solo para lavar el honor, sino porque además se sentía amenazada por mar por la Real Armada británica y por tierra por el más potente ejército, el francés.

La situación socioeconómica española era lamentable después de años de guerra. Las arcas de la Corona estaban escuálidas, como también lo estaba el pueblo español después de un periodo de sequía y de escasez de grano, lo que hacía necesario su importación. La población diezmada por las epidemias había reducido a unos niveles muy bajos las manos necesarias para tripular los buques de la Real Armada. La Armada, que si bien en el Estado General anotaba una cifra importante de buques —95 buques armados, 16 menos de los que había hacía 10 años—, su consignación había sufrido una minoración de 256 millones de reales. Los arsenales estaban desabastecidos de lonas, cabos y cables y de todo lo necesario para disponer de buques de combate.

El estado de guerra que surge del ataque llevado a cabo por los británicos

(42) Juan Pérez de Guzmán y Gallo fue abogado y coronel honorario de Artillería, director del diario *La Época*, consejero de Educación Pública (1910). Ingresó en la Real Academia de Historia en 1906. Secretario accidental en 1914 y perpetuo desde 1920 hasta su fallecimiento en 1922. Dejó heredero de sus bienes a la Real Academia y al Museo de Artillería. Centró su labor investigadora en el reinado de Carlos IV. Los documentos requeridos fueron posiblemente solicitados para consulta al Archivo del Ministerio de Marina, ubicado hasta 1928 en el Palacio de Grimaldi, conocido también como Palacio de Godoy, actualmente sede del Senado. Los documentos que constituyen la colección constan de 71 legajos (11/8268-83349). El contenido lo forman documentos relativos a la historia de España de los siglos XVIII y XIX, impresos, manuscritos (documento original y firma, así como minutas de la Secretaría de Estado y Despacho de Marina, capitanes generales, jefes y oficiales de la Real Armada).

en aguas del cabo de Santa María fue un acontecimiento capital y funesto que trajo importantísimas consecuencias para España. La Real Armada británica logra la supremacía naval, bloquea los puertos españoles, se produce el combate de Trafalgar, se frustran los planes de Napoleón de invadir Inglaterra, se produce la Guerra de la Independencia —que finaliza con el regreso a Ferrol del primer batallón del Sexto Regimiento de Infantería de Marina—, se restaura la Monarquía, se aprueba la primera Constitución. La guerra que se inició en el cabo de Santa María no finaliza hasta 10 años después, en 1814.

La España que surge de este periodo es una nación muy debilitada que pierde la consideración de potencia europea, con un poder económico y militar tan desgastado que la hace incapaz de hacer frente a las sucesivas guerras que van surgiendo en los virreinos y que finalizan con la configuración de las repúblicas centro y suramericanas.

Que España cuenta con uno de los más importantes patrimonios histórico-marítimos subacuáticos es una realidad incuestionable, y que su protección suscita cada vez mayor atención ante el avance en la tecnología de buceo y los medios que esta ha puesto al alcance de los cazatesoros, dando lugar a lucrativas actividades empresariales, presentando actividades de arqueología subacuática como respetables actividades comerciales, es otra realidad. Grandes



Blas de Lezo captura al navío británico *Stanhope*. (Cuadro de Cortellini. Museo Naval Madrid).

empresas y cazatesoros conviven con el apoyo e incluso el respaldo de gobiernos que, carentes de la tecnología y de los necesarios arqueólogos subacuáticos, han optado por permitir estas actividades mediante contratos de reparto. Otras naciones han desarrollado políticas de prevención y protección contra estas actividades expoliadoras, y las menos consideran que cualquier pecio que se halle en sus aguas pertenece a su patrimonio con independencia de la bandera de su Estado de origen.

Ya a principios del siglo XXI, bajo los auspicios de las leyes internacionales del mar, naciones como España, Japón, Alemania, la Federación Rusa, Inglaterra y Estados Unidos han declarado que los buques y aviones de Estado gozan de inmunidad soberana. Esta declaración incluye tanto a los del III Reich alemán como a los de la antigua Unión Soviética. ¿Cuál es el significado de esta declaración? Que la alteración de los restos o extracción de piezas de estos buques y aviones es un acto ilícito y, por consiguiente, susceptible de ser perseguido judicialmente.

De todas las naciones para las que la mar ha tenido un significado importante y han potenciado su Armada, quizás sea la de los Estados Unidos la que vio la importancia del patrimonio marítimo, creando en 1800 el Naval History & Heritage Command (43) con la misión de reunir, preservar, proteger, exponer piezas, documentos y objetos de valor artístico. Desde su creación han ido incorporando no solamente un amplio cuerpo legislativo, sino que han creado los departamentos necesarios para el cumplimiento de su misión, y uno de ellos es el de Arqueología Submarina. En el año 2001 la Marina norteamericana tuvo conocimiento de que varias piezas que habían sido extraídas del USS *Yorktown* —buque que pertenecía al Escuadrón Africano que se había hundido en las islas de Cabo Verde— salían a subasta en Sotheby's. El Ministerio de Justicia norteamericano, en nombre de la Marina, reclamó la propiedad de dichas piezas, que fueron devueltas a su legítimo propietario, la Marina de los Estados Unidos.

Otra nación de gran tradición marítima como Inglaterra publica en 1986 el documento *Protection of Military Remains Act* (44). La principal finalidad de este documento es la de proteger los restos de aviones, buques y restos humanos asociados de cualquier intervención no autorizada. Faculta al ministro de Defensa para establecer los instrumentos legales dirigidos a determinar a qué buques es de aplicación y definir dos tipos de áreas a las que serán de aplicación ciertos preceptos que regulen el tipo de actividad que se pueden llevar a cabo. Las áreas que define el documento son: áreas protegidas (*protected places*) y lugares controlados (*controlled sites*).

Normativas

(43) En <http://www.history.navy.mil>

(44) En <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1986/35/contents>.

La legislación española sobre el patrimonio histórico tiene su origen en la protección de los *bienes inmuebles*, considerados como *monumentos arquitectónicos*, concepto que tiene su origen en 1803, siendo este el punto de arranque de nuestro ordenamiento jurídico (45). Hasta la publicación de la Ley del Patrimonio Histórico, la conservación del bien inmueble se fundamentaba en su interés militar o religioso; el concepto de *monumento* va evolucionando tomando como base de sustento primero la antigüedad y posteriormente el de *histórico* y *artístico*, como calificador para ser sujeto de especial protección.

Es en la primera década del siglo XX cuando se produce un avance significativo al dictarse las normas que regulan la realización de excavaciones artísticas y científicas para la conservación de *ruinas* y *antigüedades*, añadiendo un límite temporal para estas últimas; se constituye conceptualmente el tesoro artístico nacional por razones de arte y cultura, más relacionado con el patrimonio arquitectónico, dando lugar al tesoro artístico-arqueológico nacional.

Con el advenimiento de la República, se sanciona constitucionalmente la protección del patrimonio histórico, se promulga la Defensa, Conservación y Acrecentamiento del Patrimonio Histórico-Artístico Nacional mediante el cual se protegen los inmuebles, los objetos artísticos, arqueológicos e históricos con más de 100 años de antigüedad; pone principal énfasis en los bienes inmuebles, a los que clasifica en *monumentos* y *yacimientos arqueológicos*. Poco después de la creación de la Inspección General de Monumentos aparece la Junta Superior de Excavaciones y Antigüedades, dotada de importantes funciones gestoras, como era formar y conservar los registros de excavaciones, conceder autorización de concesiones de excavaciones y llevar el inventario de las minas monumentales.

A mediados de siglo se introduce el concepto del *entorno* relacionado con la cuestión urbanística. No es hasta el año 1978 en el que la Carta Magna instituye el concepto de Patrimonio Histórico, Cultural y Artístico, y en consecuencia siete años más tarde se publica la Ley del Patrimonio Histórico Español. Esta define como integrantes del patrimonio los inmuebles y objetos muebles, los yacimientos y zonas arqueológicas, los sitios naturales, jardines y parques que tengan un determinado valor. Define qué es un *sitio histórico* y lo relaciona con acontecimientos o recuerdos del pasado, así como la *zona arqueológica*, referida a lugar o paraje en donde existen ciertos bienes, apare-

(45) Real Cédula de 6 de junio de 1803. Cédula de 28 de abril de 1837. Real Orden de 13 de junio de 1844. Real Orden de 23 de junio de 1851. Ley de Instrucción Pública de 9 de septiembre de 1857. Decreto de 16 de diciembre de 1873. Ley de 7 de julio de 1911. Decreto de 1 de marzo de 1912. Ley de 4 de marzo de 1915. Real Decreto-Ley de 9 de agosto de 1926. Ley de 10 de diciembre de 1931. Constitución Española de 1931. Ley de 13 de marzo de 1933. Decreto de 6 de abril de 1936. Decreto de 22 de julio de 1958. Ley 16 de 1985, solo por citar algunas significativas.



Parte del combate que eleva el jefe de escuadra Bustamante al secretario de Marina Grandallana.

ciendo por primera vez en la historia de la legislación patrimonial una referencia al mar territorial o a la plataforma continental.

La ley también regula conceptualmente las *excavaciones arqueológicas* —remociones con el fin de descubrir e investigar toda clase de restos históricos—, las *prospecciones arqueológicas* —exploraciones sin remoción para estudio, investigación o examen— y los *hallazgos casuales*; tanto la primera como la segunda deben ser expresamente autorizadas por la administración competente, marcando clara diferencia entre esta y organismos competentes, y es esta administración competente la única autoridad que puede ordenar las excavaciones o prospecciones arqueológicas en cualquier *terreno público o privado*, que puede ser sometido a la legislación sobre expropiación forzosa. Al reconocer la *Carta Magna* el dere-

cho a la autonomía de las nacionalidades y regiones, y de la nueva distribución de competencias otorgadas en los estatutos de autonomía, surgen, entre otras nuevas regulaciones, las relativas a las competencias en cuestiones de patrimonio histórico, limitando las competencias del Estado a las cuestiones relacionadas con el expolio o la exportación de bienes patrimoniales.

Conclusiones

La Armada se inicia en cuestiones patrimoniales en el año 1792 cuando se crea el Museo Naval. Desde entonces ha evolucionado adaptándose los nuevos tiempos. En 1976 se crea el Instituto de Historia y Cultura Naval para fomentar el estudio de la historia naval, facilitar su investigación y publicar

los resultados. En 1981 se constituye el Centro de Estudios Histórico-Navales Subacuáticos en el Museo Naval de Madrid. Posteriormente el Órgano de Historia y Cultura Naval, dependiendo directamente del almirante jefe de Estado Mayor de la Armada, elevándose la responsabilidad del patrimonio histórico marítimo al más alto nivel.

Desde la promulgación de la Constitución de 1978, la estructura orgánica de la Administración del Estado ha estado sometida a diversos cambios estructurales, dando lugar a nuevos ministerios y a la desaparición de otros; en consecuencia la legislación ha ido adaptándose a estos cambios, pero una responsabilidad permanece inalterable en Armada y esta es la vigilancia y seguridad en los espacios de soberanía marítima.

Esta responsabilidad sobre las aguas jurisdiccionales mantiene en pleno vigor las disposiciones contenidas en el Título II de la Ley 60/1962, que regula las cuestiones relativas a la jurisdicción y procedimiento en materia de auxilios, salvamento, remolques, hallazgos y extracciones marítimas o de cosas hundidas de material militar o que pueda afectar a la defensa en aguas jurisdiccionales españolas, como así lo reconoce la Ley de Puertos (46). El término material militar es muy amplio y desde luego no incluye bienes de carácter artístico, pero sí de carácter histórico. Es decir, que la localización, identificación, balizamiento y eventual extracción de bienes artísticos no es misión de la Armada, aunque sí pueda colaborar con otros organismos del Estado, como actividad científica, dentro de los acuerdos que con ellos se suscriban; otra cosa sería lo referente a la localización de buques de Estado, protegido por la Ley 33/2002, cuya responsabilidad sí es de la Armada, así como la de verificar que nada se extrae de ellos.

En las aguas en las que España ejerce su soberanía y jurisdicción no solamente yacen en el fondo de la mar los buques y sus dotaciones, sino que también lo hacen helicópteros y aviones con sus dotaciones de vuelo, tanto del Ejército del Aire como del Arma Aérea de la Armada. Todos ellos deberían ser considerados como cementerios y así ser reconocidos oficialmente. Ante el progresivo incremento de las tecnologías de buceo y de los medios de exploración submarina, tanto de control remoto como tripulado, se hace necesario disponer unas normas que restrinjan el acceso a estos pecios y que den cumplimiento al mandato de la UNESCO de que ese patrimonio histórico-marítimo se preserve en el lugar en el que se encuentra como opción preferente.

Pero en estas aguas no solamente existen buques y medios aéreos españoles, sino de otras naciones, tales como británicos, franceses, alemanes, italianos, norteamericanos, unidades que se hundieron como consecuencia de

(46) Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante.

combates —que deben soportar la consideración de cementerios— y que en la mayoría de los casos almacenan en su interior los explosivos de sus cargos de guerra. Eso representa un peligro añadido al de las actividades de buceo.

Toda actividad de investigación científico-marítima sobre el patrimonio histórico marítimo debería efectuarse siguiendo unas pautas de investigación arqueológica que deberían estar contenidas en la actualización de la Ley 60/62 para aquellos buques y aeronaves bajo jurisdicción de la Armada; esta autorización debería contemplar aspectos tales como: resumen del proyecto, objeto de interés, metodología, impacto ambiental, preservar y proteger el lugar arqueológico, composición del equipo investigador, etcétera.

Finalizado el llamado caso Odyssey es el momento de impedir que los esfuerzos llevados a cabo por los distintos ministerios de la Administración del Estado entren en un proceso de congelación. Es el momento de aunar esfuerzos. Sería muy útil la creación de una subcomisión dentro de la Comisión Interministerial de Política Marítima y de actualizar la legislación, en la actualidad con muchas vías de agua, que vele, proteja, defienda con normas de mayor rango que los meros planes nacionales que son pan para hoy y hambre para mañana.

Si no protegemos con desarrollos legislativos tanto los buques propios como los de otras naciones, es posible que los esfuerzos realizados hasta ahora no sean ni siquiera lecciones aprendidas.

