

La *RES* es la *Mercedes*

Carmen Marcos Alonso
Museo Arqueológico Nacional
carmen.marcos@mecd.es

Es miembro del Cuerpo de Conservadores de Museos, y actualmente subdirectora del Museo Arqueológico Nacional, donde ha estado destinada desde 1992 como técnico de museos y jefe del departamento de Numismática (2004-2008). Licenciada en Prehistoria y Arqueología por la Universidad Autónoma de Madrid y miembro de la Junta Directiva de la Sociedad Ibero-Americana de Estudios Numismáticos (SIAEN), ha publicado numerosos textos e impartido cursos, conferencias y comisariado exposiciones relacionadas con el ámbito de la numismática y la museología. En el marco de su especialidad, participó como testigo en el proceso judicial en torno al caso de la fragata *Mercedes*, en las diversas inspecciones técnicas de los bienes culturales a lo largo del litigio, así como en su recogida y traslado final a España.

En 2007 la empresa cazatesoros Odyssey Marine Exploration localizó y extrajo de un pecio más de medio millón de monedas y unos pocos objetos. El «tesoro» fue trasladado a Estados Unidos, excepto un pequeño lote de piezas que Odyssey dejó depositado en Gibraltar. Estos hechos fueron objeto de un largo litigio en el que los tribunales norteamericanos dieron la razón a las demandas interpuestas por el Estado español, reconociendo sus derechos sobre dichos bienes y ordenando su devolución. El caso ha supuesto un gran éxito para nuestro país y un importante precedente internacional en la defensa del patrimonio arqueológico subacuático.

Las monedas no sólo han sido el objeto del litigio, sino que han representado un importante papel en el caso al aportar pruebas judiciales fundamentales para determinar la verdadera identidad del buque del que procedían: la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*. Los resultados de los análisis numismáticos presentados en el juicio reafirmaron los argumentos defendidos por España en el mismo.

El expolio y el inicio del litigio

La empresa cazatesoros Odyssey Marine Exploration (OME) inició una campaña en marzo de 2007 en la que buscó y dio con los restos de un barco que se encontraba a unos 1.100 metros de profundidad. Su interés, exclusivamente dirigido a la obtención de monedas, le conduce a cometer un expolio en toda regla. En poco menos de un mes, Odyssey extraería más de medio millón de monedas y unos pocos objetos del mismo. El «tesoro» fue trasladado a Estados Unidos, excepto un pequeño lote de piezas que Odyssey dejó depositado en Gibraltar, lugar desde donde esta empresa llevaba a cabo sus actividades.

El 9 de abril de 2007, Odyssey interpone ante la Corte del Distrito de Tampa (Florida, Estados Unidos), una demanda marítima contra el propietario, no identificado, del navío hundido que ha localizado en aguas internacionales del océano Atlántico, sin precisar su ubicación exacta. Su objetivo es que el Tribunal le declare dueño exclusivo de todo lo hallado, alegando que el buque fue abandonado tras su naufragio y que nadie lo ha reclamado en ningún momento. Se inicia

así el «caso Odyssey», resuelto tras cinco años de litigio en los tribunales norteamericanos (Case N.º 8:07-CV-614-SDM-MAP).

El Estado español en el caso de la *Mercedes*

El 30 de mayo de 2007, el Reino de España se persona en el proceso alegando que es el propietario de ese navío, que nunca ha abandonado este naufragio y que mantiene intacta la jurisdicción sobre el mismo. Asimismo, España señala que nunca autorizó a Odyssey a realizar el rescate del pecio.

La decisión de España de reclamar judicialmente los bienes procedentes del pecio se debe a la consideración de que este tipo de yacimientos subacuáticos forman parte de un registro arqueológico sujeto a una regulación legal, tanto nacional como internacional, cuyo fin es su protección como legado histórico, no sólo de nuestro país, sino de carácter común a la humanidad. El Estado español no litiga, por tanto, por un tesoro de monedas, sino por la historia que navegaba en aquel barco.

La clave del proceso judicial: identificar el pecio

Desde que dio a conocer la noticia del hallazgo del «tesoro», la empresa cazatesoros desarrolló una política de ocultación de datos y confusión informativa en cuanto a su origen, localización y procedencia, encubriendo la identidad del barco bajo el nombre de *Black Swan* («Cisne Negro», nombre de un navío pirata inglés), intentando ocultar toda información relativa al pecio y, más grave aún, destrozando un yacimiento que ya nunca se podrá recuperar.

Desde un principio, la empresa defendió que no había pruebas evidentes para relacionar los restos obtenidos con un buque en concreto. Según Odyssey, la zona donde habían actuado no mostraba indicios claros de una nave, ni de restos humanos, y lo que habían localizado parecía corresponder, más bien, a un maremágnum de materiales pertenecientes a una diversidad de pecios, por lo que resultaba imposible determinar a cuál, o cuáles de ellos, podían pertenecer las monedas.

Incluso iniciado el proceso, Odyssey no modificó su actitud. En enero de 2008, cuando el juez solicitó el lugar de localización exacta del pecio, su nombre y el contenido de la carga encontrada, la empresa siguió alegando que no había podido determinar de forma concluyente la identidad del barco y que la información era reservada, ya que su divulgación pública podría afectar a sus trabajos futuros.

Resultaba vital, por tanto, proceder a una correcta identificación del pecio origen de las monedas recuperadas –la *res*, en el lenguaje jurídico–, demostrando que era la fragata *Nuestra Señora de la Mercedes*, y no otro, el pecio expoliado por Odyssey.

Las pruebas para la identificación de la fragata *Mercedes*

El conocido como «caso de la *Mercedes*» o «caso Odyssey» ha sido un proceso judicial en el que han participado múltiples actores. Gracias a la intervención de numerosos especialistas y expertos en diferentes materias –procedentes de los museos y archivos del Ministerio de Cultura, la Armada, el Centro de Arqueología Subacuática de Cádiz, la Guardia Civil, o la Real Academia de

la Historia, bajo la coordinación de James Goold, abogado que representó los intereses de España en el contencioso— y a la amplia batería de pruebas de muy diversa naturaleza que elaboraron —estudios y análisis arqueológicos e históricos, pruebas materiales, documentales y gráficas—, fue posible demostrar la identidad del pecio expoliado, además de determinar su estatus como buque de Estado y el carácter oficial de la misión que estaba cumpliendo en el momento de su hundimiento, el 5 de octubre de 1804, alcanzada por el fuego inglés en un ataque por sorpresa de una escuadra británica, explotando y provocando la muerte de prácticamente todas las personas que viajaban en ella, mientras que su carga y restos se hundieron en las aguas del Atlántico.

La argumentación presentada por España ante el tribunal de Tampa en septiembre de 2008 se basó en una acumulación de pruebas, que fueron encajando unas con otras como si fueran las piezas de un rompecabezas. En su conjunto, la investigación realizada en torno al caso y aportada al proceso judicial dio lugar a un *corpus* de informaciones y documentos calificado como de carácter «enciclopédico» por el magistrado juez Merryday, así como por el Tribunal Undécimo de Apelación de Atlanta (Case N.º 8:07-CV-614-SDM-MAP; Steven D. Merryday, Order, December 22, 2009: 2).

En primer lugar, la ubicación del pecio coincide con lo que indican los registros españoles y británicos de la época. El material gráfico disponible, como el fotomosaico o los videos tomados por la empresa en el yacimiento, permitían comprobar la forma en la que se encontraban los materiales arqueológicos en el sitio, como si se tratara de una nave que hubiera explotado en la superficie, cuyos restos se hubieran esparcido por una amplia superficie del fondo marino.

Entre estos restos se encontraban elementos pertenecientes a un buque que coincidían con los que debía portar la fragata *Mercedes*, tales como anclas, fragmentos de planchas de cobre como las que forraban el casco de la *Mercedes*, cañones del mismo tipo con los que iba artillada —17 localizados en el yacimiento, de 6 y 12 libras—, incluyendo, en coincidencia con lo consignado en documentos con referencias a lo embarcado —como el *Estado de Fuerza y Vida de la fragata de guerra «Nuestra Señora de las Mercedes»* (Biblioteca de la RAH. Colección Juan Pérez de Guzmán, Ms 11/8305)—, gran cantidad de lingotes de cobre y estaño, o uno de los dos antiguos cañones de bronce inutilizados, también llamados culebrinas, que se llevaban a España para reutilizar el metal. En este sentido, fue determinante la documentación de los archivos históricos españoles (Campo Hernán, 2012) y, muy especialmente ha sido pieza clave y fundamental a efectos de la identificación el registro de la fragata a su salida del puerto de El Callao, que se conserva en el Archivo General de Indias (Sevilla) (AGI - Lima 1440), donde se detalla el cargamento que transportaba.

A ello se unen elementos que no pudieron ser presentados en el juicio por no ser conocidos entonces: los materiales del pecio que la empresa no había trasladado a Florida y que dejó en Gibraltar, donde se encontraron elementos que reafirman el estatus oficial de la nave como buque de guerra de la Real Armada, como el juego de botones de un uniforme en los que figura la inscripción «R^L Marina». O más aún: con posteridad, la revisión detallada de los registros individuales de carga y su cotejo con las imágenes de Odyssey de los restos en el fondo marino, nos ha permitido descubrir otro interesante elemento que formaba parte de la carga, y que viene a indicar, una vez más, que el barco expoliado es, sin duda, la fragata *Mercedes*.

Se trata de un mango de almirez de oro, objeto realmente excepcional del que por el momento no conocemos paralelos, que aparece citado entre los bienes embarcados por don Antonio Álvarez de Villar, de cuenta y riesgo del doctor don Juan José de la Encina (AGI, Lima, 1535, registro n.º 143). Esta partida corresponde a un baúl forrado de cuero que contenía un lote de piezas de plata de «chafalonía» de 232 marcos y una onza de peso y un almirez de oro de 6 marcos. «Plata de chafalonía» es como se llamaba a las vajillas rotas o muy desgastadas que, como

señala Céspedes del Castillo (1996: 208), continuaban figurando en los circuitos monetarios de la época. Y un mango de almirez es lo que se aprecia en una de las imágenes del fondo marino tomadas por Odyssey (Case N.º 8:07-CV-614-SDM-MAP; Exhibit D. Declaration of Jim Delgado, Annex 9.46, 9.47 y 9.49), donde aparece entre platos, cubiertos y otro tipo de elementos de vajilla de plata fragmentados, en coincidencia con el registro citado. El almirez, del que sólo es visible el mango, al estar fabricado con un metal noble, quizá pudiera estar relacionado con algún uso en farmacia o en medicina, más si quien lo remite a Cádiz aparece citado como doctor –el doctor de la Encina–. Pero la pieza en cuestión no se encuentra entre las extraídas o, al menos, no aparece en los inventarios que Odyssey presentó en los tribunales, ni entre los materiales entregados a España en EE.UU. ni entre los que se encontraban en Gibraltar. Quizá al ver que en el área no había monedas, su principal objeto de interés, no llegaron a distinguirla entre el resto de los que la acompañaban, y quedó en el fondo marino.

Las monedas, prueba fundamental en el juicio

Por lo que atañe a las monedas, además de haber sido el principal objeto del expolio, es de destacar el importante papel que por sí mismas han desempeñado en el litigio al suministrar una de las principales pruebas para la identificación del buque. En buena medida, las informaciones que aportaron contribuyeron a la resolución del caso a favor de España, y así lo reconoció el propio juez Pizzo en su sentencia (Case N.º 8:07-CV-614-SDM-MAP; Mark A. Pizzo, Report and Recommendation, June 3, 2009: 9).

En la política de confusión y secretismo de Odyssey, los argumentos respecto a las monedas habían ido en la misma línea: estas piezas no podían aportar ningún dato sobre el pecio porque, aunque eran emisiones coloniales españolas, podían proceder de cualquier nave de la época, española o de otro país, al tratarse de un numerario de amplia circulación en todo del mundo.

Con el fin de contar con una base segura sobre lo que podían, o no, aportar las monedas en el contencioso, en abril de 2008 fuimos designados para formar parte del equipo de técnicos que viajó a Tampa para proceder a la inspección de estos materiales, que se encontraban bajo custodia judicial en unas instalaciones en Florida¹. Los resultados de la inspección y del análisis de las monedas dieron lugar a una declaración jurada específica sobre las monedas y formaron parte de las pruebas judiciales presentadas por España en el juicio (Case N.º 8:07-CV-614-SDM-MAP; Exhibit H. Declaration of Carmen Marcos Alonso, September 11, 2008, Annex 1-6).

A estos efectos, además de la inspección general de los materiales numismáticos que aún se encontraban en fase de restauración, conservados inmersos en líquido, en contenedores blancos de plástico, se llevó a cabo una revisión individualizada y pormenorizada sobre un total de más de 5.000 monedas que ya habían sido objeto de restauración, y que estaban en condiciones de aportar datos concretos. En primer lugar se analizaron y catalogaron todas las monedas de oro que *Odyssey* había extraído del pecio, un conjunto muy significativo formado por 212 piezas, que había de proporcionar informaciones precisas sobre el pecio al tratarse del lote completo, el 100% de las piezas de este tipo, procedentes de las actividades de la empresa en el lugar del hallazgo. Además, se seleccionaron al azar y se consignaron los datos identificativos –emisor o

¹ El equipo, enviado por la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales del Ministerio de Cultura, estuvo formado por Elisa de Cabo, entonces subdirectora adjunta de la Subdirección General de Protección del Patrimonio; Rafael Azuar, entonces director del Museo Nacional de Arqueología Subacuática; y Carmen Marcos, conservadora jefe del Departamento de Numismática del Museo Arqueológico Nacional, acompañados por James Goold, el abogado que representaba los intereses de España en el litigio.

monarca al que correspondía la acuñación, denominación de valor, fecha de producción, lugar de acuñación, marcas del ensayador, y observaciones relativas al peso y estado de conservación— de monedas de plata hasta completar una muestra de más de 600 piezas.

La disposición de estas monedas ya restauradas, tal y como estaban en las instalaciones de Florida, con una parte ya encapsuladas en *blisters*, y otra en pequeños botes, a primera vista sin ningún orden aparente, daban la falsa impresión de una diversidad de fechas y cecas poco concluyente. Sin embargo, una vez ordenados los datos por metales, emisores, talleres y fechas, los resultados fueron bastante más elocuentes.

Los datos numismáticos proporcionados por las piezas indican que las monedas que extrajo *Odyssey* de la nave naufragada debían corresponder a un envío realizado desde Lima en 1804. Y más concretamente, el buque en cuestión tenía que haber salido de El Callao a principios de ese año. Del mismo modo, establecieron la datación del pecio expoliado, proporcionando la fecha *ante quem* de 1804, y fijando el momento de su hundimiento en este mismo año.

El modelo monetario de las piezas, en cuanto a sus lugares de emisión, rango de fechas—muy significativo—, valores y tipo de moneda, se ajusta al que presentarían los caudales que transportaba la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*, así como a sus circunstancias históricas.

En este sentido, fue determinante la documentación de los archivos históricos españoles (Campo Hernán, 2012) y, muy especialmente ha sido pieza clave y fundamental a efectos de la identificación el registro de la fragata a su salida del puerto de El Callao, que se conserva en el Archivo General de Indias (Sevilla) (AGI - Lima 1440), donde se detalla el cargamento que transportaba. Además de los diversos *frutos y efectos* que portaba, en él aparecen reflejadas las diferentes partidas de caudales: las que correspondían a la Real Hacienda, que figura como «De cuenta de S[u] M[ajestad]», las de la caja de soldadas destinadas al pago de los salarios de la tripulación, y las de particulares.

En este documento se reflejaba una enorme desproporción entre el numerario de plata y el de oro: unas 360 onzas o monedas de oro de ocho escudos, frente a plata amonedada por un valor total de 944.811 pesos. Una disparidad que es un elemento que singulariza su carga y, lo que es más importante, una desproporción que coincide con las pocas monedas de oro tomadas del pecio por *Odyssey*—212 piezas de oro— frente a cerca de 600.000 monedas de plata, corroborando la identificación.

Todos estos datos, resultado del análisis y examen de las monedas, así como la propia información proporcionada por *Odyssey* en el juicio (Case N.º 8:07-CV-614-SDM-MAP; Exhibit H. Annex 2, *Odyssey Marine Exploration*, «Black Swan» Project. Artifact Summary), y su cotejo con el resto de pruebas materiales y documentos históricos relacionados con el caso, no hicieron más que confirmar la identidad del barco y nos llevaron a concluir, con plena confianza, que las monedas obtenidas por *Odyssey* en aguas del Atlántico procedían de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* y habían sido extraídas de entre los restos de este pecio.

Por esa razón, el 22 de septiembre de 2008, España solicita al Tribunal que se declare infundada la petición de *Odyssey*, ya que se trata de un buque de guerra perteneciente a la Marina Real de España, y sobre el cual *Odyssey* no tiene ningún tipo de jurisdicción, además de ser considerado como el cementerio de casi 250 marinos españoles que se hundieron con sus restos.

Y esta es la conclusión a la que también llegó el Juez Mark A. Pizzo en su Informe y Recomendación de 3 de junio de 2009: *Odyssey*, que ha tenido las monedas a su disposición

durante todo el tiempo del proceso, «no ha presentado ninguna prueba que contradiga el muestreo de España» y, por tanto, se debe declarar fundada la solicitud del Estado español de recuperar el material expoliado.

La sentencia: un importante paso en la protección del patrimonio cultural

Una vez que ha sido asumido por el Juez que se trata de la fragata española *Nuestra Señora de las Mercedes*, la consecuencia lógica es que estamos ante un buque de guerra de la Armada, un buque de Estado. Y, en este sentido, los buques de guerra gozan de inmunidad de jurisdicción en aguas internacionales al amparo del Convenio de Ginebra de 1958.

En su informe, además, el Juez hace un recorrido histórico sobre el viaje de la fragata *Mercedes* hacia España, valora su carga y llega a la conclusión de que la fragata se encontraba en misión gubernamental, al haber sido enviada por Real Orden para transportar, desde el virreinato del Perú, los bienes y caudales de la Real Hacienda acumulados durante la guerra con Gran Bretaña en los años previos a la firma de la Paz de Amiens (1802).

En este punto, Odyssey había alegado que parte de la carga era propiedad de particulares en el momento del hundimiento. Por lo tanto, al menos algunas de esas monedas no podían gozar del carácter oficial de la carga. Pero el Juez estimó que el buque español no estaba realizando actividades comerciales de transporte marítimo, aunque una parte de la carga fueran bienes de particulares, ya que, en aquella época, era normal que aprovecharan las flotas militares para enviar sus caudales de forma privada. El derecho internacional público otorga inmunidad a los buques de guerra, aunque no estén realizando funciones propiamente militares, pero sí públicas, sin hacer referencia a la carga que transporten. Por lo tanto, el Juez dictaminó que el barco y su carga estaban entrelazados: ambos formaban parte del pecio y están protegidos por la inmunidad de los buques de Estado.

Además, el juez Pizzo resaltó un dato de extrema importancia: la consideración del lugar del hallazgo como santuario de todas las personas que perecieron en el naufragio.

La sentencia dictada por el juez Merryday del Tribunal de Distrito de Florida (22 de diciembre de 2009), elaborada a partir del informe y las recomendaciones emitidas por el juez Pizzo (3 de junio de 2009), fue ratificada por el Tribunal Undécimo de Apelaciones de Atlanta (21 de septiembre de 2011) y por el Tribunal Supremo (14 de mayo de 2012), que rechazó de manera definitiva los recursos de Odyssey y del Gobierno del Perú, ordenando la entrega a España de las monedas y del resto de bienes procedentes del pecio. Por tanto, puede decirse que el «caso de la *Mercedes*» ha recorrido el circuito completo de todas las instancias judiciales estadounidenses, y todas ellas dieron la razón a España en sus reclamaciones.

A lo largo de estos años, este caso ha puesto de relieve la importancia histórica y cultural que reviste el patrimonio arqueológico subacuático y, sin duda, ha contribuido a crear conciencia ciudadana sobre los daños que las empresas dedicadas a la búsqueda de «tesoros», bajo la coartada de una actividad científica y la excusa de contar con una tecnología puntera y recursos económicos, causan al patrimonio cultural. Sus actividades expoliadoras, únicamente dirigidas a la obtención de beneficios económicos, tienen graves consecuencias para la pérdida de nuestro pasado.

En el caso de la *Mercedes* ha sido así claramente: su objetivo fue la extracción indiscriminada de las monedas, tratadas como bienes de «mercado», y salvo unos pocos objetos de otro tipo, el

resto de materiales arqueológicos –por ejemplo, los más pesados, o aquéllos que podían permitir una identificación del buque–, quedaron en el fondo marino, dejando para la posteridad un yacimiento destruido y la historia mutilada de un pecio, y de un patrimonio cultural que, sin embargo, pertenece a todos.

Bibliografía

- BERNAL RODRÍGUEZ, A. M. (1992): *La financiación de la Carrera de Indias: dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Madrid, Ediciones Tabapress.
- CARRERA HERNÁNDEZ, F. Jesús (2009): *El asunto del «Nuestra Señora de la Mercedes» (Odyssey)*.
- Case N.º 8:07-CV-614-SDM-MAP. United States District Court. Middle District of Florida. Tampa Division. *Odyssey Marine Exploration, Inc. (plaintiff) v. The Unidentified Shipwrecked Vessel (defendant in rem) and The Kingdom of Spain, The Republic of Peru, et al. (claimants)*.
- CAMPO HERNÁN, M. P. del (2012): «Los archivos y la protección del patrimonio: la última comisión de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*», *La moneda: investigación numismática y fuentes archivísticas*, http://www.mcu.es/archivos/docs/Novedades/AHN_04_P_Campo_Hernan.pdf [10/03/2014].
- CÉSPEDES DEL CASTILLO, G. (1996): *Las cecas indianas en 1536-1825. Las casas de moneda en los reinos de Indias*, Vol. 1, Madrid, Fábrica Nacional de Moneda y Timbre.
- DASÍ, T. (1950-1951): *Estudio de los reales de a ocho, también llamados pesos, dólares, piastras, patacones o duros españoles*. Valencia, Tip. Artística.
- GARCÍA RIVERA, C.; MÁRQUEZ CARMONA, L.; VALIENTE ROMERO, A.; BENÍTEZ LÓPEZ, Alonso, y VILLALOBOS, C. (2007): *Informe técnico sobre el naufragio de la fragata «Nuestra Señora de la Mercedes». Combate naval del Cabo de Santa María (5 de octubre de 1804)*, Cádiz, Centro de Arqueología Subacuática, Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico, <http://portal.protecturi.org/images/stories/analisis/ultimo-tesoro/la-fragata-nuestra-senora-de-las-mercedes.pdf> [10/03/2014].
- MARCOS ALONSO, C. (en prensa): *Las monedas de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes, una historia mutilada*.
- PÉREZ SARRIÓN, G. (2012): *La península comercial. Mercado, redes sociales y Estado en España en el siglo XVIII*, Madrid, Marcial Pons. Ediciones de Historia.
- VIEIRA DE CASTRO, F. (1998): «O Naufragio da fragata espanhola *Nuestra Señora de las Mercedes*», *Revista Portuguesa de Arqueologia*, Vol.1, n.º 2, 1998: 219-230.