

GALEONES ESPAÑOLES HUNDIDOS EN COSTAS AMERICANAS: ¿PROPIEDAD DE ESPAÑA? ¿PROPIEDAD AMERICANA? ¿PROPIEDAD DEL DESCUBRIDOR?

A).- PRELIMINAR.-

El Tribunal Supremo de los Estados Unidos ha confirmado recientemente mediante las correspondientes resoluciones y tras los apasionantes procesos seguidos en Juzgados Federales, que el Estado Español es el único propietario de dos barcos que, viajando con bandera española, naufragaron durante los último siglos en aguas estadounidenses.

Con independencia del gran número de barcos a los que estas resoluciones pueden afectar vamos a detenernos en los dos protagonistas de los casos vistos por el alto tribunal americano, el de las fragatas “Juno” y “La Galga”, a los que hemos tenido acceso gracias a la inestimable amabilidad, dedicación y atención del prestigioso Letrado (maestro y compañero), D. Luis de San Simón, (socio de la firma San Simón, Duch & Co.), que tuvo ocasión de participar directamente en estos procesos junto a letrados americanos en defensa de los intereses del Estado Español.

Hasta llegar a estos casos debemos destacar y, en cierto modo criticar, que el Estado Español nunca antes había intentado hacer valer derecho alguno ante los Tribunales de Estados Unidos sobre sus galeones, destacando al efecto un pronunciamiento expreso de la Sentencia de 18 de enero de 1983, del Juzgado de Distrito de Florida, en el caso del buque “Santa Margarita”, en la que se lee expresamente:

“(...) El “Santa Margarita” es indudablemente un buque abandonado cuya localización se pierde a través de los siglos y cuyo propietario original no existe. El Gobierno Español actual no ha expresado interés alguno en interponer reclamación como propietario-sucesor. (...)”.

Los restos del “Santa Margarita”, junto con los del galeón también español, “Nuestra Señora de Atocha”, fueron hallados por las Compañías de Salvamento la “Treasure Salvors Inc.” y la “Armada Resarce Corp.”, del caza-tesoro Mel Fisher, en julio de 1985 en Ley Est (Florida, USA), éste último, lleno de oro, plata, y piedras preciosas extraídos de las minas de México, Perú y Canadá, y que serían adjudicados al mejor postor en una subasta de la casa Christie’s.

El “Nuestra Señora de Atocha” naufragó, junto con otros ocho galeones entre el 4 y el 5 de septiembre de 1622, ante la furia de una tormenta huracanada y el valor de su tesoro se calculó en unos 400 millones de dólares. Sus restos fueron descubiertos por el caza-tesoros, como decíamos, Mel Fisher, desatando una auténtica fiebre de búsqueda de tesoros sumergidos.

La pasividad del Estado Español en la eventual defensa de sus intereses de propiedad ante los Tribunales americanos contrastó en su momento con las noticias aparecidas en su día en la prensa sobre la adquisición en la subasta de Christie's de algunas piezas de los restos del "Santa Margarita" y del "Nuestra Señora de Atocha" por parte de un representante del Ministerio de Cultura.

B).- HECHOS.-

La fragata "La Galga", armada con cincuenta cañones y construida en 1731, zarpó de La Habana el 18 de agosto de 1750, escoltando un convoy de seis buques mercantes, y se hundió tras una feroz tempestad en la isla de Asseteague el 6 de septiembre de 1750.

"La Galga" había prestado servicio los catorce años anteriores como escolta de diferentes convoyes entre **Cádiz** y La Habana y Veracruz, garantizando la apertura de rutas entre la **metrópoli española** y su imperio ultramarino. Estaba bajo mando de un irlandés al servicio de la Corona de España, D. Daniel Huony.

El hecho de que el naufragio se produjera cerca de la costa permitió que tripulantes y pasajeros pudieran salvar sus vidas a pesar de la pérdida total del barco.

Por su parte, la fragata "Juno", de treinta y cuatro cañones y construida en los Astilleros de Esteiro, en el Ferrol (España), entró al servicio de Su Majestad en 1790, y durante una docena de años defendió y protegió la misma ruta que medio siglo atrás defendiera "La Galga". Caprichos del destino hacen que ahora, nuevamente, sean objeto de idénticos intereses.

El 15 de enero de 1802 zarpó del puerto de Veracruz bajo mando de D. Juan de Bustillo y, tras varios meses de reparaciones en Puerto Rico de los daños ocasionados por una galerna, zarpó hacia **Cádiz** en octubre del mismo año, transportando al Tercer Batallón del Regimiento de África y a los familiares de sus integrantes. Al poner rumbo a las Bermudas, fue alcanzado por otro temporal y la fragata empezó a hacer aguas. Las bombas no daban abasto y era necesario achicar a mano por proa y por popa e incluso se llegaron a arrojar por la borda la artillería y dos anclas.

El 27 de octubre, la goleta estadounidense "La Favorita", avistó a la "Juno" y acudió en su ayuda. Los dos barcos decidieron navegar juntos, rumbo Norte, para dejar atrás a la tormenta. El comandante de la "Juno" hizo pasar al Teniente de Navío Clemente y a otros seis militares a "La Favorita", entre ellos Ignacio García G., para coordinar los trabajos de ayuda.

El 28 de octubre del mismo año, como consecuencia de otra tempestad en aguas no demasiado lejanas de las que acabaron con "La Galga", se partió el mástil de la vela mayor y, tras

hacer señales a “La Favorita” y una vez recuperada distancia, según se desprende del relato que el año siguiente escribiría el teniente Clemente en Washington, pudo oír los gritos de la gente que se ahogaba angustiada. A la mañana siguiente se buscaron supervivientes pero no se encontraría a nadie.

Se hundió la “Juno”, en la costa de Virginia, frente a la playa de Tom’s Cave, en la isla de Asseateague, hoy día parque nacional, arrastrando con ella a 432 hombres y mujeres y niños que se encontraban a bordo. Sólo siete pudieron salvar su vida y el comandante Bustillo, con más de 30 años al servicio de la Armada Real, pereció con el buque a su mando.

Es un auténtico cementerio marino que debe ser motivo de nuestro recuerdo y, más que nunca, con motivo de las resoluciones judiciales que con posterioridad analizaremos, se nos ofrece sin duda un significado especial y profundo.

Pero, además, el cargamento de la “Juno” incluía 700.000 pesos de plata, que suponen unas 22 toneladas del precioso metal y cuyo valor, a día de hoy, asciende a la nada despreciable suma de 500 millones de dólares, aunque se cuestiona si continúan entre los restos del naufragio.

Sin duda alguna, esta suma es la que motivó al magnate busca-tesoros americano, Ben Benson para que, a través de su empresa Sea Hunt Inc., se adentrara, no sin esfuerzos, en la localización y recuperación de la fragata junto con el apoyo de las autoridades virginianas que autorizaron su empresa, reservándose el Estado de Virginia, el 25% del botín que encontrara.

C).- FUNDAMENTOS DE DERECHO.-

España, con el apoyo de Estados Unidos, comenzó una dura batalla legal para hacerse con la propiedad de los restos de ambas fragatas “La Galga” y la “Juno” y con el objetivo de sentar el precedente que impida a los caza-tesoros apropiarse de unos pecios que se defienden como españoles.

La batalla legal entre Ben Benson y su empresa, Sea Hunt Inc., y el Reino de España, se plantearía ante el Juzgado Federal de Norfolk (Virginia) –District Court for the Eastern-, en la persona del Juez Calvitt Clarke.

El Estado de Virginia se considera propietario de ambos pecios al amparo del Abandonment Shipwreck Act de 1987, cuya sección 7ª concede titularidad a los Estados Unidos sobre los pecios abandonados que se encuentren dentro de las aguas territoriales de un Estado (al que se le transfiere la titularidad).

La tesis mantenida por España se basó fundamentalmente en la existencia del Tratado de Amistad de 1902 entre los Estados Unidos de América y España, cuyo artículo X contempla un recíproco compromiso entre ambos países para proteger y otorgar inmunidad a los buques hundidos de cada país en ciertos casos.

Por otra parte, frente al argumento de Sea Hunt Inc., de que los galeones han de considerarse abandonados por mor de la vieja ley del mar denominada *finders keepers*, España mantuvo con acierto que no cabe hablar de abandono cuando se trata de bienes de dominio público (no olvidemos que se trataban de “buques de guerra”), añadiendo a las pretensiones de Sea Hunt Inc., que al amparo de la legislación española, los buques de guerra quedan excluidos de remuneraciones o salvamentos.

De hecho, se certificaría con fecha 14 de mayo de 1998, por parte de D. José Ignacio González-Aller Hierro, Almirante Director del Instituto de Historia y Cultura Naval y del Museo Naval que, según se desprende de la documentación de que dispone la Armada en su archivo “Don Álvaro de Bazán” de El Viso del Marqués, y la existente en los Archivos Generales de Simancas e Indias, figuraba que las fragatas “La Galga” y “Juno”, fueron construidas para el servicio de Su Majestad Católica como buques de guerra y jamás se ha producido acto de abandono tácito o expreso sobre ellas. Se certificaba igualmente que en el momento de sus naufragios en las costas de los Estados Unidos de América, iban al mando de Oficiales del Cuerpo General de la Armada Española.

Debemos citar al legislación interna española vigente al respecto que se encuentra conformada por la Ley 60/1962, de 24 de diciembre sobre Auxilios, Salvamentos, Remolques, Hallazgos y Extracciones Marítimas; al Reglamento para aplicación de la misma contenido en el Decreto 984/1967, de 20 de abril; así como a la Ley 13/1985 del Patrimonio Histórico Español, constituido éste, según el Preámbulo de la Ley y su artículo primero, por todos aquellos bienes de valor artístico, histórico, paleontológico, arqueológico, etnográfico, científico o técnico (que conforman la aportación española a la cultura universal).

De hecho, el patrimonio cultural histórico español está excluido del régimen de los hallazgos previsto en la Ley 60/62, de conformidad a su artículo 22.3 que establece la no aplicación del mismo a “las cosas que por su naturaleza o por preceptos legales, estén exceptuadas del libre comercio, las cuáles se registrarán por las disposiciones especiales”.

A los efectos que nos ocupan, el artículo 40, de la Ley 13/1985, referido al patrimonio arqueológico, establece que conforme a lo dispuesto en el artículo 1, forman parte del Patrimonio Histórico Español los bienes muebles o inmuebles de carácter histórico, susceptibles de ser

estudiados con metodología arqueológica, hayan sido o no extraídos y tanto si se encuentran en la superficie o en el subsuelo, en el mar territorial o en la plataforma continental.

Y, ello mientras el artículo 44 del mismo texto legal determina que son bienes de dominio público todos los objetos y restos materiales que posean los valores que son propios del Patrimonio Histórico Español, y sean descubiertos como consecuencia de excavaciones, remociones de tierra u obras de cualquier índole o por azar. Continúa el indicado precepto estableciendo que el descubridor deberá comunicar a la Administración competente su descubrimiento en el plazo máximo de treinta días e inmediatamente cuando se trate de hallazgos casuales, no siendo de aplicación a tales objetos lo dispuesto en el artículo 351 del Código Civil.

El párrafo segundo de este artículo convierte al descubridor en depositario legal hasta que los objetos sean entregados a la Administración competente, señalando el párrafo siguiente que el descubridor (y el propietario del lugar en que hubiera sido encontrado el objeto), tienen derecho, en concepto de premio en metálico, a la mitad del valor que en tasación legal se atribuya. Este premio no es de aplicación a los descubrimientos llevados a cabo como consecuencia de trabajos llevados a cabo como consecuencia de trabajos arqueológicos, que exigen siempre la expresa autorización administrativa.

El hallazgo casual está definido por la Ley como el descubrimiento de objetos y restos que se hayan producido por azar o como consecuencia de cualquier tipo de remoción, demolición u obras de cualquier índole.

Con carácter general, la autoridad competente en materia de pecios no es la Administración Marítima, sino en teoría el Ministerio de Educación, si bien, hoy día es materia de la competencia de las Comunidades Autónomas muchas de las cuáles han publicado las correspondiente normas autonómicas sobre autorizaciones, etc., tras quedar zanjada judicialmente la disputa entre Gobierno Central y Andalucía, en favor de éste último, con ocasión de una autorización dada por el Ministerio de Cultura sobre objetos sumergidos en la costa andaluza.

No podemos detenernos en analizar las diversas disposiciones emanadas por las Comunidades Autónomas, pudiendo si acaso destacar la muy completa y exigente regulación proteccionista del Gobierno Andaluz, contenida en el Decreto 321/1993, sobre las condiciones para llevar a cabo actividades arqueológicas, las autorizaciones para las operaciones de recuperación y el control por la Consejería de Cultura de las operaciones.

D).- RESOLUCIÓN.-

El día 27 de abril de 1999, por la indicada District Court for the Eastern District of Virginia, Norfolk Division, en su caso número 2:98cv281, se decidió, salomónicamente, que el Reino de España había abandonado expresamente la fragata “La Galga”, al suscribir el Convenio de 1763 entre el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, España y Francia, poniendo fin a la denominada Guerra Francesa e India que duró 7 años, por el que España cedió propiedades, sitios y territorios al Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

Por consiguiente, y con independencia de los recursos que con posterioridad se sustanciarían, se decidía que la fragata “La Galga” pertenecía al Estado de Virginia de conformidad con la Abandoned Shipwreck Act, pudiendo desde entonces Sea Hunt Inc., continuar sus trabajos para la recuperación de acuerdo con la Autorización de dicho Estado.

Sin embargo, estimó que no podía considerarse a la fragata la “Juno” abandonada por España, ni en base al Tratado de 1819 entre USA y España, poniendo fin a la guerra de 1812 (en el que España cedía territorios entre los que se encontraba Florida pero no Virginia), ni por la declaración de guerra de 1898 entre ambos países. Tanto el Convenio de 1819, como la declaración de guerra fueron argumentos esgrimidos por Sea Hunt Inc., para apoyar la tesis del abandono de la “Juno”.

Textualmente se resolvió:

“(...) IT IS ORDERED AND ADJUDGED that the Kingdom of Spain retains title to and ownership of Juno, and that its claim of ownership and title to La Galga is DENIED and DISMISSED.

IT IS FURTHER ORDERED AND ADJUDGED that Sea Hunt’s motion for partial summary judgment is GRANTED to the extent that the Commonwealth of Virginia owns and has title to La Galga and was acting in accord with existing authority in issuing a salvage permit to Sea Hunt for La Galga.”

Esta decisión ordenaba a las partes para que sometiesen a la Corte sus argumentos sobre si Sea Hunt Inc., podía o no aspirar a un premio por salvamento por el trabajo llevado a cabo para la recuperación de la “Juno”, ya que en principio, la postura de España sobre este Galeón sería que no debía ser rescatado por ser lugar de reposo, y en consecuencia protegido como cementerio, de 432 cadáveres.

El 25 de junio del mismo año, la misma Corte decidió que debido al expreso deseo de España de que no se tocara la “Juno”, decidía que a Sea Hunt Inc., no le correspondía ninguna remuneración ordenando además el cese de sus trabajos. España comparecería desde el principio en el procedimiento representada inicialmente por el Departamento de Justicia de los Estados Unidos

de América que luego continuaría en el procedimiento no ya como representante de España –por serle denegada tal condición por el Juez Federal-, sino como Amicus Curiae.

En esta decisión la Corte de Distrito expresaba que era consciente que con su decisión privaba a “Sea Hunt Inc.” de resarcirse de los gastos incurridos en la búsqueda de la “Juno” y que exponía a los buscadores de tesoros al riesgo de incurrir en gastos y esfuerzos en el salvamento (entendiéndose el titular de la Corte como tal un rescate), sin obtener nada al final, señalando, sin embargo, que es éste un riesgo inherente a la búsqueda de tesoros.

Recientemente, se daba la razón por el Tribunal Supremo de los Estados Unidos (Supreme Court of the United States), a nuestro país declarando su propiedad sobre sendos pecios, lo que sin duda se trata de una resolución que afectará a gran número de buques hundidos.

E.- CONSECUENCIAS, CURIOSIDADES Y TENDENCIA LEGAL.-

A partir de ahora ya no se repetirán situaciones como la que se produjo con la “Nuestra Señora de Atocha”. Es de significar que poco antes de abandonar la Casa Blanca, en enero de este año, el presidente de USA, Bill Clinton, aprobó una medida tendente a la protección de los barcos hundidos como los que dieron lugar a la Sentencia del Tribunal Supremo. Lógicamente la principal preocupación de Clinton no era, ni mucho menos, proteger los derechos del Estado Español, sino los miles de barcos, buques, y aviones cuyos restos están sumergidos en los mares de todo el mundo, donde USA ha mantenido contiendas bélicas.

Sin embargo, la medida también protege nuestros barcos e incluso los restos del Titanic – sobre cuyo proceso quizás volvamos con un monográfico- hundido en el Atlántico Norte el 14 de abril de 1912 en aguas de Terranova tras chocar con un inmenso iceberg.

Los restos del Titanic fueron descubiertos por el oceanógrafo Robert Ballard hace poco más de quince años y, desde entonces, han sido incontables los intentos de los cazadores de tesoros y empresarios de todo tipo de rescatar y hacer uso comercial de los recuerdos del buque. Ahora, el barco, al igual que los galeones españoles, se encuentra protegido de cualquier afán comercial.

Cabe significar que en 1997, se dijo que Ballard, a aproximadamente 13.200 pies de profundidad, había encontrado restos romanos e islámicos usando una tecnología que permitía profundizar hasta 20.000 pies, suficiente para llegar al 98% de todos los suelos de los mares.

El incremento de buscadores de tesoros en los últimos años y el impresionante desarrollo de sus tecnologías y medios han sido razones más que suficientes para propiciar una preocupación por parte de la Comunidad Internacional hacia la protección del patrimonio cultural subacuático.

De hecho, a la vista del tesoro que parece sumergido en la “Juno”, resultan innumerables las visitas de buscadores de tesoros que en los últimos años ha tenido el Archivo de Indias, el Museo Naval o el Museo de D. Álvaro de Bazán.

Se comprende pues fácilmente la alarma creada en la Comunidad Internacional ante el riesgo al que está expuesto el patrimonio cultural subacuático, ya en parte destruido en los últimos años. El hecho de que el buceo empezase a ser una actividad cultural ha tenido consecuencias devastadoras en lo que respecta a ese patrimonio en zonas, como el Mediterráneo, propensas al expolio.

Terminaremos con una relación descriptiva de distintos naufragios conocidos.

No podemos detenernos en las diversas iniciativas adoptadas por los distintos países sobre el patrimonio subacuático todas ellas enormemente interesantes de las que sí destacaremos las características diferentes de las medidas adoptadas por los países del Common Law –más abiertas a la protección de los intereses privados de los particulares salvadores- y los que siguen la tradición continental de Derecho Civil, más preocupados por el interés público y cultural.

Nos centraremos en los Tratados Internacionales y en el Proyecto de Convenio sobre la Protección al Patrimonio Cultural Subacuático promovido por la UNESCO pues, estando el patrimonio cultural sumergido ausente de cualquier mención en los Convenios de 1958, es en el Convenio de 10 de diciembre de 1982, firmado en Montego Bay, sobre Derecho del Mar dónde se habla por primera vez en un instrumento internacional sobre la materia, aunque de forma muy breve e insatisfactoria.

El mencionado Convenio contiene dos preceptos sobre la materia, el artículo 149 y el artículo 303. Poco dice pues la Convención sobre el tema, quedando más o menos como una mera declaración de intenciones.

Manifiesta el artículo 149 que todos los objetos de carácter arqueológico e histórico hallados en la Zona (es decir los fondos marinos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional) serán conservados o se dispondrá de ellos en beneficio de toda la Humanidad, teniendo particularmente en cuenta los derechos preferentes del Estado o país de origen, del Estado de origen natural o del Estado de origen histórico y arqueológico. Por su parte, el artículo 303 sobre objetos

arqueológicos e históricos hallados en el mar establece que los Estados tienen la obligación de proteger los objetos de carácter arqueológico e histórico hallados en el mar y cooperarían a tal efecto; Que a fin de fiscalizar el tráfico de tales objetos, el Estado ribereño, al aplicar el artículo 33, podrá presumir que la remoción de aquellos de los fondos marinos de la zona a que se refiere el artículo 33 –es decir, la zona contigua-, sin su autorización, constituye una infracción cometida en su territorio o en su mar territorial, de las Leyes y Reglamentos mencionados en dicho artículo; Que nada de lo dispuesto en este artículo afectará a los derechos de los propietarios identificables, a las normas sobre salvamento u otras normas de derecho marítimo o a las leyes y prácticas en materia de intercambios culturales; Que este artículo se entenderá sin perjuicio de otros acuerdos internacionales y demás normas de derecho internacional relativos a la protección de los objetos de carácter arqueológico e histórico.

En el ámbito europeo, el Consejo de Europa adoptó la recomendación de 1978 sobre el patrimonio cultural sumergido, recomendando la elaboración de un Convenio Europeo. En esa recomendación se adjuntaba un Anexo, detallando los mínimos parámetros legales para la elaboración del Proyecto incluyendo la extensión de las jurisdicciones nacionales sobre el patrimonio cultural sumergido hasta 200 millas.

El Proyecto, finalizado en 1985 no fue aprobado porque Turquía se opuso al oponerse a esa extensión, cuestión que volvería a producirse durante las negociaciones del Convenio Europeo de Protección del Patrimonio Arqueológico en 1992.

No es sino bajo los auspicios de la UNESCO, dónde desde 1993 se está avanzando hacia la adopción de un Instrumento Internacional para la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático.

En efecto, en 1993, el Consejo Ejecutivo de la UNESCO, solicitó a su Director General estudiar la conveniencia de un Convenio Internacional al respecto. En 1994, la International Law Association presentaría un Proyecto de Convenio.

Sin entrar al detalle, resaltaremos algunos de sus aspectos fundamentales:

1.- El Proyecto contiene una definición del patrimonio cultural sumergido que se define como todo rastro de la existencia humana sumergida que tenga más de 100 años, siendo aquellos los lugares, las estructuras, los artefactos, los buques naufragados (y las aeronaves) y sus cargamentos.

2.- Dos condiciones se establecen para poder considerar a un resto como abandonado: (a), que transcurran 25 años desde que la tecnología permita descubrir el bien sin que su propietaria

tome postura activa en su reclamación y, (b) 50 años desde que su propietario manifestase algún interés. En la reunión de 1999 sobre el Proyecto, se eliminó cualquier referencia al abandono.

3.- Excluye los restos derivados de una guerra y públicos (los no afectos a actividad comercial alguna), incluidos los buques de guerra.

4.- El Proyecto inicial incluía un artículo excluyendo la aplicación de las leyes de salvamento al patrimonio cultural sumergido objeto del mismo. Sin embargo, tras la reunión de 1998, tal exclusión sería eliminada del Proyecto.

5.- Concede a los países un ejercicio de su soberanía el exclusivo derecho de regular y autorizar cualquier actividad que afecte al patrimonio cultural sumergido en sus aguas internas y el mar territorial, siguiendo unos mínimos criterios arqueológicos.

6.- Establece el poder de los Estados para autorizar cualquier actividad sobre el patrimonio cultural sumergido en su zona económica exclusiva o en su plataforma continental, estableciendo la obligatoriedad de notificarse al Estado cualquier actividad que se intente en esas zonas, dando al mismo la facultad para imponer sanciones.

Es la primera vez que un Convenio especificaría la jurisdicción de un país sobre el patrimonio cultural sumergido en la plataforma continental o en la zona exclusiva económica. Por otra parte el Convenio no hace mención a la zona contigua al no haber necesidad de hacerlo al establecer la jurisdicción de un Estado sobre el patrimonio cultural sumergido hasta la zona exclusiva económica o la plataforma continental.

A la fecha, el debate se encuentra en cierto modo bloqueado por los distintos intereses y suponemos que tardará en llegar un texto oficial que sea aprobado. Sería conveniente resolver los bloqueos ya que, aún sin prisas, el Patrimonio Cultural Sumergido merece una regulación adecuada en el seno de las relaciones internacionales.

F.- Distintos naufragios en la zona de El Caribe y resto del mundo.-

Sin tratarse de una lista exhaustiva detallamos, sin que conozcamos el estado en que se encuentran los buques, algunos naufragios que tuvieron lugar en las costas caribeñas, y mapa de otros en el resto del mundo, a la que hemos tenido acceso:

COSTA OCCIDENTAL DE USA

Brother Jonathan, velero de los Estados Unidos, que naufragó en el Arrecife de San Jorge, en las costas de ciudad Crescent, en 1865.
San Agustín, galeón español que procedía de Manila, naufragó en el arrecife cercano a Punta Reyes, en 1599, se encuentra a poca profundidad.
Yankee Blade, vapor de ruedas norteamericano, localizado en el lado norte del Arrecife de Punta Argüello, a una y media millas de la costa, a poca profundidad. Naufragó en medio de la niebla, en 1854.
Trinidad, carabela española, naufragó en Punta La Jolla, en 1540, a poca profundidad.
Nuestra Señora de Ayuda y San Sabastián, galeones españoles que naufragaron frente a Catalina (California), en 1641 y 1754, respectivamente.

AMÉRICA DEL SUR. COSTA OESTE

Almirante, galeón español que se hundió en la Bahía de Garachiné, frente al Cabo Escarpado, en el año 1631, se piensa que está a gran profundidad.
Plata arrojada por la borda, por el pirata Drake, desde su barco Gonden Hind, en 1578, al lado norte de la Isla de la Plata.
Capitana, galeón español que naufragó en el Arrecife Chanduy, frente a la Punta Santa Elena, en 1654.
Santa Leocadia, fragata española naufragada en 1800, a cosa de 100 metros de la Punta Santa Elena. Se localiza a poca profundidad.

COSTA ESTE USA

Widah, barco pirata del Capitán Bellamy, naufragado al este del Cabo Cod, en 1717. Está cubierto por la arena, a baja profundidad.
Submarino alemán U-853, hundido en 1945 en Punta Judith, a 125 pies de profundidad.
Defence, barco norteamericano, naufragado en 1779 en el arrecife Barlett, en Waterford.
Juno, fragata española hundida en 1802, a 25 millas de Cabo May. A una profundidad de 150 pies.
De Braak, barco de guerra inglés, que naufragó a una milla del Cabo Henlopen. Está cubierto por 90 pies de fango y existen grandes corrientes en la zona.
Cuatro galeones españoles naufragados en Cabo Aterras, en 1750 Nuestra Señora de Guadalupe, El Salvador, La Galga y Nuestra Señora de la Soledad.
Cinco barcos españoles naufragaron al norte de Miami, en 1641.

BAHAMAS

Dos pequeños barcos, cada uno lastrado con lingotes de plata del naufragio del Gorda Key.
Infanta, barco español naufragado cerca del Arrecife Inagua Chica, en 1788.
Lingotes de plata y de oro, según el reporte de los que naufragaron, frente a la Isla Inagua.

CARIBE

Diez barcos españoles que naufragaron en Florida Keys, en 1622.
Almiranta, galeón español naufragado en 1656, cerca de Conch Key.
Quince barcos españoles naufragaron en Florida Keys, en 1733. Se localiza en Maticumbé, Long Key y Key Largo.
Seis barcos españoles naufragaron en la Bahía de Pensacola.
32. Cenote de Chichén-Itzá, y otros. Había ornamentos de oro, extraídos en 1904 para el Museo Peabody, de Harvard.
La Incolaza, carabela española naufragada en 1527, frente a Isla Mujeres.
Infigenia, fragata española que naufragó en 1518, en las rocas que llevan su nombre.
Dragón II, fragata española que naufragó en Bajo Nuevo, en 1783.
Cuarenta y dos barcos españoles naufragaron en la Bahía de Veracruz, de 1545 a 1811.
Paisano, vapor norteamericano desaparecido frente a Padre Island, en el año de 1873.
Capitana, galeón español hundido frente a Padre Island, en la batalla de 1552.
Galeones españoles que naufragaron frente a Padre Island, en 1533.
Cinco barcos españoles naufragaron en 1563, en los Bajos de Jardines.
Santa María de Begoña, naufragó en 1564, cerca de San Felipe.
Cuatro galeones españoles, San Roque, Santo Domingo, Begoña y San Ambrosio, naufragaron al este del Banco Serranilla.
Cinco barcos españoles que naufragaron en Jardines, en 1794.
Genovés, fragata española que naufragó en el Banco San Pedro, en 1730.
Port Royal, puerto pirata que se vino por tierra durante el terremoto de 1692. Se encuentra a poca profundidad.
El desastre de la Armada de Bobadilla, en 1502. 27 carabelas españolas se hundieron en el Pasaje Mona.
Gran galeón español hundido a tres millas al este de San Juan.
La Victoria, barco de guerra español, que naufragó en los arrecifes de la Isla Anegada.
Tierra Firme, naufragio en los Arrecifes Dominica, en 1567. El barco fue destrozado por tribus caribes.

SUDAMÉRICA COSTA NORTE

San Pedro Alcántara, barco de guerra que explotó y se hundió en 1815. El casco, roto, está parcialmente enterrado en el fango, a setenta pies de profundidad y a cinco millas al sur de la Punta Oeste de la Isla Coche.
San José, galeón español que explotó y se hundió en 1708. Entre la Isla del Tesoro y la Península Barú, frente a Cartagena. Se calcula que se halla a una profundidad de doscientos pies.
En el Lago Guatavita está un enorme tesoro en esmeraldas y oro. Fue arrojado al agua por los indios de la Tribu

Chibcha.