



## EXPEDIENTES DE NAUFRAGIOS



Un naufragio en las costas de Asturias. Rafael Monleón (1875) Museo del Prado

### EL CASO ODISSEY: LA IMPORTANCIA DE LAS FUENTES DOCUMENTALES

El célebre litigio que mantuvo el gobierno español con la compañía norteamericana Odyssey Marine Exploration en torno a la propiedad del pecio de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes y de las quinientas mil monedas de oro y plata que fueron encontradas en ella, fue un hito en el ámbito de la conservación documental y de la Archivística, ya que puso de manifiesto un hecho de sobresaliente interés para nosotros: la protección del patrimonio documental no se justifica únicamente en satisfacer la curiosidad de los eruditos, sino que, eventualmente, los documentos históricos pueden servir de fundamento para dirimir cuestiones de rabiosa actualidad, como demuestra, excepcionalmente, un caso como este, y como estamos viendo, de manera constante, en asuntos relacionados con la memoria histórica.

Recapitulamos brevemente: en 2007, Odyssey anuncia el hallazgo de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes, hundido en el Atlántico, frente a las costas del Algarve, en 1804, y el rescate de su cuantioso tesoro en monedas, que alcanzaban en ese momento, al cambio actual, los 430 millones de euros. El gobierno español, amparándose en el principio jurídico que estipula la inalienabilidad de los bienes de dominio público (art. 132 de la Constitución), reclama la propiedad del pecio. En 2012, el Tribunal Federal de Tampa resuelve en favor de España y ordena a la compañía Odyssey la devolución de las monedas, que hoy día se exhiben en el Museo Nacional de Arqueología Subacuática de Cartagena.



El factor que nos interesa aquí es la relevancia que tuvo para ambas partes la documentación histórica procedente de los Archivos de la Armada. Gracias a ella, *Odyssey* pudo saber de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes, de su relevante carga y del área en la que se había producido su naufragio. Gracias a ella, la abogacía del Estado pudo demostrar que la carga de dicha fragata pertenecía legítimamente al estado español. No podemos dejar de mencionar la inestimable labor que llevó a cabo Pilar del Campo Hernán como directora técnica del Archivo del Museo Naval y del Archivo General de la Marina “Álvaro de Bazán”, a la hora de suministrar la información documental que hizo posible el éxito de la demanda española.



Monedas del tesoro del Nuestra Señora de las Mercedes. Extraído de [sailantrip.com](http://sailantrip.com)

A partir de estos hechos, la Armada consideró conveniente ampliar su control sobre aquellas series documentales que contuvieran información sobre naufragios y se describieron estas series en todos los Archivos. Además, está en marcha un proyecto del Ministerio de Cultura para el mapeo de pecios españoles hundidos en todo el mundo.

## LOS NAUFRAGIOS EN EL ARCHIVO NAVAL DE CARTAGENA

En general, las series documentales centradas en buques pueden contener eventualmente información sobre naufragios. Es el caso de los antiguos Libros de Dotaciones de Buques, producidos por la Contaduría Principal del Departamento, donde se llevaba un registro de la tripulación, guarnición y artillería de los barcos que tuvieran su base en Cartagena. Cuando el buque en cuestión se perdía por naufragio o apresamiento de buque enemigo, esta noticia se daba en una breve leyenda al comienzo y al final del libro. Asimismo, en los Libros de Inscripción de embarcaciones, llevados por las Comandancias de Marina en cada territorio, se anotaban las sucesivas incidencias y modificaciones tocantes a la embarcación inscrita, como traspasos, ventas, modificaciones en su uso, etcétera, hasta que eran dadas de baja. Naturalmente, indicaban el motivo de la baja, que podía ser un naufragio. Por otra parte, en torno al último tercio del siglo XIX los buques empezaron a tener su propio Detall, generando fondos donde podemos encontrar información de este género. Cabe mencionar también los documentos referentes a la Sociedad de Salvamento de Náufragos, a la que ya dedicamos un artículo en esta sección.

## EXPEDIENTES DE NAUFRAGIOS

Producida por el negociado de Inscripción Marítima, existe una serie que aparece con la signatura IM IV d en el antiguo cuadro de clasificación y lleva por título: “Expedientes sobre naufragios, abordajes, varadas, incendios, abandonos, arribadas, salvamentos, hallazgos y otros siniestros marítimos”. Consta de casi ochocientos expedientes, con fechas extremas entre 1881 y 1926.



El contenido de la serie es variado, como reza su título. Una de las funciones primordiales de la Armada era y sigue siendo la vigilancia y el control de las costas, lo que representaba para las distintas Ayudantías y Comandancias de las provincias marítimas la obligación de dar parte a la Capitanía General del Departamento de cualquier incidente inusual que tuviera lugar en aguas de su jurisdicción, ya fuera relativo a embarcaciones nacionales o extranjeras.

Con frecuencia, los expedientes se componen únicamente de estas comunicaciones. A partir del siglo XX, es común que se realicen las notificaciones por la doble vía de telegrama y oficio. Pongamos un ejemplo: el 30 de septiembre de 1918, la Comandancia de la Provincia de Alicante informa de que un vapor español, llamado "Francolí", ha sido cañoneado y hundido por un submarino del que no se especifica la nacionalidad.

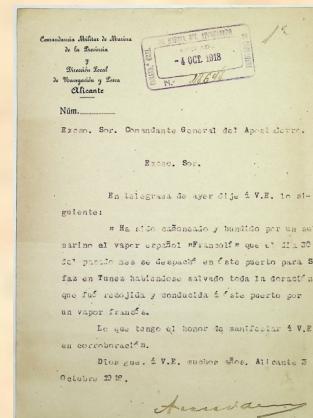
Afortunadamente, como refleja el documento, toda la tripulación fue rescatada y devuelta al puerto por un vapor francés. Estábamos al final de la Gran Guerra, aunque llama la atención que un país neutral como España sufriera este ataque.

En ocasiones, sin embargo, tenían lugar una serie de diligencias e informes que aumentaban el volumen de los expedientes, e incluso se podían abrir sumarios para el esclarecimiento de los hechos y la posible depuración de responsabilidades. Estos sumarios a veces están incluidos en los expedientes, lo cual resulta

particularmente interesante por la abundancia de detalles que las declaraciones de los implicados aportan sobre los accidentes. En otros casos, en embargo, el sumario no fue incorporado al Expediente del naufragio. Menciono un ejemplo: el 19 de diciembre de 1899, se produce un choque entre el vapor italiano "Perseo" y el vapor francés "La Merse", que son auxiliados por el "América", embarcación española, cerca de Alicante. En el expediente consta que el gobierno francés, a través de su consulado en Alicante, agradeció el salvamento de la tripulación al completo de "La Merse"; desgraciadamente, en el caso del "Perseo" faltaron tres miembros de la tripulación y seis pasajeros de tercera clase. Se hace referencia a la instrucción de un sumario, que, como decíamos, no fue incorporado al expediente.



Telegrama y oficio por los que se notifica el hundimiento del vapor "Francolí" por ataque de submarino.  
(ANCAR)



Visión de barco hundiéndose desde el objetivo de un submarino. Extraído de la revista online U-Historia

## ¿CONTRABANDO DE TABACO? LA EXTRAÑA PRESA DEL "MARQUÉS DE ALDAMA"

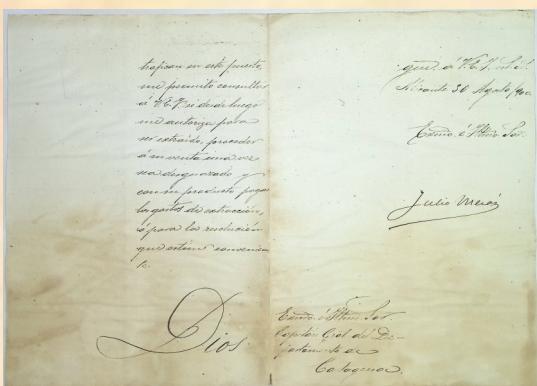
Para finalizar, nos detenemos en un curioso expediente de esta serie.

El 3 de febrero de 1898, el vapor "Marqués de Aldama", perteneciente a la

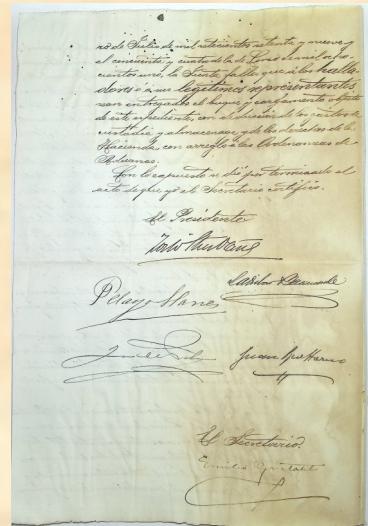


Compañía Arrendataria de Tabacos, encontró a corta distancia de la costa, entre cabo de Palos y Cabo de Gata, en el paralelo de Garrucha, un falucho abandonado con un importante cargamento de tabaco; concretamente, 132 bultos con un peso total de 6750 kilos. El capitán del "Marqués de Aldama" hizo presa de él y lo condujo a puerto de Alicante. Ese mismo día, la Comandancia de Marina de dicha localidad notificó el hecho al Capitán General del Departamento, a fin de que se abriera el correspondiente expediente de salvamento.

Nada se sabía del asunto el 28 de octubre de ese año, cuando la Comandancia de Marina de Alicante se pone nuevamente en contacto con la Capitanía General del Departamento para conocer el destino que haya de dársele al tabaco, pero las cosas de palacio iban despacio: tenía que reunirse la Junta Económica, constituida como Tribunal de Presas, para dictaminar sobre el asunto. Esta resolución llega el 16 de febrero de 1899, estableciendo que "a los halladores o sus legítimos representantes sean entregados el buque y cargamento objeto del expediente, con devolución de los gastos de custodia y almacenaje y de los derechos de la Hacienda con arreglo a las Ordenanzas de Aduanas".



Oficio que informa de que el falucho se ha ido a pique y se solicita autorización para su extracción (ANCART)



Fallo de la Junta Económica del Departamento (ANCART)

Suponemos, porque no hay noticia de ello en el expediente, que el cargamento de tabaco fue extraído de la embarcación a lo largo del año 1899.

La embarcación misma, sin embargo, tuvo un final rocambolesco. Por escasa vigilancia y hallándose en precario estado, se fue a pique en junio de 1900, dentro del puerto de Alicante, y tuvo que autorizarse su extracción, con cargo a la Armada y posterior reembolso a partir de lo que se obtuviera por su desguace y venta. ¿A quién pertenecía aquel falucho? ¿De dónde provenía su carga de tabaco y a qué puerto estaba destinada? ¿En qué circunstancias fue abandonado y por qué motivos?

Incógnitas sin resolver, como quedan tantas en esta fascinante serie documental.

#### FUENTES CONSULTADAS:

-ÁLVAREZ RUBIAL, GREGORIO PABLO: "El proceso judicial del caso Odyssey en Estados Unidos", Noticias Jurídicas, 2012

Autor : Rubén Bleda Martínez, Ayudante de Archivos, Jefe de la Sección Histórica del Archivo Naval de Cartagena