



EL TESORO DE LA MERCEDES

Gamaliel Varela

El 18 de mayo de 2007, la empresa Odyssey, (especializada en la búsqueda de pecios submarinos) comunicó el hallazgo de 17 toneladas de oro y plata de los restos de un naufragio que en clave denominó “Cisne Negro” (Black Swan). Desde ese mismo instante comenzó una disputa legal entre Odyssey y el gobierno español, sobre a quien corresponde la tenencia del tesoro, multiplicándose rápidamente los reclamantes, entre los que se encuentran descendientes directos de mercaderes que transportaban sus bienes en el barco y del Perú que alega que el oro y la plata salieron de sus minas.

Según los archivos históricos, la fragata se construyó en 1788 en La Habana para la Real Armada Española y se inscribió en el registro oficial de la Armada como una fragata. Los mismos archivos documentan que “*La Mercedes*” estuvo al servicio militar de España como buque de guerra de la Real Armada desde que comenzó su servicio activo en 1789 hasta su naufragio en octubre de 1804.

La historia de “*La Mercedes*” se encuentra en varias fuentes bibliográficas, entre ellas la escrita por el capitán de navío de la Armada Española, Cesáreo Fernández Duro (1830-1908), quien el tomo VII de su obra “*La armada española*”, narró el suceso a partir de los diarios de a bordo y documentos de época. El barco sale de El Ferrol en 1802 hacia las Indias con la orden dispuesta por el ministro de Marina, Domingo de Grandallana, de traer los caudales de la Real Hacienda que hubiese en América. El barco está en Lima en marzo de 1804. Los legajos Lima 648, Lima 1440 y Lima 1535, todos ellos en el Archivo de Indias, dan cuenta exacta de la carga que fue registrada en el buque destinada a “Su Majestad el Rey”, por entonces Carlos IV. Exactamente 253.606 pesos en distintas monedas de plata y oro y para distintos fines; “mesadas eclesiásticas”, “préstamo patriótico”, “por donativo para la pasada guerra” y “a disposición del Exmo. Ministro de Hacienda”.

De acuerdo a documentos depositados en el Archivo de Indias (Sevilla), gran parte de la carga (697.621 pesos) del barco pertenecía a unos 130 mercaderes españoles. El resto (253.606 pesos) era dinero de la Corona. Según aparece en los registros de aduana. Son 187 páginas del legajo Lima 648, donde se documenta cómo durante marzo de 1804 los mercaderes depositan su fortuna personal y otros enseres. Todos los documentos, escritos en letra de imprenta, empiezan igual y van firmados por el maestre del barco, Vicente Antonio Amurrieta: “Sírvese V. mandar se forme partida de Registro a D. Juan González para cargar en la fragata de S.M. nombrada Mercedes, de la que soy Maestre, y se halla próxima a regresar al Puerto de Cádiz, con registro de Oro, Plata y Frutos de las especies siguientes”. Idéntico registro, con otros nombres, aparece en cada una de las 187 páginas. Algunos de los mercaderes depositan oro y plata en más de una ocasión. Unos meten cantidades de 200 pesos, otros de 7.000. Los caudales pasan a estar en algunos casos bajo la custodia de algunos miembros de la tripulación. Los documentos también incluyen los nombres de los destinatarios que tendrían que recibir el dinero en Cádiz. Así se va configurando la lista hasta alcanzar la cifra de 130 mercaderes y 697.014 pesos, además de otros artículos (“Cueros de leones y lobos marinos, pieles de guanaco, perfumes, docenas de chinchillas, etc.”).

Causas del Ataque Ingles

A principios de 1804, cuando, luego de una breve paz, Europa se encontró nuevamente en guerra. Siempre afecto a las empresas ambiciosas, Napoleón estudiaba seriamente la idea de invadir Inglaterra y amasaba un gran ejército en Boulogne. El gobierno inglés observaba estos preparativos con alarma. También notaba con preocupación la incipiente alianza entre Napoleón y España. Lo que le preocupaba



al primer ministro William Pitt "El Joven" era que el emperador francés utilizara el oro y la plata procedentes de América para financiar su ejército de invasión.

A mediados de 1804, Pitt recibió información sobre el inminente arribo a aquel puerto de una escuadra procedente del Perú con un valioso cargamento de oro y plata. El primer ministro inglés decidió interceptar el convoy antes de que llegara a España y cayera en manos de Napoleón. Siguiendo sus órdenes, el Almirantazgo encomendó esta delicada misión al capitán Graham Moore, al frente de cuatro buques de guerra.

En ese momento, se disponían a zarpar de El Callao tres naves españolas, la Clara, la Asunción y la Mercedes bajo el comando del vicealmirante Tomás de Ugarte. Su destino final era Cádiz.

El 7 de Agosto de 1804, la escuadra procedente del Callao, recaló en Montevideo. Allí se le incorporaron la Medea y la Fama, dándose de baja a la Asunción. Comanda la flota don José de Bustamante y Guerra, saliente gobernador de Montevideo, y varios pasajeros y comerciantes.



Retrato de Diego de Alvear

Uno de ellos era don Diego de Alvear y Ponce de León, capitán de navío de la marina española que regresaba a España luego de casi treinta años de servicio en América del Sur, en compañía de su esposa, la porteña María Josefa Balbastro, ocho hijos (cuatro mujeres y cuatro varones), un sobrino y cinco esclavos. Todos ellos se embarcaron en la Mercedes. Pero por esas cuestiones del azar, don Diego transbordó a la Medea como segundo jefe de la escuadra. Al respecto existen dos versiones de este hecho, una es que una grave enfermedad obligó a Ugarte a quedarse en tierra y por ello Alvear pasa a ser el segundo jefe de escuadra, otra es que al momento de ser interceptados por los Ingleses Alvear es llamado al Medea que era el buque insignia para servir de interprete con los ingleses ya que dominaba el idioma. Lo acompañó su hijo Carlos de Alvear, cadete del regimiento de Dragones de Buenos Aires, que tenía entonces 16 años.

Desde fines de septiembre de 1804, el capitán Moore patrullaba la costa de Algarve en busca de su presa. En la mañana del 5 de octubre, finalmente logró interceptar las cuatro fragatas españolas. A través de un mensajero, Moore informó a Bustamante que tenía orden de apoderarse de sus buques y llevarlos a Inglaterra, incluso por la fuerza si era necesario. Al negarse el comandante español a cumplir estas órdenes, se desató un intenso combate entre ambas escuadras, conocido como Batalla del Cabo de Santa María, en el que el capitán Alvear tuvo un papel importante como segundo de Bustamante, y en el que su hijo Carlos recibió su bautismo de fuego.

A poco de iniciarse la acción, la Mercedes recibió un cañonazo en su santabárbara y voló por los aires: instantáneamente, murieron la señora de Alvear, sus siete hijos y otros casi doscientos cincuenta pasajeros y tripulantes. Desde la Medea, Alvear padre e hijo fueron testigos de esa espantosa tragedia. Pero ni siquiera tuvieron tiempo para llorar, ya que el combate se hizo cada vez más intenso. La Medea tuvo que enfrentarse sola con dos fragatas inglesas que luego de un intenso cañoneo le provocaron más de cincuenta bajas y la dejaron completamente desmantelada. Ante esta situación, Bustamante decidió izar la bandera blanca. El capitán Moore luego visitó la Medea para presentar sus respetos al jefe español

y conoció a Diego de Alvear, a quien le expresó "su tierno y vivo sentimiento" por la pérdida que había sufrido. El propio Moore admitiría que apenas pudo "soportar mirarlo a los ojos."



Hundimiento de La Merced, Cuadro de **Francis Sartorius**, Museo Marítimo Nacional de Reino Unido

La escuadra española perdió 269 personas y tuvo 80 heridos, mientras que la de Moore solo perdió dos hombres y tuvo siete heridos.

Las tres fragatas sobrevivientes, con todo su cargamento y sus pasajeros, fueron llevadas a Inglaterra, adonde arribaron a fines de octubre. La mayor parte del cargamento que llevaban, más de tres millones de pesos fuertes, quedó en poder de la corona inglesa. Sin embargo, la tragedia de Diego de Alvear causó gran impacto en la sociedad londinense, que, avergonzada, lo trató con la mayor consideración. George Canning, entonces tesoro del Almirantazgo, se encargó personalmente de gestionar una indemnización de 12.000 libras esterlinas, en compensación por los caudales que había perdido en la Mercedes (Diego de Alvear sólo recibiría la mitad de esta suma, equivalente a alrededor de medio millón de dólares de hoy). A fines de 1805, don Diego regresó a España luego de contraer matrimonio con Luisa Ward, una joven inglesa de 19 años con la que tendría casi tantos hijos como con su infortunada Josefa Balbastro.

Más allá de la desgracia personal de los Alvear, el combate de Santa María tuvo importantes consecuencias geopolíticas. Al poco tiempo, España le declaró la guerra a Inglaterra. Napoleón, a su vez, abandonó sus planes de invasión de las islas británicas y marchó hacia Viena con su ejército para frenar una ofensiva austrorrusa que amenazaba sus espaldas. Para fines de 1805, habían tenido lugar las batallas de Austerlitz y Trafalgar. La primera dejaría a Napoleón en control del continente y la segunda a Inglaterra como dueña de los mares.

Rescate del Tesoro

Dos siglos después, la empresa estadounidense Odyssey Marine Exploration, especializada en rescates submarinos, anuncia el hallazgo de un tesoro de 500.000 monedas de oro y plata, con un peso de 17 toneladas.



Si bien desde el primer momento, España ha señalado que se trataba de La Mercedes, Odyssey confirmó recientemente que ésta es la hipótesis más probable,

El valor final del tesoro también ha quedado en entredicho. **Rafael Azuar**, director del **Museo Nacional de Arqueología Subacuática de Cartagena** (España) y una de las personas que ha podido contemplar con sus ojos el alijo rescatado por Odyssey y depositado en Tampa (Florida), ha señalado que Odyssey sólo ha recuperado 211 monedas de oro. El resto (hasta las 500.000 monedas de que se ha hablado) serían reales de

plata.

En principio se estimó en unos 373 millones de euros el valor de lo rescatado.

Odyssey ya alertó hace unos días de que esta valoración había sido hecha basándose en el valor numismático de unas pocas piezas. La existencia de decenas de miles de monedas de la época en el mercado hace caer su precio en picado. Según fuentes conocedoras del mercado, el valor real de la plata rondaría los 10 millones de euros

El Reclamo Español

A fines de mayo de 2007, el juez Mark Pizzo, del juzgado distrital de Tampa (Florida, EE.UU.), se encontró con un caso más que inusual. Se trataba de una demanda del gobierno español contra Odyssey Marine Exploration exigiendo la restitución de tres tesoros hallados por esta empresa en el océano Atlántico y en el mar Mediterráneo. Uno de ellos, identificado por Odyssey como Black Swan, o "cisne negro", es el tesoro más grande hasta ahora descubierto en el fondo del mar. Se trata, por ahora, de 500.000 monedas de plata. Un mes antes, un robot submarino de Odyssey había encontrado este tesoro, a casi doscientos metros de profundidad, en aguas internacionales, frente a las costas de España y Portugal. Cuando Odyssey anunció el descubrimiento del Black Swan, inmediatamente el gobierno español señaló que se trataba de la Mercedes, una fragata española hundida frente a Cádiz en un combate naval con la marina inglesa el 5 de octubre de 1804.

Según los registros españoles, la escuadra española transportaba algo menos de 5 millones de pesos fuertes en sus bodegas, principalmente en monedas de plata y de oro. De este cargamento, casi un tercio, todo en monedas de plata, pertenecía a la corona española. El resto era propiedad de particulares, principalmente comerciantes de Cádiz, Buenos Aires y Lima. Se estima que, de esta suma, una cuarta parte se hundió con la Mercedes.

Una de las claves de esta batalla judicial que se libra en el juzgado de Tampa es el estatus legal del buque al momento del hundimiento. Si la Mercedes cumplía operaciones militares, el gobierno español tendría más probabilidades de ganar el caso. Si, como sostiene Odyssey, simplemente transportaba los ahorros de particulares, la cuestión cambia. En principio parecería que la Mercedes no cumplía una misión militar, ya que España en ese entonces no estaba en guerra con ningún país y sólo una cuarta parte de su cargamento pertenecía a la corona.

Según el diario madrileño, Odyssey podría ofrecer a los descendientes de aquellos que perdieron sus ahorros en la Mercedes la posibilidad de participar en el reclamo, para así reforzar su posición. Además, con el paso del tiempo van apareciendo nuevos "dueños" del tesoro de la Mercedes. Recientemente, The



New York Times publicó un editorial en apoyo de los derechos del Perú sobre ese cargamento. Quizás alertado por este editorial, el gobierno peruano solicitó al juez Pizzo toda la información relativa al caso. Seguramente, otros se irán sumando a los reclamos. Se rumorea que Inglaterra también se presentará a cobrar las 6000 libras que le pagó a Diego de Alvear como indemnización

La sentencia del juez Pizzo

El pasado 5 de Junio, el juez Pizzo, otorga un plazo de sólo diez días para que **Odyssey Marine exploration**, devuelva la carga de monedas de «La Mercedes» al gobierno español. Por supuesto que la empresa de exploraciones apeló a la sentencia.

Pizzo asume las tesis españolas punto por punto, las que han sido argumentadas con el peso de los documentos y de la historia, gracias a la colaboración del Archivo Naval y el personal del Instituto Histórico de la Armada Española. **El Tribunal se ha declarado sin jurisdicción sobre las aguas internacionales para adjudicar la propiedad sobre pecios.**

Punto por punto Para empezar, el juez no entiende que **Odyssey** decida investigar un naufragio como «La Mercedes» y se embarque en la intervención del yacimiento sin el permiso explícito de las autoridades españolas. De modo furtivo, la empresa reclamó la propiedad exclusiva sobre el pecio con una acción "in rem" en marzo de 2007. Además, se añadieron casi una treintena de descendientes de quienes perecieron o llevaban sus enseres en el buque en 1804, cuando estalló y se hundió.

Pizzo afirma que el tesoro corresponde incuestionablemente a los restos de «La Mercedes», que España no ha abandonado su soberanía sobre este buque, especialmente dado su significado histórico, y por ello el barco de guerra español merece el mismo respeto que los barcos que Estados Unidos ha perdido. Por otro lado deniega a Perú, que no existía en 1804, derecho a reclamar la propiedad.

Sobre la identidad, la compañía aduce reiteradamente que no hay todavía evidencia de que sea La Mercedes, pero el juez no admite esta afirmación porque a nivel jurídico **Odyssey comete el error de esforzarse en ocultar las evidencias que apuntan a «La Mercedes»**: la localización del pecio, las monedas, los cañones y otros enseres encontrados o fotografiados.

Localización, monedas....El juez sostiene que incluso los expertos de Odyssey han afirmado que «La Mercedes» pudo hundirse en esa zona. Sobre las monedas, Pizzo afirma que las 594.000 monedas extraídas por los cazatesoros sin ningún tipo de permiso son compatibles con la carga de «La Mercedes», todas acuñadas antes de 1804 en las cecas de Perú mayoritariamente. Los expertos españoles que pudieron ver una muestra así lo han afirmado en informes periciales convincentes.

Otro punto que el juez desmonta por completo es la capacidad de los descendientes para exigir derechos sobre la carga extraída, ya que según los antecedentes históricos, España ya indemnizó a todos los que demostraron tener bienes a bordo de La Mercedes. Los abogados de España presentaron esos documentos ante el juzgado como prueba.

Por último, ni a Perú le concede derechos el juez debido a que uno de aquellos documentos citados era el tratado firmado en 1879 que aseguraba "el olvido completo" de las querellas del pasado y la paz entre el Rey y la naciente República de Perú.

Conclusión: Para el Tribunal la propiedad española es inmune a la reclamación y "este Tribunal no tiene jurisdicción para adjudicar a Odyssey y/o a cualquier persona, la propiedad de la carga". Odyssey como ya lo hemos señalado, apeló a esta sentencia.





Detalle de la calidad de las monedas recuperadas

Editorial del New York Times

Según publicó en su editorial este prestigioso diario, a inicios de septiembre, el pleito judicial no debería ser sólo entre España y la empresa cazatesoros estadounidense Odyssey Marine Explorations. En el texto se argumenta que así como Grecia, Italia y Egipto han logrado el regreso de tesoros culturales expoliados por otros países –cuando aún no eran estados-nación–, del mismo modo Perú tiene derecho a ello.

Actualmente, se tiene información de que existen demandas y contrademandas entre Odyssey y España, a lo que el editorial afirma: *"Será una larga batalla legal, pero creemos que sería lo correcto permitir a otro grupo de demandantes reclamar el tesoro: las antiguas colonias españolas en Latinoamérica, que es de donde el botín fue saqueado en primera instancia"*.

Con respecto a los retos legales que podría enfrentar Perú, en el editorial se afirma que el país andino podría armar su demanda sobre la base de premisas morales: *"Los incas no dieron oro y plata por propia voluntad a los invasores españoles. España lo tomó por la fuerza"*. Según el New York Times, este caso es similar a otros de devolución de patrimonio cultural que involucraron a países como Grecia, Italia, Libia y Etiopía.

Sin lugar a dudas, sobre el Tesoro de la Mercedes, aún no está todo dicho,



Vista general del cuantioso rescate