



---

---

14.  
SAQUEO Y DESTRUCCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL  
MARÍTIMO EN EL SALVADOR

---

---

*Roberto Gallardo*

XXVII SIMPOSIO DE INVESTIGACIONES  
ARQUEOLÓGICAS EN GUATEMALA

MUSEO NACIONAL DE ARQUEOLOGÍA Y ETNOLOGÍA  
22 AL 26 DE JULIO DE 2013

EDITORES  
BÁRBARA ARROYO  
LUIS MÉNDEZ SALINAS  
ANDREA ROJAS

---

---

REFERENCIA:

Gallardo, Roberto

2014 Saqueo y destrucción del patrimonio cultural marítimo en El Salvador. En *XXVII Simposio de Investigaciones Arqueológicas en Guatemala, 2013* (editado por B. Arroyo, L. Méndez Salinas y A. Rojas), pp. 161-170. Museo Nacional de Arqueología y Etnología, Guatemala.

# SAQUEO Y DESTRUCCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL MARÍTIMO EN EL SALVADOR

Roberto Gallardo

## PALABRAS CLAVE

El Salvador, Arqueología subacuática, saqueo, pecio, patrimonio.

## ABSTRACT

*The underwater cultural heritage has been underestimated and is generally relegated. The maritime archaeological sites, and specially the shipwrecks found in territorial and international waters are a primary source to study past societies and individuals. In El Salvador, eleven underwater archaeological sites have been registered; nine of them are shipwrecks which were in use during the end of the nineteenth and beginning of the twentieth century. Looting and destruction of these sites is endemic and the extraction of cultural materials for private collections and sale of the metal as scrap is unstoppable, rapidly losing our heritage. This document resumes the registration of shipwrecks that has been done in El Salvador and the looting which are subject these important archaeological sites.*

El patrimonio cultural subacuático (que en adelante se denominará PCS) es todavía poco comprendido y muchas veces desvalorizado. En El Salvador, la Arqueología subacuática es una ciencia reciente comparada a la más conocida y difundida Arqueología terrestre, aunque los últimos años han sido testigos en el aumento de estudios metódicos enfocados a este patrimonio cultural. Tal como ha sucedido con la historia de la Arqueología occidental terrestre, el desarrollo de la Arqueología subacuática puede dividirse en dos etapas históricas (para un resumen sobre la historia de la Arqueología subacuática en El Salvador ver Escamilla *et al.* 2006 y Gallardo 2010):

a) Etapa exploratoria descriptiva. Basada en relatos de exploradores, documentos históricos, narrativas, descripciones de sitios arqueológicos y otros materiales culturales relacionados a cuerpos de agua. Esta etapa inicia en el siglo XIX y continúa durante la segunda mitad del siglo XX cuando se introducen nuevas técnicas de buceo *scuba*, adquiriendo popularidad el buceo recreativo por lo que aumentan los hallazgos arqueológicos, al mismo tiempo que se extraen objetos para venta y colecciones privadas. Este periodo se caracteriza por la falta de un acercamiento y metódico y científico, predominan-

do la visión del PCS como un recurso comerciable con valor económico y/o estrictamente estético.

b) Etapa de investigaciones científicas. Inicia en el año 2001 con la primera documentación metódica de un pecio (Suárez 2005) y continúa con las investigaciones realizadas por arqueólogos profesionales con entrenamiento en Arqueología subacuática. Esta etapa se caracteriza por la práctica científica de la disciplina y el uso de metodologías y técnicas arqueológicas. También es importante mencionar que en esta etapa inician las actividades relacionadas a la difusión y valorización cultural de este recurso.

A continuación se hace un breve resumen de las investigaciones arqueológicas subacuáticas realizadas en El Salvador durante la Etapa de Investigaciones Científicas entre el año 2001 y mediados del 2013:

- 2001. Mapeo y registro fotográfico del pecio “SS Douglas” (Sakkarah) realizado por el arquitecto José Roberto Suárez (2005). Este trabajo consistió en la elaboración de un mapa a escala y levantamiento fotográfico detallado del pecio, incluyendo documentación histórica. Durante las inmersiones se extrajeron materiales culturales que posteriormente fueron donados al Museo Nacional de

Antropología Dr. David J. Guzmán. Se considera como la primera investigación arqueológica subacuática en el país.

- 2005. Se realiza el proyecto “Reconocimiento, Prospección e Investigación del Patrimonio Cultural Subacuático en El Salvador, Etapa Exploratoria” (Escamilla *et al.* 2006). Durante este reconocimiento se visitaron un total de cinco lugares, dos en aguas territoriales marinas, los cuales son: Los Cóbanos en el departamento de Sonsonate y el Golfo de Fonseca en el departamento de La Unión; tres en aguas territoriales internas: el Lago de Güija y lago de Coatepeque en el departamento de Santa Ana; lago de Ilopango compartido por los departamentos de San Salvador, La Paz y Cuscatlán. Esta investigación resultó en el registro de cuatro sitios arqueológicos subacuáticos: Isla de Iguatepeque en el lago de Güija, Cerro Quemado en Ilopango y los pecios SS Douglas y Cheribon en Los Cóbanos, departamento de Sonsonate.
- 2009. Se realiza el “Proyecto de Investigación y Desarrollo Regional Arqueología Subacuática en El Salvador” (Escamilla *et al.* 2011). Durante este proyecto se visitaron 21 lugares en diferentes regiones del país consistentes en cuerpos de agua internos los cuales son: Laguna de Metapán, Lago de Güija, Laguna de Cuzcachapa, Lago de Coatepeque, todos en el departamento de Santa Ana; Laguna de Chanmico, departamento de La Libertad; Embalse del Cerrón Grande, departamento de Chalatenango; Lago de Ilopango, departamento de San Salvador; Laguna de El Jocotal, Laguna de Aramuaca y Laguna de Olomega en el departamento de San Miguel. Los lugares en la zona costera fueron: Acajutla en el departamento de Sonsonate, Muelle Viejo en el departamento de Usulután y Pueblo Viejo en el departamento de La Unión. Se realizaron dos prospecciones subacuáticas en la Isla de Iguatepeque en el lago de Güija y en el lago de Coatepeque.
- 2010. Se delimita el sitio arqueológico SS Douglas (Sakkarah) (Gallardo 2010). Esta es la primera vez en El Salvador que se establecen los límites de un sitio arqueológico subacuático con el objetivo de hacer una declaratoria legal y protegerlo. Otro de los objetivos finales es la realización de un parque subacuático.
- 2011. Se realiza el registro del pecio SS San Blas en la Playa San Blas, departamento de La Libertad (Gallardo 2012).
- 2011. Se realiza el registro del pecio SS Colón, ubicado en la playa de Acajutla, departamento de Sonsonate (Gallardo 2012).
- 2012. Registro y excavaciones del pecio PSJ-1 ubicado en la Bahía de Jiquilisco en Usulután (Gallardo 2012). Se realizó una excavación terrestre de este vapor que, aunque no ha sido posible fecharlo, probablemente estuvo en uso durante el final del siglo XIX o principios del XX, cuando el Puerto El Triunfo estaba en su apogeo.
- 2012. Registro del pecio Kirkdale, ubicado en la Bahía de Jiquilisco, departamento de Usulután (informe en proceso). Este registro se llevó a cabo durante el proyecto “Encadenamiento Productivo en el Marco de los Sitios Arqueológicos Subacuáticos de El Salvador” patrocinado por el Ministerio de Turismo y realizado por la empresa El Salvador Divers.

#### SITIOS ARQUEOLÓGICOS SUBACUÁTICOS REGISTRADOS EN LA DIRECCIÓN DE ARQUEOLOGÍA, SECRETARÍA DE CULTURA DE LA PRESIDENCIA

La Dirección del Museo Nacional de Antropología Dr. David J. Guzmán en San Salvador, como parte de la Secretaría de Cultura de la Presidencia de El Salvador, dirige el “Proyecto de Registro y Documentación de Sitios Arqueológicos Subacuáticos”, así como la protección y difusión del PCS. El registro de un sitio subacuático implica visitar el lugar, confirmar su ubicación por medio de inmersiones cuando es necesario, documentarlo y realizar una investigación histórica. Hasta la fecha se cuenta con un total de 11 sitios subacuáticos registrados de los cuales dos se ubican en cuerpos acuíferos interiores y nueve son pecios en las costas salvadoreñas (Figs.1 y 2). Los dos sitios en aguas interiores son: la Isla de Iguatepeque en el lago de Güija, departamento de Santa Ana y el Cerro Quemado en el lago de Ilopango, en los departamentos de San Salvador, Cuscatlán y La Paz (Escamilla *et al.* 2006). Este documento trata sobre los nueve pecios ubicados en aguas marítimas territoriales. Recientemente las actividades relacionadas al patrimonio subacuático han aumentado, por lo que en los últimos dos años se han registrado otros 7 pecios en las costas del país. Se presenta una tabla (Fig.1) con los nueve pecios registrados hasta la fecha. Asimismo, se presenta el mapa de El Salvador con la ubicación de los nueve pecios registrados (Fig.2). Las coordenadas geodésicas de cada uno de los pecios registrados apare-

cen en los informes respectivos y no fueron incluidas en este documento.

## HISTORIA

A continuación se presenta un brevísimos resumen sobre la historia de cada uno de los nueve pecios registrados. Estos sitios se presentan en el orden que aparecen en las Figuras 1 y 2, iniciando en la costa oeste del país y continuando hacia el oeste:

- Anden. Este sitio se ubica en la Barra de Santiago, departamento de Ahuachapán. Era un barco carguero diesel de nacionalidad peruana de 110 m de largo. El 19 de septiembre de 1982 la embarcación estaba en el puerto de Acajutla, pero debido a una fuerte tormenta se soltó de sus amarres y quedó a la deriva, encallando unos 30 km hacia el oeste frente al pueblo de la Barra de Santiago, muriendo 13 personas en este naufragio. Actualmente el pecio está fragmentado en tres partes de considerable tamaño y una de ellas puede verse desde la playa durante la marea baja.
- SS Colón. Se ubica en la playa de Acajutla en el departamento de Sonsonate, a unos 150 m hacia el este de la desembocadura del río Sensunapan (Gallardo 2012). Este vapor fue construido en 1872 por Roach & Son en Chester Pensilvania, Estados Unidos, para la Pacific Mail Steamship Company. Tenía capacidad para 1,843 toneladas y sus dimensiones eran 292 pies de longitud y 40 pies de eslora. Entre 1873 y 1893 realizó la ruta Nueva York – Colón (Panamá), posteriormente se destacó en el Pacífico en la ruta Panamá – San Francisco. Este buque fue secuestrado en 1885 por el revolucionario Pedro Prestán en Colón, Panamá y posteriormente recuperado por fuerzas de Estados Unidos. Años después participó en la guerra entre Estados Unidos y España en 1898, transportando tropas estadounidenses de San Francisco a Filipinas. El 10 de abril de 1904 se dirigía de Puerto San José en Guatemala hacia Acajutla cuando colisionó con el arrecife de Punta Remedios. Antes de hundirse fue dirigido hacia la playa donde encalló.
- SS Columbus. Este pecio se ubica en Los Cóbano, departamento de Sonsonate y yace a una profundidad promedio de 9 m. Fue un vapor de 460 toneladas con casco de madera, construido en 1848 para la Pacific Mail Steamship Company. Fue uno de los primeros 14 vapores adquiridos por esta empresa para realizar la ruta Panamá – San Francisco. El SS Columbus transportó personas desde Panamá a California durante la fiebre del oro en California. En 1854 fue adquirido por la Panamá Railroad Company para visitar los puertos centroamericanos, naufragando en el arrecife de Los Cóbano en 1861 (Suárez 2011).
- Cheribon. Este pecio se ubica en Los Cóbano, departamento de Sonsonate (Escamilla 2006) y yace a una profundidad de 0 – 10 m. Este fue un vapor con casco de hierro construido en Escocia para la empresa Campagnie Nationale de Navigation en Marsella, Francia. Destacado en un inicio para navegar la ruta Francia – Nueva York, posteriormente pasó a la ruta del Pacífico. En 1900 fue vendido al gobierno de Chile y el 12 de abril de 1902 colisionó con el arrecife de Los Cóbano cuando transportaba un cargamento de café.
- SS Douglas (Sakkarah). Este sitio se ubica en Los Cóbano, departamento de Sonsonate y es probablemente el sitio arqueológico subacuático más visitado por buzos deportistas. El SS Douglas fue un vapor con casco de hierro construido en Inglaterra en 1872. En 1875 fue adquirido por la compañía alemana DDG Kosmos Line y su nombre fue cambiado a Sakkarah. En 1884 el gobierno de El Salvador firmó un contrato con la compañía para que sus embarcaciones visitaran puertos salvadoreños y el Douglas tuviera como destino directo Hamburgo, Alemania. El 9 de febrero de 1890, el Douglas colisionó con el arrecife de Los Cóbano, hundiéndose con una carga de café (Suárez 2011).
- SS San Blas. Este sitio se ubica en la Playa San Blas, departamento de La Libertad y yace cerca de la costa a una profundidad promedio de 8 m. Fue un vapor construido en agosto de 1882 para la Pacific Mail Steamship Company en el astillero de Roach & Son en Chester, Pensilvania, Estados Unidos. Aunque realizó un viaje en el Atlántico entre Nueva York y Colón (Panamá), se destacó principalmente en la ruta del Pacífico de Panamá – San Francisco. El 17 de diciembre de 1901 realizaba el viaje de Acajutla a La Libertad cuando el capitán Joseph Cattarinich se acercó mucho a la costa y colisionó con las piedras en la desembocadura del río Comasagua (Gallardo 2012).
- PSJ-1 (Esta designación se basa en que este fue el primer pecio registrado en Punta San Juan, bahía de Jiquilisco y hasta la fecha no se ha identificado el nombre de esta embarcación). Este sitio se ubica

en la península San Juan del Gozo, bahía de Jiquilisco en el departamento de Usulután (Gallardo y Suárez 2012). fue registrado en base a una fotografía proporcionada por el arquitecto José Roberto Suárez en la que aparecía una chimenea saliendo de la arena a unos 200 m al norte de la playa. Posteriormente, en agosto del 2012 la Dirección de Arqueología ubicó la parte inferior de la chimenea ya que la parte superior había sido removida para venderse como chatarra. En noviembre del mismo año, la Dirección de Arqueología realizó excavaciones descubriendo parte de la chimenea. Desafortunadamente, el nivel freático no permitió profundizar los pozos y la excavación fue suspendida. Es probable que este vapor estuvo en actividad durante el apogeo de Puerto El Triunfo, a finales del siglo XIX y principios del XX.

- Kirkdale. Este sitio arqueológico se ubica en la bocana de la Bahía de Jiquilisco, departamento de Usulután y fue identificado cuando se llevó a cabo el proyecto “Encadenamiento Productivo en el Marco de los Sitios Arqueológicos Subacuáticos de El Salvador” (Gallardo 2012), en base a una consultoría realizada por la empresa El Salvador Divers para el Ministerio de Turismo de El Salvador. En este proyecto participó el autor como arqueólogo de la Secretaría de Cultura de la Presidencia. El Kirkdale era un barco de vela construido en Liverpool, Inglaterra en 1877. El 14 de octubre de 1908 naufragó en la bocana de la bahía cuando intentaba salir hacia mar abierto desde Puerto El Triunfo con una carga de madera de mangle.
- Brucklay Castle. Este pecio se ubica en la costa frente a la Bahía de Jiquilisco, departamento de Usulután y su registro está en proceso.

### PLANTEAMIENTO TEÓRICO

Como se ha planteado en la Introducción, la práctica de la Arqueología subacuática es muy reciente y poco conocida en El Salvador. Si a esto le agregamos que la mayoría de estos sitios son de difícil acceso y solamente pueden ser visitados por personas que practican buceo, se vuelve una tarea ardua lograr que el público en general y las autoridades correspondientes comprendan y valoricen este patrimonio. A pesar de esto, es de reconocer el misterio y curiosidad que los “barcos hundidos” transmiten a muchas personas incluyendo a los jóvenes y niños, por lo que el arqueólogo debe aprovechar este interés para difundir el conocimiento histórico y arqueológico

con el propósito de generar una valorización de este patrimonio cultural. Para lograr una fuerte y fundamentada valorización de cada uno de los pecios conocidos, es necesario que el registro de cada sitio incluya una investigación histórica para comprender la función y el lugar que cada una de las embarcaciones tuvo en el pasado. Esto es imprescindible ya que se hace muy difícil adoptar sitios de esta naturaleza como parte del patrimonio cultural sin conocer su historia. Por su naturaleza, los pecios que se incluyen en este documento son los únicos sitios arqueológicos en El Salvador que han influido directamente en la historia de otras naciones.

Todos y cada uno de los pecios registrados influyeron en las sociedades del pasado y son objeto de estudio de la Arqueología subacuática ya que son sitios arqueológicos que están cubiertos total o parcialmente por el agua de forma continua o temporal. Todos los pecios estuvieron en uso durante las épocas Republicana y Contemporánea, por lo que también son objeto de estudio para la Arqueología histórica. Esto en base a que se aplican métodos arqueológicos complementados con información documental. De los pecios registrados, solamente el Anden tenía un motor diesel y los pecios Kirkdale y Brucklay Castle funcionaban solamente con velas.

De los nueve pecios registrados, siete son vapores que estuvieron en función durante la segunda mitad del siglo XIX y principios del XX durante el apogeo de la Revolución Industrial americana, por lo que también son objeto de estudio de la Arqueología industrial.

Son pocos los trabajos sobre la historia de los vapores en el Pacífico americano, a excepción de algunas investigaciones que se han enfocado en las grandes empresas norteamericanas que realizaban esta ruta oceánica como la Pacific Mail Steamship Company y sus embarcaciones (Delgado 1996; Chandler y Potash 2007). Esto a pesar que el vapor fue un elemento fundamental en el desarrollo de las naciones durante la segunda mitad del siglo XIX. El tránsito de buques a vapor en el Océano Pacífico entre 1850 y principios de 1900s fue un fenómeno histórico descomunal en América y marca la época de oro en la navegación con máquinas impulsadas con este tipo de combustión. Durante este periodo de tiempo se estableció un complejo sistema de transporte y comunicación que unió los continentes y constantemente se rompieron marcas de tiempo y capacidad de carga. Este fenómeno náutico fue vital para el desarrollo industrial y económico de muchos países en el continente americano. La gran cantidad de productos que eran transportados por estos buques incluyendo

añil y café generaron los ingresos para hacer posible el desarrollo de los países que contaban con puertos en el Océano Pacífico centroamericano. El transporte de miles de pasajeros con diversas profesiones y especialidades o simples aventureros que buscaban una mejor vida también propició el traslado de conocimiento para el impulso tecnológico de muchas naciones en el continente. El papel vital de los buques de vapor en la formación de El Salvador y Guatemala como naciones industrializadas es un tema que amerita estudio para conocer sobre estas naves que fueron los medios de transporte y comunicación marítima más importantes durante gran parte del siglo XIX y principios del XX.

Desafortunadamente, en El Salvador todavía predomina la idea que el patrimonio cultural comprende solamente los periodos Prehispánicos y Colonial, por lo que disciplinas como la Arqueología industrial y en este caso, la Arqueología industrial subacuática son poco practicadas y valorizadas. El autor está de acuerdo con Victoria Novelo Oppenheim (2005) cuando dice que: el poco interés por documentar partes del pasado reciente de las naciones se relaciona con una visión limitada y parcial de los conceptos tanto de “historia” como de “patrimonio” desde el poder...pero también de una falla educativa de la intelectualidad crítica que no ha sabido informar suficientemente a la población sobre estas cuestiones ni influir decisivamente en las orientaciones que definen el patrimonio cultural. En El Salvador, esta visión limitada de “patrimonio” debe cambiar y el PCS debe valorizarse como un recurso cultural que nos ayuda a comprender nuestro pasado.

#### PROBLEMA: SAQUEO Y DESTRUCCIÓN DEL PATRIMONIO MARÍTIMO

El problema sistémico que comprende el saqueo y destrucción del patrimonio cultural subacuático es complejo y amerita un extenso y profundo análisis, pero el origen es simple y fácil de comprender. La causa principal de este problema es ver al patrimonio cultural como un bien con valor económico y/o estrictamente estético. Esto implica valorizar los materiales culturales en base a su precio o solamente como “objetos de colección” y no en base a su valor científico y cultural, incluido aquí el valor arqueológico/histórico. Esto se complica en el caso del patrimonio marítimo ya que persiste la idea popular entre la “gente de mar”, incluyendo los pescadores locales y buzos recreativos basada en que lo que se encuentra en el mar no tiene dueño y pertenece al que lo encontró.

El Salvador es un país rico en PCS y el potencial de este recurso apenas se empieza a comprender. El patrimonio cultural se divide en bienes muebles e inmuebles y su destrucción y deterioro ocurre por causas naturales y antrópicas. En este documento se presentarán casos específicos en la destrucción del PCS por causas antrópicas. Las dos acciones principales que destruyen el patrimonio marítimo salvadoreño en base al problema planteado anteriormente son: a) venta y coleccionismo y b) venta como chatarra.

#### VENTA Y COLECCIONISMO

Una de las causas en la destrucción de estos pecios es el saqueo, definida como la extracción y remoción de materiales culturales sin métodos arqueológicos y con el propósito de venderlos o coleccionarlos. Similar a la Arqueología terrestre, en el mundo esta actividad ha existido desde siempre e inicia cuando se rescatan objetos de valor de embarcaciones que han naufragado. Estos intentos impulsaron el desarrollo tecnológico de diferentes artefactos mecánicos como lo fueron las “campanas” submarinas y otros equipos que lograban sumergir a personas por tiempos y profundidades cada vez mayores.

En El Salvador, el registro oral de los pioneros en el buceo y personas que poseen algunos de estos objetos indican que el saqueo inició durante la segunda mitad del siglo XX, específicamente en los años 60's y 70's. Esto coincide con la aparición de las primeras empresas de buceo y la introducción del equipo scuba al país. Es aquí cuando por primera vez se empiezan a visitar algunos de estos pecios, especialmente los más conocidos como el Cheribon y el SS Douglas en Los Cóbanos. Ambos naufragios no habían sido accesibles desde su hundimiento, por lo que no habían sido alterados por el ser humano y tenían muchos de sus objetos in-situ. En la mayoría de inmersiones en estos lugares se extraían materiales culturales, incluyendo escotillas, botellas, instrumentos de navegación y cualquier otro objeto que llamara la atención de los buzos. Fue en esta época cuando se extrajo una campana de bronce con el nombre SS Douglas, logrando identificar este pecio. La mayoría de estos objetos terminaron en las colecciones de estos pioneros del buceo ya que este deporte era practicado por personas que podían costear esta actividad y no tenían necesidad de venderlos. A medida que pasó el tiempo, los pescadores locales adquirieron equipos de buceo y tuvieron acceso a estos sitios con el objetivo de extraer objetos para venderlos. Estos ca-

sos fueron muchísimos, pero es importante mencionar aquí el ocurrió en 1967 cuando un pescador local de la playa Los Cóbano, Oscar (Magüey) Peraza Herrera extrajo la hélice de cobre del SS Columbus (Suárez 2011) para venderla como chatarra.

Durante la década de los 80's, el buceo recreativo disminuyó considerablemente debido a la guerra civil, y es hasta los años 90's que inicia esta actividad nuevamente. La extracción de objetos en estos sitios continúa hasta la fecha por algunos buzos recreativos y por la gente local que cuenta con equipo de buceo. Se espera que esta actividad disminuya a medida que aumenta la valorización del PCS. Una diferencia grande en relación a las épocas anteriores es que ahora se extrae todo tipo de metal para venderlo como chatarra, un fenómeno que afecta el patrimonio histórico e industrial mundial.

### VENTA COMO CHATARRA

Aunque la extracción de objetos para colecciones privadas continúa hoy en día, la actividad principal que destruye el PCS es la extracción de metal para venderlo como chatarra. El aumento en el precio de metales como el bronce, plomo y hierro hacen que muchas personas se dediquen a obtener objetos fabricados con estos materiales y venderlos para ser fundidos y rehusados. Aunque el reciclaje es una buena opción para disponer de los desechos y maximizar los recursos metálicos, es inaceptable e ilegal cuando los materiales son parte del patrimonio cultural.

Esto está sucediendo en casi todos los pecios en el país. Uno de los casos identificados fue en base a una denuncia realizada el 16 de noviembre de 2011 por el propietario de un hotel en la playa San Blas, departamento de La Libertad. Esta persona informó que ostreros locales estaban extrayendo objetos de metal del pecio que se encuentra frente a su hotel. El día 19 del mismo mes, la Dirección de Arqueología visitó el sitio, realizando una inmersión con equipo snorkel e identificando los restos del pecio. De esta forma inició el registro y documentación histórica del SS San Blas (Gallardo 2012). Mientras se realizaba la primera inmersión llegaron cinco adolescentes y dos personas mayores con martillos y cinceles a extraer fragmentos de metal del pecio. Desde esa fecha, la extracción de metal en este pecio es prácticamente inexistente ya que se han realizado acciones informativas dirigidas las autoridades y poblaciones locales sobre la protección de este patrimonio. Estas acciones incluyen la entrega del informe

sobre el registro del sitio y algunas charlas impartidas a las comunidades locales.

Otro caso documentado fue cuando el autor registró el SS Colón el 26 de diciembre de 2011 (Gallardo 2012). Ese día, durante la visita de campo se entrevistó a una persona que vive a pocos metros del sitio arqueológico, consistente en parte del motor del vapor. Esta persona me comentó que dos años antes (2009), un grupo de "chatarros" había llegado con un soplete e intentaron fragmentar los cilindros donde se encontraban los pistones del vapor. Afortunadamente, los depredadores culturales se dieron por vencido cuando el hierro resultó muy duro, no sin antes dejar dos muescas en uno de los cilindros.

El SS Colón fue construido en 1872 y estaba equipado con un motor compuesto de dos cilindros de 50 y 88 pulgadas respectivamente, con 48 caballos de fuerza (Lloyd's Register of British and Foreign Shipping). El motor fue construido por Randolph and Elder en Glasgow, Escocia y tenía cuatro calderas de 9 pies y 9 pulgadas de longitud x 13 pies de diámetro. Cada caldera estaba armada con hierro especial de 13-16 pulgadas con doble remache y tenían la capacidad de generar una presión de trabajo de 70 lbs de vapor. El motor ocupaba un espacio de 13 x 19 pies y las calderas 33 pies con 8 pulgadas x 23 pies, todo resguardado en mamparo de hierro que se extendía desde los pisos inferiores hasta la cubierta superior, de esta forma en caso de accidente todo el sistema generador de energía se encontraba fuera del alcance de fuego o agua. En este aspecto es el buque más perfecto a flote en nuestras aguas (Corresponsal del New York Times en el Daily Evening Bulletin 1872) A finales del siglo XIX, los motores de los vapores fabricados por la Pacific Mail Steamship Company eran construidos en Escocia y posteriormente eran transportados a Nueva York para ser incorporados en los buques. Esto debido a la calidad del hierro escocés y el hecho que consumían menos carbón. La dureza del hierro escocés hizo que los chatarreros se dieran por vencidos.

Actualmente, los lugares donde se compra chatarra proliferan en todo el país, incluyendo uno a la salida del puerto de La Libertad y otra en la playa Los Cóbano, muy cerca de los pecios registrados. La venta del patrimonio cultural subacuático se facilita debido a que hay pick ups ambulantes que compran todo tipo de metales "a domicilio", por lo que los lancharos no necesitan transporte terrestre para trasladar el producto del saqueo. Actualmente las compras de chatarra pagan entre \$0.15 y \$0.25 por libra de metal, por lo que nuestro patrimonio cultural se está vendiendo por libra y esto se

ha convertido en un problema grave a nivel global que destruye nuestra historia paulatinamente.

Otro caso interesante fue el pecio PSJ-1, ubicado en la punta San Juan del Gozo en la bahía de Jiquilisco, departamento de Usulután (Figuras 1 y 2). A principios del año 2012, el arquitecto Suárez proporcionó una fotografía aérea donde aparece una chimenea de un vapor saliendo de la arena en la playa. En la fotografía, esta chimenea tenía una altura aproximada de 5 m y todavía contaba con algunos rasgos como cables y “sostenedores”. En base a esta fotografía, los arqueólogos Julio Alvarado y Roberto Gallardo realizaron una visita al lugar en agosto del 2012. El sitio fue ubicado y la parte inferior de la chimenea todavía se podía apreciar en la arena. Desafortunadamente, el resto ya había sido removido y vendido como chatarra un par de años antes. En base a esta visita, este pecio fue objeto de excavaciones arqueológicas.

#### ACCIONES EN LA PROTECCIÓN Y DIFUSIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL SUBACUÁTICO EN EL SALVADOR

A pesar de los daños que ha sufrido el patrimonio marítimo salvadoreño, se han realizado acciones en la protección y difusión de este recurso cultural. Desde el año 2001 hasta mediados del 2013 diferentes instituciones como la Secretaría de Cultura de la Presidencia, la Universidad Tecnológica de El Salvador, la Policía de Turismo y la Academia Salvadoreña de la Historia han promovido y organizado más de una veintena de conferencias, ponencias y conversatorios con el objetivo de dar a conocer el PCS y hacer conciencia en la población sobre su protección.

Actualmente, el Proyecto de Registro y Documentación de Sitios Arqueológicos Subacuáticos de El Salvador realizado por el Museo Nacional de Antropología Dr. David J. Guzmán entrega a las autoridades correspondientes, incluyendo la Fuerza Naval, la Policía Civil y las Alcaldías donde se encuentran estos sitios, un informe sobre cada uno de los pecios. Esto ha sido posible en el caso del SS San Blas en el Puerto de La Libertad; El SS Colón en el Puerto de Acajutla y el Kirkdale en la Bahía de Jiquilisco. Se tiene planificado continuar con esta parte del proceso ya que influye positivamente en las autoridades locales y ha sido un factor importante en la disminución del saqueo, lo que ha podido confirmarse en los casos del SS Colón y SS San Blas.

Un caso interesante que amerita mencionarse aquí ocurrió el 8 de junio de 2008, cuando elementos de la

Policía de Turismo, incluyendo el Comisionado Vladimir Cáceres se encontraban realizando prácticas de buceo en el pecio SS Douglas (Sakkarah). Durante esa actividad se percataron que un grupo de personas con equipo de buceo estaban extrayendo fragmentos de metal del pecio para posteriormente venderlos como chatarra. En ese momento, el equipo de la Policía de Turismo procedió a un decomiso de los objetos, realizándose así el primer decomiso de materiales culturales subacuáticos en la historia de El Salvador. Actualmente, los objetos de metal recuperados por las autoridades se encuentran en el museo local de la Playa Los Cóbano, un espacio creado y financiado por FUNDARRE-CIFE, una ONG local que trabaja en la protección del arrecife y su medioambiente.

Durante octubre del 2011, la Secretaría de Cultura de la Presidencia y el Grupo CALVO realizaron la primera exposición de Arqueología subacuática en el Museo Nacional de Antropología Dr. David J. Guzmán. Los materiales expuestos fueron objetos que habían sido recuperados por el arquitecto Suárez de los pecios SS Columbus, SS Douglas y Cheribon durante sus buceos en la playa Los Cóbano. Estos objetos fueron donados por Suárez ese mismo año al Museo Nacional y posteriormente fueron expuestos al público.

El 2 de mayo del año 2012 la Secretaría de Cultura de la Presidencia y la Policía de Turismo realizaron un breve seminario en el local del Ministerio de Turismo en el que participaron elementos de este cuerpo policial y de la Fuerza Naval. Este evento fue relevante ya que las fuerzas policiales y navales juegan un papel importante en la protección del PCS. Al final del seminario también participaron cuatro agentes que expusieron la forma en que se realizó el decomiso de materiales que habían sido extraídos del pecio SS Douglas el 8 de junio del 2012 y la forma en que fueron entregados por las autoridades al museo local.

#### RECOMENDACIONES

Tomando como referente el planteamiento teórico que sostiene como problema básico el hecho de ver el patrimonio cultural como un bien comerciable, se hace necesario presentar algunas recomendaciones para cambiar esta visión generalizada. En este sentido, hay cuatro agentes importantes que pueden hacer un cambio sustancial en esta forma de ver el PCS: a) empresas de buceo, b) instituciones gubernamentales c) arqueólogos y d) comunidades locales. Una acción coordinada entre estos cuatro actores sociales puede lograr influir

en la población sobre la forma en que comprendemos el PCS, especialmente efectivo puede ser en un país pequeño territorialmente como El Salvador.

- **Empresas de buceo.** Las empresas de buceo tienen un papel fundamental en la investigación y protección del PCS. El creciente número de empresas que se dedican al buceo recreativo e industrial hacen que estos sitios sean más visitados, por lo que estas compañías tienen una gran responsabilidad en la protección y difusión de este patrimonio. Aproximadamente un 90% de los buzos que visitan estos pecios lo hacen por medio de paquetes turísticos, realizando inmersiones en grupos organizados por las empresas de buceo. Es muy importante llevar a cabo acciones coordinadas entre la Secretaría de Cultura de la Presidencia, arqueólogos y las empresas de buceo para hacer conciencia sobre la importancia cultural de estos sitios. Actividades fundamentales como una plática a los clientes sobre el valor cultural de estos sitios antes de las inmersiones haciendo énfasis en la prohibición de extraer objetos sería de mucho beneficio.

Las empresas de buceo son las que cuentan con los contactos y contratan a las personas locales para realizar sus viajes, incluyendo lancheros, hoteles, pescadores y ayudantes. Es aquí cuando se relacionan todos los entes antes mencionados, aunque este orden es flexible y el contacto directo entre arqueólogos y Secretaría de Cultura con las comunidades locales debe ser indispensable y continuo para lograr los objetivos deseados.

En el caso de las investigaciones arqueológicas, las empresas de buceo cuentan con la experiencia y el equipo, por lo que deben ser partícipes en estos proyectos. Es necesario reconocer aquí la participación de las empresas salvadoreñas El Salvador Divers y Oceánica que han contribuido y apoyado en todas las investigaciones arqueológicas subacuáticas en El Salvador.

- **Instituciones gubernamentales.** La Secretaría de Cultura de la Presidencia, Ministerio de Turismo y Ministerio de Medioambiente deben tener como uno de sus objetivos la protección del PCS. En el caso del segundo, la protección del patrimonio natural que se encuentra en los pecios y el tercero, el desarrollo turístico de estos sitios.

Actualmente, la SECULTURA es la encargada de investigar y proteger el PCS, a pesar de esto es necesario un programa específico que inicie un con-

tacto directo entre estas instituciones, las empresas de buceo (literal a), arqueólogos capacitados y las comunidades locales. Se deben realizar actividades concretas en la protección del PCS, incluyendo la delimitación y declaración de estos sitios arqueológicos, investigación y difusión. Hasta la fecha se ha logrado la delimitación del sitio SS Douglas (Gallardo 2010) y su declaratoria está en proceso. El contacto con las autoridades y comunidades locales es una acción prioritaria.

- **Arqueólogos.** El papel de los arqueólogos es fundamental en la valorización del PCS y generalmente se convierten en las personas que deben ejercer influencia al resto de los entes involucrados, incluyendo a las instituciones gubernamentales, empresas de buceo y comunidades locales. Este es un trabajo difícil si consideramos que debido al problema planteado en este documento, son el grupo que cuenta con menos recursos. Aquí surge la contradicción omnipresente en muchas sociedades actuales y a la que todos los arqueólogos nos hemos enfrentado: no es posible que las personas dejen de ver el PCS como objeto de ingreso económico si este no es identificado, registrado e investigado para así valorizarlo culturalmente y para que la población lo incorpore como parte del patrimonio. El mejor ejemplo de esta contradicción son los proyectos de explotación turística en estos sitios sin incluir programas de concienciación, nuevamente poniendo intereses económicos ante la importancia cultural. La investigación de sitios arqueológicos subacuáticos debe incluir la participación de arqueólogos. En teoría, esta norma garantiza la aplicación de métodos y prácticas científicas, por lo que los productos consecuentes, incluyendo la valorización cultural, se basará en información confiable. Para lograr un proyecto de investigación exitoso se deben incluir los cuatro elementos mencionados aquí (a,b,c,d).
- **Comunidades locales.** Generalmente, los primeros que conocen la ubicación de los sitios arqueológicos son las comunidades locales y finalmente son las que tienen contacto permanente directo e indirecto con estos lugares. En muchos casos, estas comunidades son las responsables de la destrucción del patrimonio, pero también son las que mejor pueden protegerlo. Es por esto que uno de los objetivos planteados aquí es llegar a estas comunidades y que adopten estos sitios como parte de su patrimonio, logrando priorizar la valorización cultural pero al mismo tiempo aprovechándolos como re-

curso económico. Esto no será posible sin el involucramiento de las instituciones gubernamentales, empresas de buceo y arqueólogos.

#### REFERENCIAS

CHANDLER, Robert J. y Stephen J. Potash

2007 *Gold, Silver, Pioneers & Mail*. Pacific Maritime History Series. Number 6. Friends of the San Francisco Maritime Museum Library. San Francisco.

DAILY EVENING BULLETIN

1872 Noviembre 17, p.4.

DELGADO, James P.

1990 *To California by Sea. A Maritime History of the California Gold Rush*. University of South Carolina Press.

ESCAMILLA, Marlon; Mónica Valentini y Javier García Cano

2006 El Salvador sumergido: reconocimiento del patrimonio cultural subacuático. En *XIX Simposio de Investigaciones Arqueológicas en Guatemala, 2005* (editado por J. P Laporte, B. Arroyo y H. Mejía), pp. 282-290. Museo Nacional de Arqueología y Etnología, Guatemala.

2011 *Proyecto de investigación y desarrollo regional Arqueología subacuática en El Salvador*. Informe entregado al Departamento de Arqueología de la Dirección Nacional de Patrimonio Cultural, Secretaría de Cultura de la Presidencia.

GALLARDO, Roberto

2010 *Delimitación del sitio arqueológico subacuático SS Douglas (Sakkarah), Los Cóbanos, Sonsonate. El Salvador*. Informe depositado en el Museo Nacional de Antropología Dr. David J. Guzmán, San Salvador.

2012 Registro y documentación del pecio "SS San Blas". Playa San Blas, departamento de La Libertad, El Salvador. En *Revista Koot* (editado por Museo Universitario de Antropología), pp. 80-110. Universidad Tecnológica de El Salvador.

2012 *Registro y documentación histórica del pecio "SS Colón" en Acajutla, departamento de Sonsonate. El Salvador*. Informe depositado en el Museo Nacional de Antropología Dr. David J. Guzmán, San Salvador.

2012 Visita y registro del sitio arqueológico subacuático PSJ-2 (Kirkdale), bahía de Jiquilisco, departamento de Usulután. El Salvador. En *Encadenamiento productivo en el marco de los sitios arqueológicos de El Salvador*, pp. 48-50. Ministerio de Turismo. San Salvador, El Salvador.

NOVELO OPPENHEIM, Victoria

2005 Herencias culturales desconocidas, el caso del patrimonio industrial mexicano. *Cuaderno de Antropología Social* 21 (6):37 - 49. Universidad de Buenos Aires, Argentina.

SUÁREZ, José Roberto

2005 *Arrecifes de Los Cóbanos, El Salvador*. Impreso por Albacrome SA de CV.

2011 *1854 Barcos y Velas*. Impreso por Grupo Calvo. San Salvador, El Salvador.

	Nombre	Ubicación	Fecha construcción	Tipo energía	Toneladas	Fecha naufragio	Año registro
1	Anden	Barra de Santiago, Ahuachapán	?	Diesel	?	1982	2011
2	SS Colón	Acajutla, Sonsonate	1872	Vapor	1,843	1904	2011
3	SS Columbus	Los Cóbano, Sonsonate	1848	Vapor	460	1861	2010
4	Cheribon	Los Cóbano, Sonsonate	1882	Vapor	1,659	1902	2005
5	SS Douglas	Los Cóbano, Sonsonate	1872	Vapor	1,372	1890	2005
6	SS San Blas	San Blas, La Libertad	1882	Vapor	1,496	1901	2011
7	PSJ-1	Jiquilisco, Usulután	?	Vapor	?	?	2012
8	Kirkdale	Jiquilisco, Usulután	1877	Vela	790	1908	2012
9	Brucklay Castle	Jiquilisco, Usulután	1867	Vela	1,014	1897	En proceso

Fig.1: Tabla mostrando los nueve pecios registrados en El Salvador por la Dirección del Museo Nacional de Antropología Dr. David J. Guzmán.

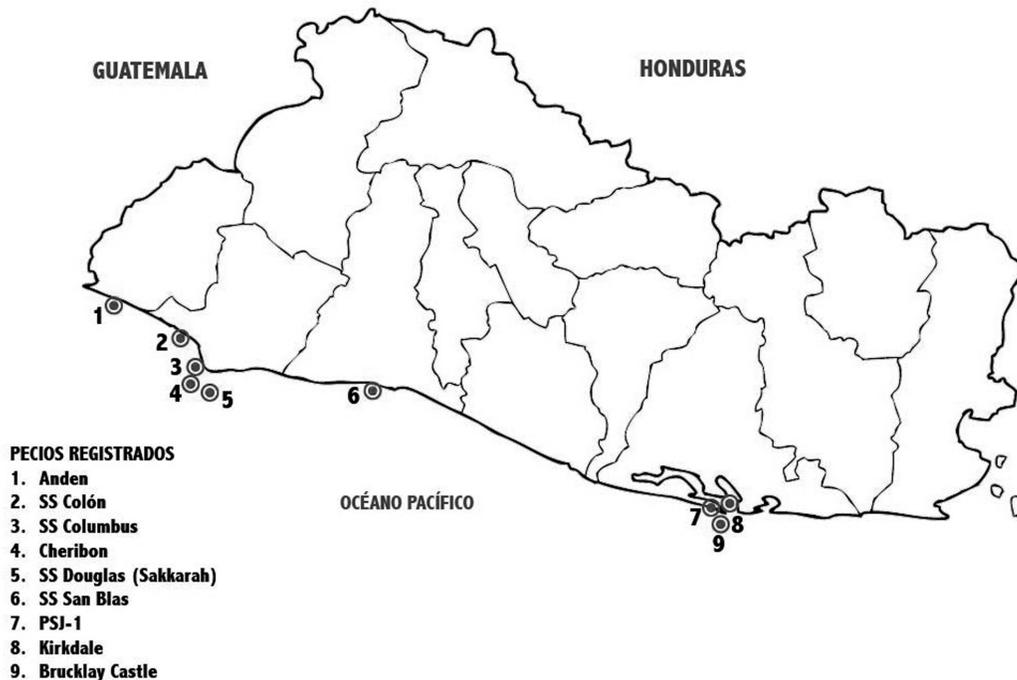


Fig.2: Mapa de El Salvador con la ubicación de los nueve pecios registrados.