

Naves, puertos, textos y arqueología subacuática: un enfoque interdisciplinario*

Sophia Pincemin Deliberos
CESMECA-UNICACH

Los fabulosos tesoros de las Indias incitaron a Cristóbal Colón a emprender su travesía del Atlántico, y los tesoros que él y sus sucesores encontraron en el Nuevo Continente impulsaron a los españoles por las rutas marítimas hacia el oeste. Hoy, los hombres siguen buscando los tesoros que desaparecieron en las profundidades. Y gracias a los equipos cada vez más modernos, varios pecios han sido encontrados y parte de su preciosa carga arrancada al mar. Los tesoros que buscan los arqueólogos no son los metales preciosos, como un fin en sí mismo, sino la enseñanza que les pueden aportar estos restos y otros asociados, acerca de su pasado, de los hombres que vivieron y murieron en esa época, etc. Muchas veces una humilde pieza de madera o de barro nos dice más que una cruz de oro adornada con esmeraldas.

Desgraciadamente, en muchos casos la arqueología subacuática ha sido confundida con la búsqueda y rescate de tesoros, y no distinguida como la disciplina científica que es, actuando a la par y conjuntamente con otras disciplinas científicas como geografía, historia, biología, geología, etc. Si bien es cierto

* Ponencia presentada en el Seminario, "Nuevas interpretaciones y últimas fuentes para la historia del comercio marítimo colonial", 20-23 de julio de 1993.

que el inicio de la arqueología subacuática, al igual que el de la arqueología terrestre han sido el rescate de piezas, las nuevas técnicas y el corpus cada vez más grande de descubrimientos han permitido el desarrollo científico de esta nueva rama de la arqueología, que es la arqueología subacuática. Varios autores han propuesto clasificar y diferenciar los diferentes tipos de arqueología que se remiten al medio acuático. Casi todos descartan el término "arqueología submarina" por ser demasiado restrictivo y prefieren "arqueología subacuática" (en términos generales, el estudio de todos los restos culturales sumergidos), pero dentro de esta misma, se puede encontrar la arqueología naval (que se refiere al estudio de las técnicas de construcción naval), la marina (que abarca todas las investigaciones que se refieren al cuerpo acuático que es el océano), la marítima (que contiene la marina e incluye las investigaciones relacionadas con ella en tierra firme), etc... Hasta la fecha, la mayor parte de las investigaciones han sido relacionadas con arqueología marítima, ya que se han enfocado hacia pecios e instalaciones portuarias, restos relacionados con el comercio y la navegación. Las personas y los objetos reunidos a bordo de una nave forman un grupo especial de cualquier sociedad, y rara vez tenemos la ocasión de observar a unas gentes y objetos que han quedado inmovilizados en medio de su vida cotidiana, como en una verdadera "cápsula de tiempo". Para poder ir trazando este panorama, se necesita algo más que bucear y coleccionar objetos, y como lo mencionó hace algunos años J. Goggin (1960:150)

"Let me climax these two accounts by defining "underwater archaeology" as the recovery and interpretation of human remains and cultural materials of the past from underwater by *archaeologists*."

y más adelante insiste

"Professional archaeologist should emphasize the distinction between underwater *archaeology* and underwater *salvage*: Both techniques bring artifacts

from under the sea. One is a **science** and the other is **collecting.**"

Los restos subacuáticos sólo pueden interpretarse convenientemente si se exploran de manera meticulosa, se catalogan *in situ* y se conservan debidamente y, sobre todo, si se dedican todo el tiempo y el dinero necesarios para estudiar a fondo todos los aspectos del pecio.

Cuando al amanecer del 12 de octubre de 1492, marineros que acompañaban a Cristóbal Colón a bordo de la Santa María divisaron tierra, se tendió un puente entre el Viejo y el Nuevo Mundo. A partir de este momento, los contactos marítimos entre ambos continentes no cesaron. Después de los viajes de Colón y de sus sucesores, los españoles aprendieron a utilizar corrientes y vientos del Atlántico, y la corona de España hizo del comercio con el continente americano un monopolio controlado desde Sevilla por la "Casa de Contratación" fundada en 1526. Si bien en los inicios de estas relaciones, el puerto de embarque era la propia ciudad de Sevilla que, a pesar de su ubicación a unos cien kilómetros de la costa, a principios del siglo XVIII, los puertos de Sanlúcar de Barrameda y Cádiz la reemplazaron en sus actividades. Miles de naos navegaban entre España y América transportando grandes cantidades de mercancías en una dirección u otra, y el número de hombres y materias transportadas era tal que, según un dato proporcionado por Smith (1990, 85), solamente cuando la Segunda Guerra Mundial, se vieron tantas naves juntas en convoy para navegar a través del Atlántico. Otras naciones europeas empezaron a buscar compartir la riqueza y carabelas y naos navegando solitarias en los primeros años del siglo XVI se volvieron presas fáciles de piratas y corsarios hasta que, a partir de 1537, España diseñó un sistema formal de convoy en el cual por lo menos dos naves armadas, (la capitana en la vanguardia con el capitán general, comandante en jefe y responsable de la navegación, aprovisionamiento y bienestar general de todas las naves y la almiranta en la retaguardia, con el almirante, segundo en mando quien normalmente asumía el mando militar en caso de ataque), acompañaban los barcos mercantes en su travesía. A veces un tercer buque armado, el gobernador, lleno de soldados tomaba a su

cargo la defensa de la flota.

Por razones geográficas y meteorológicas, en el Golfo de México, se han hundido numerosas embarcaciones desde la época del descubrimiento hasta nuestros días. En esta época las cartas marinas no tenían todas las precisiones con las que contamos actualmente: con el proceso de conquista y colonización, datos sobre puertos naturales, estuarios, arrecifes, etc., fueron integrándose gradualmente a la cartografía existente. Sin embargo a pesar de que estuvieran identificadas las entradas y salidas del Caribe y del Golfo en los diferentes momentos del año, así como las islas y su relación con la tierra firme, una cartografía exacta de su localización era un reto imposible de lograr en este momento. Algunos capitanes podían determinar con bastante certeza la latitud (con el astrolabio y algunas tablas astronómicas) pero la posición en longitud era muy inadecuada: podía ser solamente estimada a grandes rasgos contabilizando el tiempo de navegación y sumando o restando la velocidad de las corrientes oceánicas para deducir qué tan lejos había llegado uno hacia el este o el oeste. Por lo tanto los mapas náuticos tempranos ubican correctamente las islas y las costas en latitud pero no en longitud, lo que ocasionaba muchas veces grandes catástrofes. A ello se añadían los fenómenos meteorológicos (huracanes, ciclones o nortes) y sociales: los piratas y corsarios eran parte de este último pero no hay que olvidar la avidez para enriquecerse que, en muchas ocasiones, favorecía las ganancias en detrimento de la navegabilidad. Es así por ejemplo que se construyeron muchas naves muy altas y pesadas para contener una mayor carga, naves que se encontraban en problemas cuando el mar se ponía un poco agitado. De la misma manera, aun cuando un barco se encontraba en "las últimas", se decidía mandarle por otro viaje para "rentabilizar la inversión", si se puede emplear un término económico actual.

En la mayor parte de los casos, la información sobre los naufragios es inexistente (muchos de los buques desaparecieron sin dejar huellas, la nave que transportaba los documentos relativos a un naufragio sufría la misma suerte que la primera, etc...), o escasa ya que en los casos en que algunos sobrevivientes lograban llegar a la civilización, era muy difícil poder obtener una localización

precisa del lugar de los sucesos, por la propia situación de desarrollo cultural: muy contados eran los marineros que sabían leer y escribir, y por ende conocer su posición. A tal grado que, por lo general, para describir el lugar de un naufragio se usaban frases como "perdido en la costa de Campeche", localización que abarca en realidad toda la costa de la península de Yucatán. Otra razón que impedía conocer la ubicación era que cuando se reportaba a España, lo principal del informe concernía indicaciones sobre la carga que se había perdido, si se había podido recuperar algo y si se podía recuperar más.

Aparte de las naves, un elemento importante en el comercio marítimo eran los puertos de atraque. A diferencia de lo que sucedió en el Mediterráneo, España no utilizó la estructura marítima de los pueblos del Nuevo Mundo ya que se trataba de un tipo de navegación y de metas muy diferentes, sino impuso su propia red de comunicación. Son muy pocos los puertos españoles de intercambio interoceánico establecidos en el Nuevo Mundo: en el Atlántico contamos cuatro en tierra firme (Veracruz, San Francisco de Campeche, Portobello y Cartagena) y uno en isla (La Habana) al cual se añade el puerto inglés de Port Royal. En el Pacífico este número es todavía más reducido ya que se cuenta solamente con Acapulco y Panamá.

Los datos aquí resumidos a grandes rasgos provienen de textos y documentos gráficos diseminados en varios archivos y dicha información ofrece a los arqueólogos e historiadores la posibilidad de incrementar sus conocimientos sobre el comercio y la economía del mundo colonial. Pero todos sabemos que los documentos pasan por lo menos, por dos filtros, el de la mente del que consignó el hecho y el de la persona que lo recibe, y solos no son suficientes en muchos casos para cubrir todo el abanico de explicaciones deseadas para un problema.

"When all the evidence from archival references, depictions and models is compiled, interpreted, recompiled and re-interpreted, it remains clear that questions about the appearance, construction and performance of ships of exploration can be argued endlessly. ... but the effort was akin to paleontologists

tryng to recreate the appearance of a species of dinosaur from the evidence of its fossilized footprints and a cluster of gizzard stones" (Keith, 1990: 49-50)

Por lo tanto, la información obtenida a través de los documentos debe de ser complementada y aumentada con datos obtenidos en excavaciones tanto terrestres como subacuáticas. Es entonces necesaria una interacción más estrecha y una retroalimentación entre arqueólogos e historiadores interesados en los aspectos marítimos.

Datos que se recolectan a partir de las excavaciones subacuáticas, como los concernientes a la arquitectura naval, muchas veces no se pueden conseguir de otra manera: por ejemplo, de las naves de los primeros exploradores que impactaron tanto la historia y la geografía del mundo no se sabe casi nada. Con las nuevas necesidades de transporte, este tipo de nave desapareció por completo sin que nadie se preocupara por dejar un registro de cuál era su aspecto, sus métodos de construcción o su evolución a través del tiempo. Sólo la excavación de, por lo menos una de ellas, permitiría conocer algo al respecto. Saltando al siglo XVIII, de las flotas perdidas, varios pecios han sido saqueados, pero los arqueólogos han podido encontrar bastantes restos de casco, y ya que sabemos que dichas naves fueron construidas en varios estados europeos, se puede proceder arqueológicamente a una comparación de técnicas de construcción contemporáneas, lo que añadiría mucho a la historia de la arquitectura naval. Igualmente, la presencia o ausencia de tal o tal tipo de material utilizado nos permite delimitar la proveniencia de naves: por ejemplo, las poleas de palo fierro (*lignum vitae*) en naves anteriores a la segunda mitad del siglo XVII, muestran que se trata de un buque español ya que franceses e ingleses no pudieron haber utilizado esta materia en esa fecha.

Conocemos por los textos los diferentes tipos de cargas y las cantidades oficiales mandadas, sobre todo en lo que concierne a metales preciosos, pero la presencia de lingotes en un pecio nos da valiosa información sobre el transporte de dicha carga (cómo se efectuaba, en dónde, etc.), su proveniencia, (como en el caso de un pecio encontrado en las Bermudas, del final del siglo XVI con

lingotes marcados por la palabra "Pinto" mostrando su origen en el río del mismo nombre en Nueva Granada), y, a veces su legalidad o no (si están marcados con el sello real o no). Pero a partir del siglo XVII, la carga se vuelve más variada y "trivial" y, en algunos casos a nadie le interesa mucho describir detalladamente unos frascos llenos de cochinilla o pieles no curtidas. En cambio, el trabajo sobre un pecio nos muestra realidades más cotidianas, los "recuerdos" que algún miembro de la tripulación o de los pasajeros hubieron recolectado, las hojas de tabaco enrolladas alrededor de un palito, las cochinillas encerradas en unos botes de cerámica o el añil en un cofre (como ha sido el caso de los restos recuperados en el San Antonio). Podemos también encontrar los cubiertos de los ricos pasajeros o del capitán y aquellos con los cuales comía la tripulación; hasta se puede, en ciertas ocasiones, proponer ciertos tipos de menús: en esta misma nave del siglo XVI arriba citada, los oficiales y pasajeros ricos comían principalmente carne de res y pescado en salmuera que acompañaban de finos vinos. La comida de la tripulación debió de ser más sencilla... Aparte de ello mucho material que habría desaparecido en otras condiciones, se conserva por lo general mejor: es el caso de la madera, cuerdas, y hasta papel (en 1941 se encontró un fragmento de la página de una Biblia proveniente del pecio Winchester hundido cerca de Florida en 1695).

Las rutas seguidas y los puertos en donde atracó un barco pueden estar rastreadas gracias a un estudio geológico del lastre.

El tipo de armamento es mucho más mezclado que el presentado en los documentos oficiales, ya que pudieron haber sido intercambiadas piezas por malfunción, pérdida, etc.; una nave puede así tener en realidad armas más potentes o menos potencia de fuego que lo registrado. Sucede lo mismo para los aparejos, la carga o el lastre.

No tenemos documentos sobre las naves de los corsarios y de los piratas, pero sí probables restos de una de ellas en Highborn Cay, en las Bahamas, que nos muestran una nave de construcción ligera perfectamente apta para alcanzar o huir de los buques mercantes y armados, pesados y lentos para maniobrar.

Para la historia de la navegación y de los instrumentos de navegación, cabe hacer resaltar que a través de las excavaciones

se notó que el compás de navegación prácticamente, no había cambiado en el transcurso del tiempo y del espacio. Por otro lado, de los más de treinta astrolabios conocidos, un tercio proviene de pecios.

Estos son solamente algunos de los ejemplos que demuestran la ayuda que puede proporcionar la arqueología subacuática en el conocimiento de la navegación y del comercio marítimo coloniales. Sin embargo el arqueólogo no puede hacer un trabajo correcto y científico sin la ayuda de otras disciplinas. Necesita de geólogos para conocer mejor la composición de los fondos marinos y sus movimientos a través del tiempo, así como para estudiar el lastre; necesita de geógrafos para delimitar áreas o explicar fenómenos meteorológicos; necesita de biólogos para entender la interacción entre organismos marinos y material cultural y necesita de muchos otros acercamientos para obtener una visión más completa de su entorno. Sobre todo necesita a los historiadores, y más que necesitarles, tiene que intercambiar e interactuar con ellos: son los que están a cargo del trabajo de búsqueda e investigación en archivos, bibliotecas, etc., descifrando los documentos para transcribirlos y hacerlos más accesibles a los demás interesados. Son los primeros que pueden conocer las posibles áreas de búsqueda para naves precisas. El caso de *Nuestra Señora de Atocha*, muestra, entre otros ejemplos, la necesidad de esta interdisciplinariedad. Después de su hundimiento en los cayos de Florida, hubo en el siglo XVII varios intentos infructuosos de recuperar el pecio. En la segunda mitad de este siglo, un grupo de buscadores de tesoros empezó a trabajar durante varios años en una localización en el centro de los cayos sin encontrar nada, hasta que en 1970, un historiador, Eugene Lyon localizó documentos de la flota de 1622 en los Archivos de Indias en Sevilla que daban una indicación sobre la ubicación de la nave. Entonces se tomó en cuenta de que había habido cambio de nombres desde esa época y se transfirió la búsqueda al nuevo sitio. Después de encontrar el pecio, el trabajo de "rescate" duró de 1970 a 1985. Ahora bien, aquí conviene recalcar que la legislación mexicana y las de muchos otros países, a diferencia de la de los Estados Unidos, no permiten la exploración de restos arqueológicos e históricos por mercantilismo. Todos estos restos son patrimonio de

la nación y, como tales, no pueden ser objeto de comercio. Nuestra problemática de trabajo es, por lo tanto, diferente a la del vecino país del norte, y por ello insisto en la necesidad de la intercomunicación entre nuestras ciencias.

Por otro lado, no todas las naves se conservan en suficiente buen estado para rescatar todos los datos útiles. A esto se añade el hecho de que, en la mayor parte de los casos es muy difícil identificar restos, por lo que, en la literatura arqueológica, salvo algunas excepciones, encontramos términos como "El naufragio del arrecife de Molases", "Cayo Nuevo", "Bahía de Mujeres", etc...

"not one of the early shipwreck sites investigated to date has been identified, or even securely dated. Our observations are a little like the story of the seven blind and the elephants. What we had learned about the ships themselves is mostly details - the big picture is still indistinct" (Keith, 1990, 64)

Según Keith, entre 1492-1520 se perdieron por lo menos 104 naves de rangos que iban desde una pinaza hasta una carabela (1990, 66-67), de las cuales se conocen sólo el nombre de 14 y cuya localización es totalmente imprecisa (una de ellas hasta dice "hundido en América del Norte").

Se puede fechar arqueológicamente y, en algunos casos, biológicamente ("dendrocronología" del corral) los restos, pero el trabajo conjunto con historiadores puede permitir determinar cierto rango de probabilidades.

Si bien los arqueólogos utilizan a veces los datos proporcionados por los historiadores, cabe recalcar que, desgraciadamente la reciprocidad no es cierta: los historiadores no contemplan jamás a los datos arqueológicos como relevantes para ayudar en sus pesquisas. En una época en donde el saber es tan vasto, uno no puede estar al tanto de todos los últimos descubrimientos, ni siquiera en su rama. Se resalta por lo tanto la necesidad de un trabajo de conjunto que redundaría en beneficio de todos para un mayor conocimiento del comercio marítimo y de la navegación en la época colonial.

BIBLIOGRAFIA

Analco Ramírez, Santiago

1983 "La arqueología subacuática en México: Epoca Colonial", en: *La ciencia y las actividades subacuáticas*, México, D.F.

Bass, George F. (ed.)

1990 *Ships and Shipwrecks of the Americas. A History based on Underwater Archaeology*, Thames and Hudson.

El Correo

1987 *Arqueología subacuática*, Noviembre de 1987, Unesco, Paris.

Gianfrotta, Piero A.; Patrice Pomey

1980 *L'archéologie sous la mer. Histoire, techniques, découvertes et épaves*, Fernand Nathan ed., Paris.

Goggin, John M.

1960 "Underwater Archaeology: Its Nature and Limitations", *American Antiquity*, 25 (3):348-354.

Keith, Donald H.

1990 "Shipwrecks of the Explorers", en: G. Bass, ed. *Ships and Shipwrecks of the Americas. A History based on Underwater Archaeology*, 45-68, Thames and Hudson.

Marx, Robert

1971 *Shipwreck in the Western Hemisphere*, The World Publishing Company, New York.

Muckelroy, Keith

1977 *Maritime Archaeology*, Cambridge University Press, Cambridge, London, New York.

Peterson, Mendel L.

1972 "Navires marchands et corsaires de l'Atlantique: 1492-1733", en: *Archéologie sous-marine, 4000 ans d'histoire maritime*, G. Bass, pp.253-280, Tallandier, Paris.

Smith, Roger C.

1990 "Treasure Ships of the Spanish Main: The Iberian-American Maritime Empires", en: G. Bass, ed. *Ships and Shipwrecks of the Americas. A History based on Underwater Archaeology*, 85-106, Thames and Hudson.