

Nace así una base de datos que contribuirá a la defensa del patrimonio subacuático español

La Armada localiza 1.580 HUNDIMIENTOS

Con la financiación de la hoy Subdirección General de Publicaciones y Patrimonio Cultural, el sistema archivístico de la Armada puso en marcha en 2011 un proyecto de investigación que ha permitido identificar 1.580 naufragios españoles a lo largo de la Historia; así como siniestros ajenos localizados en nuestras actuales aguas jurisdiccionales.

«La iniciativa surgió a raíz de la necesidad de demostrar la titularidad oficial de la fragata *Mercedes* por el caso *Odisey*», explica el capitán de navío Pedro Coll, director de los archivos navales.

INVESTIGACIÓN

«Entonces —prosigue—, la investigación fue muy laboriosa, ahora sería más sencilla, porque tras este proyecto, disponemos de una base de datos que localiza la documentación sobre esos 1.580 naufragios».

No obstante, aún queda trabajo por hacer, ya que hasta la fecha sólo se ha buceado en tres de los siete archivos de la Armada y no en todos sus fondos.

Según comenta su responsable, la elección de un centro o una serie de documentos determinada se ha basado en

la información que existe sobre ellos. Así, «el primer lugar hemos elegido archivos históricos y bloques documentales en los que, por su tipo de legajos y fechas, pensábamos que podía haber datos».

Éste es el caso de «las expediciones a Europa» del Archivo General de la Ma-



El capitán de navío Coll y Pilar del Campo muestran algunos documentos investigados en el Museo Naval.

rina *Álvaro de Bazán* del Viso del Marqués, en Ciudad Real; aquí, por ejemplo, aún quedan por revisar «las expediciones a Indias», lo que Coll espera pueda acometerse en una nueva etapa.

La investigación casi ha concluido por completo en el Archivo del Museo, pero queda aún tarea en el del Viso y en el de

Cartagena. El otro centro en el que se han rastreado naufragios. «Aquí, por ejemplo, contábamos con otro referente claro: una obra de generalidades sobre naufragios, varados, arribados, salvamentos y otros siniestros marítimos», apunta Coll. Acabada la revisión en estos archivos, sería interesante seguir con los de San Fernando, en Cádiz; Ferrol (Coruña) y Canarias.

CUBA Y FILIPINAS

En la población gaditana, por ejemplo, se conserva documentación sobre Cuba, Filipinas y el protectorado de Marruecos que podría ser interesante en este sentido, explica el responsable de la Armada.

El capitán Coll hace hincapié en que los resultados arrojados por la citada investigación, centralizados en una base de datos —y los que puedan resultar de su continuidad— «van a servir para proteger el patrimonio subacuático español».

La nueva base también será una herramienta útil para cumplimentar algunas peticiones de información, pero, «en ningún caso, tendrá un acceso abierto generalizado, porque esta circunstancia podría suponer un riesgo a la hora de preservar el citado patrimonio submarino».

NAUFRAGIOS DOCUMENTADOS

Se han identificado 50 tipos de barcos siniestrados en los cinco continentes*

NAVÍO

182



LAÚD

141



VAPOR

140



NAO

101

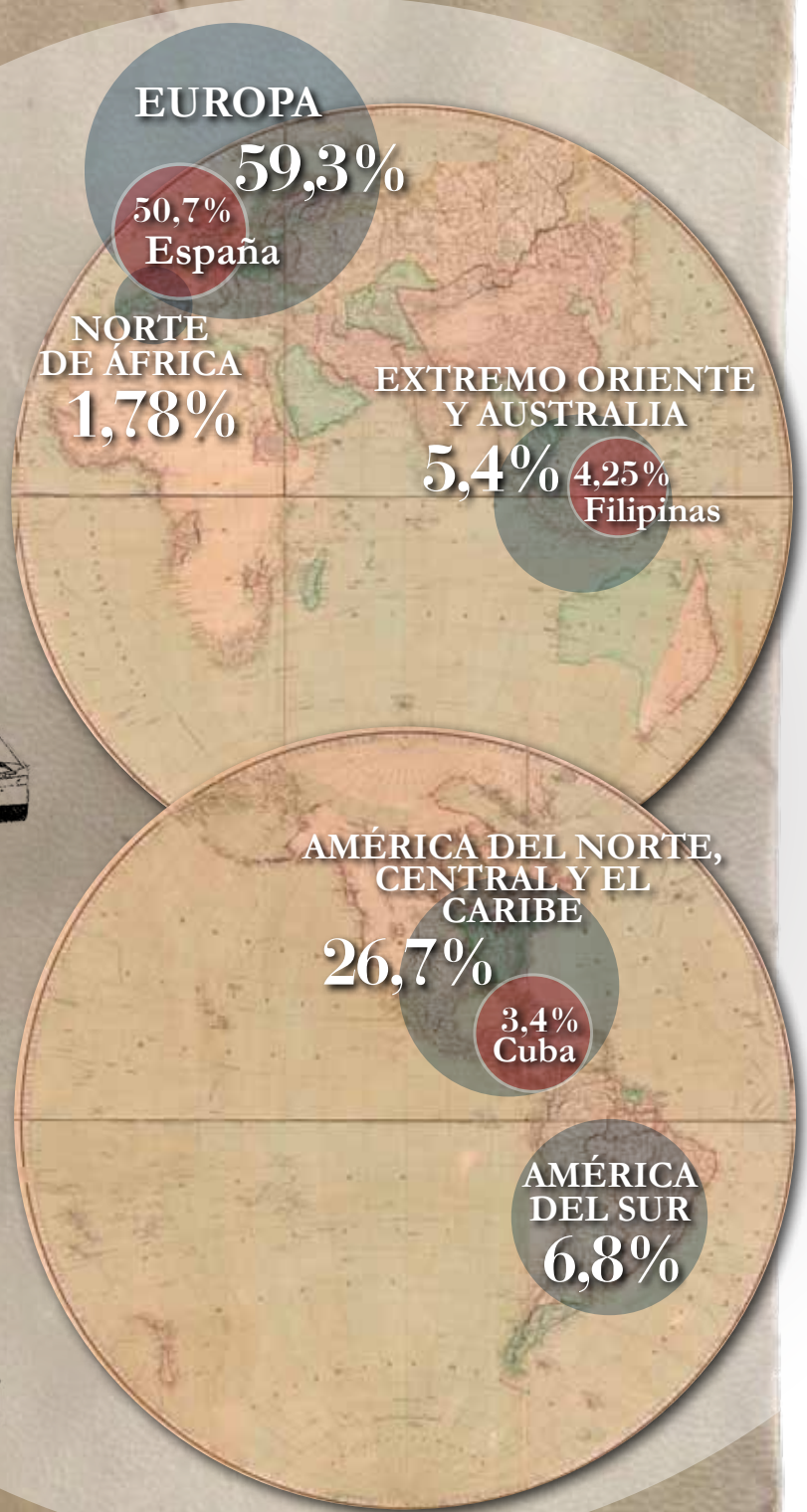


FRAGATA

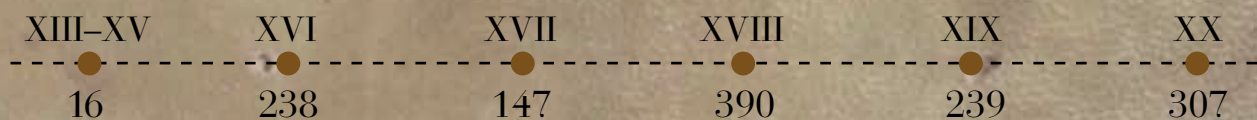
98



(*Modelos más frecuentes)



HUNDIMIENTOS POR SIGLOS



El texto original más antiguo de los archivos navales incluido en el estudio data de 1767 y el más moderno del año 1938



Documentos relativos a la Santa Leocadia.

«Y no sólo el nuestro —añade Coll—, porque de los buques hallados, 82 son de pabellón extranjero, principalmente francés, británico e italiano, y si estos países necesitaran información al respecto también se les facilitaría».

Sobre la investigación, aclara por último que «ésta ha ubicado los hundimientos, no los ha investigado». No obstante, gracias a ella, y además de algunas cifras interesantes, se han descubierto diversas curiosidades, añade la responsable del Archivo del Museo Naval, Pilar del Campo.

Sobre unos y otros, cabe aclarar que para la localización de esos 1.580 naufragios se han tomado como referencia documentos propios de la institución, así como diferentes estudios y trabajos depositados en ella, como la obra del historiador naval decimonónico y marino Cesáreo Fernández Duro, una autoridad en la Armada y su tradición.

LAS CIFRAS

Llega aquí la primera puntualización: los siniestros rastreados van del siglo XIII al XX; pero los documentos originales de los archivos navales datan, el más antiguo, de 1767 y el más moderno de 1938.

Más datos, de los hundimientos listados, sólo queda, por el momento, un tercio «en paradero desconocido». Es decir, el 75 por 100 de los 1.580 (1.176) están ubicados por áreas geográficas. Practicamente la mitad (el 50,7 por 100

ó 596 buques) «reposan» bajo aguas españolas; mientras que el conjunto de los fondos submarinos europeos concentran casi el 60 por 100 de esos naufragios.

El Nuevo Continente sigue a la vieja Europa a una distancia notable. Aquí, el porcentaje de barcos perdidos asciende al 33,5 (394 pecios). La mayoría sucumbieron en América del Norte, Central y el Caribe (el 26,7% ó 314 unidades); y sólo Cuba acoge un 3,4 de ese parcial, es



Sobre la mesa, algunos textos investigados en el Museo Naval.

decir, 176 hundimientos. Los fondos marinos del cono sur, por su parte, ocultan 80, es decir, el 6,8 por 100.

Entre éstos últimos figura el de la fragata de guerra *Santa Leocadia*, con una original historia. Se perdió en Guayaquil (Ecuador) el 16 de noviembre de 1800 y su desastre sirvió de toque de atención.

Tras él, se ordenó un exhaustivo estudio sobre dichos fondos marinos para garantizar una navegabilidad segura. Además, gracias a la profundidad de la zona, accesible a buceadores, se pudo rescatar el 1.200.000 de pesos que transportaba.

QUEDARON EN FILIPINAS

Dejamos la costa oeste de Sudamérica hacia Australia y Extremo Oriente. En estas aguas del Pacífico la investigación ha situado el 5,4 por 100 de los naufragios localizados. Aquí, el archipiélago filipino, uno de los últimos territorios de ultramar independizados de España junto a Cuba y Puerto Rico (1898), concentra casi todos los naufragios (el 4,25%).

Terminamos esta vuelta al mundo en el norte de África, donde el estudio coloca 21 siniestros, un porcentaje bajo (el 1,78) con respecto a los anteriores. No acaban en este punto, sin embargo, sus hallazgos, ya que incluye también los tipos de barcos hundidos.

Se han diferenciado 50 clases. «No se han conseguido clasificar los 1.580, pero sí el 84 por 100 de ellos», explica la Armada. En cifras absolutas, cabe destacar que el navío, buque de guerra por excelencia en el siglo XVIII, acumula el mayor número de bajas (182); aunque, si observamos las causas de los siniestros, los combates navales quedan relegados al tercer lugar, por detrás de encallamientos por accidentes de las costas, arrecifes, etc. y condiciones climáticas adversas como temporales o huracanes.

El laúd, un modelo de embarcación pesquera, suma un total de 141 pérdidas, mientras que los vapores se quedan en 140. Las naos apenas si superan el centenar de naufragios (101) y las fragatas no llegan a superar la centena (98).

Esther P. Martínez
Fotos: Hélène Gicquel



La Mercedes regresa del fondo del mar

modelo es didáctico e histórico. Sin embargo, para el equipo del proyecto es una investigación técnico-histórica. Tratamos de comprobar cómo se construían los barcos en los astilleros de entonces, con sus mismos planos y reglamentos (pero a escala), y descubrir los problemas que tenían que resolver.

—¿Qué peso tiene recabar documentación en esta tarea?

—Mucho. El modelo es el barco y debe respetar todos sus datos. En este caso, el original no se conserva, pero tenemos los detalles de su historia, sus navegaciones y sus reparaciones o carenas.

El objetivo es representar *La Mercedes* tal cual era, cómo se construyó y qué carga llevaba en el momento de su voladura. Todo ello, nos ha obligado a realizar una cuidadosa investigación en los archivos de la Armada, que todavía continúa.

—¿Cuáles son las dificultades técnicas más importantes?

—La construcción de un modelo de finales del XVIII como si fuera uno real requiere el uso de herramientas y procesos que no son habituales en el modelismo naval, y que tampoco se utilizan normalmente en la restauración de modelos de un museo.

No por difícil, pero sí por novedoso, puedo destacar que estamos recreando métodos, técnicas y procesos que se usaban en los arsenales españoles de 1788, incluida la organización de las tareas, a través de la relación entre el ingeniero y el constructor, y hasta la formación de los aprendices.

—¿Cómo se eligen sus materiales de construcción?

—Aunque no podemos reproducir a escala el grano de la madera, hemos decidido, siempre que sea posible, emplear idénticos géneros de maderas y metales. Por ejemplo, utilizamos el roble americano de los Apalaches para los elementos estructurales del casco, y procuraremos usar otras maderas, hierro y cobre donde los emplearon en la fragata real. El roble pensamos que pudo ser de Nueva España, así que nos acercamos bastante.

—En estos trabajos, se sabe cuando se empieza, pero ¿cuando se acaba?

—Hemos planteado el modelo como un barco incompleto, abierto por el costado donde recibió la descarga fatal, sin detalles decorativos y arbolado sólo en sus palos machos. Tampoco estará completo el forro, el equipo del casco o la artillería, porque no son necesarios para nuestros objetivos didácticos, de investigación y expositivos que pretendimos al proponer el proyecto.

Realizar un modelo completo requiere varios años. Y si se hace pieza a pieza, como el de *La Capitana* antes citado, puede tardarse más de un lustro. Sin embargo, el nuestro será susceptible de ser ampliado con, por ejemplo, su arboladura y su aparejo.

Un año después de que se cerrara caso *Odyssey*, el Museo Naval construye un modelo que recrea la ahora famosa fragata *Mercedes* y que participará en una exposición en breve.

En ella, trabajan casi desde entonces el profesor de Ciencia y Tecnología Navales Francisco Fernández-González y el responsable de la conservación de modelos del museo Miguel Godoy, en la imagen. Ambos propusieron dicha labor al entonces director de la institución, el almirante González-Aller, y «lo hicimos para que *La Mercedes* fuera la referencia central de una exposición en el futuro», explica Fernández-González.

El profesor indica, asimismo, que «hemos elegido una escala atípica hoy (la 1/23,22) para adaptarnos a las ‘pulgadas de Burgos’, las que se usan en los documentos de la época de *La Mercedes*. Además, el tamaño que resulta permite reproducir fielmente sus detalles constructivos (objetivo del proyecto) y no es exagerado». El propio Fernández-González comenta las peculiaridades de este proyecto.

—¿Cómo se plantea la creación de un modelo de éstos?

—Tenemos la experiencia del modelo de *La Capitana* (1688) del manuscrito de Gaztañeta, que se exhibe en el Museo. Con ese precedente, la idea fundamental era reproducir la fragata *Mercedes* pieza a pieza, con sus verdaderos ensambles, y clavo a clavo. Por otra parte, de cara al público, el objetivo del

«El fin del modelo es representar la fragata como era, cómo se construyó y qué carga llevaba»