

Cronología de los naufragios. La Habana colonial

**Alessandro López, Mónica Pavía e Iván Díaz
La Habana, Colección Raíces, Edición Boloña-
Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana, 2011, 267p.**

En Colombia el patrimonio sumergido ha cobrado relevancia en los últimos años, sobre todo a raíz del problema jurídico desatado por el famoso naufragio San José y su valiosísima carga. Sin embargo es poco lo que se ha hecho desde el Estado por fortalecer la legislación en este aspecto. Sigue en mora la firma, por parte del estado colombiano, de la Convención de la Unesco sobre la protección del patrimonio cultural subacuático de 2001. Y ni hablar de la investigación especializada en este campo. No se ha llevado a cabo ningún proyecto de investigación formal, a excepción de esporádicos reconocimientos aislados.

Por su parte, Cuba tiene una prolongada y sostenida investigación subacuática, que alcanza ya las tres décadas, desde cuando el grupo de investigaciones Carisub, inició un intenso trabajo de prospección e investigación de naufragios en el Caribe. Un esfuerzo invaluable si se tienen en cuenta las enormes dificultades logísticas y técnicas de nuestros colegas cubanos.

El libro de Alessandro López, Mónica Pavía e Iván Díaz es un esfuerzo más en ese sentido; una detallada compilación de información histórica inédita, de fuentes primarias, relacionada con un sinnúmero de naufragios, entre los siglos XVI y XIX en aguas cubanas, comenzando con el primer naufragio documentado en Cuba para 1509. El grueso de la publicación, por supuesto, nos ofrece una completa cronología de tales naufragios con sus respectivas operaciones de localización, buceo, rescate y salvamento entre 1509 y 1898.

Se destaca el minucioso trabajo de archivo, haciendo uso de fuentes diversas, libros de historia naval, documentos históricos del Archivo General de Indias y el Archivo Nacional de Cuba, así como estudios arqueológicos, cubriendo cronológicamente cuatro siglos.

En San Cristóbal de La Habana se organiza el negocio de rescate de caudales desde muy temprano en la Colonia. Se hizo evidente, muy pronto, la importancia económica que representaba esta actividad, en donde los intereses particulares, en la mayoría de los casos, se vio favorecida sobre los de la Corona. Cuando las mercancías eran privadas, el asentista pagaba las operaciones. Sin embargo se daba generalmente una apropiación indebida de mercaderías, ya que era frecuente el contrabando. Buena parte de la carga estaba fuera de registro y por ello no era posible reclamar durante su rescate.

Por su parte estos caza-tesoros implementaron una serie de técnicas que permitieran ubicar los naufragios y recuperar su valiosa carga, incluso en condiciones adversas. No solo el clima, las traicioneras corrientes y la profundidad estaban en contra. También los corsarios y piratas que merodeaban el Caribe hacían más peligrosa esta actividad, por demás, bastante lucrativa. Había serias limitaciones en las técnicas de navegación. No es sino hasta el siglo XVIII, con la invención del cronómetro, que se pudo solventar el margen de error en longitud.

El libro aporta también información relacionada con las técnicas coloniales para acceder a las mercancías de los barcos, con una completa síntesis sobre el desarrollo de la tecnología para la incursión bajo el mar, enumerando una variedad de inventos, para uso militar y/o comercial, relacionados con la posibilidad de acceder a mayores profundidades y contar con más autonomía bajo el agua, llegando hasta la invención de la escafandra en 1819.

El procedimiento de rescate se iniciaba con los testimonios de los sobrevivientes, con el fin de precisar su localización, cercanía a las costas y profundidad. Después se organizaba la búsqueda y ubicación del pecio. Se determinaba la profundidad y características del fondo, que permitieran diseñar la estrategia de rescate. Finalmente se despejaba la arboladura y se procedía al rescate. Era un proceso que implicaba la utilización de diversas embarcaciones, así como un complejo equipamiento que iba desde baldes con cristal en el fondo, hasta campanas de inmersión y toda una suerte de aparejos para izar los caudales.

Por supuesto se dieron innumerables irregularidades que iban desde supuestos acuerdos entre compañías de rescate y pilotos, que hacían encallar las naves, hasta denuncias por falta de supervisión de los funcionarios de la Corona.

Sin lugar a dudas un tema apasionante al que se puede acceder a través de esta reciente publicación.

Juan Guillermo Martín
Universidad del Norte
Octubre de 2011