

INTRODUCCIÓN

En la Nochebuena del año 1492, la nao *Santa María*, capitana de Cristóbal Colón, varó en un arrecife de la actual Bahía de Cabo Haitiano, en la costa noroccidental de la isla La Española, actual República de Haití, tras ser arrastrada por las corrientes y la marea creciente mientras esperaba poder llegar al poblado del cacique Guacanagarí. Aquel siniestro rodeado de extrañas circunstancias constituye a día de hoy el primer naufragio de un buque español en el continente americano con el que se inicia la larga lista de embarcaciones de nuestro país naufragadas en aguas del Nuevo Mundo; buques de guerra o mercantes pertenecientes a la Carrera de Indias que formaron parte de ese tráfico incesante de naves que unieron, primero Sevilla y después Cádiz con América durante más de tres siglos y que tuvieron la desgracia de sucumbir por culpa de la guerra, la piratería y sobre todo a causa de los elementos de la naturaleza. Fueron tan solo una mínima parte del total de naves que cruzaron el Atlántico las que dieron con sus restos en el fondo del mar. Sin embargo, a pesar de ello hoy constituyen un patrimonio cultural subacuático que, aunque menos conocido, merece toda nuestra atención.

El siglo XVIII fue el periodo donde más siniestros se produjeron. Según cálculos de Antonio García-Baquero todavía en esta centuria, nada menos que el 4 % de los retornos de la Carrera de Indias terminaron en hundimiento;¹ miles de naufragios de extraordinario valor científico e histórico que se desparraman entre el rosario de corrientes, derrotas y puertos que los navegantes españoles descubrieron y recorrieron durante siglos. Así pues, España, irremediabilmente condenada a entenderse con el mar a lo largo de su historia, cuenta con millares de pecios diseminados por todos los mares y océanos del mundo, especialmente los que rodean al continente americano, que hoy forman parte de un patrimonio arqueológico sin precedentes donde se guar-

¹ GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio. *Cádiz y el Atlántico 1717-1778*, tomo 1, Cádiz, Diputación, 1988, p. 381.

da una información muy relevante sobre nuestro pasado, además de constituir la sepultura en la que yacen miles de compatriotas.

Después de pasar meses confinados en una embarcación a vela, oficiales, marineros y gentes de toda índole perecieron en aquellos siniestros, dando su vida en acto de servicio, en otros casos por la esperanza de conseguir una vida mejor. Tras el naufragio, hoy reposan los restos de la tragedia desde hace siglos en los fondos marinos, entre el silencio y la oscuridad. Un silencio roto por los cazatesoros que desde hace décadas se han convertido en la mayor amenaza a un patrimonio extremadamente sensible, convirtiéndose en una lacra para la ciencia, la historia y la cultura española que viene sufriendo bajo el mar los execrables expolios de estos desalmados que, por meros intereses mercantilistas, destruyen los pecios convirtiéndolos en un patrimonio irrecuperable.

Ante estas amenazas, la Convención de la Unesco de 2001, plasmó esta preocupación exhortando a la comunidad internacional a actuar para proteger el patrimonio ratificando, entre otros, el principio de inmunidad soberana para los buques de Estado, garantizando así a los países la propiedad de sus naves de guerra hundidas en cualquier momento y lugar del planeta. Esta Convención que fue ratificada por España debió parecer insuficiente pues pocos años después de esta firma surgieron voces que exhortaban a que nuestro país defendiera con más ímpetu sus derechos sobre las naves naufragadas bajo pabellón español. Así, en el año 2008, el académico de la Real Academia de la Historia, José Alcalá-Zamora y Queipo de Llano denunció la desidia de la Administración española respecto al patrimonio arqueológico subacuático y aseguró que el Gobierno necesitaba que le espoleasen para evitar que el inmenso patrimonio cultural que yace bajo aguas nacionales e internacionales cayera en las garras de los cazatesoros. Poco antes, el 5 de octubre del 2007, la Real Academia de la Historia aprobó un informe sobre el estado de la arqueología submarina española y sobre la necesidad de impulsar su estudio. Su director, Gonzalo Anes, aseguró que la legislación de aquel momento era incompleta e incluso contradictoria respecto a los yacimientos arqueológicos y denunció que no existiera una legislación acorde con la importancia de estos tesoros.

Todas estas manifestaciones de denuncia coincidieron en el tiempo con el caso del *Nuestra Señora de las Mercedes*, momento en el que la sociedad española elevó su sensibilidad en estos temas. Recordemos que este episodio tiene su origen en 1804, cuando la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* fue volada

por los ingleses sin previa declaración de guerra, naufragando en las costas del golfo de Cádiz con su cargamento de oro, plata, telas de vicuña, quina y canela procedente del Callao y Montevideo, pereciendo en el ataque 249 personas entre pasajeros y tripulación. Este hecho tuvo como consecuencia el final del acuerdo de paz entre Inglaterra y España, y fue el prelude del combate de Trafalgar de 1805. Dos siglos más tarde los arqueólogos submarinos de la empresa cazatesoros estadounidense *Odyssey Marine Exploration* descubrieron en el mes de mayo de 2007, en la zona del golfo de Cádiz, el pecio de la fragata, cuyas 500 000 monedas de plata y oro (reales de a ocho y escudos, todos ellos de la época de Carlos IV y acuñados en Lima en 1803) y demás objetos, fueron extraídos y llevados a los Estados Unidos, donde comenzó un litigio entre España y la empresa norteamericana por los derechos del hallazgo. Cuatro años más tarde los tribunales estadounidenses dieron la razón al Estado español, y en febrero de 2012 el tesoro de la fragata *Mercedes* regresaba a España doscientos años después a bordo de dos aviones *Hércules* del Ejército del Aire para ser depositados en el Museo Nacional de Arqueología Subacuática de Cartagena (ARQUA).

El caso de la fragata *Mercedes* y la empresa *Odyssey* constituyó un punto de partida para las iniciativas españolas en el futuro en cuanto a la protección de su patrimonio cultural sumergido. Un episodio que ha servido de precedente pero que no ha evitado que vuelvan a repetirse atropellos parecidos, llegando a desatar desacuerdos, incluso, entre Gobiernos en cuestiones de titularidad como sucedió con el galeón *San José* y la polémica desatada a finales de 2015 cuando el presidente de Colombia proclamó su descubrimiento al mundo. En 1708 el *San José* junto con el *San Joaquín* y otros barcos de la flota española zarparon de Cartagena de Indias hacia Portobelo. El *San José* fue cargado con lingotes, monedas de oro y plata, además de otras mercancías; todo con un valor total de once millones de pesos fuertes de la época. La flota fue atacada por barcos ingleses y se hundió con su cargamento en la Península de Barú, actual mar de Colombia. Al parecer el galeón fue encontrado el 27 de noviembre de 2015 por investigadores y miembros de la Armada colombiana en las costas cercanas a Cartagena de Indias. El hallazgo fue anunciado por el presidente colombiano Juan Manuel Santos, afirmando que el tesoro era propiedad de Colombia. A esta afirmación se añadía la polémica y reciente ley colombiana que permitía al Estado contratar a compañías privadas para que realizaran la exploración y extracción de embarcaciones hundidas, repartiéndose después el botín y los objetos encontrados.

Todo ello sin tener en cuenta los intereses de España que, amparada en la legislación internacional, podía reclamar sus derechos pues, como buque de guerra, se trata de un «barco de Estado», y no de titularidad privada, lo cual hace que esté protegido por la inmunidad soberana.

En febrero de 2019, la Subdirección General de Patrimonio Histórico del Ministerio de Cultura presentó el primer inventario de naufragios españoles en América. Este comprende naufragios sucedidos entre 1492 y 1898, e incluye algunos tan importantes como el de la nao *Santa María* del primer viaje de Colón y las naos de Pizarro, Núñez de Balboa o Cortés. En total 681 embarcaciones hundidas registradas en el Caribe, desde Florida hasta el norte de la costa Atlántica. Además, se han incluido Bahamas y Bermudas. De los casi siete centenares de naufragios documentados, solo en el 23 % de ellos se tiene constancia de restos arqueológicos. El resto está sin explorar.

El país con mayor número de pecios españoles identificados es Cuba (249), seguido de la costa atlántica de EE. UU. (153), área que incluye las famosas islas de los piratas, y la Antigua Florida (150), una zona que se extendía por los actuales Estados de Texas, Luisiana, Mississippi, Florida, Georgia y Alabama. En Panamá, por ejemplo, se han ubicado 66 naufragios y en La Española, 63.

A pesar de ser un trabajo ingente, el *Inventario de naufragios españoles en América* es todavía una investigación parcial, ya que por el momento solo se ha podido abarcar la zona del Caribe y la costa atlántica de Estados Unidos. Zonas como el océano Pacífico, el Atlántico Sur o las islas Filipinas aún deben ser rastreadas para tener un conocimiento mucho más exacto de las embarcaciones españolas sumergidas en sus aguas.

Una de estas zonas que aún queda por rastrear es el sur del continente americano, concretamente las costas meridionales de Argentina y Chile, encrucijada de dos océanos a donde hace quinientos años llegaron por primera vez las naves de la Expedición Magallanes-Elcano. Consciente de que la espera en Puerto San Julián podía aumentar el desánimo de la tripulación y desencadenar nuevas sublevaciones, Magallanes optó en aquella ocasión por movilizar las naves. La *Santiago* fue enviada a explorar el territorio circundante, avanzando veinte leguas al sur y llegando a la desembocadura de un río al que posteriormente se denominó *Santa Cruz*. El 22 de mayo de 1520, al proseguir con el reconocimiento de la zona, la *Santiago* se enfrentó con una fuerte tormenta que destruyó su velamen y timón, chocando contra la costa a tres leguas al sur del río Santa Cruz. Sus treinta y siete tripulantes lograron sal-

varse, con excepción del esclavo del capitán Serrano, llamado Juan Negro, quien murió ahogado.

La pérdida de la nao *Santiago* es el primer naufragio ocurrido en las costas australes del continente que registran las fuentes históricas. Le seguirían la nao *Sancti Spiritus*, mandada por Juan Sebastián Elcano en la expedición de García Jofre de Loaysa, que naufragó en Dúngenes, el 14 de enero de 1526.² Tras ella la nao capitana de Alonso de Camargo, en la costa noreste de la Primera Angostura, el 23 de enero de 1540; el *San Sebastián*, perdido en enero de 1558 en las islas que hoy conocemos como John Narborough; un bergantín de la escuadra de Sarmiento de Gamboa, en enero de 1580, al sur del Cabo Santa Lucía en la isla de Diego Almagro; la nao *Trinidad*, también de Sarmiento de Gamboa, varada en la costa de Dúngenes, en febrero de 1584 y que iba a representar el primer intento de colonización del Estrecho de Magallanes. A todas ellas, además, hay que sumar muchas más que sucumbieron sobre todo en el siglo XVIII en su deriva a los puertos de la mar del Sur en la ruta del Cabo de Hornos.³

De entre todas las historias de naufragios en la región, destaca por la magnitud de la tragedia, por las circunstancias que la rodearon y por la carga que transportaba el navío *Nuestra Señora del Buen Consejo y San Leopoldo*, alias *Oriflame* naufragado en 1770 frente a las costas de Chile.

La historia de esta tragedia tiene su origen hace tres siglos, cuando el navío *Oriflame* fue botado en los astilleros de Tolón en 1744. Durante unos años sirvió a la Armada Francesa hasta que en 1761 fue capturado por los ingleses, que lo transformaron en un navío mercante. Hasta ahora se desconocían con exactitud en virtud de qué circunstancias pasó a manos españolas, suponiendo que, a finales de diciembre de 1761, en medio de la escalada de hostilidades que presagiaban la declaración de guerra entre España e Inglaterra, Carlos III ordenó la captura de todos los barcos ingleses anclados en puertos españoles. De esta manera se creía que el navío pasó a propiedad

² El supuesto hallazgo de la nao *Santiago* de la Expedición Magallanes se ha reportado en distintos medios en más de una ocasión. Sin embargo, en ningún caso se presentó evidencia histórica o arqueológica fidedigna (Elkin, Dolores. «Arqueología marítima histórica en Argentina: investigaciones de naufragios acaecidos entre los siglos XVII y XX». *Magallánica. Revista de Historia moderna*, 11 [6], 2019, p. 241).

³ Sobre los naufragios en el cono sur americano ver la obra clásica Vidal Gormaz, Francisco. *Algunos naufragios ocurridos en las costas chilenas, desde su descubrimiento hasta el año 1800*. Santiago de Chile, Imprenta de la Librería del Mercurio, 1890. Más recientemente Bascuñan, Carlos; Eichholz, Magdalena; Hartwig, Fernando. *Naufragios en el océano Pacífico sur*. 2 vols., Santiago de Chile, Taurus, 2003.

española, siendo rebautizado entre 1762 y 1763 como *Nuestra Señora del Buen Consejo y San Leopoldo*, aunque conservando el alias *Oriflama*, (en la documentación original, *Oriflame*) siendo adquirido por la casa comercial de Cádiz, Uztáriz Hermanos y Compañía quienes lo emplearon como navío de registro en la Carrera de Indias, realizando varias travesías comerciales entre 1763 y 1768 a los puertos de Veracruz, La Habana, Buenos Aires y Montevideo.

El 18 de febrero de 1770, como en otros viajes, el *Oriflama* zarpó del puerto de Cádiz rumbo al del Callao, en el virreinato del Perú bajo las órdenes del capitán Joseph Antonio de Alzaga con 176 personas a bordo, entre tripulación y pasaje, y con una importante carga compuesta por telas, joyas, instrumentos musicales, hierro, pimienta y 1738 cajones con objetos de finísima cristalería de la Real Fábrica de Cristales de La Granja de San Ildefonso. Durante la travesía se desató una terrible epidemia que diezmó de manera considerable a la tripulación y al pasaje, algo que pudo comprobar el navío español *San José* alias *El Gallardo* cuando cinco meses después de su partida divisó al *Oriflama* a unos 150 kilómetros al sudoeste de Valparaíso, donde lo halló a la deriva, con serias dificultades para maniobrar debido a la incapacidad de la escasa tripulación que quedaba para gobernar el barco. A pesar de los intentos del *Gallardo* por alcanzar al *Oriflama* y ofrecerle auxilio, un violento temporal se sumó a las deplorables condiciones del barco que fue arrastrado al fondo del mar ante la sorpresa de los lugareños de la costa de la región de Maule, que contemplaron impotentes aquel desgraciado naufragio donde perecieron todos los pasajeros y miembros de la dotación del desdichado buque. Durante meses las autoridades virreinales de Lima enviaron expediciones para rescatar el importante cargamento, pero solo pudieron recuperar algunas decenas de cajones. Finalmente, y a pesar de los intentos, el navío se dio por perdido para siempre con toda su carga y sus víctimas depositadas en el fondo del océano.

Doscientos treinta años después, a principios del siglo XXI una empresa cazatesoros bajo el nombre de Oriflama S.A. anunció haber dado con el sitio en el que estarían sus restos logrando en 2005 que un tribunal de primera instancia de Chile le otorgara la prescripción adquisitiva ordinaria del pecio. En el año 2010 la Unesco manifestó su inquietud porque el navío *Oriflame* fuera encontrado y expoliado por una compañía de explotación comercial tal y como se barruntaba. Tras varios juicios, en 2016 la justicia chilena rechazó un recurso de protección interpuesto por esta empresa cazatesoros, que re-

clamaba la extracción de la carga, objetos muebles, aparejos y restos de la estructura del navío *Nuestra Señora del Buen Consejo y San Leopoldo*, naufragado en la desembocadura del río Huenchullami en 1770.

Durante el proceso, el Estado español no se personó en la causa en ningún momento para hacer valer algún tipo de derechos sobre el hallazgo ya que el *Oriflama* no era un buque de guerra, como el *San José* o el *Nuestra Señora de las Mercedes*, y en un principio no gozaría de la inmunidad soberana. Así pues, *a priori* los casos anteriores parecían diametralmente diferentes. Sin embargo, después de una investigación exhaustiva por los archivos españoles y americanos, hemos obtenido datos reveladores que confirman que España podría reclamar derechos por un patrimonio cultural que le pertenece y sobre el que tiene el deber de evitar su expolio, aunque esté a miles de millas de nuestra patria.

Para demostrar esta hipótesis hemos recorrido un largo camino con el fin de desvelar los numerosos interrogantes que nos brindaba esta historia, entre otros el de identificar el cargamento y sus dueños, el tipo de barco y su misión, su procedencia, su pertenencia en el momento del desastre, además de descartar las ulteriores posibilidades de reclamación que tendrían las distintas partes, a saber: el hallador del pecio, es decir, la sociedad cazatesoros; el Estado chileno, con competencia jurisdiccional sobre el lugar donde supuestamente había aparecido el pecio; así como terceros países como Francia y el Reino Unido —naciones bajo cuya bandera había navegado en algún momento—, sin olvidar las pólizas, seguros y riesgos contratados en su día por los comerciantes o las sentencias judiciales de otros casos que podrían clarificar, al menos en parte, los aspectos más controvertidos del posible hallazgo. De este modo, después de un trabajo exhaustivo y meticuloso, y de una fascinante aventura por los archivos históricos de España y América hemos podido revelar todas estas incógnitas que quedan finalmente plasmadas en esta monografía.

En un principio podríamos pensar que el análisis de las circunstancias de la última travesía del *Oriflama* y su naufragio serían suficientes para dar a conocer este caso en profundidad. Sin embargo, de este modo la investigación quedaría incompleta pues para deducir y obtener las conclusiones a las que hemos llegado hay que recorrer el camino desde el principio, es decir, desde la construcción del buque. Por esta razón, tras la introducción y un breve estado de la cuestión y de las fuentes, hemos estructurado nuestra investigación partiendo de ese instante, haciendo un recorrido por el contexto y la

coyuntura en la que se desarrollan los primeros años del navío al servicio de la Armada francesa, su participación en la guerra de los Siete Años y su adquisición por el Reino Unido. En el siguiente capítulo abordamos la transformación del navío en mercante de la Carrera de Indias con el nombre de *Nuestra Señora del Buen Consejo y San Leopoldo*, sus dueños y sus travesías comerciales a América. De forma paralela, en el capítulo cuatro nos acercamos a la Real Fábrica de Cristales de San Ildefonso para hacernos eco del cargamento de fina cristalería que trasportó en su último viaje y que a día de hoy constituye un tesoro por su valor. Un cargamento que analizamos en este capítulo descubriendo las dificultades que supuso su transporte por tierra hasta Cádiz. En el capítulo quinto detallamos los preparativos y las circunstancias previas al viaje, así como la ruta y el destino, el virreinato del Perú, lugar a donde debería haber llegado nuestro barco de no haberse producido el siniestro. Por supuesto, en el capítulo seis, analizamos con detalle las circunstancias del naufragio, mientras en el siete abordamos las consecuencias del mismo. Todo ello sin olvidar el espacio temporal en el que se desarrollan los acontecimientos: desde la Francia de Luis XV hasta la España de Carlos III, incluido el Perú del virrey Amat, coyunturas político-económicas indispensables de abordar para comprender la historia del navío en su contexto histórico. Por último, en el capítulo ocho damos un salto en el tiempo hasta la actualidad para abordar el descubrimiento del pecio, la batalla legal por la propiedad de los restos del buque y todas las circunstancias histórico-jurídicas que rodean el caso sin olvidar el papel de la actual arqueología subacuática. Por último, culminamos la obra con una conclusión. En total ocho capítulos apoyados documentalmente con tres apéndices que revelan, entre otros, la carga del navío en su último viaje, más un anexo de imágenes.

Así pues, con esta monografía tenemos como objetivo el de llenar un vacío historiográfico de un buque convertido en leyenda en la República de Chile, pero escasamente conocido en España. Además, con esta investigación queremos aclarar algunas lagunas y desmentir afirmaciones tan repetidas como falaces. Por último, después de toda la reconstrucción histórica del *Ori flame* pretendemos ofrecer los argumentos, al menos históricos, completados con otras aportaciones de carácter jurídico que nos llevarán a identificar a los legítimos propietarios de los restos del navío *Ori flame* y su carga.