



# Tesoros sumergidos

## *Sunken treasures*

■ Lorenzo Pipe Sarmiento

### **Resumen**

En los últimos años, gracias al desarrollo de una nueva tecnología, la recuperación de los tesoros que esconden los incontables pecios que alberga el fondo del mar se está convirtiendo en una floreciente industria. España es uno de los países con mayor número de tesoros submarinos. En este artículo se revisa, atendiendo distintos aspectos, la importancia de este valioso patrimonio.

### **Palabras clave**

Pecios. Tesoros sumergidos.

### **Abstract**

Over the last few years, the recovery of the treasures hidden in the innumerable shipwrecks that can be found on the sea bed is becoming a flourishing industry, thanks to the development of new technology. Spain is one of the countries with the greatest number of underwater treasures. In this article, which considers different aspects, the importance of this valuable patrimony is reviewed.

### **Key words**

Shipwrecks. Sunken treasures.

■ Nombrar la palabra tesoros es transportarnos a la infancia, a un mundo casi siempre de fantasía pero que está tremendamente conectado con la realidad. Hoy se pueden contar por miles los españoles que dedican parte de su tiempo de ocio a bucear bajo las aguas de nuestros mares y, por ello, cada vez será más fácil que se encuentren objetos que han permanecido cientos de años sumer-

---

El autor es abogado, patrón de yate, buceador tres estrellas CMAS, periodista especializado en temas marítimos y, por encima de todo, un apasionado de la mar. Su último libro se titula precisamente: *Tesoros sumergidos* ([www.pipesarmiento.net](http://www.pipesarmiento.net), 2005).

gidos. Sin embargo, la casi totalidad de los pecios o barcos hundidos situados cerca de la costa han sido expoliados. Se sabe que más del ochenta por ciento de estos restos fueron saqueados por buceadores y pescadores, dada la escasa profundidad en la que estaban. A medida que los pecios se encuentran a mayor profundidad hay más posibilidades de hallarlos con sus cargas al completo, aunque las maderas y algunos metales hayan desaparecido. Sin embargo, y salvo casos muy excepcionales, que nadie espere hallar un barco del siglo XVI con la forma que tuvo dicho navío: lo que se suele encontrar son trozos de sus partes más fuertes, tales como cuadernas, sobrequilla, y desde luego cañones y anclas, aunque también estas piezas sean difíciles de ver tras haber sido cubiertas por los corales o las incrustaciones marinas.

La mar es uno de los pocos lugares donde el tiempo se detiene cuando algunos cuerpos extraños son engullidos por sus profundidades. Son muchos los factores que acaban por influir en la conservación de los pecios y los tesoros que guardan, tales como su composición, la salinidad del agua, la profundidad a la que se encuentren, el tipo y forma del lecho marino, pero sobre todo las causas de su hundimiento. Durante muchos lustros, la búsqueda de tesoros bajo la mar ha sido una actividad marginal y casi desconocida. Los avances de la técnica y los hallazgos de barcos míticos contados en documentales y películas han convertido dicha actividad, que se desarrolla a medio camino entre la ciencia y la aventura, en una especie de obsesión para algunos y, ciertamente, en un tema ante el cual nadie permanece indiferente. La proliferación de la enseñanza del buceo ha traído consigo el que los mares del Globo se llenen de burbujas; de unas gentes que deben aprender a ser respetuosas con las cosas que podemos encontrar bajo la mar, pues un objeto que sólo representa un logro personal puede ser la clave para descubrir un importante naufragio. Pero sin duda se trata de un mundo apasionante que a todos llama la atención; y es así, porque en él está escrito nuestro pasado a través de todos esos buques que naufragaron a lo largo de los siglos: fenicios, griegos, romanos y del medioevo, hasta llegar a los que se fueron a pique en los últimos cuatrocientos años; barcos de muy diferente construcción y diseño, sobre los que los humanos pusimos los máximos medios técnicos propios de cada época.

Los naufragios son apasionantes eslabones de agua entre dos mundos: el seco, en el que se construyeron los barcos, y el mojado por las aguas de los mares que se erigieron en sus tumbas. Muchos de ellos no podrán encontrarse jamás; otros, por el contrario, cada vez están más cerca de ser descubiertos tanto por los notables avances de la tecnología como por la posibilidad de realizar búsquedas a mayores profundidades. El resto, la mayoría de ellos, no sabemos dónde están.

A lo largo de estos últimos cincuenta años los hombres hemos ido desarrollando aparatos cada vez más precisos, como los magnetómetros, los sonares de barrido lateral, los escáneres de profundidad y los robots manejados por control remoto; aunque, a la postre, estas máquinas tampoco han solucionado todos los problemas que nos

plantean las profundidades, pues el fondo de la mar está repleto de accidentes geográficos que engañan a los aparatos, por lo que es necesario comprobar con los robots cada anomalía encontrada por las máquinas electrónicas.

Bajo la mar encontramos cañones, monedas o cerámica antigua, pero también objetos de antaño que la mar envolvió en formaciones calcáreas para protegerlos. Antes, cuando la tecnología era prácticamente inexistente y había que moverse por intuición, había tres tipos de personas interesados en estos asuntos: el aventurero de despacho, que obtenía la inspiración de las palabras y de las promesas de enriquecerse: su interés se agudizaba con una mera alusión a la palabra tesoro, y su actividad imaginativa empezaba a operar desde ese momento. El segundo tipo era el investigador científico o histórico; a éste no le importaba, ni antes ni hoy, encontrar oro o piedras preciosas, pues basa su placer en aprobar o desaprobar, en identificar y en catalogar. Y quedan los antiguos aventureros, los soldados de fortuna de la época moderna, gentes que al tiempo que hallan un tesoro lo que en realidad buscan es una aventura. Van en pos de cualquier rumor, muchas veces persiguiendo leyendas, a menudo sin tan siquiera constatar su autenticidad. Hoy debemos añadir las compañías mercantiles perfectamente organizadas y dotadas de medios de última generación, cuyo interés por la arqueología submarina es mínimo, aunque traten de vestir sus campañas de misiones científicas. Son empresas que cotizan en bolsa y venden por Internet el fruto de su rapiña submarina. Tienen acceso a una tecnología que hasta hace muy poco estaba reservada para los militares y los centros tecnológicos estatales de los países más desarrollados del mundo. Trabajan con bancos, esconden la titularidad de sus naves tras diferentes compañías domiciliadas en paraísos fiscales, y tienen sus días contados si los distintos países del mundo seguimos ratificando la Convención de la UNESCO para la protección internacional del patrimonio sumergido.

Hay tesoros submarinos que han marcado la historia de las recuperaciones bajo la mar: algunos son muy conocidos sólo por su valor mercantil, olvidando los aspectos arqueológicos e históricos, que son los que deberían primar para la sociedad, pues, el que unos cuantos se enriquezcan con el patrimonio de la Humanidad es un hecho realmente preocupante.

El mayor tesoro que se ha sacado del fondo del mar fue el del buque norteamericano de la época de la fiebre del oro *Central America*, una nave de vapor que se fue a pique en 1857 en el Atlántico, frente a las costas de Carolina del Norte. Traía a bordo emigrantes desde California que transportaban consigo todo el oro que habían sido capaces de extraer de las minas ubicadas en las montañas californianas. El importe de la carga recuperada, que todavía no ha sido vendida en su totalidad, podría alcanzar los mil millones de dólares, en función del precio del metal y del valor numismático de las miles de monedas halladas. Lo encontró un ciudadano norteamericano llamado Tommy Thompson. Para su extracción, a nada menos que 3.500 m de profundidad, se utilizaron por primera vez robots submarinos de alta profundidad. Thompson, ingeniero mecánico, desde joven se había apasionado con la búsqueda de

tesoros sumergidos. Trabajó en los primeros diseños de vehículos operados por control remoto desde la superficie y, tras más de diez años de búsqueda en archivos y en una zona concreta del Atlántico, encontró el *Central America*. Pero las cosas no fueron fáciles para este ingeniero dedicado a la aventura, pues cuando ya tenía la totalidad del oro a bordo de su barco *Nicor Navigator* fue demandado por treinta y nueve abogados que representaban a las diferentes compañías de seguros que habían pagado las pérdidas acaecidas por el naufragio de barco. La alegría del investigador submarino se vio truncada durante los largos meses que duró el procedimiento. Sin embargo tuvo suerte y la Corte Suprema Norteamericana acabó por darle la razón basándose en que en ciento treinta y dos años las compañías aseguradoras no habían realizado acto alguno para encontrar el barco y recuperar su carga, con lo que se produjo lo que los americanos llaman “abandono”, tema fundamental a la hora de reclamar tesoros en los Estados Unidos.

Este mismo asunto se repitió después en el pleito que España siguió contra la empresa cazatesoros *Sea Hunt* en 1998, que había dado con los restos de dos fragatas españolas, la *Juno* y la *Galga*. Los jueces decidieron dar la razón a España por considerar que nuestro país era el dueño de esos barcos de guerra, ya que pertenecían a un Estado, y nuestro país no había realizado ningún acto que implicase el abandono de los mismos.

El segundo tesoro en importancia sacado de las aguas de la mar fue el del *Nuestra Señora de Atocha*: un galeón que había zarpado del puerto de la Habana junto a otros veintitrés buques cargados con oro, plata y joyas con rumbo a España. El valor de los tesoros extraídos por Mell Fisher superó los quinientos millones de dólares, pero también fue una búsqueda larga y compleja que duró cerca de veinte años. Para ello tuvo que invertir ocho millones de dólares que no tenía, y que consiguió de socios e instituciones con las que al final mantuvo diversos pleitos por atrasos en el pago de los intereses o la devolución de los capitales. Para mayor desgracia, durante los trabajos de recuperación perdió a su hijo y a su nuera, posiblemente, y como aseguró unos meses antes de morir, su mayor tesoro.

El *Atocha* se había ido a pique en los cayos de la Florida. Las primeras pistas halladas equivocaron a Fisher y le llevaron a navegar durante quince años en la dirección opuesta. En ese tiempo dio con los restos del galeón español *Margarita*, parte de cuyos tesoros sufragaron las cuantiosas facturas a las que Fisher debía hacer frente. Este antiguo vendedor de pescados no se libró de nada: durante diez años mantuvo durísimas batallas jurídicas con el Estado de Florida, que le reclamaba parte del botín. Para poder disfrutar de él tuvo que esperar a que la causa llegase al Tribunal Supremo, que le daría la razón ante la falta de reclamación por parte de España, que podía haberse acogido, como luego hicimos en los casos de la *Juno* y la *Galga*, al tratado de 1902 entre los Estados Unidos y el Reino de España, que protege recíprocamente la propiedad de los buques pertenecientes al Estado, hundidos y encontrados en las aguas de ambos países o aguas internacionales.

Pero serían los arqueólogos de todo el mundo los que más pleitos pusieran a Fisher por la forma de extraer los objetos y metales del agua; se quejaban de que iba en contra de los procedimientos arqueológicos, y que se estaban destruyendo las bases para realizar un verdadero estudio científico del *Atocha*. Pero a Fisher y su gente sólo les importaba el oro y la plata para pagar sus cuantiosas deudas, por lo que este asunto fue el primero de una huida hacia delante por parte de los cazatesoros, tratando de vestir de arqueología lo que en realidad era mera rapiña submarina, como ha sucedido recientemente en España con el caso *Odyssey*. El pecio del *Atocha* dio con los siguientes hallazgos, además de otros miles de menor entidad: 1.041 lingotes de plata, 150 barras de oro macizo, 160 monedas de oro, 200 lingotes de cobre, 100.000 monedas de plata y 750 joyas de plata y piedras preciosas; además de 350 esmeraldas en bruto y mil joyas en forma de cadenas de oro, anillos, pulseras, platos, botones y broches. Todo un espectáculo cuando los objetos estuvieron limpios, saneados y expuestos en el museo que Mell Fisher abrió en los Cayos. Un botín español, que perdimos por culpa de la desidia de nuestra administración. Como premio de consolación nos queda un cañón de bronce del *Atocha* que Fisher regaló a la Reina de España, y que puede verse a la entrada del Archivo Sevillano de Indias, verdadera joya de la era colonial española y punto de partida para la mayor parte de todos estos expolios.

El *San Diego* fue otro buque cuya carga alcanzó cifras millonarias. Se hundió en aguas de las Filipinas en el año 1600, tras el abordaje sufrido por el navío holandés *Mauritius*, al que trataban de capturar por los numerosos actos de piratería que venía protagonizando en la antigua Colonia Española. Su capitán, Antonio de Morga, un magistrado de Manila inexperto donde los hubiese, tomó decisiones temerarias que provocaron que la nave se fuese a pique por una vía de agua en su casco: una pequeña parte de su tripulación logró ganar la orilla a nado y pudieron describir a los enviados reales el lugar en el que se produjo el naufragio.

Fran Godio, un hombre de negocios francés que, como Stemm, de la empresa *Odyssey*, va de filántropo y arqueólogo marino, pero que no deja de ser otro cazatesoros, fue el descubridor del pecio, tras intrigar y sobornar a muchos investigadores locales. En 1992 comenzaron los trabajos de extracción de cuantos objetos del barco todavía se conservaban. Tras su prolongada inmersión en un mar de tan elevadas temperaturas, y por lo tanto muy propicio para que los objetos se deteriorasen más deprisa, buscó financiación en la petrolera gala Elf, pues necesitaba ingentes cantidades de dinero para trabajar a cincuenta metros de profundidad. Los buceadores no podían permanecer más de treinta minutos a esa cota sin tener que someterse a largas paradas de descompresión, y esa circunstancia iba a prolongar mucho los trabajos de extracción. Al final, terminó por operar con un pequeño submarino experimental de nombre *Smal*. A bordo del mismo se pudieron filmar las cuadernas y varengas del navío español que, sorprendentemente, presentaban un estado de conservación extraordinario.

Desde un principio intuyeron que los objetos que transportaba la nave no podían estar muy lejos del lugar en que aparecieron sus cañones y anclas. Y así fue: cerca de 4.000 piezas de gran valor arqueológico fueron sacadas a la luz: entre ellas 400 maravillosos jarrones de porcelana china de las dinastías Ming y Song, así como cristales de Murano, magníficos cañones de bronce tan bien conservados que parecía que acabaran de salir de la Real Fábrica de Armas de Sevilla, donde se forjaron la mayor parte de estas armas. Al final, gracias a la Fundación Caja Madrid, los españoles podemos ver algunas de estas maravillas que el “filántropo” Godiot vendió por 2.000 millones de pesetas, y que hoy están expuestas al público en el Museo Naval de Madrid, sito en el Cuartel General de la Armada, junto a la plaza de la Cibeles.

Sin embargo, ha habido otros grandes tesoros recuperados de la mar cuyo valor no ha consistido en joyas; éste ha sido el caso del barco fenicio de *Mazzarrón*, que muy pronto ocupará un lugar destacado en el interior del nuevo Museo de Arqueología Submarina de Cartagena. Años atrás, también constituyeron grandes hallazgos, a pesar de que no llevaban a bordo oro ni plata, el *Wasa*, barco sueco de cuarenta y siete metros de eslora que naufragó a los pocos minutos de ser botado en 1628, y que se ha sacado del fango prácticamente igual que cuando tocó el agua por primera vez. Hoy se exhibe cerca de Estocolmo en el museo que lleva su nombre. Otra joya rescatada de la mar fue el navío inglés *Mary Rose*, extraído también casi completo en 1982. Pertenecía al malvado Enrique VIII, y se hundió en aguas cercanas a Inglaterra. Los trabajos de recuperación se pudieron llevar a cabo gracias a la colaboración y entusiasmo de muchos jóvenes buceadores particulares que se ofrecieron a trabajar de forma gratuita, y que los arqueólogos recibieron con los brazos abiertos. Se le tuvo que hacer una cama metálica que hubo que colocarle bajo el casco, hasta que una descomunal grúa, anclada sobre una gabarra, lo sacó del agua y lo depositó en una grada. Los expertos dicen que ambos buques se pudieron conservar en tan perfecto estado de conservación gracias a que se hundieron muy deprisa, y que enseguida fueron tapados por los lodos del fondo.

Los actuales robots submarinos, asistidos de sonares de profundidad, televisiones, pinzas, magnetómetros y otros muchos aparatos, están contribuyendo a que los lugares más inaccesibles de los mares estén al alcance de todo aquél que tenga la fortuna de poder contratar una nave oceanográfica y al personal apropiado para el manejo de los mismos. Ya no se trata sólo de suerte, trabajo e ingenio; lo que hace falta ahora es dinero, ingentes cantidades que financien toda esa tecnología de la que disponen hoy los cazatesoros. Por eso, para poder hacer una recuperación, antes se debe hacer un concienzudo trabajo de planificación, estudio y previsión; seguido de la contratación de expertos informáticos submarinos que puedan descifrar los datos que emiten los magnetómetros, las sondas de barrido lateral y los muchos robots que hay en el mercado, y que se manejan igual que los niños sus videojuegos.

Las formas de localizar tesoros bajo la mar suelen ser muy variadas, pero casi todas parten de un principio documental en el que primeramente se ha identificado un



buque concreto en una zona determinada. Luego hay que delimitar lo que es una búsqueda de tesoros propiamente dicha de lo que es un trabajo de investigación arqueológico. Para los primeros, el principio básico es el valor de lo recuperado que les da acceso a esa tecnología de vanguardia. Después, han de contratar a arqueólogos de fortuna un tanto liberales, que se ajusten un poco a los métodos tradicionales en función del dinero que se les pague, como es el caso de los que han asesorado a los piratas de *Odyssey*. En el otro extremo de estas prácticas están los trabajos serios y profesionales de arqueología en los que prima la metodología y los datos que se extraen, sin que importe demasiado el valor del oro o la plata hallada, que pasa a pertenecer al Estado. Estos suelen ser los trabajos que realizan las instituciones públicas o los que financian fundaciones de prestigio, pues todo lo hallado se conserva y se puede estudiar después en museos y publicaciones.

El Archivo Español de Indias fue siempre la fuente de inspiración de todos los aventureros y cazatesoros del mundo. De una forma sorprendente, el Ministerio de Cultura ha permitido que, sin control alguno, gentes de cualquier formación y parte del mundo investigasen entre los millones de documentos allí guardados. De ese Archivo salió la información en la que Fisher basó la búsqueda del *Atocha*. Lo mismo que Godiot y las otras personas que dieron con barcos españoles de la carrera de Indias. Sin embargo, los libros en los que se detallan los aspectos relacionados con los naufragios son muchos, y que nadie crea que es fácil hallarlos. Las desapariciones de naves españolas en ultramar nunca se anotaban en el mismo tomo, ni los investigadores han podido encontrar un pecio con los datos proporcionados por un solo libro. Todos los documentos que hacían referencia a naufragios de naves fletadas por la Corona Española se encontraban hasta hace muy poco tiempo dispersos entre los Archivos de Simancas, Sevilla y Cádiz, así como en los archivos de Marina. En ellos se anotaban los tráficos marítimos establecidos entre España y el Nuevo Mundo, tanto con América como con las posesiones de España en el Pacífico; también se archivaban los manifiestos de carga en los que se especificaba de una forma rigurosa la carga que llevaba la nave y a quién pertenecía la misma. En esos documentos de pergamino se tomaba nota de los incidentes acaecidos durante la navegación y en las arribadas a puerto; cuando se producía un accidente se registraban los testimonios de los supervivientes, si los había. Así, las secciones más importantes con relación a los barcos naufragados repletos de tesoros son: libros del Patronato Real, libros de Gobierno, libros de Correos, libros de Contratación, de Escribanía de Cámara, Arribadas y libros de Estado, además de otros menores en los que por su relación con el naufragio también se tomaban notas y detalles de su desaparición.

Sin embargo, no todos los tesoros que se perdían en la mar permanecieron durante siglos a la espera de que los humanos fuesen a recuperarlos después. Ya en el siglo XVI, cuando se producía un naufragio cerca de la costa, los Corregidores Reales contrataban a buscadores de perlas capaces de bajar hasta casi diez metros de profundidad. Por ello, muchas de las valiosas cargas que llevaban nuestros galeones se



recuperaban días después del naufragio. Había compañías especializadas en estos trabajos que pagaban muy mal a los desdichados buzos, y les suministraban ingentes cantidades de alcohol para que bajasen más y no pasaran frío en las largas horas que les obligaban a estar sumergidos subiendo el oro y la plata del Rey. Ni que decir tiene que morían como chinchas. Fueron principalmente ingleses los que se dedicaron a estos trabajos, aunque ellos sólo los dirigiesen desde la superficie. Ésta es la razón por la cual, cuando se descubrieron algunos famosos navíos que volvían a España cargados de oro y plata de las minas del Nuevo Mundo apenas apareciesen objetos de valor que no fuesen los cañones de hierro y las anclas, que eran poco valiosas, pues los cañones de bronce también se recuperaban a nada que la profundidad no superase los diez metros. Y justamente ésa era la cota en la que naufragaban aquellos buques junto a los arrecifes de coral cuando eran sorprendidos por los ciclones. Hay que tener en cuenta que nuestros marinos de antaño, en los primeros años de travesías oceánicas, no sabían cuál era la época de los huracanes, por lo que los navíos de la carrera de Indias se hacían a la mar rumbo a España en los meses de verano y comienzos del otoño, los más propicios para estos terribles fenómenos meteorológicos. Hoy, cuando cruzamos el Atlántico en pequeños veleros con rumbo al mar Caribe, sabemos que la mejor y más segura época para realizarlo es la comprendida entre noviembre y febrero; y la de regresar, la que va desde abril hasta finales de julio. Salirse de estas fechas, como hacían por desconocimiento los navegantes de entonces, es arriesgarse a padecer huracanes y tormentas que por lo general terminan en naufragio.

A finales del siglo *xvi* los conquistadores españoles encontraron para sus buzos la peligrosa actividad de recuperar cargamentos perdidos cerca de la costa. Se crearon flotas especializadas para el rescate de pecios que permanecían de forma permanente con base en el puerto de La Habana, Veracruz, Cartagena de Indias y Panamá. Estaban listas para zarpar en cuanto recibían la noticia de un naufragio. Con los rudimentarios y crueles sistemas de esclavos buceadores comenzaría la verdadera historia de las recuperaciones submarinas allá por el siglo *xvi*.

Cien años más tarde, los ingleses, que se habían establecido en las islas Bermudas, también armarían barcos de rescate, animados por las cuantiosas ganancias obtenidas por los españoles. Ya en el siglo *xviii* el jamaicano Port Royal se convirtió en el principal centro de rescates.

Tanto españoles como ingleses utilizaron esclavos africanos y aborígenes de las tierras conquistadas. Los primeros hombres blancos que se aventuraron a descender bajo el agua lo hicieron dentro de una campana construida con madera y hierro, de la que sobresalían los brazos a través de unas rústicas mangas de cuero. Se le insuflaba aire con un fuelle, y podían permanecer bajo el agua entre cinco y diez minutos, en función del aire que se respirase. Los anales extraídos de los archivos españoles de Indias y Simancas nos indican que se podía recuperar hasta el setenta por ciento de la carga de un navío, y la operación se hacía más complicada y el éxito disminuía a medida que los barcos naufragaban a más profundidad.



*Vista de popa del buque cazatesoros Odyssey (cortesía del autor).*

Al igual que sucede hoy, hubo búsquedas que se prolongaron durante cinco años, generalmente cuando el cargamento era muy valioso. Durante el siglo XIX Nasau y Cayo Hueso se convirtieron en los centros de estas operaciones, especializándose en la recuperación rápida de las cargas. Ya en el siglo XX, Florida y Bahamas han continuado siendo protagonistas indiscutibles en todo lo relacionado con el rentable comercio de los pecios hundidos pertenecientes a los galeones y las naves capitanas de la carrera de Indias.

España es un país singular en cuanto a la regulación de esta materia: por un lado, todas estas competencias las tuvo la Armada hasta 1991, fecha en la que se suprimieron las Comandancias de Marina con atribuciones civiles y se publicó en el BOE la Ley de Puertos y de la Marina Mercante. Antes, el Parlamento Español había aprobado la Ley de Patrimonio Histórico que, aunque apenas dedica unos artículos a los temas arqueológicos submarinos, por analogía puede deducirse que se equiparan a los yacimientos arqueológicos ubicados en tierra. Su artículo 40 dice: “también los bienes susceptibles de estudiarse con medios arqueológicos que están bajo el mar son de propiedad pública”. Sin embargo, la Ley de Puertos de 1991 permitió que la vieja Ley de Extracciones, Remolques y Hallazgos siguiera dejando en manos de la Armada toda esta materia hasta que se dictase una ley apropiada: lo hizo en la disposición transitoria décima. Y, aunque las recuperaciones de pecios entran directamente en las competencias del Ministerio de Cultura a través de la Ley de Patrimonio, todavía permanece el resquicio militar de la vetusta Ley de 1962, que aún no se ha derogado dieciséis años después, y que crea una confusión y dobles atribuciones imposibles de comprender para los ciudadanos del siglo XXI, y que es una de las razones de que se haya podido producir el expolio por parte de la empresa Odyssey.

Poco después, cada comunidad autónoma elaboró su propia Ley de Patrimonio, con lo que todas aquellas autonomías que lindan con la costa adquirieron las competencias sobre los temas arqueológicos, tanto los ubicados en tierra como los que se encuentran bajo las aguas del mar, ríos o lagos. Ésta ha sido otra de las razones de la ineficacia en las actuaciones de las diferentes administraciones en el asunto Odyssey; sin embargo, lo que no tiene ninguna explicación es la participación del Ministerio de Asuntos Exteriores, pues se trata de una materia de claro contenido cultural y patrimonial. Este ministerio ha sido, en mi opinión, sin duda alguna, el principal responsable directo del expolio perpetrado en nuestras aguas.

Así las cosas, nuestro país ha seguido mirando hacia tierra, de la misma manera que lo ha venido haciendo los últimos trescientos años, y así nos ha ido en todos los temas relacionados con la mar que no estén relacionados con la pesca, donde verdaderamente somos una potencia en exceso de capturas. Pero los asuntos del patrimonio sumergido han importado muy poco, hasta el extremo de que el Centro Nacional de Arqueología, sito en Cartagena, apenas ha tenido presupuesto para hacer tres o cuatro trabajos cerca de sus costas.

Incluso, cuando España fijó su zona contigua, esto es, la franja de agua comprendida desde el límite exterior de las doce millas del mar territorial hasta las veinticuatro millas, se olvidó de manifestar de forma expresa que todos los tesoros sumergidos en esas aguas necesitarían de un permiso de España para poder acceder a ellos. Por ello, debemos de aplicar de nuevo la analogía y los usos y costumbres para que terceros nos reconozcan derechos en estas aguas de clara competencia española. Lo mismo sucedió con la Convención del Derecho del Mar, que entró en vigor en 1994 y que España ratificó, olvidándonos de tocar este tema arqueológico tanto al definir

nuestra zona contigua como la zona económica exclusiva, que lleva las competencias de los Estados ribereños hasta las 200 millas náuticas.

En cuanto al Derecho Internacional, ha costado mucho que la comunidad mundial se decidiese a tomar medidas eficaces respecto a los tesoros sumergidos. Los países ribereños, en cuyas aguas puede haber restos de barcos con cargas valiosas, se han ocupado de enturbiar las aguas de aquel Derecho. La primera Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se ocupó principalmente del medio ambiente marino y la pesca, y sólo dictó algunas disposiciones muy blandas referentes al estatuto jurídico de los bienes arqueológicos submarinos. Por ello, es notable que el Derecho internacional, por fin, haya comenzado a tomarse en serio este asunto; la Convención de la UNESCO de 2001 será un gran paso para detener a los cazatesoros cuando sea ratificada por los ciento cuarenta países que la aprobaron, lo que sucederá el próximo año. En este importante tratado se consideran bienes patrimoniales los objetos sumergidos que tengan más de cien años de antigüedad. Y cerrará el camino, o al menos pondrá muchos obstáculos, a los modernos cazatesoros.

Para concluir, hay que observar que el asunto *Odyssey* ha puesto de manifiesto la falta de medios y el descontrol existente por parte de nuestras administraciones de cultura; por no hablar de la terrible descoordinación entre las fuerzas de seguridad encargadas de la protección de este importante patrimonio y los políticos de los que dependen; incluso, como ha ocurrido en el caso de *Odyssey*, aun cuando comunidad autónoma y gobierno pertenecen a un mismo partido.

Nuestro país ha ignorado el valor histórico y patrimonial de este importante patrimonio esparcido bajo las aguas de medio mundo. Llegados al siglo XXI sólo contamos con un pequeño robot de baja cota (600 m), que la Armada Española utiliza para asistencia de nuestra flota submarina, y que está ubicado a bordo del barco *Neptuno*, con base en Cartagena. A lo largo de estos últimos treinta años de gran desarrollo y mejores perspectivas para nuestro país, no ha habido Gobierno que haya vuelto los ojos no ya hacia las profundidades marinas sino a la mar en general, lo que ha propiciado un vacío técnico y operativo en todos los asuntos relacionados con ella. La construcción del barco oceanográfico *Hespérides*, que gestiona la Armada, y que por lo general usa el Centro Superior de Actividades Científicas, tampoco sirvió para estos fines, pues sus misiones se han limitado a trabajos de campo en los polos geográficos para el estudio de diferentes cuestiones relacionadas con el medio ambiente, la fauna y las aguas lejanas. Sin embargo, mientras se han venido realizando estos trabajos a miles de millas de nuestro país, nuestras aguas han estado desprotegidas en prácticamente todos sus aspectos, pues los escasos recursos dedicados a la oceanografía se han utilizado para trabajos de pesca. El drama de la inmigración clandestina ha puesto de manifiesto nuestras enormes carencias en protección costera, y la grave crisis del petrolero *Prestige* también supuso una triste demostración de los escasos medios con los que contábamos para hacer frente a una tragedia de seme-

jante magnitud y tan graves consecuencias medioambientales. Y si la superficie de la mar no estaba preparada para cualquier catástrofe dada nuestra carencia de medios, bajo el agua nos han expoliado cuanto de valor se situaba hasta hace unos años en cotas de menos de cincuenta metros de profundidad, y estos últimos diez años todos los pecios profundos del mar de Alborán.

Desde que Fernando VII, a instancias del Marqués de la Ensenada, el mejor ministro de Marina que ha tenido España, dictase la Real Orden de 8 de abril de 1752, en la que decía: "Si en las obras de los diques apareciera algún objeto o pieza arqueológica se remitirá a la Corona para su estudio", poco se ha avanzado en la materia. Esa fue la primera vez que aquéllos que ostentaban el gobierno advirtieron de la importancia de los restos de barcos antiguos. Se establecía un precedente que quedó en el aire hasta 1912, año en el que se publicó el reglamento que desarrollaba la Ley de Excavaciones Arqueológicas. Ésta decía textualmente: "Igualmente, se entenderán por excavaciones los trabajos de rebusca arqueológica que tengan carácter espeleológico, o submarino". Lo grave es que esta mención sería todo lo que se desarrollaría la materia hasta la Ley de Extracciones y Hallazgos de 1962, y la posterior Ley de Puertos de 1991, que suspendió hasta hoy la regulación de la misma.

Sin embargo, el primer trabajo oficial sobre arqueología submarina, que se diferenciaba de la subacuática en que la primera se desarrolla bajo la mar y la segunda bajo el agua en general, incluidos ríos, lagos y pantanos, se puso en marcha en Valencia bajo la dirección del padre de esta actividad, el historiador Figueras Pacheco. Durante las excavaciones encontraron una nave romana bastante bien conservada de la que se extrajeron valiosos objetos, que hoy están repartidos en varios museos, pero especialmente en el Arqueológico Nacional.

Históricamente, los llamados arqueólogos, que en nuestro país y hasta hace muy poco eran meros licenciados en Historia, han despreciado a los buceadores que pretendían ayudar en los trabajos patrimoniales submarinos. El problema fue que ellos no practicaban buceo con botellas de aire comprimido, que no de oxígeno como dicen algunos, que sirven para soldar, y quienes sí lo hacían y sabían de la ciencia submarina eran apartados de cualquier trabajo bajo el agua, por lo que no se hacía nada. La larga titularidad de esta materia en manos de la Armada tampoco ayudó a difundir esta ciencia; por el contrario, se instaló entre los ciudadanos una impunidad absoluta basada en el poco caso que la institución prestaba a la cuestión. Sin embargo, en el Ministerio de Cultura nadie puede quejarse de que la arqueología submarina y el Museo Nacional sito en Cartagena sean desconocidos para la mayor parte de los españoles. Durante todos estos años han pesado más los protagonismos personales y los actos puramente administrativos que la divulgación y el acercamiento de esta actividad, en la que ha tenido poco sentido invertir si el pueblo no era el verdadero receptor de lo que se podía lograr.

Uno de los mayores errores cometidos en estos últimos lustros de progreso espectacular ha sido la exclusión de todos aquéllos que no tenían una formación estricta-

mente académica dado el carácter teórico de nuestra enseñanza en general y nuestro culto a las complicaciones administrativas. Ya decía que los arqueólogos españoles se sienten mejor catalogando y aprobando o negando postulados en reuniones privadas y publicaciones marginales que jamás llegan al público en general, que bajando a los fondos marinos a ver lo que hay, cerrando así la posibilidad de que los ciudadanos se entusiasmen con estas materias y exijan a la clase política que les doten de medios adecuados y modernos.

El reciente expolio realizado en nuestras aguas por parte del *Odyssey Marine*, va a suponer, al menos, un antes y un después para este patrimonio tan valioso. Lo triste de todo ello, lo lamentable, es que ya no tienen arreglo los gravísimos errores cometidos, la desidia y la falta de rigor de estos últimos nueve años, que han permitido que cinco enormes barcos dotados de medios extraordinarios hayan podido moverse por nuestro mar territorial con total impunidad, burlando a quienes tienen la obligación de cuidar y proteger el patrimonio de todos los españoles.