

¿Especies náufragas: patrimonio cultural y factor de desarrollo económico y social?

Iván J. Rodríguez Aguilar
Doctorado Ciencias Sociales, Universidad del Norte

Recibido: Marzo 5 de 2010

Aprobado: Mayo 15 de 2010

RESUMEN

Con su sentencia del año 2007, a través de la cual se puso fin a una disputa jurídica de muchos años en torno a lo que se presume son los restos del galeón San José, la Corte Suprema de Justicia de Colombia resolvió dar protección al patrimonio cultural, histórico, artístico y arqueológico de Colombia. Se asegura que en el mar Caribe Colombiano se encuentran sumergidos más de mil galeones, los cuales, según la ley colombiana, son considerados especies náufragas con valor cultural, histórico, artístico y arqueológico. En el año 2001, la UNESCO adoptó la Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático con el propósito, entre otros, de que los Estados pudieran mejorar la protección de su patrimonio cultural subacuático, tales como los galeones sumergidos hace cientos de años en el mar Caribe Colombiano. Una forma como los Estados pueden proteger su patrimonio cultural subacuático es mediante la organización de museos *in situ* a través de los cuales se puede generar desarrollo económico y social. Mediante del presente ensayo se pretende demostrar la posibilidad de que el patrimonio cultural subacuático puede ser una factor de desarrollo económico y social.

Palabras clave: Galeones sumergidos, especies náufragas, valor cultural, histórico, artístico y arqueológico, patrimonio cultural subacuático, museos *in situ*, desarrollo económico y social.

¿Shipwrecks: cultural heritage and a factor of economic and social development?

ABSTRACT

In 2007 the Colombian Supreme Court of Justice entered a judgment putting an end to a long lasting legal dispute concerning the wreck of the San Jose Galleon. In virtue of the aforementioned judicial decision, the Court ordered the protection of the cultural, historic, artistic and archaeological Colombian heritage. It has been assured that there are more than 1000 galleons submerged in the Colombian Caribbean Sea which, according to Colombian law, are considered shipwrecks with cultural, historic, artistic and archaeological value. In 2001, the UNESCO adopted the Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage with the purpose, among others, of enabling the States Parties to protect their underwater cultural heritage such as the galleons submerged hundreds of years ago in the Caribbean Sea. One way the States can protect their underwater cultural heritage is by organizing *in situ* underwater museums through which social and economic development can be generated. This paper pretends to show that it is possible that underwater cultural heritage could become a factor of economic and social development.

Keywords: Submerged galleons, wrecks, cultural, historic, artistic and archeological value, underwater cultural heritage, in situ museums, economic and social development.

INTRODUCCIÓN

La demanda judicial que en 1982 presentó ante los tribunales colombianos Sea Search Armada Inc. contra la Nación Colombiana despertó en esta última el interés por proteger su patrimonio cultural subacuático. En la demanda Sea Search Armada Inc., una compañía Estadounidense dedicada a “cazar tesoros” subacuáticos, solicitó a la justicia de Colombia, entre otros, que declarara que le pertenecían “...la totalidad de los bienes de valor económico, histórico, cultural o científico que tengan la calidad de tesoros, que se encontraran en la plataforma continental colombiana o en su zona económica exclusiva, o en común y proindiviso con la Nación, en un 50% para cada uno, si se hallaren en el mar territorial colombiano, dentro de las coordenadas y áreas aledañas... referidas en el ‘Reporte Confidencial Sobre la Exploración Submarina’ de 26 de febrero de 1982....”¹, lugar donde se supone se encuentran los restos del Galeón San José.²

El San José era un galeón español construido en 1698 que, como consecuencia de un ataque protagonizado por el comodoro inglés Charles Wager que generó la Batalla de Barú, se hundió en junio de 1708 en lo que hoy son las Islas del Rosario, ubicadas escasamente a una hora de Cartagena de Indias. Se asegura que con el San José naufragaron, además de pasajeros y tripulantes, esmeraldas, oro y plata valuados entre 2.000 y 5.000 millones de dólares del presente.³

¹ Corte Suprema de Justicia de Colombia, Sala de Casación Civil, Proceso de Sea Search Armada contra la Nación Colombiana, Sentencia del 5 de julio de 2007, pp. 1 y 2, Expediente 08001-3103-010-1989-09134-01. Fecha de Consulta: 22 de Julio 2010. Disponible en: <http://www.codigosyleyes.com/CSdeJ/Sala%20Civil/Sala%20Civil%202007.htm>

² <http://www.elespectador.com/impreso/nacional/articuloimpreso145049-prottegidos-frente-los-cazatesoros-comandante-de-armada>. Fecha de Consulta: 25 de Junio 2010.

³ Gómez, Santiago, *El Galeón San José y la batalla de Barú*, Fecha de Consulta: 27 de Junio 2010. Disponible en: http://www.todoababor.es/articulos/sjose_baru.htm

Dentro del mencionado proceso contra la Nación Colombiana, la Corte Suprema de Justicia de Colombia, mediante la sentencia de fecha 5 de Julio de 2007, resolvió, entre otros,

.... DISPENSAR plena e inequívoca protección al patrimonio cultural, histórico, artístico y arqueológico nacional, incluido el sumergido, razón por la cual se excluye expresamente de la declaración de dominio.... todos y cada uno de los bienes que correspondan o correspondieren a “monumentos muebles”, según la descripción y referencia consagrada en el artículo 7° de la Ley 163 de 1959....⁴.

Además de invocar en su sentencia la Ley 163 de 1959, que trata sobre el patrimonio histórico y artístico nacional, la Corte también se refirió a la Ley 397 de agosto 7 de 1997, que trata, entre otros, del patrimonio cultural colombiano, y a la Ley 14 de 1936, por la cual se autorizó al poder ejecutivo a adherir al Tratado celebrado entre las Repúblicas Americanas sobre la defensa y conservación del patrimonio histórico de la época precolombina, de la época colonial, de la época de la emancipación y de la República.

Ahora bien, en el año 2001, la UNESCO, Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, adoptó la Convención de sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático cuyo principal propósito es permitir a los Estados mejorar la protección de su patrimonio subacuático. Según el Artículo 1, párrafo 1 de la Convención, el “*Patrimonio Cultural Subacuático*” comprende, entre otros, todo rastro de existencia humana que tenga un carácter cultural, histórico o arqueológico, que haya estado bajo el agua (trátase de mares, océanos, ríos y lagos), parcial o totalmente, de forma periódica o continua, por lo menos durante 100 años.⁵ Con el presente ensayo se pretende demostrar que las especies náufragas como el galeón San José, su dotación y los bienes muebles yacentes dentro de ellos, no solamente constituyen Patrimonio Cultural Subacuático, sino que, además, pueden constituir un factor de desarrollo económico y social.

⁴ Corte Suprema de Justicia de Colombia, Sala de Casación Civil, Proceso de Sea Search Armada contra la Nación Colombiana, Sentencia del 5 de julio de 2007, p. 230, Expediente 08001-3103-010-1989-09134-01. Fecha de Consulta: 22 de Julio 2010. Disponible en: <http://www.codigosyleyes.com/CSdeJ/Sala%20Civil/Sala%20Civil%202007.htm>

⁵ http://portal.unesco.org/es/ev.php-URL_ID=13520&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html, Fecha de Consulta: 22 de Julio 2010.

Los Galeones Españoles

Independientemente de que en tiempos modernos existan diferentes tipos de navegación, lo primero que viene a la mente cuando se menciona el término “navegación”, es la navegación en un cuerpo de agua, un elemento que es impropio del ser humano.

Precisamente, por ser una actividad desarrollada por el hombre dentro de un entorno que no es su entorno natural, la navegación marítima siempre ha sido, y probablemente será por mucho tiempo, una actividad de alto riesgo. Dentro de la historia del hombre, la navegación más antigua ha sido la navegación que se ha ejecutado y desarrollado en los mares, ríos y lagos. Hay evidencias de que la navegación marítima existe hace más de tres mil años, desde la época de los Fenicios, precursores de la navegación en el mar Mediterráneo. Grecia, Italia, España, Portugal e Inglaterra son apenas unos ejemplos de los países que, siguiendo los pasos de los Fenicios, han sido protagonistas dentro del mundo de la navegación marítima.

Varios fueron los motivos que impulsaron a esos pueblos a desarrollar actividades y competencias en este tipo de navegación. Ejemplos de esos motivos fueron la movilización rápida y eficiente, las exploraciones, las conquistas, el transporte de personas y el transporte de mercancía. Para lograrlo, a través del tiempo el hombre diseñó y construyó diversos tipos de embarcaciones.

Uno de los países que dentro del mundo occidental marcó su huella en la historia de la navegación fue indudablemente España. Después de todo, es a España a la que se le atribuye el descubrimiento del “Nuevo Mundo”.

A finales del siglo XV el Almirante genovés, Cristóbal Colón, con el apoyo financiero y político de la Reina Isabel la Católica de España, pensando que había llegado a Japón, arribó por primera vez a lo que finalmente terminaría siendo América. ¿En qué tipo de embarcación zarparon Colón y sus acompañantes un 6 de Septiembre de 1492 desde La Gomera, Islas Canarias, España con destino al Japón? ¿En qué tipo de embarcación Colón y

sus acompañantes lograron la odisea de cruzar el Océano Atlántico hasta llegar, el 12 de Octubre de 1492, a lo que Colón nombró San Salvador?⁶ En carabelas. Concretamente en tres legendarias carabelas: las conocidas Pinta, Niña y Santamaría, esta última comandada por Colón.

Las carabelas eran embarcaciones a vela originalmente diseñadas por los portugueses y luego utilizadas por los españoles, especialmente durante sus viajes de exploración del siglo XV. Eran pequeñas y ligeras, de no más de cien toneladas de desplazamiento⁷, construidas con el propósito de hacer largos viajes con fines exploratorios, transporte de mercancía pero a veces también eran utilizadas para realizar actos de piratería.

El primer naufragio⁸ de una nave española en el nuevo continente fue el ocurrido a la carabela en la que navegaba Cristóbal Colón, la Santa María. Fue el 24 de Diciembre de 1492 frente a la costa septentrional de La Española.

El historiador Inglés Hugh Thomas en su obra *El Imperio Español. De Colón a Magallanes* (2003) (2004) menciona que

La Nochebuena de 1492, la más grande de las naves de Colón, la Santa María, con la que había cruzado el Atlántico, embarrancó absurdamente al chocar con un arrecife de coral frente a la costa septentrional de La Española, cerca de lo que actualmente es cabo Haitien, en Hatí.... El Lugarteniente de Colón, Diego de Arana,dispuso con el cacique Guacanagari, con quien habían cenado, que enviase hombres para ayudar a los españoles a desembarcar las provisiones que estaban a bordo antes de

⁶ Thomas, Hugh. *El Imperio Español. De Colón a Magallanes*. Grupo Editorial Planeta S.A.I.C., Buenos Aires, 2004. pág. 114.

⁷ El desplazamiento de una embarcación se refiere, de manera general, al peso de la misma en toneladas (Prefectura Naval Argentina, Departamento de Instrucción, 1970, *Manual de Conocimientos Marineros*, pg 18). La “Pinta”, “Niña” y “Santamaría” eran Carabelas con un desplazamiento que oscilaba entre 55 y 60 toneladas de desplazamiento (Thomas, Hugh, pg. 106).

⁸ Según la vigésima segunda edición del Diccionario de la Lengua Española de la Real Academia Española, el término “naufragio” tiene las siguientes acepciones: 1. Pérdida o ruina de la embarcación en el mar o en río o lago navegables; 2. Pérdida grande; desgracia o desastre; 3. Buque naufragado, cuya situación ofrece peligro para los navegantes. Fecha de Consulta: 10 de Junio 2010. Disponible en: http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO_BUS=3&LEMA=naufragio

*que la nave se hundiese. Y así lo hicieron, pero Colón se quedó con una sola nave.*⁹

Con el paso del tiempo la conquista española progresó en varios frentes: por una parte, los españoles fueron remplazando las carabelas por los galeones como medio de transporte de personas y mercancías y como medio de protección de sus tesoros entre sus colonias en América y el Continente Europeo. El galeón era una embarcación a vela destinada a la navegación en el mar, cuyo medio de propulsión era el viento. Aunque eran destinados principalmente para la guerra, también cumplían funciones comerciales y exploratorias. En la mitad del siglo XVI y aproximadamente durante los 150 años siguientes, el galeón fue la principal embarcación utilizada por España para participar en sus guerras europeas, para ejecutar la intensa actividad comercial con sus colonias en América y también para proteger su actividad comercial entre España y las Indias de los ataques de los corsarios franceses e ingleses. Por otra parte, se incrementó el comercio entre España y sus colonias en las “Indias Occidentales”. Con ello se intensificó el tráfico de embarcaciones entre los dos continentes, a tal punto que los monarcas españoles, por sugerencia de un allegado de Colón en Sevilla, Francisco Pinelo, ordenaron fundar en 1503, con sede en Sevilla, la Casa de la Contratación, cuyo objetivo principal era el de administrar el comercio entre España y sus colonias en América.

La Casa de la Contratación controlaba las naves que zarpaban desde España hacia América.

*...las flotas de Indias fueron el mecanismo de funcionamiento del monopolio comercial español con América y constituyeron la esencia de la denominada Carrera de Indias que englobaba todo el comercio y la navegación de España con sus colonias....*¹⁰

El intercambio comercial entre las colonias y la Metrópoli era de doble vía: de España salían hacia las colonias Americanas, entre otros, alimentos como vino, aceite de oliva, trigo, vinagre y azúcar; manufacturas como paños, sedas, ropas, vidrios, cuchillería, herramientas, libros, semillas y plantones y ganados para desarrollar la ganadería y la

⁹ Thomas, Hugh, pág. 119.

¹⁰ Lucena, Manuel. *La Flota de Indias: Monopolio comercial*, Fecha de Consulta: 27 de Junio 2010. Disponible en: <http://www.mgar.net/var/flota.htm>

agricultura en la época. De las Indias hacía España, entre otros, tabaco, cacao, chocolate, añil, cueros y maderas pero lo más importante oro, plata y piedras preciosas.¹¹

Con base en la información encontrada en las *Relaciones de los Caudales y Efectos que Venían de Indias en Armadas, Flotas, y Naos Sueltas*, documento que hace parte del Archivo General de Indias, el Historiador económico Earl J. Hamilton ilustra que, entre 1521 y 1590 fueron importados de las colonias a España 16,632,648.20 kilogramos de plata pura y 181,234.95 kilogramos de oro puro, sin contar lo que ingresaba de contrabando, el cual se calculaba en un 50% de lo que era importado legalmente.¹² “*En un naufragio producido en enero de 1555 en la playa de Zahara (Cádiz) el oro y la plata recuperados superó en más del 300 por 100 el valor declarado al embarque...*”¹³

La Corona Española financiaba sus guerras en Europa con las riquezas que extraía de sus colonias. El oro, la plata y las piedras preciosas Americanas eran importantes fuentes de recursos de los cuales disponía España.

Según Pierre Chaunu, Hispanista francés, especialista en la América Española de los siglos XVI, XVII y XVIII, de España zarparon, entre los años 1504 y 1545, hacia sus colonias en América, un número aproximado de 2070 naves de diferentes tipos (carabelas, naos y galeones).¹⁴ Y entre 1504 y 1650, de acuerdo con el mismo Pierre Chaunu, naves españolas realizaron 17.967 viajes en el Océano Atlántico entre España y América y vice versa.¹⁵

¹¹ <http://www.mgar.net/var/flota.htm>, Fecha de Consulta: 26 de Junio 2010

¹² Hamilton, Earl J. *Imports of American Gold and Silver Into Spain, 1503-1660: The Quarterly Journal of Economics*, Vol. 43, No. 3 (May, 1929), pp. 467-469. Published by: The MIT Press Stable URL: <http://www.jstor.org/stable/1885920>, Fecha de Consulta: 7 de Junio 2010.

¹³ <http://www.mgar.net/var/flota.htm>, Fecha de Consulta: 8 de Junio 2010.

¹⁴ En Fernández González, Francisco. *Los Barcos de la Conquista: Anatomía de un Proto-Galeón de Indias. Reconstitución conjetural del “Exvoto de Uretra.* dialnet.unirioja.es/servlet/fichero_articulo?codigo=206303 (Sobre este asunto ver también Chaunu, Pierre y Huguette, *Séville et l’Atlantique : (1504-1650)*, Paris : Librairie Armand Colin, 1955-1959), Fecha de Consulta: 8 de Junio 2010.

¹⁵ Smith, Robert S. *Seville and the Atlantic: Cycles In Spanish Colonial Trade: The Journal of Economic History*, Vol. 22, No. 2 (Jun., 1962), pp. 253-259 Published by: Cambridge University Press on behalf of the Economic History Association Stable URL: <http://www.jstor.org/stable/2114356>, Fecha de Consulta: 10 de Junio 2010. (Sobre este asunto ver también Chaunu, Pierre y Huguette, *Séville et l’Atlantique : (1504-1650)*, Paris : Librairie Armand Colin, 1955-1959)

Muchas de esas naves no regresaban a España. Unas veces porque se quedaban en América para atender tráficos de aquella zona, otras porque se perdían o eran apresadas por actos de los corsarios franceses e ingleses y otras porque naufragaban por hechos imprevisibles e irresistibles de la naturaleza o por inexperiencia, pericia e imprevisión en la conducción de la nave a través de rutas plagadas de arrecifes, cayos o bajíos.¹⁶

Por ejemplo, se asegura que entre los siglos XVI y XVIII, nada más en el Caribe Colombiano naufragaron aproximadamente 1.100 naves.¹⁷ Con esas naves se hundieron en el mar cantidades valiosas de oro, plata y piedras preciosas.

En Colombia ha sido muy sonado el caso del galeón conocido como el Galeón San José, construido aproximadamente en 1698 en un astillero ubicado en las cercanías de San Sebastián, España. El San José fue hundido entre el 8 y 9 de junio de 1708 por el comodoro Inglés Charles Wager en la Batalla de Barú (hoy Islas del Rosario, cercanías de Cartagena de Indias); se asegura que naufragaron con el San José entre 7 a 11 millones de monedas de ocho escudos en oro y plata, valorados entre 2.000 y 5.000 millones de dólares del presente, además de otra mercancía y de los aproximadamente 600 pasajeros y tripulantes.¹⁸

En Colombia, unas normas legales denominan los bienes como el galeón San José y sus bienes muebles yacentes dentro estas o diseminados en el fondo del mar, como “*antigüedades náufragas*” y otras los denominan “*especies náufragas*”, como parte de lo que comprende el “*patrimonio cultural sumergido*”. Los convenios internacionales se refieren a estos bienes como “*patrimonio cultural subacuático*”.

¹⁶ <http://www.mgar.net/var/flota.htm>, Fecha de Consulta: 22 de Julio 2010

¹⁷ Padilla, Nelson Fredy, *Peligran derechos sobre 1.100 galeones*, Fecha de Consulta: 8 de Junio 2010. Disponible en: <http://www.elespectador.com/impreso/internacional/articuloimpreso144287-peligran-derechos-sobre-1100-galeones>

¹⁸ Gómez, Santiago, *El Galeón San José y la batalla de Barú*, Fecha de Consulta: 8 de Junio 2010. Disponible en: http://www.todoababor.es/articulos/sjose_baru.htm

Patrimonio Cultural Sumergido en la Legislación Colombiana

Son varias las normas legales en Colombia que, a lo largo de la historia, han hecho referencia a los conceptos “*especies náufragas*”, “*antigüedades náufragas*” y “*patrimonio cultural sumergido*”, sin embargo, nos referiremos de manera muy general a las que se indican a continuación.

Aunque la legislación Colombiana ha hecho referencia al concepto de “*especies náufragas*” desde cuando se adoptó el Código Civil con la Ley 57 de 1887 e igualmente ha hecho referencia al concepto de “*antigüedades náufragas*” en los Decretos 12 y 2324 de 1984, solo hasta 1997, con la expedición de la Ley 397 de 1997, conocida también como la Ley General de Cultura, se hizo referencia al concepto “*patrimonio cultural sumergido*”.

Los orígenes del concepto de “*especies náufragas*” dentro de la legislación Colombiana se encuentran en el Código Civil Colombiano, adoptado mediante la Ley 57 de 1887. En efecto, el Artículo 710, sin dar una definición de “*especies náufragas*” y sin hacer referencia a siniestros marítimos como, por ejemplo, los naufragios de galeones, estipula que las “*especies náufragas*” “...*que se salvaren, serán restituidas por la autoridad a los interesados, mediante el pago de las expensas y la gratificación de salvamento...*” y que “...*si no aparecieren interesados dentro de los treinta días siguientes al naufragio, se procederá a declarar mostrencas las especies salvadas, previo el juicio correspondiente.*”

19

En 1936 se hizo referencia a la protección de muebles de valor histórico. En efecto, mediante la expedición de la Ley 14 de 1936 se autorizó al poder ejecutivo del Estado Colombiano adherir al Tratado celebrado entre las Repúblicas Americanas sobre la protección de muebles de valor histórico. En el Artículo 1º de esa ley se definió lo que se consideran monumentos muebles de la época Precolombina, de la época Colonial y de la época de Emancipación y de la República.²⁰

¹⁹ Código Civil Colombiano. Tercera edición, Librería Ediciones del Profesional Ltda., Bogotá, 2004, p. 249

²⁰ Ley 14 de 1936. Fecha de Consulta: 28 de Julio 2010. Disponible en: <http://www.icanh.gov.co/?idcategoria=2094>

Más adelante, el 30 de diciembre de 1959, se dictó la Ley 163²¹ por la cual se dictaron medidas sobre defensa y conservación del patrimonio histórico, artístico y monumentos públicos de la Nación. Posteriormente, esa ley fue reglamentada por el Decreto 264 de febrero 12 de 1963.²² Según el artículo 5º del Decreto 264, se consideran objetos de valor artístico o histórico los enumerados en el Tratado celebrado entre las Repúblicas Americanas, ya mencionado. Sin embargo, a pesar de que la Ley 14 de 1936, la Ley 163 de 1959 y el Decreto 264 de febrero 12 de 1963 hacen referencia a los conceptos de “*patrimonio histórico*” y “*bienes muebles con valor histórico*”, ninguna de ellas se refiere al concepto de “*especies náufragas*”, ni a “*antigüedades náufragas*”, ni a “*bienes muebles sumergidos de valor histórico*”.

En Enero 10 de 1984, se expidió el Decreto 12 de 1984, por el cual, entre otras, se reformó el ya mencionado artículo 710 del Código Civil Colombiano. Mediante este Decreto se estipuló que las “*especies náufragas*” que fueren o hubieren sido rescatadas en los términos señalados en el artículo 710 del Código Civil, se considerarán antigüedades náufragas, tienen la naturaleza especial señalada en el artículo 2º del decreto 12 de 1984 y pertenecen a la Nación. Según el Artículo 2, son antigüedades náufragas las naves y su dotación, así como los bienes muebles que hubieren sido parte de ellas, yacentes dentro de las mismas o diseminados en el fondo del mar hayan sido o no elaborados por el hombre, sea cualquiera la naturaleza de los bienes y cualquiera la causa y época del hundimiento. Y, según el Artículo 3, las antigüedades náufragas a las que se refiere el Decreto 12, son las que se hallen en el Mar Territorial, en la Plataforma Continental y en la Zona Económica Exclusiva.²³

²¹ Ley 163 de 1959. Fecha de Consulta: 28 de Julio 2010. Disponible en: <http://www.icanh.gov.co/?idcategoria=2092>

²² Decreto Reglamentario 264 de 1963. Fecha de Consulta: 28 de Julio 2010. Disponible en: <http://www.icanh.gov.co/?idcategoria=2097>

²³ Mar Territorial (artículos 3o. y 4o. de la Ley 10 de 1978) Plataforma Continental (artículo 1o. de la Ley 9a. de 1961) Zona Económica Exclusiva (artículos 7o. y 8o. de la Ley 10 de 1978)

En Septiembre de 1984, el Ministerio de Defensa Nacional expidió el Decreto Numero 2324,²⁴ por el cual se reorganizó la Dirección General Marítima y Portuaria. En dicho Decreto se hizo referencia a la definición, exploración y rescate de las “*antigüedades naufragas*”. De acuerdo con los artículos 188 y 195, las especies náufragas que no fueren o hubieren sido rescatadas en los términos señalados en el artículo 710 del Código Civil, se considerarán “*antigüedades náufragas*”, pertenecen a la Nación y tienen el carácter de patrimonio histórico para todos los efectos de la Ley 163 de 1959, anteriormente mencionado.

En agosto de 1997, se expidió la Ley 397 de 1997, a través de la cual, entre otros, se desarrolló el artículo 72 de la Constitución Política de Colombia y se dictaron normas sobre patrimonio cultural. Según el Artículo 72

...El patrimonio cultural de la Nación está bajo la protección del Estado. El patrimonio arqueológico y otros bienes culturales que conforman la identidad nacional, pertenecen a la Nación y son inalienables, inembargables e imprescriptibles. La ley establecerá los mecanismos para readquirirlos cuando se encuentren en manos de particulares y reglamentará los derechos especiales que pudieran tener los grupos étnicos asentados en territorios de riqueza arqueológica....

Es en la Ley 397 de 1997 en la que se hace referencia al concepto de “*patrimonio cultural sumergido*”. En su Artículo 9º, la Ley 397 estipula:

.... Del patrimonio cultural sumergido. Pertenecen al patrimonio cultural o arqueológico de la Nación, por su valor histórico o arqueológico, ...las especies náufragas constituidas por las naves y su dotación, y demás bienes muebles yacentes dentro de éstas, o diseminados en el fondo del mar, que se encuentren en el suelo o subsuelo marinos de las aguas interiores, el mar territorial, la plataforma continental o zona económica exclusiva, cualesquiera que sea su naturaleza o estado y la causa o época del hundimiento o naufragio. Los restos o partes de embarcaciones, dotaciones o bienes que se encuentren en circunstancias similares, también tienen el carácter de especies náufragas.²⁵

²⁴ Artículos 188 y siguientes, decreto 2324 de 1984. Fecha de Consulta: 12 de Junio 2010. Disponible en: <http://www.dimar.mil.co/VBeContent/newsdetailmore.asp?id=4714&idcompany=1>

²⁵ http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley/1997/ley_0397_1997.html, Fecha de Consulta: 28 de Julio 2010.

Normatividad Internacional

A nivel internacional ha habido preocupación por proteger las especies náufragas. Precisamente por su valor comercial y por el interés de los “cazatesoros”, poseedores de instrumentos tecnológicos sofisticados, la UNESCO ha tenido la iniciativa de llenar un vacío jurídico que tradicionalmente ha existido en materia de protección de este tipo de patrimonio cultural.

En el año 2001 fue adoptada la Convención de la UNESCO sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático. Su propósito principal es permitir a los Estados mejorar la protección de su patrimonio subacuático. Según el Artículo 1, párrafo 1 de la Convención, por “*Patrimonio Cultural Subacuático*” se entienden todos los rastros de existencia humana que tengan un carácter cultural, histórico o arqueológico, que hayan estado bajo el agua (trátese de mares, océanos, ríos y lagos), parcial o totalmente, de forma periódica o continua, por lo menos durante 100 años, tales como: (i) los sitios, estructuras, edificios, objetos y restos humanos, junto con su contexto arqueológico y natural; (ii) los buques, aeronaves, otros medios de transporte o cualquier parte de ellos, su cargamento u otro contenido, junto con su contexto arqueológico y natural; y (iii) los objetos de carácter prehistórico. Lo que constituye el patrimonio cultural subacuático es la evidencia de la cultura y las costumbres del hombre y las sociedades. Como lo dice la Convención, es prueba de

*la crueldad de la trata de esclavos, de la ferocidad de las guerras, del impacto de los desastres naturales o del intercambio pacífico entre regiones muy alejadas. Para las generaciones presentes y futuras, representa una fuente de información inestimable sobre las civilizaciones antiguas y la historia marítima como también oportunidades únicas de buceo y de turismo.*²⁶

²⁶ UNESCO, http://portal.unesco.org/es/ev.php-URL_ID=13520&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html. Fecha de Consulta: 12 de Junio 2010.

Casos de Patrimonio Cultural Subacuático en el Mundo y Desarrollo Económico y Social

Las especies náufragas como el galeón San José son patrimonio cultural subacuático, pues son prueba y fuente de información acerca de aspectos de la vida y cultura de España y sus colonias en el siglo XVII; estas especies náufragas, no obstante se encuentran sumergidas en el mar a profundidades superiores a cien metros, pueden convertirse en museos *in situ* a los cuales pueden acudir los turistas, especialmente los amantes del buceo, deporte que en los últimos años es cada vez más popular entre la gente y que, poco a poco, se ha ido masificando.

En Suecia existe el Museo Vasa que gira en torno a “El Vasa”, un barco del siglo XVII hundido el 10 de agosto de 1628 y que, a pesar de haber sido rescatado tres siglos después de su naufragio, tiene más del 95% de su estructura intacta.²⁷ Pero el museo no es solamente “El Vasa”, también lo constituyen más de 14.000 objetos de madera y 700 esculturas que también fueron recuperados. El museo es objeto de múltiples visitas de los turistas que, al pagar tiquetes por su ingreso, seguramente son una fuente importante para el sostenimiento del museo.

En Turquía existe el “Bodrum Museum of Underwater Archaeology”²⁸ donde se encuentra exhibida una réplica del “Uluburun”, una embarcación del siglo XIV antes de Cristo. Como en el caso del Museo Vasa, el Museo Bodrum es también objeto de visitas por parte de los turistas que contribuyen a su sostenimiento.

En la ciudad de Portsmouth, al sur de Inglaterra, se encuentra el museo donde están localizados los pecios antiguos como la nave denominada “Mary Rose”, una de las embarcaciones favoritas del rey Enrique VIII, que fue construida entre 1509 y 1511 y hundida accidentalmente en 1545.²⁹

²⁷ <http://vasamuseet.se/en/>. Fecha de Consulta: 15 de Junio 2010.

²⁸ <http://www.bodrum-museum.com/>, Fecha de Consulta: 15 de Junio 2010.

²⁹ <http://www.maryrose.org/>, Fecha de Consulta: 15 de Junio 2010.

En Australia existe el Western Australian Museum - Maritime³⁰ (El Museo Marítimo del oeste de Australia), ubicado en la población de Fremantle, el cual exhibe restos de buques que han naufragado en los mares de esa nación.

A nivel Latinoamericano México ha dado pasos firmes a nivel legal e institucional para proteger el rico y vasto patrimonio cultural subacuático que posee. En 1939 se fundó el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), entidad Estatal a la cual se le asignó la función principal de proteger, investigar y conservar el patrimonio nacional de México.

En el escrito “*Arqueología Subacuática en México Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH)*”, la Arqueóloga Pilar E. Luna manifiesta que muchos de los ríos, lagos, manantiales, cenotes y cuevas inundadas de México contienen restos prehistóricos, prehispánicos y coloniales y asegura que en sus mares es posible encontrar naufragios que datan del siglo XVI hasta nuestros días.³¹

Según Luna, el patrimonio cultural sumergido de México permaneció prácticamente ignorado o incluso saqueado hasta 1980, año en el que el INAH creó el Departamento de Arqueología Subacuática. Durante 23 años, cuenta Luna, se llevaron a cabo varios proyectos, todos con un enfoque multidisciplinario, interinstitucional e internacional a través de los cuales la arqueología subacuática Mexicana llevó a cabo un trabajo no intrusivo, una preservación in situ, una protección especial del patrimonio natural y una preservación a largo plazo. Ejemplos de solo algunos de esos proyectos son los que se realizaron en el Arrecife Cayo Nuevo en el Golfo de México, descubierto en 1979 en el que, entre 1979 y 1983, se localizaron dos naufragios Españoles de los siglos XVI y XVIII y se extrajeron un ancla y dos cañones, uno de bronce, el más antiguo en su tipo recuperado en América (1552), y otro de hierro.

³⁰ <http://www.museum.wa.gov.au/museums/maritime/#maritime%2Feducation>, Fecha de Consulta: 15 de Junio 2010.

³¹ Luna E., Pilar. “Arqueología Subacuática en México Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH)”, Fecha de Consulta: 12 de Junio 2010. Disponible en: <http://www.international.icomos.org/18thapril/18abril2003case.htm>

En Arrecife Chitales en Cancún, Quintana Roo, se llevó a cabo el proyecto arqueológico-biológico en un naufragio del siglo XVI, probablemente Español. Llama la atención que, según Luna, antes de que el trabajo arqueológico comenzara, biólogos de la Universidad Nacional estudiaron y removieron los corales vivos y los replantaron al final.

A mi modo de ver, es perfectamente viable que las especies náufragas, que constituyen patrimonio cultural subacuático pueden generar desarrollo económico y social.

En su artículo “*Patrimonio cultural e identidad urbana – una gestión compartida para el desarrollo económico-*”, Silvia Fajre sostiene que el patrimonio no puede reconocerse y cuidarse sino es con y para su comunidad. Sostiene que existe una faceta poco profundizada, cual es el valor económico y el potencial de los bienes de valor patrimonial, como dinamizador de recursos y generador de empleo y factor de desarrollo económico.³²

Es vital no solo la protección del patrimonio, sino su incorporación a la totalidad de los aspectos referentes al desarrollo cultural y económico de una sociedad. Según la autora, esa vinculación debe darse en el marco del concepto de sustentabilidad de los recursos.

Para Fajre, la protección y el incremento del patrimonio como herencia social identitaria requiere que los productos culturales alcancen lo siguiente:

Sostenibilidad: Con ello quiere decir, poseer en sí la capacidad de auto recuperación y protección. Es decir, ser dinamizadores de la economía, pues será un aspecto que lo sostendrá en el tiempo.

Que sea atractivo: Que se refiere a que es fundamental que se potencie su singularidad y la calificación de sus características. El atractivo que tenga el patrimonio debe estar basado en la autenticidad y la originalidad; y

³² Fajre, Silvia. *Patrimonio cultural e identidad urbana – una gestión compartida para el desarrollo económico. Regeneración y revitalización urbana en las Américas: hacia un Estado estable*. Fernando Carrión y Lisa Hanley editores. FLACSO. 2005

Rentabilidad: Se refiere a que los componentes de la oferta cultural debe ser generadora de recursos. Debe haber saldos positivos para que sea rentable.

¿Cumplen estas condiciones patrimonios culturales subacuáticos los restos de galeones que se encuentran a varios metros de profundidad en el mar, como el galeón San José? Creo que sí y veamos porqué:

¿Hay Sostenibilidad? Para estos efectos, la mejor opción es que el museo sea el mismo sitio donde se encuentran hundidos los restos de las embarcaciones, es decir, un museo *in situ*. Ello generaría un corte radical de costos de mantenimiento si los comparamos con los museos tradicionales ubicados en tierra firme. Para empezar, se ha comprobado científicamente que los restos de una embarcación se conservarán mucho mejor si permanecen sumergidos en el mar. Como segunda medida, prescindirán de los gastos que generarían el consumo de los servicios públicos, los cuales un museo *in situ*, no requeriría.

En efecto, en el artículo titulado “*Los peligros de una explotación comercial del patrimonio cultural subacuático*”, Tatiana Villegas Zamora sostiene que

...Luego del choque inicial con el fondo marino y la degradación inmediata que causan las corrientes y los organismos perforadores, la estructura se estabiliza y se recubre de sedimentos y arena con el transcurso del tiempo, hasta que finalmente reposa bajo capas de sedimentos las que, al mantener una escasa luminosidad, un índice poco elevado de oxígeno y una baja temperatura, aseguran a los materiales orgánicos una mejor preservación que en tierra y crean una situación estable capaz de perdurar durante mucho tiempo. Por tanto, el medio natural protege los sitios. Los científicos han demostrado que los restos de naufragios, en especial los que se encuentran en alta mar, están mucho más protegidos y en ningún modo están amenazados por la naturaleza.³³

En un material explicativo sobre la Convención de la UNESCO de 2001 sobre la protección del patrimonio cultural subacuático, la UNESCO dijo:

³³ Villegas Zamora, Tatiana. Ediciones UNESCO. N° 240 (Vol. 60. No. 4. 2008, p. 6), Fecha de Consulta: 12 de Junio 2010.

El patrimonio cultural subacuático engloba numerosos sitios que no han sido perturbados durante siglos o incluso milenios. Cuando zozobra un navío o cuando se sumerge una ciudad, el mar conserva sus vestigios actuando como una “cápsula de tiempo”. Además, gracias a la falta de oxígeno - que acelera la deterioración de la materia orgánica,- y, hasta hace muy poco, por su inaccesibilidad, el patrimonio cultural subacuático se encuentra a menudo mucho mejor preservado que el de sitios idénticos en tierra firme. Esto es lo que convierte estos sitios en únicos.³⁴

¿Hay Atractividad? Claro que sí. ¿Qué más singular y atractivo para buzos turistas, investigadores y practicantes de deportes extremos que un Galeón Español, de la época de la conquista o de la colonia, sumergido en el mar, rodeado de flora y fauna marina, corales y escuelas de peces?

¿Son rentables? Bien administrado el museo *in situ* seguramente hará que la ecuación rentabilidad-inversión sea eficiente por lo que expliqué al referirme a la sostenibilidad y a la atractividad.

Tatiana Villegas Zamora de la UNESCO sostiene que:

El valor cultural del patrimonio cultural subacuático supera ampliamente el valor comercial de las cargas hundidas. Los museos y las autoridades del sector de la cultura tienen cada vez más conciencia del potencial que representa, en términos de desarrollo sostenible, el turismo vinculado a los pecios y a las ciudades que desaparecieron bajo las aguas. La colaboración entre museos, arqueólogos, aduaneros, autoridades de la cultura, del sector portuario y periodistas, puede contribuir a que se apliquen medidas encaminadas a poner fin al comercio ilícito del patrimonio cultural subacuático. George Bass, el padre de la arqueología subacuática, señala que nadie puede mencionar un país que haya ganado dinero al hacer negocio con los cazadores de tesoros. En cambio, la arqueología subacuática genera millones de dólares cada año en los países que han apostado por la conservación de su patrimonio cultural subacuático, como Suecia o Turquía, donde el pecio del Vasa y el museo de Bodrum resultan atracciones turísticas célebres en todo el mundo. Las salas de subastas y los marchantes de arte deben aceptar la importancia que se le concede al

³⁴

http://portal.unesco.org/culture/es/ev.php URL_ID=35838&URL_DO=DO_PRINTPAGE&URL_SECTION=201.html, Fecha de Consulta: 12 de Junio 2010.

*patrimonio cultural y a la identidad cultural, y a la contribución de estos al desarrollo de un país.*³⁵

Todas las anteriores conclusiones hacen del patrimonio cultural subacuático una promesa alentadora.

En relación con el desarrollo productivo, se pregunta: ¿Los restos de galeones que se encuentran sumergidos en el mar, como los del Galeón San José, serían un factor de desarrollo productivo y de generación de empleo?

Sí lo serían. Para ello, ante todo, habría que desarrollar programas por los cuales se proponga, como dice Fajre, organizar, articular y estimular acciones e iniciativas que se relacionen con la generación de servicios y de bienes que se ofrezcan tanto a los pobladores de la región donde se encuentre ubicado el patrimonio cultural subacuático, como al visitante, turistas, investigadores científicos y periodistas.

Especies náufragas como las del galeón San José constituyen un recurso patrimonial que puede ser ofrecido al mercado como una oferta cultural mediante programas de promoción y comercialización. Una vez incorporado al mercado, puede ser apropiado tanto por el habitante de la zona como por el foráneo.

Dice Fajre:

*...Este camino de incorporación al mercado requiere medidas que articulen intereses y beneficios de los actores involucrados en función de la búsqueda de una probada demanda social. En la medida en que los intereses de quienes se benefician por la gestión, quienes la promueven y quienes pagan por ella, se complementen, el proceso garantizará la sostenibilidad del recurso y su expansión en correspondencia directa con la magnitud y valor del patrimonio comprometido...*³⁶

³⁵ Villegas Zamora, Tatiana. Ediciones UNESCO. N° 240 (Vol. 60. No. 4. 2008, p. 31), Fecha de Consulta: 12 de Junio 2010.

³⁶ Fajre, Silvia. *Patrimonio cultural e identidad urbana – una gestión compartida para el desarrollo económico. Regeneración y revitalización urbana en las Américas: hacia un Estado estable.* Fernando Carrión y Lisa Hanley editores. FLACSO. 2005, p. 170

Que los bienes que constituyen patrimonio cultural subacuático, como los restos de una nave, permanezcan sumergidos en el mar, no impide que puedan ser incorporados al mercado, ni impiden que se desarrollen intereses y beneficios de los actores involucrados en función de la búsqueda de una probada demanda social.

En el caso del galeón San José, por ejemplo, habida cuenta su ubicación en cercanías de la Islas del Rosario y a minutos de Cartagena, dos lugares que se han constituido en destinos importantes de turismo histórico, marino y ecológico, hacen perfectamente factible que se cumplan las condiciones indicadas por Fajre para que el patrimonio cultural subacuático sea un factor generador de riqueza, de generación de empleo y de desarrollo productivo, económico y social. Mucho más teniendo en cuenta que ya existe en la región un infraestructura organizada de promoción de turismo nacional e internacional, lo cual despejaría el camino para incorporar ese patrimonio cultural subacuático al mercado.

CONCLUSIONES

El potencial de la generación de patrimonio cultural subacuático en los países de Latinoamérica, de la cuenca del Caribe y en especial de Colombia es enorme. Históricamente los Estados y las sociedades de los países Latinoamericanos han ignorado el valor de este patrimonio, no obstante tener la soberanía y la propiedad sobre los bienes que lo constituyen.

Que la Nación Colombiana fuera llevada a las Cortes Judiciales fue una alerta para que se despertara un mayor interés para proteger el valor incalculable de su patrimonio cultural subacuático.

Mediante su sentencia de Julio de 2007, la Corte Suprema de Justicia de Colombia ordenó otorgar protección al patrimonio cultural, histórico, artístico y arqueológico nacional, incluido el sumergido.

Esa decisión de la Corte, la Convención adoptada por la UNESCO en el año 2001 sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático y la Ley 397 de agosto 7 de 1997 según la cual “...*Pertenecen al patrimonio cultural o arqueológico de la Nación, por su valor histórico o arqueológico, las especies náufragas constituidas por las naves y su dotación, y demás bienes muebles yacentes dentro de éstas, o diseminados en el fondo del mar, que se encuentren en el suelo o subsuelo marinos de las aguas interiores, el mar territorial, la plataforma continental o zona económica exclusiva, cualesquiera que sea su naturaleza o estado y la causa o época del hundimiento o naufragio. Los restos o partes de embarcaciones, dotaciones o bienes que se encuentren en circunstancias similares, también tienen el carácter de especies náufragas.*”, impulsan a creer con optimismo la viabilidad de que Colombia y los demás países Latinoamericanos se impulsen programas para calificar y proteger, como patrimonio cultural subacuático, los miles de galeones y los bienes muebles yacentes dentro de dichos galeones, que yacen en el fondo de sus mares y, en virtud de ello, generar desarrollo económico y social.

Bibliografía

- CHAUNU, Pierre y Huguette, *Séville et l'Atlantique : (1504-1650)*. Librairie Armand Colin. Paris, 1955-1959.
- FAJRE, Silvia. *Patrimonio cultural e identidad urbana – una gestión compartida para el desarrollo económico. Regeneración y revitalización urbana en las Américas: hacia un Estado estable*. FLACSO. 2005
- FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Francisco. *Los Barcos de la Conquista: Anatomía de un Proto-Galeón de Indias. Reconstitución conjetural del “Exvoto de Uretra*. dialnet.unirioja.es/servlet/fichero_articulo?codigo=206303
- GÓMEZ, Santiago, *El Galeón San José y la batalla de Barú*, http://www.todoababor.es/articulos/sjose_baru.htm.
- HAMILTON, Earl J. *Imports of American Gold and Silver Into Spain, 1503-1660: The Quarterly Journal of Economics*, Vol. 43, No. 3 (May, 1929). The MIT Press Stable URL: <http://www.jstor.org/stable/1885920>
- LUCENA, Manuel citado en: <http://www.mgar.net/var/flota.htm>
- LUNA E., Pilar. *Arqueología Subacuática en México Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH)*. <http://www.international.icomos.org/18thapril/18abril2003case.htm>
- PADILLA, Nelson Fredy, *Peligran derechos sobre 1.100 galeones*, <http://www.elespectador.com/impreso/internacional/articuloimpreso144287-peligran-derechos-sobre-1100-galeones>
- SMITH, Robert S. *Seville and the Atlantic: Cycles In Spanish Colonial Trade: The Journal of Economic History*, Vol. 22, No. 2 (Jun., 1962). Cambridge University Press on behalf of the Economic History Association Stable URL: <http://www.jstor.org/stable/2114356>
- THOMAS, Hugh. *El Imperio Español. De Colón a Magallanes*. Grupo Editorial Planeta S.A.I.C., Buenos Aires, 2004.
- VILLEGAS ZAMORA, Tatiana. Ediciones UNESCO. N° 240 (Vol. 60. No. 4. 2008)

Referencias

- Código Civil Colombiano. Tercera edición, Librería Ediciones del Profesional Ltda., Bogotá, 2004
- Convención de 2001 adoptada por la UNESCO sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático.
- Corte Suprema de Justicia de Colombia, Sala de Casación Civil, Proceso de Sea Search Armada contra la Nación Colombiana, Sentencia del 5 de julio de 2007, Expediente 08001-3103-010-1989-09134-01. <http://www.codigosyleyes.com/CSdeJ/Sala%20Civil/Sala%20Civil%202007.htm>
- Decreto Reglamentario 264 de 1963. <http://www.icanh.gov.co/?idcategoria=2097>
- Decreto 2324 de 1984. <http://www.dimar.mil.co/VBeContent/newsdetailmore.asp?id=4714&idcompany=1>
- <http://www.bodrum-museum.com/>
- <http://www.elespectador.com/impreso/nacional/articuloimpreso145049-protegidos-frente-los-cazatesoros-comandante-de-armada>

- <http://www.foro-cualquiera.com/informes-frikis/42517-misterio-del-galeon-san-jose-fue-barco-mas-cargado-tesoros-espanoles.html>. Discusión sobre El Misterio del Galeón San José
- <http://www.maryrose.org/>
- <http://www.mgar.net/var/flota.htm>
- <http://www.museum.wa.gov.au/museums/maritime/#maritime%2Feducation>
- <http://portal.unesco.org/culture/es/ev.php>
URL_ID=35838&URL_DO=DO_PRINTPAGE&URL_SECTION=201.html
- http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley/1997/ley_0397_1997.html
- <http://vasamuseet.se/en/>
- UNESCO, <http://portal.unesco.org/es/ev.php>
URL_ID=13520&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html