

# Civilización

EPI BLAS P.52

civilizacion@negocios.com

## Odyssey planea anunciar que el 'Cisne Negro' es la fragata Mercedes

SANTIAGO MATA

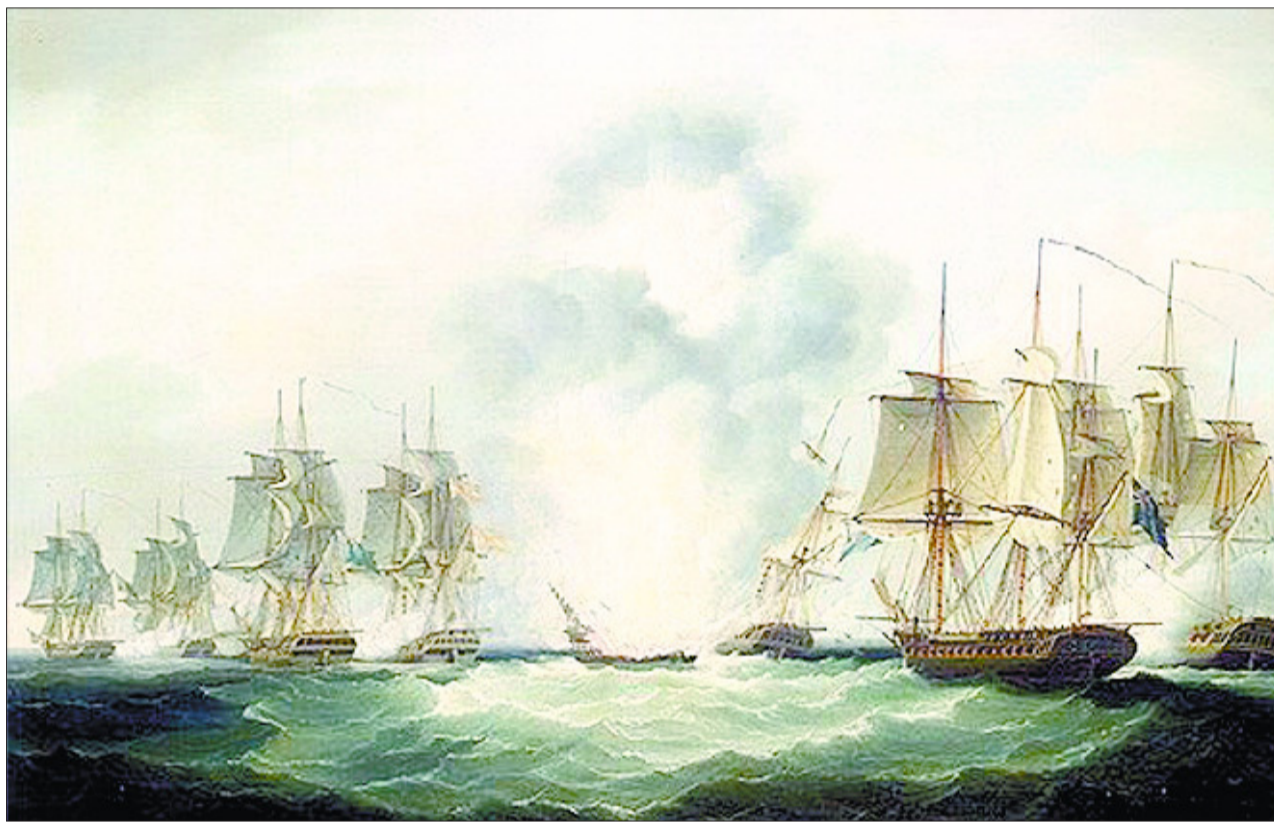
La empresa *Odyssey Marine Exploration* (OME), que el 18 de mayo anunció poseer un tesoro compuesto por medio millón de monedas, planea anunciar que el barco del que lo extrajo es la fragata española Nuestra Señora de las Mercedes, hundida en 1804 al sur del Cabo de Santa María (Portugal). Así lo comentaban ayer buscadores de pecios, y fuentes del Ministerio de Cultura confirmaban a LA GACETA que "es una hipótesis en la que trabajamos".

El abogado James Goold inició el día 29 ante el juzgado de Tampa, donde tiene su sede OME, una "acción civil" para que el juez tome medidas cautelares con las que proteger el patrimonio español si las monedas extraídas por los cazapeños son españolas o proceden de un buque español. El rumor que inicialmente había dejado correr OME, que el pecio al que denominan "Cisne Negro" fuera el *Merchant Royal*, les ponía en aprietos, ya que de ser éste el buque cuyos restos hallaron, las monedas deberían ser siglo y medio más antiguas que las que, con toda probabilidad, han extraído de aguas españolas en el Mediterráneo.

### Una estratagema útil

La teoría del *Merchant Royal*, hundido en 1641, no aportaba beneficios a Odyssey, pues la carga era de monedas españolas para el pago de los Tercios de Flandes; y sobre todo resultaba incongruente con el dato de que el tesoro fuera desembarcado en la base naval británica de Gibraltar, y no directamente en Gran Bretaña. Por lo demás, el buque de OME dotado de vehículo operado a distancia (ROV) y grúa, *Odyssey Explorer*, ha estado durante todo el año 2007 trabajando en aguas españolas del Mediterráneo, con algunas salidas al Atlántico en abril. Aunque estas salidas sean insuficientes para ex-

Los cazatesoros pretenden evitar un pleito y forzar un acuerdo de reparto del botín con España



Explosión de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes, cuadro de Francis Sartorius en el *National Maritime Museum* inglés.



**Difficultaría la investigación española al situar en aguas portuguesas un pecio de acceso imposible**

traer 17 toneladas de monedas (máxime si se extraen "una a una" como ellos pretenden), al menos sirven de coartada mientras España no presente una demanda contra OME.

La acción civil emprendida por Goold es sólo una medida cautelar, y mientras la Unidad Central Operativa de la Guardia Civil no haya examinado con detalle los datos de radar sobre las posiciones del Explorer, España no podrá demandar a OME. De momento el Ministerio de Cultura cen-

traliza las informaciones al respecto, aunque en su día fuera el de Exteriores el que impuso su criterio para permitir trabajar en aguas españolas a *Odyssey Marine Exploration*. Por su parte, Gran Bretaña sigue sin presentar la licencia de exportación expedida por la aduana del aeropuerto de Gibraltar para el avión de OME, y tampoco ha dado mayores explicaciones sobre por qué sigue acogiendo en la base naval a dos buques (el *Explorer* y su auxiliar *Ocean Alert*) que España quiere confiscar.

### Un nuevo frente

Dos días antes de presentar el tesoro en Tampa, OME anunció haber obtenido del juez competente en esa zona la pro-

piedad de un pecio en aguas internacionales, y anunció el hallazgo de otro 100 millas al oeste de Gibraltar. Si por fin se decide a anunciar ahora que el Cisne Negro es la fragata Mercedes, podría situar el pecio junto a aquél que dijo ser un barco del siglo XIX: después de todo, la *Mercedes* fue hundida en 1804, es decir, a comienzos de dicho siglo. De ese modo se aplacarían en parte las iras de quienes, más de medio mes de presentado el hallazgo, aún no han conseguido que les muestren ni una sola moneda.

Nunca hasta el momento se ha hallado un galeón u otro buque "de época colonial" (como la *Mercedes*), hundido en tiempos en que las posiciones no podían precisarse con exactitud. Pero a OME parece no importarle eso, ni la gran profundidad en la zona, ni el escaso tiempo que pudo pasar allí el Explorer, ni siquiera el estar dentro de la zona económica exclusiva portuguesa, con tal de tratar de situar su hallazgo lejos de las costas españolas.

Las autoridades portuguesas confirmaron ayer a LA GACETA que Odyssey no recibió ningún permiso para operar en sus aguas. No es de esperar que Portugal interponga un pleito por extracción sin permiso en aguas de su zona, cuando lo extraído es español. Mientras España no pueda pleitear sobre una posición concreta en el Mediterráneo, el anuncio de OME supondría una presión para que España negocie un reparto de la carga.

Las acciones de OME, que hace un año costaban 1,52 dólares en la Bolsa de Nueva York y llegaron a 9,45 tras el anuncio del hallazgo, cotizaban ayer a 6,70. Entre los inversores destaca John Edwards, un populista de Carolina del Norte que quiere ser candidato demócrata a la presidencia. Su fortuna de 30 millones de dólares le permite ser el mayor inversor de *Fortress Investments*, fondo que a su vez es el mayor accionista de OME, con un 10%.

## El incidente que desencadenó la guerra y el desastre de Trafalgar

S.M. España e Inglaterra se encontraban en paz en octubre de 1804, aunque desde marzo de 1803 los británicos estaban en guerra con Francia. Los ingleses contaban con una flota en El Ferrol, al mando del almirante

Alexander Cochrane, que ese verano envió a Londres exageradas informaciones sobre movimientos de tropas que hacían presagiar una entrada de franceses en España. Cuando el embajador español en Londres las desmintió, ya se ha-

bía dado orden al capitán Graham Moore para que con sus cuatro fragatas (*Indefatigable*, *Lively*, *Amphion* y *Medusa*) interfiriera el tráfico entre España y América.

La desgracia se ciñó el 5 de octubre sobre el Briga-

dier José Bustamante y Guerra, y sus cuatro fragatas (*Medea*, *Fama*, *Mercedes* y *Santa Clara*), que transportaban 4.736.153 pesos. Los españoles contaban 148 cañones y los ingleses 184, y las tripulaciones rondaban los 1.100 hombres en ambos casos,

pero los primeros no podían competir en experiencia y disciplina con los primeros. Bustamante se negó a rendirse ("protestando" que no existía guerra entre ambos países) y se inició un combate. Al poco de comenzar, alcanzada en la santabárbara, la

fragata *Mercedes* saltó por los aires, salvándose sólo 52 de sus 315 tripulantes. Bustamante rindió dos de las fragatas y la *Fama* trató de escapar, siendo apresada hora y media después. Con la *Mercedes* se hundió aproximadamente un millón de pesos, o 330

millones de libras esterlinas de la época.

Tras este episodio al que se llamó combate del Cabo de Santa María, el 11 de enero de 1805, España declaraba la guerra a Gran Bretaña. El 21 de octubre siguiente la flota española fue hundida en Trafalgar.