

# Crónica de la jornada de clausura de la exposición «El último viaje de la fragata *Mercedes*»

Chronicle of the closing day of the exhibition «The last trip of the frigate *Mercedes*»

**Carmen Marcos Alonso** (carmen.marcos@mezd.es)  
Museo Arqueológico Nacional

**Resumen:** Se presenta un resumen de la jornada que tuvo lugar el día 15 de enero de 2015 en el Museo Arqueológico Nacional con motivo de la clausura de la exposición temporal sobre la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* celebrada en el Museo Arqueológico Nacional y en el Museo Naval. Durante la misma se abordó desde el proceso legal de reclamación y la recuperación del patrimonio cultural expoliado, pasando por las intervenciones dedicadas al importante fondo documental relacionado con este buque custodiado en los archivos españoles, el cargamento de las monedas, así como a la gestión y conservación de los bienes tras su llegada a España y su posterior exposición al público. Diferentes aspectos para los que se dieron cita responsables de las distintas instituciones y especialistas que participaron, de una u otra forma, a lo largo de todo este proceso.

**Palabras clave:** Patrimonio cultural subacuático. Yacimientos arqueológicos subacuáticos. Delitos contra el patrimonio cultural. Expolio. Caso *Odyssey*. Fragata española *Nuestra Señora de las Mercedes*. Combate del cabo de Santa María.

**Abstract:** A summary of the day that took place on January 15, 2015 at the Museo Arqueológico Nacional on the occasion of the closing of the temporary exhibition dedicated to the frigate *Nuestra Señora de las Mercedes* held at the Museo Arqueológico Nacional and the Museo Naval. During the course, it was addressed from the legal process of reclamation and recovery of the pillaged cultural heritage, through interventions dedicated to the important documentary fund related to this ship preserved in the Spanish archives, the cargo of the coins, as well as the management and Preservation of goods after their arrival in Spain and their subsequent exhibition to the public. Different aspects for which they met responsible for the various institutions and specialists who participated, in one form or another, throughout this process.

**Keywords:** Underwater Cultural Heritage. Archaeological sites under water. Crimes against the cultural heritage. Pillage. Odyssey case. Spanish frigate *Nuestra Señora de las Mercedes*. Battle of Cape Santa Maria.



Fig. 1. José Antonio González Carrión, almirante director del Órgano de Historia y Cultura Naval, Elvira Marco Martínez, directora general de Acción Cultural Española (AC/E), Miguel Ángel Recio Crespo, director general de Bellas Artes y Bienes Culturales y de Archivos y Bibliotecas, y Andrés Carretero Pérez, director del Museo Arqueológico Nacional en la inauguración de la jornada. Foto: Ángel Martínez Levas. Archivo fotográfico del MAN.

«El último viaje de la fragata Mercedes», fue la exposición temporal que entre el 12 de junio de 2014 y el 15 de enero de 2015 se pudo visitar en Madrid en su doble sede del Museo Arqueológico Nacional y el Museo Naval. Organizada por el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Ministerio de Defensa y Acción Cultural Española (AC/E), bajo el patrocinio de la UNESCO, la muestra acercó al público la historia de este buque español hundido a principios del siglo XIX cuyos restos arqueológicos, entre los que figuraban más de medio millón de monedas de la Edad Moderna, fueron expoliados por la empresa norteamericana «cazatesoros» Odyssey Marine Exploration, y devueltos a España tras una larga batalla judicial en Estados Unidos. Su objetivo principal fue poner a disposición de todos estos bienes cuyo destino, previo a la reclamación de España, era su venta y disgregación, y también destacar la importancia que tiene el Patrimonio Cultural Subacuático, y por qué se debe valorar y preservar. Su cierre estaba previsto para el 30 de noviembre de 2014 pero, debido a su gran éxito, se prorrogó hasta el 15 de enero de 2015. Durante estos siete meses recibió un total de 250 000 visitantes en sus dos sedes. Con motivo de la clausura de la exposición, el día anterior, el 14 de enero de 2015, la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales y de Archivos y Bibliotecas organizó en el Museo Arqueológico Nacional una jornada de trabajo en torno al patrimonio recuperado tras el litigio.

El acto fue inaugurado por Miguel Ángel Recio Crespo, director general de Bellas Artes y Bienes Culturales y de Archivos y Bibliotecas, que estuvo acompañado por Elvira Marco Martínez, directora general de Acción Cultural Española (AC/E), José Antonio González Carrión, almirante director del Órgano de Historia y Cultura Naval y Andrés Carretero Pérez, director del Museo Arqueológico Nacional. En sus intervenciones se destacó como clave del éxito obtenido en el caso la estrecha colaboración mantenida entre los diversos departamen-

tos ministeriales, instituciones y personas implicadas a lo largo de todo el proceso, desde el litigio hasta la exposición de estos bienes culturales. Como se recordó, el reconocimiento por los tribunales norteamericanos de los argumentos defendidos por España ha establecido un importantísimo precedente jurídico internacional, y que este caso se contemple como un verdadero hito en la historia de la defensa del patrimonio cultural internacional. No en vano, como subrayó el Director General de Bellas Artes, España es uno de los cinco países con mayor patrimonio cultural del mundo, y ha sido uno de los primeros en firmar el memorándum de la UNESCO en materia de patrimonio subacuático. Se destacó el sentido de «proyecto de Estado» y la visión compartida que guió la realización de la exposición, fruto de la colaboración entre el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, el Ministerio de Defensa y Acción Cultural Española (AC/E), un esfuerzo común que quedó plasmado en el resultado de la muestra y en la muy buena acogida que tuvo por parte del público.

### La defensa contra el expolio de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*. Claves del litigio

Tras las palabras inaugurales, la jornada estuvo encabezada por una conferencia principal sobre las claves del proceso judicial a cargo de Elisa de Cabo de la Vega, subdirectora general de Protección del Patrimonio Histórico y de James A. Goold, del bufete *Covington & Burling, LLP*, en Washington, abogado estadounidense que, como señaló De Cabo, defendió los intereses de España de manera implacable y exitosa ante los tribunales norteamericanos. Asimismo recordó que, si bien el éxito final fue resultado de la suma los esfuerzos de muchas personas e instituciones, sin duda había que destacar la labor de James A. Goold, su estrategia y su minuciosidad a la hora de plantear los trabajos previos, que fueron determinantes para que desde de todas las instancias judiciales se produjera ese número de decisiones absolutamente coherentes, y que los tribunales norteamericanos dieran la razón, de manera repetida y reiterada, a todos los argumentos presentados por España.

James A. Goold comenzó su intervención refiriéndose a las circunstancias y a la campaña en los medios de comunicación realizada por la compañía «cazatesoros» norteamericana *Odyssey Marine Exploration*, del hallazgo en 2007 de la fabulosa cantidad de monedas –cifrada entonces en 500 000 ejemplares–, procedentes, según el comunicado de prensa de la compañía, de un lugar situado «más allá de la jurisdicción legal de ningún país», del que no era posible determinar ni la nacionalidad ni la identidad del barco de origen, y al que habían bautizado con el nombre de «*Black Swan*» (Cisne Negro). Los hechos propiciaron el inicio de un proceso judicial con la inmediata solicitud de información y la reclamación de los bienes por parte de España al considerar que se trataba del cargamento de una nave española. El letrado norteamericano resaltó cómo durante el juicio al que dieron lugar estos hechos, la compañía *Odyssey* intentó defender la imposibilidad de identificar con un barco concreto los materiales extraídos, así como el probar que el pecio era un buque español, negándose a aportar información del lugar donde se había producido el hallazgo, intentos que, a la postre, resultaron fallidos ante las pruebas contundentes presentadas por España. A continuación repasó las claves de este proceso que se resumen en los siguientes puntos:

- A partir del seguimiento por satélite, y por otras fuentes confidenciales, la Guardia Civil pudo localizar el lugar del que *Odyssey* sustrajo el cargamento de monedas, que se situaba frente al cabo de Santa María, al sur de Portugal, lugar que coincidía

- con el sitio donde, a través de la documentación de archivo, se sabía que se había producido el combate en el que la *Mercedes* explotó en 1804.
- La documentación gráfica del fondo marino obtenida por la empresa durante sus intervenciones –videos, fotografías y fotomosaico– mostraba un pecio con materiales esparcidos sobre una amplísima superficie de terreno, aspecto coherente con la forma de hundimiento de la *Mercedes* puesto que sufrió una terrible explosión quedando destruida prácticamente en su totalidad, y cuyos restos, debido a la profundidad en el lugar del naufragio –más de 1200 metros–, y a las fuertes corrientes marinas en esta zona, se dispersaron en el fondo de mar ocupando una enorme extensión de terreno.
  - El cargamento y los restos del naufragio, muchos de los cuales Odyssey dejó sumergidos al carecer de interés comercial, pudieron ser identificados como pertenecientes a la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*. Entre ellos cabe destacar los cañones, visibles en las imágenes del fondo marino, que eran como los de la Armada española que llevaba este buque. Los orígenes y fechas de las monedas extraídas coincidían con el viaje final en 1804 de esta nave desde Lima y Montevideo a España, además de los cientos de lingotes de cobre y estaño, o un cañón de bronce del siglo xvii localizado en este pecio, que se demostró figuraba en el registro de carga de la *Mercedes*.
  - Una vez probado que el yacimiento expoliado era la fragata *Mercedes*, los archivos históricos acreditaron lo que Odyssey también negaba: que se trataba de un buque de Estado que navegaba desde El Callao rumbo a Cádiz en cumplimiento de una misión oficial cuando fue atacado por una flota inglesa, naufragando tras su explosión, por lo que la propiedad española era clara.



Fig. 2. Elisa de Cabo de la Vega, subdirectora general de Protección del Patrimonio Histórico y James A. Goold, del bufete Covington & Burling, LLP durante su conferencia. Foto: Ángel Martínez Levas. Archivo fotográfico del MAN.

Tras la identificación de la *Mercedes*, la compañía continuó complicando el caso. Surgieron entonces los descendientes de particulares que habían llevado caudales en la fragata reclamando sus derechos. Pero, de nuevo, los archivos atajaron el escollo: España ya había resarcido económicamente en el siglo XIX a las personas que habían perdido posesiones en su voladura. En cuanto a los puntos principales de la decisión de los tribunales, Goold señaló los siguientes:

- Mientras que de mala fe la compañía había ocultado la identidad de esta nave, las evidencias reunidas por España probaban, de forma clara, que los restos extraídos por Odyssey pertenecían a la *Mercedes*.
- La intervención de Odyssey en el pecio había «alterado de forma irreparable» un yacimiento arqueológico e histórico español.
- En el momento de su naufragio, la *Mercedes* se encontraba en servicio activo como buque de Estado por lo que gozaba de inmunidad soberana.
- Odyssey no tenía derecho a recibir compensaciones económicas por las monedas y otros materiales extraídos sin autorización española.

En resumen, los pecios pertenecen a los Estados de pabellón sobre los que rige el principio de inmunidad soberana, no estando permitida su intervención sin autorización del país al que corresponden. Y algo muy importante, estos yacimientos además de ser patrimonio cultural, son considerados cementerios de los marinos que perecieron sirviendo a su país, por lo que no pueden ser perturbados sin el consentimiento del Estado al que pertenecen.

Pero el final de caso no llegó con las resoluciones favorables a España y el regreso de los bienes culturales desde Estados Unidos. Aún continuó dos años más, ya que una parte de los objetos sustraídos por Odyssey quedaron ocultos en un almacén en Gibraltar. Entre ellos se encontraban monedas deformadas que probaban que en la nave de la que procedían se había producido una explosión, además de otros bienes que remitían claramente a la *Mercedes*, como un juego de botones sobre los que figuraba la inscripción «Real Armada», evidencias todas ellas guardadas en condiciones inadecuadas de conservación. Estos objetos también fueron finalmente entregados a España. Como colofón, la empresa tuvo que pagar una multa de un millón de dólares impuesta por los tribunales de EE. UU. por su actuación de mala fe y por su falta de honestidad durante los varios años que duró el juicio.

Como señaló Goold, la *Mercedes* es ya un caso zanjado, pero es también un ejemplo observado por todo el mundo. Gracias a él, la idea romántica y aventurera que existe en el imaginario popular sobre los «cazatesoros» va desapareciendo, mostrando lo que hay de expolio en este tipo de actuaciones que, a menudo, no son más que una forma de atraer inversores. Por el contrario, ahora existe una mayor consideración de los restos de barcos antiguos y su valoración como parte de la historia.

Por su parte, Elisa de Cabo hizo una síntesis de los aspectos relacionados con la operación del traslado de los bienes culturales desde EE. UU. a España, y el reto que supuso. De acuerdo con la fecha límite establecida por el tribunal de Tampa para la recogida de los materiales –24 de febrero de 2012–, se organizó un equipo de trabajo integrado por personal del Museo Arqueológico Nacional y el Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQVA) que se desplazó a Sarasota (Florida) el día 21. Las tareas de embalaje y control de las más

de 500 000 monedas, lingotes de cobre y otros objetos, así como la verificación de los datos obtenidos en inspecciones anteriores realizadas durante el juicio se llevaron a cabo en un tiempo record. El traslado se realizó desde la base aérea de MacDill (Tampa) donde el 24 de febrero estaban listos dos Hércules de la Fuerza Aérea Española que llegaron a la base aérea de Torrejón (Madrid) el sábado 25 de febrero de 2012 y, desde allí, a la sede de la Secretaría de Estado de Cultura donde se empezó el proceso de inventariado y documentación. Posteriormente se trasladaron al Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQVA), donde dio comienzo su análisis de cara a emprender su estabilización y tratamientos de restauración. Elisa de Cabo finalizó su intervención resaltando cómo todo este proceso fue el que permitió la posterior organización de una exposición del calado de la realizada, y con ese doble discurso acerca de la historia de esta fragata y la importancia de la protección del patrimonio cultural subacuático.

### La fragata *Mercedes* en los archivos españoles

Tras la ponencia inaugural, la jornada continuó con la sesión dedicada al importante fondo documental custodiado en los archivos españoles relacionado con la fragata *Mercedes*. La sesión estuvo presidida por Teresa Engenios Martín, jefe de servicio de Coordinación Archivística, de la Subdirección General de Archivos Estatales, quien puso de manifiesto el

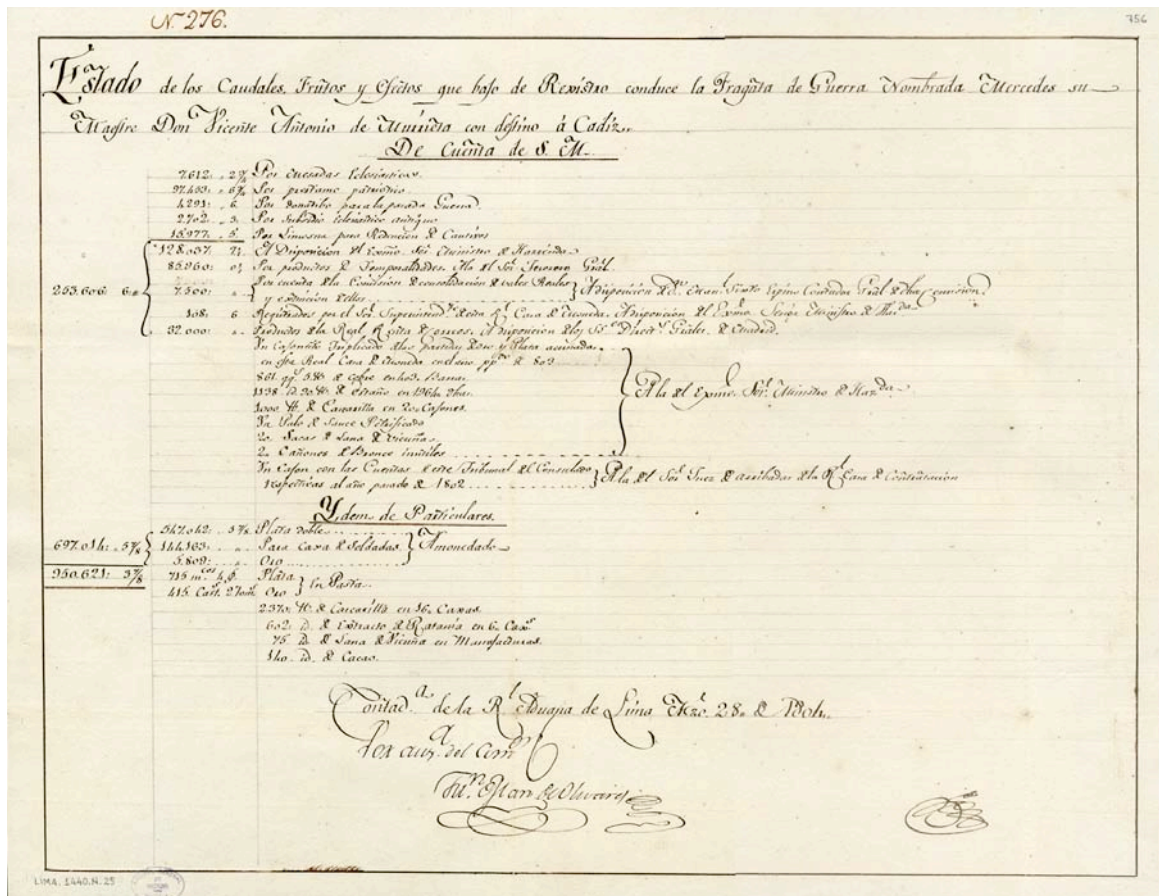


Fig. 3. Estado de los caudales, frutos y efectos que conduce la fragata de guerra *Mercedes*. Archivo General de Indias. Sevilla. AGI, LIMA, 1440 N. 25, folio 756.

destacado papel desarrollado por los archivos durante el proceso legal, cuya labor fue fundamental en aspectos tales como la identificación del buque, la demostración del carácter oficial de la misión que cumplía la fragata en el momento de su hundimiento, así como en la aportación de pruebas relativas a las indemnizaciones de los particulares.

Además de los archivos estatales y los de la Armada, Teresa Engenios destacó la relevancia que para la resolución del caso tuvieron otros fondos documentales como el custodiado por la Real Academia de la Historia, o el archivo personal de Diego de Alvear, conservado en su localidad natal de Montilla (Córdoba) en la Biblioteca Manuel Ruiz Luque, con documentos tan importantes como el *Estado de Fuerza y Vida* de la fragata de su salida del puerto de Montevideo, último documento de la fragata *Mercedes* antes de su hundimiento el 5 de octubre de 1804. Igualmente resaltó el archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores donde se conserva el original del Tratado de Amiens de 1802, con una presencia destacada en el discurso de la exposición. Seguidamente Teresa Engenios explicó cómo, tras la finalización del proceso judicial, las investigaciones realizadas en los archivos españoles permitieron enriquecer la información conocida y la labor de difusión realizada poniendo a disposición de todos la documentación relacionada con la *Mercedes* que conservan los Archivos Estatales con más de 200 documentos y 5000 imágenes digitalizadas y publicadas *on line* en el portal PARES del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.

## La misión de la *Mercedes* a través de las fuentes del Archivo General de Indias

Las ponencias de esta sesión se iniciaron con la titulada «La misión de la *Mercedes* a través de las fuentes del Archivo General de Indias», a cargo de María Antonia Colomar Albajar, subdirectora del Archivo General de Indias. Este centro aportó documentación clave para conocer los antecedentes y la misión de la fragata *Mercedes*, misión en la que estaban implicadas dos Secretarías de Estado: la de Hacienda, que tenía encomendada la recaudación de dinero para el erario público y la de Marina, que asumía la formación de la escuadra encargada de conducir los caudales. Ambos departamentos mantuvieron en paralelo una abundante correspondencia cruzada con los virreyes del Perú y Buenos Aires, que informa de la organización de la misión y las vicisitudes a lo largo de su preparación. Entre esta documentación figuran las órdenes de recaudación de caudales a los virreinos y, como fundamental, la referida al cargamento de la fragata *Mercedes* a su salida del puerto del Callao. Teresa Colomar destacó entre todos estos documentos el llamado «Estado de caudales, frutos y efectos que bajo registro conduce la fragata de guerra nombrada Mercedes», fechado el 28 de marzo de 1804, en el que aparecían detalladas las cantidades de plata y oro que llevaba la nave, además de otros productos que se habían cargado en ella –lingotes de estaño y cobre, los dos cañones de bronce inútiles, etc.–, documento que fue fundamental a la hora de demostrar que el cargamento sustraído por Odyssey, pertenecía a la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*, buque de la Armada española hundido el 5 de octubre de 1804 frente al cabo de Santa María. Entre la abundante documentación, la ponente también llamó la atención sobre los asientos individualizados de las *partidas* embarcadas por los particulares en las que se recoge información muy detallada sobre la carga, así como sobre las personas que hicieron la carga en el Callao y quiénes debían recibirla en Cádiz. Algunos de los objetos indicados en estos registros pudieron ser identificados entre los restos extraídos por Odyssey confirmando la identidad de la fragata.

## El papel de los Archivos de la Armada en la resolución del caso de la fragata *Mercedes*

La siguiente intervención fue la de Pilar del Campo Hernán, directora técnica del Archivo del Museo Naval, quien trató sobre «El papel de los Archivos de la Armada en la resolución del caso de la fragata *Mercedes*» resaltando la relevancia que a estos efectos tuvo, en especial, la documentación conservada en el Archivo General de la Marina Española «Álvaro de Bazán», así como la custodiada en el archivo del Museo Naval, ambos dependientes del Ministerio de Defensa.

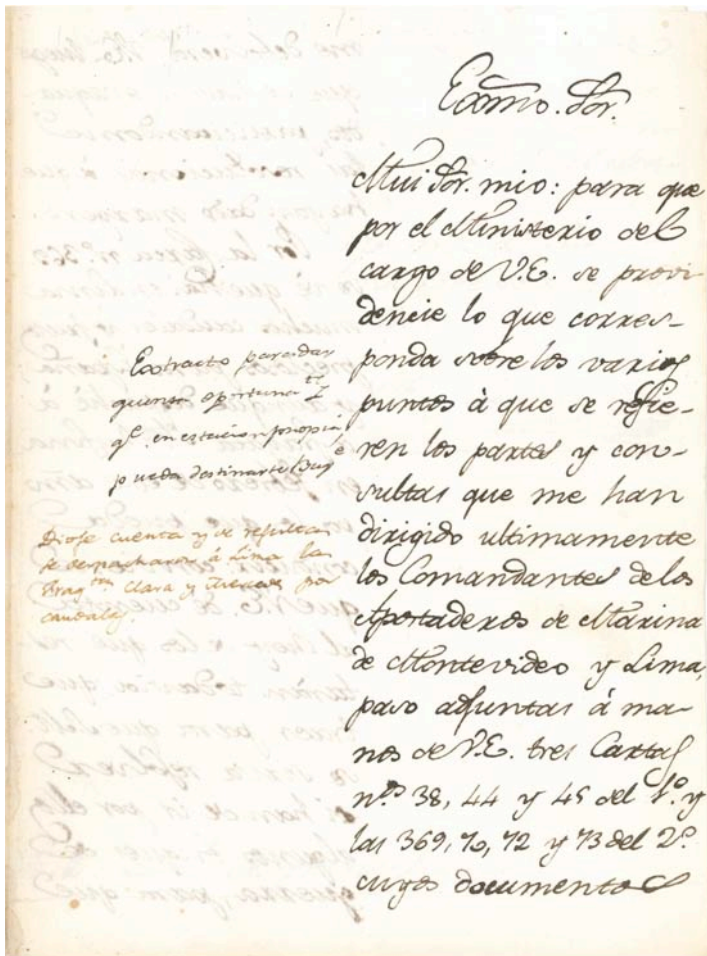


Fig. 4. Oficio de Manuel Godoy de 13 de septiembre de 1802 dirigido a Domingo de Grandallana, ministro de Marina. Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, Viso del Marqués, Ciudad Real. Expediciones a Indias. Leg. 31

La ponente expuso un resumen de las principales evidencias proporcionadas por estos archivos, documentación a partir de la cual se pudo reconstruir la historia completa de la fragata a lo largo de los dieciséis años que estuvo en activo, desde su botadura en 1788, hasta su hundimiento en 1804. Destacó, en primer lugar, las informaciones sobre la construcción del buque y su registro histórico hasta 1990, en segundo, la documentación sobre la organización y desarrollo de las comisiones efectuadas entre 1788 y 1802, a las que se suma la relativa a su última misión con la formación de una escuadra de guerra para viajar a América, los preparativos del buque, así como los expedientes personales de los mandos y tripulación embarcada, para finalizar con la documentación sobre la pérdida del buque y la batalla naval en la que naufragó. Gracias a estos documentos quedó demostrado que la *Mercedes* fue construida para servir como buque de la Armada española, que siempre estuvo bajo los órdenes de oficiales de la Armada, que su última misión, frente a los argumentos presentados por Odyssey que defendía su carácter comercial, fue una misión oficial, una misión de Estado avalada por las órdenes del primer ministro del Estado Manuel Godoy (Oficio de 13 de septiembre de 1802, en el Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán), y del ministro de Marina Domingo Pérez de Grandallana (R. O. de 6 de noviembre de 1802, en el Archivo General de la Marina

Álvaro de Bazán), disponiendo la organización de una escuadra de guerra para el transporte de caudales de la Real Hacienda y de particulares. Por último, Pilar del Campo recordó dos puntos importantes tomados en consideración durante el juicio como son el que tras su hundimiento, los restos de la *Mercedes* se convirtieron en la tumba de los 300 marinos que perecieron en el combate, y el respeto que por ello merecen, y el hecho de que la Armada nunca abandonó el buque, ni renunció a su contenido.



## El Archivo General de Simancas y su documentación sobre la fragata *Mercedes*

A continuación intervino Joaquín Pérez Melero, jefe del Departamento de Descripción del Archivo General de Simancas, que presentó una ponencia sobre la documentación de la fragata *Mercedes* conservada en dicho archivo. Se trata de un fondo documental compuesto por un total de 225 registros con la correspondencia de la Embajada de España en Londres que permite conocer con precisión las circunstancias del ataque, las conversaciones mantenidas con las autoridades británicas y las consecuencias inmediatas del hundimiento de la fragata. Sobre el combate y el posterior traslado del resto de las fragatas españolas a los puertos ingleses, destacan el memorial redactado por José Bustamante y Guerra, jefe de la escuadra española y el escrito de Miguel de Zapiáin, comandante de la *Fama*, que presenta un pormenorizado relato de la batalla a modo de parte de guerra en el que describe la sorpresa ante el inesperado ataque británico sin existir declaración de guerra y la tremenda impresión que les causó la voladura de la *Mercedes*.

Buena parte de la documentación da testimonio de las duras condiciones que sufrieron los detenidos a su llegada a Inglaterra, su retención en cuarentena en las propias fragatas y la confiscación de absolutamente todo el cargamento, incluidas las cajas de soldadas, lo que dio lugar a sucesivas peticiones y reclamaciones de los oficiales y su tripulación de sus salarios y bienes personales ya que, salvo contadas excepciones, no contaban más que con una escasa asignación diaria que apenas les permitía sobrevivir. Junto a estos documentos también se conservan los partes que relacionan el cargamento que llevaba la escuadra española realizados por José de Bustamante y de Diego de Alvear, y la información detallada de las conversaciones mantenidas por el embajador de España en Inglaterra, José de Anduaga, con las autoridades británicas en los días siguientes al hundimiento. En ellas se informa al secretario de Estado, Pedro Ceballos, de la postura y justificación ofrecidas por el ministro británico y de las argumentaciones en contra del embajador español. Por último, también se guardan documentos de las reacciones que se produjeron en Inglaterra como el folleto «Breve apelación al honor y la conciencia de la Nación Inglesa...», de autor británico, en contra del ataque iniciado sin provocación por parte de la escuadra española, ni previa declaración de guerra entre ambos países.

## La *Mercedes* en los fondos del Archivo Histórico Nacional

Luis Clares Molero, jefe de sección del Archivo Histórico Nacional, abordó el tema de «La *Mercedes* en los fondos del Archivo Histórico Nacional». Destacó la parte dedicada a los tratados internacionales suscritos por España conservados en dicho Archivo que muestran el contexto histórico en el que se produjeron los hechos que terminarían con el hundimiento de la *Mercedes*, en especial el Tratado de San Ildefonso de 1796 que establecía una alianza militar entre Francia y España en caso de guerra contra Gran Bretaña, o el Convenio celebrado el 19 de octubre de 1803 entre la República Francesa y España para reducir a dinero las obligaciones contraídas por el rey de España en el tratado anterior, que terminaría siendo motivo del ataque británico y captura de la flota española con caudales procedente de América. Igualmente, en relación directa con el ataque, este archivo guarda ejemplares de *The London Gazette* del 23 de octubre de 1804, en el que figura el parte del combate dado por Graham Moore, comandante de las fragatas inglesas, así como una interesante carta

de Carlos IV a Napoleón, fechada el 7 de noviembre de 1804, en la que se refiere a la presión que en estos momentos estaba ejerciendo Inglaterra sobre las posesiones españolas, citando expresamente el hundimiento de la *Mercedes*, el apresamiento de las restantes fragatas, y la búsqueda del apoyo francés frente a los ingleses en caso de guerra. Además se conserva el expediente y manifiesto original de la declaración de guerra a Inglaterra firmado por Pedro de Ceballos, que fue publicado en la *Gaceta de Madrid* el 14 de diciembre de 1804.

Para finalizar, Luis Clares se refirió al fondo documental recientemente trasferido desde el archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores relativo a los antecedentes de la negociación llevada a cabo a principios del siglo XIX para establecer compensaciones por los daños recibidos sobre las presas españolas y británicas de 1804 y 1805, entre las que figuraban la de la escuadra a la que había pertenecido la *Mercedes*, resueltas a partir del convenio que firmaron España y Gran Bretaña en 1828, en estrecha relación con las reclamaciones presentadas en el juicio en Tampa (Florida) por los descendientes de los particulares que habían llevado caudales en la fragata.

## Las indemnizaciones del Estado

El bloque temático dedicado a los archivos históricos concluyó con la intervención de Alfonso Dávila Olivera, director del Archivo General de la Administración, dedicada a «Las indemnizaciones del Estado». En ella expuso la misión realizada por este Archivo dirigida a demostrar que España, como propietaria de las cargas, ya había indemnizado a los titulares de las mercancías que portaban las fragatas atacadas en el cabo de Santa María en 1804 y que, por lo tanto, no había lugar para ninguna reclamación por parte de los descendientes de aquéllos comerciantes.

El Archivo General de la Administración se personó en la segunda fase del proceso judicial, cuando Odyssey presentó el primer recurso tras la primera sentencia favorable al Gobierno de España. Gracias a la documentación presentada, los tribunales norteamericanos dieron por zanjada la cuestión. Pero para llegar a esta situación, como explicó Dávila Olivera, no era suficiente el contar con los documentos probatorios correspondientes –un conjunto compuesto por miles de documentos procedentes de más de 360 expedientes–, sino que era necesario simplificarlos y hacerlos accesibles a un tribunal norteamericano que desconocía totalmente la complejidad de la historia económica europea del siglo XIX, incluida la de la Deuda Pública española en la época en la que se inscribía este tema. La documentación al caso se localiza en el Archivo General de la Administración, procedente de la Dirección General de la Deuda y Clases Pasivas del Ministerio de Hacienda, donde se encontraba perfectamente identificada, ya que la primera inscripción que aparece en el registro del Gran Libro de la deuda de España (1824) es, precisamente, el reconocimiento de la conocida como «Deuda por las presas inglesas». A partir de 1824 España asumió las deudas de indemnización de aquéllos que se consideraban lesionados en sus intereses por el apresamiento de los buques durante los años de guerra con Inglaterra (1804-1808), los cuales pudieron iniciar a partir de entonces sus reclamaciones. En el juicio se presentó el inventario de los expedientes abiertos al efecto, los manifiestos de carga, la documentación de liquidación definitiva de la deuda, y la publicación en la *Gaceta de Madrid* de las indemnizaciones y pagos efectuados a cada uno de los particulares tras lo cual, durante el resto del litigio, no se volvió a plantear nunca más el asunto de las indemnizaciones.



Fig. 5. Carteles de la exposición temporal en sus dos sedes en Madrid, Museo Naval y Museo Arqueológico Nacional.

## Las monedas del cargamento de la fragata *Mercedes*

Las intervenciones de la mañana finalizaron con una presentación dedicada a «Las monedas del cargamento de la fragata *Mercedes*» por Carmen Marcos Alonso, subdirectora del Museo Arqueológico Nacional. Como señaló la ponente, más allá del impresionante número de piezas –más de medio millón– y de su indudable interés histórico y cultural, las monedas desempeñaron un importante papel al aportar pruebas judiciales fundamentales para determinar la identidad del buque de procedencia, además de haber permitido establecer la datación del pecio y fijar el momento de su hundimiento en 1804.

A partir de las inspecciones realizadas en EE. UU. a lo largo de los años que duró el litigio, se pudo determinar que se trataba de monedas pertenecientes al sistema monetario español de la época de los Borbones, de finales del siglo XVIII y comienzos del XIX. La mayoría eran piezas de 8 reales de plata, junto a unos escasos ejemplares de oro de 8 escudos acuñados, sobre todo, en Lima, lo que indicaba a El Callao como lugar de salida de la nave. En cuanto a las fechas, 1803 era, con diferencia, el año más representado existiendo tan sólo algunos ejemplares de 1804 en moneda de plata, y ninguno de esta fecha en oro, datos que resultaron importantes a la hora de fijar el momento de salida del buque, que debía situarse en los primeros meses de 1804, justo cuando partió la *Mercedes* del Callao.



Fig. 6. Vista de la exposición en el Museo Arqueológico Nacional, vitrina en la que expuso una selección de monedas que formaron parte del cargamento de la fragata *Mercedes*. Foto: Carlos Barrot.

Un aspecto que se resaltó fue el de los interesantes resultados que aportó el cotejo de los datos numismáticos con la documentación de archivo, en especial con el *Registro del cargamento a la salida de la Mercedes del puerto del Callao* del Archivo General de Indias. El documento indicaba una disparidad abrumadora entre la plata y el oro que portaba la *Mercedes*, siendo éste un aspecto que singularizaba su carga –unas 900 000 monedas de plata y unas 360 de oro–. Y, precisamente, esta disparidad coincidía con lo extraído por *Odyssey*: cerca de 600 000 monedas de plata, frente a tan solo 212 monedas de oro, lo que vino a corroborar que la fuente de las monedas expoliadas era, y no otra, la fragata *Mercedes* naufragada el 5 de octubre de 1804 en el cabo de Santa María.

### Plan de actuación de la Subdirección General de Museos Estatales. El micrositio de la *Mercedes* como modelo de gestión del conocimiento

La sesión de la tarde, presentada y moderada por María Agúndez Leira, consejera técnica de la Subdirección General de Protección del Patrimonio, dio comienzo con una intervención a cargo de Reyes Carrasco Garrido, jefa del Área de Colecciones y Alejandro Nuevo Gómez, técnico de Museos, ambos de la Subdirección General de Museos Estatales. Durante la misma se refirieron al Plan de Actuación desarrollado desde dicha Subdirección puesto en marcha el 25 de febrero de 2012 con el depósito de los bienes culturales recién llegados de Tampa

(Florida) en la Secretaría de Estado de Cultura. El acometer y responsabilizarse de la gestión de dichos bienes, que incluían más de 14 toneladas de monedas de plata, era un reto desconocido hasta entonces en el campo de la gestión del patrimonio cultural, que exigía una precisa planificación de las actuaciones. Así, desde diferentes especialidades, se llevaron a cabo tareas de documentación dirigidas al registro y control de los materiales, análisis de su estado de conservación y planificación de posibles actuaciones de restauración de los bienes, estudio e investigación de los mismos, o el desarrollo de un sistema basado en el diseño por visión inteligente para la automatización del inventario de los materiales, y su control mediante el reconocimiento y tratamiento digital del material numismático.

En el apartado de la difusión necesaria para hacer de estos bienes un auténtico patrimonio a disposición de todos, se emprendió la creación de un sitio web específico<sup>1</sup> alojado en la página del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, creado como un punto de acceso único a toda la información generada sobre la fragata: material arqueológico ya catalogado accesible a través de la Red Digital de Colecciones de Museos de España (CER.ES), o los fondos documentales digitales a través del Portal de Archivos Estatales (PARES), además de publicaciones digitales e informaciones de diverso tipo relacionadas con el caso. Igualmente, en el ámbito de la puesta en valor destaca la incorporación de un nuevo módulo dedicado a la fragata *Mercedes* en el Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQVA), y por último, contando con el apoyo de Acción Cultural Española (AC/E), la organización de la exposición temporal «El último viaje de la fragata *Mercedes*» (Museo Arqueológico Nacional-Museo Naval) concebida para transmitir al público tanto la historia del buque como el expolio cometido, y resaltar la importancia de la concienciación ciudadana en la protección del patrimonio arqueológico subacuático.

### «El último viaje de la fragata *Mercedes*». La exposición temporal

A continuación Susana García, jefa de Conservación Preventiva del Museo Naval y Carmen Marcos Alonso, subdirectora del MAN, comisarias de la exposición «El último viaje de la fragata *Mercedes*», compartieron mesa para hablar sobre el proceso de gestación y los objetivos de la muestra organizada con motivo de la recuperación de los bienes expoliados. Como explicaron, la exposición contó con dos sedes, una en el Museo Naval, con el subtítulo «La razón frente al expolio», y otra en el Museo Arqueológico Nacional bajo el epígrafe «Un tesoro cultural recuperado», en las que se expusieron, desde diferentes puntos de vista, la narración histórica acerca del hundimiento de la fragata y el relato, en tiempos actuales, de denuncia del expolio y de la recuperación y puesta en valor de este patrimonio.

En el Museo Arqueológico Nacional, con la batalla legal emprendida por el Gobierno de España como telón de fondo, la muestra se centró en los aspectos arqueológicos de estos bienes, al tiempo que narraba las circunstancias y consecuencias que tuvo en la época la voladura de la fragata, la actuación de los protagonistas de la época y su huella en los archivos, los libros y el arte. Por su parte, la exposición en el Museo Naval contextualizaba aquellos sucesos y presentaba a su protagonista, la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*:

---

<sup>1</sup> <http://www.mecd.gob.es/fragatamercedes/inicio.html?jsessionid=4492FE01CE6BCF2901C76D7AD88BEAD6>



Fig. 7. Vista de la exposición en el Museo Arqueológico Nacional, área «La última misión de la fragata *Mercedes*». Foto: Julio González. Cortesía AC/E.

qué aspecto tenía, qué misión cumplía, por qué fue atacada en periodo de paz, qué entorno envolvía a la España de donde partió y a la Real Armada a la que perteneció. Pero, en ambas sedes, la idea común a transmitir era que, más allá de los miles de monedas, estos bienes simbolizaban ideas, vivencias y preocupaciones del pasado humano y que su historia era la que constituía un auténtico tesoro cultural. Con este fin, se presentaron en total más de 200 piezas procedentes de numerosas instituciones españolas y extranjeras y colecciones particulares que comprendían obras de arte de gran valor, piezas originales del siglo XVIII, documentos y objetos claves en la resolución judicial del caso, apoyadas por una museografía y unos recursos que permitieron revivir la emocionante historia en torno a la *Mercedes*, en una presentación rigurosa, bien documentada y, al mismo tiempo, entretenida y atractiva.

### Diseño expositivo, museografía y recursos didácticos en la exposición temporal de la fragata *Mercedes*

La museografía y los recursos didácticos utilizados para materializar la compleja historia de la *Mercedes* y hacerla accesible al público fueron los aspectos tratados por Carlos León Amores, arqueólogo y director creativo y técnico de la muestra, y Carlos Barrot, arquitecto, a cuyo cargo estuvo la dirección museográfica. La exposición, como recordaron, planteaba el

reto de presentar una narración articulada en dos sedes diferentes, con discursos complementarios pero manteniendo una misma línea estética, a lo que se unía la necesidad de pensar en la futura itinerancia de las dos exposiciones juntas. El hecho de desarrollar una muestra de estas características obligaba a una precisa distribución tanto de las obras a exponer, como de los recursos museográficos para que no se repitieran, por lo que se duplicó el esfuerzo para aquilatar la selección de piezas y elegir las técnicas expositivas más adecuadas. En ambos casos se intentó un crear un ambiente acogedor, con un diseño limpio, de fondos oscuros en tonos azules, negros y grises, con una iluminación general matizada pero con acentos muy marcados en las obras a resaltar.

Como expuso León Amores, se buscó el equilibrio entre la exhibición de los objetos históricos, piezas arqueológicas, documentos originales y recursos expositivos. Se realizaron audiovisuales de gran formato, maquetas –recreación de una fragata del tipo de la *Mercedes*–, escenografías a tamaño real –camarote del comandante Goycoa–, infografías, proyecciones de realidad aumentada –representación del momento del ataque británico y hundimiento de la *Mercedes*–, efectos *mapping* –recurso de contextualización histórica sobre un globo terrestre–, acuarios –recreación del fondo marino con los restos de los caudales y su proceso de transformación a lo largo del tiempo–, y numerosas ilustraciones. El objetivo de todos ellos era el de contextualizar, y ayudar a entender, a sentir y a evocar lo sucedido, unos de carácter más técnico, otros más emotivos, pero todos con el papel fundamental de aproximarnos mejor a la historia de la *Mercedes* y destacando los agravios sufridos: en 1804 por parte de la escuadra inglesa y en 2007 por parte de la empresa de buscadores de tesoros *Odyssey*, pero también el éxito judicial que ha significado la sentencia de los jueces estadounidenses sobre la propiedad indiscutible de este naufragio.

## Reconstrucción de la fragata *Mercedes*

La sesión de la tarde continuó con la intervención de Francisco Fernández-González, catedrático jubilado en Ingeniería Naval de la Universidad Politécnica de Madrid y asesor del Museo Naval, dedicada a la reconstrucción de la fragata *Mercedes*, un proyecto del Museo Naval, dirigido por él mismo, ejecutado por el modelista Miguel Godoy y su equipo. Los planos de la *Mercedes* no se han conservado, por lo que determinar sus características y tipología exacta implicó, ya de por sí, un intenso trabajo de investigación.

El objetivo, como explicó Fernández-González, no era la realización de un modelo, sino que iba más allá. Se trataba de un proyecto de investigación sobre la construcción naval española en el siglo XVIII, cuyo resultado fue una fragata, que es la *Mercedes* a pequeña escala, construida como si se hubiera realizado en un arsenal del siglo XVIII. El buque fue realizado pieza a pieza, y paso a paso, siguiendo el reglamento de 1784 del ingeniero de Marina, José Romero y Fernández de Landa, por el que se rigió su construcción en La Habana en 1788, tal y como recoge la página por la que el ingeniero constructor jefe del arsenal, Francisco Aufrán, comunicaba a la Corona que, el 15 de noviembre de dicho año, esta fragata «había caído felizmente al agua». La *Mercedes* formaba parte de una serie de tres prototipos experimentales que habían sido proyectados por Romero y Fernández de Landa en 1782, serie encabezada por la *Santa Casilda*, cuyos planos son los que se utilizaron al ser el modelo más próximo incluyendo, además, las modificaciones y ajustes que la documentación conocida sobre la fragata *Mercedes* indicaba.

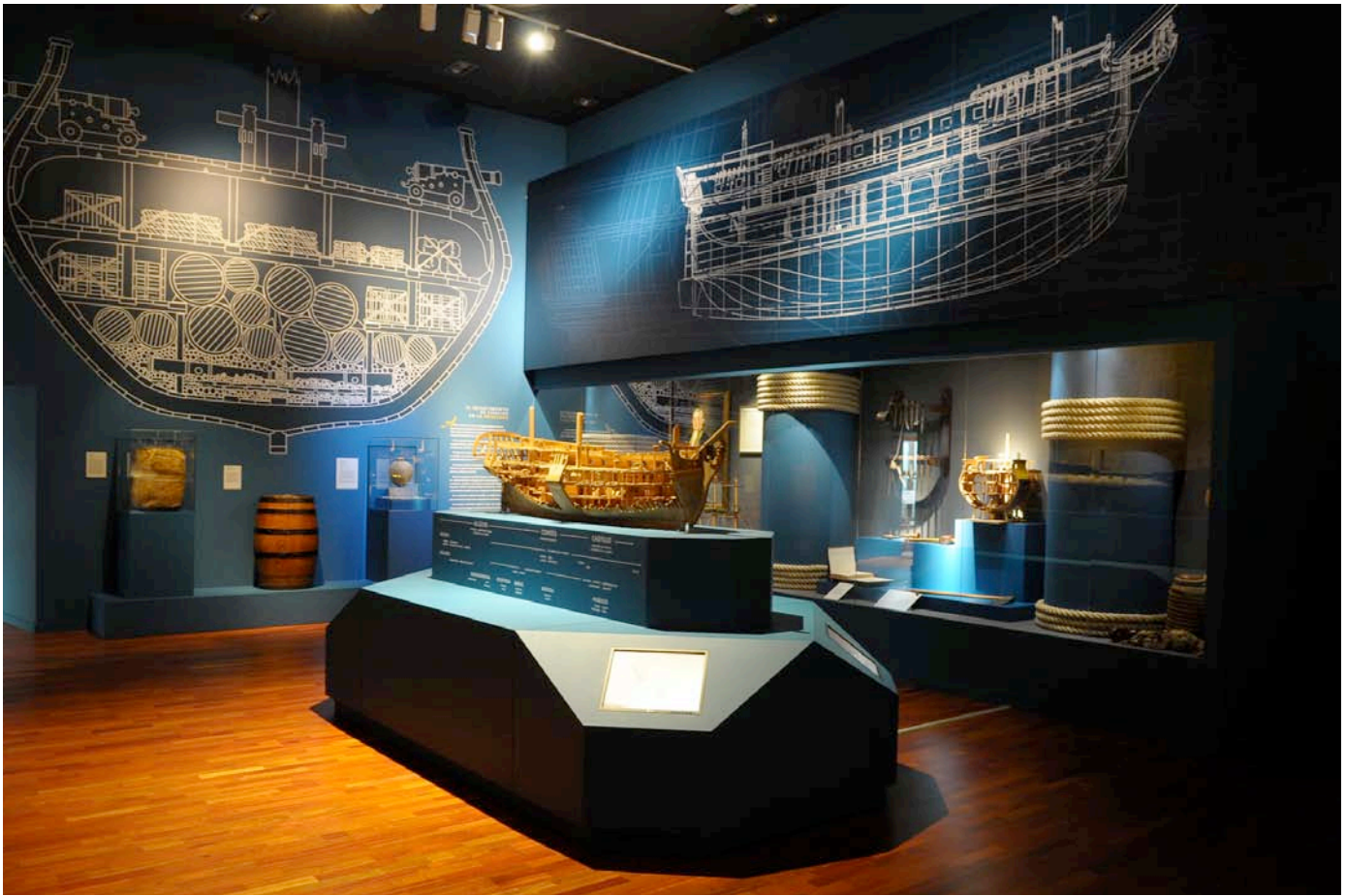


Fig. 8. Modelo en construcción de la fragata de 34 cañones *Nuestra Señora de las Mercedes* (1788-1804) 2012-2014, escala 1:23,22, Miguel Godoy Sánchez, José Antonio Álvarez Manzanares, Francisco Tamayo Fernández, Francisco Fernández González, Museo Naval. Madrid. Foto: Museo Naval.

La nueva fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* construida ahora, permite conocer cuál fue su aspecto, características técnicas y elementos constructivos. En su realización se decidió mostrarla abierta por el costado de estribor, donde se produjo la explosión, de tal forma que no sólo se pueden ver sus cubiertas, sino también su interior con los sollados, las plataformas, el lugar donde viajaba el pasaje, las arras, donde iba el cargamento de monedas, o el pañol de la pólvora o santabárbara que estalló en el ataque provocando la total desaparición del buque.

### La fragata *Mercedes* en el Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQVA). Conservación y exposición permanente de los bienes recuperados

Para tratar sobre la incorporación de los bienes culturales en la exposición permanente del Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQVA) estaba prevista la intervención de Iván Negueruela Martínez, director de este Museo, que finalmente no pudo asistir, por lo que esta presentación corrió a cargo de Víctor Cageao Santacruz, jefe de Área de Infraestructuras de la Subdirección General de Museos Estatales.





Fig. 9. Recreación de la cubierta de la fragata *Mercedes*, Foto: Julio González. Cortesía AC/E.

Cageao recordó cómo una vez finalizado el litigio y devueltos los bienes de la *Mercedes* a España, el ARQVA fue el Museo al que se adscribió la totalidad de esta colección. Con la llegada de estos nuevos fondos, la Institución tuvo que afrontar la adecuación de sus instalaciones para su almacenamiento, potenciando también sus sistemas de seguridad tanto en el propio Museo, como en las instalaciones externas (ARQVatec), dedicadas a la investigación en conservación y restauración. Pero su llegada también fue una oportunidad para su integración en la exposición. La misma, inaugurada en 2008, contaba con un apartado que abarcaba desde el siglo VII a. C. al siglo XIX, pero cuyo desarrollo principal finalizaba en la Edad Media. Los materiales de la *Mercedes* fechados en los siglos XVIII y XIX, permitieron completar este tramo final, para lo que se diseñó un nuevo módulo dedicado a la navegación oceánica en la que la fragata se integraba desde una doble perspectiva. Por una parte se presentaban las nuevas rutas y sistemas de navegación en la Edad Moderna con el ejemplo la fragata *Mercedes*, incluyendo un recurso didáctico especialmente llamativo como fue el de la sección de este buque realizada a escala real, completando las de otras naves que se presentan en las salas del Museo en un continuo desde la época fenicia a la Edad Media. Por otro lado, como colofón de la exposición, se trataba la importancia del patrimonio cultural subacuático como un legado a proteger, de los daños que causan expolios como el cometido con la *Mercedes* aproximándonos a la fragilidad de estos restos, y la necesidad de su conservación por el valor informativo sobre el pasado histórico que transmiten. El nuevo módulo expositivo se inauguró el 29 de mayo de 2014 y fue acogido con gran éxito por el público, como demostró el notable incremento de visitantes a partir de su apertura.

## Cierre de la jornada

El acto concluyó con una breve intervención conjunta de despedida por parte de los tres subdirectores generales de Archivos y Museos Estatales y Protección del Patrimonio, Severiano Hernández Vicente, Miguel González Suela y Elisa de Cabo de la Vega respectivamente. Felicitaron y agradecieron el trabajo de los múltiples equipos implicados en el proyecto, muchos de ellos anónimos (administrativos, archiveros, conservadores de museos, bibliotecarios...), sin cuya dedicación y empeño no hubiera sido posible el éxito alcanzado. Un éxito tanto por haber ganado el litigio y la repatriación de los bienes, como por haber logrado la mejor exposición posible. Tal y como expresaron, a pesar de ser mucho lo conseguido, y mucho lo que se está haciendo, es necesario pensar en el futuro y en todo lo que aún queda por hacer. Como volvió a subrayar Elisa de Cabo, es el tiempo en el que los héroes ya no son los míticos buscadores de tesoros, sino todos aquéllos que luchan por esos bienes como patrimonio cultural subacuático, un patrimonio para el disfrute, el conocimiento y la educación.