

Cazatesoros y expolios de buques sumergidos

VÍCTOR SAN JUAN



Colección: Historia Incógnita
www.historiaincognita.com

Título: *Cazatesoros y expolios de buques sumergidos*
Autor: © Víctor San Juan

Copyright de la presente edición: © 2020 Ediciones Nowtilus, S. L.
Camino de los vinateros 40, local 90, 28030 Madrid
www.nowtilus.com

Elaboración de textos: Santos Rodríguez

Diseño y realización de cubierta: Universo Cultura y Ocio

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra (www.conlicencia.com; 91 702 19 70 / 93 272 04 47).

ISBN edición impresa: 978-84-1305-077-5
ISBN impresión bajo demanda: 978-84-1305-078-2
ISBN edición digital: 978-84-1305-079-9
Fecha de edición: enero 2020

Impreso en España
Imprime: Muriel
Depósito legal: M-37776-2019

Índice

Prólogo	11
Introducción. Escafandras y leyes	15
Una espantosa tragedia de arranque	15
Hurgando en los restos	19
La escafandra autónoma	23
Las leyes del mar	27
Capítulo 1. <i>Girona</i> (1588): no tengo más que darte	31
En precario, lejos de casa	31
Un naufragio estremecedor	34
La forja de un cazatesoros	39
Capítulo 2. <i>San Diego</i> (1600): historia de un valiente	45
La batalla de la fortuna	45
Memoria de un canalla	48
En busca del tesoro	50

Capítulo 3. <i>Atocha</i> (1622): víctimas de un naufragio	59
Una flota descarriada	59
La férrea organización	59
El tesoro escurridizo	63
Destrozando el patrimonio	68
Capítulo 4. <i>Concepción</i> (1641): muchas aves de rapiña	73
La decadencia de un imperio	73
Una penosa peripecia	78
Se inicia el saqueo	82
Un cazatesoros de raza	86
Capítulo 5. <i>Maravillas</i> (1656): tesoro en la bajamar	93
Naufragio en las Bahamas	93
El primer naufragio	97
Marine, escritor y cazatesoros	101
Capítulo 6. Los galeones de Vigo	107
El fin de una dinastía	107
La batalla de Rande	113
El reparto del tesoro	117
¿Confusión o engaño?	120
Capítulo 7. San José (1706): hallazgo inesperado	125
Constructor de galeones	125
La «acción de Wager»	129
Tesoro inalcanzable	133
Capítulo 8. Naufragio múltiple en Florida (1715)	137
La carrera borbónica	137
Multitudinario rescate	141
Corporaciones reales de a ocho	143
Capítulo 9. <i>Guadalupe</i> (1724): tragedia en la flota del azogue	151
Desastres continuos	151
Caminata infernal	155
Un tesoro arqueológico	158

Capítulo 10. <i>Preciado</i> (1752): el oro del Río de la Plata	161
Pampero inesperado	161
El galeón fantasma	166
Y la historia continúa	168
Capítulo 11. <i>Juno</i> (1802): expolio frustrado	173
Real tránsito de caudales	173
El calvario de una fragata	176
Inmunidad soberana	179
Capítulo 12. <i>Mercedes</i> (1804): conflicto por un tesoro	183
Cuatro fragatas y un destino	183
El tesoro que cayó en una trampa	185
Engaño para despistar a tres gobiernos	192
Expolio consumado y veredicto final	194
Capítulo 13. <i>Central América</i> (1857): el oro de California	199
Un vapor en lugar de un galeón	199
Avería sin remedio	204
Tres cazatesoros en disputa	208
El banco de California	213
Capítulo 14. <i>Douro</i> (1882): expolio en Finisterre	219
Intersección de tráfico	219
Un desgraciado accidente	222
El tesoro de Brasil	224
Capítulo 15. <i>Egypt</i> (1935): un tesoro en pleno océano	229
Peligro en la niebla	229
Alternativa letal	231
El trabajado y rentable botín	235
Capítulo 16. HMS <i>Edinburgh</i> : un pago extraviado	239
Operación pescado	239
La guerra en el ártico	242
Un oro muy frío	246

Capítulo 17. <i>Awa Maru</i> (1945): infamia, hecatombe y saqueo ...	249
Esos extraños barcos japoneses	249
El buque del infierno	253
Inventarios para cazatesoros	256
Bibliografía	259
Enciclopedias	263
Cartas y mapas	264

Prólogo

Con los cazatesoros siempre existe una gran injusticia: un señor descubre un naufragio, profana la tumba de cientos de personas, se salta la ley a la torera y se hace rico con el tesoro. Entonces, cuando tras largos esfuerzos y riesgos disfruta al fin de una privilegiada posición económica, cuenta con medios para cambiar o tergiversar la verdad, que le permiten blanquear su figura a capricho, escribir un libro y convertirse en la envidia de todos al aparecer en reportajes y revistas autocondecorado con joyas y alhajas, en realidad, le pertenecen a otros que no pudieron legarlas a sus deudos.

Desde siempre, los saqueadores, raqueros y aves de rapiña de la mar han tenido muy mala reputación. Con los cazatesoros —que si no son locos o soñadores suelen presentarse como grandes bribones y embaucadores— se ha mentido mucho y deformado la realidad hasta límites inconcebibles, abusando de mucha gente y engañando a otros. Seguramente, porque siempre que se trata del tema se pone el foco directamente en el cazatesoros, héroe y ejemplo legendario del enriquecimiento exprés, que distorsiona o relega todo el entorno; incluido el importantísimo contexto histórico del que procede el botín y, especialmente, la memoria de los que con él entregaron su vida.



Pieza de cerámica hallada en un naufragio. Con el tiempo hemos aprendido que lo más importante de los naufragios a los que tenemos acceso no son los objetos que contienen, ya sean de valor histórico-artístico (objetos antiguos) o material (metales preciosos), sino el valor intrínseco del yacimiento y toda la información que puede aportar su correcto procesamiento y exploración por arqueólogos submarinos con criterios profesionales.

Hace años tenía el propósito de intentar poner cada cosa en su sitio; que cada palo aguante su vela y el lector pueda juzgar por sí mismo. En este trabajo se concede toda la importancia al buque histórico naufragado y quienes navegaron en él, mientras que el cazatesoros de turno aparece en su verdadero lugar, como simple apéndice terminal del tren eliminador de los restos del naufragio que llega varios siglos después. La mayor parte de estos últimos ni siquiera son interesantes desde el punto de vista humano, lo mismo que una hiena no es mejor que un buitres, especies carroñeras al fin y al cabo, aunque desde luego haya algunos mejores y más dignos de respeto que otros,

quien fue capaz y quien no de reciclarse hacia la protección cultural y la ecología, o aquellos que no fueron hipócritas al intentar aparecer ante la opinión pública como superhombres.

Por fortuna, en nuestros días el cazador de tesoros está siendo relevado por el arqueólogo submarino, interesado no en los objetos sino en recolectar la información completa, científica e histórica que cada yacimiento puede proporcionar. No obstante, la oscura sombra del cazatesoros todavía se proyecta sobre el patrimonio sumergido, encarnada no ya en personas, sino en empresas polifacéticas que tratan directamente con los países y Gobiernos implicados para dejar a un lado la ley y apoderarse del tesoro por encima de la defensa del Patrimonio arqueológico. Es un tira y afloja largo, que algunos han sufrido en propia piel y constituye el gran desafío a enfrentar para próximas generaciones, aprender a separar la paja del grano para dejar al margen al pirata disfrazado para apoyar, favorecer y alentar solamente a los hombres de ciencia. Difícil pero no imposible reto.

El autor

Introducción

Escafandras y leyes

UNA ESPANTOSA TRAGEDIA DE ARRANQUE

Esta historia empieza en Spithead, fondeadero habitual de la Royal Navy británica inmediato a la base naval de Portsmouth, un poco aguas afuera de punta Gilkicker, a levante de la isla de Wight y el estrecho de Solent, en aguas meridionales de Inglaterra. Transcurría el verano de 1782, mientras en el lejano mar Caribe se desarrollaba la guerra de las Trece Colonias o Independencia estadounidense, donde se encontraba anclado un majestuoso navío de línea de 100 cañones de la talla del *Victory*, insignia de Nelson en Trafalgar, se trataba del *Royal George*, construido a mediados de siglo en Woolwich (Támesis) y que enarbolaba la enseña del contralmirante Kempenfeld, presente a bordo. Ello no era óbice, sin embargo, para que se desarrollara una insólita y bullanguera actividad. Hallándose el navío de 2080 toneladas en período de descanso y obras, se había permitido subir a bordo a casi 1300 personas, algunas esposas y niños de los marinos, pero también numerosas prostitutas que ejercían libremente en sollados y entrepuentes.



Grabado del poderoso navío *Royal George*, veterano guerrero de la Armada británica cuya espantosa tragedia en aguas de poco fondo sirvió para estimular a los primeros buzos que, entrando en sus restos, marcaron sin querer el camino como primeros cazatesoros.

En 1778, al inicio de la rebelión en Estados Unidos, el *Royal George* llegó a izar el estandarte del almirante Rodney, incansable en la defensa de los convoyes que cruzaban el Atlántico con ejércitos completos para reprimir la sublevación. Pero franceses y españoles ganaron por completo la guerra logística, apresando varios de estos convoyes; aunque la Royal Navy logró abastecer tres veces consecutivas la asediada posición de Gibraltar y sorprender la vigilancia española (batalla de la Luz de Luna, 1781). La escuadra francesa del almirante De Grasse había burlado por completo a Graves y Hood en la bahía de Chesapeake, puesto que abasteció a los rebeldes en el vado de



El traje de buzo clásico o Siebe-Gorman nació como evolución de primitivos ingenios para descender a buques naufragados como el *Royal George* a recuperar todos los enseres y pertrechos valiosos; posteriormente encontró aplicación también en buques a flote y otros muchos fines, convirtiéndose en equipo clásico de todas las flotas hasta nuestros días.



Aqualung o traje de hombre-pezu primitivo. La dependencia del traje Siebe-Gorman y su escasa movilidad propició que, ya en los siglos XIX y XX, varias generaciones de ingenieros franceses perfeccionaran la botella de aire comprimido y el regulador de suministro, invento que abrió las profundidades —entre otros— a toda la horda cazatesoros.



El célebre profesor Jacques Cousteau inició su carrera como marino militar y oficial de inteligencia, evolucionando a inventor del *Aqualung* e investigador cinematográfico de los fondos marinos. Con su talento mediático desveló a generaciones enteras las maravillas de las profundidades submarinas, sin que la familia de los cazatesoros quedara al margen de ello.



Moderno traje de hombre-rana u hombre-pep. La agilidad y versatilidad de este equipo lo ha convertido en predominante para descender a profundidades medias buscando tesoros. Pero los presuntos hombres rana-cazatesoros, al comienzo simples aficionados, han de tener en cuenta que existen leyes regulando estrictamente su desordenada actividad.

a contar con autorización de la Administración para cualquier excavación o prospección arqueológica (que exigirá un plan científico coherente), obliga a entregar todo lo encontrado y expone con toda claridad los bienes de dominio público. La lucha contra el expolio —en la que irrumpe la sombra del cazatesoros— queda establecida en el concepto: «Toda acción u omisión que ponga en peligro de pérdida o destrucción todos o alguno de los valores de los bienes que integran el Patrimonio Histórico Español o perturbe el cumplimiento de su función social. La ley penal sancionará los delitos contra este Patrimonio». Como veremos, la mayor parte de las acciones descritas en este trabajo, especialmente durante los diez primeros capítulos, entran de lleno dentro de esta clasificación con raras excepciones.

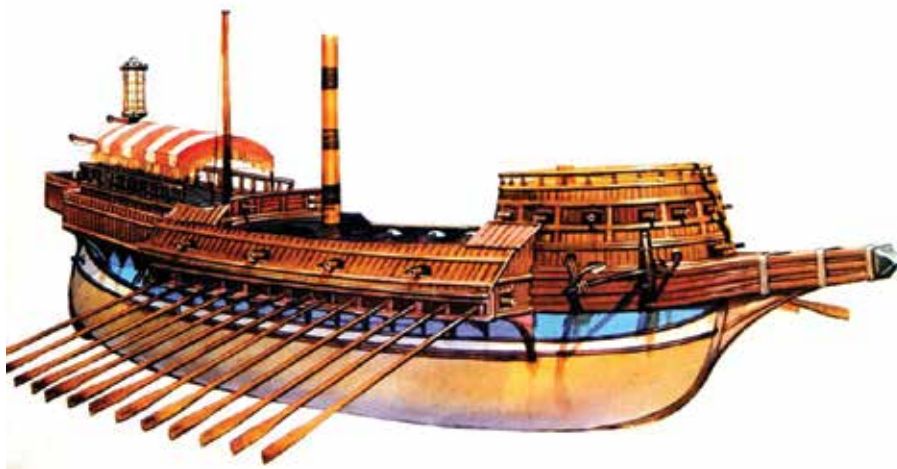
Dicho de forma sencilla y resumida, la ley prescribe que los hallazgos históricos de buques sumergidos deben hacerse con metodología científica arqueológica, no con la clásica improvisación productiva

Capítulo 1

Girona (1588): no tengo más que darte

EN PRECARIO, LEJOS DE CASA

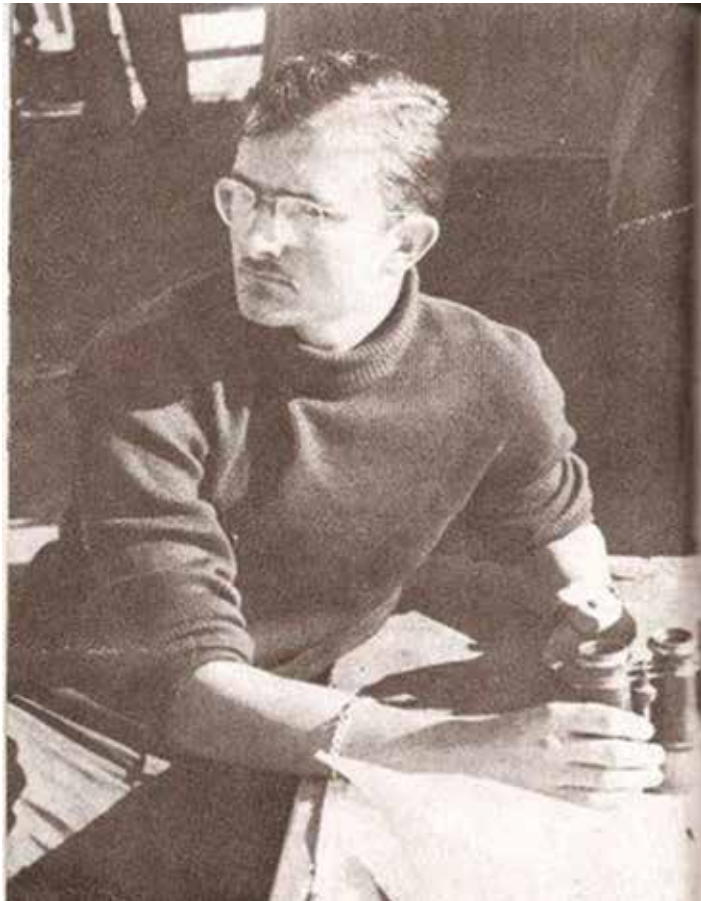
Pocas veces alguien se ha visto en situación tan terrible y comprometida; el otrora orgulloso capitán general de la caballería de Milán, don Alonso de Leyva —al mando del Tercio de Ejército de la Armada del rey de España, don Felipe II—, estaba destinado a realizar el desembarco en Inglaterra, y en realidad en secreto designado para ocupar el mando supremo en sustitución del general don Alonso Pérez de Guzmán el Bueno, duque de Medina Sidonia, en el caso de que a este algo irreparable le sucediera en la Empresa de Inglaterra de 1588. Don Alonso de Leyva pensó con ironía en sus rimbombantes títulos y atributos que, a pesar de su gloria, nada podían aliviarle del tremendo y reiterado peligro que llevaba ya más de dos meses afrontando en tierras y mares enemigos. Con una punzada de dolor, se revolvió en el apesotado jergón al que había quedado confinado desde que se rompiera la pierna al desembarcar precipitadamente del galeón que fuera de la Carrera de Indias, el *Duquesa de Santa Ana*, cuando quedó varado días atrás en una playa al sur del cabo Malin irlandés, en el condado de Donegal. Había mandado edificar por segunda vez, y en pocos días, un



Invento de origen veneciano, las galeazas eran galeras gruesas con pretensiones de navíos de línea pero grandes debilidades. Solo cuatro fueron a Inglaterra, pero los espectaculares naufragios de *La Girona* y la *San Lorenzo* propició la confusión de los cronistas creyendo que todos los buques españoles perdidos lo hicieron por ser similares a estos. Lo cierto es que no eran españoles de origen, sino italianos al servicio de España.

habrían soportado las duras condiciones de mar y climatológicas de estas épocas.

No obstante, también existían inconvenientes, no se trataba de unidades aptas para la navegación de altura, pues a su falta de robustez generalizada había que añadir las necesidades de la multitud de remeros (divididos en esclavos, forzados y *buenas boyas*, estos últimos a sueldo). Doscientas personas viviendo a la intemperie no era algo que se pudiera mantener sin los trastornos e incomodidades inevitables, que hoy nos parecerían barbaridades. Debían estar a la fuerza y encadenados, porque tan numeroso contingente amotinado podía hacerse con el control de la galera en un instante. En 1588, tal vez el más grave problema de las galeras era que se integraban mal en flotas combinadas con naos y galeones mezclados con ellas, por lo que se convertían en un estorbo. Sin embargo, habían señoreado el canal de la Mancha durante la Edad Media, así que no serían nada nuevo en estas



En la senda de pioneros jurásicos tipo *Indiana Jones*, Robert Sténuít representó el primer cazatesoros organizado y con sentido común, capaz de compatibilizar la búsqueda submarina con modelos de gestión y recuperación histórica solventes.

capitaneados por Marc Jasinski; todos ellos eran buzos que utilizaban con soltura modernos trajes de hombres-rana Cousteau-Gagnan. Sténuít llegó a bordo de un coche deportivo y con sofisticada apariencia de extranjero para explorar en el sitio donde todos los habitantes sabían que se había producido el naufragio, a caballo entre el mito y la realidad local.



Los hallazgos de un naufragio multitudinario como el de *La Girona*, buque en el que se concentraban mercancías y propiedades de las dotaciones y tripulaciones de otros dos naufragios, pueden incluir objetos tan dispares como joyas y monedas junto a simples objetos domésticos como una botella o de construcción naval, como un clavo doblado.

que tenía el vulgo era el típico tipo con gorro vaquero y pinta de Indiana Jones que superaba con su talento y buen hacer todas las dificultades hasta llegar al único objeto, la bodega del tesoro de un galeón español. Hasta cierto punto, Sténuit demostraría que este estereotipo era completamente erróneo, en primer lugar, porque localizar el pecio sumergido y conseguir socios inversores exigía un excelente gestor a cargo de los trabajos previos, no un personaje estrafalario más próximo a la botella de *whisky* que a la de aire comprimido; en segundo lugar, porque una vez conseguido el tesoro le conmovió (y escribió largas páginas al respecto) la tragedia sufrida por los auténticos propietarios del tesoro, a los que siempre procuraba tratar con gran

Capítulo 2

San Diego (1600): historia de un valiente

LA BATALLA DE LA FORTUNA

Trescientos años antes del combate de Cavite de la guerra Hispanoamericana de 1898, en Filipinas hubo otra batalla no muy lejos de allí, conocida como batalla de la Fortuna o isla Fortuna. Realmente, la batalla de Cavite del 1 de mayo de 1898 no fue otra cosa que un tiro al blanco de la Escuadra estadounidense del Pacífico —capitaneada por el crucero *Olimpia*—, sobre los impotentes barcos coloniales españoles. Sin embargo, el combate de la Fortuna, por el contrario, tuvo ingredientes para guardarlo en la memoria; especialmente en lo que interesa a este texto, es decir, la búsqueda y descubrimiento de un tesoro.

Todo empezó en otoño de 1600, recién estrenado el nuevo siglo, cuando el hostelero y almirante holandés —como lo han leído— Oliver van Noort apareció en el abra de la bahía de Manila con una fuerza no muy consistente de dos barcos, el baqueteado galeón *Mauritius* de casi 300 toneladas y el diminuto patache *Concordia* de apenas 50. Tuvo suerte, ya que en condiciones normales, el gobernador don Francisco Tello le habría dispensado una inolvidable acogida con las tres o cuatro unidades que componían su escuadrilla habitual, pero



En la batalla de la Fortuna no se hundió el valioso galeón que hubiera atraído a los cazatesoros, sino un humilde buque de guerra sacrificado para ahuyentar a los holandeses, lo que dejaba el campo libre para que los arqueólogos submarinos hicieran su trabajo recuperando objetos como clavos, hebillas y accesorios de navegación.

no lograron abortar. El caso del hundido *San Diego* es atípico; al menos, dentro del ámbito de este trabajo. El buque hundido que hubiera podido atraer un enjambre de cazatesoros a las inmediaciones de isla Fortuna hubiera sido el *Santo Tomás*; pero como el galeón de Acapulco salió bien librado y no era previsible que el sufrido *San Diego* transportara ningún valioso cargamento, no acudieron desaprensivos ni expoliadores que lo hubieran destrozado. En realidad, puede que el *San Diego* estuviera esperando; y al final, esperó para bien. Este patache del siglo XVI era, como hemos dicho, un barco comercial en época en que el Imperio español comerciaba con el celeste de la costa china. Parecía probable que, con las prisas, alguna pieza de valor de su época —ahora



Con sus campañas de investigación de buques como el navío *L'Orient*, *Royal Captain* o *Adelaida* y su búsqueda de las ciudades sumergidas de Alejandría y Heracleion, Frank Goddio ha revolucionado el mundo de la exploración submarina dejando anacrónicos a los cazatesoros.

utilidad diaria como candelabros, morteros de bronce, utensilios de cocina, platos mexicanos y palmatorias. Por último, cómo no, algunas monedas, puede que la modesta calderilla de bolsillo de los valientes que asaltaron el *Mauritius*.

De esta forma, un auténtico arqueólogo profesional convirtió en tesoro aquello que para un *wrecker* o un vulgar cazatesoros no hubiera sido más que basura. Cuando terminó la extracción (para el expolio es necesario violencia o injusticia), Goddio asegura que volvió a cubrir los restos del barco con arena para garantizar su conservación (tómese nota para otros casos posteriores). Así, el cadáver del *San Diego* continúa durmiendo el sueño eterno respetuosamente cubierto con

Capítulo 3

Atocha (1622): víctimas de un naufragio

UNA FLOTA DESCARRIADA

¿Han visto alguna vez la bocana del puerto de La Habana? En ella destacan, como pétreos colosos, los castillos de la Real Fuerza y La Punta al oeste, y en el otro lado, la imponente silueta de la fortaleza de El Morro con su faro de avanzada hacia el océano. Imaginemos ahora una enorme flota de 28 barcos (17 de ellos mercantes de carga privada), 8 galeones de guerra, además de 3 pataches con el oro y la plata del rey Felipe IV de España, que se encontraba a bordo con sus velas tendidas y los pendones reales flameando al viento en los palos, mientras atravesaban el canal de entrada de casi una milla de largo y 12 metros de calado, uno tras otro, en rigurosa fila india para bañar sus carenas en el mar Caribe, zarpando hacia la lejana patria a través del estrecho de La Florida.

Si somos capaces de evocar esta fantástica escena nos habremos trasladado como por arte de magia, al mes de septiembre de 1622. El increíble e incesante espectáculo de hermosos galeones de madera zarpando mientras disparaban sus cañones, corresponde a la flota de Indias del capitán general don Tomás de Larraspuru y Churruca



Cañón recuperado del pecio del *Atocha*. Artillería, herrajes y tesoros sumergidos es lo único que puede esperar el moderno arqueólogo (o el cazatesoros) encontrar en naufragios sucedido hace casi cuatro siglos como el de los galeones de la Flota de 1622

alcanzando alturas sensacionales al perder fondo; tanto, que son capaces de tragarse un mercante de alto bordo, como le sucedió al español *Valbanera* en 1919. Cuanto más un pobre galeón de madera del siglo XVII que se aventure a través de esta trampa verdaderamente diabólica. En este siglo, al área de los cayos y Dry Tortugas se la conocía por el nombre de Costa de Maracambe, cuya simple mención ponía de punta los pelos de la nuca de cualquier piloto o capitán de la Carrera de Indias.

Literalmente, los cayos de Florida, como los arrecifes de las Bahamas, debieron quedar sembrados de incautos barcos españoles, y resulta verdaderamente prodigioso comprobar que no fueron tantos los que naufragaron en aquellas aguas traidoras aún sin cartografiar. Luego —mucho después— llegaron los navíos holandeses, ingleses y franceses, con cartas marinas copiadas o robadas; obtenidas



Monedas recuperadas de un naufragio. A veces se hacen de rogar incluso varios años hasta aparecer en grandes cantidades, como sucedió con el *Atocha*. Pero finalmente la incansable tenacidad del cazatesoros doblegó a la ancestral costumbre de la mar de ocultar inasequiblemente sus tesoros, generando la correspondiente leyenda.

catastrófico naufragio de la Flota de Indias de 1715. Un contratista de obras y pintor de brocha gorda llamado Kip Wagner se dio cuenta de que, en la orilla del mar (delante de su casa) yacía un enorme tesoro enterrado en la arena. Para su explotación constituyó una empresa llamada la Corporación de los Ocho reales —Real Eight Corporation—, curiosamente con ocho socios también; uno de los cuales, reclutado en 1963, es nuestro protagonista o, al menos, el que el caprichoso destino eligió para el *Nuestra Señora de Atocha*.

Músico aficionado, con estudios de ingeniero, una empresa de buceo e inversor fracasado en granjas para pollos; Mel Fisher es un inclasificable cuya verdadera categoría, después de medio siglo buscando tesoros, tal vez sea la de cazatesoros profesional. Un cazatesoros a la antigua, como negocio familiar, sin importar un bledo lo que se rompa o destroce alrededor del oro y la plata, ignorante con las víctimas y con un ego incapaz de hacerle sentirse ridículo ataviado con camisa hawaiana y una buena porción de las cadenas y joyas recuperadas colgando del cuello —lo mismo que Búfalo Bill con sus cabelleras



Mel Fisher, criador de pollos reconvertido en buceador profesional, empezó su carrera de cazatesoros de pocos escrúpulos husmeando en tesoros ajenos hasta dar, tras larga búsqueda, con el propio, metamorfoseándose por último en lo que muestra la imagen.

indias—. Héroe, pues, a la americana: sufrido, tesonero, poco escrupuloso y en definitiva a lo grande, ya que encontró su tesoro y con 450 millones de dólares en el bolsillo uno puede ponerse el mundo por montera. ¿O no?

Fisher formó un buen equipo de buceadores profesionales en Florida cuando Wagner lo necesitó. Después de tantos años, y en

Capítulo 4

Concepción (1641): muchas aves de rapiña

LA DECADENCIA DE UN IMPERIO

A pesar del mencionado desastre de 1622, las flotas de Indias continuaron. No fueron buenos tiempos para los que vieron a la de 1641, al mando del capitán general Juan de Campos, con su enseña en el magnífico galeón *San Pedro y San Pablo*, mientras el almirante Villavicencio izaba la suya en el veterano buque *Nuestra Señora de la Limpia y Pura Concepción*. Los, hasta cierto punto, felices años veinte y treinta, en que las flotas mercantes españolas podían surcar seguras los mares dominados por las escuadras del rey Felipe IV, habían quedado atrás. Una cruda realidad se había impuesto tras el desastre de Matanzas de 1628, ya no eran invulnerables. Desde que las flotas de Tierra Firme de Álvaro de la Cerda y, sobre todo, la de Nueva España de Juan de Benavides fueron acechadas, perseguidas, humilladas y expoliadas por los holandeses al mando de Piet Heyn, el dominio de España sobre los mares había quedado en entredicho.

Pero España reaccionó. Al año siguiente, la flota de Tierra Firme—de nuevo al mando de un rehabilitado almirante Oquendo—recibió la escolta de la Armada del Mar Océano del formidable Fadrique



Antonio de Oquendo fue uno de los mejores almirantes españoles, capaz de traer de América seis flotas de Indias (1612, 1614, 1624, 1629, 1633 y 1635) íntegras y sin apenas bajas. En otro país sería héroe nacional, pero en España, aparte de olvidarlo, algunos prefieren seguir la estela baldía y egoísta del cazatesoros de moda.



Muchos fueron al final, en todas las épocas, los cazatesoros carroñeros que trataron de hacerse con el tesoro del *Concepción* en el Banco de La Plata dominicano; pero solo lo alcanzarían tres, el granuja William Phips, y su admirador del siglo xx, el correoso e indomable Burt Webber, uno de los profesionales del género con más determinación y menos escrúpulos, que también aparecería en naufragios posteriores como el del *Central America*. Y también Tracy Bowden, ya en época tardía.

Cousteau estuvo unas semanas buceando y filmando. Encontró cañones, pistolas, ánforas y piezas de cerámica china, pero su amigo y colaborador Frédéric Dumas descubriría pronto que procedían de un naufragio del siglo siguiente, 1756. Así que el marino de la gorra roja o *Captain Planet* —como se le llamó al final de su carrera— se

Capítulo 5

Maravillas (1656): tesoro en la bajamar

NAUFRAGIO EN LAS BAHAMAS

Por tercera vez, la huella de un cazatesoros nos lleva sobre un galeón español del siglo xvii. En este caso, el *Nuestra Señora de las Maravillas*, que sobre los anteriores —simples víctimas de imprevisibles azares de navegación— presenta la particularidad de un tesoro que parecía estar dotado de personalidad propia. No contento con naufragar una vez en el océano Pacífico cuando era trasladado de Perú a Panamá, tuvo también el gusto de darse un baño en el Atlántico, en las azules aguas color turquesa de Bahamas, tras el ímprobo esfuerzo de haber sido rescatado, vuelto a embarcar, y remitido desde La Habana con rumbo a España.

En realidad, y para satisfacción de los cazatesoros, pareció un tesoro con afición por el buceo, y completamente ajeno a los desvelos e intenciones de los que lo transportaban. No podía, pues, estar más identificado con sus rescatadores que, no obstante, se desprendieron pronto de él con el mismo despego con que tratan al galeón que saquean, ignorado y mantenido al margen como simple vaso que transporta y naufraga trágicamente, perdiéndose destrozado por la mar y



Viejo plano inglés de la bahía de Cádiz; los naufragios en ella se estiman por decenas, de todas las épocas, constituyendo un foco de atracción para los cazatesoros hasta la fecha sin demasiados frutos. Pero sí para los arqueólogos marinos, que tienen en ella un auténtico paraíso.

afeándosele el hecho de utilizar la dinamita en sus prospecciones, lo justificó alegando que: «Hay un momento que se tiene que elegir». Entre el patrimonio arqueológico o el tesoro, evidentemente; esta declaración sitúa a Marx entre los que prefieren el segundo a costa del primero, dándonos así una somera idea de lo que debe quedar en el yacimiento del doblemente infortunado *Maravillas*.



Robert F. Marx, uno de los más famosos cazatesoros, que hizo fortuna con el pecio del *Maravillas*. Se rumorea (diario *El País*, 3 de noviembre de 1996) que intentó venderle un astrolabio falso rescatado de un naufragio al rey de España, que por suerte no se tragó el anzuelo. Vendió, sin embargo, sus libros por centenares.

constituyó uno de los primeros grandes hallazgos de tesoros españoles; ocho años después del descubrimiento de los galeones de Florida por la Royal Eight Corporation de Kip Wagner, Harry Cannon y Bob Kelso, justo al otro lado del estrecho, en la orilla de enfrente como quien dice, como veremos en el capítulo 8. Y mucho antes del impresionante hallazgo del *Atocha* por Mel Fisher en los cayos de Mateculbe (1985), también bastante cerca y dentro del ámbito de la

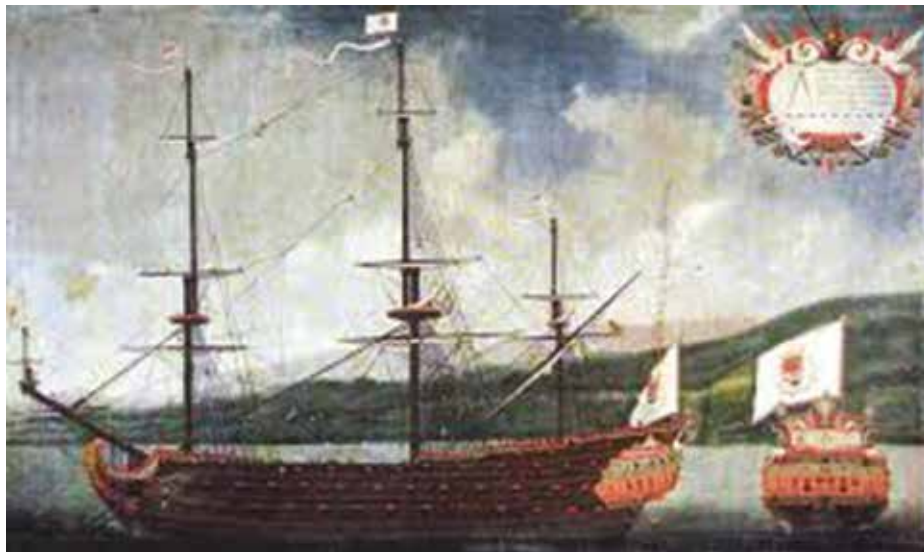
Capítulo 6

Los galeones de Vigo (1702)

EL FIN DE UNA DINASTÍA

Aunque la catástrofe de los galeones de Vigo no fue la última protagonizada por los convoyes de Indias de la dinastía Habsburgo española, constituye el acto final; la consumación no solo del definitivo expolio del tesoro hispano, sino también del desmantelamiento de un sistema logístico estratégico, que durante casi siglo y medio mantuvo con vida la hegemonía ibérica en Europa y América, mediante la regular aportación de fondos transoceánicos para financiar ejércitos, flotas, conflictos, gobiernos, sobornos y guerras interminables. Durante el tramo final de los llamados reyes Austrias Chicos, España sobresalió en todos los campos de batalla; desde Breda en los Países Bajos hasta Bahía de Todos los Santos en Brasil (contra holandeses, ingleses y franceses) se pasa a una abierta decadencia, presagio del hundimiento final durante un Siglo de Oro en el que España decayó de la categoría hegemónica a la ruina y marginalidad como nación.

Con el tesoro de los galeones de Vigo se materializa la catástrofe final durante una guerra sucesoria, que no era otra cosa que la pugna por los restos o la disputa por la herencia. Los depredadores quedaron



Navíos-galeones de principios del siglo XVIII izando el pabellón borbónico; con la nueva dinastía de la casa de Borbón implantada en el trono hispánico, nuevos buques de inspiración francesa trataron de reproducir (con muchos menos efectivos) las antiguas flotas de Indias de los Austrias organizadas por la Casa de Contratación sevillana.

tu país apoyados por tres colosales potencias navales como Francia, Inglaterra y Holanda, puede ser un negocio nada divertido, además muy peligroso, sembrado literalmente de riesgos pero que de forma alguna terminará bien. Como pudo terminar constatando el capitán general don Luis Velasco de Tejada, que izaba su insignia en el galeón *Jesús, María y José* de 44 cañones, lo que para aquella época —1702— era una auténtica antigualla frente a los modernos navíos ingleses, holandeses y franceses.

De los otros 16 galeones, solo dos eran de guerra, la almiranta *La Bufona* de 54, como también el *Almirante de Azoguez*, defensa, a todas luces insuficiente para el inmenso tesoro a custodiar y, además, cargados ellos mismos hasta los topes con el llamado Quinto Real, es decir, la parte de riquezas correspondientes al candidato francés al trono español. Nada puede sorprender que, para el año 1700, Velasco decidiera quedarse en La Habana a la espera de noticias, descargando

Capítulo 7

San José (1706): hallazgo inesperado

CONSTRUCTOR DE GALEONES

El último galeón de los Austrias españoles que peleó con un tesoro a bordo fue el *San José*, construido en Usurbil (Orío) a finales del siglo xvii. La guerra de sucesión continuaba, y la necesidad de tesoros para el bando borbónico se hacía cada vez mayor; por ello el bando austracista, en el que estaba inscrita la Royal Navy británica —que ya había conseguido dismantelar la Carrera de Indias en Vigo (1702), como sabemos, y echar a Felipe V de Madrid tres años después— se mostraba implacable segando los posibles brotes verdes con los que los Borbones trataban de restablecer el tránsito de tesoros transoceánicos. Esto es lo que era el *San José*, un último intento desesperado de traer un gran tesoro a la península que terminó mal (en el fondo del mar); donde sería inesperadamente descubierto en nuestros días, nada menos que 310 años después, frente al glorioso e histórico escenario de Cartagena de Indias.

Pero no se puede hablar de este galeón postrero (junto con su gemelo *San Joaquín*) sin hacerlo del último y destacado constructor español de este tipo de naves, un profesional completamente fuera de



El emérito almirante Gaztañeta, decisivo pilar de la Real Armada española en un momento crítico en que España necesitaba de constructores, marinos, almirantes y gestores polifacéticos como él, que tuvo una carrera increíble y prolífica todavía a la espera de la atención seria de biógrafos e historiadores profesionales.



Cuadro que muestra la acción de Wager o combate de isla Barú para los españoles, que se saldó con la pérdida del galeón *San José* con un codiciado tesoro a bordo tras una misteriosa voladura de la que todavía se especulan las causas.

y pasajeros— pegó un estampido de catástrofe y se fue rápidamente a pique; como se ha sabido posteriormente, la explosión destrozó la proa y el combés, hundiéndose el casco de proa para impactar contra el fondo como un ariete y crear un gran agujero en el lecho marino, en poco menos de mil metros de sonda. No se sabe qué es lo que pudo estallar porque el *San José* (al igual que sus compañeros) llevaba muy poca pólvora en sus paños, por lo cual después de hora y media de combate se supone que la habría gastado casi toda. El caso es que hubo dentro algo capaz de desmembrarlo, lo que acabó con la vida de medio millar de personas y, además, se llevó al fondo más de diez millones en monedas de plata.

Gracias al escaso viento y las averías sufridas por el *Association* con una explosión tan próxima, el resto de los buques (incluido el *San Joaquín*) lograron zafarse y entrar en Cartagena de Indias. Allí

Capítulo 8

Naufragio múltiple en Florida (1715)

LA CARRERA BORBÓNICA

Del caso más reciente de cazatesoros a uno de los primeros, esto es lo que sucede cuando se sigue la cronología histórica de los naufragios y no el hallazgo de cada cazatesoros. En capítulos anteriores hemos visto las terribles consecuencias de la llegada al trono español de una nueva dinastía, puesto que se aniquiló la última flota de Indias de los Austrias en Vigo (1702) y se atacó otra frente a Cartagena de Indias (1706), lo que produjo la pérdida del *San José*. En plena guerra de sucesión, la Armada borbónica de Felipe V se esforzaba en restablecer el tránsito de los convoyes trasatlánticos; pero todo eran dificultades a causa de la guerra, que no cesaría hasta 1714. No había barcos, ni marinos, ni expertos (Gaztañeta era la excepción), y estaba todo el trabajo por hacer, aunque los tesoros seguían afluyendo como antes a sus puntos de embarque, Portobelo, Cartagena de Indias y Veracruz.

La crónica naval de la época reviste caracteres dramáticos, como en la época de los Austrias, se padecían retrasos, incompetencias, corrupción, burocracia y lentitud administrativa. Todo había cambiado pero tenía una pinta singularmente parecida a lo anterior. Y un



Galeón *Andalucía* de la Fundación Nao Victoria (diseñado y construido por Ignacio Fernández Vial) en plena navegación. Los imponderables derivados de la precaria información meteorológica disponible en el siglo XVIII convertían estos buques en fácil presa de los huracanes, hoy fácilmente evitables gracias a su seguimiento y avisos a los navegantes.

Nuestra Señora de las Nieves, Nuestra Señora de las Animas, Nuestra Señora de la Concepción, Santo Cristo, una urca holandesa y el francés *El Grifón*) hasta La Habana, donde se prepararon para salir rumbo a España, con un cargamento estimado en 14 millones de dólares a bordo. En aquella época no había partes meteorológicas, contando únicamente con el refranero para no topar con algún huracán: «Junio, demasiado pronto; julio está cerca; agosto tiene que llegar; acuérdate en septiembre; en octubre, todo terminado».

En nuestros días sabemos que estos monstruos se originan a partir de los frentes de convergencia intertropical, en la zona ecuatorial africana y, alimentándose del calor del mar, recurvan hacia el Noroeste para dirigirse al Caribe y girar luego; siguiendo la Gulf Stream hacia Europa o disolverse sobre el continente americano, dejando a su



Monedas como las recuperadas en Florida de la Flota de la Plata española de 1915. Al final su hallazgo se hizo tan famoso que la empresa concesionaria para su extracción tomó su propio nombre, Corporación de los Reales de a Ocho, que convirtió en millonarios a todos sus socios e inversores.

inversores y patrocinadores; y contrastar las diversas fuentes históricas —españolas, británicas y de habitantes del lugar— para ubicar los naufragios y el campamento español establecido por Hoyo Solórzano.

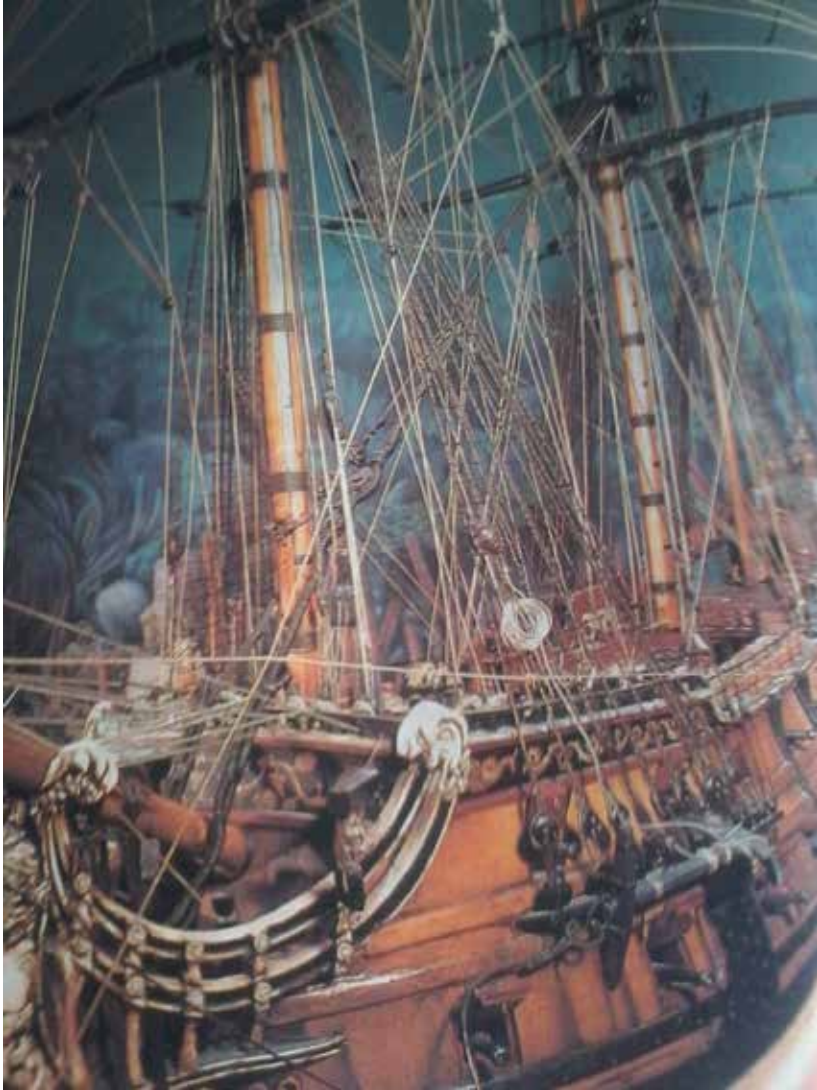
Conseguidos ambos objetivos, solo quedaba realizar la verificación, auténtico certificado de garantía que únicamente se podía conseguir en el Archivo de Indias de Sevilla. Tras diversas vicisitudes que Wagner narra en su libro *Piezas de A Ocho* (editado en España en 1966 con el título *Millones Bajo el Mar*), lograron mucho más de lo que habrían soñado, un auténtico torrente de información histórica donde no solamente se detallaba lo sucedido, sino todas las operaciones de rescate llevadas a cabo por los españoles, también la composición de la flota, la naturaleza del cargamento, la ubicación del campamento de rescate y un larguísimo etcétera que fue auténtico pistoletazo de salida para el éxito de Kip Wagner y sus socios. No consta, sin embargo, que una vez apoderados del botín hicieran una donación al Archivo, o que encargaran algún trabajo sobre conservación del Patrimonio Histórico que estaban extrayendo y les había hecho ricos, ni tan siquiera que dieran las gracias. Evidentemente, eran otros tiempos.

Capítulo 9

Guadalupe (1724): Tragedia en la flota del azogue

DESASTRES CONTINUOS

Hubo cuarenta largos años —de 1676 a 1718— en los que la Armada española, acosada por los desastres, conoce uno de los momentos más bajos de su larga existencia coincidente con el desgarrador conflicto sucesorio. A la Hoguera de Palermo donde se perdieron cinco galeones, sucede el temporal de 1697 que se tragó once de estos bajeles de combate, seguido del combate de Vigo en 1702 donde se hundirían otros tres de estos buques y, a continuación, la acción de Wager en 1706 que costaba dos; un huracán se llevó la flota de la Plata en Florida con nueve galeones en 1715, mientras la pseudobatalla de cabo Pasero se saldó con seis grandes navíos de guerra perdidos. En total, 36 galeones volatilizados en una época en que solo Gaztañeta y Garrote podían demostrar su talento. Literalmente, los astilleros españoles no podían dar abasto y, por si algo faltaba, con la guerra de la Triple Alianza el duque de Berwick, que fue el gran vencedor de Almansa para los borbones, cambió de bando intempestivamente a favor de Gran Bretaña entrando por el País Vasco



Maqueta del navío *Nuestra Señora de Guadalupe* compañero del *Tolosa* en la flota del Azogue de 1724, en la que ambos sucumbieron, vista en la exposición del Museo de la Ciencia de la Comunidad Autónoma de Madrid (Alcobendas) en el año 2000 patrocinada por CosmoCaixa, e interpretada según imagen que publicó el Proyecto Galeones de Azogue.

Capítulo 10

Preciado (1752): El oro del Río de la Plata

PAMPERO INESPERADO

Durante el siglo XIX los pailebotes veleros de Torrevieja alcanzaron justa fama. Estos buques, que eran pequeñas goletas de cien toneladas empleadas normalmente para el practicaaje en puertos norteños, fueron reconvertidos por los hábiles marinos levantinos para la navegación comercial de cabotaje, quienes se superaron a sí mismos al convertirlas en buques trasatlánticos; llevando y trayendo cargamentos a Cuba, Brasil y el Río de La Plata que, con solo el viaje de vuelta ya rentabilizaban el precio de construcción del barco. A partir de ahí, todo eran ganancias. Durante la Primera Guerra Mundial, los pailebotes se fletaban a precios fabulosos llevando a Francia todo tipo de mercancías necesarias para una nación en guerra.

Pero los pailebotes tenían sus puntos débiles. Eran embarcaciones exclusivamente veleras, con todas sus consecuencias, en una época en que los buques de vapor llevaban casi medio siglo de éxito; aunque algunos, como el *Joven Miguel*, lograran hazañas como rescatar a través de su bauprés a los naufragos del trasatlántico italiano *Sirio* (naufragado en cabo Palos); estaban a merced de la mar, los



Monedas de oro recuperadas de un naufragio como las 3000 que se extrajeron inicialmente del naufragio de la fragata portuguesa *Nossa Senhora da Luz* después de su naufragio en el bajo del Buen Viaje, a levante del puerto de Montevideo.

habrá supuesto— es que el servicio secreto español había puesto los ojos sobre ella para un crucial envío de nuevas monedas de oro acuñadas en Santiago de Chile que, al pasar en mulas a través de los Andes para evitar los peligros del cabo de Hornos, iban a llegar a Buenos Aires para ser remitidas posteriormente a Cádiz, por mar en un buque que pasara lo más desapercibido posible. La operación fue tan secreta que no ha quedado apenas rastro, y las escasas fuentes no se ponen de acuerdo en el importe del envío, llegando desde las 12 500 unidades por un valor de 200 000 dólares, hasta 53 000 monedas que importarían en nuestros días ¡150 millones de dólares! Cifras extremas y seguramente inciertas en ambos casos, pero suficientes para despertar la codicia de los cazatesoros cuyo instinto se dispara tan automáticamente con la palabra oro, como arruga nariz con patrimonio o arqueología.

El caso es que la operación, dado el tiempo empleado, la difícil ruta a seguir (inversa a la que más de medio siglo después seguiría San Martín para liberar Chile), además de las precauciones a tomar y



Además de tesoros, lingotes y monedas, en los naufragios célebres pueden encontrarse valiosísimos objetos históricos como este octante rescatado tras largos años en el fondo del mar.

deflagración que prendió sus viejas maderas hasta la lumbre del agua; este horrible holocausto se llevó la vida de casi trescientas personas, es decir, la mitad de los expedicionarios. De los supervivientes hechos prisioneros por los españoles, se juzgó y ahorcó a los oficiales como piratas, y se encerró a los marineros. La *Ambuscade* también se retiró y tuvo que ser abandonada en el banco Inglés, por lo que terminaba así la incursión pirata en completo desastre.

Por la Paz de Versalles de febrero de 1763, España recuperaba La Habana y Manila, devolvió la Colonia Sacramento a Portugal y entregaba Florida. El momento para los cazatesoros llegó cuando, al perder la licencia en aguas uruguayas, Collado decidió buscar el pecio

Capítulo 11

Juno (1802): Expolio frustrado

REAL TRÁNSITO DE CAUDALES

Entrada la centuria decimonónica, los clásicos galeones de los Austrias, los navíos y marchantes borbónicos para el Comercio de Indias, así como para el transporte del oro y la plata habían sido sustituidos por las fragatas españolas de la Armada. Las fragatas eran buques medianos, marineros y de buena tenida en la mar, de sencilla maniobra y que necesitaban la mitad de dotación que un navío de dos puentes. Muy adecuadas, pues, para travesías oceánicas y, en especial, a los lejanos virreinos (España nunca tuvo colonias salvo la de Sacramento) para el transporte de los caudales de plata de los impuestos y minas del Potosí a la Península. Del mismo modo que la Carrera de Indias, en su día trajo oro americano por cuenta de la Casa de Contratación sevillana para los Austrias y Habsburgo españoles, ahora las fragatas de la Real Armada transportaban las recaudaciones en monedas de plata de un continente a otro para los Borbones. Se trataba, en suma, de un tráfico vital para el imperio español que a lo largo de dos siglos de existencia despertó la codicia y agresividad de otras potencias dominantes,



Popa de la fragata española *Diana* según maqueta de Félix Sorli; durante el siglo XIX este tipo de buques, en sustitución de galeones y navíos anteriores, asumieron el transporte de tesoros procedentes de la recaudación de impuestos en el real tránsito de caudales, despertando la codicia de marinas contemporáneas y cazatesoros muy posteriores.

1802— ambas zarparon rumbo a La Habana como última escala para hacer aguada antes de emprender definitiva travesía rumbo a Cádiz.

Pero los hados tenían dispuesta otra cosa; lo que le estaba destinado a la *Juno* era un terrible calvario sobre las costas estadounidenses que estremece al que lo lee. En esto no sería la única; medio siglo antes, la gran fragata española *Galga*, de 50 cañones y al mando de un capitán mercenario irlandés llamado Houny, fue sorprendida por un huracán en Bermudas, donde perdió todos los palos y, derivando al albur siete horribles días de temporal, terminó por naufragar el 25 de octubre de 1750 en Eastner Shore —la Costa del Este— sobre la frontera entre los actuales estados de Virginia y Maryland. No obstante, la tripulación pudo salvarse casi al completo.



Maqueta de la fragata *Diana* de Félix Sorli vista desde proa. A principios de 1802 dos fragatas españolas de este tipo, las *Juno* y *Anfitrite*, emprendieron travesía a España desde Méjico rumbo a España para pasar largos meses de infortunio por los temporales coronados con un naufragio frente a las costas norteamericanas.

había casi dos metros de agua (74 pulgadas) en la sentina. Dentro de lo malo, Bustillo debió alegrarse de tener tanta mano de obra a bordo, lo que permitió organizar varios turnos a las cuatro bombas de achique con la tropa y marinería distribuidas.

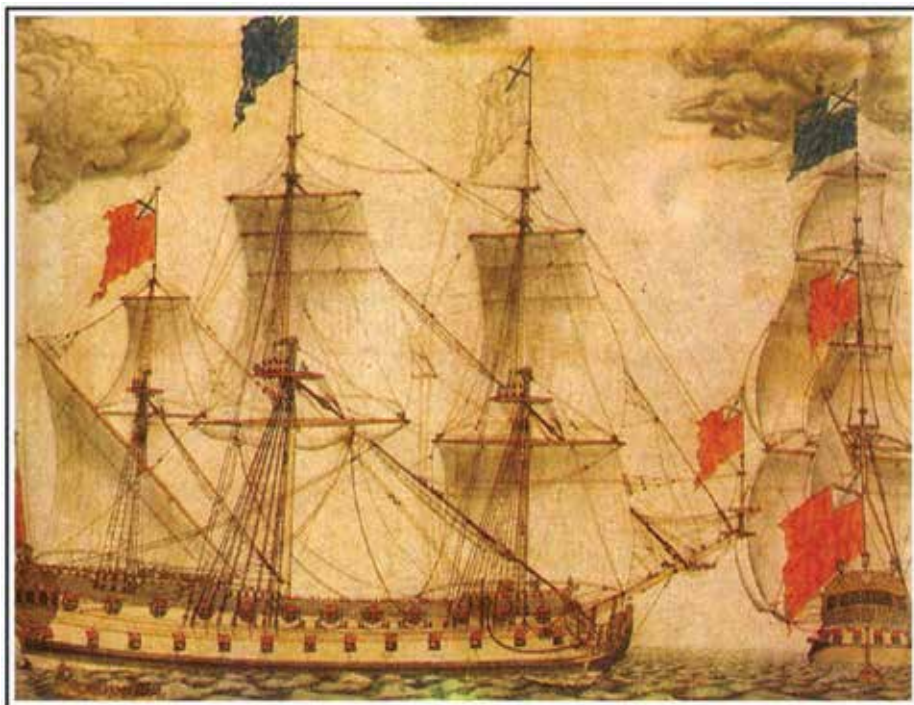
El día 23 amainó al fin el temporal, y se aprovechó el respiro para intentar taponar, por dentro y por fuera del casco, la maldita vía de agua en la proa. Por dentro se intentó con estopa, argamasa y, finalmente, caja estanca; por fuera, con una vela tendida que tapara la vía con la presión del agua. Comprobada la inutilidad de estos esfuerzos, Bustillo ordenó largar por la borda dos de las anclas y toda la artillería del palo mayor hacia proa, y se desplazó a popa los pertrechos y el contenido de los pañoles.

Capítulo 12

Mercedes (1804): conflicto por un tesoro

CUATRO FRAGATAS Y UN DESTINO

El enfrentamiento entre cazatesoros y defensores de la inmunidad soberana alcanza su máximo (hasta el momento) con el publicitado caso de la fragata *Mercedes*; un sufrido buque bombardeado en su día, saqueado después y en nuestro tiempo expoliado sin compasión. Para conocer su historia nos tenemos que trasladar al puerto de El Callao, en Lima (Perú) hace 215 años. Allí, amarradas a los muelles desde los que podía verse la lejana sombra de la isla de San Lorenzo, se estaban preparando para zarpar tres fragatas españolas, la antedicha *Nuestra Señora de las Mercedes* junto con las *Nuestra Señora de la Asunción* y *Santa Clara* —*Mercedes*, *Asunción* y *Clara* en adelante— todas de 34 cañones (17 por banda), puestas bajo el mando del jefe de escuadra don Tomás de Ugarte. La más antigua era la *Asunción*, de 22 años, y después la *Clara* con 20; ambas construidas en Ferrol y la más nueva precisamente era la *Mercedes*, que contaba 18 años en sus cuadernas, con un cuarto de millón de pesos fuertes en sacas llenando las bodegas de cada una por cuenta del Tesoro Real. Otra vez se trataba de un vital tránsito de caudales para el Imperio español, que involucrando a



Navío inglés del siglo XVIII; tras una intensa labor de espionaje en tiempo de paz, Gran Bretaña no dudó en enviar contra la flotilla de fragatas del Real Tránsito de Caudales de 1804 un poderoso escuadrón de buques superiores en pie de guerra que sometieron tres de ellas a cañonazos tras volar la *Mercedes* con cientos de víctimas.

podía provocar que la situación fuera complicada al recalar en Cádiz (bloqueo); pero, a continuación, un bergantín danés reportó normalidad en la ruta. Con semejantes indicios no debió tomar confianza el jefe de la flotilla, debido al cargamento tan importante que llevaba. Una precaución razonable podría haber sido recalar sobre la costa africana en vez de sobre los cabos San Vicente o Santa María, e incluso embocar el estrecho para dirigirse a Málaga o el fondeadero de Motril. Pero estaban en tiempos de paz, una solución radical no habría sido comprendida por los pasajeros y, al fin y al cabo, José de Bustamante carecía de dotes para la adivinación, aunque podría haber sido algo más prudente e incluso perspicaz. Pero siguió la rutina según la



El comodoro Graham Moore (hermano de John Moore, héroe de La Coruña enterrado en el parque de su nombre) en cuadro de Lawrence, que perpetró la villanía fraguada en el almirantazgo inglés de detener y arrasar a cañonazos una flotilla de buques militares repletos de civiles bajo un pabellón no hostil.

Los británicos hicieron en esta época de la barbarie indiscriminada sello inconfundible.

Porque las tremendas carronadas británicas barrieron con metralla las cubiertas y ocasionaron siete muertos a la *Clara* y dos a la *Medea*; mientras la *Fama*, audazmente, lograba deshacerse de la *Medusa* emprendiendo la huida. Sin embargo, la tragedia se incubaba a



El brigadier José de Bustamante, que asumió en Montevideo la responsabilidad de la flota del Real Tránsito de 1804 con valor, pecando de falta de perspicacia al llevar sus cuatro fragatas por la ruta convencional en la que fue interceptado por los británicos. Posteriormente destacaría en la batalla de Trafalgar y otros cargos civiles.

sotavento de ambas líneas, donde la *Amphion*, disparando ferozmente sobre la *Mercedes*, ocasionaba la voladura de los pañoles de municiones de esta fragata, que explotó yéndose a pique en la mañana con 249 muertos y el cargamento completo de ochocientos mil pesos fuertes de plata. Solo medio centenar de supervivientes se pudieron

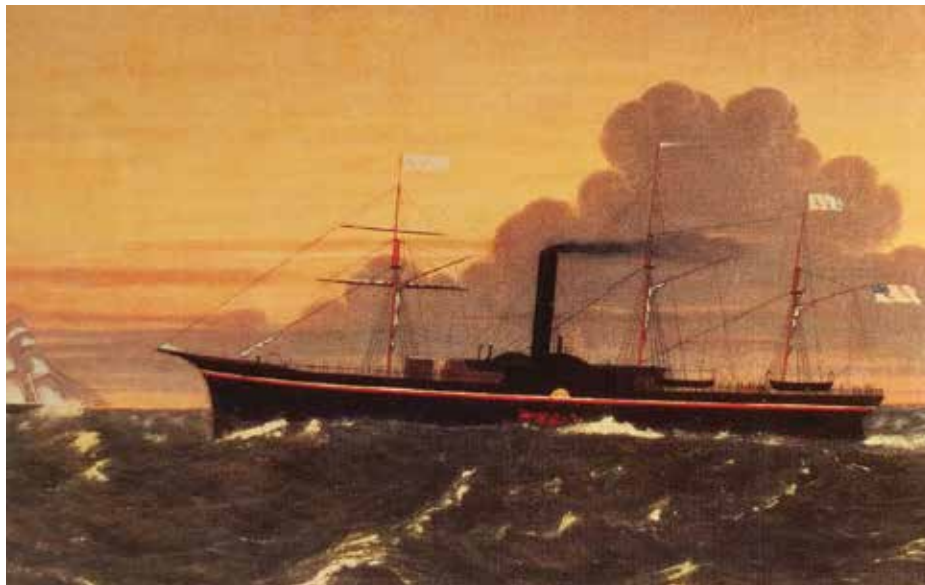
Capítulo 13

Central America (1857): el oro de California

UN VAPOR EN LUGAR DE UN GALEÓN

Finalmente, los buques de vapor sustituirían a los galeones y buques mercantes en las marinas decimonónicas; pero el tránsito de tesoros siguió exactamente igual, puesto que nuevas rutas de transporte marítimo de riquezas iban a consolidarse en el siglo XIX a lo largo de mares y océanos. Los cazatesoros, por tanto, continuaron muy vivos e incluso en el caso presente —uno de los más notables de cazatesoros del siglo XX—, ni siquiera cambió el escenario en el que tuvieron que actuar. No lejos del estrecho de Florida, sobre la corriente del Golfo (*Gulf Stream*) y sorprendentemente próximo a los naufragios del *Maravillas*, el *Atocha* o los célebres Galeones de la Plata de 1715.

Todo seguía casi igual (el lugar y los cazatesoros), pero otras cosas cambiaron radicalmente, el tipo de barco hundido, como hemos dicho, y la forma de tratar el naufragio por parte de los cronistas. Ya no son absurdos, necios generales y maestros de galeones hispánicos que se meten de cabeza en un huracán ganándose a pulso su propia desgracia; sino magníficas tripulaciones estadounidenses, a los que se recuerda casi persona a persona como en un dramático episodio de



Vapor de ruedas de paletas de la compañía Aspinwall *Central America*, que aun siendo un excelente buque se trataba de un velero con una máquina de vapor y dos tambores de ruedas laterales para la propulsión, con todas las ventajas e inconvenientes. Realizaba la travesía Nueva York-Colón (Panamá), es decir, la mitad del viaje a California por el istmo centroamericano cuyo nombre homenajeaba.

El *Central America* era el típico mercante de mediados del siglo XIX, un buque de unos 90 metros de eslora con casco de madera y aparejo de velero, sólido y bien construido como lo eran casi todos los de la costa este estadounidense. Sin embargo, para garantizar los horarios y no depender de los caprichosos vientos, a estos veleros se les podía añadir una o dos máquinas de vapor de no más de mil caballos que, mediante un cilindro de émbolo, movían un eje situado transversalmente en cuyos extremos se colocaban grandes ruedas giratorias, por fuera de las bordas. El buque quedaba así convertido en vapor de ruedas de paletas, y llevaba en su interior, sobre gruesas traviesas de roble, las pesadas calderas y máquinas con un peso de casi mil toneladas.



William Lewis Herndon, el heroico capitán del *Central America*, todo un personaje culto y cabal también capaz de llevar a cabo difíciles expediciones. Al final, fue la mar y no la tierra la que se interpuso en su camino sentenciando una grave avería su buque.

estadounidense le había encargado recorrer la cuenca del Amazonas desde los Andes, a casi 5000 metros de altura, a la desembocadura en Pará, y lo hizo a pie, a lomos de mula o a bordo de canoas; invirtiendo un año en la exploración a la vuelta de la cual escribió el libro *Exploration of the Valley of the Amazon*, tan completo e interesante que se editaron 10 000 ejemplares.

Nos hallamos, pues, ante un personaje ilustre con facultades fuera de lo común; sin embargo, el capitán Herndon, como el general Ubilla o el almirante Villavicencio, no fue capaz de predecir el



Buque de operaciones submarinas *Deep Sea Walker*. Para exploraciones y recuperaciones a gran profundidad los cazatesoros no solo han perfeccionado modernos ROV (*Remote Operated Vehicle*) sino financiado buques específicos con grandes grúas para su operación, sistema de posicionamiento dinámico, sonar de barrido lateral e incluso pista para helicópteros.

Departamento del Tesoro estadounidense debió acusar de forma seria la merma del cargamento estatal aurífero que, de forma inmediata, iba a pasar a los archivos como objetivo remarcable de los cazatesoros.

Esta vez, sin embargo, la cacería se presentaba especialmente complicada, puesto que el *Central America* se había hundido en sondas de más de dos kilómetros de profundidad, y si en el siglo XIX estas batimétricas abisales eran inalcanzables, lo continuaban siendo a mediados del siglo siguiente. Pero 30 años más tarde, el desarrollo de los sonares de barrido lateral y los ROV (*Remote Operated Vehicle*), vehículo operado por control remoto o robot submarino, convertían el tesoro de buques como el *Central America* en algo posible. Ambos tipos de aparatos lograron grandes avances tecnológicos, el primero gracias a la industria petrolera y el segundo con la invención del

Capítulo 14

Douro (1882): expolio en Finisterre

INTERSECCIÓN DE TRÁFICO

A pesar de su inmensidad, sobre los océanos existen, como en las carreteras, puntos clave, cruces de caminos donde el tráfico marítimo se satura en diferentes direcciones hasta llegar a convertirse en verdadero peligro por la posibilidad de colisiones y abordajes. El más célebre de estos puntos —al menos para el mundo occidental— es el canal de La Mancha (La Manga para británicos, holandeses, belgas y franceses) donde los abordajes e incidentes marítimos de todo tipo han sido tan numerosos que sería necesario un grueso volumen para su inventario completo. Algo parecido sucede en el estrecho de Gibraltar que es, como el anterior, ruta estratégica comercial de paso de rutas marítimas de países fuertemente industrializados que constituyen potencias marítimas capaces de vender sus productos en cualquier lugar del orbe.

Al otro lado del Atlántico encontramos también otros pasos y estrechos que han generado necesidad de dispositivos de separación de tráfico, imaginarios físicamente pero muy reales para los buques que pretendan transitar por ellos razonablemente seguros. Pero no solo los estrechos —donde dos riberas constriñen el paso— son puntos



En el discreto y no autorizado expolio del botín del *Douro* colaboraron buques de trabajo como el *Deep Sea Worker* y el oceanográfico francés *Atlantide* del IFREMER (en la imagen), instituto con financiación estatal francesa arrendado para el caso con el que se estaba violando la legislación y aguas de competencia española.

el submarino alemán *U-859* del capitán de corbeta Otto Fritz; tras una compleja operación de inteligencia en la que también intervino el sumergible soviético S-88, pues se quería evitar que el tesoro llegara a la República Árabe Unida para inclinar a su Gobierno del lado de los aliados. Se trató de un trabajo difícil que otorgaba al perforador una experiencia y prestigio profesional. Otra cosa era, evidentemente, el aspecto legal, pues solo se contaba con un contrato privado, no con el permiso del Gobierno español.

El expolio (que significa despojo con violencia o injusticia) se llevó a cabo durante 1995 y se puede ver con todo detalle, pues se filmó el documental *El Oro de los Abismos*, emitido en la segunda cadena de Televisión Española el 9 de febrero de 1997. Contando con robots submarinos, desde la torre perforadora del *Deep Sea Worker* se manejó una cuchara bivalva que, pendiendo de un cable, despedazó

Capítulo 15

Egypt (1935): un tesoro en pleno océano

PELIGRO EN LA NIEBLA

En el último decenio del siglo XIX, los trasatlánticos, alzándose sobre el cadáver del gigantesco *Great Eastner* (desguazado en 1888) digno incluso de una novela de Julio Verne, se hallaban en puertas de alumbrar la nueva generación Cuatro Chimeneas, de los que formarían parte unidades célebres como el *Friedrich der Grosse*, el *Lusitania* o... el *Titanic*. Para la década de 1890, la compañía Inman construyó el *City of New York*, revolucionario buque de 10 500 toneladas y 161 metros de eslora equipado con dos máquinas alternativas y dos hélices para una increíble velocidad proyectada de veinte nudos. El *New York* y su gemelo, *City of Paris*, lograrían arrebatarse la Cinta Azul al trasatlántico *Etruria* de la Cunard, cruzando el océano Atlántico en cinco días, veintitrés horas y siete minutos; marca que sería rebajada en 1892 estableciendo una media cercana a los veinte nudos de marcha horaria.

Las compañías navieras White Star y Cunard Line replicaron a este desafío construyendo la primera en 1889, dos grandes buques de 10 000 toneladas en Harland y Wolff de Belfast (*Teutonic* y *Majestic*) con dos máquinas de triple expansión a dos ejes y capacidad para



Las nuevas escafandras resistentes de la primera mitad del siglo xx fueron perfeccionadas por alemanes e italianos para trabajar a más de cien metros de profundidad, donde no podían acceder los buzos clásicos con el traje Siebe-Gorman.



Finalmente buzos clásicos, escafandras (imagen) y un nuevo buque de apoyo, *Artiglio II*, permitieron a Sorima la recuperación del tesoro del *Egypt* compartido con la compañía aseguradora, llevándose los italianos medio millón de libras con un gasto de solo 150 000. Pero las vidas de los hombres que se llevó el accidente nadie pudo rentabilizarlas.

temporales, y esta penetró en la cámara del tesoro. El 22 de junio de 1932, la cesta cargada de escombros fue izada al *Artiglio II* y pasada por la criba, se descubrió que traía dos lingotes de oro de 400 onzas, más de diez kilos del metal precioso. Nos podemos imaginar las emociones del equipo italiano, en especial al recordar la memoria de sus compañeros fallecidos dos años atrás. Las extracciones con éxito continuaron de tal forma que, cuando concluyó el verano, Sorima ya tenía en su poder más de la mitad del tesoro del *Egypt*.

Las tareas continuaron tres años (hasta 1935), recuperándose un total de 1 183 000 libras esterlinas en oro, todo el cargamento del desafortunado trasatlántico que, literalmente, lo devolvió íntegro a los italianos. En el reparto, el propietario —la compañía aseguradora Lloyd's de Londres— se quedó con el 37,5 %; Sandberg y Swinburne con el 12,5 % y el resto (más de medio millón de libras esterlinas)

Capítulo 16

HMS *Edinburgh*: un pago extraviado

OPERACIÓN PESCADO

Si visitamos los muelles de Londres, en el Támesis, entre el sinnúmero de monumentos y atracciones que nos rodean distinguiremos un gran buque de guerra, que ha debido subir por el río no sin dificultades. Evidentemente, se trata de un veterano de la Segunda Guerra Mundial. El turista frívolo o el visitante ocasional, nos dirá que hay en el Támesis anclado un gigantesco acorazado. Ni mucho menos. Es el crucero HMS *Belfast*, construido en 1938 y armado con veinticuatro cañones en diferentes torretas giratorias, la mitad de seis pulgadas (152 milímetros) y la mitad de cuatro. También tiene tubos lanzatorpedos, por lo que se puede decir que, en su día, estaba armado hasta los dientes. Pertenecía con su gemelo *Edinburgh*, a la clase Southampton agrandada, unidades muy rápidas —32 nudos— del tipo Town que prestaron todo tipo de servicios durante la guerra, incluido el que nos ocupa, el transporte de oro. Tal vez sea esta la causa de que el *Edinburgh*, en nuestros días, en vez de ser centro de un parque temático fluvial como su gemelo, yazca a 260 metros de profundidad; en la gélida soledad del mar de Barents, casi en los 70° de latitud norte.



Magnífico encuadre del crucero pesado británico HMS *Belfast*, que se conserva íntegro en los muelles de Londres como recuerdo de la Segunda Guerra mundial.

Era gemelo al *Edinburgh* que se ocupó, junto a otros de su categoría en la Operación Pescado, de transportar valiosos cargamentos de oro para el pago de diverso material de guerra y suministros durante el conflicto.

Porque a este buque, como a muchos otros de esta historia, transportar oro le costó muy caro.

Cuando en el verano de 1940, Francia se vino abajo ante el empuje militar del Tercer Reich alemán, el Gobierno británico se planteó muy seriamente la posibilidad de una invasión de Gran Bretaña; en palabras de Winston Churchill:

Estábamos completamente solos. Ninguno de los Dominios Británicos, ni la India, ni las Colonias, podían enviar ayuda decisiva, ni siquiera aportar a tiempo aquellos elementos de los que disponían. Los enormes y victoriosos ejércitos alemanes, completamente equipados y con grandes reservas de armamentos capturados y no pocos arsenales a sus espaldas, se reunían para asestarnos el golpe final.

Capítulo 17

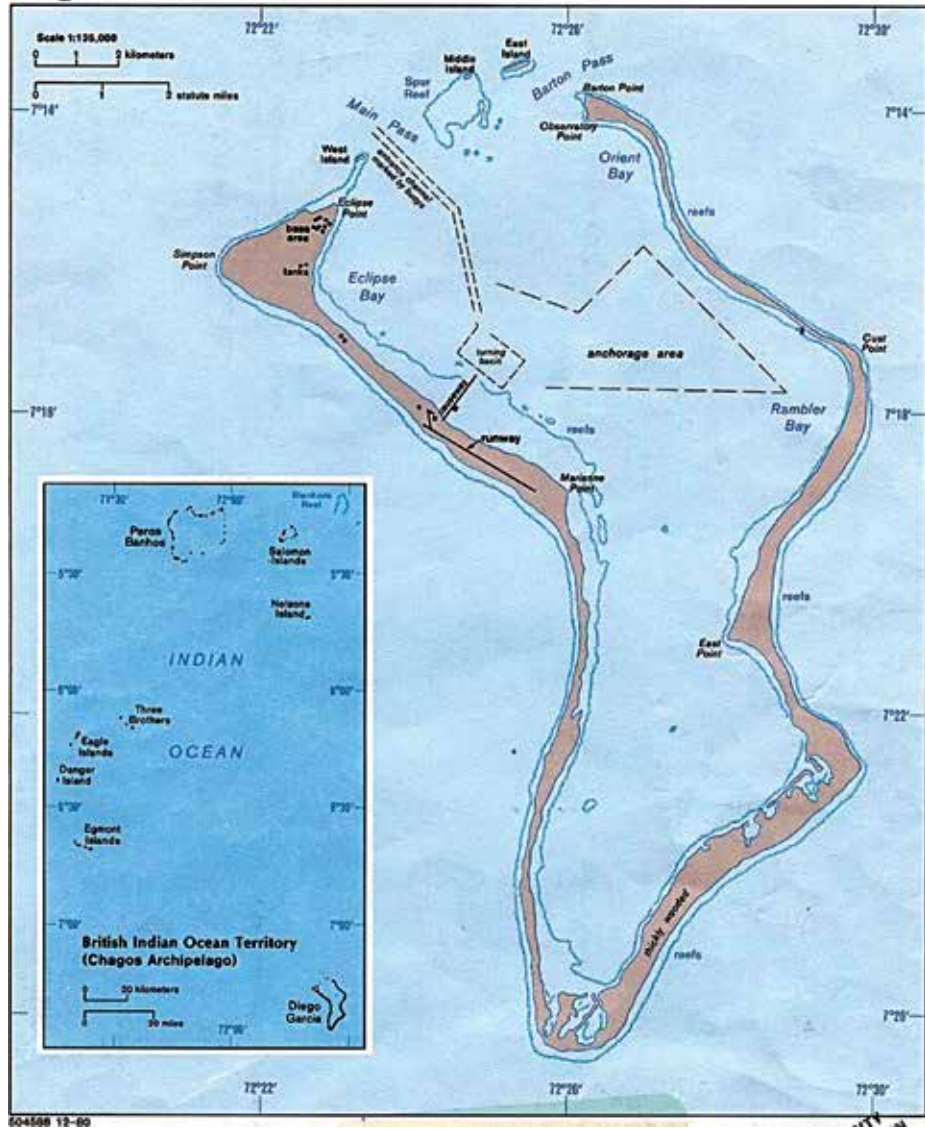
Awa Maru (1945): infamia, hecatombe y saqueo

ESOS EXTRAÑOS BARCOS JAPONESES

Los barcos japoneses, aun pareciéndose hasta ser casi iguales a los occidentales durante los dos últimos siglos (xix y xx), siempre han conservado curiosas peculiaridades. Durante la Segunda Guerra Mundial, los alemanes, dada su perentoria escasez de unidades de combate, emplearon mercantes armados como buques corsarios con gran éxito, escribiendo una auténtica leyenda. Los británicos también utilizaron trasatlánticos de pasajeros como cruceros auxiliares armados, fundamentalmente como patrulleros oceánicos, debido a lo cual, cosecharon varios desastres y algún éxito. Los estadounidenses no hicieron nada semejante, pero sí los japoneses en pequeña medida, operando sus mercantes armados o cruceros auxiliares de forma singular, como veremos resumidamente. Pero de la forma que este trabajo debe mencionar, terminaron siendo presa de los cazatesoros, cuyo olfato se despierta rápidamente.

Antes del ataque a Pearl Harbor en diciembre de 1941, la Nihon Teikoku Kaigun (Flota Imperial Japonesa) incautó catorce mercantes para convertirlos en cruceros auxiliares, aunque solo dos destacaron

Diego Garcia



Bibliografía

- AMORES, C.L. (2009). *Buceando en el pasado. Los grandes naufragios de la historia*. Madrid: Editorial Espasa-Calpe.
- , (2000). *Huracán 1724. Navegantes y náufragos de la Ruta del Mercurio*. Barcelona: Plaza y Janés Editores.
- ARCHIBALD, E. H. H. (1972). *The Wooden Fighting Ship in the Royal Navy*. Blandford Press Limited, Poole, Dorset.
- ARZAMENDI, I. de (1981). *El almirante Oquendo*. San Sebastián: Kutxa Grupo Doctor Camino.
- ASÍMOV, I. (1983). *La formación de América del Norte*. Madrid: Alianza Editorial
- CASADO SOTO, J.L. (1988). *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada*. Madrid: Editorial San Martín.