

Vehículo submarino (ROV) *Scorpio-03* del buque de Salvamento y Rescate *Neptuno* entrando en el agua para fotografiar el acorazado *España*, hundido en 1937.



Armada



Armada

Arriba, seguimiento del ROV —sobre el *España*— desde el *Neptuno*. Debajo, submarinistas de la Armada localizan un cañón naufragado.



Armada

[cultura]

MÁS DE 3.000 AÑOS de historia bajo el mar

La Armada es uno de los garantes del Patrimonio Subacuático español

EN estos días y hasta el 17 de noviembre, la Biblioteca de Castilla-La Mancha, con sede (como el Museo del Ejército) en el Alcázar de Toledo, acoge la segunda parte del I Ciclo de Conferencias sobre Cultura Naval (www.armada.mde.es), organizado por el Servicio Educativo y Cultural de la Armada, dependiente de

su Órgano de Historia y Cultura Naval (OHCN), con el apoyo de la Diputación de Toledo y la Fundación *Museo Naval*.

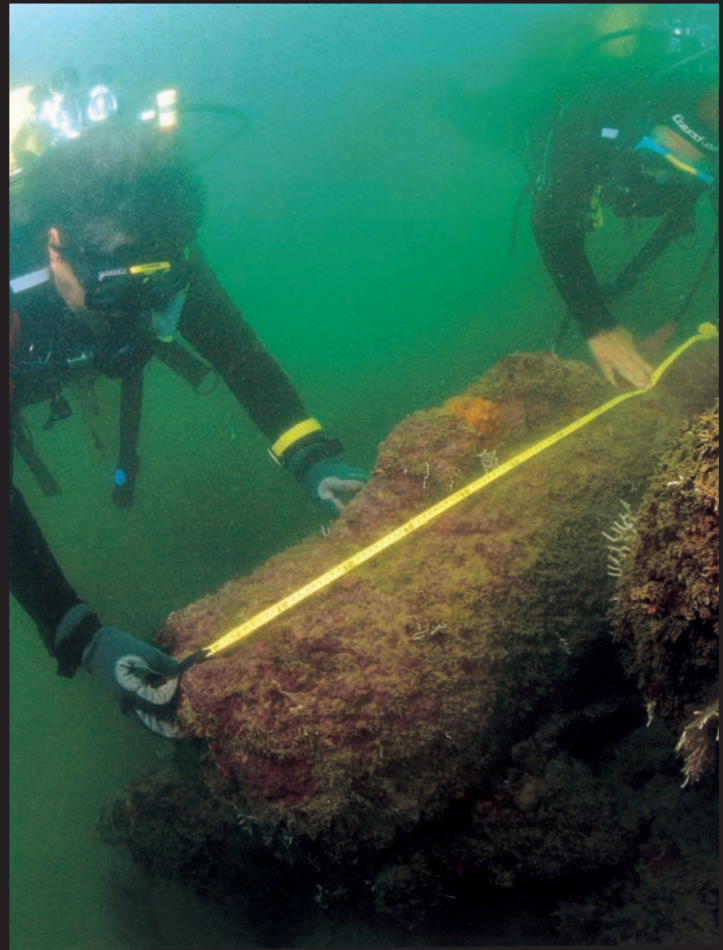
Su primera jornada, celebrada el día 3, tuvo un singular protagonista: el Patrimonio Subacuático español (PAS), sobre el que versó la ponencia ofrecida por el coronel de Infantería de Marina Miguel Aragón, colaborador del OHCN.

Ese mismo legado también había tenido un espacio propio en septiembre en la Semana Naval de Madrid. A él se dedicó el foro de pensamiento celebrado en el Museo Arqueológico Nacional y que recogerá el próximo número de *Cuadernos de Pensamiento Naval*, revista de la Armada.

El PAS fue asimismo actualidad el pasado trimestre por dos motivos: se «visi-



Ministerio de Cultura



Armada



Ministerio de Cultura

Imágenes de la segunda expedición española a la fragata *Mercedes*, el pasado septiembre, en la que la Armada actuó como observadora, ya que es una de las entidades encargadas de velar por los yacimientos arqueológicos submarinos.

Tareas de recogida de información bajo el agua, en concreto, de medición del tubo de un cañón perdido bajo el mar después de que la nave en la que iba embarcado se hundiera tiempo atrás.

tó» de nuevo el pecio de la ahora famosa fragata *Mercedes* y, en una acción programada de adiestramiento, el buque de Salvamento y Rescate *Neptuno* y la Unidad de Buceo de Ferrol localizaron el lugar de descanso del acorazado *España*, que se hundió en las proximidades de Santander en 1937 tras una explosión.

La historia de este buque, botado como *Alfonso XIII* y rebautizado *España* después de la proclamación de la II República, así como el propio navío son parte del patrimonio cultural subacuático español: una inigualable herencia.

VESTIGIOS DEL PASADO

Con dicha idea, inició su conferencia *Un legado bajo el mar* el coronel Aragón en el Alcázar de Toledo. Una riqueza, señaló, que «no es sólo el oro y la plata de los múltiples naufragios de la Carrera de Indias, lo es también cualquier resto bajo el mar que dé testimonio de más 3.000 años de historia».

Para explicar esa amplitud en el tiempo, así como la variedad del legado y la diversa localización de yacimientos, el

ponente resaltó la ubicación geográfica española: puente entre dos mares, base de civilizaciones y puerto de proyección al Nuevo Mundo.

«Tras descubrir América —dijo—, la Corona de los Austrias y después de los Borbón lucharán por mantener durante 250 años el monopolio del comercio entre Asia, América y Europa. En la que sería la ruta comercial más larga y duradera de la Historia».

Ésta fue la ruta del *Galeón de Manila*, en la actualidad objeto de una exposición en el Museo Naval (Madrid) y que, asimismo, será analizada el último día de estas conferencias en el Alcázar de Toledo.

«De los cientos de naufragios que conforman ese legado histórico —recordó Aragón—, tan sólo un pequeño porcentaje se encuentra catalogado». Por lo que, según apuntó, «es primordial rescatar de los archivos la información que testimonia la identidad del buque, su historia y lugar del naufragio. No se puede proteger lo que no se conoce».

En este punto cabe señalar que la Armada trabaja ya con la información guar-

dada en sus archivos, cuyos fondos documentales son protagonistas en la segunda sesión de estas conferencias prevista para el día 10. Fruto de esa labor, vio la luz en 2013 una base de datos con, entonces, cerca de 1.600 hundimientos hispanos localizados y que tenía entre sus fines esa defensa patrimonial (RED núm. 293).

GEOGRAFÍA DE LOS YACIMIENTOS

El mapa que dibujan tales hallazgos (ver pág. siguiente) concentra el mayor número de pérdidas en aguas españolas y de América del Norte, Central y el Caribe.

Entre las causas de esa densidad de naufragios, el coronel Aragón apuntó el elevado tráfico marítimo en esas áreas, la fragilidad de muchas de sus embarcaciones ante la climatología adversa y la hostilidad de otras naciones, deseosas de romper el monopolio comercial de España y Portugal.

A éstas, añadió el alto valor de la carga enviada a la Península, en especial, después del descubrimiento, a mediados del siglo XVI, de los yacimientos de plata en los virreinos del Perú y Nueva España.

NAUFRAGIOS DOCUMENTADOS

Se han identificado 50 tipos de barcos siniestrados en los cinco continentes*

NAVÍO

182



LAÚD

141



VAPOR

140



NAO

101



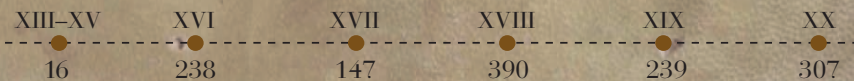
FRAGATA

98



©Modelos más frecuentes

HUNDIMIENTOS POR SIGLOS



Fuentes: Museo Naval y Museo Marítimo de Barcelona.

Rafael Navarro / Revista Española de Defensa

«La Flota de Indias —dijo— no sólo transporta productos, como palo campeche, lana de vicuña, cochinilla, especias y otros, sino también la tan codiciada plata». Por ello, esas expediciones —que siempre fueron empresas de Estado— se reforzaron con las nao capitana y almiranta, buques bien armados y que cargaban caudales particulares y de la corona.

CONTRABANDO Y PATENTES DE CORSO

Por último, Aragón citó el rápido crecimiento del Nuevo Mundo en el XVII y el correspondiente incremento de un consumo que no pudo satisfacer en su totalidad el monopolio de la Casa de la Contratación. A falta o carestía de mercancías legales en las riberas cen-

troamericanas, prosperó el contrabando y, frente a él, los armadores con «patente de corso». Licencias de los gobiernos para registrar embarcaciones sospechosas de comercio ilícito.

Así, contrabandistas y corsarios pasaron a ser dos actores más de este escenario favorable a la pérdida de naves que, además, era santuario de piratas.

Todo ello, «convirtió el lecho del Caribe en lugar de descanso de numerosos naufragios y fuente de inspiración novelesca», concluyó Aragón que, a continuación, enlazó con nuestros días y la actual búsqueda de hundimientos gracias a los avances tecnológicos.

El colaborador del OHCN alertó en este sentido de la proliferación de compa-

ñas privadas más interesadas en el valor económico de los pecios que en su historia, como la *Odyssey Marine Exploration* con el expolio de la fragata *Mercedes*.

«Insensibles a la hora de remover los restos de un naufragio con la codiciosa intención de extraer su valiosa carga, sin tener en consideración que estaban profanando la tumba de unos desdichados marinos, ni respetando la inmunidad soberana que el derecho internacional otorga a los buques de Estado».

Es precisamente en este punto, en la titularidad de los barcos naufragados, donde la Armada —en representación del Ministerio de Defensa— toma un rol activo como garante de ese patrimonio, junto con los departamentos de Cultura, Interior, Asuntos Exteriores, Fomento y Medio Ambiente, las comunidades autónomas y otras entidades oficiales.

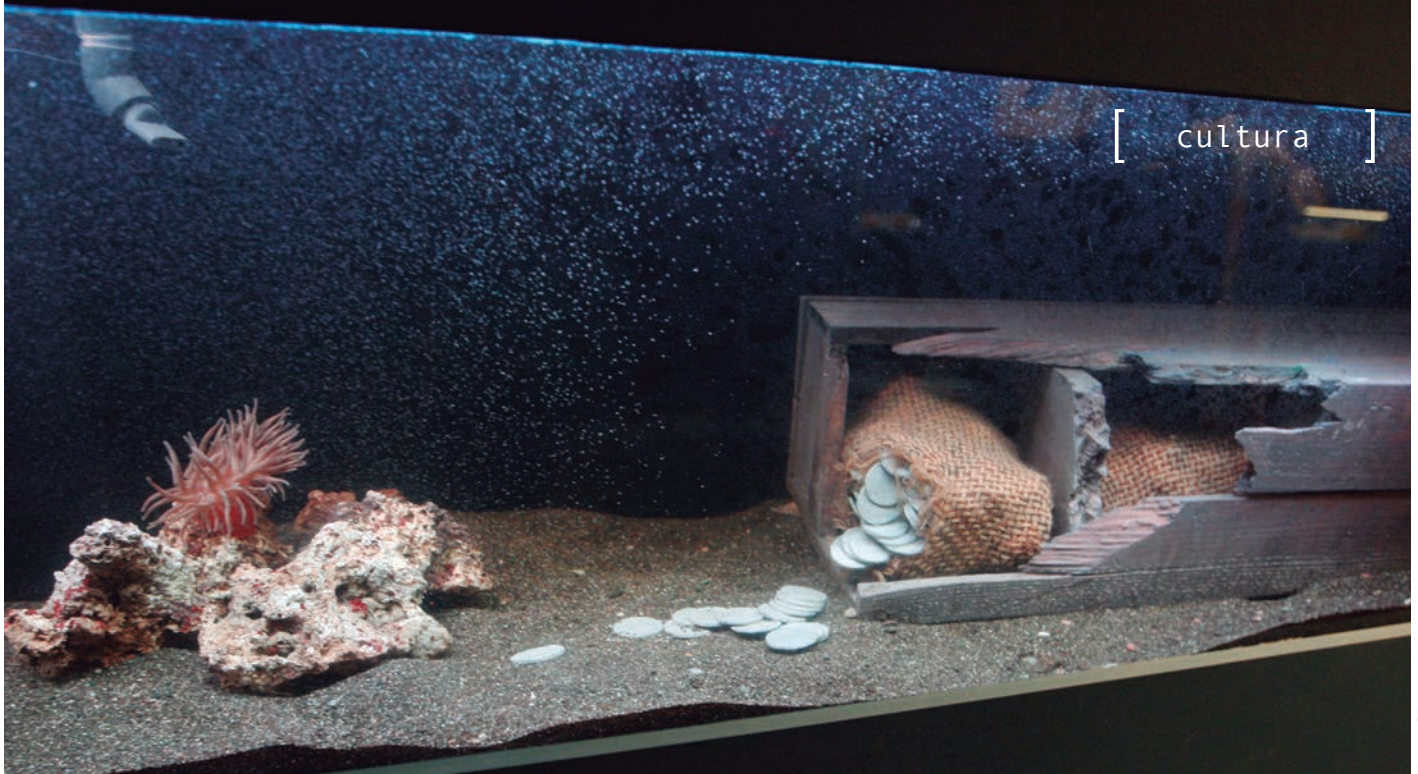
POR LA MEMORIA COMÚN Y LA LEY

«El papel de la Armada se justifica por sí solo, a través de los vínculos que tiene con sus buques y dotaciones, así como el respeto y reconocimiento de su historia», señaló el director del OHCN, vicealmirante Fernando Zumalacárregui, al inicio de su ponencia *La Armada y el Patrimonio Arqueológico Subacuático*, ofrecida en el ya citado foro de pensamiento naval celebrado en Madrid.

Pero, también, las leyes señalan a la Armada como uno de los valedores de ese legado. La primera norma citada en este sentido por Zumalacárregui fue la Ley Orgánica de Defensa Nacional 5/2005, que asigna a las Fuerzas Armadas la vigilancia de los espacios marítimos además de las actividades destinadas a proteger, allí donde sea necesario, los intereses españoles, entre los que se encuentra la protección del PAS.

El director del OHCN recordó también que «España firmó en el año 2005 la Convención de París de 2001 sobre la protección del Patrimonio Subacuático, en la que uno de sus principios es que los Estados deben velar por que se respeten debidamente los restos humanos» y destacó el Plan Nacional de Protección del PAS (2007), marco de referencia para aunar esfuerzos entre las administraciones competentes en estas lides.

Tal propuesta, concretada en su *Libro Verde*, recoge de forma expresa «la competencia de la Armada en la concesión de



Hélène Gicquel

Vitrina de la exposición sobre *La Mercedes* que recrea parte de la carga transportada por el buque de Estado español.

permisos de rastreo y localización de cosas hundidas y, además, expone los motivos por los que considera que ésta tiene un papel fundamental en la arqueología subacuática», ahondó Zumalacárregui.

Entre esas razones, figuran los archivos históricos de la Armada, cuya información es fuente de referencia obligada en este campo; la ya mencionada titularidad estatal de esos pecios, así como los medios y experiencia de la antaño Marina de Guerra española para llevar a buen puerto el citado plan nacional de 2007.

ALLENDE NUESTROS MARES

Otra norma básica es la Ley 14/2014 de Navegación Marítima. Ella establece que «los buques y embarcaciones de Estado naufragados o hundidos, cualquiera que sea el momento en que se produjo su pérdida y el lugar en que se encuentren, sus restos y los de su carga, son bienes de dominio público estatal, inalienables, imprescriptibles e inembargables y gozan de inmunidad de jurisdicción».

Zumalacárregui subrayó de ella otros aspectos, por ejemplo que, si el hallazgo es fuera de las aguas españolas, «la Armada deberá apoyar la acción del Estado para defender los derechos que le otorga la normativa internacional [...] Esta ley tuvo una clara influencia en la experiencia obtenida en la defensa de los derechos de España ante los tribunales norteamericanos respecto de los restos y carga de las fragatas *Galga*, *Juno* y *Mercedes*».

En su conferencia, el vicealmirante también expuso los cometidos y funcio-

nes de la Armada para proteger el PAS, incluidos una directiva del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada (AJEMA), aprobada a primeros de año.

Encabeza esa norma colaborar con el Ministerio de Cultura y las comunidades autónomas para elaborar la Carta Arqueológica de Pecios, en especial de los buques de Estado; y apoyar la búsqueda, conservación y protección del PAS. También incluye la vigilancia y

seguridad de los yacimientos conocidos, informar a las autoridades competentes de lo observado; y autorizar, si procede, a rastrear, localizar y extraer esos pecios.

Misiones todas ellas para las que la Armada cuenta con medios tan diversos como sus archivos históricos y científicos —fuentes de información—, la Fuerza de Medidas Contraminas, el Instituto Hidrográfico de la Marina o las unidades de Buceo de la Armada.

Además están las unidades desplegadas en nuestro litoral y, como actor destacado, la Fuerza de Acción Marítima que, a través de su Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima, es además la encargada de enlazar con los organismos de la Administración competentes para proteger el PAS.

HOMBRES E HISTORIA

Por último, el vicealmirante Zumalacárregui recordó que, «entre las medidas de protección, se puede optar por aplicar la conservación *in situ* y el respeto a los restos humanos, por la garantía de conservación que ello supone, y acometer su extracción únicamente cuando existan razones históricas, culturales, de vulnerabilidad o de otra índole que aconsejen tal acción para su protección».

A idéntico sentir se unió el coronel Aragón al finalizar su ponencia abogando por «respetar el legado que 3.000 años han dejado en los fondos marinos y que nos harán valorar mejor el importante papel jugado en la Historia por España».

Esther P. Martínez



Hélène Gicquel

Objetos recuperados y restaurados de la malograda fragata del caso *Odissey*.