



Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología
desde el Caribe
ISSN: 1794-8886
Universidad del Norte

Naufragios coloniales del Caribe colombiano. Consideraciones investigativas, políticas y patrimoniales*

Pérez Díaz¹, Juan Felipe

Naufragios coloniales del Caribe colombiano. Consideraciones investigativas, políticas y patrimoniales*
Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe, núm. 38, 2019
Universidad del Norte

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=85562878002>

DOI: 10.14482/memor.38.986.11

Naufragios coloniales del Caribe colombiano. Consideraciones investigativas, políticas y patrimoniales*

Colonial shipwrecks in the Colombian Caribbean.
Investigative, political and patrimonial considerations

Naufragios coloniais do Caribe colombiano. Considerações investigativas, políticas e patrimoniais

Juan Felipe Pérez Díaz¹ jfelipeperez@gmail.com
Universidad de Granada, España

Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe, núm. 38, 2019

Universidad del Norte

Recepción: 27 Febrero 2019
Aprobación: 10 Abril 2019

DOI: 10.14482/memor.38.986.11

CC BY

Resumen: El artículo presenta los aspectos más significativos de una tesis de antropología que demostró que los naufragios marítimos coloniales ocurridos en el mar Caribe fueron sucesos con importantes repercusiones sociales y económicas pocas veces analizadas por las ciencias humanas en Colombia. Se reseña la relevancia que han tenido para este país los naufragios marítimos coloniales, con el fin de propiciar el desarrollo de la disciplina de la arqueología subacuática y establecer en el ámbito legal que puede ser considerado o no, como patrimonio cultural subacuático. Igualmente, se demuestra cómo en el desproporcionado afán por recuperar las cargas de los barcos hundidos, en Colombia, se han financiado expediciones, otorgado permisos de exploración y promulgado leyes, sin que pareciese claro el fin cultural de dichas empresas.

Palabras clave: navegación, naufragios coloniales, mar Caribe, patrimonio cultural subacuático, arqueología subacuática, Colombia.

Abstract: The article presents the most significant aspects of an anthropology thesis that demonstrated that the colonial maritime shipwrecks in the Caribbean Sea were events with important social and economic repercussions rarely analyzed by the human sciences in Colombia. The relevance that colonial maritime shipwrecks have had for this country is reviewed in order to propitiate the development of the discipline of underwater archaeology and to establish in the legal scope that may or may not be considered as underwater cultural heritage. Likewise, it is demonstrated how in the disproportionate eagerness to recover or rescue the cargoes of sunken ships, in Colombia, expeditions have been financed, exploration permits granted and laws enacted, without it seeming clear the cultural purpose of these companies.

Keywords: navigation, colonial shipwrecks, Caribbean sea, underwater cultural heritage, underwater archaeology, Colombia.

Resumo: O artigo apresenta os aspectos mais significativos de uma tese de antropologia que demonstrou que os naufrágios marítimos coloniais ocorridos no Mar do Caribe, foram acontecimentos com importantes repercussões sociais e econômicas poucas vezes analisadas pelas ciências humanas na Colômbia. Evidênciase a relevância que traz para este país os naufrágios marítimos coloniais para propiciar o desenvolvimento da disciplina da arqueologia subaquática e estabelecer no plano legal que pode ser considerado ou não, como patrimônio cultural subaquático. Igualmente, demonstra-se como a pressa por recuperar ou resgatar as cargas dos barcos afundados na Colômbia, tem contribuído a financiar expedições, a conceder permissões de explorações, e a promulgar leis sem que parecesse evidente a finalidade cultural destas.

Palavras chave: navegação, naufrágios coloniais, Mar do Caribe, patrimônio cultural subaquático, arqueologia subaquática, Colômbia.

Introducción

La navegación a vela de *tiempos históricos*¹ y sus naufragios² son temas de limitado conocimiento por parte de dirigentes, investigadores y público en general. Por esto, no se comprende la importancia histórica y cultural de este tipo de accidentes, se desconocen las tipologías y consecuencias de estos siniestros y tampoco se tiene certeza de cuáles son las disciplinas interesadas en estudiar estos sucesos y para qué lo hacen. Podría afirmarse que, en términos generales, se ignora cuál es el patrimonio cultural -tangible e intangible- vinculado con la navegación atlántica y sus diferentes manifestaciones.

En Colombia, frecuentemente, tanto en las altas esferas gubernamentales como en el ámbito académico y periodístico, e incluso en conversaciones cotidianas, se especula sobre la cantidad, características y el valor monetario de las evidencias materiales y culturales de los naufragios del periodo colonial que yacen en los mares jurisdiccionales. Lo más preocupante es que las aseveraciones al respecto siempre tienen dos puntos en común: invisibilizan y cambian los valores patrimoniales y culturales por los que deben ser valoradas las evidencias materiales asociadas con los naufragios y carecen de investigaciones o inventarios oficiales para validar sus conclusiones.

Ante tan desafortunado escenario, durante los años 2001 y 2003 los estudiantes de antropología de la Universidad Nacional de Colombia - sede Bogotá, Juan Felipe Pérez Díaz y Luis René Romero Castaño, con la dirección de la antropóloga Monika Therrien, decidieron llevar a cabo una investigación a la que titularon *Naufragios y puertos marítimos en el Caribe colombiano, siglo XVI al siglo XVIII*.

Metodología del trabajo

Pérez y Romero justificaron la realización de su trabajo argumentando que:

"(no existían) investigaciones históricas que (dieran) cuenta sobre naufragios en el territorio colombiano, soporte fundamental para poder concretar proyectos en arqueología subacuática y ayudar al mejor conocimiento de nuestro patrimonio cultural sumergido³ y a la consolidación de nuestra identidad nacional frente al mar. ... (Sería) de gran utilidad (...) contar con una base de datos confiable, al igual que con un mapa histórico, en donde se ilustren los diferentes naufragios de este período. ... (Este) trabajo (se constituye en) uno de los primeros pasos en la consolidación de un estudio serio en arqueología subacuática en Colombia" (Pérez y Romero, 2003, p. 22)

La realización de este estudio no contempló intervenciones o reconocimientos de yacimientos arqueológicos debido a que "los costos en materiales, logística y capacitación al llegar a la fase de extracción y conservación del registro arqueológico (subacuático) serían excesivos" (Pérez y Romero, 2003, p. 21). Además, para el año 2001,

las leyes culturales y los permisos de la dirección general marítima nacional -DIMAR- no avalaban proyectos que supusieran la intervención o búsqueda de naufragios, en ningún lugar de las aguas jurisdiccionales colombianas.

La investigación tampoco contó con subvenciones económicas y, cuando en su momento se socializó el proyecto de investigación a la DIMAR, para solicitarles la posibilidad de acceso a los registros de naufragios que poseían para la conformación de la base de datos, la entidad comunicó la imposibilidad de ello, argumentando que la información que se investigaba era *reservada* y catalogada como *secreto de Estado*.

Ante tales limitantes, se decidió plantear un estudio en el que *se usarían* las fuentes históricas y académicas como ejes de la investigación para que, posteriormente, con la arqueología se aportaran datos sobre aspectos no asequibles o complementarios a la información escrita. Así las cosas, el reto del trabajo correspondió a la localización y correcto uso de la gran variedad de registros documentales que daban cuenta tanto de naufragios como de la relación de estos, con hechos históricos y comerciales de los puertos marítimos del Nuevo Reino Granada⁴.

Las fuentes primarias empleadas correspondieron a los manuscritos del Archivo General de la Nación (AGN). El trabajo en archivo permitió la localización, transcripción y análisis de manuscritos del siglo XVIII, archivados en el fondo *Milicias y Marina*, principalmente. Dentro de la tipología documental histórica, se referenciaron informes judiciales, procesos de rescate de buques, diarios de navegación e informes de naufragios. Este *corpus documental* permitió obtener abundantes datos para la creación de contextualizaciones históricas y el planteamiento de interpretaciones arqueológicas de algunos de los naufragios referenciados en archivo.

Además de los documentos de archivo, se consultaron las versiones impresas de manuscritos históricos. Para esta categoría de fuente primaria, se seleccionaron los textos de cronistas de Indias que en sus relatos narraban eventos de naufragios y acontecimientos navales en el territorio del Caribe. También fueron de utilidad las publicaciones de autores de la época de la Colonia, que, aunque no eran cronistas, se habían dedicado a recopilar información relacionada con este tipo de desastres marinos. De especial relevancia fueron para el trabajo las publicaciones del: *Tomo V* de la *Historia General y Natural de las Indias* (Gonzalo Fernández de Oviedo, 1535)⁵; *Naufragios y comentarios* (Alvar Núñez Cabeza de Vaca, 1527)⁶; *Pesca de perlas y busca de galeones* (Pedro de Ledesma, 1623) y la *Historia Trágico - Marítima* (Bernardo Gómez de Brito, 1735).

Para las fuentes secundarias, se consultaron los estudios de diferentes investigadores, nacionales e internacionales, que trabajan los temas de naufragios, navegación, conquista, historia y comercio ocurrido entre Europa y América en la época de los descubrimientos. Los textos académicos más útiles para la investigación fueron los de: *Naufragios y rescates en el tráfico indiano durante el siglo XVII* (Serrano, 1991); *Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII* (Pérez-

Mallaína, 1997)⁷ y *La recuperación de pecios en la Carrera de las Indias* (De Castro, 2001).

La información sobre temas afines a la navegación y a los procesos sociales de la época colonial en este tipo de fuente es abundante, no siendo así para los relatos y datos específicos sobre naufragios en el territorio colombiano. Por lo tanto, se decidió ampliar los "*sitios de búsqueda*" y revisar las publicaciones, que, aunque no pueden considerarse trabajos académicos como tal⁸, sí presentan listados de naufragios. Usualmente, en los listados incluidos en estos textos a cada naufragio se le referencia y asocia con datos bibliográficos, bien sean históricos o académicos, para darle más seriedad a sus búsquedas. Las publicaciones revisadas donde se encontraron mayores reportes de naufragios en el mar Caribe colombiano son: *The search for sunken treasures* (Robert Marx, 1983) y *Tesoros bajo el mar* (Francisco Ojeda, 1999).

Dentro de los objetivos académicos de la investigación se planteó cubrir las siguientes áreas del conocimiento:

- Presentar un estado del arte de la arqueología subacuática y las problemáticas del patrimonio cultural subacuático en Colombia, desde el año 1955 al 2002.
- Verificar documentación relacionada con la navegación a vela, el comercio, los puertos marítimos coloniales ubicados en territorio colombiano y la relación de estos lugares con los naufragios.
- Caracterizar los naufragios coloniales como un complejo e importante fenómeno social que requiere ser estudiado por especialistas.
- Efectuar una revisión de fuentes primarias, impresas y secundarias para crear un primer inventario en el que se relacionan los datos de naufragios ocurridos en el mar territorial caribeño colombiano⁹. Esta actividad permitió la creación de una base de datos y dos mapas temáticos, todos de carácter histórico.
- Efectuar interpretaciones arqueológicas (estudios de caso) de nueve naufragios referenciados en los fondos documentales del AGN.
- Plantear, con base en los resultados obtenidos, discusiones en torno al conocimiento del patrimonio cultural sumergido y al quehacer de la arqueológica subacuática en Colombia.

Resultados de la Investigación

Se ha considerado oportuno respetar el orden de los contenidos de la monografía de grado para presentar los resultados de la investigación en este artículo, enunciada en líneas anteriores, como las áreas del conocimiento cubiertas por el trabajo. Sin embargo, sólo se incluirán algunos de los datos más significativos e ilustrativos de cada tema y no se presentará información relacionada con los estudios de caso de los nueve naufragios documentados en el AGN, pues este trabajo supera los objetivos e intereses académicos de este artículo.

Arqueología subacuática y Patrimonio Cultural Subacuático 10

El desarrollo de la arqueología subacuática en el mundo siempre se ha vinculado con la localización y recuperación del cargamento de barcos hundidos en aguas marítimas, aunque en la actualidad, el campo de acción de esta disciplina se ha diversificado.

En América, particularmente en el área marítima de la Florida, fue el lugar donde iniciaron los trabajos de rescates de naufragios *seudo-arqueológicos*¹¹. Esto se debió a que los *cazatesoros* sabían que esa zona fue un paso obligado de las embarcaciones que navegaban entre América y Europa transportando mercancías y allí, eran frecuentes los naufragios a causa de los huracanes, ataques de piratas y otras dificultades propias de la navegación a vela.

Tal vez, uno de los casos más nombrados de estos rescates es el de *Nuestra Señora de Atocha*. Una empresa dirigida por el Sr. Mel Fischer, que tuvo un lema que evidencia el espíritu, motivación y metodología del trabajo "*Vamos a ser millonarios en cosa de una semana*" (Mathewson III, 1988 y Sinclair, 2002). Sin embargo, la exploración y recuperación de la carga principal del Atocha duró 16 años. Algunos elementos de poco valor comercial, pero con un gran significado cultural y arqueológico fueron ignorados y desaparecieron durante la exploración. Muchos otros bienes culturales extraídos del mar fueron subastados al mejor postor y otros cuantos hacen parte de un museo privado que se encuentra en La Florida (Sinclair, 2002).

Con las mismas características o aún peores, se realizaron numerosos *rescates* de naves en todo el territorio americano generando un daño arqueológico irremediable. De ahí, que la labor arqueológica se interesó en aislar y controlar este tipo de trabajo, y varios arqueólogos americanos empezaron a tener protagonismo por la utilización de tecnología específica en sus trabajos, lo cual optimizó los datos y objetos recuperados (Martín-Bueno, 2002).

En América Latina, la arqueología subacuática ha tenido un lento desarrollo, principalmente, por lo novedoso de su aplicación en terreno, por la falta de profesionales capacitados para el desarrollo de estas labores y por la carencia de legislaciones internas o posturas claras para proteger, investigar y divulgar el patrimonio cultural subacuático.

Pasado, presente y futuro. El caso colombiano

En Colombia, mientras que las investigaciones arqueológicas subacuáticas han sido escasas, las expediciones y los expolios efectuados en naufragios de tiempos coloniales en todas las aguas jurisdiccionales del territorio nacional han sido numerosas (Francisco Ojeda, 1999). Puede afirmarse, que, a la fecha, no existe ningún estudio con un alcance significativo en esta área del conocimiento¹² y la mayoría de las intervenciones efectuadas al patrimonio cultural subacuático de la Nación, no han tenido motivaciones científicas ni regulaciones legales del ámbito cultural.

Los pocos trabajos que se han desarrollado en el país, tanto de corte académico como preventivo, se han concentrado especialmente en el mar Caribe y en la localización e investigación de naufragios del periodo colonial. La bahía de Cartagena de Indias y sus inmediaciones, en su calidad de principal puerto marítimo durante la época colonial para el Nuevo Reino Granada, ha sido un lugar privilegiado para el desarrollo de actividades vinculadas con la arqueología subacuática o el patrimonio cultural subacuático, en detrimento de otros espacios marítimos del país y la aplicación de nuevas líneas de investigación sobre nuestro patrimonio cultural marítimo que corresponde a *"la totalidad de las manifestaciones¹³ relacionadas con la actividad marítima de los hombres y mujeres de la costa, a lo largo del tiempo, manifestaciones que están inscritas en el paisaje litoral y en el propio medio marino; este, a su vez, forma parte de nuestro patrimonio natural"*. (Pereira, 2008, p. 25).

En el año de 1991, el Banco de la República, la Universidad de Los Andes, el Museo Naval del Caribe y la Armada Nacional unieron esfuerzos para desarrollar un programa de arqueología submarina al que se denominó Salmedina I. Se proyectaba, además de capacitar a algunos arqueólogos nacionales de la Universidad de los Andes en las técnicas de buceo y rescate de naufragios, aumentar la colección del Museo Naval del Caribe con artefactos como cañones, municiones y anclas. El yacimiento seleccionado, para la obtención de dichos vestigios, correspondía a una zona de bancos o bajos, denominada como Salmedina (mar Caribe colombiano en cercanías de la entrada a la bahía de Cartagena de Indias), donde se sabía existían los restos de varios naufragios.

El proyecto contemplaba tres fases: en la primera se capacitó a algunos estudiantes de antropología en las tareas de buceo; la segunda correspondió a la extracción poco controlada de varios elementos arqueológicos; y la tercera preveía la restauración, análisis y publicación de los trabajos arqueológicos. Por diversos inconvenientes logísticos, económicos y metodológicos en Salmedina I, tan sólo se generaron actividades hasta la fase de extracción de elementos arqueológicos. A la fecha, las justificaciones científicas y patrimoniales de este proyecto aún no son conocidas a cabalidad como tampoco pueden ser consultados los informes técnicos y académicos del proyecto, ni hay evidencia de un repositorio o inventario de las actividades y elementos recuperados.

La mayor información de Salmedina I, corresponde a un breve artículo, elaborado por uno de los antropólogos de la Universidad de los Andes participantes del proyecto (Uribe, 2006). Sin embargo, algunos investigadores que reseñan el trabajo de Salmedina I, consideran el proyecto como el primer hito de arqueología subacuática del país; restándole valor a las graves fallas conceptuales y procedimentales existentes como es la inexistencia de alguna publicación de rigor que respalde las intervenciones ejecutadas.

La segunda intervención de la que se tiene poca información es la del hallazgo, a finales de los años noventa, de un arrume de cañones en los cayos de Serranilla (archipiélago de San Andrés y Providencia, mar Caribe colombiano), por parte del ingeniero de minas de la *Colorado School of*

Mines de Daniel de Narváez MacAllister (De Narváez, 1999 y Padilla, 2011).

El ingeniero que se encontraba haciendo trabajos de exploración en los cayos encontró los restos de lo que parecían ser elementos pertenecientes a un naufragio colonial. Con la expectativa de conocer el origen de los cañones contrató a una historiadora, en España, para rastrear los datos del siniestro en el Archivo General de Indias (Sevilla-España). Las fuentes históricas reportaban la pérdida en los cayos de Serranilla de cuatro buques de *La Flota de Tierra Firme*, comandada por Luis Fernández de Córdoba, en 1605.

De Narváez instauró una demanda en la DIMAR solicitando el reconocimiento de su hallazgo, pero la ubicación de los restos de las embarcaciones fue puesta en duda, debido a que la zona del naufragio se encontraba en la zona limítrofe con Nicaragua, país con el que Colombia tenía un conflicto limítrofe internacional.

Según un informe especial publicado por la revista *Semana* y titulado "La isla del tesoro", la compañía norteamericana *Pacific Geographic Society*, en el año de 1994, ganó una licitación para rescatar los restos de los cuatro barcos naufragados de *La Flota de Tierra Firme* de 1605. De esta intervención no se conocen informes, la relación de elementos extraídos, la metodología de trabajo o la forma como se encontraron y dejaron los yacimientos arqueológicos.

De lo que sí se tiene confirmación es que las intervenciones de Serranilla le permitieron a Daniel de Narváez MacAllister consolidarse, a nivel mediático y gubernamental, como uno de los pocos expertos en patrimonio cultural sumergido. En su calidad de *figura ilustre* ha tenido el privilegio de ser invitado a reuniones gubernamentales para exponer, a partir de su experiencia, lineamientos que permitan solucionar las "fallas" que posee la convención de la UNESCO para defender las "riquezas nacionales sumergidas". De Narváez es, además, uno de los pocos expertos que ha defendido y apoyado la nueva legislación sobre patrimonio cultural sumergido colombiano (Ley 1675, 2013), en la que se contempla que el rescatista de naves naufragadas con carga valiosa, puede obtener beneficios económicos y materiales por sus intervenciones.

En el segundo semestre del 2001, se realizó un curso teórico práctico de Protección y Conservación del Patrimonio Cultural Sumergido, en Cartagena de Indias. Este tuvo una duración cercana a los seis meses y fue auspiciado por el Ministerio de Cultura, la Armada Nacional y el Museo Naval del Caribe. La motivación estatal para auspiciar este proyecto académico fue contar con herramientas y personal capacitado para la protección del patrimonio cultural sumergido. De tal modo, se formaron buzos arqueológicos profesionales¹⁴ en tareas de rescates subacuáticos; se impartieron clases de diferentes especialidades de las ciencias humanas y oceanográficas por expertos nacionales e internacionales y se realizó una investigación histórico-arqueológica sobre los restos sumergidos de lo que parecía ser un barco del período colonial, hallado con anterioridad por miembros de la Armada.

En la investigación se contextualizó históricamente el naufragio y se realizó un mapeo del sitio arqueológico¹⁵ para evaluar su situación y plantear proyecciones para la investigación. La consulta y análisis de fuentes primarias y secundarias ayudó a construir el planteamiento que el naufragio estudiado correspondía al navío *El Conquistador*; embarcación echada a pique intencionalmente en el año de 1741, por el comandante de la Armada española en Cartagena, el almirante Don Blas de Lezo, como parte de las estrategias navales empleadas para retrasar el ataque a la ciudad efectuado por el almirante inglés, Sir Edward Vernon.

Las actividades de campo proyectadas fueron de carácter no intrusivo y correspondieron al reconocimiento visual y mapeo de los restos del naufragio. Este trabajo contó con el apoyo técnico de la escuela de Buceo y Salvamento y el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas de la Armada Nacional (CIOH).

Dibujo elaborado por el antropólogo Omar Ricardo Peña, estudiante del curso de Cartagena del 2001, con base en los datos del levantamiento arqueológico efectuado en el naufragio.



Ilustración 1

Recreación artística del naufragio del navío El Conquistador

Fuente: Archivo personal del autor.

Este trabajo de reconocimiento puede considerarse como el primer trabajo de arqueología subacuática del país, tanto por la metodología empleada, los resultados logrados, así como por la divulgación y publicación del trabajo (Del Cairo y García, 2002).

A partir de este curso, se gestaron nuevos estudios académicos íntimamente relacionados con las disciplinas de la arqueología subacuática e histórica, así como de la gestión y protección del patrimonio cultural subacuático. De hecho, tres de los diez estudiantes que participaron en el curso, alumnos de pregrado de la carrera de antropología de la Universidad Nacional de Colombia -sede Bogotá- desarrollaron sus monografías de grado sobre estos temas (Pérez y Romero, 2003, García, 2004 y Del Cairo, 2004).

La primera monografía a la investigación realizada en el año 2003 que se describe en este artículo (Pérez y Romero, 2003). En el año 2004, Catalina García desarrolló el trabajo titulado *"Mapa arqueológico*

e histórico de la bahía de Cartagena: Una propuesta metodológica para la gestión del patrimonio cultural subacuático" en el que demuestra la necesidad e importancia de construir un instrumento para la gestión del patrimonio cultural sumergido, que pueda ser utilizado por entidades nacionales con injerencia en el tema; este instrumento tendría como base esencial los naufragios y la bahía de Cartagena (García, 2004)¹⁶.

El mismo año, Carlos del Cairo, presentó el trabajo titulado *"Arqueología subacuática de los restos de una construcción militar del siglo XVII en Tierrabomba (Cartagena de Indias): Batería de la Chamba*, en el que se identificó, registró y analizó una estructura militar del siglo XVIII, a partir de metodologías arqueológicas de tierra y agua. En su investigación se encontraron artefactos de distinto uso como un cañón sumergido, fragmentos de ladrillos, cerámica y ecofactos, así como piedras coralinas que fueron usadas para la construcción de la estructura militar (Del Cairo 2004).

El antropólogo John McBride Giraldo, en el año 2003, realizó el trabajo denominado *"Bajo la cota cero. Prospección e inventario de los recursos culturales sumergidos en la bahía de Cartagena de Indias: avance de investigación"*. En este se ubicaron 38 espacios geográficos con presencia de materiales de origen cultural asociados entre sí, elementos de artillería, lastre, cerámica, botellas, conjuntos constituyentes de navíos y rasgos de acumulación de material foráneo que hace parte de un conjunto de artefactos. También se reconocieron otros sitios de importancia arqueológica al exterior de la bahía como: el Bajo Negritos, con vestigios de lastre pertenecientes a un buque negrero de esclavos; la Batería de Chamba (lado oeste de la isla de Tierrabomba), con vestigios de la estructura de la fortificación y cuatro cañones y, la Boquilla, posible conchero referenciado inicialmente por Gerardo Reichel Dolmatoff en 1955 (Mcbride, 2003).

Posteriormente, en el año 2011, el historiador Ricardo Borrero, adelantó la investigación titulada: *Procesos de formación de sitios arqueológicos sumergidos en la Bahía de Cartagena de Indias. Estudio preliminar sobre degradación de materiales orgánicos empleados en la construcción naval y/o contenidos en los fletes coloniales*. Este trabajo, de corte experimental, efectuado para obtener el título de magíster de Antropología de la Universidad de los Andes, buscaba entender los procesos de formación de sitios arqueológicos sumergidos y conocer los agentes naturales que intervienen en la degradación de las materias existentes en un naufragio (Borrero, 2011).

En todos los intentos generados por consolidar de forma metódica la especialidad de la arqueología subacuática en Colombia, como los cursos de formación de arqueólogos subacuáticos, la búsqueda y litigio por la recuperación de la carga de la nave capitana de La flota de Tierra Firme española de 1708, el galeón San José, ha estado presente tácita o explícitamente¹⁷.

Este caso es uno de los ejemplos más claros y actualizados, de cómo intereses personales y privados, apoyados por toda la maquinaria del estado, planificaron una ruta de trabajo para modificar, tanto a nivel

académico y legal, los sustentos básicos de los conceptos de patrimonio cultural y arqueológico de la Nación¹⁸. El cáncer del galeón *San José* hizo metástasis en el ámbito legal, posibilitando la creación en el 2013, de una legislación especial para normalizar y regular las intervenciones sobre el patrimonio cultural sumergido. Así, el alto gobierno, asesorado por los funcionarios de sus entes culturales en su infinita sabiduría, estableció la fórmula legal para que quien intervenga el **Patrimonio Cultural Subacuático**,¹⁹ pueda obtener un aprovechamiento económico por su supuesto interés filantrópico.

En la actualidad, la *alta demanda* de proyectos arqueológicos para los estudios de impacto ambiental ha posibilitado la aparición de nuevos investigadores e instituciones interesados en estudiar e intervenir el patrimonio cultural subacuático. Aunque tal panorama podría considerarse como alentador, no debe perderse de vista que algunas de estas personas carecen de una formación especializada en el tema pues como justificación de sus pretensiones e idoneidad argumentan poseer un certificado de buceo o la asistencia a cursos, o el haber tomado materias o participado como auxiliares en proyectos arqueológicos de patrimonio cultural sumergido. Por otra parte, es justo también anotar que la diversificación de proyectos y personal ha permitido la implementación de nuevas técnicas y análisis de muestreo no intrusivas, así como la consideración de nuevos paradigmas y conceptos de investigación.²⁰

Finalmente, debe resaltarse el protagonismo que han adquirido algunas instituciones no gubernamentales que han dedicado sus esfuerzos al estudio, protección, conservación y difusión del patrimonio cultural subacuático, histórico y marítimo. En su gran mayoría, las entidades²¹, corresponden a fundaciones sin ánimo de lucro y algunas dependencias de universidades privadas.²²

El contexto Histórico de los naufragios coloniales El desarrollo mercantil del Nuevo Mundo

Durante los siglos XV al XVIII los modelos económicos, geopolíticos y culturales de las coronas europeas, navegaron cruzando el océano Atlántico y a esta ruta de comunicación y comercio se le llamó la *Carrera de Indias* o el *Tráfico Indiano*; conexión atlántica que instauró un mercantilismo totalitario impuesto por los comerciantes europeos (Haring, 1984).

Este sistema mercantilista se fundamentaba en el establecimiento de un monopolio comercial que preveía que el intercambio sólo podía efectuarse dentro de unos límites cerrados, es decir, las colonias sólo debían proveer a las metrópolis materias primas y las metrópolis suministraban a sus colonias mercancías manufacturadas (Laurent, 2003).

La búsqueda de metal -oro y plata, piedras preciosas, perlas y esmeraldas- durante los primeros siglos de este período, se impuso como una necesidad condicionada por una relación típicamente colonial. Las penetraciones hacia el interior del continente o la instalación en

determinadas islas, debían asegurarse de los contactos necesarios con el mundo exterior (Cipolla, 1999). De allí, la necesidad de procurarse metales o mercancías cuya posibilidad de intercambio atrajera a los europeos, pues no se puede olvidar la premura de herramientas, ropas, vino, y bienes de primera necesidad que tenían los conquistadores y los pobladores que habitaron estos nuevos territorios. Esta relación de dependencia de las mercaderías europeas fue la que hizo que la extracción metalífera se convirtiera en la clave del sistema económico en América, durante los primeros siglos de la época colonial (Pérez y Romero, 2005, p. 9; Vidal, 1997).

Para controlar el transporte de personas, mercancías, buques, flotas y caudales del comercio realizado entre Europa y los nuevos territorios en América, la corona española creó el Tribunal y Casa de Contratación que fue establecido en Sevilla, en el año de 1503. Sevilla fue el único puerto autorizado como punto de partida hacia América hasta 1717, año en que la Casa fue trasladada a la ciudad de Cádiz, por ser un apostadero más apto para la navegación de grandes bajeles.

En América, por otro lado, se habilitaron pocos y distanciados puertos para la importación y exportación de los productos: Veracruz para Nueva España, Nombre de Dios y posteriormente Portobello para el Istmo del Darién, Cartagena para Tierra Firme y el Callao para el virreinato del Perú. Estos puertos se caracterizaron por ser plazas fortificadas en respuesta a los tempranos ataques e intentos de toma por parte de holandeses, ingleses y franceses, que tanto afectaron al sistema comercial español (Pérez y Romero, 2005, pp. 25-35).

Inicialmente, la Casa de Contratación tuvo un carácter comercial, pero, con el auge del tráfico indiano y gracias a todas las rentas que recaudaba, se convirtió en una de las principales agencias de la real hacienda española. Esta institución manejó también los asuntos concernientes a la navegación y documentación cartográfica oficial, creando una escuela de navegación. Al mismo tiempo, se encargó del tribunal de justicia referente a la navegación y al comercio con América (Cipolla, 1999; Hernández, 1952).

Las embarcaciones y las formas en las que se navegó el Atlántico

Entre los siglos XIII y XVIII la náutica²³ tuvo avances importantes en campos como la cosmología, la física, el invento de instrumentos de navegación, la práctica de métodos de cartografía náutica y la navegación de altura²⁴ y cabotaje²⁵ que abonaron en el conocimiento geográfico del planeta. A la par de estos avances, evolucionaron también los métodos y las técnicas de construcción naval desde formas empíricas y artesanales transmitidas por generaciones de carpinteros tradicionales de ribera, hasta la institución oficial y formal de métodos de construcción con normas de arqueamiento, fórmulas exactas y medidas unificadas. Dichos métodos oficiales de construcción naval, sin lugar a dudas, fueron el producto de la convergencia de saberes.

Para el caso del descubrimiento del continente americano, la ciencia, la tecnología y los saberes náuticos desempeñaron un papel importante en el proceso de conquista y colonización del Nuevo Mundo, pues las diferentes monarquías europeas perfeccionaron la actividad de la navegación encontrando la forma más adecuada para utilizar y sacar beneficio económico, político y cultural del medio acuático.

Con la construcción de diferentes tipos de embarcaciones se tuvo la capacidad de conocer y apropiarse de lo que estaba "al otro lado", transformando los nuevos y diferentes espacios geográficos del planeta. Además, gracias a la navegación se estableció un sistema mundial de intercambio social, económico y político.

Es claro que el medio que hizo posible dicho intercambio fue la navegación, la vía de comunicación los océanos, y los vehículos utilizados las embarcaciones de gran tonelaje impulsadas por el viento y las corrientes marinas. Dichas estructuras móviles se consolidaron como obras de ingeniería y arte; producto y reflejo de las diferentes condiciones económicas, políticas, técnicas, naturales, culturales y comerciales desarrolladas en tierra firme.

Después de 1492, las actividades comerciales y de navegación entre España y los nuevos territorios se realizaron en navíos "suelos", como carabelas, pataches, urcas y filibotes, que viajaban con fines y destinos particulares. Posteriormente, la Casa de Contratación estableció un sistema de flotas y el funcionamiento de varias armadas con distintas jurisdicciones con fines principalmente defensivos. El propósito era que los viajes atlánticos se efectuaran en grupos de no menos de diez navíos y dentro de la flota hubiese embarcaciones que tuvieran una gran capacidad de carga. Se buscaba proteger los convoyes que viajaban para comerciar con América debido a los ataques de corsarios y piratas, y que ningún navío cruzara solo el Atlántico. Las flotas constaban de un gran número de barcos mercantes y una custodia de buques de guerra, dirigidos por la nave capitana y la almiranta, comandada por un Capitán General y un Almirante, en su respectivo galeón, que tenían al mando una tripulación no menor de treinta soldados (Pérez y Romero, 2005, p. 224).

El sistema de flotas españolas funcionó desde el 16 de julio 1561 hasta 1737 y estuvo regido por los vientos y las corrientes marinas. En 1564, el Rey Felipe II decretó que cada año partirían para América dos flotas. La flota que zarpaba a finales de abril o principios de mayo se dirigía a Nueva España, y la de agosto a Tierra Firme. Salían del puerto de Sevilla o Cádiz para luego llegar hasta las costas de África, y de allí, proseguir a las Canarias. Luego, tomaban rumbo a las Antillas Menores o en algunos casos hasta Trinidad y Tobago, la isla Dominica o Guadalupe, de donde se dirigían a Veracruz en México o Portobello en Panamá haciendo escala en Cartagena. A partir de las pequeñas Antillas, la flota de Tierra Firme seguía al Cabo de la Vela, y de allí a Cartagena de Indias en donde permanecía por unos días, luego hacía su última escala en Portobello o Nombre de Dios y regresaba de nuevo a Cartagena, de donde se dirigía a La Habana para reunirse con la flota de Nueva España, y así regresar a Europa antes del comienzo de la época de huracanes (Cipolla,

1999; Haring, 1984; Lucena, 1992; Martínez, 1999; Patiño, 1991; Pérez-Mallaína, 1992; Pérez y Romero, 2005; Serrano, 1991).

Para el año de 1677, la navegación y el comercio con España ya presentaban grandes rasgos de decadencia. La corrupción administrativa permitía que a personas poco idóneas se les dieran permisos para navegar. En los barcos, los problemas técnicos eran frecuentes y los cargos del mando y las direcciones de las flotas eran asignados a las personas con más solvencia económica y con poco conocimiento sobre el arte de la navegación.

Los contrabandistas fueron los principales beneficiados con las fallas que poseía el comercio entre América y España. Las colonias españolas americanas eran tan costosas de sostener y difícil de administrar desde territorio europeo, que muchas potencias europeas decidieron desarrollar una política de poder, consistente en atacar al comercio extranjero o ampliar y asegurar el propio. El poder se ejerció ya no sólo en tierra sino también en mar abierto. Aparecieron en el Caribe embarcaciones de piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros; ladrones de mar, auspiciados por las diferentes monarquías europeas, en su gran mayoría protestantes (Splendianni et al., 1997; Vila, 2001).

Los puertos marítimos caribeños del Nuevo Reino de Granada

El Caribe, en términos continentales, es una región geográfica y cultural ocupada y explotada desde tiempos prehispánicos. Comprende los territorios de las Antillas (mayores y menores) y las áreas litorales que lo circundan, incluyendo las costas de Tierra Firme, Centroamérica, el golfo de Méjico y la Florida (Pérez-Mallaína, 1992).

Una de las características de las diferentes sociedades que han habitado en estos territorios, es que, desde tiempos prehispánicos, han estado involucradas en complejos tejidos culturales y comerciales con el área andina y mesoamericana, y también, con sociedades europeas y africanas en el periodo colonial. El comercio de larga distancia, generado en esta área, unió en una compleja red a diferentes sociedades y subregiones del Caribe potenciando diversos niveles de cultura y formas económicas (Pérez-Mallaína 1992).

Las características marítimas de este territorio han hecho que las sociedades (prehispánicas, hispánicas y republicanas) que han habitado en esta zona forjen su tecnología, cultura material, valores y creencias en relaciones de tipo anfibio,²⁶ que las diferencian de las comunidades que han habitado y poblado los territorios selváticos y andinos cercanos a esta región.

El comercio legal e ilegal, que se gestó en la zona caribeña colombiana, constituyó la principal actividad económica de la colonia. El contrabando también perturbó el modelo de poblamiento hispánico y originó un tipo de relaciones sociales, que signarían la mentalidad de los pobladores con un marcado carácter de *ilegalidad*, es decir, cierta tendencia a inclinarse, como algo natural a lo que estaba por fuera del orden hispánico.

Aunque ilegal, el contrabando complementó el comercio legal externo de la colonia. La venta y los impuestos del contrabando confiscado produjeron considerables entradas. Igualmente, proporcionó oportunidades a oficiales del gobierno para aumentar sus sueldos y además ayudó a soldados destituidos. Al mismo tiempo, conectó a la provincia de Cartagena, y todo el Caribe neogranadino, a la red del comercio caribeño de Gran Bretaña y los Países Bajos, socavando fundamentalmente las bases mercantiles del imperio español. Del mismo modo, el contrabando contribuyó a debilitar en la provincia sus lazos con el gobierno español, acentuando su autonomía en materia económica y política (Conde, 1999).

El contrabando fue un fenómeno central de la vida económica y social del Caribe colombiano, como lo era en general, de una u otra forma, de toda la región adyacente. A finales del siglo XVIII constituía sin exageración, un instrumento de sobrevivencia para las clases populares lo mismo que para las élites. El predominio de esta economía ilegal era el elemento más sobresaliente de la sociedad costera en el siglo XVIII, y el contrabando estaba detrás del origen de las grandes fortunas de sus élites económicas y del desarrollo de sus ciudades, conformando, además, una forma de vida y un conjunto de valores. Adicionalmente, con la utilización de la mano de obra esclava en los sectores agrícolas, industrial y minero del continente, convirtieron al *negro* en un factor indispensable y dependiente en la economía colonial (Múnica 1998; Vila 2001).

El naufragio colonial

El naufragio fue una situación a la que se tenía que enfrentar cualquier persona o barco que quisiera navegar por las rutas comerciales que se crearon durante el período colonial. A pesar de eso, no alteró de un modo significativo el tráfico con las colonias americanas. Pero, por ser un fenómeno de gran importancia en el campo jurídico, económico y social presenta varias características que ningún otro accidente o hecho histórico de este período posee (De Castro, 2001, p. 107). Cada suceso de este tipo afectó a la sociedad de los siglos XVI, XVII y XVIII en diferentes niveles y maneras.

Esos accidentes navales son considerados como cápsulas de tiempo por cuanto encierran la historia de un barco en particular, pero estas naves también están asociadas a actividades sociales, económicas e incluso simbólicas que brindan información sobre la forma de vida en las embarcaciones, los circuitos comerciales y la tecnología de la época, entre otros (Gould, 2000).

Es importante anotar que en los estudios sobre naufragios coloniales no se han tomado en cuenta los datos sobre accidentes de embarcaciones menores. Buques no tan significativos para un período caracterizado por las embarcaciones de gran tonelaje, la navegación de altura y el comercio entre continentes. Sería necesario que en los estudios históricos y arqueológicos se preste atención a la información que pueden brindar

este tipo de buques, para tener un mejor entendimiento, entre otras cosas, del comercio regional efectuado entre las colonias.

Causas de los naufragios coloniales

El Atlántico fue, para los navegantes de la época colonial, una zona vasta donde había presencia de grandes fuerzas sobrenaturales, en la que la imaginación, los temores y las fantasías de la gente de este período, podían tener un espacio vivo. Por esta razón, era una verdad generalizada que las causas de los naufragios se encontraban en la magia y en los mandatos divinos (Pérez-Mallaína, 1992 y 1997; Serrano, 1991).

El avance de la tecnología en cuanto construcción naval, implementación de instrumentos de navegación, conocimiento de vientos, rutas de navegación, geografía y derroteros, poco a poco hicieron que estos accidentes fueran disminuyendo y que se empezaran a conocer otras causas diferentes a las mágico-religiosas. Por lo general, estos accidentes eran causados por condiciones atmosféricas: tempestades, mar gruesa, vientos duros o ciclones tropicales y la mayoría de las veces, la culpa de estos acontecimientos recaía en los pilotos.

Una causa frecuente de los naufragios coloniales era el fuego. Para esa época, los buques que navegaban por los mares de la tierra, además de tener el casco de madera, eran dotadas de aparejos²⁷ embreados, velas de cáñamo y mercancía inflamable como pólvora, que en la gran mayoría de embarcaciones se transportaba envasada en barriles de madera. Transportar este tipo de elementos no habría sido un problema, si estos elementos no hubieran estado siempre expuestos al fuego o a lámparas de aceite en cercanía de una llama, pero, dentro de un barco, debía existir fuego y no siempre, se tomaban las precauciones necesarias para no incendiar la embarcación (Pérez-Mallaína, 1992; Serrano, 1991).

Por otra parte, los fraudes cometidos en la construcción de galeones y barcos mercantes fue otro de los factores que incidieron en la generación de accidentes marinos que terminaron en naufragios. Serrano Mangas, en su libro *Función y evolución del galeón*, establece dos motivaciones principales para la realización de los fraudes que, aunque se realizaban desde tiempo atrás, alcanzó su mayor popularidad durante la segunda mitad del siglo XVII (Serrano, 1985).

Como primera medida, los asentistas²⁸ empleaban en la construcción de las embarcaciones, reales y mercantes, elementos diferentes a los estipulados en las ordenanzas reales. Del mismo modo, también empleaban materiales baratos y de mala calidad bajo el pretexto de la presión del tiempo para la entrega de los navíos. Así, sistemáticamente se reducía el número de clavos y la calidad de las jarcias o cables, se forjaban los objetos de hierro necesarios con menos peso del obligatorio o se utilizaban maderas de pésima calidad o verdes. Como resultado, las embarcaciones eran demasiado débiles frente a los temporales y a la broma²⁹ (Serrano, 1985).

La segunda motivación consistía en burlar a la administración, alterando la estructura de los barcos con el fin de obtener un mayor tonelaje y, por lo tanto, abrir un espacio extra en las bodegas, para transportar en él, las mercancías de contrabando. Se acortaba la quilla³⁰ y la eslora³¹ y se aumentaba la manga³² y el puntal³³, convirtiendo a los barcos en pesados barrigones difíciles de maniobrar. Con este tipo de fraude, los constructores buscaban alejar el interés de la Corona en sus barcos y evitar su embargo, pues esto significaba, varios años de uso de la embarcación en calidad de préstamo y la devolución del navío en malas condiciones (Serrano, 1985).

La sobrecarga, expresada como contrabando, fue otra causa de naufragios. El sobrepeso hacía que los barcos fueran poco manejables y maniobrables generando desbalance en la estabilidad de la embarcación, situación que, acompañada con los movimientos marinos, ocasionaba la volcada de la nave. También, propiciaba la generación de abolladuras debajo de la embarcación que abrían vías de aguas y quebrantos en la estructura del navío. Además, las embarcaciones sobrecargadas eran propensas a los impactos contra arrecifes y bajos o encallamientos en aguas someras (Pérez-Mallaína, 1992).

Por último, se deben nombrar los ataques de piratas, el corso y las batallas navales como acciones humanas que dejaron en el fondo del mar muchas embarcaciones del período colonial.

Tipo de naufragios coloniales

En la investigación de Pérez y Romero (2005), se definen tres tipos de naufragios coloniales:

1. Los fortuitos o accidentales. Representados por las embarcaciones hundidas por huracanes, tormentas, errores humanos que propiciaron el encallamiento de las naves en bajos o parásitos
2. Los de acciones beligerantes. Vinculados a los ataques de piratas, enfrentamientos con armadas enemigas o por tácticas de combate.
3. Los desechados intencionalmente. Embarcaciones echadas a pique por ser consideradas inservibles.

Consecuencias de los naufragios coloniales

Al conocer las causas de un naufragio se puede tener una idea de las dimensiones del accidente pues, no es lo mismo una embarcación encallada en un bajo de arena que un buque ido a pique, o un hundimiento causado por los varios disparos de un cañón enemigo. Las principales consecuencias de estos sucesos se podrían sintetizar en:

- Su relativa frecuencia en la navegación determinó que el hombre interviniera e interactuara de manera directa con el mar para

recuperar, por un lado, los objetos y las estructuras navales perdidas y, por el otro, incentivó a mejorar el arte de la navegación y facilitar los trabajos subacuáticos de los recuperadores de pecios de la época colonial, lo que llamamos hoy *la experimentación científica* (De Castro, 2001).

- Las personas que viajaban dentro de un barco pertenecían a diferentes grupos sociales y cada naufragio traía consigo la muerte de la mayoría o de la totalidad de sus tripulantes y pasajeros, hecho que desencadenaba una serie de tragedias particulares, y representaba una tasa de mortalidad muy alta, teniendo en cuenta, la baja densidad de población en España (Pérez-Mallaína, 1997). También tras la muerte de tantas personas, algunos conventos e iglesias recibían parte del dinero rescatado del naufragio con el encargo de dar misas en nombre de los muertos en el accidente. Las cifras que recibía la iglesia por concepto de misas eran enormes (Pérez-Mallaína, 1997).
- En algunas zonas donde con regularidad ocurrían accidentes marítimos, los habitantes del lugar recurrían al saqueo de las naves para apoderarse de las mercancías del naufragio. Como los propietarios desaparecían o morían al momento del hundimiento, se pensaba que era lícito apoderarse de aquellos bienes que no tenían dueño y, sobre todo, si se encontraban a la deriva (Pérez-Mallaína, 1997).
- Los marineros de un barco pertenecían a la clase social más baja y paupérrima de Europa. Sus ingresos eran pocos y debían trabajar duro y por largo tiempo para poder ascender y conseguir un mejor puesto como contramaestre, en el mejor de los casos. Durante un naufragio, estas personas al ser las más experimentadas en las maniobras propias del mar, con la confusión, histeria y desorden del accidente fácilmente podían quedarse con algún bien valioso que se encontraba en el barco. Para las autoridades era muy común, nombrar a los marineros y tripulación de un barco naufragado como ladrones, ya que en casi todos los casos los supervivientes eran encontrados (para ser luego apresados) con cadenas, monedas, y lingotes de oro robados durante el naufragio (Pérez-Mallaína, 1997).
- Según el investigador Pérez Mallaína, además de representar un obstáculo para el funcionamiento normal del sistema comercial, el naufragio afectó profundamente una de las bases que comenzaba a consolidarse como pilar del capitalismo moderno y la sociedad mercantilista: **la propiedad privada**. El concepto de propiedad se quebranta cuando la embarcación con el cargamento ha naufragado y no puede ser recuperado inmediatamente. El tiempo transcurrido entre el momento del hundimiento y el del rescate contribuye a que se desdibujen los límites entre la realidad y la fantasía, de este modo, salen a resurgir en la imaginación de la gente cuadros de ricos tesoros, dejando en un segundo plano a los dueños legítimos de la riqueza (Pérez-Mallaína 1997).

Sistema de recuperación de naufragios en la colonia

Las características de un naufragio brindan mucha información sobre las consecuencias y repercusiones sociales o militares de los accidentes navales. Dejan ver, también, los sistemas de recuperación del orden social utilizados por los diferentes actores que intervinieron, estuvieron implicados o salieron beneficiados con la desgracia humana en este tipo de accidentes.

El Rey fue el principal interesado en recuperar las cargas perdidas en el mar (Pérez-Mallaína, 1997; Serrano, 1991). La mercancía, en la época de la Colonia y la Conquista, representó el bien máspreciado. La carga tenía prioridad de salvarse aún por encima de los pasajeros y tripulación de un barco. Durante un naufragio las barcas de salvamento estaban ocupadas con toda seguridad por bulas, oro, mercadería fina, plata, esclavos antes que por marineros, mujeres, niños o simples pasajeros.

Cuando un buque se encontraba en inminente peligro de zozobrar, muchas veces se reducía el peligro arrojando parte de la mercancía al mar. El comisario de a bordo o el Capitán de la embarcación determinaban qué se debía arrojar y luego, al llegar al destino, se hacían los cálculos de la mercancía perdida y de los artículos salvados para establecer la cuantía de las pérdidas y ganancias y repartirlas entre los propietarios que tenían carga en el buque.

Esta forma *comunitaria* de reponer pérdidas parciales, empleada durante el medievo y el siglo XVI y XVII, se fundamentaba en la idea de que los propietarios de los artículos salvados estaban obligados a resarcir a quienes habían perdido sus mercancías. Sin embargo, con el transcurso del tiempo y las nuevas ideas de la sociedad mercante, los propietarios que salvaban su carga no daban facilidades para compartir su ganancia con sus compañeros de viajes. Además, en la práctica, los capitanes de las embarcaciones debían sostener un proceso judicial largo, en donde, por lo general, los dueños de la mercancía acusaban a la tripulación de tener en malas condiciones el barco teniendo que indemnizar a los propietarios de la carga (Pérez-Mallaína, 1997).

Cuando la pérdida era total, los dueños del barco y los comerciantes buscaban ser indemnizados. No se debe perder de vista que la gran mayoría de las embarcaciones de las armadas reales eran de propiedad particular y habían sido alquiladas a sus dueños. La corona se hizo responsable de las labores de salvamento y de hacer una repartición *justa* de las pertenencias recuperadas. De este modo, La Casa de Contratación otorgaba asientos a particulares para realizar las labores logísticas de rescate y los mecanismos que se utilizaron para salvar la mercancía fueron variados. Las personas que hacían este tipo de asientos construyeron un *modus vivendi* sacando provecho de las pérdidas de otro. Asimismo, la pérdida económica representaba para la Corona un retraso para efectuar los pagos de las múltiples deudas que poseía como resultado de las guerras con las demás monarquías europeas.

Generalmente, las empresas que recuperaban mercancías durante la colonia no fueron rentables para la Corona y casi nunca tuvieron

un resultado positivo. Por el contrario, las dificultades técnicas y administrativas hicieron del salvamento de buques, actividades en donde el objetivo principal era conseguir privilegios comerciales o económicos que nada tenían que ver con la finalidad de recuperación de mercancías de buques naufragados (De Castro, 2001).

Los asientos para bucear en los naufragios fueron de dos clases. El primero fue el que se producía inmediatamente ocurrido el naufragio. En estos eventos las entidades monárquicas propiciaron la búsqueda y se basaban en la legislación sobre rescate de buques de la época. El segundo, consistió en contratos a entes privados en los cuáles se negociaba el porcentaje de ganancias sobre los bienes recuperados en el buceo. En este tipo de asuntos siempre existieron otros *intereses económicos* diferentes a los de la recuperación de mercancía naufragadas.

Los naufragios coloniales del caribe colombiano

Al obtener los diferentes sucesos navales que terminaron en naufragios, producto de la investigación y lectura de las fuentes ya mencionadas, fue necesario presentar los resultados de este trabajo en dos formatos diferentes y complementarios a su vez: fichas técnicas y mapa histórico.

Fichas técnicas de la base de datos

La ficha técnica creada para sistematizar la información recopilada sobre los naufragios investigados, corresponde a una tabla organizada en dos columnas y once filas. En la primera columna se asignaron las diferentes categorías explicativas elegidas de acuerdo con las necesidades de la investigación y la segunda columna contiene la información encontrada de cada naufragio. El propósito de tales fichas fue facilitar la consulta, homogenizar los datos a buscar para cada accidente, así como organizar cronológica y espacialmente cada uno de los naufragios catalogados. El formato de tablas permitió hacer un registro histórico del accidente, conocer las fuentes en donde se encuentra información del naufragio y además saber si estos accidentes han sido objeto de estudios históricos, arqueológicos u otros. Igualmente, a futuro se podrán crear nuevas casillas y variables a tener en cuenta para el estudio de los naufragios y la gestión del patrimonio cultural subacuático.

A continuación, se presenta la ficha 85 de la base de datos creada, en ella se pueden apreciar los ítems que se tuvieron en cuenta para organizar la información de las fuentes consultadas (Tabla 1).

Tabla 1
Detalle de la ficha naufragio No. 85 generada en la investigación

NUMERO ¹	85
AÑO ²	25 de marzo de 1789
LUGAR ³	Bajos de Salmedina (Cartagena)
ruta ⁴	Guinea-Cartagena
NAVE ⁵	Fragata San Antonio alias Belmouth
TRIPULACIÓN Y/O PASAJEROS ⁶	Capitán de la fragata Luis Ferrer y Boni.
CARGAMENTO ⁷	159 esclavos negros del rey
CAUSA ⁸	Impacto contra un bajo
REFERENCIA EN ARCHIVO ⁹	-A.G.I. Santa Fe 573. -A.G.N Milicias y Marina, tomo 54, 20,
REFERENCIA BIBLIOGRAFICA ¹⁰	Francisco Ojeda, Tesoros bajo el mar. España: Editores Extremeños, 1999, p. 184.
OTROS ¹¹	Al parecer la causa humana del impacto, fue el desconocimiento de la entrada a Bocachica. En la embarcación se efectuaron trabajos de rescate.

Fuente: Pérez y Romero, 2005.

1 Código asignado al naufragio de acuerdo al orden cronológico en que acaeció dicho suceso.

También el número sirve de guía de ubicación del siniestro en el mapa histórico realizado.

2 Refiere a la fecha en la que ocurrió el naufragio.

3 Sitio donde ocurrió el naufragio. En la base de datos aparecen algunas veces las zonas geográficas "exactas" del accidente y en otros, simplemente se asoció el naufragio a una región geográfica.

4 Trayecto que tenía asignado la embarcación.

5 Características tipológicas de la embarcación

6 Refiere al nombre de las personas que viajaban en la embarcación.

7 Da cuenta del tipo de mercancía que se transportaba.

8 La forma en la que naufragó la nave.

9 Referencia las fuentes primarias en donde se localizaron los datos del naufragio.

10 Referencia las fuentes secundarias donde se localizaron los datos del naufragio (autor, fecha de edición del trabajo y páginas).

11 Información que complementa la información del accidente como: algunas referencias históricas, yacimientos con estudios arqueológicos o lugares expoliados.

Mapas Históricos

El mapa histórico está sustentado en las fichas técnicas y no puede considerarse como arqueológico debido a que no se sabe si existan hoy todas estas evidencias físicas en el mar. Como la investigación arrojó gran cantidad de naufragios en el puerto de Cartagena de Indias y sus inmediaciones se utilizaron dos cartas náuticas realizadas por el CIOH³⁴ para poder localizar todos los naufragios de la base de datos: una para los naufragios ocurridos en el mar Caribe colombiano (Ilustración 2) y otra para la bahía de Cartagena (Ilustración 3).

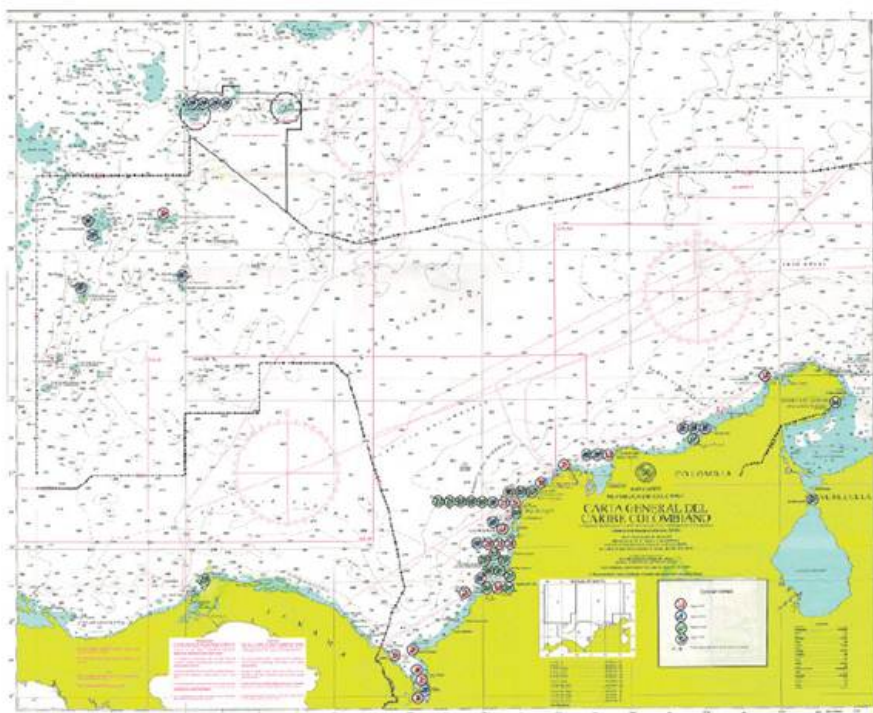


Ilustración 2

Detalle del mapa con la ubicación de naufragios en el mar Caribe

Fuente: Archivo personal del autor.

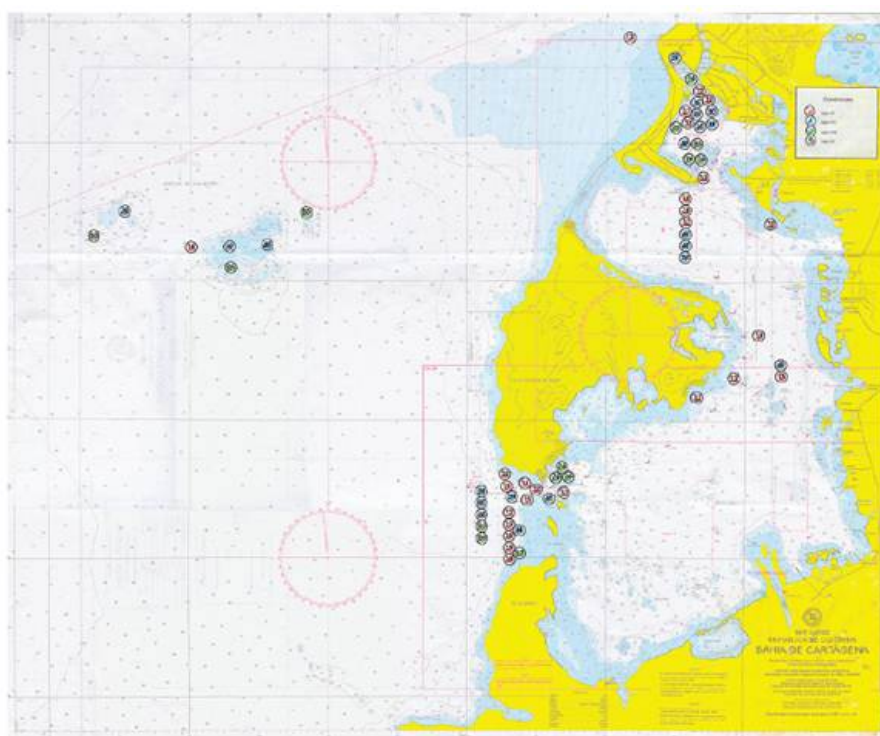


Ilustración 3

Detalle del mapa con la ubicación de naufragios de la bahía de Cartagena de Indias

Fuente: Archivo personal del autor.

Al igual que en la base de datos, en los mapas se agruparon los naufragios por siglos y dentro de estas dos cartas náuticas se crearon cuatro

convenciones temáticas para ilustrar los accidentes marítimos. Cada siglo fue representado por un modelo de barco característico de cada período, enmarcado en un círculo y su tamaño en el mapa varía según la escala de las otras convenciones de la carta náutica en donde se encuentran ubicados. Para una mejor lectura de las convenciones, cada siglo fue identificado con un color.

Cuando para un mismo sitio se encontraron reportes de varios naufragios, en la carta, estos accidentes aparecen ubicados en línea. Es de anotar que la ubicación dada a los naufragios es aproximada y en ningún caso definitivo en relación con el lugar que era mencionado en las diferentes fuentes consultadas.

Para la ubicación espacial de los naufragios fue necesario revisar el fondo de Mapas y Planos del AGN, conformado por ocho mapotecas con material gráfico de diferentes épocas. También se consultaron varios libros con cartografía náutica e histórica del Caribe colombiano con el fin de conocer: la toponimia, los puertos marítimos, los lugares para fondear, las rutas y lugares asociados a la navegación con sus respectivas indicaciones.

Algunos resultados y estadísticas de la información sistematizada

Durante la investigación se crearon 93 fichas técnicas de naufragios, aunque el total de naves naufragadas encontradas fue de 119 barcos. Lo anterior debido a que, en algunas fichas, se sistematizaron varias embarcaciones en un mismo cuadro. De la información sistematizada de la base de datos, se pudieron realizar estadísticas y porcentajes interesantes sobre los naufragios (Ilustración 4).

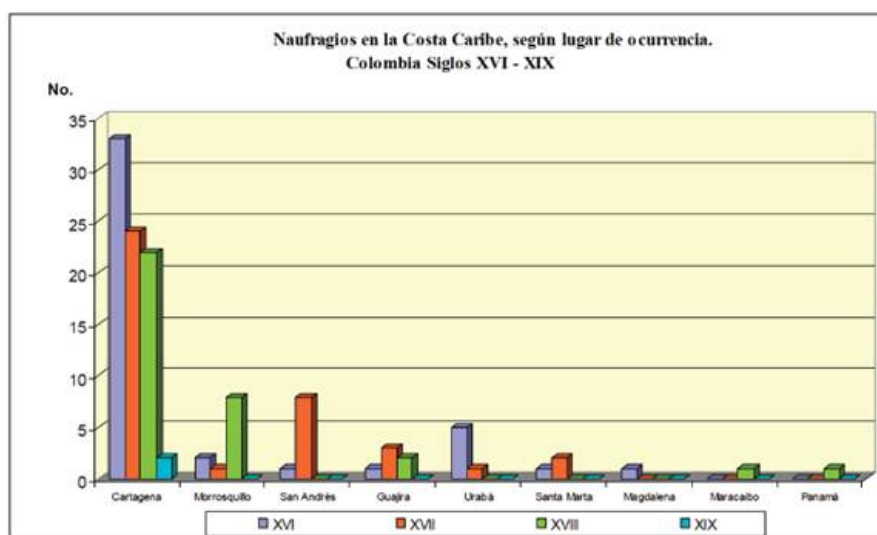


Ilustración 4

Datos de naufragios según su lugar de ocurrencia

Fuente: Archivo personal del autor.

El total de naves naufragadas durante el siglo XVI fueron 44 embarcaciones (37 %), cifra considerable que demuestra la cantidad de

barcos que participaron en la conquista y colonización del territorio colombiano. Muy seguramente, algunos de estos naufragios fueron producidos por la falta de conocimientos oceanográficos y climáticos de esta zona. Para el siglo XVII hubo una pequeña baja en los siniestros, lo que puede demostrar que, durante este siglo, existió una disminución del flujo comercial en los puertos del Nuevo Reino de Granada con España y otros puertos caribeños. La cifra (32,8 %) haría constatar el inicio del decaimiento económico y marítimo español de mediados de este período. En el siglo XVIII, el número de accidentes siguió disminuyendo en un porcentaje del 28,6 %. Durante este siglo, España pierde su estatus de potencia naval europea, y el comercio intenso que mantenía con sus colonias, cambia por un comercio interno entre las diferentes gobernaciones.

Aunque el número de siniestros es considerable y diverso no se encuentran sistematizadas muchas naves menores ni naufragios en mar abierto, que seguramente sucedieron. Parece ser que cuando una embarcación menor naufragaba, los dueños de ésta no realizaban el procedimiento que se seguía con las naves de gran calado, es decir, no se expedían documentos oficiales ni se realizaban expediciones de rescate o por lo menos no se encontraron manuscritos o referencias en otras investigaciones que permitan establecer qué pasaba cuando un barco de este tipo naufragaba.

Los naufragios que ocurrían en mar abierto no quedaron registrados porque no debían quedar sobrevivientes que narraran y los localizaran o fueron naves que nunca registraron su salida de algún puerto y no existe evidencia escrita de su pérdida. Esto hace pensar que el número de accidentes marítimos que terminaron en naufragios en el territorio colombiano, debe ser mucho mayor a la cifra de barcos que se presenta en la base de datos.

Cuando se efectuó la búsqueda de naufragios en los fondos del AGN, se encontró que la mayoría de referencias de siniestros existentes son de la mitad del siglo XVIII, dejando por fuera un importante periodo de tiempo del marco temporal establecido para la investigación. No se puede establecer una causa precisa para esta situación, pero, podrían ser dos las razones. La primera obedece a que, en los primeros siglos del periodo colonial, toda la documentación que se originaba en las colonias tenía que redirigirse hacia España para que, por medio de entidades como la Casa de Contratación, se regularan todos los aspectos marítimos y comerciales del tráfico Indiano y colonización americana. Un naufragio era un accidente sumamente grave, y el Reino fue el encargado de restituir y solucionar este problema.

La segunda puede deberse a la pérdida de documentación en los archivos de los puertos. Es importante tener en cuenta que los puertos fueron afectados por ataques, saqueos e incendios perpetrados por corsarios y piratas hostiles a la Corona española. A lo anterior se suma que, en épocas recientes, algunos han sufrido pérdidas parciales o totales de su información debido a los malos manejos de sus funcionarios o a la imposibilidad estatal para salvaguardar este patrimonio documental. Tal

es el caso del archivo de Cartagena de Indias, donde un exdirector, decidió "quemar el arrume de papeles viejos" del archivo.

Conclusiones

La navegación a vela durante el comercio oceánico del período colonial, tres siglos después de Colón, fue la forma más peligrosa de transporte jamás imaginada. Además de los naufragios, estaban los ataques de piratas, las malas condiciones alimentarias y sanitarias, las epidemias y los fraudes en la construcción de las embarcaciones que hacían de la navegación de altura, una actividad en donde se podía encontrar la muerte fácilmente. Era muy factible pues, que un barco sobreviviera a todas las dificultades del mar; pero muchas veces terminaba bajo la mira de un cañón de un barco pirata, que sólo ofrecía dos opciones: entregar el barco o combatir hasta la muerte sin importar el precio que tuviera que pagarse.

Los resultados de esta investigación permitieron evidenciar las numerosas relaciones que existen entre los barcos hundidos y los puertos marítimos localizados en la costa Caribe colombiana. Estos accidentes no sólo fueron producto de las causas ambientales sino también, el resultado de una actividad mercantilista intensa por nombrar sólo una, pues, el simple hecho de aventurarse al mar, respondió a necesidades de diferente índole.

Es claro que las naves naufragadas con sus artefactos y estructuras, son indicativos de hechos aparentemente aislados en lugares específicos y, además, reflejan las actividades que se desarrollaban entre varios continentes o entre diferentes áreas de un mismo territorio. Por lo tanto, cualquier acercamiento a los restos de una embarcación colonial, debe considerar el análisis y la interpretación de todos estos aspectos para no realizar trabajos parciales. Los elementos del pasado sumergido, son evidencia material de las actividades humanas que son susceptibles de ser investigadas e interpretadas por parte de los científicos sociales, como los arqueólogos.

Debido a la carencia de investigación y divulgación de trabajos en el área de los naufragios, y de muchos temas relacionados con el mar, se generan, al igual que en la Colonia, en el ámbito académico y popular, fantasías y leyendas de riquezas que necesitan ser recuperadas haciendo caso omiso de las normas científicas, políticas y sociales establecidas.

Algunas personas interesadas de manera particular y por fuera de la academia, han calculado que una cuarta parte de todo el oro y la plata extraídos de la tierra ha ido a parar al fondo de los mares, donde espera ser rescatado. Esto se basa, en que centenares de barcos, cargados de oro y plata, naufragaron durante los cinco últimos siglos a consecuencia de ciclones, tormentas o combates. Los mismos *estudios* también han calculado que esas *riquezas* suman en total 170.000 mil millones de dólares, lo que ha llamado poderosamente la atención del hombre para iniciar grandes aventuras de exploración submarina en busca de esa fortuna.

Este trabajo demuestra que las mercancías transportadas en la Colonia no sólo fueron **tesoros y riquezas**, términos que han venido siendo muy mal empleados para designar los artículos comerciales durante la Colonia, por el contrario, la mayoría de artículos transportados o que están asociados en un naufragio, según las estadísticas, son materiales que hoy no tienen valor monetario. El problema de asignarle a los restos culturales sumergidos el valor de riqueza, tesoro o producto con cuantía económica, revierte en que se le quite al patrimonio cultural sumergido su verdadero valor en cuanto histórico, arqueológico y cultural. Será necesario entonces dejar de considerar a las evidencias materiales asociadas a los naufragios coloniales como bienes cambiables, con los que se puede comercializar como en la carrera de Indias.

Cabe resaltar que la arqueología subacuática no se limita ni a naufragios ni a espacios marinos. Cualquier medio acuático es susceptible de tener materiales culturales, puesto que el agua fue un elemento clave para la formación y desarrollo de las sociedades. Este trabajo quiso poner en marcha la primera fase de cualquier investigación arqueológica. Es decir, la revisión de los datos históricos y la revisión crítica de los antecedentes de investigación, que son la base para poder llegar al campo con ideas claras y preguntas precisas. Toda la información histórica y los datos sistematizados resultado de esta investigación son un primer inventario, que necesita ser constatado en varias fases de registro arqueológico, de una gran cantidad de barcos coloniales, diseminados por todo el territorio caribeño colombiano, que demuestran la variedad de sitios arqueológicos de naufragios, que se encuentran en el lecho marino jurisdiccional de la nación colombiana.

El análisis realizado a los barcos localizados en el AGN y la lectura de las fuentes secundarias relacionados con el tema de naufragios, permitió inferir que, durante la colonia, un importante número de las embarcaciones naufragadas tuvieron labores de rescate, recuperando de ellas, tanto la mercancía que poseía más valor como cualquier elemento del barco o la carga que pudiera ser reutilizable en otra embarcación. Los documentos escritos no permiten conocer con suficiencia la totalidad de sucesos históricos que terminaron en naufragios. Para continuar con esta labor investigativa, se debe extender la búsqueda a otros documentos históricos y archivos localizados en Europa, Centro América y el Caribe en general, e implementar metodologías y técnicas arqueológicas para encontrar los naufragios que nunca fueron documentados.

Esta investigación ha hecho un importante aporte para futuras investigaciones arqueológicas e históricas³⁵, aunque es claro, que aún hay mucho por investigar e inventariar. No solo se hace referencia a los naufragios, sino también a la totalidad de yacimientos arqueológicos sumergidos que deben estar o, estuvieron en lagunas, ríos y otras fuentes hidrográficas; yacimientos que forman parte del patrimonio cultural subacuático de la Nación.

Bibliografía

- Brito, Bernardo Gómez de. (1735). *Historia trágico-marítima*. Lisboa: Officina da Congregacao do Oratorio.
- Cabeza de Vaca, Alvar Núñez. (2000). *Naufragios y comentarios*. En: Roberto Ferrando (Ed.). Madrid: Dastín.
- Ledesma, Pedro de. (1986). *Pesca de perlas y busca de galeones* (Edición facsímil). Madrid: Ministerio de Defensa.
- Oviedo y Valdés, Gonzalo Fernández de. (1535). *La Historia General y Natural de Indias*. En: José Amador de los Ríos (Comp.) Tomo 5. Madrid: Imprenta de la Real Academia de la Historia.
- Congreso de Colombia. (30 de diciembre de 1959). Por la cual se dictan medidas sobre defensa y conservación del patrimonio histórico, artístico y monumentos públicos de la Nación. (Ley 163 de 1959).
- Congreso de Colombia. (7 de agosto de 1997). Por la cual se desarrollan los artículos 70, 71 y 72 y demás artículos concordantes de la Constitución Política y se dictan normas sobre patrimonio cultural, fomentos y estímulos a la cultura, se crea el Ministerio de la Cultura y se trasladan algunas dependencias. (Ley 397 de 1997). DO: 43.102.
- Congreso de Colombia. (12 marzo de 2008). Por la cual se modifica y adiciona la Ley 397 de 1997 -Ley General de Cultura- y se dictan otras disposiciones. (Ley 1185 de 2008). DO: 46.929.
- Congreso de Colombia. (30 de julio de 2013). Por medio de la cual se reglamentan los artículos 63, 70 y 72 de la Constitución Política de Colombia en lo relativo al patrimonio cultural sumergido. (Ley 1675 de 2013). DO: 48.867.
- Presidente de la República de Colombia. (12 de febrero de 1963). Por el cual se reglamenta la Ley 163 de 1959 sobre defensa y conservación del Patrimonio Histórico, Artístico y Monumentos Públicos de la Nación. (Decreto 264 de 1963). Do: 31.025
- Presidente de la República de Colombia. (26 de abril de 2002). Por el cual se reglamenta parcialmente la Ley 397 de 1997 en materia de Patrimonio Arqueológico Nacional y se dictan otras disposiciones. (Decreto 833 de 2002). DO: 44.786
- Presidente de la República de Colombia. (10 de marzo de 2009). Por el cual se reglamentan parcialmente las Leyes 814 de 2003 y 397 de 1997 modificada por medio de la Ley 1185 de 2008, en lo correspondiente al Patrimonio Cultural de la Nación de naturaleza material. (Decreto 763 de 2009). DO: 47287
- Presidente de la República de Colombia. (5 de septiembre de 2014). Por medio del cual se reglamenta la ley 1675 de 2013. (Decreto 1698 de 2014). DO: 49265
- Presidente de la República de Colombia. (26 de mayo de 2015). Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Cultura. (Decreto 1080 de 2015). DO: 49523
- Unesco. (2 de noviembre de 2001). *Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático*. Paris: Unesco. Recuperado de: http://portal.unesco.org/es/ev.php-URL_ID=13520&URL_DO=DO_TOPI C&URL_SECTION=201.html

- Así fue el histórico hallazgo del Galeón San José. (2015, 5 de dic.). *El Espectador*. Recuperado de: <https://www.elspectador.com/noticias/cultura/asi-fue-el-historico-hallazgo-del-galeon-san-jose-articulo-603768>
- Braudel, F. (1984). *Civilización material, economía y capitalismo siglos XVI-XVIII. Las estructuras de lo cotidiano, lo posible y lo imposible*. Madrid: Alianza.
- Cipolla, C. (1999). *La odisea de la plata española*. Barcelona: Crítica.
- Conde, J. (1999). *Espacio, sociedad y conflictos en la Provincia de Cartagena. 1740-1815*. Barranquilla: Fondo de Publicaciones de la Universidad del Atlántico.
- De Castro, J. (2001). *La recuperación de pecios en la Carrera de las Indias*. Barcelona: Poblagrafics.
- De Narváez MacAllister, D. (1999, 25 de jul.). Protección a tesoros hundidos. *El Tiempo*. Recuperado de: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-897235>
- Del Cairo, C. y García Chávez, M. C. (Comp.). (2002). *Memorias Curso de protección y conservación del patrimonio cultural sumergido*. Bogotá: Ministerio de Cultura.
- Del Cairo Hurtado, C. (2004). Arqueología subacuática de los restos de una construcción militar del siglo XVII en Tierrabomba (Cartagena de Indias): Batería de la Chamba (Trabajo de grado para optar al título de Antropólogo). Universidad Nacional de Colombia. Bogotá.
- Fagan, B. y Orser, Ch. (1995). *Historical Archaeology*. New York: Harper Collins College Publishers.
- García Chávez, M. C. (2004). *Mapa arqueológico e histórico de la bahía de Cartagena: Una propuesta metodológica para la gestión del patrimonio cultural subacuático* (Trabajo de grado para optar al título de Antropólogo). Universidad Nacional de Colombia. Bogotá.
- Gould, R. (2000). *Archaeology and the social history of ships*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Haring, C. (1984). *Comercio y navegación entre España y las Indias*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Hernández, E. (1956). *Urabá heroico*. Bogotá: Biblioteca de Autores Colombianos.
- La isla del tesoro. (1998, 19 de oct.). *Semana*. Recuperado de: <https://www.semana.com/especiales/articulo/la-isla-del-tesoro/37377-3>
- Laurent, M. (2003). Nueva Francia y Nueva Granada frente al contrabando. Reflexiones sobre el comercio ilícito en el contexto colonial. *Historia Crítica* (25), 137-164.
- Lucena, M. (1992). *Piratas, Bucaneros, Filibusteros y Corsarios en América*. España: Editorial Mapfre.
- Martín-Bueno, M. (2002). Nuevas fronteras de la arqueología subacuática". Background Material on the Protection of the Underwater Cultural Heritage. Vol. 2. Eds. L.V. Prott; E. Planche; R. Roca-Hachem. Paris: Nord Graphique, UNESCO.
- Martínez, J. L. (1999). Pasajeros de Indias. Viajes Transatlánticos en el siglo XVI. México: Fondo de Cultura Económica .

- Mcbride, J. (2003). Proyecto Bajo la Cota Cero. Prospección e Inventario de los Recursos Culturales Sumergidos en la Bahía de Cartagena de Indias. Avance de Investigación. Cartagena de Indias: Astrolabio Editores.
- Mathewson III, D. (1998). El tesoro del Atocha. Barcelona: Editorial Plaza y Janés.
- Marx, R. (1993). *Thesearch forsuriken treasures*. Toronto: Key Porter Books.
- Moreno, J y Tarazona, A. (1984). *Materiales para el estudio de las relaciones Inter-étnicas en la Guajira, siglo XVIII*. Caracas: Italgráficas.
- Múnera, A. (1998). El fracaso de la Nación. Región, clase y raza en el Caribe colombiano (1717-1821). Bogotá: El Áncora Editores.
- Ojeda, F. (1999). Tesoros bajo el mar. España: Editores Extremeños.
- Orser, C. (2001). *Introducción a la arqueología histórica*. Buenos Aires: Publicaciones Tridente.
- Padilla, N. F. (2011). "Proponen al Gobierno rescate del galeón San Roque". *El Espectador* (Bogotá) 19 de febrero de 2011. Web. Jun. 2017
- Patino, V. M. (1991). *Historia de la cultura material en la América equinoccial. Vías, transportes, comunicaciones*. Bogotá: Instituto Caro y Cuervo.
- Pedrotta, V y Gómez, F. (2002). El rol de los datos escritos en investigaciones de,arqueología histórica. web log post. Geocities. Web. Noviembre de 2002
- Pereira, D. (2008). "Patrimonio marítimo galego: un diagnóstico actual". Revista dos socios e socias do Museo do Pobo Galego - ADRA 3, 25 - 44.
- Pérez Herrero, P. (1992). *Comercio y mercados en América latina colonial*. España: Mapfre.
- Pérez, J. (2013a). Estudio histórico - arqueológico de carácter no intrusivo para el AIPE Tayrona, en su AMI Nazareth, Pozo Uchuva 1 - Bloque Tayrona. Mar caribe colombiano (Proyecto Offshore). Bogotá: Petrobras Colombia Limited.
- . Estudio histórico de carácter no intrusivo para el Aipe Jarara, Bloque Tayrona, Mar Caribe Colombiano (Proyecto Offshore). Bogotá: Petrobras Colombia Limited , 2013b. Impreso.
- Implementación de plan de manejo arqueológico - pozo Orca -1, AMI/AIPE Jarara, Bloque Tayrona: mar Caribe Colombiano (Proyecto Offshore). Bogotá: Petrobras Colombia Limited , 2014. Impreso.
- Pérez, J. y Romero, L. (2003). "Naufragios y puertos marítimos en el Caribe colombiano, siglo XVI al siglo XVIII". Trabajo de grado para optar al título de Antropólogo, Universidad Nacional de Colombia - Sede Bogotá.
- . Naufragios y puertos marítimos en el Caribe colombiano, siglo XVI al siglo XVIII. México: Siglo XXI Editores, 2005. Impreso.
- Pérez-Mallaína, P. Los hombres del océano: vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, siglo XVI. Sevilla: Gráficas del Sur, 1992. Impreso.
- El hombre frente al mar. Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII. España: Universidad de Sevilla, 1997. Impreso.
- La Colonización. La huella de España en América. España: Editorial ANAYA y Biblioteca Iberoamericana, 1998. Impreso.
- . Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII. El hombre frente al mar 2da. Edición. España: Universidad de Sevilla, 2015. Impreso.

- Real Academia Española (RAE). Diccionario de la lengua Castellana por la Real Academia Española. Madrid: Imprenta de la Real Academia Española, 1734. Web. Sept. 2013.
- . Diccionario de la lengua Castellana por la Real Academia Española. Madrid: Imprenta de la Real Academia Española, 1832. Web. Sept. 2013.
- . Diccionario de la lengua española 22.a ed. Madrid: Imprenta de la Real Academia Española, 2011. Web. Sept. 2013.
- Rahn, C. (2010). *El tesoro del San José. Muerte en el mar durante la Guerra de Sucesión española*. Madrid: Marcial Pons. Ediciones de Historia.
- Renfrew, C y Bahn, P. Arqueología: Teorías, métodos y práctica. Madrid: Editorial Akal, 1993. Impreso.
- Rengifo, A. "La batalla final del galeón San José en el Consejo de Estado". *Revista Semana* (Bogotá) 21 de julio de 2017. Web. Jul. 2017
- Robles, L. (2017). "No podemos permitir que el Galeón San José quede en manos de cazatesoros": Juan Guillermo Martín". *Publimetro* (Barranquilla) 15 de junio de 2017. Web.
- Román, E. (2002). "Del mediterráneo a las Indias Occidentales". Memorias Curso de protección y conservación del patrimonio cultural sumergido. Coord. Carlos Rómulo del Cairo y Catalina García Cháves. Colombia: Ministerio de Cultura.
- Serrano, F. (1985). Función y evolución del galeón. España: Mapfre.
- Serrano, F. (1991). Naufragios y rescates en el tráfico indiano durante el siglo XVII. España: Ediciones Ciruela.
- Sinclair, J. (2002). "El naufragio de Nuestra Señora de Atocha". Memorias Curso de protección y conservación del patrimonio cultural sumergido. Coord. Carlos Rómulo del Cairo y Catalina García Cháves. Colombia: Ministerio de Cultura.
- Splendianni, A. M., Sánchez, J. E. y Luque, E. C. (1997). *Cincuenta años de Inquisición en el tribunal de Cartagena de Indias, 1610-1660*. Bogotá: Centro Editorial Javeriano.
- Therrien, M. (2002). "Patrimonio cultural y arqueología histórica". Memorias Curso de protección y conservación del patrimonio cultural sumergido. Ministerio de Cultura. Coord. Carlos Rómulo del Cairo y Catalina García Cháves. Colombia: Ministerio de Cultura.
- Uribe, C. (2006). Los inicios de la arqueología submarina en Colombia: Salmedina I. En: C. del Cairo Hurtado y M. C. García Cháves. (Comps.). *Historias sumergidas: hacia la protección del patrimonio cultural subacuático en Latinoamérica*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- Vargas, I. (1995). *Arqueología, Ciencia y Sociedad; ensayo sobre teoría arqueológica y la formación económico social tribal en Venezuela*. Caracas: Editorial ABRE BRETCH.
- Vidal, A. (1997). *Cartagena de Indias en la articulación del espacio sur-caribe 1580-1640: La producción agraria*. Huelva: Universidad Internacional de Andalucía.
- Vila, E. (2001). *Aspectos sociales en América colonial*. Bogotá: Instituto Caro y Cuervo.

Notas

1El concepto de *tiempos históricos* hace alusión al periodo de la historia humana donde aparece la documentación escrita (Fagan y Orser, 1995, pp. 5-20). Para el caso americano, dicha documentación inicia con la llegada de los europeos a América en 1492. En Colombia, la secuencia histórico cultural establecida y empleada desde la academia para la subdivisión de estos tiempos corresponde a los periodos denominados como: conquista y colonia (1508 época de las gobernaciones a 1810 en el que el Nuevo Reino de Granada pasa del dominio español al dominio criollo), independencia (1810-1819) y república (1819 a la fecha).

2En el texto se empleará solo la palabra naufragio para referirse al hundimiento de una embarcación en el océano sin que esto suponga el desconocimiento de la existencia de términos como *pecios* o *especies naufragas*; expresiones empleadas en la literatura académica y jurídica para referirse a este tipo de siniestros.

3 Durante el desarrollo de la tesis de grado se empleó el término de patrimonio cultural sumergido para definir el conjunto de evidencias humanas, con valoración cultural y arqueológica, que se encuentran total o parcialmente en contextos acuáticos como el mar y aguas continentales. En este artículo, se hará uso del término patrimonio cultural **subacuático** y no el de patrimonio cultural **sumergido** para marcar la diferencia conceptual que existe en dicha materia, entre la definición de la convención de la UNESCO de 2001 y la Ley 1675 de 2013 de la legislación colombiana.

4El Nuevo Reino de Granada o La Nueva Granada fue la denominación genérica que la monarquía española de los siglos XVI al siglo XVIII asignó a los territorios del norte de América del Sur para su administración y gobierno. Estas nominaciones, con algunas transformaciones, fueron también utilizadas para llamar a las primeras divisiones políticas de carácter republicano asignadas a este territorio. Actualmente, buena parte de los territorios que pertenecieron a La Nueva Granada, conforman la actual República de Colombia.

5En la obra de Oviedo, en su libro titulado *Infortunios y naufragios acaecidos en los mares de las Indias, islas y Tierra Firme del mar Océano*, se encuentran datos de dos naufragios en el mar Caribe colombiano. El rango temporal de la obra Oviedo es de hasta principios del siglo XVI sin que existan datos posteriores a esa fecha.

6En este trabajo se hacen referencia a eventos ocurridos en territorio norteamericano y la región sur del continente americano, pero no se reportan naufragios para el territorio del Nuevo Reino de Granada.

7De este trabajo se ha publicado en el 2015 una segunda edición.

8Una denominación adecuada para este tipo de textos pueden ser *guías de caza tesoros*.

9La delimitación territorial empleada durante la investigación correspondió a los límites marítimos que poseía la República de Colombia en el mar Caribe sur occidental antes del fallo de la Corte de La Haya, en 2012, en que se le concedió a la República de Nicaragua, soberanía sobre una importante porción de una zona marítima al oriente del meridiano 82° que anteriormente era colombiana.

10Para la presentación de antecedentes, se redactó una versión breve y actualizada, que incluye bibliografía desde el año 2003 hasta el 2018.

11Denominados también como *cazatesoros*.

12Ni siquiera lo fue la declaración del expresidente de la República de Colombia, Juan Manuel Santos Calderón, del 27 de noviembre de 2015, en la que anunció la localización exacta del naufragio del galeón *San José*. Es de señalar que, a la fecha, no se han sido socializadas las motivaciones científicas de la campaña que implementó el Estado colombiano para la localización del naufragio.

13 Son las manifestaciones relacionadas con la actividad marítima tanto construcciones, como objetos y creaciones inmateriales, que pueden verse reflejados en los puertos, astilleros, en las viviendas, en las embarcaciones, en las artes de pesca, la ingeniería marítima enfocada a las técnicas, saberes y conocimientos del trabajo, en las canciones y tradición oral; además de las relaciones que se han tejido a lo largo de la historia entre el mar y las comunidades que vivieron y viven de él.

14 Nueve estudiantes de pregrado de la carrera de antropología de las universidades de Los Andes, del Cauca y la Nacional, sede Bogotá; una estudiante de la carrera restauración de la universidad Externado y diez miembros de la Armada Nacional, cinco suboficiales y cinco oficiales.

15 La ubicación del yacimiento se hizo gracias a la información suministrada por miembros del CIOH y no como resultado de un proceso de prospección arqueológica.

16 Aunque el título de la monografía supone la presentación de un mapa arqueológico, esto no fue posible debido a las limitaciones legales que en la fecha operaban para efectuar reconocimientos, localización y referenciación de sitios arqueológicos subacuáticos.

17 Sobre el galeón San José existe abundante bibliografía. Se encuentran tanto libros, como una gran variedad de artículos de revistas y prensa. La publicación de estos últimos aumentó entre los años 2015 y 2018. De la vasta información al respecto se recomienda revisar la investigación de Carla Rahn (2010), las declaraciones de Juan Guillermo Martín (ver, por ejemplo: Robles 2017) y los artículos y demandas de Antonio José Rengifo (ver, por ejemplo: Rengifo 2017).

18 El 30 de julio del 2013 se reglamentó la Ley 1675 que modifica los artículos 63, 70 y 72 de la Constitución Política de Colombia en cuanto al manejo del Patrimonio Cultural Sumergido de la Nación. En 2014, el Ministerio de Cultura mediante acto administrativo reglamentó los procedimientos para la exploración, intervención, aprovechamiento económico, conservación y curaduría del patrimonio cultural sumergido, a través del Decreto 1698. Actualmente, se cuenta con el Decreto 1080 del 26 de mayo de 2015 del Ministerio de Cultura, mediante el cual se compilan las normas de carácter reglamentario que hacen referencia al procedimiento y manejo de los bienes culturales de la Nación. En lo referente al patrimonio cultural sumergido interesa observar en el decreto 1080 de 2015, la recopilación de los decretos 264 de 1963, 833 de 2002, 763 de 2009 y 1698 de 2014.

19 Mayúsculas y negrita utilizadas para enfatizar los valores arqueológicos y culturales intrínsecos de dicho patrimonio.

20 No es el propósito de este artículo elaborar un estado del arte de los programas de arqueología preventiva del país vinculados con el patrimonio cultural subacuático. Sin embargo, para contextualizar las aseveraciones de este párrafo y para aquellos interesados en profundizar en la materia, se recomienda consultar en la biblioteca especializada del Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH).

21 Varias de estas entidades han sido gestadas y lideradas por los participantes del curso de Cartagena del 2001.

22 Se destacan dentro del grupo de actores institucionales la Fundación Argos (liquidada en la actualidad), la Fundación Proyecto Navío "F.P.N", la Fundación Terra Firme, la Fundación Apalaanchi, el programa de arqueología de la Universidad Externado de Colombia (Bogotá) y los docentes e investigadores de arqueología de la Universidad del Norte (Barranquilla).

23 Se entiende por náutica todo lo relacionado con la ciencia y el arte de la navegación (RAE, 1734). La náutica es considerada ciencia porque se sustenta en conocimientos y saberes físicos, matemáticos, oceanográficos, cartográficos, astronómicos, entre otros; y arte por la destreza que debe tener un navegante para afrontar los peligros inherentes a

la navegación. El empleo de este término integra todos los aspectos técnicos y sociales asociados con la navegación.

24Es aquella navegación que se hace por mar fuera de la vista de la tierra, y en la que se utiliza, para determinar la situación de la nave, la altura de los astros (RAE, 2011).

25Navegación o tráfico que se hace por las inmediaciones y a vista de la costa y el mar (RAE, 1832), generalmente entre los puertos de un mismo país.

26Para más información acerca de las culturas anfibia de la costa Caribe colombiana ver Borrero (2007) y los trabajos de Orlando Fals Borda.

27Conjunto de palos, cuerdas, poleas y velas de un barco.

28Personas o entidades no oficiales que realizaban trabajos para la Corona.

29Molusco frecuente en las aguas de las costas atlánticas de poca salinidad, el cual carcome el casco de los buques de madera, creando perforaciones en las estructuras de los barcos. Dentro de las especies de este tipo de moluscos sobresale el *Teredo navalis*.

30Espina dorsal del barco.

31Longitud del barco.

32Medida del ancho de un barco.

33Altura de un barco.

34Entidad oficial que desde 1975 ha venido realizando las cartas náuticas del estado colombiano.

35Este trabajo de grado en el año 2003 fue reconocido con *menção meritoria* por el departamento de antropología de la Universidad Nacional de Colombia - sede Bogotá. Posteriormente en el año 2004, obtuvo el tercer puesto dentro del concurso *Mejores trabajos de grado de la Universidad Nacional (2003-2004)*. Posterior a ello, en el 2005, la investigación fue galardonada a nivel internacional en México, con el primer puesto del concurso *Premios al Pensamiento Caribeño (2003-2004)*, *Área de pensamiento Antropológico*, otorgado por el Estado Libre y Soberano de Quintana Roo, la Universidad Quintana Roo y la UNESCO. A hoy, 16 años después de su realización, muchas de sus consideraciones referentes a la concepción, protección y gestión estatal del patrimonio cultural subacuático siguen vigentes.

*Esta investigación hizo parte de las ponencias presentadas durante el *1er Simposio Internacional de Historia Marítima. Navegaciones Atlánticas: Rutas, embarcaciones y gentes de mar*, efectuado en Bogotá en octubre de 2017. Para la elaboración de este texto se utilizó principalmente la investigación titulada *Naufragios y puertos marítimos del Caribe colombiano, siglo XVI al siglo XVIII* (Pérez y Romero 2005) y algunos informes técnicos de programas de arqueología preventiva para proyectos de hidrocarburos costa afuera - offshore, elaborados por el autor (Pérez 2013a; 2013b; 2014).

Citar como: Pérez, J. (2019). Naufragios coloniales del Caribe colombiano. Consideraciones investigativas, políticas y patrimoniales. *Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe Colombiano* (mayo-agosto), 7-45.