

ANNEX 22
TO
EXHIBIT A

- 22.1. Bonifacio, C. *Galeones con Tesoros. Dónde Están Hundidos. Qué llevaban* (Muñoz Moya Editores Extremeños, 2007), 212-23.
- 22.2. A frame grab from a Spanish television documentary (Radio Television Portugal, May 1997), superimposing Alvear's drawing of the coastal landscape of Cape St. Mary with that visible from the wreck site located off Portugal by Bonifacio's team.
- 22.3. An official Portuguese survey license for Bonifacio's team to examine a wreck named here as the 'Nuestra Senora de las Mercedes.'

DR. SEAN A. KINGSLEY

Claudio Bonifacio

GALEONES CON TESOROS

Dónde están hundidos, qué llevaban

(Incluye historia y plano verdadero de la Isla del Tesoro)



Muñoz Moya
Editores Extremeños

Año 1804

FRAGATA DE GUERRA NUESTRA SEÑORA DE LAS MERCEDES
(Al largo del cabo de Santa María, Portugal)
TESORO DE LAS ISLAS SALVAJES

Como dije, localizar e intentar recuperar el cargamento de este barco fue mi debut como "naufrólogo" y también, debido a los problemas burocráticos que ocasionó, me sirvió de aprendizaje para mi futuro profesional. Además, como si de una deuda "kármica" se tratara —ya que estoy convencido que todo tesoro tiene este tipo de deuda—, me divorcié de mi primera esposa.

Todo comenzó con la lectura de libro titulado *Tesoros y piratas* escrito por Gordon Cooper¹. En él se cuenta cómo un barco que venía de Veracruz (México) allá por el año 1804, viajando para Cádiz, al estar bloqueados los puertos de la Península Ibérica por fuerzas navales inglesas, decidió su capitán regresar a América con toda la valiosa carga que transportaba.

Algunos de los tripulantes se avivaron y pensaron que era una oportunidad única en su vida para hacerse ricos y, del dicho al hecho, se amotinaron matando al capitán y algunos oficiales. Hallándose cercanos al pequeño archipiélago de las islas Salvajes, situadas entre las Canarias y Madeira, en la isla más grande enterraron el tesoro y los cuerpos de los asesinados, decidiendo posteriormente poner rumbo para el Caribe pensando alegar que el barco se perdió y volver así a la minúscula isla para llevarse el botín. Pero debido a su inexperiencia, el barco naufragó de verdad cerca de la isla de Santo Tomás. Del naufragio solamente se salvaron dos marineros, muriendo al poco tiempo uno de ellos. El que quedó vivo le contó la historia a un marinero finlandés que se encontraba junto a él en un hospital de la isla. Posteriormente éste se lo contó a Hercules Robinson, un capitán de la armada inglesa que logró interesar al Almirantazgo, tanto fue así que tuvo autorización para armar una expedición a la isla e ir en pos del tesoro. El barco se llamaba *HMS Prometheus*. Desembarcados en ella 50 hombres armados de picos y palas, comenzaron buscar afanosamente el tan anhelado tesoro. Pero todo fue en vano y el final tuvieron que desistir de su propósito, regresando a Inglaterra con las manos vacías.

1. Cooper, Gordon. *Tesoros y piratas*. Aymá Editora, Barcelona 1956.

• En aquel entonces yo vivía en Las Palmas de Gran Canaria y en el ambiente de los buceadores había escuchado varias historias de tesoros enterrados en las islas Salvajes. Decidí conseguir más información de este caso, y por eso viajé desde las Canarias a Sevilla, con la finalidad de encontrar alguna información sobre el barco que en 1804 nunca llegó a su puerto de destino. Todo esto ocurría en octubre de 1981.

En Sevilla visité el Archivo de Indias, donde se guardan muchos importantes documentos de la época colonial española. La tarea de investigar en este centro requiere tiempo y paciencia, y el final decidí abandonar mi propósito de encontrar algún documento sobre esta historia.

Sabiendo que el barco tenía que llegar al puerto de Cádiz y aprovechando que estaba en la península, visite la biblioteca pública local y de casualidad, buscando datos en 1804 vine a saber de un combate ocurrido sobre el cabo de Santa María y la pérdida de la fragata Mercedes el 5 de octubre de 1804.

Desde la ciudad gaditana decidí viajar para Faro, capital de la región portuguesa del Algarbe, con la finalidad de conocer el lugar del combate y de paso estudiar la posibilidad de conseguir los debidos permisos para recuperar el cargamento que la fragata transportaba.

Iba conduciendo un 127 alquilado por una destartada y deforme carretera que en aquel entonces iba desde Huelva para llegar al pueblo fronterizo de Ayamonte antes que saliera la última barcaza que cruzaba el río Guadiana hasta la localidad portuguesa de Vila Real de Santo Antonio. Ya en Portugal seguí por la carretera nacional que cruza todo el Algarbe hasta el cabo de San Vicente, en el extremo oeste de este país y bien de noche llegue a Faro. El día siguiente visité la comandancia de Marina y me informé sobre las diligencias necesarias para poder obtener las pertinentes autorizaciones. Supe así que se expedían para búsqueda y que había que acreditar poseer titulación de buceo. Acto seguido me dirigí a la cercana localidad de Olhao, para contratar algún pescador que me alquilara su barco. Pudé conseguir uno, quedando con su patrón para llevarme a la mañana siguiente. Salimos con buen tiempo hacia alta mar cruzando toda la ría Formosa hasta llegar enfrente del mismo cabo, y desde allí pude comprobar que la costa era de escasa altura y con dunas de arena de unos 4 metros, lo cual me sorprendió, pues en un dibujo anónimo que encontré en Cádiz representando las varias fases del combate, al fondo se ve una especie de cordillera, como en efecto existe, siendo el más alto Monte Figo con 410 metros de elevación.

Ya de vuelta en Las Palmas, comencé a buscar personas dispuestas invertir capitales para el proyecto, y conseguí interesar a un inversor italiano y para conocerle personalmente viajé hasta Milán. De lo dicho a lo hecho, decidió financiar la primera fase de búsqueda. Estábamos en marzo de 1982.

Con tal fin me trasladé a Portugal con un amigo y buceador gaditano establecido en Las Palmas para comenzar a preparar las gestiones administrativas para conseguir las autorizaciones. En Lisboa conocimos a un portugués llamado Francisco al que también le interesó nuestro proyecto y que se unió a nuestro grupo. También se interesó también otro italiano que en aquel entonces tenía una empresa de trabajos subacuáticos y que nos iba a proporcionar todo el material para la prospección con



VISTA II.

... A poco rato de haber empezado el combate, voló la fragata *M^a Mercedes* y la fragata *Amphion*, que la batía...
(Biblioteca Pública. Cádiz)

medios electrónicos. Hasta agosto no fue posible obtener la autorización de la comandancia de Marina porque al final descubrimos que no lo tenían tan claro, aunque finalmente nos otorgaron el tal anhelado permiso. Para aprovechar el tiempo, de espera, yo viajé a Madrid para buscar otros datos sobre la pérdida de la *Mercedes*. En el Museo Naval de la Armada encontré un libro escrito por la hija de Diego de Alvear, Luisa Alvear Ward, titulado: *Vida de don Diego de Alvear*, que venía embarcado como segundo jefe de escuadra cuando ocurrió el fatídico combate. Inmediatamente mandé fotocopiarlo y en el hotel me lo leí de corrido. Supe así que esta familia se había establecido en la localidad cordobesa de Montilla y que el padre de don Diego había fundado en los primeros años de 1700 una bodega. Entonces me acordé de haber visto en Las Palmas una marca de vino con este apellido y verificado en la guía telefónica de Montilla comprobé que efectivamente aún existía. Desde Madrid me puse en contacto con la familia y quedé para visitarlos. Llegado así a esta localidad famosa por sus caldos y entrado en la antesala de su oficina, lo primero que me llamó la atención fue un cuadro con el retrato de Diego de Alvear donde al fondo del mismo quedó plasmado el momento en que la *Mercedes* saltó por los aires. Entonces pensé: he llegado al sitio más idóneo. En mi visita conocí a Bosco Alvear, que era uno de los responsables y socios de la empresa. En concreto estaba buscando el diario de navegación que don Diego había escrito y que la hija Luisa mencionaba en su libro. Me fue comunicado que el archivo de familia no estaba en Montilla, sino que una rama de la familia que se había entroncado con los Zambrano, de la localidad extremeña de Llerena, tenía a su cuidado dicho archivo. Al enseñarle a los Alvear los dibujos de las varias fases del combate a que aludí anteriormente, me dijeron que recordaban haberlo visto entre los papeles de su abuelo, el conde de la Cortina, el cual los había donado a los padres jesuitas antes de fallecer. Después de haberme dado a catar sus vinos, entre ellos uno con más de 300 años, y hacerme conocer sus bodegas, salí de Montilla con rumbo a la ciudad bética.

Efectivamente, para poder acceder al diario tuve que viajar hasta Sevilla que era donde vivía la matriarca de la familia, a la que previamente fui presentado telefónicamente por Bosco. Me personé en el domicilio de esta dama y junto a sus hijos llegamos a un acuerdo para que me cedieran una copia del importante documento. A los pocos días me llamaron a Portugal y me dijeron que habían encontrado

*Comandante de la División de Fragatas
Don Diego de Alvear y Ponce
Del Puerto de Montevideo al Cádiz.
Año de 1804.
Día 6 de Agosto.
En comisión de límites entre la República del Brasil y la Argentina, y en consecuencia de lo acordado en el año de 1803 en calidad de Comandante de la División de Fragatas, y en consecuencia de lo acordado en el año de 1803 en calidad de Comandante de la División de Fragatas, y en consecuencia de lo acordado en el año de 1803 en calidad de Comandante de la División de Fragatas.*

Diario de navegación escrito por Diego de Alvear.
Don Diego de Alvear y Ponce del puerto de Montevideo al
de Cádiz, año de 1804. Día 6 de agosto...

todos los naufragios marcados en ella, la cual, junto con el diario de navegación, sirvió para darnos una idea más clara acerca de dónde se podrían encontrar los restos de la *Mercedes* y reducir en mucho la zona de búsqueda. Al final quedó marcada un área de 9 x 6 millas cuadradas que había que recorrer con sondas de barrido lateral y magnetómetros, pues la *Mercedes* llevaba 34 cañones de hierro que habrían de facilitado mucho su localización.

La Mercedes

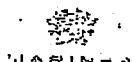
Terminada la guerra, el 6 de noviembre de 1802 se dispuso el apresto en el Ferrol, de las fragatas de guerra *Mercedes* y *Clara*, para que se trasladaran al puerto del Callao (Lima), para embarcar y trasladar a Cádiz los caudales y frutos del virreino del Perú pertenecientes a la real hacienda y particulares. Las dos embarcaciones zarparon el 27 de febrero de 1803, llegando al Callao la *Clara* el 21 de julio, mientras que la *Mercedes* tuvo que recalar en Montevideo por culpa de unas averías, llegando finalmente a destino el 7 de agosto.

El 31 de julio de 1803 recibió orden el virrey del Perú para enviar a Cádiz la fragata de guerra *Asunción* y las dos ya citadas, debiendo recalar antes en Montevideo, donde se tenían que unir otras dos, la *Medea* y la *Astrea*. En el puerto rioplatense tenía que tomar el mando de la división el ex gobernador de Montevideo, José Bustamante y Guerra, conocido oficial de la armada española que mandó la corbeta *Atrevida* en la expedición científica de Alejandro Malaspina.

el diario de navegación y que querían firmar un acuerdo de tipo monetario para sacar fotocopias legalizadas en un notario de Faro, como en efecto se hizo.

Mientras estaba haciendo estas gestiones el equipo italo-luso-español estaba luchando en Lisboa para conseguir los permisos que, como dije, se nos otorgaron en agosto de 1982.

Sabido es que los pescadores son los que mejor conocen el fondo del mar y sobre todo los que pescan de arrastre, dando la casualidad que el Algarbe de aquel entonces era muy activo este tipo de pesca teniendo base su flota en Portimao. Pensé que hubiera sido interesante la colaboración de uno de ellos, que indudablemente tenía qué conocer el mar del sur de Portugal como la palma de su mano. Encontré uno que me proporcionó una carta con



AUTORIZAÇÃO

Pela presente se concede autorização ao Senhor JOSE MARIA ARRONES, de nacionalidade espanhola, titular do Caderno de Mergulho Amador emitido em 06/08/82 pela Capitania do Porto de Lisboa, com domicílio temporário na Estação Isomar - Praia de Faro, como responsável e coordenador do grupo composto pelos indivíduos abaixo mencionados, para efetuar pesquisas arqueológicas e fotografias submarinas, na área de jurisdição desta Capitania, numa zona de finida pelos pontos A, B, C e D, demarcada no extracto da carta anexa, de coordenadas, respectivamente:

- A - 36° 59' 30" N
08° 12' 30" W
- B - 36° 59' 30" N
08° 09' 20" W
- C - 36° 57' 50" N
08° 09' 20" W
- D - 36° 57' 50" N
08° 12' 30" W

- FRANCISCO AUGUSTO ALMEIDA BALLEZAR, de nacionalidade portuguesa, titular do Caderno de Mergulho Amador emitido pela Capitania do Porto de Lisboa em 14/01/82;
- GIANFRANCO SLATIERO, de nacionalidade italiana, comandante do Iate de recreio italiano "VITTORIA";
- CLAUDIO BOVINI, de nacionalidade italiana, apoio de superfície.

Primera autorización para pesquisas arqueológicas y fotografías submarinas otorgada por la Comandancia de Marina de Faro y expedida el 11 de agosto de 1982.

Consta, por los documentos de la aduana del Callao, que en la Mercedes venían 171 partidas de caudales de particulares que, con los 213.998 pesos fuertes de la real hacienda y 144.163 de cajas de soldadas, además de los 51.000 pesos embarcados por Alvear en Montevideo, sumaban 1.023.481 pesos fuertes en caudales, algo así como 28 toneladas de preciosos. Entre las partidas de los particulares, llaman la atención:

Claudio Bonifacio

- Nº 18: un lingote de oro (con 520 gramos)
 Nº 24: 35 doblones de oro
 Nº 48: plata labrada (4.600 kilos)
 Nº 130: 21.650 pesos en monedas de plata y 2.165 pesos en monedas de oro
 Nº 158: una caja con plata para fundir (53,360 kilos) y un mortero de oro (1.380 kilos)
 Nº 161: 988 pesos en monedas de oro².

Imposible conocer el valor del contrabando.

SEÑOR ADMINISTRADOR DE LA REAL ADUANA.

Sirvase V. mandar se forme partida de Registro a don Gabriel García de la Plaza para cargar en la fragata de S. M. nombrada Mercedes, de la que soy Maestro, y se halla próxima a regresar al Puerto de Cádiz, con Registro de Oro, Plata y Frutos de las especies siguientes.

ORO. PLATA.

Veinte y ocho mil pesos en plata doble de
 cordoncillo... y remite como Admin.
 de la Adm. Gen. de Correos de esta Ciudad
 por cuenta de los Productos de esta Adm.
 del año pasado de 1835, a entregar al
 Sr. D. José de Cárdenas de Cádiz, para que
 los entregue a disposición de los señores Di-
 rectores de Intendencias de la Aduana de Corri-
 ente y de la Villa, y a cargo de la Aduana de 28.000.
 Gabriel García de la Plaza

Señor administrador de la real aduana.

Sirvase Usted mandar se forme partida de registro a don Gabriel García de la Plaza para cargar en la fragata de Su Majestad nombrada Mercedes de la que soy maestro, y se halla próxima a regresar al puerto de Cádiz con registro de oro, y plata y frutos de la especie siguiente.

Veinte y ocho mil pesos en plata doble de cordoncillo... Vicente Antonio de Murrieta. (AGI. Lima, 1535)

2. AGI. Audiencia de Lima, 1.535.

Salen del Callao las tres embarcaciones el 31 de marzo de 1804 mandadas por el jefe de escuadra Tomás de Ugarte, y como buque insignia la *Mercedes*. Llegan a puerto el 6 de junio, y aquí es recibida una orden para que se trasladen los caudales y carga de la *Asunción* a la *Medea*, quedando la primera en el apostadero de Montevideo. Esta fragata naufragará el año siguiente en el Banco Inglés del Río de la Plata y, contrariamente a lo que afirma John Potter en su libro: *The treasure divers guide*, no se perdió viniendo de Perú con caudales, ya que en el momento del desastre desempeñaba funciones de patrulla.

También la *Astrea* es sustituida por otra fragata llamada *Fama*. Quedó así definitivamente formada la escuadra con las siguientes embarcaciones: *Medea*, *Fama*, *Clara* y la *Mercedes*.

El 23 de julio llega el capitán de navío Diego de Alvear a Montevideo, donde había desempeñado desde 1783 el cargo de primer comisario de la segunda partida española en el tratado de límites entre Portugal y España. Astrónomo, matemático, botánico, era Alvear alumno de Vicente Tofiño. Se embarcó don Diego con toda su numerosa familia en la *Mercedes*, pues emprendía viaje de regreso a España por haber sido mandado llamar por el rey.

Un dato curioso. Cuando viajaba en coche desde Lisboa a Sevilla, paré en un restaurante de carretera en las afueras de Zafra (Badajoz) y me acordé que Ugarte había nacido en este pueblo extremeño. Picado por la curiosidad, le pregunté al dueño del local si había algún Ugarte conocido y añadí que yo conocía uno que fue marino. Me respondió que no sabía de ninguna persona con ese apellido, pero que en una plaza del centro había un monumento con un ancla, extraño si consideramos que en Zafra no hay mar. Llegado al lugar, pude constatar que la Real Liga Naval Española le había dedicado un monumento en su tierra natal.

Dos días antes de la salida, el segundo jefe de escuadra, el ya conocido, Tomás de Ugarte, enfermó gravemente, muriendo a los pocos días. Alvear, como oficial de mayor graduación, se ofreció a desempeñar el cargo, trasladándose juntamente con su hijo mayor Carlos Antonio a la *Medea*, buque insignia de la escuadra, dejando en la *Mercedes* a su esposa, sus otros siete hijos y un sobrino. Sabemos por el diario de navegación que escribió, que la escuadra naval zarpó del Río de la Plata el 6 de agosto.

Después de navegar 58 días, anota con fecha 4 de octubre (en realidad era el amanecer del 5), que el tiempo siguió claro y sentado toda la singladura, el viento fresquito del nor-nor-este al norte, la mar llana apenas sensible del nor-nor-oeste y navegaron muras a babor en buena vela, conservando la unión establecida. Al amanecer se hizo señal desde la *Mercedes* avisando de un queche danés que venía de Liorna y se dirigía a Londres. Supieron así que la neutralidad con Inglaterra seguía en pie. Poco antes se descubrió la Sierra de Monchique, que con sus más de 900 metros sirvió como punto de referencia, y que se demarcó a las 6 y cuarto al Norte 14° Este, siendo las seis y cuarto de la mañana. La *Clara* hizo señal de tres velas al primer cuadrante, que a las 8 se conocieron ser cuatro. Recelosos que fuera barcos de guerra, se dieron las oportunas órdenes de zafarrancho de combate. Acto seguido se dispusieron los buques en línea con las muras a babor, estando la *Fama* en cabeza, la *Medea* y la *Mercedes* en el centro y la *Clara* de retaguardia, tal como fue ordenado en las tablillas correspondientes. Ya a las 9 de la mañana y con todo el cabo de Santa

María a la vista, pues a esas horas demarcaron Monte Figo al NE 5° E. Fue entonces cuando reconocieron por sus banderas que los barcos avistados eran cuatro grandes fragatas de guerra inglesas. En la *Medea* se largó la insignia y bandera de popa, colocándose los ingleses cada uno al través de las españolas conforme iban llegando a barlovento. Desde la que estaba al través, que era el buque insignia inglés, le preguntaron en su idioma por el puerto de salida y el de destino, respondiendo que desde América para Cádiz. Seguidamente dispararon un cañonazo con bala posiblemente para afirmar su bandera o para que los aguardásemos. Poco después avisaron que iban a mandar un bote con un oficial. Mientras esto ocurría se puso la señal de estrechar más las distancias y la señal de puerto que repetía la de zafarrancho y preparación al combate; y aunque después se dudó si se le había agregado el gallardete superior como debía ser, pues esta era la intención del general, esto favoreció a la crítica situación.

Como a las 9 llegó el bote al costado, y subiendo el oficial inglés, le dijo a Bustamante que había una orden de su rey para detener la división española y llevarla a Inglaterra aunque fuese a cuesta de un refido combate, para cuyo único y solo objeto habían venido con sus barcos 3 semanas antes en relevo de otra división que había permanecido en aquella zona con la misma misión. El oficial inglés le comunicó también que considerando que no había un estado de guerra entre sus países, ni teniendo órdenes de hacer presas, ni de detener ninguna otra embarcación, le parecía al comodoro inglés que lo mejor era evitar derramamiento de sangre y dar cumplimiento de las órdenes recibidas por su soberano, no pudiéndose hacer otra cosa. Bustamante que hablaba el inglés se dio por enterado de cuanto le había comunicado el oficial inglés y le preguntó si podía entrar en algún otro puerto español que no fuera Cádiz, que era notorio que estaba bloqueado por barcos franceses. De repente el inglés dijo que le estaban llamando desde su barco y precipitadamente se salió al alcázar haciendo señal con un pañuelo blanco a sus barcos y sin darle tiempo a Bustamante para que deliberara con sus oficiales el asunto. Entonces dijo que volvería con el bote para conocer la decisión del consejo.

Esta decisión no tardó mucho en conocerse en el buque insignia español y fue de combatir y no-entregar los barcos a las pretensiones de los ingleses.

Nada más llegar el bote a su barco dispararon un primer cañonazo con bala que sirvió de señal para los otros, y cada uno emprendió el combate con el que tenía a su costado, siendo el primero el de la *Mercedes*, donde dieron una cerrada descarga de fusiles y de artillería. Inmediatamente respondieron los españoles con fuego general, y como a las 9 y cuarto de repente la *Mercedes* saltó por los aires con un estruendo terrible. Enseguida el mar se llenó de despojos y restos humeantes. Debido a la superioridad numérica de los ingleses, la situación para las tres fragatas españolas se hizo dramática. El capitán de la *Fama* vista la situación, optó por forzar las velas intentando huir. La *Medea*, cogida entre dos fuegos, ya desarbolada en sus dos palos de mayor y mesana atravesados, la verga destrozada, faltando los principales cabos de labor, las velas acribilladas, no pudo ya ser gobernada; además, también abatió a la gente ver el trágico suceso de la *Mercedes* y fue entonces menester arriar la bandera. Todo esto ocurrió como a las diez y media. La *Clara* siguió batiéndose otro cuarto de hora, y ya cargada por las armas, la obligaron a rendirse. En aquel momento la fragata inglesa que estaba al costado de sotavento de la *Medea* emprendió la

caza de la *Fama*, que seguía batiéndose en retirada y con rumbo a Cádiz perdiéndose de vista este barco y los dos ingleses a las 3 de la tarde, oyéndose aún cañonazos.

A las once subieron a bordo los ingleses para hacerse cargo del gobierno del barco, que como he dicho, había quedado dismantelado y con muchos heridos y muertos. Fue entonces cuidado de los ingleses el ir a buscar posibles supervivientes entre los restos de la *Mercedes*, salvándose 40 personas, entre ellas el segundo comandante. Todos los demás, casi 300 personas, perecieron en el combate. Podemos imaginar la consternación de Alvear al constatar que su esposa y siete hijos habían fallecido. En mi visita a Montilla supe que esta desgracia provocó que don Diego se quedara totalmente canoso. En efecto, en el cuadro que vi en la oficina, este señor tenía el pelo totalmente blanco.

Las fragatas inglesas que se batieron con las españolas eran las siguientes:

<i>Indefatigable</i>	52 cañones (navío rebajado)
<i>Lively</i>	50 cañones
<i>Amphion</i>	36 cañones
<i>Medusa</i>	42 cañones

Llegaron la *Medea* y la *Clara* al puerto inglés de Plymouth el 19 de octubre y la *Fama* a Gosport el 16³.

El comandante de este barco, Miguel de Zapiaín, escribió desde este puerto una carta al primer ministro español Manuel Godoy el 8 de noviembre, acompañada de una relación en la que avisaba, entre otras cosas, que su barco fue apresado por las fragatas inglesas *Medusa* y *Lively*. Expresaba el comandante que tenía el consuelo de haber defendido con honor y gallardía el barco, tanto fue así que los propios ingleses lo reconocieron. Añade que su barco se encontraba en un estado tan deplorable que en varias ocasiones los ingleses quisieron sacar los caudales y abandonarlo. Estos caudales fueron desembarcados y conducidos al Banco de Inglaterra.

En la relación cuenta Zapiaín lo ocurrido el 5 de octubre y en poco se diferencia de lo que escribió Alvear. Afirma que a las 6 de la mañana estaban al NNE de la Sierra de Monchique como 7 leguas y el viento era del N, N 1/4 NO. A las 6 y media divisaron al NE cuatro embarcaciones que se dirigían hacia ellos. A las 7, por navegar de vuelta encontrada y rumbo Este, reconocieron ser barcos de guerra ingleses de crecido porte. Según Zapiaín, en el transcurso del tiempo que el oficial inglés subió a bordo de la *Medea* para parlamentar y regresó a su barco, la *Mercedes* se sotaventó bastante, lo cual alarmó a los británicos, porque pensaron que se iba a escapar. Sigue relatando que poco después de comenzar el combate se oyó una tremenda explosión y que pensaron haber sido la *Medea*, pero luego se dieron cuenta que era la *Mercedes*. En la *Fama* se siguió combatiendo y navegando rumbo Este hasta las 12 y media. En la refriega tuvieron 40 heridos y 11 muertos. Montaba esta fragata 34 cañones del calibre 12 y 16.

¿Por qué atacaron los ingleses a los barcos españoles? El 19 de octubre de 1803, se firmó un acuerdo secreto entre Francia y España. Lo más destacado de él era el artículo tercero, que obligaba a este último país a pagarle a la Francia de Bonaparte 6 millones mensuales en calidad de subsidio durante todo el tiempo que durara la

3. Archivo de la familia Alvear. Llerena (Badajoz). *Diario de navegación*.

guerra entre el país galo e Inglaterra. El artículo sexto estipulaba que a cambio de este subsidio, Francia reconocía la neutralidad de España.

Pero el acuerdo secreto no fue tan secreto, y los británicos supieron del subsidio, una parte del cual venía en esta ocasión en los barcos mandados por Bustamante.

Supo Alvear por el comodoro inglés que anteriormente habían interceptado varios barcos españoles que dejaron pasar, entre ellos uno que venía de Veracruz. ¿Será este el del tesoro de las islas Salvajes?

La búsqueda

Como se ha dicho anteriormente, con fecha 11 de agosto de 1982 nos fue expedida autorización por la *Capitania do porto de Faro* para efectuar investigaciones arqueológicas y fotos submarinas durante 90 días. La autorización fue renovada por otros 90 días el 18 de octubre de 1982.

Al analizar los importantes datos náuticos que el diario de navegación de Alvear contiene y poder así determinar mejor todos los movimientos y posiciones náuticas realizadas por las embarcaciones aquella fatídica mañana del 5 de octubre, me fueron de gran ayuda las correcciones que da en su diario, y que son así descritas:

Por la estima segunda de las 6 y cuarto de la mañana que se descubrieron y marcaron las Sierras de Monchique al N. 7° 40 Oeste, corregido de variación, como se dijo arriba, nos hallábamos según se expresa, no habiendo después hecho otras marcaciones sobre que se pudiese contar ni seguido la estima después del combate.

Latitud estimada a las 6 y cuarto de la mañana N 36°-23-15. Variación NE a la dicha hora 21° 40.

Longitud estimada a la dicha hora, Occidental de Cádiz 2-46-44. Rumbo directo N 65° 20 E. Millas navegadas 71.5

Longitud deducida de la marcación 2-4-00. Diferencia de recalada al E por marcación 42-44.

Conociendo estos datos y hechos los correspondientes cálculos, barajamos con el pescador las posibilidades de delimitar una zona de búsqueda razonable, comenzando a eliminar primero los bancos conocidos por él. Salió así un rectángulo de aproximadamente 9 x 6 millas que iba desde el oeste llegando al este del mismo cabo de Santa María. Para la prospección contábamos con el *Vittoria*, embarcación muy marinera de 17 metros de eslora. El barco tenía su base en el puerto de Vilamoura, siendo este lugar el más cercano al área de pesquisa. Comenzamos así la prospección con el side scan sonar y magnetómetro. Entre los pecios encontrados había uno con bastantes cañones que podía corresponder a la *Mercedes*. Lo hallamos al este del cabo, aproximadamente en 70 metros de profundidad. Ya en octubre, suspendimos temporalmente los trabajos de búsqueda y reconocimiento y el equipo italiano regresó a su país por tener otras obligaciones contractuales, pensando volver para final de noviembre.

Como dije, el 18 de octubre las autoridades de marina de Faro volvieron a darnos otra autorización de 90 días. Yo me había quedado a vivir con la familia en Quarteira, localidad próxima a Vilamoura. Un día de principios de noviembre hubo un fuerte temporal. Fui al muelle para reforzar las amarras del barco y al llegar cerca de él reparé que en la puerta, atada con un nudo había como una especie de bolsa colgan-

Galeones con tesoros



MARINHA

Capitania do Porto de Faro

Nº

Processo

Assunto

Referência

DECLARAÇÃO

A pedido do interessado se declara que por ordem da Autoridade Marítima foi suspensa, desde 4 de Novembro de 1982, a autorização concedida, por esta Capitania, ao Senhor JOSÉ MARIA ARJONES, cidadão espanhol, para efectuar pesquisas de localização com mergulhadores amadores, apoiados pelo iate italiano "VITTORIA", de uma fragata afundada cerca do ano de 1800, na costa do Algarve.

O recomeço das pesquisas depende da apresentação de documentação estabelecida no Decreto-Lei nº 416/70 e do parecer favorável do Grupo de Trabalho para Defesa do Património Arqueológico Subaquático e autorização da Autoridade Marítima onde for exercida a pesquisa.

Capitania do Porto de Faro, 17 de Janeiro de 1983

O CAPITÃO DO PORTO

Afonso Teófilo Marques Carneiro
Cap.m.g.

17. de enero de 1983. Declaración de la Comandancia de Marina de Faro para suspender la autorización concedida para localizar una fragata hundida alrededor de 1800 en la costa del Algarbe.

do. Una vez abierta pude ver que dentro venía un sobre de la Capitania Marítima de Faro con un aviso para que fuera hablar con el capitán responsable.

Llegado a Faro me dirigí al edificio de dos plantas sede de la capitania muy cercano al hotel EVA. Me avisaron que la autorización había sido "suspendida" con fecha 4 de noviembre. La razón: teníamos que presentar la documentación pertinente tal como venía establecido en el Decreto Ley 416/70 y el parecer favorable del Grupo de Trabajo para la Defensa del Patrimonio Arqueológico Subacuático. En

otras palabras, teníamos que demostrar nuestra "idoneidad" científica para seguir adelante con el proyecto.

Precisamente para demostrar la requerida idoneidad firmamos un acuerdo con una sociedad italiana, ya desaparecida, llamada Itinera, cuya directora era la doctora Alice Freschi. Esta arqueóloga fue alumna y pupila del profesor Nino Lamboglia, uno de los padres de la arqueología subacuática, y comenzó como becaria en el *Istituto di Studi Liguri* que el propio Lamboglia fundó. Más tarde fue directora de la Cooperativa Aquarius, empresa que durante más de 20 años trabajó para el Ministerio de Cultura de Italia en proyectos de actividades relacionadas con la arqueología submarina y del cual fui apoderado para España durante varios años.

Comenzó así una batalla de tira y afloja que duró casi cinco años. Hubo un evidente abuso del poder discrecional de la administración, ya que la idoneidad quedó demostrada y al final de tantos escritos, finalmente reconocida. Pero aún así de nada sirvió y la "suspensión" fue en realidad una cancelación tacita. Uno de los paladines de la negativa fue el incombustible Francisco Alves, "papá" de la arqueología submarina portuguesa.

En 1992, con los rumores que había de la salida de una nueva permisiva ley en Portugal, la sociedad francesa COMEX me propuso llegar a un acuerdo para recuperar la carga y restos del barco.

En 1997 se dio a conocer en los medios informativos de Portugal que dos buceadores habían localizado este barco y yo participé en un programa televisivo de la RTP, la televisión pública portuguesa, pero el asunto no tuvo más trascendencia. Aparentemente el lugar del hallazgo declarado por ambos cuadra con la zona donde en 1982 descubrimos un barco con varios cañones de hierro.

Ahora con la tan decantada "inmunidad de soberanía" que se aplicó en varios casos de embarcaciones naufragadas, entre ellos el de las fragatas *Juno* y *Galgá* naufragadas ambas en la costa de Virginia, España podría recuperar los restos y la carga de la *Mercedes*, pues es sabido que era una fragata de la Armada Española.

La fragata de guerra *Nuestra Señora de las Mercedes* fue botada en el Real Arsenal de La Habana en 1788. Según el historiador cubano Ovidio Ortega Pereyra, en su trabajo *La construcción naval en La Habana bajo la dominación colonial española*⁴ montaba este barco 40 cañones y fue apresado por los ingleses sobre el cabo de San Vicente en 1801. Seguramente debe confundirse con el combate en el que participó en 1797, llamado combate del cabo de San Vicente del 14 de febrero, pero en aquella ocasión la *Mercedes* participó pero no fue apresada. No he podido encontrar planos de construcción de esta embarcación, pero en el Museo Naval de Madrid hay una maqueta de la fragata *Diana*, que era gemela de la *Mercedes*.

Gracias a muchas horas pasadas en los archivos buscando pistas aquí y allá, encontré en una carta escrita en Madrid el 17 de julio de 1805, un comunicado de no conocer el paradero de la fragata *Félix*, zarpada, curiosamente, del puerto de Veracruz en 1804. Con fecha 11 y 12 de diciembre de 1804 ya se había dado aviso de la falta de noticias de este barco, que bien pudiera ser el de las islas Salvajes (AGI, Arriba-

4. Ortega Pereyra, Ovidio. *La construcción naval en La Habana bajo la dominación colonial española*. Academia de Ciencias de Cuba. La Habana. 1986.

das 263). Verifiqué posibles razones de índole meteorológica para justificar su desaparición, pero en la época tratada (septiembre-diciembre 1804) no hubo perturbaciones dignas de notar.

En 1983, pensando ingenuamente que las cosas se iban a arreglar para poder recuperar el cargamento de la *Mercedes* y haciendo honor a mi apellido de origen genovés Bonifacio, del latín *bonum facio*, o sea "hago el bien", contacté con UNICEF Portugal con la intención de destinar parte de las ganancias a esta entidad. Ahora, después de 23 años de aprender, consciente que es un sueño utópico sacar del fondo del mar tantas riquezas para fines humanitarios, pero sin perder nunca la esperanza, siento que se podría hacer realidad este anhelado sueño de destinar lo que en su momento causó tantos sufrimientos conseguirlo, y destinarlo para obras de bien en este disparatado mundo.





MINISTÉRIO DA CULTURA

INSTITUTO PORTUGUÊS DO PATRIMÓNIO CULTURAL

Exm^o Senhor
José Arjones Maiquez
Rua 28 Lote 1005
Boa de Água

2830 COINA

Sua referência
Requerimento

Sua comunicação de
24-1-84

Nossa referência
PQ nº82/1(192)

Falácio Nacional de Ajuda
1300 LISBOA

ASSUNTO: Pesquisas arqueológicas subaquáticas em Quarteira por um grupo estrangeiro em vista à recuperação da fragata espanhola "Nuestra Señora de las Mercedes", afundada em 1804 ao Largo do Cabo de St^a Maria.

19 MAR. 84-304537

Em referência ao requerimento acima indicado, junto remeto a V. Exa., por fotocópia, o parecer emitido pela Comissão Nacional Provisória de Arqueologia Subaquática, que mereceu concordo da Exm^a Senhora Presidente do Instituto Português do Património Cultural.

Com os melhores cumprimentos.

O VICE-PRESIDENTE,

CA