El Océano Pacífico y su Patrimonio Cultural Subacuático

El caso de Perú



Magíster en Arqueología Marítima
CARLOS AUSEJO CASTILLO



Introducción

Los océanos y mares de nuestro planeta, desde finales de la última glaciación hasta la actualidad, han sido considerados como las grandes autopistas utilizadas por el hombre, a través de las cuales se transportaron personas y mercancías a lo largo de la historia. Por otro lado, la abundancia de recursos disponibles en el mar y sus costas fue un atractivo desde tiempos muy tempranos. A lo largo del tiempo, las tecnologías utilizadas para hacer uso de los mares, y para explotar sus recursos, han ido haciéndose más elaboradas y eficientes, con un menor uso de energía mientras más complejas y grandes se volvían las sociedades usuarias.

El Océano Pacífico no escapa a esta situación. Considerada la mayor extensión de aguas oceánicas de la Tierra, y ocupando la tercera parte de su superficie, baña las costas orientales del continente americano, las costas occidentales de Asia y toda la Oceanía. Se extiende por el norte desde el mar Ártico y el de Bering; por el sur, hasta el mar de Ross en la Antártida; sus puntos más extremos: por el este a Colombia y por el oeste a Indonesia. El uso por parte del hombre de este espacio marítimo específico ha sido tanto extenso como intensivo en las distintas costas que baña, no solo como espacio de tránsito sino también como fuente de recursos alimenticios y suntuarios.

A 500 años de ser avistado y reclamado para la Corona española como Mar del Sur, por Vasco Núñez de Balboa el 25 de setiembre de 1513, el Océano Pacífico en las costas americanas es actualmente el repositorio de miles de años de tradiciones de navegación prehispánica, de cientos de años de navegación hispano-americana e internacional, así como de evidencias actualmente sumergidas del poblamiento y asentamientos más tempranos de nuestro continente, los cuales constituyen el Patrimonio Cultural Subacuático (PCS) del Océano Pacífico en sus costas americanas.

En este artículo vamos a concentrarnos en nuestra porción del Pacífico, teniendo a los Andes Centrales como foco de civilización, donde la agricultura y la explotación de los recursos marinos jugaron un rol crucial para el desarrollo de sociedades complejas; estas últimas, en especial, convirtieron al mar, así como a otros espacios acuáticos, en uno de los pilares ideológicos de las culturas prehispánicas. Por ello, nuestra costa presenta una gran cantidad de sitios arqueológicos ubicados cerca al mar que, a pesar de su fragilidad, han logrado sobrevivir a través del tiempo, y del mismo modo las tecnologías asociadas a su uso se han integrado en el registro arqueológico, histórico y etnográfico.

Por otro lado, Lima, como la capital colonial española, y el puerto del Callao, por su estratégica ubicación como centro nodal del tráfico marítimo en las costas sudamericanas, jugaron un rol importante no solo en tiempos coloniales sino también republicanos. En ese sentido, nuestro litoral contiene evidencias de naufragios de distintos tipos de embarcaciones correspondientes a diferentes nacionalidades.

¿De qué patrimonio hablamos?

Mucho antes de la llegada de los españoles a las costas del Pacífico, ya sea a través de Panamá o por el extremo sur del continente, existía un uso extensivo de canoas y balsas de distintos tamaños, formas y materiales, utilizados por comunidades a lo largo de las costas del Pacífico de Norteamérica, Centroamérica y Sudamérica. Pese a existir innumerables fuentes de carácter histórico y etnográfico, hay pocas evidencias arqueológicas directas, es decir, un naufragio propiamente dicho en cualquiera de sus tipos. Sin embargo, en los últimos tiempos se están reportando algunos hallazgos de canoas en el sur de Chile.

En el caso de Perú, después de revisar las distintas fuentes, podemos identificar al menos cuatro tipos de embarcaciones definidas por su material de construcción, aunque en todos los casos podemos hablar de balsas:

Desafortunadamente, aunque todos estos tipos de embarcaciones aparecen en los registros históricos, aún no existe ninguna evidencia de estas en el registro arqueológico tanto terrestre como subacuático, a excepción de representaciones en la cerámica, textiles o murales. Quizás las características de los materiales no han permitido localizar estas embarcaciones; sin embargo, es probable que la carga que estas pudieron transportar pueda aún encontrarse bajo el agua.

La llegada de los europeos a tierras americanas trae consigo la introducción de nuevas tecnologías de navegación. Si bien las tradiciones locales no son abandonadas por completo, estas se van perdiendo a lo largo del tiempo. Es en realidad a fines del siglo XIX y durante el siglo XX que las tradiciones locales terminan prácticamente por desaparecer. Sobreviven únicamente algunas, como el uso del caballito de totora y la balsa de palo pequeña.



Centro de estación de acopio de guano de época republicana cerca de Punta de Bombón. (Foto: Carlos Ausejo).

"Las rutas comerciales que pasan frente a nuestras costas no han dejado de ser accidentadas. En ese sentido, existe una cantidad importante de naufragios, desde tiempos coloniales hasta tiempos republicanos, sin dejar de mencionar aquellos relacionados con la "época de oro" de extracción del guano alrededor de las islas guaneras, y aquellos vinculados con nuestra independencia, como el navío "San Martín", hundido frente a Chorrillos".

Considerando que las naves que surcaban nuestros mares se construían en astilleros en Guayaquil y algunos en el Callao, es importante mencionar que hasta la fecha no tenemos investigaciones arqueológicas sobre este tipo de embarcaciones que nos muestren sus características constructivas y tecnológicas.

Las rutas comerciales que pasan frente a nuestras costas no han dejado de ser accidentadas. En ese sentido, existe una cantidad importante de naufragios, desde tiempos coloniales hasta tiempos republicanos, sin dejar de mencionar aquellos relacionados con la "época de oro" de extracción del guano alrededor de las islas guaneras, y aquellos vinculados con nuestra independencia, como el navío "San Martín", hundido frente a Chorrillos. Del mismo modo, debemos mencionar la importancia de los naufragios, de ambos bandos, relacionados con la Guerra del Pacífico.

El desarrollo e importancia del puerto del Callao, desde tiempos coloniales hasta republicanos, ha dejado sus huellas en el fondo marino próximo a la costa. En ese sentido, las zonas marinas próximas al Callao contienen una gran cantidad de materiales culturales, tales como anclas, botellas y otros materiales sueltos que son importantes para la reconstrucción de nuestra historia, y son también parte de nuestro patrimonio cultural subacuático; esto se extiende a los principales y más antiguos puertos de nuestras costas.

Por último, queda mencionar la posibilidad de hallazgos relacionados con asentamientos tempranos que han quedado sumergidos durante el incremento del nivel del mar posterior a la última glaciación. De confirmarse, estos serían una fuente única de información sobre los primeros habitantes de nuestras costas.

Legislación

En términos generales, casi todos los países, dentro de su normativa de protección del patrimonio cultural, incluyen un cierto nivel de protección a su patrimonio sumergido. Sin embargo, en los últimos años se ha dado mayor énfasis en normar específicamente la protección y los procedimientos de intervenciones en los espacios subacuáticos marítimos.

Existen a nivel internacional dos documentos importantes: el primero lo constituye la Carta de Protección y Manejo del Patrimonio Cultural Subacuático, preparada y ratificada por la 11ra. Asamblea General del ICOMOS (*International Council on Monuments and Sites*) el año 1996 en Sofía, Bulgaria, cuya intención es promover la protección y el manejo del PCS, y es suplementaria de la Carta para la Protección y Manejo del Patrimonio Arqueológico del año 1990; el segundo documento es la Convención de Protección del Patrimonio Cultural Subacuático de la Unesco, firmado en el 2001, la cual maneja cuatro ejes fundamentales: la obligación de preservar el patrimonio subacuático, la preservación *in situ* como primera opción, la no explotación comercial del PCS y el entrenamiento e intercambio de información. Asimismo, la convención adopta la Carta de ICOMOS sobre el PCS como un anexo de prácticas éticas. Los países signatarios de estos instrumentos garantizan la protección de todo resto o evidencia de actividad humana que se encuentre sumergida, por un mínimo de 100 años.

En el caso del Perú, la protección del patrimonio cultural subacuático está garantizada por la Ley General de Patrimonio Cultural, Ley N° 28296, su reglamento, específicamente el Capítulo 7, y el Reglamento de Investigaciones Arqueológicas en su primer artículo. Según estos documentos, se considera por patrimonio cultural subacuático lo siguiente:

> "[...] todos aquellos bienes que tengan la importancia, valor y significado referido en los títulos II y III del Título Preliminar de la Ley, que se encuentren sumergidos bajo el agua, ya sea el mar territorial peruano, los espacios lacustres, ribereños y otros acuáticos del territorio nacional, parcial o totalmente, de forma periódica o continua, por lo menos durante 50 años...".

Si bien es cierto que la normativa protege de manera general el PCS, desde el punto de vista del Reglamento de Investigaciones Arqueológicas no había nada específico en relación a cómo realizar los proyectos de carácter subacuático.

Esto último ha cambiado en los últimos años, con la ejecución de proyectos arqueológicos vinculados al desarrollo de nuevos proyectos de infraestructura portuaria en el país, casos en los cuales el Ministerio de Cultura ha tenido que irse adaptando a estas nuevas necesidades metodológicas. Por tales motivos, el Ministerio de Cultura viene exigiendo que los proyectos de este tipo sean dirigidos por profesionales especializados en arqueología marítima o subacuática, y, en última instancia, viene trabajando en normativa específica a la ejecución de proyectos arqueológicos relacionados con el PCS.

Problemática

Los principales problemas que enfrenta el PCS son los relacionados con la imagen formada en el imaginario colectivo de los grandes tesoros que se transportaban en tiempos coloniales. Los buscadores de tesoros constituyen un gran problema, principalmente por sus cuestionables metodologías de trabajo y sus políticas de repartición de los hallazgos de metales preciosos. Este es un problema común que enfrentan las naciones del Pacífico, ya que, pese a que las leyes no permiten la extracción y comercialización del PCS, muchos



Estructura de madera del dique flotante hundido en 1860 en el área de Caleta Paraíso - Isla de San Lorenzo, ubicada por el Proyecto de Investigación Arqueológica sin Excavaciones del Perímetro Subacuático de la Caleta el Paraíso (Foto: Carlos Ausejo).

de estos buscadores de tesoros disfrazan sus ansias comerciales bajo la forma de proyectos serios y científicos, bajo la premisa de que el PCS se encuentra en riesgo de destruirse en los ambientes marinos. Por tal razón, la comunidad internacional de investigadores mantiene constante comunicación a fin de prevenir este tipo de situaciones.

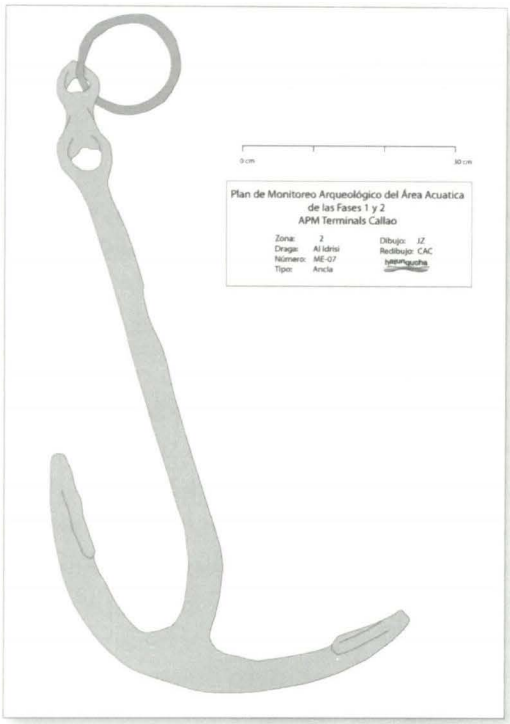
Asimismo, y no menos importante, es el "chatarreo" ocasional de los naufragios. Habitualmente es realizado por pescadores o buzos artesanales que recuperan materiales metálicos que suelen tener buen precio de venta, generalmente en épocas en que la pesca no es particularmente redituable.

Otro de los principales problemas es la falta de un inventario o catastro del PCS. Aunque muchos países vienen trabajando en ello, la falta de un inventario hace difícil la eficiente asignación de recursos y esfuerzos para su protección, investigación, difusión y puesta en valor. Esto último nos lleva al problema de la normativa vigente y su aplicación. Habitualmente, son los organismos encargados de la cultura quienes hacen cumplir esta normativa, con el apoyo de las fuerzas policiales. Sin embargo, en el mar la situación es distinta, y en ese sentido correspondería a las fuerzas navales el apoyo a los organismos de cultura en el patrullaje y protección del PCS.

Un último punto corresponde a la implementación de las capacidades de los profesionales. El número de especialistas en el tema es muy disparejo, y, a excepción de los Estados Unidos y México, el resto de países tiene un número muy bajo de especialistas en PCS. En ese sentido las posibilidades de investigación efectiva son muy pobres; aunque esta situación está cambiando en los últimos años, aún sigue siendo un problema importante. En el Perú la situación es similar; sin embargo, ha cambiado en los últimos años, como se podrá ver en el siguiente punto.

Balance y perspectivas en el Perú

La arqueología marítima y subacuática en el Perú se encuentra dando sus primeros pasos. Hasta el año 2006 las experiencias existentes fueron realizadas por aficionados, buscadores de tesoros o buzos entusiastas. Bajo esta modalidad se han realizado diversos hallazgos: la goleta "Covadonga" al norte de Lima, en Chancay; el navío "San Martín" frente a la ciudad de Lima, en la playa La Herradura; una embarcación probablemente del siglo XVII, en el sur, cerca del Puerto de Matarani, por mencionar algunos ejemplos. Sin embargo, todos



Dibujo técnico de ancla de metal recuperada en el marco del proyecto de Monitoreo Arqueológico del Área Acuática de las Fases 1 y 2 del Terminal Multipropósito Norte – APM Terminals. (Dibujo: Josué Zaré – Redibujo Carlos Ausejo).

estos hallazgos han sufrido por la recuperación indebida de objetos, afectando la integridad del sitio y contexto arqueológico. Solo recientemente los proyectos han sido realizados por arqueólogos. El año 2006 se realiza el primer proyecto formal de arqueología subacuática en la caleta Paraíso – isla de San Lorenzo, cuyo objetivo fue localizar e identificar con éxito un dique flotante hundido en la zona el 9 de octubre de 1860; dicho proyecto fue realizado por arqueólogos del ex Instituto Nacional de Cultura (INC), apoyados por un grupo de buzos entusiastas en la protección del patrimonio subacuático, el IDPCS (Instituto de Defensa del Patrimonio Cultural Subacuático). Más adelante, en el año 2007, se realizó el primer proyecto de evaluación arqueológica subacuática, en donde actualmente se encuentra la concesión portuaria de Muelle Sur. Asimismo, en el año 2012 se realizaron proyectos de evaluación y monitoreo arqueológico en el área de concesión de APM Terminals Callao. Del mismo modo, se espera que se realicen proyectos similares en la ampliación y renovación de la infraestructura portuaria en nuestras costas.

En el plano académico, en los últimos dos años se ha realizado el Proyecto de Investigación "Epic Battles on the South Sea: Nautical Archaeology on the Peruvian Coast", dirigido por el Dr. Jorge Ortiz Sotelo, el cual ha logrado localizar los restos de dos naufragios, el galeón "Santa Ana" y el patache "San Francisco" de la Armada del sur, en las costas de Cerro Azul.

Por último, el año 2010 se formó el Centro Peruano de Arqueología Marítima y Subacuática, institución formada por arqueólogos especialistas en temas marítimos y subacuáticos, el cual viene trabajando en la formación y capacitación de arqueólogos, así como apoyando al Ministerio de Cultura en la protección

del PCS. Asimismo, viene desarrollando proyectos de investigación, entre ellos la continuación de las investigaciones de los naufragios del galeón "Santa Ana" y el patache "San Francisco" en Cerro Azul.

Uno de los retos más importantes lo constituye el poder confirmar el hallazgo de asentamientos tempranos en contextos arqueológicos subacuáticos. Del mismo modo, constituye un reto localizar evidencias arqueológicas relacionadas con la navegación prehispánica en contextos subacuáticos o terrestres, que confirmen las evidencias indirectas halladas hasta el momento.

Es evidente que aún hay mucho trabajo por realizar y, aunque tenemos muchas falencias en preparación, el Perú va por muy buen camino hacia la protección y uso responsable del Patrimonio Cultural Subacuático.

Bibliografía

- Cordy – Collins, A. (1990). *Fonga Sigde, Shell Purveyor to the Chimu Kings*. In: Moseley, ME, Cordy - Collins, A. (eds.), Rostworowski de Diez Canseco, M, Moseley, ME. (organizers). *The Northern dynasties: kingship and statecraft in Chimor: a symposium at Dumbarton* Oaks, 12th and 13th October 1985. Washington, D.C.: Dumbarton Oaks Research Library and Collection.
- Cordy – Collins, A. (1999). *La sacerdotisa y la Ostra: ¿Queda resuelto el enigma del Spondylus?* In: Cordy-Collins, A. et. al., 1999. *Spondylus: ofrenda sagrada y símbolo de paz*. Lima: Fundación Telefónica, Museo Arqueológico Rafael Larco Herrera.
- Del Busto Duthurburu. J. A. (1986). "Siglo XVI. Historia interna". Historia Marítima del Perú. T. III. Vol. 1. Lima: Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú.
- Florez Nohessell, M. (1986). "Los Puertos del Perú". Historia Marítima del Perú. Serie Monografías. T. 1. Lima: Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú.
- Heyerdahl, T. (1995). *Chapter 1*. Heyerdahl, T., Sandweiss, D., Narváez, A. (eds). *Pyramids of Túcume: The quest for Peru's forgotten city*. London: Thames and Hudson.
- Hocquenghem, A. M. (1999). *En torno al Mullu. Manjar Predilecto de los Poderosos Inmortales*. In: Cordy-Collins, A. et. al., 1999. *Spondylus: ofrenda sagrada y símbolo de paz*. Lima: Fundación Telefónica, Museo Arqueológico Rafael Larco Herrera.
- Hudtwalcker, J., Pinilla, J. (2006). La historia cultural de la isla San Lorenzo. *Gaceta Cultural del Perú* 22, 20-21.
- ICOMOS, Carta de Protección y Manejo del Patrimonio Cultural Subacuático – 1996.
- Kubler, G. (1948). Towards Absolute Time: Guano Archaeology. *American Antiquity* XIII/4, 29-50.
- McClelland, D. (1990). *A maritime passage from Moche to Chimu*. In:
- Meltzer J, D. (2009). *First Peoples in a New World*. Los Angeles: University of California Press.
- Moseley, M. E., Cordy - Collins, A. (eds.), Rostworowski de Diez Canseco; Moseley, M. E. (organizers). *The Northern dynasties: kingship and statecraft in Chimor: a symposium at Dumbarton* Oaks, 12th and 13th October 1985. Washington, D.C.: Dumbarton Oaks Research Library and Collection.
- Ortiz, J. (2013). *De los Botes y la Mar en la costa peruana*. Lima: Editora Cartolan.
- Ortiz, J. (2006). Tecnología de exportación. *Gaceta Cultural del Perú* 22, 12-13.

- Ortiz, J. (2003). Navegación en la Zona Sur Andina. *Derroteros de la Mar del Sur* 123 -135.
- Rostworowski de Diez Canseco, M. (1981). *Recursos naturales renovables y pesca, siglos XVI y XVII.* Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Rostworowski de Diez Canseco, M. (1989). *Costa peruana prehispánica.* Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Rostworowsky, M. (1999). *Intercambio Prehispánico del Spondylus.* In: Cordy-Collins, A. et. al. (1999). *Spondylus: ofrenda sagrada y símbolo de paz.* Lima: Fundación Telefónica, Museo Arqueológico Rafael Larco Herrera.
- Shimada, I., (1987). *Horizontal and Vertical Dimensions of Prehistoric Status in Northern Peru.* In: Hass, J.; Pozorsky, S.; Pozorsky, T. (eds.). *The origins and development of the Andean state.* Cambridge: Cambridge University Press.
- UNESCO (2001) Convención para la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático.
- Ley General de Protección del Patrimonio Cultural N° 28296 (2004).
- Reglamento de la Ley N° 28296 – D.S. N° 011-2006-ED.
- Reglamento de Investigaciones Arqueológicas – Ministerio de Cultura.

