

ENTREVISTA AL ALMIRANTE GONZALO R. GONZÁLEZ-ALLER

## “Ningún cazatesoros puede expoliar el patrimonio del Estado”

Las monedas que la empresa Odyssey extrajo del buque *Nª Sª de las Mercedes* y se llevó a EEUU se custodian ya en España tras cinco años de litigio. SINC analiza este caso en la cámara de oficiales del Museo Naval con la ayuda de su director, Gonzalo Rodríguez González-Aller (Cartagena, 1947), contraalmirante de la Armada.

Enrique Sacristán

7/3/2012 17:38 CEST



El almirante Gonzalo Rodríguez González-Aller. Imagen: SINC.

### ¿Cuál ha sido su papel en el caso Odyssey?

Me incorporé en 2008, cuando accedí a la dirección del Museo Naval y al Órgano de Historia y Cultura Naval de la Armada. He colaborado mucho con el abogado de este caso, James Goold, y he asistido a numerosas reuniones en el Ministerio de Cultura para seguir todo el proceso legal. También hemos contactado la *US Navy* para pedirlos su apoyo, que nos han prestado de

forma absoluta e incondicional. El gobierno de EEUU se ha volcado con nosotros. Respecto a los documentos que se han presentado para defender el caso, los archivos de la Armada han sido fundamentales, aunque esta operación se realizó en 2007 bajo el mando de mi antecesor, el almirante Teodoro de Leste.

### ¿Qué ha demostrado la documentación de la Armada?

Principalmente que el *Nª Sª de las Mercedes* era un buque de estado, no un buque correo. Los dos documentos más importantes que se han aportado son la orden de Manuel Godoy al ministro de marina para que formara una escuadra con el objetivo de recoger caudales en Callao (Perú), y la orden de operaciones que, a su vez, dio este ministro a las fragatas para que salieran desde Ferrol a cumplir la misión. También se ha realizado un estudio cinemático o de los movimientos de los barcos durante el ataque de los ingleses para encontrar el punto exacto donde se produjo el naufragio del pecio.

### ¿Qué ocurrió exactamente aquel 5 de octubre de 1804?



Cuadro 'Cuatro fragatas capturan los barcos españoles del tesoro'. Autor: Francis Sartorius (National Maritime Museum, Reino Unido)

Aquel día, frente a las costas del Algarve, la escuadra española que regresaba de América fue interceptada por otra británica. No estábamos en guerra, pero la rivalidad entre las potencias navales era muy grande en aquel momento. Los ingleses aducían que el dinero de nuestros barcos serviría para financiar a Napoleón. Hubo intercambio de oficiales y les dijeron que les llevarían a todos prisioneros a Inglaterra. Lógicamente los españoles no aceptaron y empezó un inesperado cañoneo, que como consecuencia provocó la explosión de la santabárbara de *la Mercedes*, su hundimiento y la muerte de cerca de 250 personas, entre marinos y civiles.

### ¿Cree que esto último lo ha tenido en cuenta Odyssey?

Para nada. A esta empresa, que cotiza en bolsa, lo único que le interesa es

ganar dinero. Los marinos consideramos que los pecios son las tumbas de nuestros antepasados, de nuestros héroes, pero ellos llegaron allí rebuscando monedas entre los restos humanos. Es como el que hurga en los cementerios para sacar los anillos y las joyas de los difuntos. Les importa muy poco los sentimientos nacionales, la historia, el patrimonio del Estado y la arqueología. De hecho se centraron en las monedas y descartaron a propósito elementos arqueológicos, como los cañones, que servían para identificar a *la Mercedes*. Afortunadamente tomaron fotos y videos que ayudaron en su identificación.

---

Actúan como el que hurga en los cementerios para sacar los anillos y las joyas de los difuntos.

### **Sin embargo ahora ofrecen su tecnología para colaborar con España...**

Con esta no, pero hay otras empresas cazatesoros que respetan el patrimonio y la arqueología con las que se puede colaborar. Es verdad que poseen una tecnología avanzada y un conocimiento de cómo utilizarla que requeriría una inversión importante por parte de España. Hay que tener en cuenta que trabajar a 1.000 m de profundidad, con corrientes de entre 2 y 3 nudos, no es nada fácil y no se puede improvisar de la noche a la mañana. En cualquier caso, quizá dentro de unas décadas podamos bajar con facilidad a estudiar estos pecios in situ. Además no hay que olvidar que conviene dejarlos donde están: lo primero porque muchos objetos se conservan mejor así, bajo el agua o enterrados en la arena, y, además, porque son un libro de historia abierto. Si empiezas a sacar piezas fuera de su contexto y las distribuyes por museos, pierdes la posibilidad de analizar el conjunto en el futuro.

### **¿Alguna otra medida para proteger mejor nuestros pecios?**

Debemos empezar tomando la iniciativa, porque el espacio que no cubramos, vendrán empresas como Odysee y lo ocuparán. Tenemos que saber dónde están nuestros pecios mediante una investigación, tanto en la mar, tratando de detectar anomalías del fondo que sugieran la presencia de barcos hundidos, como indagando en los archivos para conocer los

naufragios que han acontecido a lo largo de nuestra historia. Cruzando estas dos informaciones podremos localizar y vigilar mejor nuestro patrimonio subacuático. Luego ya se decidirá si actuar a no, aunque nuestras leyes indican que los restos arqueológicos hay que mantenerlos donde están.

### **Eso ya es competencia del Ministerio de Cultura y las comunidades autónomas...**

Efectivamente según la legislación sobre patrimonio subacuático es responsabilidad suya, pero desde la Armada podemos desempeñar un papel importante, por dos razones. La primera: todo esto se realiza en la mar, la razón de ser de la armada. La segunda es que la mayoría de los pecios son buques de la Armada (un barco fenicio o un mercante no nos involucra), y justo son los que buscan los cazatesoros, los de la carrera de Indias.

### **¿Qué opina sobre las reclamaciones de algunos países como Perú o Bolivia sobre 'el tesoro'?**

Esos países han presentado sus recursos ante el juez norteamericano y los ha desestimado. España ha defendido bien sus derechos. Es muy importante recordar que Perú o Bolivia no existían cuando se produjo el naufragio. En aquellos momentos eran el Reino de España y las personas de aquellos territorios no formaban entonces ninguna nación. El Ministerio de Cultura distribuirá las monedas, pero para mí lo más importante es que se exhiban en los museos junto con la historia de la agresión inglesa totalmente injustificada a *la Mercedes* y los otros barcos, además de a la historia del proceso legal para que quede bien claro que ningún cazatesoros puede expoliar el patrimonio del Estado.

### **¿Considera que la sentencia ha sido ejemplar?**

Sin duda. En el mundo de la arqueología subacuática va a ser una piedra angular. Hemos ganado en todas las instancias, aunque queden algunos flecos habituales en cualquier sentencia. En Gibraltar han quedado 59 objetos pequeños y poco relevantes que suponemos que el gobierno británico devolverá sin problemas siguiendo el mandato del juez de Tampa (EEUU) que ha llevado el caso. Respecto a los costes de todo el proceso, que han sido grandes, no se pierde la esperanza de que, al menos parte, paguen

los que han perdido.

### ¿Qué lección hemos aprendido del caso 'Odyssey'?

Espero que haya servido para aumentar la conciencia marítima de los españoles y despertar su interés por nuestra historia. Pero, sobre todo, la devolución de las monedas y el éxito de la demanda es fruto de la perseverancia y colaboración de varios ministerios (Cultura, Defensa, Asuntos Exteriores y Justicia), así como del trabajo conjunto de personas y gobiernos diferentes. Este ejemplo de unión y voluntad para hacer las cosas y salir adelante se puede aplicar para resolver otros problemas que nos afectan a todos, como la crisis económica y moral que atravesamos actualmente.

## ***Modelos y documentos***

En el Museo Naval se conserva un modelo de *La Diana*, una fragata de 34 cañones muy similar a la *Nª Sª de las Mercedes*, según explicó a SINC el coronel Miguel Aragón Fontenla, jefe de la sección Patrimonio Naval Sumergido del Instituto de Historia y Cultura Naval. El coronel coincide en que este caso ha supuesto un punto de inflexión muy importante para que los españoles aprendamos a respetar y valorar lo que tenemos. También recuerda que tres meses después de que apareciera la noticia, ya estaba en Consejo de Ministros *el Plan Nacional de Protección del Patrimonio Arqueológico Subacuático*. Aragón Fontenla aboga por la colaboración entre las distintas administraciones, incluida la Armada, para acciones como el levantamiento de la carta de pecios. En los últimos años ya se ha recabado información sobre varios naufragios. Respecto al de la *Mercedes*, el coronel considera que la rápida actuación de los ingleses sorprendió a los españoles y les dio ventaja durante el ataque. "No creo que se produjera un impacto directo en la santabárbara donde se almacenaba la pólvora -apunta-, es más probable que la explosión se debiera a una llama generada durante el cañoneo".

Por su parte, la responsable del Archivo del Museo Naval, Pilar del Campo, nos mostró las copias de los dos documentos que sirvieron para demostrar el carácter militar del viaje de las fragatas: la orden del Príncipe de la Paz (así firma Manuel Godoy)

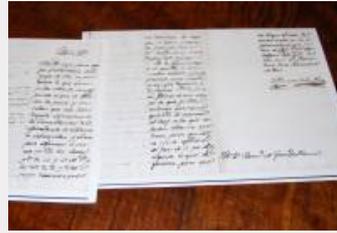


Imagen: SINC.

al ministro de marina para formar la escuadra, y la orden de éste para que saliera desde Ferrol (La Coruña) a cumplir la misión de ir a recoger los caudales a América. Los documentos originales, fechados en Barcelona en 1802, se conservan en el Archivo General de la Marina *Álvaro de Bazán* situado en el Palacio del Marqués de Santa Cruz, en el Viso del Marqués (Ciudad Real).

Derechos: **Creative Commons**

TAGS

ODYSSEY | NUESTRA SEÑORA DE LAS MERCEDES | ARMADA | MONEDAS |  
AMÉRICA | NAVAL |

Creative Commons 4.0

Puedes copiar, difundir y transformar los contenidos de SINC. [Lee las condiciones de nuestra licencia](#)