



Política
& Sociedad

Los rescates de la fragata Las Mercedes: ¿doble rasero?

ANTONIO JOSÉ RENGIFO LOZANO, director, Centro de Pensamiento Mares y Océanos
Universidad Nacional de Colombia

Mientras España ha reivindicado “la razón contra el expolio” en tribunales estadounidenses, no sucede lo mismo cuando las reclamaciones provienen de los países de América. La visión unilateral de esa potencia debe ceder espacio al diálogo intercultural, hasta ahora ausente, con respecto al patrimonio cultural subacuático.

EL POETA LOPE DE VEGA le pedía al emperador español que le dejara “cantar las grandezas de sus glorias en elegantes historias”. La España de hoy quiere cantar con elegancia las glorias de la Corona, documentando la historia, construcción, auge y hundimiento de la fragata *Las Mercedes*, y a la vez canta el resonante triunfo judicial en defensa de ese navío contra la Odyssey Marine Exploration ante tribunales de Estados Unidos.

La fragata *Las Mercedes* fue hundida en 1804 frente a la costa portuguesa de Algarve, por ataque de una escuadra inglesa. Zarpó de Montevideo transportando “caudales y frutos” desde Lima y Buenos Aires. Eran tiempos de una paz precaria y provisoria alcanzada entre las principales potencias navales europeas.

Según partidas de carga individuales y registros exhibidos en la exposición “El último viaje de la fragata Mercedes”, realizada en Madrid en 2014, el valor de las monedas que transportaba la nave a su salida del Callao era de cerca de 950.000 pesos en piezas de oro y reales de a ocho en plata, un “dólar” que fue referente en la economía mundial durante tres siglos, y una de las primeras expresiones de la globalización.

En tiempos recientes, dos eventos constituyen los referentes más relevantes del caso: en mayo de 2007, los medios de comunicación del mundo dieron cuenta del hallazgo y la recuperación de más de 14 toneladas en monedas de oro y plata, que Odyssey situó en Tampa (Florida), y cuyas operaciones llamó con el código de “Cisne Negro”, bajo el cual quedaba oculta la verdadera identidad del naufragio.

En febrero de 2012 el caso se cierra con el viaje de dos aviones Hércules de la Fuerza Aérea Española, en una inédita figura de restitución de bienes culturales, los cuales devuelven a España la carga

recuperada del naufragio, por orden de tribunales estadounidenses.

El país ibérico alegó que Odyssey operó una burda extracción del naufragio, desatendiendo criterios arqueológicos y científicos, con lo cual fue destruido un pecio que ya nunca más podría ser explorado, tumba de los marinos que perecieron en el naufragio.

ESTRATEGIA EFICAZ

Durante los cinco años transcurridos entre esos dos eventos se desplegó una notable y eficaz movilización institucional por parte del Estado español, que incluyó un sólido equipo de técnicos y funcionarios altamente calificados del Ministerio de Cultura, la Armada, el Museo Arqueológico Nacional, la Real Academia de Historia y otras instituciones y academias encargadas de acopiar un arsenal de pruebas documentales en archivos navales dentro y fuera del país como apoyo a las estrategias que al final darían al traste con las aspiraciones de Odyssey de quedarse con la valiosa carga.

Con la conjetura de que el “Cisne Negro” ocultaba un naufragio de su bandera, España asumió el reto de demostrarlo ante tribunales estadounidenses para exigir la restitución de los bienes culturales recuperados. Y es que Odyssey presentó el hallazgo como acaecido en un lugar secreto del océano Atlántico, más allá de la jurisdicción legal de cualquier país, sin revelar detalles del naufragio, la nacionalidad ni la identidad de la nave.

Por informes de la Guardia Civil y rastreo satelital, España supo que las operaciones de Odyssey en una zona al sur del Cabo de Santa María (Portugal) estaban relacionadas con la fragata *Las Mercedes*. Así, solicitó al Tribunal de Tampa que obligara a la empresa a suministrar un inventario exacto de los objetos extraídos del naufragio, los archivos y el material filmico de las operaciones de rescate.

Después de verificaciones, trámites procesales, recursos y apelaciones, en diciembre de 2009 el Tribunal Federal de Estados Unidos en Tampa profirió fallo definitivo reconociendo que España había presentado pruebas concluyentes de que el rescate operado por Odyssey era sobre la fragata; avaló el carácter militar del navío reconociendo su inmunidad soberana y declaró que esa compañía había perturbado irreparablemente el sitio de descanso de las personas que perecieron en el naufragio y ordenó que los objetos sustraídos fueran devueltos a España.

En ese mismo fallo fueron rechazadas las alegaciones presentadas por Perú, con el argumento de que este país se había constituido como Estado soberano varias décadas después del naufragio objeto de la controversia. También fueron rechazadas las demandas de particulares que invocaron descendencia

de viajeros fallecidos en el naufragio y derecho a monedas de la fragata. En septiembre de 2011 el Tribunal de Apelaciones de Atlanta confirmó el fallo por unanimidad.

INTERROGANTES

Tres incógnitas surgen con respecto a la situación actual del patrimonio cultural subacuático, y en particular de los dos rescates de la fragata *Las Mercedes*: el operado por la Odyssey, y el inédito por parte de España.

En primer lugar es necesario preguntarse si “la razón contra el expolio”, que con tanta vehemencia –y eficacia– ha reivindicado España contra las compañías de cazatesoros, podrá dejar de ser una visión unilateral y exclusivista de esa potencia para admitir las razones de los países del continente americano que fueron objeto de ese otro despojo con violencia o con iniquidad, del saqueo de materias primas y metales preciosos durante varios siglos.

En segundo lugar, ¿la administración de Donald Trump modificará la política de apoyo a la protección de los naufragios históricos de bandera española? ¿esa modificación tendría algún impacto en los tribunales estadounidenses? En una economía global que se expande en términos de dólares nominales, pero que presenta movimientos con marcadas preferencias por el oro como valor más seguro, ¿cuál será el rol de un “patrón oro” (adoptado de manera informal) en el futuro de los naufragios históricos?

Por último y no menos importante, ¿cuáles serán las mejores opciones que pueden ser sustentadas en Colombia, país que por su historia es poseedor de una considerable riqueza en naufragios históricos?

La realidad histórica de ese país en América no puede extraviarse en los tecnicismos del derecho del mar ni diluirse en el rigor con el que se viene aplicando –de manera exclusivista y con varios siglos de retroactividad– la figura de la inmunidad soberana de los navíos de bandera española. Las “grandezas de sus glorias”, que cantó el poeta y canta hoy el patriotismo de sus funcionarios, tienen su contrapartida en la humillación y la extinción de miles de indígenas y africanos en el continente americano.

La visión unilateral de España debe ceder espacio a un diálogo intercultural amplio y sereno, hasta ahora ausente, sobre las evoluciones recientes del patrimonio cultural subacuático y sus perspectivas. La ecuación aún está incompleta.

PALABRAS CLAVE: patrimonio cultural subacuático, fragata *Las Mercedes*. Consúltelas en www.unperiodico.unal.edu.co



FOTO: archivo particular