



Reseña de RUIZ GARCÍA, V., (2022). *El navío Oriflame y su tiempo. Un patrimonio cultural de España en la costa de Chile*, Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas / Universidad de Sevilla / Diputación de Sevilla. 372 pp., + Apéndice no numerado. ISBNs: del CSIC: 978-84-00-10904-2; de la Editorial Universidad de Sevilla: 978-84-00-10905-9; del Servicio de Publicaciones de la Diputación de Sevilla: 979-84-7798-484-9.

Ana Crespo Solana*

Instituto de Historia, Consejo Superior de
Investigaciones Científicas, España
ana.crespo@csic.es

Recibido: 15/6/2022

Aceptado: 29/6/2022

PALABRAS CLAVE: Historia Marítima Edad moderna; Arqueología Subacuática; Construcción naval; siglo XVIII.

KEY WORDS: Early Modern Maritime History; Underwater Archaeology; Shipbuilding; Eighteenth Century.

De entre todas las narrativas incompletas de la historia mundial, el fenómeno oceánico de intercambios multilaterales que fue la denominada Carrera de las Indias constituye quizás uno de los temas aún faltos de una comprensión holística adecuada y científica en el marco de la Arqueología histórica. Se ha dicho repetidas veces que los barcos que no llegaron a puerto cuentan la historia de los que sí lo lograron por lo que la inclusión de los estudios sobre yacimientos marítimos, con especial atención a cada caso de estudio, a cada embarcación que cruzó el océano, engrandecería el

* ID ORCID: 0000-0002-5807-7751.

conocimiento ya adquirido de la historia marítima hispana y americana. La rica información ya existente en las fuentes documentales de archivos y bibliotecas, complementada con el estudio sistemático de los restos materiales, también cerraría un círculo aún incompleto, convirtiendo cada barco perdido, abandonado o naufragado, en una singular metáfora de una historia sumergida pero no desaparecida.

Al contrario de la elaborada tradición histórica-arqueológica existente en otros países, como Reino Unido o Suecia por poner algunos ejemplos, en España el desarrollo de la arqueología científica sobre yacimientos sumergidos o situados en entornos marítimos costeros e intermareales se está normalizando solamente desde hace relativamente poco tiempo. La escasez de trabajos científicos es aún más evidente en relación a yacimientos de la Edad moderna (siglos XVI al XVIII) en contraposición con los existentes para épocas anteriores al medioevo (NIETO, 1999: 138-143). Asimismo, escasos estudios completos y de calidad, conviven con una marea de aficionados a los desastres marítimos y al buceo deportivo o profesional que de alguna manera empañan el contexto del objeto de estudio. Los trabajos realmente científicos de arqueología subacuática y arqueología histórica de los barcos que unieron España y América entre los siglos XVI y XVIII, son actualmente posibles gracias a la colaboración entre los gobiernos e instituciones de los países en cuyas aguas territoriales reposan estos yacimientos. El estudio de estos restos patrimoniales subacuáticos y marítimos debe llevarse a cabo por equipos de investigación formados por especialistas internacionales, y gracias a un marco jurídico favorable para el establecimiento de convenios de cooperación. Un caso muy notable es el proyecto de la búsqueda conjunta del galeón “Nuestra Señora del Juncal”, hundido frente a las costas de México en 1631 (TREJO RIVERA, 2018), con una exposición extraordinaria que tuvo lugar en el Archivo General de las Indias de Sevilla y en el Museo de América en Madrid. Otros trabajos de arqueología científica se llevan actualmente a cabo por expertos en el tema, apoyados por los gobiernos de América Latina y en connivencia con el cumplimiento de las buenas prácticas arqueológicas, como la excavación del pecio “Nuestra Señora de Guadalupe” en la bahía de Samaná, República Dominicana, en 1724 (LEÓN AMORES, 2021: 301-334). Los estudios de arqueología subacuática en Colombia (MARTÍN; PÉREZ DÍAZ; GÓMEZ PRETEL, 2022), en Perú (AGUDO REY, 2014), en Argentina (ELKIN, 2019) así como en otros países americanos aún se enfrentan a la lucha contra

los cazatesoros y otros daños al patrimonio, al igual que en España se llevan a cabo estudios que reivindican la arqueología científica frente al expolio (AZNAR GÓMEZ, 2000: 247-25).

Hay que señalar los interesantes logros llevados a cabo en aguas territoriales españolas para algunos casos ejemplares relativos a los siglos de la edad moderna: el navío “El Triunfante” (Ferrol 1754-Roses 1795), la excavación del galeón “San Giacomo di Galizia” (pecio Ribadeo I, hundido en 1597) o los estudios llevados a cabo en Andalucía por el Centro de Arqueología Subacuática (PUJOL HAMELINK, 2011: 124-130; EGUILUZ MIRANDA *et als*, 2022: 97-119; ALZAGA *et als*, 2022) figuran como ejemplos de trabajos científicos bien hechos. La bibliografía, lejos de estar actualizada, se está incrementando dejando atrás estudios parciales en los que, lamentablemente, aún se incluía la palabra “tesoro” relacionado con este patrimonio marítimo. Aun así, una buena parte de los estudios disponibles para el conocimiento del barco español de los siglos modernos se basan en estudios sobre construcción e ingeniería naval considerando las fuentes históricas como fundamento principal y no la arqueología con el registro y análisis de materiales y estructuras en conexión localizados en yacimientos. Los congresos celebrados en España sobre Arqueología subacuática se remontan a la década de 1960 (MEDEROS Y ESCRIBANO, 2006: 359-395) y cada vez más se incluyen, en sus resultados trabajos, monográficos sobre el patrimonio marítimos de los siglos posteriores al XV, reivindicando, especialmente, el estudio de los modelos constructivos y el análisis de la madera. Ello es lógico al estudiar la “era de la madera”, principal recurso para la arquitectura de estas grandes máquinas, y los recientes avances en la Dendroarqueología, disciplina indispensable para la interpretación del barco histórico.

En definitiva, hay todavía escasez de trabajos arqueológicos sobre yacimientos referidos a pecios modernos, aunque no será por la falta de información histórica existente que reivindica un patrimonio asociado a las correspondientes historias entrecruzadas de las naciones. La literatura del naufragio es además una importante fuente histórica que está proporcionando una visión muy distinta sobre la construcción de los intercambios globales que la que aportaron antiguas visiones desde la perspectiva de un imperio de compartimentos estancos (PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, 1996). Este libro de Vicente Ruiz García aglutina una de esas reivindicaciones con el estudio

detallado de un caso excepcional. El libro es el exponente de un excelente estudio histórico y de una bella obra de arte narrativa además de basarse en una investigación de alta calidad, rica en contenidos. La obra se extiende a lo largo de ocho capítulos, una introducción magníficamente elaborada por el profesor Pablo Emilio Pérez-Mallaína, además de una detallada explicación de las fuentes documentales y unos apéndices documentales y gráficos. Se agradece la enumeración de los textos históricos impresos y, especialmente, la excelente crítica de la documentación primaria existente en diversos archivos españoles, peruanos y chilenos, que demuestran la gran profesionalidad del autor.

En líneas generales, la obra destaca por dos temáticas principales que son cuidadosamente tratadas y analizadas: en primer lugar, el caso del estudio del navío “Oriflame” como ejemplo paradigmático, la narrativa de lo que podríamos llamar la biografía histórica del navío y su evolución desde que es diseñado y construido hasta su destino final. Los capítulos 2 al 5 contienen esta biografía histórica desde su construcción en el arsenal de Tolón (Francia), y su nacimiento a la mar, como “L’Oriflamme” en 1743 así como sus servicios en la armada francesa, la captura británica, y su adopción como navío mercante de la Carrera de Indias. El segundo gran bloque temático, aunque más corto en extensión, pero sumamente intenso y reivindicativo, es la parte dedicada al posicionamiento del navío “Oriflame” en el mapa del patrimonio arqueológico mundial, y su potencialidad como yacimiento en el contexto de las leyes y normativas existentes actualmente para la conservación y protección del patrimonio subacuático y marítimo.

Como tantos otros naufragios, la narrativa inherente al “Nuestra Señora del Buen Consejo y San Leopoldo”, alias “Oriflame”, no solo implica reconstruir la historia de un barco, sino de las redes humanas en torno a él, su cargamento y el contexto histórico y geográfico de su existencia. Fue construido en el arsenal de Tolón, base naval de Francia en el Mediterráneo, en un contexto de política naval auspiciada por las reformas del ministro Jean Baptiste Colbert en la Secretaría de estado de Marina y como intendente naval. Fueron estas unas políticas que sin duda influirían pocas décadas después en la política naval española que el intendente José Patiño y Rosales llevaría a cabo en Cádiz. Fue una era también marcada por la creciente aristocratización, de muchas familias de constructores navales, su inserción en las órdenes militares, en los

servicios de la Armada y su integración en la emergente sociedad portuaria, industrial y elitista de la época. En este libro se describe la saga de constructores navales que fueron los Coulomb, residentes en Tolón, y que no solo alimentaron la ingeniería naval francesa, sino que formaron a nuevas generaciones de constructores que décadas después trabajarían en los astilleros españoles, como Ciprián Autrán, en La Carraca, en Cádiz. Detalles estos, al fin y al cabo, que no podemos desligar de una auténtica historia transnacional de la construcción naval basada en la transferencia de conocimientos o bien del surgimiento de unas mismas respuestas a problemas semejantes acontecidos en el devenir de los retos arquitectónicos del tiempo de las grandes máquinas marítimas de guerra y comercio. De hecho, destaca la enorme confluencia de relaciones que se transmiten a través de la lectura de estas páginas, entre agentes y redes relacionados con la biografía histórica del barco, protagonistas de una historia invisible pero verdadera. Las “causalidades” de la historia, como la batalla de Cabo Sicié, la presencia española en el Mediterráneo, las relaciones hispano-francesas, la estrategia marítima de la propia época y tantos otros eventos que configuraron la biografía histórica del barco “Oriflame” y, por ende, de la de tantos otros barcos de su época, están presentes de forma común en esta historia ejemplar.

Es importante destacar la descripción detallada de las fases de construcción del barco. La marca constructiva del “Oriflame”, un navío denominado de “cuarto rango”, nacido en abril de 1743, se corresponde con una tipología de buques que evolucionó entre 1670 y 1715 tanto en número de cañones y piezas de artillería como en tonelaje. Se describe su proceso de fabricación, la “fábrica”, hasta completar el plan maestro sobre la quilla y sobrequilla, y el montante de la roda, el codaste y las cuadernas de roble, junto al resto del armazón que poco a poco obtenía su forma definitiva. Aún no disponemos de suficientes conocimientos técnicos para comprender estos procesos que sin duda se repetían de astillero en astillero, de orilla en orilla y de puerto en puerto, conectados entre sí por una corriente de transferencia de conocimientos sobre la construcción naval. Sin duda, el “Oriflame” es un legado tecnológico de una dinastía de constructores, pero también de toda una época crucial para entender la navegación y la propia industria naval. Esta obra contiene episodios muy bien narrados, con una impoluta carga documental y excelente literatura de fondo, descripciones con todo lujo de detalles, bellamente descritos. Pero también con información inédita y un buen

análisis de los datos en una narrativa bien hilada que se echa de menos en otros trabajos sobre barcos históricos. La narración de su arquitectura física se intercala muy bien a medida que avanza la descripción de su contexto histórico en marcos como la guerra con Francia e Inglaterra en el escenario mediterráneo, durante la guerra de los 7 años, que de alguna manera condicionó el destino del “Oriflame” a partir de los años comprendidos entre 1758 y 1763, cuando empezó a experimentar diversas remodelaciones y dueños, desde Gibraltar a Cádiz.

Tras su conversión en mercante de la Carrera de Indias, el navío “Oriflame” realizó cuatro viajes a América, hasta su última y desgraciada travesía entre 1769 y 1770, año en el que naufragó. Se detalla un contexto en la que el barco reside en el astillero gaditano de La Carraca, años de rivalidad entre los constructores Mateo Mullan (irlandés) y Ciprián Autrán (francés), su adquisición por el mercader de origen cántabro, residente en Cádiz, José Villanueva y Picó el 15 de octubre de 1761 en la propia bahía de Gibraltar y posterior traspaso por venta, en agosto de 1765 a Juan Bautista de Uztáriz. Los hermanos Uztáriz eran una compañía de comercio que ha sido muy estudiada, en trabajos anteriores, pero sobre los que el autor, no obstante, realiza una interesante semblanza. Fueron propietarios de navíos que navegaban a las Américas (“San Francisco Javier, alias el Torero”, “La Ventura”, el “Aquiles”, “La Concordia o el Prusiano”, “Purísima Concepción, alias el Pasajes”, también naufragado en Tierra del Fuego hacia 1764). Participaron en unos muy diversificados negocios, relacionados con los Cinco Gremios Mayores de Madrid y también fueron administradores y productores de bienes industriales al adquirir por contrato en 1762 las Reales Fábricas de Talavera de la Reina en Toledo, empresa estatal surgida en 1748 para la producción de manufacturas textiles de lujo. La descripción que contiene esta magnífica investigación rememora la interesante naturaleza de empresas públicos-privadas relacionadas con el comercio transoceánico y con la intervención estatal, suscrita al desarrollo de productos de lujo que tenían un claro destino en los mercados americanos.

La descripción de los viajes atlánticos del “Oriflame”, con destino a la Nueva España, en la flota de Indias (1763-1764), en 1767 a Nueva España; al Río de la Plata, entre 1767 y 1769, como navío de registro de Buenos Aires, son ampliamente descritos con base documental. La ruta de navíos de registro a Buenos Aires ya existía desde la segunda mitad del siglo XVII, como la autora de esta reseña ha estudiado (CRESPO

SOLANA, 1998) y es muy significativo, tal como se trasluce en esta obra, la continua relación de mercaderes de origen vasco y navarro en estos negocios. Y, por último, la travesía final entre 1769 y 1770 y el hundimiento del barco tras desaparecer frente a la desembocadura del río Huenchullami, zona de Mataquito, en la denominada playa de la Trinchera, en la costa del Pacífico en Chile, quebrándose tras encallar en los arrecifes, en julio de 1770. Su derrotero es un símil literario en el que se traslucen los datos del diario de navegación, los posibles socorros en alta mar, que no pudieron ser, las terribles consecuencias de la enfermedad temida a bordo, el escorbuto, causa del naufragio debido a la incapacidad de la tripulación para gestionar el barco en un mar furioso y en un paisaje difícil de sortear cerca de una desembocadura, todo ello contenido en una maravillosa narrativa en los capítulos 6 y 7 del libro. La investigación llevada a cabo por Vicente Ruiz García describe el cargamento de este último desgraciado viaje con sus mercancías preciosas, como el azogue o los vidrios de fina cristalería. Al parecer, el azogue fue transportado en su primer viaje, por lo que el estudio arqueológico de este barco podría presentar una comparación con otro yacimiento que, también cargado de azogue, ha demostrado la existencia de compartimentos especiales para este tipo de cargamento (LEÓN AMORES, 2021: 301-334). Pero destaca, especialmente, el cargamento de vajillas de cristales y vidrios de la Real Fábrica de Cristales de La Granja de San Idelfonso. En este punto, la investigación aporta importante información sobre esta fábrica, localizada en el Real Sitio de San Idelfonso, localización idónea por la existencia de madera en abundancia (Valsaín) que debía ser usada como combustible para sus hornos, como señala el autor, como buen historiador maderero que es. Las remesas de piezas de fina cristalería se empezaron a enviar a América por una Real Orden de 1768, como real privilegio otorgado a la Real Fábrica de La Granja, aunque ya se hacía desde décadas atrás. Es un tema que hay que entenderlo en el marco de todos los entramados del comercio de Indias que implicaba una cierta cooperación entre mercaderes de distinta procedencia y los propios negocios de la Corona, establecida como un lobby más dentro del sistema. Eran negocios que abrían mercados constantemente, aún con los problemas inherentes a la navegación transoceánica, por lo que se promocionaba un comercio suntuario con el fin de potenciar la rentabilidad de la participación de la propia corona y afrontar los elevados riesgos que barcos y mercaderes afrontaban diariamente. Las redes y la logística de este comercio se

traslucen de la lectura de las excelentes descripciones contenidas en los viajes de comercio del “Oriflame”, aquellos mercados más lujosos, como el Perú, y esa demanda de productos de lujo que recuerdan las descripciones del “siglo de las Luces” de Alejo Carpentier, con esas “grandes arañas colgadas del techo”, y otros tesoros de vidrio y cristal. Se describe muy acertadamente el transporte de los cristales desde su origen en las fábricas hasta Sevilla y Cádiz por el Camino Real, las odiseas de un transporte por tierra, menos conocido siempre en la historiografía del comercio de Indias y las rutas internas, los cargamentos que nunca llegaron y la fatalidad del destino, siempre narrados con datos inéditos y gran erudición. A pesar de la magnífica narrativa no falta alguna aseveración fortuita como la afirmación de que el maremoto de Cádiz solo causó 15 víctimas en 1755, quizás debido a una no muy actualizada bibliografía del comercio de Indias, que no por ello le exime de hacer una buena síntesis; o la falta de una visión comparativa global. No se puede decir que Cádiz era el “mayor almacén de mercancías del mundo”, por mucho que queramos verlo así.

La narrativa está aún llena de misterios y circunstancias inherentes a cambios de apariencia y misiones llevadas a cabo por el “Oriflame”; aunque, no obstante, las hipotéticas circunstancias de su evolución, tanto histórica, como arquitectural, están excelentemente bien planteadas al hilo de importante documentación. Se dan detalles interesantes, detalles que solo podrán ser suscritos por la arqueología. Por ejemplo, un curioso epígrafe titulado “los otros Buen Consejo. Los viajes que no hizo el “Oriflame”, nos recuerda los problemas que a veces tenemos los historiadores y arqueólogos en identificar barcos en una época donde nombres, alias y rutas que seguían, eran repetitivas. Cada uno de estos barcos, como tantos otros de la Carrera de Indias, merece una biografía, como si de seres humanos se trataran, con sus aventuras, experiencias, reformas de sus maderas y estructuras, sus escalas, la vida que llevaban a bordo, en todo su espectro social, sus cargamentos, pero sobre todo el barco en sí, marginado casi siempre de los estudios arqueológicos e históricos de la edad moderna, salvo honrosas excepciones que han contribuido al establecimiento de una metodología científica adecuada. La lectura de estos viajes, especialmente de la última travesía del “Oriflame”, ponen también de relieve un problema no resuelto aún que hace referencia a la dicotomía existente, para los barcos de esta época, entre buque de estado y buque mercante. El caso del último viaje del “Oriflame” sirve de espejo a esta realidad: era un buque

mercante, adaptado a la Carrera de Indias, el cual recibió una extraordinaria comisión de estado con el objeto de prestar un servicio a la Corona para el envío de las remesas de las Reales Fábricas al Virreinato del Perú. Una vez más, el papel como comisionistas de la compañía de comercio de los hermanos Uztáriz los cuales obtienen beneficios al ser servidores de la Corona en una acción que era, al fin y al cabo, un negocio de estado con participación privada. El navío “Nuestra Señora del Buen Consejo y San Leopoldo”, alias “Oriflame”, quedaba así a disposición de la Corona española, enfrentándose a su destino.

El segundo aspecto analizado en los últimos capítulos al hilo de la narrativa de las consecuencias del naufragio y posteriores saqueos y rescates, ya sucedidos desde la propia fecha del hundimiento, es el trasfondo detrás de las particularidades de la pérdida y expolio y el significado patrimonial del “Nuestra Señora del Buen Consejo y San Leopoldo, alias Oriflame”. Evidentemente, esta obra no es solo una narrativa sobre un barco, es también una especie de manual ejemplar sobre cómo hacer una buena investigación histórica que a su vez demanda una colaboración con arqueólogos con el fin de proceder a una historia total de este caso excepcional. Hay que señalar la importancia de la reivindicación de la aplicación de un método científico en el estudio histórico-arqueológico del barco hundido, ya convertido en yacimiento. Un barco hundido o cuyos restos se encuentren en zonas sumergidas o intermareales ya no es un barco, en sentido estricto, sino un yacimiento arqueológico y como tal debe ser tratado. Hay que decir que de nada sirve una reclamación sobre el derecho al contenido (y su potencial musealización que no expoliación lucrativa) sin plantear antes una intervención arqueológica científica, con equipos formados internacionalmente (en este caso Chile y España serían los principales interesados por obvias razones) y, eventualmente, expertos reconocidos de diversas disciplinas o ambientes académicos, capaces de crear un auténtico proyecto científico sobre el yacimiento en cuestión.

No es cierto realmente, y hay un atisbo de esperanza, que los yacimientos expoliados por cazatesoros sean irrecuperables para la arqueología científica. Afortunadamente existen interesantes alternativas que podrían rescatar un yacimiento ya violado, con el objeto de aplicar un análisis científico. El autor hace también una somera descripción de la legislación sobre la protección del patrimonio subacuático español haciendo alusión a los informes que en 2007 publicó la Real Academia de la Historia,

señalando el precario estado de la arqueología submarina en España (ALCALÁ ZAMORA y QUEIPO DE LLANO, ALMAGRO y O'DONNELL, 2007). En realidad, ya se habían dado antes importantes avances en esta dirección, aunque bien el escándalo de la fragata Mercedes pareció poner en evidencia la vulnerabilidad del patrimonio sumergido. El problema subyacente es que no es solo una cuestión de legislación española, cada país tiene su legislación soberana y es libre de firmar o no la Convención de la UNESCO. El caso de Chile es paradigmático, y no es el único caso que, siendo un país que no ha firmado la Convención, desarrolle sus propios planes de protección y de lucha contra el expolio, como se ha demostrado en este caso. De hecho, se han llevado a cabo trabajos sobre la legislación chilena en relación a la protección de monumentos nacionales que mencionan de forma especial al “Oriflame” (estudios citados en el libro de Rodrigo A. Mella Cáceres y Jesús I. Fernández Domingo, o de Francisco Colón, publicados en 2016 y 2010 respectivamente). No podemos olvidar también que la zona donde está el yacimiento está declarada como patrimonio natural protegido, en el ecosistema formado entre los ríos Junquillar y Huenchullami, el cual fue declarado Santuario de la Naturaleza el 23 de octubre de 2017.

Tras la tragedia del hundimiento del “Oriflame” en 1771 se llevó a cabo una primera operación de rescate, quizás organizada por el corregidor de San Agustín de Talca que consistió en el salvamento de cajas, cajones y fardos empujados por las olas hacia la orilla y en un buceo muy rudimentario con buzos locales. Un segundo intento de rescate se organizó en marzo de 1771 promovido por el virrey Amat del Perú, quien encargó a Juan Antonio de Bonaecha una prospección en la zona con buzos expertos. Este segundo salvamento señaló la naturaleza del cargamento como propiedad de la Corona, al castigar a la población local que hubiese sustraído algún material derivado del naufragio que hubiese llegado a la costa, incluso con pena de excomunión. Desde entonces, la leyenda se ha construido en torno al barco siendo objeto de un intento de expoliación por parte de la empresa *Oriflama S.A*, creada en mayo de 2001 tras comprobarse que la madera localizada en la playa de La Trinchera se correspondía con un abeto blanco típico del sur de Francia. Es generalmente el análisis dendrocronológico lo que nos aporta la identificación de la eventual procedencia de un barco, aunque a veces esta determinación sea solo hipotética hasta proceder a mayores análisis que complementen el estudio de más muestras (una sola muestra nunca es determinante) en

conjunción con la estructura en conexión del barco. Lamentablemente la idea de que “el tesoro es el barco” no está en la mente de las empresas cazatesoros por lo que la intervención de algunos de estos negocios lucrativos ha echado a perder literalmente la posibilidad de estudiar la estructura en conexión presente en los yacimientos al haberse alterado el mismo por malas praxis.

El barco que fue el “Nuestra Señora del Buen Consejo y San Leopoldo, alias “Oriflame”, ya no es tal barco sino un yacimiento arqueológico marítimo, en este caso, situado en zona intermareal al haberse producido importantes cambios geológico-costeros en la zona del hundimiento desde 1770. Dos aspectos hay que destacar en relación a este hecho: lo más importante es, como ya hemos indicado, el planteamiento de un proyecto científico real que esté en manos de arqueólogos e historiadores profesionales en relación interdisciplinaria con otros expertos de las ciencias arqueológicas, como es la Dendrocronología y otras disciplinas de análisis de materiales. En segundo lugar, tal yacimiento arqueológico debe ser considerado, tratado y protegido por el gobierno de Chile, en cuya delimitación se encuentra, de acuerdo a las leyes nacionales e internacionales de protección y conservación del patrimonio histórico, más interesante aún, al confluir, en este caso, en un entorno de patrimonio natural protegido. El gobierno de Chile ha logrado proteger el pecio con una batalla legal contra la empresa privada, destacándose las buenas intenciones de un país que, aunque no ha firmado la Convención de la UNESCO de 2001 sí defiende el valor de un patrimonio histórico subacuático relevante que puede aportar importante información sobre el pasado de la nación. La idea de que el pecio sea un buque de estado, en realidad no debería de suponer un problema o crear polémica alguna entre Chile y España. El “Oriflame” es patrimonio de la humanidad, bajo la protección y consideración del estado chileno y demanda un buen proyecto científico en el que, eventualmente, deberíamos de colaborar de forma internacional e interdisciplinaria.

Contra esta realidad nada puede hacer la idea falsa, o fantasía, de “tesoros” defendidos por empresas privadas que pretenden extraer beneficios de un patrimonio que no debe ser expoliado. Cada caso, cada historia de un barco, su naufragio y su conversión en patrimonio marítimo o sumergido es una historia excepcional. La obra de Vicente Ruiz García lo demuestra también dada la gran cantidad de información que aporta, incluso en notas a pie de página, que hace del libro, un trabajo de investigación

indiscutiblemente necesario en el marco de la Arqueología histórica y subacuática de los siglos modernos. La historia del “Oriflame” es la historia de muchos yacimientos subacuáticos, marítimos e intermareales, que han sido objeto de codicia y expoliación, y que nos reclama que lo que pertenece al mar y a la historia no tiene dueño.

Bibliografía

AGUDO REY, C., (2014). “El patrimonio sumergido en las costas peruanas. La importancia del Virreinato de Perú y su defensa naval durante el siglo XVII”. *I Congreso de Arqueología Náutica y Subacuática Española*, Cartagena 14, 15 y 16 de marzo de 2013. Madrid: Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.

ALCALÁ-ZAMORA, J., ALMAGRO, M. y O'DONNELL, H., (2007). “Informe sobre el estado de la arqueología submarina en España y la necesidad de impulsar su estudio, salvamento y valoración cultural”. *Boletín de la Real Academia de la Historia*, T. CCIV, Cuaderno III, pp. 453-454.

ALZAGA GARCÍA, M.; MÁRQUEZ CARMONA, L.; RODRÍGUEZ MARISCAL, N.; MARTÍ SOLANO, J.; HIGUERAS-MILENA CASTELLANO, A.; GALLARDO ABÁRZUZA, M. & HIGUERAS-MILENA CASTELLANO, J.M., (2022). “Shipwrecks of the Iberian tradition in the Bay of Cádiz (Andalucía, Spain)”. En A. CRESPO SOLANA, F. CASTRO, N. NAYLING, (Eds.), *Heritage and the Sea. Maritime History and the Archaeology of the global Iberian world (15th-18th centuries)* (vol. 2, pp. 145-169). Lisboa: Cham, Springer Nature,

AZNAR GÓMEZ, M. J., (2000). “La reclamación española sobre los galeones hundidos frente a las costas de los EE.UU. de América: el caso de La Galga y La Juno”. *Revista española de derecho internacional*, vol. 52, Nº 1, pp. 247-252.

CRESPO SOLANA, A., (1998). “Los registros destino Buenos Aires del asiento del comerciante Andrés Martínez de Murguía (1717-1730)”. *Estudios de la Universidad de Cádiz ofrecidos a la memoria profesor Braulio Justel Calabozo*. Cádiz: Universidad de Cádiz.

EGUILUZ MIRANDA, B.; DOMÍNGUEZ-DELMÁS, M.; TRÁPAGA MONCHET, K.; SAN CLAUDIO SANTA CRUZ, M.; GASCH-TOMÁS, J.L., (2022). “Can we identify the Ship through a multidisciplinary Approach? The case of the Ribadeo I wreck (c. 1597)”. En A. CRESPO SOLANA, F. CASTRO, N. NAYLING, (Eds.), *Heritage and the Sea. Maritime History and the Archaeology of the global Iberian world (15th-18th centuries)* (vol. 2, pp. 97-119). Lisboa: Cham, Springer Nature.

ELKIN, D., (2019). “Arqueología marítima histórica en Argentina: investigaciones de naufragios acaecidos entre los siglos XVII y XX”. *Magallánica. Revista de Historia Moderna*, vol. 6, Nº 11, pp. 238-275.

LEÓN AMORES, C., (2021). “El naufragio del navío Nuestra Señora de Guadalupe y el transporte del azogue en el siglo XVIII”. *Cuadernos De Prehistoria Y Arqueología De La Universidad Autónoma De Madrid*, vol. 47, Nº 2, pp. 301–334.

MARTÍN, J.G.; PÉREZ DÍAZ, J.F.; GÓMEZ PRETEL, W., (2022). “Underwater Archaeology in Colombia: Between Commercial Salvage and Science”. *International Journal of Historical Archaeology*, Nº 26, pp. 457-473.

MEDEROS, A. y ESCRIBANO, G., (2006). “Los inicios de la arqueología subacuática en España (1947-1984)”. *Mayurqa*, N° 31, pp. 359-395.

NIETO, X., (1999). “Hacia la normalización de la arqueología subacuática en España”. *PH: Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, N° 26, pp. 138-143.

PUJOL I HAMELINK, M., (2011). “El navío Triunfante: Jorge Juan y la construcción a la inglesa”. *Actas de las Jornadas de ARQUA 2011*, Cartagene, Arqua, pp. 124-130

TREJO RIVERA, F., (2018). *La Flota de la Nueva España 1630-1631: Vicisitudes y naufragios*, México D. F.: Instituto Nacional de Antropología e Historia.