

EN PORTADA

Tesoros ignorados

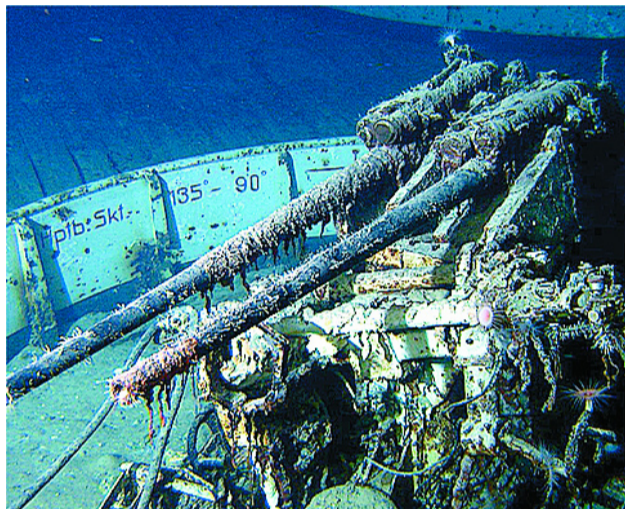
Somos el país con más riquezas sumergidas, pero sólo unos cuantos aventureros están dispuestos a rescatarlas

SANTIAGO MATA

Entre 1544 y 1804, más de 3.000 barcos españoles que hacían la "carrera de Indias" fueron devorados por el Océano. Más de 1.200 de ellos transportaban verdaderas fortunas en oro y plata. El naufrólogo italiano Claudio Bonifacio estima que los 23 barcos cuyos naufragios detalla en el libro *Galeones con tesoros* llevaban una carga valorada entre 4.000 y 5.000 millones de euros. Tomando la cifra más baja, 173 millones de euros por barco, el millar largo de galeones con tesoros tendría un valor total de casi 209.000 millones de euros: más del triple de lo que el Estado prevé ingresar en 2007 por el IRPF.

El 2 de noviembre de 2001, la Unesco firmó en París un Convenio para la Protección del Patrimonio Cultural Submarino, promovido en buena parte por España, que es uno de los 13 Estados que lo ha ratificado (entre los ratificantes sólo hay otro país de la UE, Portugal, y cuatro iberoamericanos: Panamá, México, Paraguay —que no tiene mar— y Ecuador). El convenio establecía el control de los pecios (restos submarinos de actividad humana: normalmente barcos y aviones) con antigüedad mayor a un siglo, por parte del país en cuyas aguas se encuentren, y que no se pudieran tocar sin permiso del país cuya bandera ondeaban.

En la práctica, el Convenio implica trabas insalvables para cualquier actividad de



Arriba, pieza antiáerea del Bismarck; a la derecha, camarote del capitán del Titanic: debido a la corrosión, ya no existe.

rescate de pecios que pretenda ser mínimamente rentable. Porque la filosofía subyacente es que el mejor lugar para que esté el patrimonio submarino es el fondo del mar: aunque, obviamente, los barcos y aviones no se construyen para estar hundidos, y el tiempo los degrada, entre otras cosas porque los pecios conocidos se encuentran cerca de las costas, y en ellas seguimos vertiendo residuos. Un ejemplo de ello es el vertido de combustible del mercante Serra Nava, encallado el pasado 29 de enero en la playa de Getares (Algeciras), donde se encuentra el pecio del filibote de 200 toneladas San Antonio, hundido en 1609.

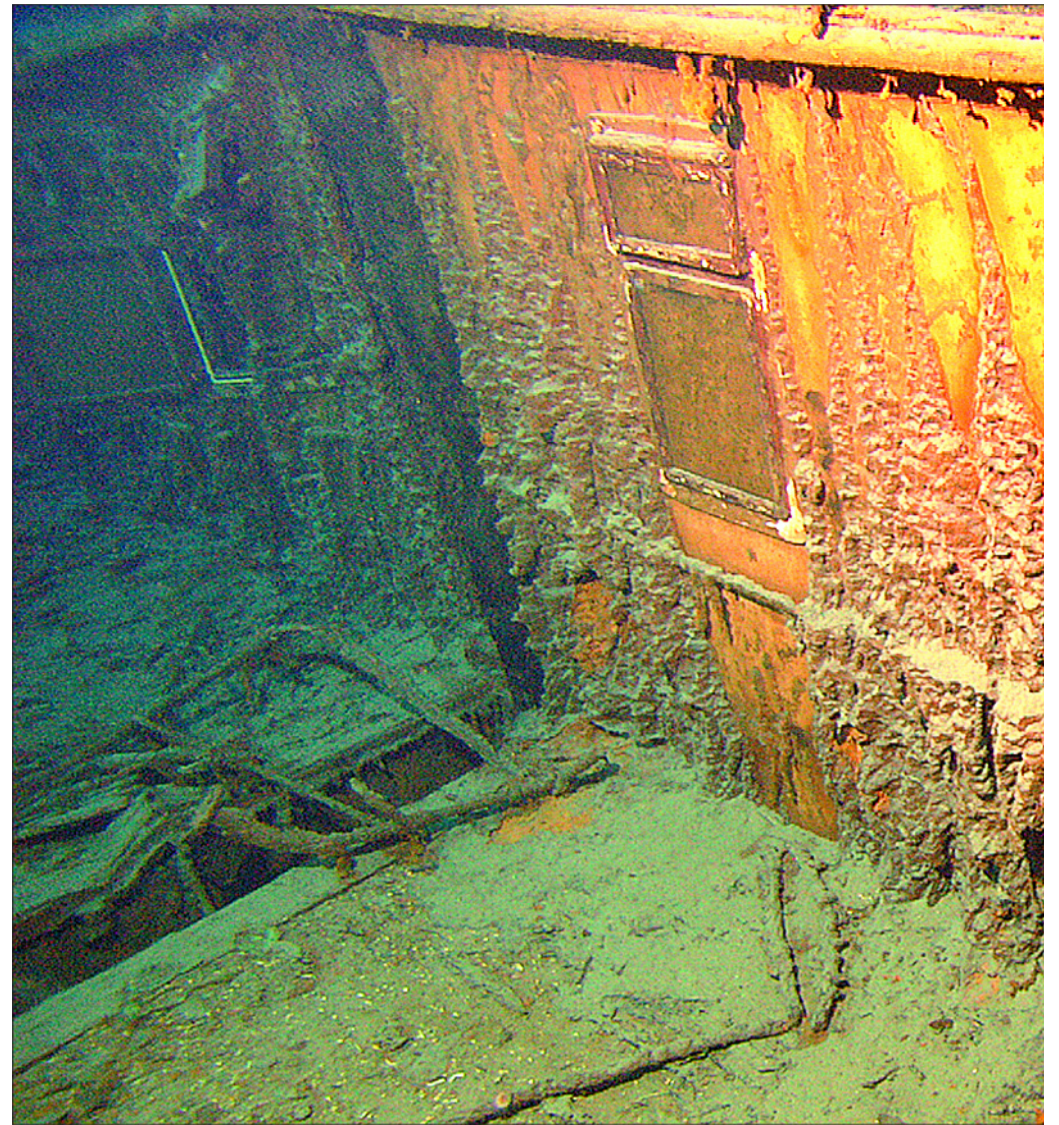
Razones de un abandono
¿Por qué razón apuestan los gobiernos españoles por dejar los tesoros en el fondo del

mar, vestidos con el traje de "patrimonio submarino"? Sencillamente porque, a pesar de tener casi 5.000 kilómetros de costa, somos un país que vive de espaldas a la mar. También podría añadirse

Las empresas de rescate son las primeras interesadas en cumplir la ley

que, en el fondo, nos importa muy poco nuestra propia historia...

Los rescatadores de pecios se consideran a sí mismos buscadores de historia, aseguran que más que el dinero les mueve la gloria de ver su nombre en un museo. La



inexistencia de una carrera de naufrólogo ha llevado a llamarlos cazatepecios, cazatepecios e incluso piratas. A la mayoría esto les molesta, pero alguno como el argentino Rubén Collado Amatriain no duda en estampar en su tarjeta de presentación: "Corsario del Río de la Plata. Patente de corso: la mitad para el Estado patrocinante y el resto para el que arriesgue todo por ese Estado". Y no le ha ido mal, pues de acuerdo con Uruguay ha ido recuperando el tesoro del *Nuestra Señora de la Luz*.

La caja de chokolatinas
El Convenio de la Unesco, según los buscapepecios, condena al patrimonio submarino a desaparecer por el procedimiento de la "caja de chokolatinas": cuando se come una a escondidas, no pasa nada; dos, tampoco se nota... pero

a base de pequeños robos, la caja acaba vacía.

Las empresas cazatepecios que cotizan en bolsa en Estados Unidos, como SEAI (*Sovereign Exploration Associates International*), y su filial *Sea Hunt*, *Odyssey Marine Exploration* (que investiga el *HMS Sussex*, hundido en aguas españolas en 1694) o la *Sea Research Foundation* presidida por Robert Ballard (que halló el *Titanic* en 1985, el *Bismarck* en 1989 y el *Yorktown* en 1998), son las primeras conscientes del alto riesgo de sus actividades, y por tanto las primeras interesadas en no saltarse la ley. Para explotar sus éxitos, tienen sus propias productoras de TV y están en estrecho contacto con canales de documentales. Conocen por tanto el *percal* mucho mejor que los gobiernos que dicen

temer por su patrimonio. Estos aventureros también pueden arriesgar su capital en campañas costosas, algo que jamás podrán hacer los arqueólogos submarinos, que viven del Estado y no están dispuestos a arriesgar sus cargos a causa de un fracaso. Un turista en nuestro litoral, puede ver expuestas anclas, ánforas, u observar cómo le ofrecen que compre una *chocolatina* sacada de un pecio. En Gran Bretaña se premia la extracción, y los museos están llenos; en España, se persigue a quien sabe explorar, y los museos están vacíos.

Del 'Atocha' al 'Sussex'
Vivir de espaldas al mar e ignorar la propia historia tiene como consecuencia no saber recuperarla y recurrir al *cerrojazo*-Unesco. Y no sólo en los últimos años.

La Isla del Tesoro sí existió

S.M.
Nacido en 1947, Claudio Bonifacio, economista, se reconvirtió en naufrólogo autodidacta en 1981. Esta inexistente profesión es el primer requisito para buscar un pecio: recoger documentos históricos y tradiciones locales relativas a un hundimiento. Salvo para épocas muy modernas, sólo se puede aspirar a encontrar pecios de barcos que han embarrancado a la vista de tierra.

Una vez que se dispone de datos precisos sobre un pecio, es preciso hallar los restos recurriendo a barcos de prospección dotados de magnetómetros que detec-

tan metales, y con sonares de barrido lateral (o multihaces) que permiten obtener un perfil tridimensional de los objetos sobre el fondo marino. Por último, tratándose de barcos que con el tiempo han sido sepultados, es esencial recurrir a ecosondas especiales que penetran el fondo y cuyo eco es devuelto por los objetos más densos que la arena (*Sub-Bottom Profiler*).

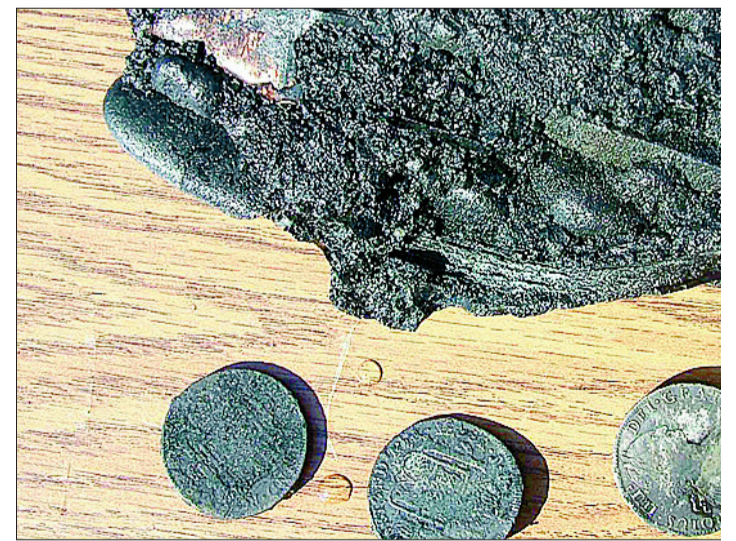
Cuando se ha comprobado que los restos encontrados coinciden con la descripción de un buque (u otro artilugio) hundido, se da parte del hallazgo de un pecio, medida que en principio dará a quien lo halle derechos preferentes

para su rescate, en el improbable caso de que se otorgue tal permiso.

Hoy día, como se ha dicho, las puertas de la investigación de pecios cada vez están más cerradas (salvo para los que tengan menos de un siglo de antigüedad). Y eso que, incluso para los relativamente modernos, hay pruebas evidentes de que el fondo del mar no es el mejor lugar para conservarlos. En el caso del *Titanic*, las características estalactitas de óxido de hierro abundan porque la falta de oxígeno facilita la aparición de bacterias anaeróbicas. Otro tipo de bacterias, típicas de este

pecio, aprovechan minerales como la goetita y lepidocrita, y se comen la cubierta a razón de 10 centímetros por año: se estima que en un plazo de 75 a 90 años, el pecio habrá desaparecido.

Mejor suerte tienen los metales preciosos. Entre las historias de galeones hundidos recogidas por Claudio Bonifacio, merece la pena destacar la existencia de una auténtica Isla del Tesoro, o mejor dicho dos: las islas Santanillas, descubiertas por Colón en su tercer viaje a América, frente a Honduras, donde embarrancó en 1605 el Galeón San Roque, cuyos restos fueron vistos por un



piloto flamenco llamado Simón Zacarías... La isla nunca se encontró y aunque en 2003 el italiano Marcello Cecchelli

declaró haber buceado un pecio en la Isla del Cisne (una de las Santanillas), nadie lo ha rescatado.