

[Report drawn up in Spanish, on six pages numbered in order as from the second page, all of which carry a round ink stamp with the Spanish coat-of-arms that reads: "Directorate General for the Police and the Guardia Civil" - "Historical Heritage" - "Guardia Civil - C.O.U."]

**TECHNICAL REPORT ON POSSIBLE UNDERSEA ARCHAEOLOGICAL SITES
IN THE OPERATING AREAS OF THE ODYSSEY AND THE OCEAN ALERT**

TECHNICAL REPORT ON POSSIBLE UNDERSEA ARCHAEOLOGICAL SITES
IN THE OPERATING AREAS OF THE ODYSSEY AND THE OCEAN ALERT

Annexes

- Map I: Mediterranean Area

- Map II: Atlantic Area

- Annex I: Spanish vessels lost in waters of the Strait of Gibraltar that could be of interest to the company Odyssey.

- Annex II: Spanish vessels lost in waters to the South of Portugal that could be of interest to the company Odyssey.

- Annex III: Technical report on the location and features of the frigate Nuestra Señora de las Mercedes.

**TECHNICAL REPORT ON POSSIBLE UNDERSEA ARCHAEOLOGICAL
SITES IN THE OPERATING AREAS OF THE ODYSSEY AND THE OCEAN
ALERT**

This report has been drawn up at the request of the Heritage Group of the Central Operational Unit of the Guardia Civil armed police force to evaluate the possible existence of undersea archaeological sites in the areas where the vessels of Odyssey Marine Exploration Inc. may have been operating.

As can be inferred from the cartographical information made available to this Center by the Guardia Civil services concerning the movements of the Odissey company vessels, these have operated in two distinct areas: the Mediterranean area, for which they filed an application with the Spanish Administration to identify and recover the cargo carried by the HMS Sussex, a British ship that sank in waters close to Gibraltar, and the Atlantic area, towards which they sailed on a very precise course to a specific area situated to the South of Cape Santa Maria (Portugal), where they seem to have stayed for some time.

The Mediterranean Area

The vessels of the company Odissey remained static or still in the Atlantic area, thus possibly carrying out tasks of reconnaissance of the sea floor, in six different areas, spending different periods of time at each one of these (see Map I). Two of the areas, marked with yellow and red circles respectively in the attached cartography, lie within the limits of the polygon where Odissey reported they planned to operate. The first of these points (marked with yellow) is situated 11 nautical miles off the Spanish shores, and therefore within Spanish territorial waters. The second one (marked with red), situated 16 nautical miles of the shore of Gibraltar and at a depth of more than 1,000 meters, seems to be the one that attracted the most interest, by far, on the part of Odissey, considering the time they spent there (about 87 hours).

The rest of the areas where the vessels remained static lie to the East, between 14 and 20 nautical miles away from the coastline, in waters with a depth of more than 500 meters and in some case more than 1,000 meters.

According to the general cartography covering the various courses over which the Odissey vessels sailed, the Mediterranean area and the Strait of Gibraltar have been literally swept by the Odissey Vessels, and it is assumed that said company must have compiled comprehensive information on the possible archaeological patrimony to be found on the seabed in those areas.

The historical documents available to the Undersea Archaeology Center concerning this area point to various sunken ships as prospective targets of a search there (see Annex I).

One of these is the *Sussex*, a flagship of the British fleet in the Mediterranean that carried a large sum of money when she was lost off Gibraltar as a result of a storm.

Another shipwreck they might be looking for is the Spanish galleon *Santa Ana La Real*, which sank in 1620 while sailing with the fleet of Admiral Lorenzo de Zuazola that was on its way to the Philippines. She was lost in these waters with a load of treasures as a result of a storm.

The Atlantic Area

As opposed to what is the case with the Mediterranean area, the Atlantic area offers more opportunities of interpretation for the purposes of this report.

The *Odyssey* vessels were seen to remain static in two areas: one of these was in Cadiz Bay, where the *Ocean Alert* underwent repairs during the month of February, 2007. The other was to the South of Portugal, off Cape Santa Maria, an area visited –at the same time it seems- by both the *Ocean Alert* and the *Odyssey*.

That is a very specific area, situated between 22 and 34 nautical miles off the shores of Portugal, with water depths of around 800 to 1,400 meters, where the vessels are suspected to have stayed for nearly one month because there is no other information to the contrary as to their positions during the period.

It is noteworthy that the vessels stayed in this area, because we know it is where the Spanish frigate *Nuestra Señora de las Mercedes* sank on 5 October, 1804 (see the report in Annex III), while carrying a sizeable amount of gold and silver coins and ingots belonging to the Spanish Crown and to private interests. There is extensive and quite precise historical information available on the sinking of that vessel, because the position where the naval combat took place was reported by both English and Spanish sources (see Map II). The historical sources we have consulted reported the position of the vessels just before the battle took place based on their course and distance from the Sierra de Monchique mountain range (rising to a height of 900 meters to the West of Cape Santa Maria). A noteworthy fact, having reviewed the points in the area where the *Odyssey* vessels stayed, is that the Southern limit of the area lies exactly where the Sierra de Monchique goes out of sight from the sea. Besides, the definite course steered by the *Odyssey* vessels when they sailed from the Mediterranean to this area leads to presume that this wreck could be one of the targets.

We know that, besides, there are other wrecks in the area, from the 15th to the 19th centuries, in which the American company might have been interested, as some of the ships in question carried large sums of money, precious metals and precious stones when they sank. That was the case with the *Santa Catalina*, which sank in 1622, the *Nuestra Señora del Rosario* which was lost in 1629, the *Nuestra Señora del Carmen* in 1704 and the *Santa Rosa*, which sank in 1743, as well as many others (see Annex II).

[Map in page 5 of the Spanish-language original, reading from left to right and from top to bottom:]

“Zona Mediterránea”: Mediterranean area

“PROVINCIA DE CADIZ”: CADIZ PROVINCE

“Approx. xx m.n””: Approximately xx nautical miles

“MAR MEDITERRANEO””: Mediterranean Sea

“Area trabajo declarada por Odissey 28 enero””: Operating area reported by Odissey on 28 January.

“Area trabajo declarada Proyecto Mar Alborán””: Operating area reported for Mar Alboran Project.

“Leyenda””: Key

“Distancias a la costa””: Distances to the coastline

“Zona estática 87 horas 17 a 21 Enero””: Area where ship stood still for 87 hours in January 17 - 21 period.

“Zona estática 2.5 horas 11 a 16 Febrero””: Area where ship stood still for 2.5 hours in February 11 - 16 period.

“Zona estática 4-5 horas 17 a 28 Febrero””: Area where ship stood still for 4-5 hours in February 17 - 28 period.

“Zona estática 4-5 horas 1 a 13 Marzo””: Area where ship stood still for 4-5 hours in March 1 – 13 period.

“Zona estática 8-10 horas 21 a 22 Marzo””: Area where ship stood still for 8-10 hours in February 21 - 22 period.

“Area de yacimiento declarada 1x1 Km””: Area of reported site of 1 x 1 kilometers.

“Coordenadas de trabajo Odissey 2005””: Coordinates where Odissey operated in 2005

“Línea base recta R.D. 2510/1977””: “Straight base line as per Royal Decree 2510/1977

[Map in page 6, reading from left to right and from top to bottom]

“Aprox. xx m.n.”: Approximately xx nautical miles

“OCÉANO ATLÁNTICO”: ATLANTIC OCEAN

“Punto más al norte 7 de [illegible] y 7 de mayo de [illegible]”: Northernmost point 7 ...
and 7 May ...

”ZONA DE TRABAJO ODYSSEY”: ODYSSEY OPERATING AREA

“(Rango de profundidades: entre 800 y 1400 m)”: Depths of between 800 and 1400
metres

“[Illegible] 7 de abril”: ...7 April

“Millas Náuticas”: Nautical Miles

“Leyenda”: Key

“29 Millas al Sur del Cabo de Santa María”: 29 miles South of Cape Santa Maria

“Buffer de 1 m.n.” Buffer of 1 nautical mile”

“Zona de trabajo de Odyssey”: Odyssey operating area

“Zona de posible hundimiento de la fragata Mercedes”: Area where the frigate
Mercedes possibly sank

[Report drawn up in Spanish, on 14 pages numbered in order from number 23 to number 36, all of which carry a round ink stamp with the Spanish coat-of-arms that reads: "Directorate General for the Police and the Guardia Civil" - "Historical Heritage" – "Guardia Civil – C.O.U."]

ANNEX III

TECHNICAL REPORT ON THE SINKING AND FEATURES OF THE FRIGATE "NUESTRA SEÑORA DE LAS MERCEDES"

*TECHNICAL REPORT ON THE LOCATION AND FEATURES OF THE FRIGATE
"NUESTRA SEÑORA DE LAS MERCEDES"*

ANNEX I. Bibliography and documentary sources.

ANNEX II. Cartographic documents.

Technical report on the location and features of the frigate Nuestra Señora de las Mercedes

1. Features

Name: Nuestra Señora de las Mercedes

Nationality: Spanish

Year built: 1788

Built in: Havana

Type of vessel: Frigate

Deadweight¹: According to the documents we have examined, in 1804 she may have carried between 38 and 48 guns.

Date when sunk: 5 October, 1804

Place where sunk: Near Cape Santa Maria [Algarve – Portugal].

Port of departure: Montevideo

Port of destination: Cadiz

Date of departure: 7 August, 1804

Captain: Miguel Zapiain y Valladares

Fleet: Jose Bustamante y Guerra (Diego de Alvear, acting rear admiral). The fleet also included the frigates Medea (flag ship), Fama and Santa Clara.

Cargo: See page 8

¹ Deadweight: Guns a vessel can be fitted with

2. Sinking of the Frigate Mercedes

2.1 Historical context

In the 18th century there were continuous confrontations among the different European powers to control the seas.

Under the Treaty of Amiens of 25 March, 1802, Spain made peace with England after several years of wars fought mainly at sea. However, the peace did not last long, because the English ships continued harassing the Spanish navy, which resulted in both kingdoms being at war once again.

With the coup d'Etat of 18 Brumaire (10 November, 1799), Napoleon Bonaparte rose to power, and French influence grew in Spain, with the French emperor pressing for the Spanish king Carlos IV to support him. The Spanish king tried to keep Spain neutral, but was forced to assist France in several military actions. England could not consent to that situation and without previously declaring war on Spain attempted to capture the frigates coming from America loaded with treasures. The frigates were called Medea, Clara, Mercedes and Fama, and were bringing 1,307,634 strong pesos ("pesos fuertes") for the King as well as 3,428,519 strong pesos for private interests.

2.2 Voyage and sinking of the ship

On 6 November, 1802, the Spanish Government ordered the frigates Mercedes and Clara to be prepared at the Ferrol Naval Shipyard for sailing to the port of Callao (Lima) to pick up a number of small treasures, some of which belonged to the Spanish Royal Treasury and others to private interests.

Both vessels sailed away on 27 February, 1803, with the frigate Clara being the first to arrive at the port of destination on 21 July, while the Mercedes had to put in at the port of Montevideo because of some damage she suffered, having finally arrived at its port of destination on 7 August, 1803.²

A few days earlier, on 31 July, the viceroy of Peru had received explicit orders to the effect that he was to send back to Cadiz, along with the frigates Mercedes and Clara, the warship *Asunción*, of the same class as the others. This small fleet was joined by two other units, the *Medea* and the *Astrea*, in the port of Montevideo, where the first three were to sail for the fleet to be reunited under the command of the officer Jose Bustamante y Guerra.

² Bonifacio, C. (2007), Page 214

The small fleet sailed out of the port of Callao on 31 March, 1804 under the command of rear admiral Tomas de Ugarte, with the frigate Mercedes as flagship. On casting anchor at the port of Montevideo, where they arrived on 6 June of that year, they were ordered to transfer the treasure from the frigate Asunción to the Medea, as the Asunción was to stay in Montevideo. Also, the warship Astrea was replaced in the fleet by the frigate Fama. Thus the fleet that sailed off to Spain finally consisted of the frigates Medea, Fama, Clara and Mercedes.

Rear admiral Tomas Ugarte died two days before the date of departure, whereupon Captain Diego de Alvear, being the highest ranking officer, offered to take over. He therefore went to the frigate Medea with his eldest son, leaving the rest of the members of his large family in the Mercedes.

According to the log carried by this officer, at sunrise on 5 October, 1804, after 58 days at sea, when they could already see the mountains of Portugal in the horizon, they sighted four English ships. Even though England remained neutral, the English fleet commanded by Graham Moore, made up of the frigates Indefatigable, Lively, Amphion and Medusa, had been ordered to capture the Spanish flotilla and take it to England. At 9 am the two fleets came in touch with each other. After holding talks in which the English tried to get the fleet to surrender without any bloodshed and the Spaniards refused to surrender without a fight, they went into combat, and as a result, after a short time, at 9.15 am, there was a violent explosion on the frigate Mercedes.

Of the 315 individuals there were on board the ship, about 52 survived. The members of the large family of Diego de Alvear were among those who died. The other Spanish frigates surrendered one by one, after fiercely resisting the enemy attack. The three captured ships were taken to the English ports of Plymouth and Gosport. However, a large part of the treasure that the Spanish squadron was carrying to Spain could not be carried to England because it went down near Cape Santa Maria with the rest of the goods carried by the frigate Nuestra Señora de las Mercedes.

3. Information for locating and identifying the wreck

3.1 Location

Spanish documentary sources:

- According to the log book³ carried by Mr. Diego de Alvear⁴

“On 4 October, 1804... Shortly before, the Sierra de Monchique range with mountains of over 900 meters was sighted and served as a point of reference. It went out of sight at 6:15 to the “North 14 ° East” at quarter past six in the morning. The Clara signaled having sighted three sails in the first quadrant, which at 8 were found to be four. Suspecting that these could be warships, the relevant orders were given to clear for action. Then the ships formed a line with their bows to port and the Fama at the head, the Medea and the Mercedes in the middle, and the Clara in the rearguard, according to the instructions in the relevant tables. At 9 am, with the Cape Santa Maria fully in sight, because at that time Monte Vigo faded out of view to the “NE 5° E”. That was when the ships that had been sighted were recognized by their flags to be four large English war frigates. The Spaniards immediately answered with general cannon fire, at around 9:15 the Mercedes suddenly blew up with a terrible noise”.

- According to the report by Miguel Zapiain, the commander of the frigate Medea that was taken prisoner, which he sent from the English port of Gosport on 8 November, 1804, to Manuel Godoy, the Spanish prime minister:⁵

“... At 6 am they were about 7 leagues⁶ to the NNE of the Sierra de Monchique and the wind was blowing from the “N, N 1/4 Nw”. At 6:30 they sighted four vessels sailing towards them from the NE. At 7, by sailing back towards them due East, they recognized them as heavily armed English warships. According to Zapiain, during the period of time while an English officer came on board the Medea to parley and returned to his ship, the Mercedes moved some distance away towards starboard, which alarmed the British because they thought she was going to escape. He goes on to say that, shortly after the combat broke out, a tremendous explosion was heard and they thought it was the Medea, but then they realized it was the Mercedes.”

- **English documentary sources:**⁷

³ *Ibid.* Page 217

⁴ Acting rear admiral

⁵ Bonifacio, C. (2007). Page 219

⁶ Spanish leagues, of 5,555 meters

⁷ Bonifacio, C. (2007). Page 217

The English officers estimated the position where the battle took place to be 8 to 10 leagues SW of Cape Santa Maria.

- According to the commander of the English frigate Amphion: shortly after the naval combat, on 5 October, he reckoned the position as 36° 26' N and 7° 40' W.
- According to the commander of the English frigate Indefatigable: on 5 October, he reckoned the position to be Latitude 36 ° 20 N, without indicating the longitude, although he did mention that Cape Santa Maria was 10 leagues away.⁸

Coordinates specified in the permit granted by the Office of the Captain of the Port of Lisbon (Portugal), on 11 August, 1982, to the Spanish diver Jose-Maria Arjones, head of the research team which included Claudio Bonifacio as advisor on historical matters:⁹

- A- 36° 59' 30" N
08° 12' 30" W
- B- 36° 59' 30" X [N]
08° 09' 20" W
- C- 36° 37' 50" N
08° 09' 20" W
- D- 36° 37' 50" N
08° 12' 30" W

Conclusions:

These coordinates, according to information furnished by the National Nautical and Undersea Archaeology Center (CNANS – Centro Nacional de Arqueología Náutica e Subaquática) might not coincide with the true location of the wreck. From verbal information, we could assume that the wreck might be situated at a point **farther away from the shore and at a greater depth.** This information coincides with the reference furnished to this Center by sources who have told us that the wreck might be located **29 miles to the South of Cape Santa Maria.**

3.2 Guns

We have the facts recorded at the time when the ship started off on her last voyage, included in the *General Condition of the King's Frigate Nuestra Señora de las Mercedes... that enters the port of Montevideo today under the command of Captain Jose Manuel de Goycoa, along with the frigates Asuncion and Clara.* Signed by Jose

⁸ English leagues, of 5,556 meters

⁹ Bonifacio, C. (2007). Page 215

Goycoa on board said frigate, while anchored at the port of Montevideo on 5 June, 1804.¹⁰

Guns and ammunition of the frigate Mercedes

12-pounder cannons	26
6-pounder cannons	4
24-pounder mortars	8
3-pounder mortars	12
12-pound cannonballs	1,040
6-pound cannonballs	160
...-pound ammunition	168
12-pound bar shot	130
6-pound bar shot	20
bags of grape-shot for 12-pounders	312
bags of grape-shot for 6-pounders	48
bags of grape-shot for 3-pounders	180
bags of grape-shot for 24-pounder mortars	160
Grenades for 24-pounder mortars	126
Musket balls	90

Arms, ammunition and artifices

Lead balls (pounds weight)	361
Esmerils	6
Rifles	34
Bayonets	34
Pistols	68
Swords	68
Pikes	34
Boarding axes	34
Hand grenades	428
Fire flasks	60
Fire flask sleeves	2
Fuse boxes	38
Cartridge pouches	34
Primers	315
Rockets	200
Quintals (1 = 100 pounds) of gunpowder	85

¹⁰ GONZALEZ ALLER-HIERRO, J.I. (2004). Page 150

N° OF 12-POUNDER CANNONS	26
N° OF 6-POUNDER CANNONS	4
N° OF 24-POUNDER MORTARS	8
N° OF 12-POUNDER MORTARS	12
TOTAL	50

3.3 Cargo

Lots according to Documents of the Port of Callao Customs Office (1803):¹¹

Treasure of 1,023,481 pesos in total, whose breakdown was as follows:

- Royal Treasury: 213,998 strong pesos
- Cash to pay wages: 144,163 pesos.
- Private treasures: 171 lots, including: N° 18, gold ingot of 520 grams; N° 24: 35 gold doubloons; N° 48: wrought silver 4,600 kg; N° 130: 21,650 pesos in silver coins and 2,165 pesos in gold coins; N° 158, a chest with silver for melting (53.36 kg) and a gold mortar (1.38 kg); N° 161 988 pesos in gold coins.
- Personal treasure of Diego de Alvear: 51.000 pesos.

Lots according to Manuel Marliani:¹²

- Private treasures and cash to pay wages: 1,269,699 pesos in gold and 2,158,850 in silver.
- Sea lion hides: 26,925
- Kegs of grease: 10
- Bags of Vicuña wool: 75
- Chests and bags of cascarilla: 60
- Bars of tin: 4732
- Copper galapagos: 1,735
- Planks of wood: 28
- Boxes and leather pouches of rhatany: 32

Official report by Jose Bustamante y Guerra.¹³ On the frigate Medea, riding at anchor in the port of Plymouth (20 October, 1804)¹⁴

¹¹ Bonifacio, C. (2007) Page 215

¹² VIERIA DE CASTRO F. (1998). Page 225

¹³ Commander in Chief of the Spanish fleet

¹⁴ GONZALEZ ALLER-HIERRO, J.I. (2004). Page 151

General statement of the treasures and goods carried by the frigate Mercedes for the account of His Majesty:

Bars of tin	1,139
Copper galapagos	961
Silver coins minted as strong pesos	221,000

General statement of the treasures and goods of private interests carried by the frigate Mercedes:

Chest of coins minted as strong pesos to pay wages	60,000
Silver coins minted as strong pesos	590,000

Types of coins: According to the chronological information on the sinking of the frigate Mercedes we may consider the types of coins that formed part of the various lots of money mentioned above would reflect the standard introduced in the monetary reform carried out by Carlos III in 1772¹⁵. This did away with the old types of coins and described the main features of the new coins. These would remain unchanged in general until the reign of Fernando VII, and were as follows: the gold coin was to carry a bust of the Monarch on one side, and the big Spanish coat-of-arms on the other. The silver pieces would also carry on one side, as a new feature, the bust of the King, and on the other side the Spanish coat-of-arms with castles and lions, as well as a cross of fleurs-de-lys in the center, crowned and flanked by the Columns of Hercules.

Conclusions:

As the vessel carried treasures belonging to private interests it is possible that she also carried coins minted in other countries. As a result of all that, the numismatic cargo on the frigate may have consisted of various types of coins, yet mainly Spanish coins of the types minted after the monetary reform carried out by Carlos III. Because coins lasted a long time in their original form during that period of history, the effigy of the King on them might be that of Carlos III, because the coins minted in his time continued to be used, or of Carlos IV who reigned in the year when the ship sank.

¹⁵ Royal Decree of 29 May, 1772

4. Attempts to recover the treasure carried by the frigate Mercedes

- Application for permission to undertake operations, filed by the Spanish diver Jose Maria Arjones in 1982. Claudio Bonifacio was a member of his team, in the capacity of advisor on historical matters. On 11 August, 1982, the Captain of the Port of Faro granted authority to carry out archaeological research and graphic documentation work during a period of 90 days. In October, Mr. Arjones was granted permission to explore another area. However, on 4 November those authorities were suspended because he failed to produce requisite documents and did not have the support of the Workgroup for the Defense of the Undersea Archaeological Heritage for lack of clear scientific objectives.¹⁶

- Application filed in 1985 by two English companies -Subsea Offshore, Ltd., and Divetask Salvage, Ltd.- for recovering the treasure carried by the Frigate Mercedes. The Portuguese Government declined to grant them the requested authority.¹⁷

- Application filed by the English company New Era, Ltd. The requested authority was not granted in this case either.

- In March, 1997, an officer of the Portuguese Navy and member of the Archaeonautical association and collaborator of the National Archeological Museum reported that a ship flying the Norwegian flag seemed to working to locate the frigate Mercedes.

- In 1998, the archive researcher Patrick Lizé reported to the CNANS that, five years earlier, a colleague called John Kingsford had discovered the remnants of the sunken vessel approximately 100 km off the Algarve at a depth of 1,200 m, apparently scattered over a radius of several kilometers. Steps were allegedly taken to check on the identity of the wreck, this was documented graphically and some objects were extracted, but the operation was interrupted by an incident with the Portuguese Navy, even though the area was outside Portuguese territorial waters.

¹⁶ Bonifacio, C. (2007). Pages 220-222

¹⁷ V IERIA DE CASTRO F. (1998). Page 228

5. Recommendations:

Given that all the information we have examined stems from bibliographic sources and from work done by other experts, it is considered advisable to consult the original sources of the information, which are kept mainly in the General Archive of Viso del Marques, the General Archive of Simancas and the General Archive of the Indies, in order to find out the exact location and cargo carried by the frigate Mercedes when she sank.

ANNEX II: Cartographical information

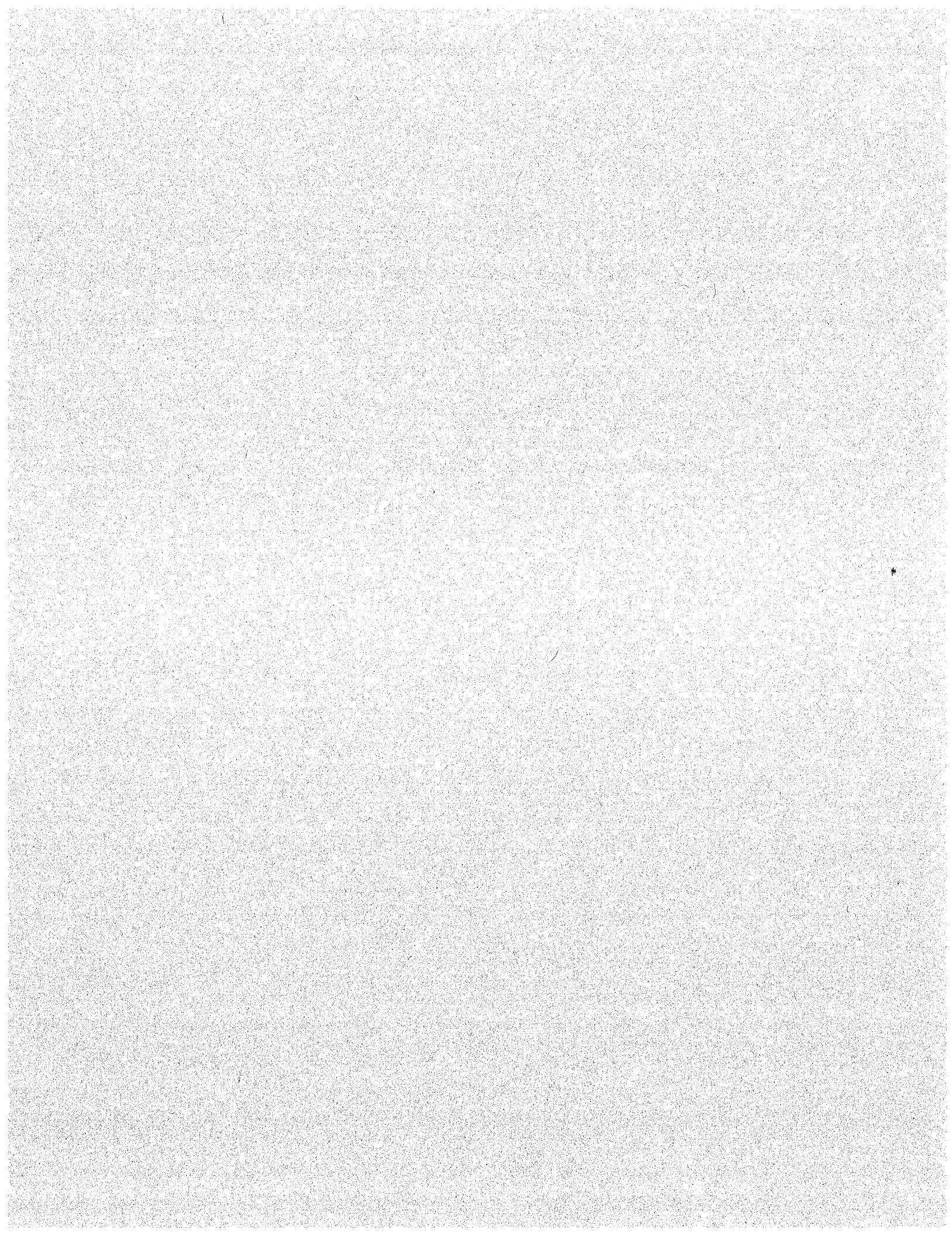
[Captions on the map, read from left to right and from top to bottom:]

“Area autorizada a Claudio Bonifacio”: Area for which authority was granted to Claudio Bonifacio

“29 Millas al sur de Cabo Santa Maria”: 29 miles to the South of Cape Santa Maria

“OCÉANO ATLANTICO”: ATLANTIC OCEAN

“Área de la batalla según diferentes fuentes históricas”: Area where the battle took place according to various historical sources



106

**INFORME TÉCNICO RELATIVO A LA POTENCIALIDAD DE LOS
YACIMIENTOS ARQUEOLÓGICOS SUBACUÁTICOS EN LAS ZONAS DE
TRABAJO DE LOS BUQUES ODYSSEY Y EL OCEAN ALERT.**



1066

INFORME TÉCNICO RELATIVO A LA POTENCIALIDAD DE LOS YACIMIENTOS ARQUEOLÓGICOS SUBACUÁTICOS EN LAS ZONAS DE TRABAJO DE LOS BUQUES ODYSSEY Y EL OCEAN ALERT.

Anexos

- Mapa I: Zona mediterránea

- Mapa II: Zona Atlántica

- Anexo I: Barcos Españoles perdidos en aguas del Estrecho que pudieran ser objeto de interés para la compañía Odyssey.

- Anexo II: Barcos Españoles perdidos en aguas del sur de Portugal que pudieran ser objeto de interés para la compañía Odyssey.

- Anexo III: Informe técnico de localización y caracterización de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes.



1067

INFORME TÉCNICO RELATIVO A LA POTENCIALIDAD DE LOS YACIMIENTOS ARQUEOLÓGICOS SUBACUÁTICOS EN LAS ZONAS DE TRABAJO DE LOS BUQUES ODYSSEY Y EL OCEAN ALERT.

El presente informe se realiza a petición del Grupo de Patrimonio Histórico de la Unidad Central Operativa de la Guardia Civil para valorar la potencialidad de la presencia de yacimientos arqueológicos subacuáticos en las zonas donde, presuntamente, pueden haber estado trabajando los buques de la Odyssey Marine Exploration Inc.

Tal como se desprende de la información cartográfica facilitada a este Centro por los servicios de la Guardia Civil en relación al movimiento de los buques, los barcos de Odyssey han navegado en dos zonas bien diferenciadas: la mediterránea, para la que plantearon a la Administración Española una solicitud para identificar y recuperar la carga del HMS *Sussex*, un buque de bandera británica hundido en aguas próximas a Gibraltar; y la atlántica, a la que salen con rumbo muy preciso hacia un área específica situada al sur del Cabo de Santa María (Portugal), en la que permanecen al parecer bastante tiempo.



La zona mediterránea:

En esta zona los barcos de la compañía Odyssey permanecieron estáticos, y por tanto con posibilidad de haber realizado trabajos de reconocimiento de los fondos marinos, en 6 áreas diferentes y por tiempo variado en cada una de ellas (véase Mapa I). Dos de estas áreas, marcadas en la cartografía adjunta con círculos amarillo y rojo respectivamente, se encuentran dentro de la delimitación del polígono de trabajo declarada por Odyssey. De estos puntos, el primero (en amarillo) se localiza a 11 millas náuticas de las costas Españolas, dentro por tanto de aguas territoriales españolas. El segundo (en rojo), localizado a 16 millas náuticas de la costa de Gibraltar y a más de 1000 metros de profundidad es, con diferencia, el que parece haber despertado más interés a Odyssey, si nos atenemos al largo tiempo de permanencia sobre el mismo (unas 87 horas).

El resto de las áreas donde los buques permanecieron estáticos se sitúan más al Este, entre las 14 y las 20 millas náuticas tomadas desde la línea de costa, a profundidades superiores a los 500 metros y en algunos casos a los 1000.

A raíz de la cartografía general que integra las diferentes líneas de navegación seguida por los barcos de Odyssey, la zona mediterránea y el Estrecho de Gibraltar han sido literalmente barridas por los buques de Odyssey, suponiéndose que dicha empresa debe haber recopilado una completa información sobre el potencial del patrimonio arqueológico sumergido en dichos fondos marinos.

1067

Para esta zona, la documentación histórica de la que dispone el Centro de Arqueología Subacuática da referencias a diferentes naufragios como posible objeto de búsqueda (véase Anexo I), entre los que se encuentra el Sussex, nave almirante de la flota británica del mar Mediterráneo que se pierde en aguas del Gibraltar a consecuencia de un temporal mientras transportaba una gran suma de dinero.

Otro de los naufragios que podía ser objeto de búsqueda es el galeón español *Santa Ana La Real*, hundido en 1620 mientras formaba parte de la flota de Almirante Lorenzo de Zuazola con destino a Filipinas perdida en esta agua cargada de caudales a consecuencia de un temporal.

Zona Atlántica

A diferencia de la anterior, la zona Atlántica ofrece mayores posibilidades de interpretación al efecto del presente informe.

Son dos las zonas en las que los barcos de Odyssey aparecen estáticos: una de ellas se localiza en la Bahía de Cádiz, donde Ocean Alert estuvo reparando durante el mes de Febrero del 2007. La otra, el Sur de Portugal, frete al Cabo de Santa María, zona en la que estuvieron, y al parecer coincidieron en el tiempo, tanto el Ocean Alert como el Odyssey.

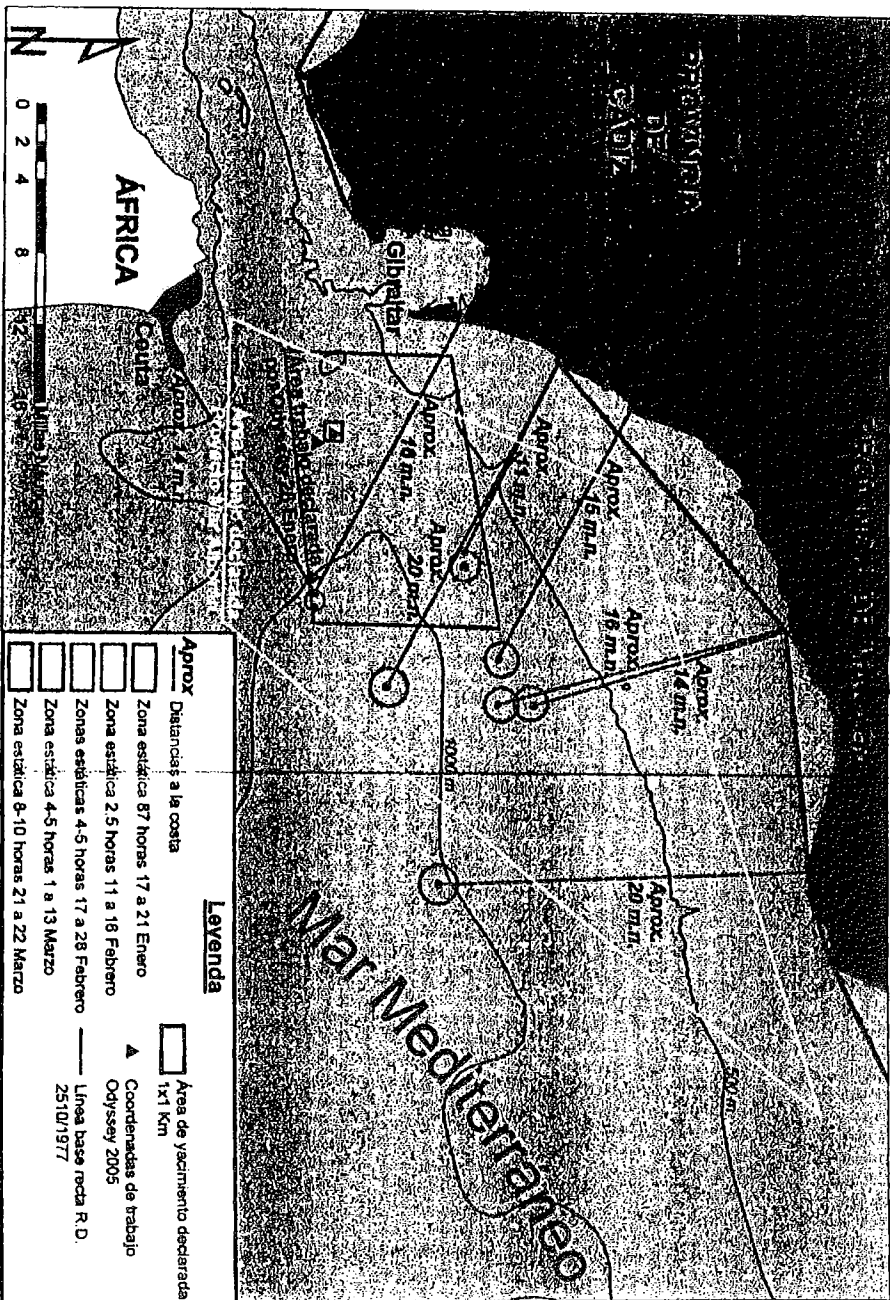


Se trata de una zona muy concreta, situada entre 22 y 34 millas náuticas de la costa portuguesa, con profundidad que ronda entre los 800 y 1400 metros, sobre la que existe la sospecha de que los barcos pudieran haber permanecido durante cerca de un mes, a falta de otros datos de posicionamiento que muestren lo contrario.

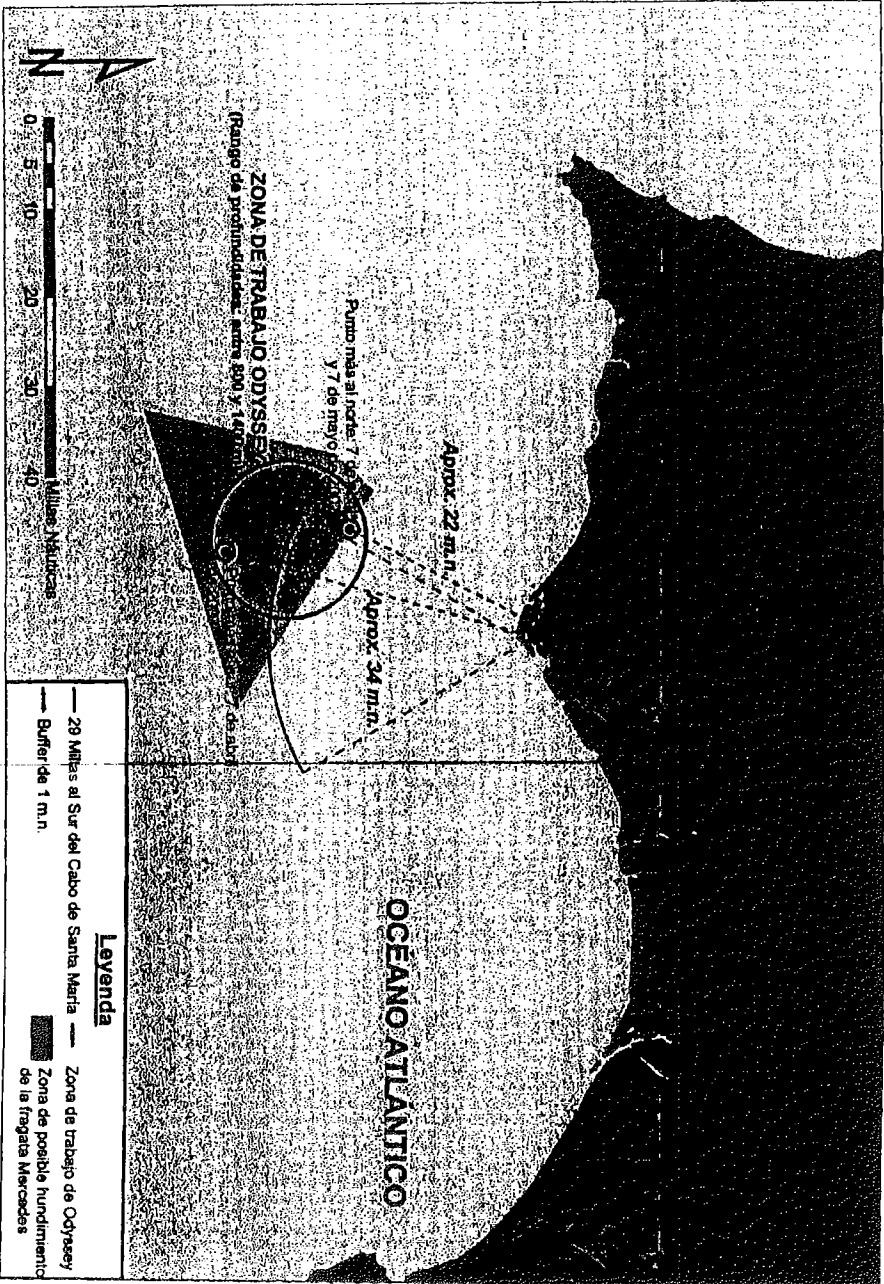
Es curioso que sea esta la zona de permanencia del buque dado que en ella se tiene constancia de que en el 5 de octubre de 1804 se produjo el naufragio de la fragata española *Nuestra Señora de las Mercedes* (véase informe en Anexo III), transportando una importante carga de monedas y lingotes de oro y plata de la Corona española y particulares. La información histórica existente sobre este naufragio es amplia y bastante precisa dado que, tanto a través de fuentes inglesas como españolas, se puede posicionar la zona del combate naval (véase Mapa II). Las fuentes históricas consultadas facilitan el posicionamiento de los barcos en los momentos previos a la batalla en base al rumbo y distancia de la Sierra de Monchique, (con 900 metros de altitud situada al oeste de Cabo de Santa María). Resulta curioso que analizados los puntos del área donde estuvieron los barcos de Odyssey, el límite sur se localiza justo en la zona donde la Sierra de Monchique deja de verse desde el mar. Además, la certeza del rumbo seguido por los barcos de Odyssey para llegar a esta zona en rumbo desde el Mediterráneo hace suponer que la localización de este pecio podía ser uno de los objetivos.

En la zona tenemos constancia además de otros pecios correspondientes a los siglos XV a XIX que podrían haber sido objeto de interés para la compañía americana, alguno de los cuales transportaban grandes sumas de dinero, metales preciosos y piedras preciosas en el momento de su naufragio, tales como la *Santa Catalina*, naufragada en 1622; *Nuestra Señora del Rosario*, perdida en 1629; *Nuestra Señora del Carmen*, en 1704 o la *Santa Rosa*, hundida en 1743, además de otros muchos (véase anexo II).

Zona Mediterránea



5/05



6/1976

1087

ANEXO III

**INFORME TÉCNICO DEL NAUFRAGIO Y CARACTERIZACIÓN DE LA FRAGATA
"NUESTRA SEÑORA DE LAS MERCEDES"**



1022

**INFORME TÉCNICO DE LOCALIZACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE LA FRAGATA
NUESTRA SEÑORA DE LAS MERCEDES**
ANEXO I: Bibliografía y fuentes documentales.
ANEXO II: Documentación cartográfica.



Informe técnico de localización y caracterización del naufragio de la Fragata Nuestra Señora de las Mercedes.

1089

1. Caracterización.

Nombre: Nuestra Señora de las Mercedes

Nacionalidad: Española

Año de construcción: 1788

Arsenal de Construcción: La Habana

Tipología: Fragata

Porte¹: Según la documentación consultada, para el año 1804, su capacidad artillera podía oscilar entre 38 y 48 cañones.

Fecha de naufragio: 5 de Octubre de 1804.

Lugar de naufragio: Cerca del Cabo de Santa María [Algarve-Portugal].

Puerto de salida: Montevideo:

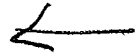
Puerto de destino: Cádiz

Fecha de salida: 7 de Agosto de 1804.

Capitán: Miguel Zapiain y Valladares.

Flota: José Bustamante y Guerra (Diego de Alvear 2º jefe de escuadra). Compuesta además por: fragatas Medea (buque insignia), Fama, y Santa Clara.

Cargamento: Véase página 8



¹ Porte: Capacidad artillera de un buque.

1096

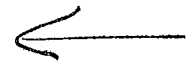
2. El Naufragio de la Fragata Mercedes.

2.1 Contextualización histórica.

Durante el siglo XVIII se produjeron continuos enfrentamientos entre las distintas potencias europeas por mantener el dominio en el mar.

El Tratado de Amiens firmado el 25 de marzo de 1802, devolvió a España la paz tras unos años de guerras marítimas con Inglaterra. Sin embargo, no fue muy duradera, ya que el continuo hostigamiento de los navíos ingleses hacia la armada española provocó de nuevo el estado de guerra entre ambas monarquías.

El golpe de Estado de 18 de brumario (10 de noviembre de 1799) supuso la llegada al poder de Napoleón Bonaparte, acentuándose la influencia francesa en España, de manera que el monarca español Carlos IV se vio presionado por el emperador francés para conseguir su apoyo. Este pretendió conservar la neutralidad española, pero se vio obligado a auxiliar a Francia en distintas acciones. Inglaterra no podía consentir esta situación y sin previa declaración de guerra intentó apresar a las fragatas que provenían de América cargadas de caudales. Eran las denominadas *Medea*, *Clara*, *Mercedes* y *Fama*, que venían de Montevideo a España cargadas con 1.307.634 pesos fuertes para el Rey y 3.428.519 para particulares.



2.2 Singladura y naufragio.

El 6 de noviembre de 1802 se dieron órdenes desde el gobierno español para preparar en el Arsenal de El Ferrol las fragatas *Mercedes* y *Clara* que debían trasladarse al puerto de El Callao (Lima) al objeto de recoger una serie de caudales pertenecientes por un lado a la Real Hacienda de España y por otro, a particulares.

Ambas embarcaciones emprendieron el viaje con fecha 27 de febrero de 1803, llegando en primer lugar al puerto de destino la fragata *Clara*, el 21 de julio, mientras que la *Mercedes* a causa de unas averías tuvo que hacer escala en el puerto de Montevideo, arribando finalmente a su destino el 7 de agosto de 1803².

Días antes, el 31 de julio el virrey del Perú recibió órdenes expresas de enviar a Cádiz junto con las fragatas *Mercedes* y *Clara* a la *Asunción*, embarcación de guerra de la misma clase que las anteriores. Pero a esta pequeña formación debían agregarse dos unidades más, la *Medea* y la *Astrea*, en el puerto de Montevideo, al cual debían acudir las anteriores para reunificar la escuadra, a cuyo mando quedaría el oficial José Bustamante y Guerra.

La pequeña flota partió del puerto de El Callao el 31 de marzo de 1804 bajo el mando del jefe de escuadra Tomás de Ugarte y como buque insignia la fragata

² Bonifacio, C. (2007). Pp. 214

1091

Mercedes. Una vez fondeados en el puerto de Montevideo a cuyas aguas llegan con fecha 6 de junio de ese año, reciben órdenes de trasladar el cargamento monetario desde la fragata *Asunción* a la *Medea*, ya que aquella debía quedarse en Montevideo. Igualmente fue sustituida en la escuadra la embarcación de guerra *Astrea* por la fragata *Fama*. Por ello la escuadra definitiva que partió con rumbo a España quedaría formada por las fragatas: *Medea*, *Fama*, *Clara* y *Mercedes*.

La muerte, dos días antes de la partida, del jefe de escuadra Tomás Ugarte hizo que Diego de Alvear, capitán de navío, se ofreciese por ser el oficial de mayor graduación como sustituto. Por ello hizo trasbordo hacia la fragata *Medea* junto con su hijo mayor, dejando en la *Mercedes* el resto de su numerosa familia.

Según el diario de este oficial, al amanecer del día 5 de octubre de 1804, tras 58 días de navegación, se divisaron cuatro barcos ingleses ya con la vista al horizonte las estribaciones montañosas de Portugal. A pesar de que Inglaterra mantenía su neutralidad, la escuadra inglesa al mando de Graham Moore y formada por las fragatas *Indefatigable*, *Lively*, *Amphion* y *Medusa* tenían orden de apresar a la flotilla española y conducirla a Inglaterra. A las 9 de la mañana se produjo el contacto de ambas escuadras. Después de parlamentar y de intentar los Ingleses rendir la flota sin derramar sangre, se estableció combate ante la negativa española de rendir pabellón sin presentar batalla, pero poco después, a las 9.15 horas, se produjo una violenta explosión en la fragata *Mercedes* como consecuencia del mismo.

Al naufragio sobrevivieron en torno a 52 personas de las 315 que viajaban a bordo, Falleciendo entre ellos la numerosa familia de Diego de Alvear. Progresivamente las otras fragatas españolas fueron rindiendo pabellón, no sin antes haber resistido duramente el ataque del enemigo. Las tres embarcaciones capturadas fueron conducidas a los puertos ingleses de Plymouth y Gosport. Sin embargo, una gran parte de la fortuna que la escuadrilla española pretendía llevar a España, no pudo ser transportada a Inglaterra, porque se hundiría cerca del Cabo de Santa María junto con los demás mercancías que transportaba la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*.



109

3. Datos para la localización e identificación del naufragio.

3.1 Localización.

Fuentes de documentación españolas:

- Según el Diario de Navegación³ de Don Diego de Alvear⁴ :

"Con fecha 4 de octubre de 1804... Poco antes se descubrió la Sierra de Monchique, que con sus más de 900 m. sirvió como punto de referencia, y que se desmarcó 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 dispusieron las oportunas órdenes de zafarrancho de combate. Acto seguido se dispusieron los buques en línea con las velas a babor, estando la *Fama* en cabeza, la *Medea* y la *Mercedes* en el centro y la *Clara* en retaguardia, tal como fue ordenado en las tablillas correspondientes. Ya a las 9 y cuarto 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. 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".



- Según el informe de Miguel Zapiain, comandante de la apresada fragata *Medea* escrito desde el puerto inglés de Gosport con fecha 8 de noviembre de 1804 a Manuel Godoy primer ministro de España⁵ :

" ... A las 6 de la mañana estaban al NNE de la Sierra de Monchique como 7 leguas⁶ y el viento era del N, N ¼ No. A las 6 y media divisaron al NE cuatro embarcaciones que se dirigían hacia ellos. A las 7, por navegación de vuelta encontrada y rumbo Este, reconocieron ser barcos de guerra ingleses de crecido porte. Según Zapiain , 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 sotaventeó 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*".

Fuentes de documentación inglesas⁷:

³ *Ibid.* Pp. 217

⁴ 2º jefe de escuadra

⁵ Bonifacio, C. (2007). Pp. 219

⁶ Legua española: 5.555 m.

⁷ Bonifacio, C. (2007). Pp. 217

109

Los oficiales ingleses estimaron la posición de la batalla de 8 a 10 leguas al SW del Cabo de Santa María.

- Según el comandante de la fragata inglesa *Amphion*: Marca el 5 de octubre una posición, poco después del combate naval, de 36° 26' N y 7° 40' W.
- Según el comandante de la fragata inglesa *Indefatigable*: Marca el 5 de octubre una posición de Latitud 36 ° 20 N. sin indicar la longitud, aunque si refiere que el Cabo de Santa María se encontraba a 10 leguas⁸.

Coordenadas del permiso concedido el 11 de agosto de 1982 por la Capitania Marítima de Lisboa (Portugal) al buceador español Jose María Arjones, responsable del grupo de investigación en el que participaba Claudio Bonifacio como asesor histórico⁹ :

- A- 36° 59' 30" N
08° 12' 30" W
- B- 36° 59' 30" X [N]
08° 09' 20" W
- C- 36° 37' 50" N
08° 09' 20" W
- D- 36° 37' 50" N
08° 12' 30" W



Conclusiones:

Estos datos, de acuerdo con la información proporcionada por el Centro Nacional de Arqueología Náutica e Subacuática (CNANS) podría no coincidir con la situación real del pecio. Por información oral, podríamos suponer que el pecio se localizaría en un punto **más lejano de la costa y a mayor profundidad.** Este dato coincide con la referencia proporcionada a este Centro por informadores, que nos indican que el pecio se podría localizar a **29 millas al Sur del Cabo de Santa María.**

3.2 Artillería.

Contamos con los datos tomados en el momento en que la embarcación inicia su última singladura, recogidos en el *Estado General de la fragata del Rey Nuestra Señora de las Mercedes... que entra hoy en el puerto de Montevideo al mando del capitán de navío don José Manuel de Goycoa, en conserva de las fragatas Asunción y Clara.* Firmado por José Goycoa a bordo de la expresada fragata, al ancla en el puerto de Montevideo, a 5 de junio de 1804¹⁰.

Artillería y municiones de la fragata Mercedes

Cañones de a 12	26
Íd. De a 6	4
Obuses de a 24	8
Íd. De a 3	12
Balas de a 12	1.040
Íd. De a 6	160
Íd de a	168

⁸ Legua inglesa: 5.556 m.

⁹ Bonifacio, C. (2007). Pp. 215

¹⁰ GONZÁLEZ ALLER-HIERRO, J.I. (2004). Pp. 150

1091

Palanquetas de a 12	130
Id. De a 6	20
Saqs. Metrala de a 12	312
Id de a 6	48
Id. De a 3	180
Id de obuses de a 24	160
Granadas de id	126
Balas mosqueteras	90

Armas, municiones y artificios

Libras de balas de plomo	361
Esmeriles	6
Fusiles	34
Bayonetas	34
Pistolas	68
Espadas	68
Chuzos	34
Hachuelas de abordar	34
Granadas de mano	428
Frascos de fuego	60
Camisas de Idem	2
Cacerinas	38
Cartucheras	34
Estopines	315
Cohetes	200
Quintales de pólvora	85



Nº CAÑONES DE 12 LIBRAS	26
Nº CAÑONES DE 6 LIBRAS	4
Nº OBUSES DE 24 LIBRAS	8
Nº OBUSES DE 3 LIBRAS	12
TOTAL	50

3.3 Cargamento.

Partidas según Documentación Aduana del Puerto del Callao (1803)¹¹:
Caudales 1.023.481 pesos en total desglosados en las siguientes partidas:

- Real hacienda: 213.998 pesos fuertes.
- Cajas soldadas: 144.163 pesos.
- Caudales de particulares: 171 partidas. Entre ellas: nº 18, lingote de oro de 520 gr; nº 24, 35 doblones de oro; nº 48, plata labrada 4.600 Kg; 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 Kg) y un mortero de oro (1,380 Kg); nº 161 988 pesos en monedas de oro.
- Registro personal Diego de Alvear: 51.000 pesos.

Partidas según Manuel Marliani¹²:

- Caudales para el gobierno: 1.307.634 pesos en plata.

¹¹ Bonifacio, C. (2007). Pp. 215

¹² VIERIA DE CASTRO F. (1998). Pp. 225

- Particulares y soldadas: 1.269.699 pesos en oro y 2.158.850 en plata.
- Cueros de lobo: 26.925.
- Pipas de grasa: 10.
- Sacas de lana de Vicuña: 75.
- Cajones y sacas de cascarilla: 60.
- Barras de estaño: 4732.
- Galápagos de cobre: 1.735.
- Tablones de madera: 28.
- Cajones y zurrones de ratania: 32.

Parte Oficial de José Bustamante y Guerra¹³. Fragata Medea, al ancla en el puerto de Plimouth (20-10-1804)¹⁴

Estado general de los caudales y efectos que conduce la fragata Mercedes por cuenta de S.M.

<i>Barras de estaño</i>	1.139
<i>Galápagos de cobre</i>	961
<i>Plata de pesos fuertes</i>	221.000

Estado general de los caudales y efectos que conduce la fragata Mercedes de particulares.

<i>Caja de soldadas pesos fuertes</i>	60.000
<i>Plata en pesos fuertes</i>	590.000



Tipología: En función a los datos cronológicos del naufragio de la fragata Mercedes podemos considerar que la tipología de las monedas que formaban las distintas partidas monetarias reseñadas responderían al patrón trazado por la reforma monetaria llevada a cabo por Carlos III en 1772¹⁵, por la cual se extinguía la moneda antigua y se daban las características principales que tendrían las nuevas, que, en general, se mantendrán hasta el reinado de Fernando VII. Dichas características eran las siguientes: La moneda de oro llevaría en el anverso el busto del monarca; en el reverso, el escudo español grande. Las piezas de plata ofrecerían la novedad de llevar también el busto del Rey en el anverso, y en el reverso, el escudo nacional de castillos y leones, con cruz de lises en el centro, coronado y flanqueado por las columnas de Hércules.

Conclusiones:

Dado que transportaba caudal monetario de particulares, resulta posible que transportara también monedas extranjeras. Como resultado de todo ello el cargamento numismático de la fragata podría ser heterogéneo, predominando las acuñaciones españolas correspondientes a la tipología de la reforma monetaria hecha por Carlos III. Debido a la pervivencia de las monedas durante este periodo histórico la efigie del rey que podría aparecer en las mismas sería Carlos III, debido a la pervivencia de sus monedas, y Carlos IV que ocupaba el trono en el año en el que se produjo el naufragio.

¹³ Comandante en jefe de la escuadra española.

¹⁴ GONZÁLEZ ALLER-HIERRO, J.I. (2004). Pp. 151

¹⁵ Real Pragmática de 29 de mayo de 1772

1091

4. Intentos de rescate del tesoro de la fragata Mercedes.

- Solicitud de un permiso de intervención a cargo del buceador español José María Arjones en 1982, en cuyo equipo participaba como asesor histórico Claudio Bonifacio: Con fecha 11 de agosto de 1982 la Capitanía del puerto de Faro concedió una autorización para la realización de investigaciones arqueológicas y documentación gráfica durante 90 días. En octubre le fue concedida una nueva autorización para prospectar otra zona. Sin embargo, con fecha 4 de noviembre fueron suspendidos dichos permisos por no contar con la documentación pertinente ni con el apoyo del Grupo de Trabajo para la Defensa del Patrimonio Arqueológico Subacuático, al parecer de unos claros objetivos científicos¹⁶.



- Solicitud de dos empresas inglesas: Subsea Offshore, Ltd. Y Divetask Salvage, Ltd en 1985 para rescatar el tesoro de la Fragata Mercedes. La autorización fue denegada por el gobierno portugués¹⁷.

- Solicitud de la empresa inglesa New Era, Ltd. La concesión del permiso nuevamente no se llevó a cabo.

- En marzo de 1997 un oficial de la marina portuguesa y miembro de la asociación Arqueonautica y colaborador del Museu Nacional de Arqueología informó que un barco de bandera noruega al parecer efectuaba operaciones para localizar la fragata Mercedes.

- En 1998 según informó al CNANS el investigador de archivos Patrick Lizé, un compañero de profesión, John Kingsford, había descubierto cinco años antes los restos de la embarcación naufragada aproximadamente a 100 Km del Algarve y a una profundidad de 1.200 m. esparcidos al parecer en un radio de varios km. Supuestamente, se intervino para verificar la identidad del naufragio, documentándose gráficamente y procediendo a la extracción de algún objeto, pero un incidente con la Marina portuguesa, a pesar de que la zona quedaba excluida de sus aguas territoriales, interrumpió la campaña.

¹⁶ Bonifacio, C. (2007). Pp. 220-22

¹⁷ VIERIA DE CASTRO F. (1998). Pp. 228

10^c
—

5. Recomendaciones:

Dado que toda la información consultada procede de fuentes bibliográficas y de trabajos realizados por otros especialistas se considera conveniente proceder a la consulta de las fuentes directas de información, custodiadas principalmente en el Archivo General del Viso del Marques, Archivo General de Simancas y Archivo General de Indias, para llegar a un conocimiento exacto sobre la localización y carga transportada por la fragata Mercedes en el momento de su naufragio.



109

ANEXO I: Bibliografía y fuentes documentales.

1. Bibliografía.



- BONIFACIO, C. Galeones con tesoros: Dónde están hundidos. Qué llevaban. Brenes: Muñoz Moya Editores Extremeños. 2007
- CASTRO, A. Historia de Cádiz y su provincia: desde los más remotos tiempos hasta 1814. 2 v. Cádiz: Diputación Provincial, 1985
- FERNÁNDEZ DURO, C. Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón. Madrid : Museo Naval, 1972-1973. 9 vol.
- GALLARDO ABARZUZA, M. y MARQUEZ CARMONA L., (2005). "Los naufragios de la Batalla de Trafalgar", *PH: Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, ISSN 1136-1867, Año nº 13, Nº 55, 2005, pp.86-92.
- GONZÁLEZ ALLER-HIERRO, J.I. La Campaña de Trafalgar (1804-1805). Corpus documental conservado en los archivos españoles 2 V. Madrid: Ministerio de Defensa. Museo Naval, 2004.
- JAMES, W. The Naval History of Great Britain from the declaration of war by France in 1793, to the ascension of Georges IV. London: (s.e.), 1837.
- MARQUEZ CARMONA, L. 2000: Trafalgar: investigación de las fuentes documentales. En: *Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, 32: 163-174 pp.
- MARQUEZ CARMONA, L. 2003: Naufragios de la Batalla de Trafalgar y El Puerto de Santa María. En: *Revista de Historia de El Puerto de Santa María*. , 30: 11-54 pp.
- MÁRQUEZ CARMONA, L. Trafalgar y el Pescador de Náufragos. [Cádiz]: Publicaciones del Sur, 2005.
- LASSO DE LA VEGA, J. La Marina Real de España: a fines del S. XVIII y principios del XIX. Madrid: Imprenta de la Viuda de Calero, 1856. 2 V.
- MARLIANI, M. El Combate de Trafalgar: Vindicación de la Armada española contra las aseercciones injuriosas vertidas por M. Thiers en su Historia del Consulado y del Imperio. Madrid: Impreso de Orden Superior, 1850.
- JAMES, W. The Naval History of Great Britain from the declaration of war by France in 1793, to the ascension of Georges IV. London: (s.e.), 1837.

10^c
-

- VIEIRA DE CASTRO, F. (1998): O naufragio da fragata española Nuestra Señora de las Mercedes, afundada pelos ingleses ao largo do Cabo de Sta. Maria, em 1804. En: *Revista Portuguesa de Arqueología*, vol 1º nº 2: 219-230.

2. Fuentes documentales.

Consultada la ficha correspondiente al naufragio de la Fragata Mercedes en la Base de Datos del Centro de Arqueología Subacuática del IAPH, las referencias documentales originales que sería interesante consultar en relación con este pecio y su cargamento son las siguientes :



- Archivo del Viso del Marqués: En este archivo existen varias referencias documentales no precisadas, obtenidas de la consulta de la información bibliográfica.
- Archivo General de Simancas: Secretaría de Estado. Legajos. 170, 8283, 8168, 8282, 8283, 8304.
- Archivo General de Indias (AGI). Lima 1440: Efectos embarcados.
- AGI Lima 1440: Lima, 28/3/1804: Se embarcaron 950,621 pesos. Lima 17/3/1804: Un cajoncito con monedas de muestra.
- AGI Arribadas: 781 Cádiz 23/10/1804. Estarán listas en Montevideo.
- AGI: Lima 1169-A, 1543-A, 1535,
- AGI. Indiferente General: 803 y 804.
- AGI. Arribadas: 78.
- AGI: Consulados 342.
- AGI. Registros: Lima. 1535 (Marco 1804).
- AGI. Audiencia de Lima. 1169 A-1543 A.

110

ANEXO II: Información cartográfica.

