

CAZA TESOROS EN NUESTRAS AGUAS



Aunque la noticia de la presencia en nuestras aguas del barco caza tesoros Odyssey Explorer saltó a la mayor parte de los medios de comunicación nacionales hace tan sólo unas semanas, llevo cuatro años informando a las autoridades competentes sobre las "misteriosas" actuaciones de esta compañía norteamericana, que han venido moviéndose por nuestras aguas territoriales a bordo de sofisticados barcos de prospección submarinas.

Los hechos comenzaron el año 1998, cuando, sin permisos de nadie, se realizó una exhaustiva batida de los fondos mediterráneos y atlánticos cercanos al estrecho de Gibraltar. Durante este periodo, ninguna autoridad actuó por su presencia, a pesar de que sabían que algo raro sucedía. A comienzos del 2001, el Ministerio de Asuntos Exteriores de España se puso en contacto con la Dirección General de Bellas Artes del Ministerio de Cultura para recomendarles un proyecto de alcance arqueológico en una zona "de aguas complejas", dado el permanente enfrentamiento existente entre España y el Reino Unido en relación a la soberanía de las aguas que rodean al Peñón. Aseguraron, que los norteamericanos trabajaban para la Armada Británica en la búsqueda de la fragata Sussex, un barco de guerra inglés que se fue a pique en la zona en 1693 con un cargamento de plata, destinada a pagar la implicación del Duque de Saboya en una posible guerra contra Francia.

Las costas españolas están sometidas, prácticamente en su totalidad, salvo las ensenadas, bahías y radas, al control del Estado, pero las competencias en arqueología en el mar territorial corresponde a las comunidades autónomas. Por eso, era incomprensible que el Ministerio de Cultura otorgase un permiso a los caza tesoros norteamericanos sin remitirlos a la Junta de Andalucía, que cuenta con su propia Ley de Patrimonio de 1991, y que es la que debe dar o negar tales permisos, pues se deben ajustar a nuestra legalidad que, por ejemplo, prohíbe las autorizaciones a cualquiera que pretenda vender o especular con el patrimonio arqueológico.

Un mes después, Odyssey comenzó a salir a la mar en un barco francés especializado llamado Mini Bex desde el puerto para el recreo de Sotogrande. La embarcación es propiedad del famoso Enri Deleuce, fundador de la sociedad submarina Comex. Cuando seguí sus variados rumbos en la mar pude apreciar que, en ocasiones, iban embarcados diferentes funcionarios españoles: miembros de la Armada y de Cultura. Pero lo incierto de este misterioso permiso que al parecer ostentaban los yanquis era que, cada día, navegaban por un lugar diferente, sin ceñirse a las coordenadas en Longitud y Latitud en las que el Ministerio de Cultura les había permitido moverse en nuestras aguas, y que yo había obtenido de forma extraoficial. En el verano del 2001 extrajeron un cañón de hierro, que hoy está depositado en el museo de arqueología submarina de Cartagena, pero que su director entonces, Ivan Negueruela, aseguró que podía ser de cualquiera de los

cientos de barcos que naufragaron en la zona. Que no había evidencia científica alguna de que perteneciese a la fragata Sussex. La empresa norteamericana sólo tenía autorización para realizar "búsquedas o prospecciones", no para sacar objetos del agua. Además, en la solicitud que Odyssey había presentado a Exteriores y Cultura nunca habló de fines comerciales en su actividad; insistían en el carácter puramente científico y arqueológico de sus trabajos. Sin embargo, a través de su página de Internet ofrecían viajes a los lugares de búsqueda a cambio de una cantidad de dinero, y anunciaban la venta de los objetos que se obtuviesen. Por todo ello, el Ministerio de Cultura no renovó los permisos cuando estos caducaron. Además, Odyssey tampoco había enviado la memoria científica para la búsqueda exigida por España, y cuando no iban a bordo del Mini Bex los funcionarios españoles, sumergían en la mar sus aparatos de prospección en lugares muy alejados de aquellos para los que tenían permiso. Este extremo lo pudimos constatar las muchas veces que navegamos a su lado, con la apariencia de ser unos despistados navegantes a vela.

Durante el año 2002 algunos medios de comunicación se hicieron eco de la noticia tras publicarla en los periódicos del Campo de Gibraltar, lo que concluyó en que la Policía Marítima Española interceptase el barco por orden de la Junta de Andalucía, que acababa de reclamar al Ministerio de Cultura sus exclusivas competencias en la materia. Días después, el barco francés arrendado por los norteamericanos, abandonó nuestro mar territorial; pero los yanquis se llevaban un verdadero tesoro en forma de cientos de localizaciones de los muchos barcos que naufragaron a lo largo de los siglos en aguas andaluzas, y que utilizaron para vender acciones de su compañía a todo aquel que quiso creerles que, España, era un país del tercer mundo del corte de Panamá, al que podrían someter con presiones diplomáticas. También se hicieron con batimetrías del fondo costero de gran valor estratégico, y algunos sospechan que se pudieron realizar de forma encubierta acciones militares de mayor calado, como era colocar instrumentos electrónicos para el control del paso de los submarinos nucleares soviéticos con rumbo al Atlántico.

La Junta de Andalucía interpuso después un procedimiento al Estado que se retiró con la llegada al poder de los socialistas. Y lo hacían en base a la intromisión competencial en la que había caído el Ministerio de Cultura, dando una autorización para la que no tenían competencia. Pero el Gobierno del PP no dio su brazo a torcer y, en un "sorprendente" Consejo de Ministros, fijó su posición y atribuyó la competencia del Estado en base a que las aguas en las que trabajaba el barco eran "aguas en litigio" con Gran Bretaña, dada la cercanía al Peñón, y que por lo tanto la competencia se la reservaba el Estado Central. Ante este argumento un tanto folclórico la Junta acató la decisión y se desentendió del asunto.



Así las cosas, y durante un tiempo, nada supimos de los caza tesoros, hasta que en el año 2005 regresaron a la zona en dos barcos diferentes: el Ocean Boomer, un enorme buque de prospecciones oceanográficas arrendado a una compañía estadounidense y el RV Odysee, un antiguo camarero transformado en barco de prospecciones submarinas abanderado en Reno. Ambas embarcaciones atracaron en Gibraltar, lejos del control español. En enero del 2005 volvieron a realizar trabajos submarinos en un posición de inequívocas aguas españolas, por lo que la Policía Marítima Española procedió a abordarles e instarles a que sacasen los aparatos del agua; cosa que se negaron a hacer, por lo que interpusieron una denuncia en los juzgados de la Línea por desacato. Los abogados en Madrid de la compañía se quejaron, y argumentaron que ostentaban un permiso esta vez del Ministerio de Asuntos Exteriores, que a su vez había dado órdenes a Fomento para que protegiese la nave a través del Centro de Salvamento Marítimo de Tarifa, que les había autorizado las maniobras restringidas, a pesar de realizarlas en un punto muy conflictivo de entrada en el Estrecho. La Junta se volvió a quejar, pero como esta vez todos, estado Central y Administración Local eran del mismo partido, pusieron paños calientes y se taparon los unos a los otros.

Sólo la presión mediática y las denuncias de este periodista lograron que los americanos depusieran su actitud y manifestaran que se marchaban por un tiempo mientras España arreglaba sus problemas internos relacionados con las autorizaciones y sus competencias.

En Diciembre del 2005 regresaron de nuevo al puerto de Gibraltar. Amparados en su opacidad y el nulo control que España ejerce sobre los barcos que llegan allí.