

EL MUSEO MAS RICO DEL MUNDO



Nadie sabe cuántos buques yacen en el fondo del mar, pero muchos historiadores creen que el lecho marino contiene un depósito excepcional de conocimiento sobre el pasado. Ese almacenamiento está al alcance ahora, pues estos restos de naufragios no solamente contienen reliquias inapreciables, sino que los propios buques pueden darnos una valiosa evidencia sobre la historia de la navegación y la construcción de naves.

UN DIA de otoño, alrededor del año 300 A.C., un buque de carga griego de 52 pies de eslora iba acercándose a la costa de Chipre al final de un viaje de rutina desde el Egeo. Los cuatro miembros de la tripulación estaban deseosos de desembarcar en Kyrenia, que ya se hallaba a la vista unas pocas millas hacia el sudoeste, porque a bordo no llevaban elementos para cocinar y sólo llegando a puerto podrían conseguir algo de comer.

El buque había recogido la mayor parte de su carga, 343 ánforas de vino, en Rodas, y luego había navegado hasta la isla de Samos, donde recibió otras 71. También había embarcado una cantidad de almendras en algunos puertos egeos.

En resumen, llevaba la carga típica que el buque había estado acarreado desde su construcción, hacía más de 80 años. Era una edad más que suficiente para una nave de madera, pero su casco estaba protegido con un forro de plomo que había desafiado con éxito las corrosiones de la broma.

Entonces, a sólo una milla de Kyrenia, se produjo el desastre, probablemente una de las violentas y súbitas tormentas que frecuentemente se producen en el Mediterráneo Oriental en los meses de

otoño. La tripulación arrió la vela y trató de salvar el buque, pero pronto vieron que éste estaba perdido.

Los cuatro hombres, o bien trataron de escapar en un bote o simplemente saltaron por la borda y nadaron hacia la playa. Tras ellos, el barco golpeado, sacudido, y finalmente inundado por las olas, se dio vuelta y lentamente se hundió hasta el fondo arenoso, a 100 pies de profundidad.

Más de 2.200 años después, un buzo chipriota estaba buscando esponjas al noreste de Kyrenia cuando divisó un montón de ánforas en el lecho marino. La noticia del descubrimiento llamó la atención de los expertos de la Universidad de Pennsylvania que se hallaban investigando una cantidad de naufragios en el Mediterráneo Oriental. Durante el decenio pasado, empleando diversas técnicas nuevas, excavaron el lugar tan cuidadosamente que no sólo lograron encontrar una valiosa cantidad de artefactos, sino también llegar a saber mucho de las costumbres comerciales, los métodos de construcción naval y la vida de a bordo en la época de Alejandro el Grande. Finalmente, lo que restaba de la nave propiamente tal —más de la mitad de las cuadernas del casco— fue sacado a la superficie y actualmente está en exhibición en un museo especial de Kyrenia.

Tanta información se obtuvo que los expertos fueron capaces de imaginar la reconstrucción de su último viaje, que acabamos de mencionar.

Aunque naves como la de Kyrenia llegaron a su fin como consecuencia de un desastre, paradójicamente ese mismo desastre ha sido muchas veces su salvación histórica. Por lo general, cuando un buque se hunde o es abandonado en aguas bajas, luego queda cubierto de lodo o arena y aunque su existencia sea conocida, pronto es olvidado, a la vez que aquellos que zozobran en aguas más profundas, hasta hace muy poco siempre habían estado lejos del alcance de los buscadores de tesoros. En consecuencia, los naufragios y sus contenidos se habían librado del mayor enemigo del arqueólogo: el hombre.

La presencia de este depósito inalcanzable de conocimiento había sido conocida por largo tiempo. En 1928, por

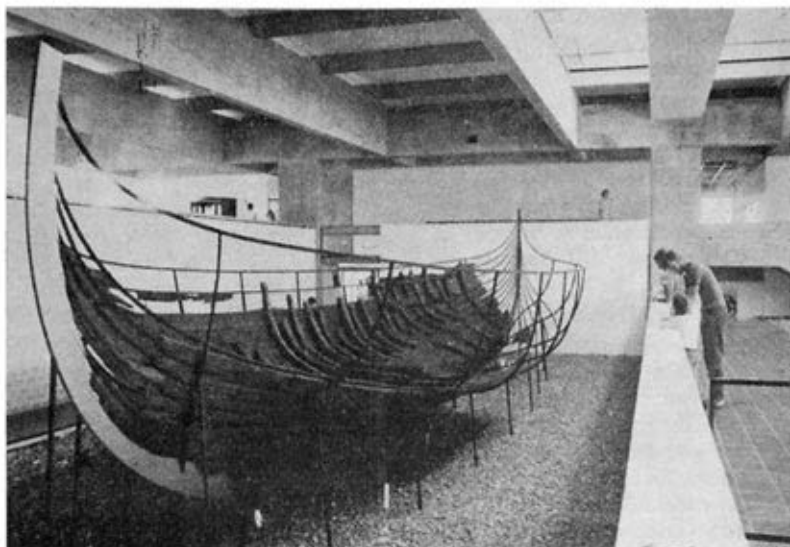
ejemplo, un gran erudito sobre la Grecia antigua escribía con pesar: "El más rico museo de antigüedades del mundo todavía es inaccesible para nosotros. Yace en el fondo del Mediterráneo Oriental".

Desde entonces, y especialmente durante los últimos 15 años, la situación ha cambiado diametralmente. Las primeras tentativas de explorar el mundo submarino se hicieron en el siglo XVI, usando primitivas campanas de buceo. En el decenio de 1830, un ingeniero de Whitstable inventó el primer verdadero casco de buceo y lo empleó para localizar los restos del naufragio de la carraca "Mary Rose" de Enrique VIII, que se hundió en 1545; posteriormente, buzos buscadores de esponjas, equipados con escafandras, descubrieron varios importantes restos de naufragios en el Mediterráneo durante los primeros años de este siglo.

Sin embargo, la verdadera solución se produjo con el desarrollo del "aqualung" o sistema para buceo autónomo, que por primera vez capacitó al buzo para nadar libremente, abarcar mucho más terreno y trabajar y explorar con más efectividad.

Al mismo tiempo se introdujeron otros avances técnicos. El buzo puede usar ahora un montacargas neumático —una especie de aspiradora submarina— para remover la arena y llevar algunos artefactos hasta la superficie. Puede cavar con un chorro de agua que sopla la arena y el lodo del lugar. Los restos de naufragios pueden ser localizados mediante televisión, detectores submarinos de metales y sonar y luego pueden ser ploteados y registrados con medios fotográficos. También pueden emplearse pequeños submarinos para efectuar rebusas más amplias y a mayor profundidad.

En tierra, mientras tanto, se han hecho grandes adelantos en la preservación de los materiales recuperados desde el lecho marino. Las maderas que han estado sumergidas por cientos y hasta miles de años, pueden ser conservadas ahora. A medida que aumentan sus conocimientos, los expertos pueden usar las cuadernas empapadas y destrozadas que restan no solamente para determinar la fecha del naufragio, sino también para identificar el tipo de madera empleada en la construcción del buque. Las mismas cuadernas pueden ser ensambladas de nuevo pacien-



Restos de embarcación vikinga como pieza de museo.

temente, mostrando cómo fueron construidas las naves y dando una idea mucho más precisa sobre su aspecto que la evidencia literaria o de otra naturaleza empleada anteriormente.

Aunque muchos de los descubrimientos más conocidos de los últimos años han sido hechos por buzos que operaban en aguas profundas, las embarcaciones encontradas en aguas bajas o en tierra son igualmente importantes para los arqueólogos. Fueron descubrimientos como éstos los que realmente dieron origen a la arqueología de buques.

En su mayor parte ellos se hicieron en el norte de Europa y se trataba de barcos del período vikingo o de épocas anteriores. En cierto modo, esto se debió a que el Báltico es menos salino que otros mares y la broma, tan destructiva para los buques de madera, no puede vivir en él y también a la costumbre de arrastrar las embarcaciones a tierra a fin de emplearlas como cámaras mortuorias de los jefes. La naturaleza de las caletas y el tipo de terreno en algunas partes de Noruega y Dinamarca también contribuyeron a la conservación de las naves hundidas.

El resultado ha sido una serie de hallazgos espectaculares que han permitido a los historiadores estudiar buques cons-

truidos en tiempos tan pretéritos como la Edad de Bronce. Otros datan de los siglos inmediatamente posteriores al final del dominio romano, mientras que algunos provienen del propio período vikingo.

Estos hallazgos son particularmente importantes dada la escasa evidencia disponible por otras fuentes y algunos son testimonio de una definida tradición de construcción naval en el norte que duró por siglos; los buques son de construcción tinglada —es decir, sus tracas o tablones laterales se superponen— y tienen las líneas finas y la proa y popa vueltas hacia arriba, generalmente relacionadas con los buques vikingos.

Sin embargo, esta tradición ya era conocida. La importancia del hallazgo no consiste tanto en las similitudes sino en las diferencias que revelan. Por ejemplo, por largo tiempo se pensó que los primeros incursionistas germanos emplearon buques a vela; pero el buque "Sutton Hoo" encontrado en East Anglia en 1939 era propulsado a remos. De hecho, probablemente los nórdicos no empezaron a usar la vela hasta después del año 600, miles de años más tarde que los marinos del Mediterráneo.

Incluso los buques vikingos presentaban diferencias. Sean McGrail, primer ar-

queólogo del Museo Marítimo de Greenwich, dice: "Cuando empezaron a estudiar los restos de los buques vikingos hasta los expertos quedaron extrañados. Se creía que eran todos iguales, pero ahora sabemos que son diferentes. Cambiaron a lo largo de los siglos y fueron diseñados para diferentes fines".

Esas diferencias se revelaron muy espectacularmente en la década del sesenta cuando cinco buques vikingos que databan del año 1000, aproximadamente, fueron descubiertos en Skuldelev, en Dinamarca: habían sido hundidos intencionalmente para bloquear la entrada al puerto de Roskilde.

Las primeras naves vikingas encontradas en Noruega habían sido barcos ceremoniales contruidos especialmente para los jefes. Los de Skuldelev, en cambio, eran buques corrientes escogidos como embarcaciones de bloqueo, seguramente porque ya estaban llegando al final de su vida útil. Los cinco barcos tienen algunas características comunes, pero fueron contruidos para diferentes fines.

Uno es un buque de carga de 54 pies de eslora y 15 de manga, probablemente un "knarr" usado para viajar a Groenlandia e Islandia. El segundo es un gran navío de guerra de 90 pies de eslora, la nave vikinga más grande que se ha encontrado hasta la fecha; podía transportar hasta unos 60 hombres y era el tipo de embarcación usada por los daneses para obtener el control sobre el Mar del Norte a comienzos del siglo XI. El tercero es otro buque mercante —una nave más pequeña, probablemente empleada para cabotaje— y el cuarto es un buque de guerra diseñado principalmente para defensa local. El quinto es un pequeño bote pesquero.

Estos barcos, desenterrados a comienzos del decenio del sesenta, bastaron para demostrar que los vikingos tenían ya diversos tipos de buques y otros descubrimientos han confirmado que la tradición nórdica de construcción naval no era rígida, sino que siempre estuvo evolucionando a medida que surgían nuevas necesidades y se aprendían nuevas técnicas. Mediante descubrimientos hechos en otras partes del norte de Europa, tales como Frisia y el Zuyder See, es posible constatar cómo los diseñadores vikingos

aprendieron de los constructores de otros países y cómo influyeron en ellos a su vez.

Los botequines o naves menores y carracas que reemplazaron a las naves vikingas para convertirse posteriormente en los buques volanderos (1) de la Edad Media, todavía conservaban influencias de sus antecesores y gracias al descubrimiento de un botequín en el río Weser, en Bremen, el año 1962 (que actualmente se encuentra en el Museo Marítimo de Bremerhaven) historiadores y aficionados pueden estudiar la evolución de la navegación en el norte de Europa en una forma que nunca antes habría sido posible.

La situación en el Mediterráneo y otros mares es diferente a la del norte de Europa. Hay grandes cantidades de antecedentes escritos y algunas representaciones visuales en forma de esculturas, bajo relieves y otros trabajos. Pero se han encontrado muy pocos buques en un estado de conservación razonablemente bueno (todo lo contrario que en el norte). No había entierros como los que practicaban los vikingos y la broma y los escarpados arrecifes que hay en gran parte del mar interior dieron cuenta de muchos de los que naufragaban. Los que han sobrevivido ha sido porque quedaron enterrados en la arena, lo cual también ha hecho que sea más difícil descubrirlos.

Aunque la introducción del buceo en aguas profundas permitió hallar y estudiar restos de naufragios anteriormente inaccesibles, al principio no fue posible investigar tales descubrimientos en la misma forma en que los arqueólogos podían examinar los hallazgos del norte. La mayoría de los buques vikingos han sido desenterrados con técnicas convencionales y aunque los buques de Skuldelev fueron examinados inicialmente por buzos, fueron desenterrados construyendo una ataguía alrededor del lugar y luego drenándolo. Esto no puede hacerse cuando los restos se encuentran a 100 pies bajo la superficie del mar Mediterráneo y los primeros descubrimientos sufrieron las consecuencias.

(1) Buques de carga que no viajaban regularmente entre puertos determinados, sino de acuerdo a contratos particulares.

A comienzos de este siglo, restos de naufragios que databan del período romano y de antes aún, fueron hallados en diversos lugares tales como Antikythera, al sur de Grecia, y Mahdia, frente a la costa de Tunisia. El hecho de llegar hasta los buques ya era difícil, y el trabajo de excavación consistía únicamente en recuperar la mayor parte posible de las cargas. Fue así como se encontraron valiosas estatuas de bronce (que habían sido robadas de templos griegos e iban en viaje a Roma), pero en el proceso, lo que quedaba de los buques propiamente tales fue virtualmente destruido.

El naufragio de Mahdia fue estudiado nuevamente en 1948 por buzos autónomos (la primera vez que buzos sin cable habían sido empleados en arqueología submarina) y unas pocas piezas del naufragio fueron recuperadas en 1950, comprobándose que el buque tenía un forro

de plomo, para resistir a la broma y que su quilla era un trabajo de artesanía notablemente elaborado.

En esa época el buceo autónomo estaba convirtiéndose en un deporte muy popular y se produjo un alud de valiosos descubrimientos, muchos de ellos frente a la costa sur de Francia, donde realmente empezó a practicarse este tipo de buceo. Sin embargo, una cosa era encontrar el naufragio y otra hacer un uso apropiado del mismo.

Aunque se hicieron muchos descubrimientos, especialmente de transportes de ánforas, los buzos operaban sin un verdadero control científico, tanto es así que los expertos todavía no han podido confirmar si un hallazgo en Grand Congloué, al este de Marsella, consistía en uno o dos buques. Los restos se confundieron en tal forma en el momento de la excavación



Buzo sacando restos náufragos.

que ha sido imposible hacer una evaluación precisa.

El explorador submarino francés, Jacques Cousteau, fue uno de quienes excavaron este naufragio, después del cual reconoció que: "En lugar de picar sistemáticamente en el extremo superior, o popa como la llamábamos nosotros, y trabajar hacia abajo, desordenamos el cuadro arquitectónico al explorar por todo el terreno".

En otros casos —con la mejor de las intenciones— los buzos solían sacar montones de ánforas cavando un hoyo cuyos costados terminaban por desplomarse, arruinando cuanto aún quedaba.

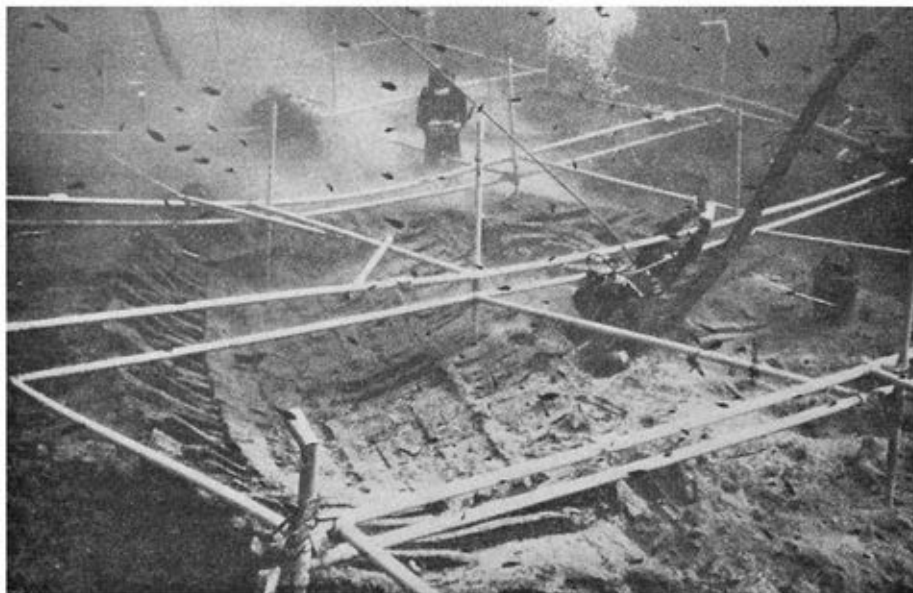
Se hizo evidente que habría que mejorar los métodos. A pesar de las dificultades, tendría que adoptarse el mismo sistema empleado por los arqueólogos terrestres para poder aprovechar todas las posibilidades de los hallazgos.

En primer lugar, era esencial hacer un plano preciso del lugar y fue así como en un naufragio en Spardi, al norte de Cerdeña, se empleó una cuadrícula de cinta amarilla —reemplazada posteriormente

por una tubería— y se fueron tomando fotografías parciales hasta completar el todo y poder así confeccionar un plano.

Esta técnica mejorada fue empleada durante las excavaciones en el Mar Egeo. La primera fue un buque de la Edad de Bronce que databa de unos 1000 años A.C., hallado en el Cabo Gelidonya, en Turquía, durante la década del 60 y desenterrado por un grupo de la Universidad de Pennsylvania. El mismo grupo siguió trabajando en otros dos naufragios encontrados en Yassi Adad, también frente a la costa turca. Estas y la excavación del barco de Kyrenia unos pocos años más tarde, han sido las que han tenido más éxito de todas las hechas en el Mediterráneo.

Cuando descubrieron que la carga se había solidificado en grandes concreciones semejantes a corales, haciendo gala de una gran originalidad, el grupo Gelidonya simplemente la cortó en grandes trozos, los que hizo flotar hasta la superficie mediante balones plásticos capaces de izar 400 libras cada vez. Lo hicieron con tanto cuidado que finalmente pudie-



Sistema para confeccionar el plano correspondiente en el rescate de buques naufragos.

ron levantar las maderas restantes del buque hasta la superficie usando el mismo método. Entre los artefactos encontrados se incluía una navaja de afeitar, una lámpara de aceite e incluso los carozos de aceitunas y huesos de pescado que quedaron de la última comida de la tripulación.

El análisis de la carga y otros artefactos demostró que venía de Siria y a raíz de esto se dio la emocionante posibilidad de que el buque, que iba con destino a Grecia con una carga de recortes de metal, fuera realmente fenicio; aunque anteriormente los historiadores no creían que los fenicios hubieran comerciado en una fecha tan temprana.

El primer buque encontrado en Yassi Adad, en que el arrecife está a seis pies de la superficie y donde se ha hallado desde entonces toda una serie de naufragios, fue sometido al mismo tipo de cuidadoso y esmerado examen, permitiendo obtener uno de los mejores cuadros de la vida de a bordo en un buque antiguo que se haya hecho hasta la fecha. Incluso fue posible identificar a su dueño y capitán —Georgios— y a dos miembros de su tripulación. El buque era bizantino y probablemente naufragó a mediados del siglo VII.

No se permitió que nada se perdiera: cuando se descubrió que los objetos de metal se habían oxidado, las concreciones que los rodeaban simplemente fueron cortadas por la mitad y se tomó un molde de la cavidad interior, dando una representación perfectamente adecuada, de la cabeza de hacha o azuela, por ejemplo, que originalmente existió.

Aunque los propios buques muchas veces han sufrido cruelmente en el Mediterráneo, se han recuperado suficientes restos para que los expertos lleguen a ciertas conclusiones. Casi todos los primitivos buques mediterráneos, por ejemplo, fueron contruidos empezando por el forro exterior del casco y las cuadernas que sostienen la estructura fueron agregadas después. Asimismo, los cascos fueron contruidos con uniones de tope, las tracas ensambladas entre sí y no sobrepuestas como en el norte.

El buque de Yassi Adad, sin embargo, mostraba que esta tradición estaba cambiando gradualmente: las obras muertas

de las naves habían sido contruidas sobre una estructura original, la técnica usada en toda Europa en años posteriores.

Desde el comienzo de la década del cincuenta han aparecido en muchos lugares restos de naufragios en aguas profundas. Las técnicas han mejorado hasta tal punto que no solamente las cargas, sino buques completos pueden ser recuperados ahora. El ejemplo más famoso es el izamiento de la nave sueca "Wasa" que se hundió en su viaje inaugural en 1628.

Fue encontrado en 1956 por un entusiasta aficionado llamado Anders Frazen y su salvamento se convirtió en una empresa nacional. Se cavaron túneles bajo el casco y después de varios años de trabajo, el buque, en condiciones todavía notablemente buenas, fue subido a la superficie con cables y entrado a dique seco flotando por sí mismo.

En 1962 se inició el tratamiento para preservar el casco. El problema principal —aplicable a todos los buques o tablores que han sido sacados del fondo del mar— era que si lo dejaban que secara solo, la madera empapada de agua seguramente se encogería, lo cual produciría grietas y partiduras y finalmente la virtual desintegración de un casco que aún se hallaba en un estado notablemente bueno de conservación.

Para solucionar este problema los expertos decidieron reemplazar el agua de las maderas del "Wasa" con un fluido preservativo de polietileno glicol (PEG). Fue un proceso que demoró años porque la sustitución no se podía apurar para que las maderas no se encogieran. Sólo 10 años más tarde, en 1972, las pruebas demostraron que la estructura había absorbido finalmente la cantidad máxima posible de PEG, pero el buque no estará completamente seco y acondicionado hasta otros 15 años más.

También se empleó el PEG para preservar a los buques de Skuldelev en Dinamarca y aunque la cantidad de madera que tenía que ser tratada era menor, el proceso de preservación duró todo el decenio del sesenta y hasta cierto punto todavía está realizándose.

Evidentemente, el izamiento y preservación de buques antiguos es siempre un proceso importante y prolongado y la



El "Wasa" estaba en tan buenas condiciones que fue posible prescindir de los pontones que lo reflotaron.

parte del ejercicio dedicada a la conservación probablemente sea tan cara como el izamiento y mucho más demorosa. La sola falta de dinero, más que de entusiasmo y experiencia, está impidiendo la realización de muchos valiosos proyectos. Entre ellos existe el plan de izar el "Mary Rose", elemento clave en la historia del desarrollo del buque de guerra, pues fue uno de los primeros que se construyó como plataforma de artillería en lugar de ser un castillo flotante. En ese sentido fue un precursor de los buques de guerra de madera que duraron hasta el siglo XIX, cuando ésta fue reemplazada por el hierro y el acero.

Para el arqueólogo náutico, la preservación y exhibición final de un descubrimiento probablemente sea el momento cumbre de un hallazgo, pero no es necesariamente el más importante. Tras los escenarios puede obtener información tal vez crucial para el conocimiento histórico. Las técnicas requeridas están mejorando y la cooperación internacional está ganando terreno.

El Museo Marítimo Nacional de Greenwich, que en 1937 estableció un departamento de Arqueología del Buque, luego del descubrimiento de un barco de carga en Graveney, Kent, el cual databa del año 1000, está organizando un simposio para el próximo año y considerando allí este asunto. Asistirán las principales autoridades en la materia de muchos países europeos.

En el espacio de dos años el museo proyecta inaugurar una exhibición especial destacando importantes hallazgos de buques en Gran Bretaña, incluyendo réplicas del buque funerario de Sutton Hoo, el bote de Graveney y tres botes de Ferriby en Yorkshire, que son las embarcaciones enmaderadas más antiguas encontradas hasta la fecha en el norte de Europa. Al mismo tiempo, está transformando una vieja escuela cercana al museo en un centro de conservación donde éstos y otros hallazgos pueden ser estudiados y preservados apropiadamente.

Los descubrimientos hechos hasta la fecha han sido importantes, pero el señor

McGrail no tiene dudas sobre la cantidad de trabajo que resta por hacer: "Todavía quedan enormes lagunas en nuestro conocimiento. Tenemos unos pocos barcos, pero los que han sido hallados en el pasado no siempre han sido registrados ni preservados como lo haríamos ahora. El trabajo que estamos haciendo es una forma de llenar vacíos en relación con un período —aproximadamente desde los tiempos prehistóricos hasta cerca del año 1200— sobre el cual hay muy pocas referencias".

Al mismo tiempo, los expertos de Greenwich y otros países están interesándose cada vez más, no solamente en preservar sino realmente en evaluar buques antiguos, tal como los arqueólogos terrestres están dedicándose ahora a efectuar trabajos experimentales destinados a descubrir con la práctica cómo vivía la gente en los tiempos antiguos.

La construcción de réplicas de buques no es nueva. En 1893, la réplica de un buque vikingo encontrado en Gokstad navegó realmente desde Noruega a Estados Unidos. Hoy, sin embargo, se hacen duplicados de naves antiguas por diferentes razones y en lo posible empleando las técnicas y herramientas de que se disponía, según se sabe, en el momento de su construcción.

Este fue el sistema usado en 1972, cuando el Museo Marítimo Nacional construyó una réplica del "faering" —un bote pequeño— encontrado al mismo tiempo que el buque de Gokstad. La construcción del bote estableció, tal como dice el Sr. McGrail en su informe, "que sin contar con los métodos modernos de análisis y pruebas de los materiales, los constructores de botes de la época vikinga desarrollaron técnicas para escoger el árbol adecuado, procesarlo en el momento oportuno y en la forma apropiada, a fin de producir la mejor madera para construir estos tipos de bote mejor adaptados a su medio ambiente y economía. No hay nada importante que pueda criticársele a estos constructores de buques, pues lograron una solución casi óptima".

Las pruebas del "faering" fueron supervisadas por el comandante Eric McKee, consultor del museo en construcción de botes, y a raíz de ellas se obtuvo un conocimiento muy valioso sobre el rendimiento de los botes de ese tipo. El co-

mandante McKee, al igual que el señor McGrail, quedó admirado de los vikingos que construyeron el original más de 1000 años atrás.

Al respecto informó: "Este bote es clásico... No solamente se ve, se maneja y surca las olas mejor de lo que debería, sino que además hemos tenido el gusto de comprobar que es un bote capaz de superar la prueba máxima, o sea, que puede cuidarse a sí mismo, cuando el tiempo ha cansado tanto y asustado tal vez a su tripulación al extremo de no esforzarse más por él".

El Museo Marítimo Nacional usó el proyecto "faering" como viaje de prueba para un plan más ambicioso, cual es reconstruir y hacer navegar el bote Grave-ney. Se espera que este proyecto se inicie próximamente.

Mientras tanto, la búsqueda de otras evidencias del pasado, nuevos cascos abandonados, otros restos de naufragios sumergidos, continúa, y es este aspecto el que está causando más preocupación a los arqueólogos náuticos. El advenimiento del buceo autónomo ha conducido al descubrimiento y estudio de una cantidad de buques mayor que nunca, pero también ha dejado al mundo submarino, que fuera en su tiempo inexpugnable, expuesto al mismo tipo de despojo, saqueo y destrucción arqueológica generalizada que se ha experimentado en tierra.

El comandante Jacques Cousteau escribió hace diez años: "Con el advenimiento del buzo libre, se han ubicado naufragios antiguos casi por todas partes, pero rara vez han sido aprovechados convenientemente y, por el contrario, algunas veces han sido saqueados. La invasión del mar por miles de buzos se ha traducido en un frenesí por empadronar los lugares, pero al mismo tiempo ha provocado el terror entre los arqueólogos".

El problema básico es el motivo: generalmente hablando, los buzos autónomos no son arqueólogos y pocos arqueólogos son buzos autónomos. Estos últimos descienden pensando en un tesoro o al menos con la esperanza de apoderarse de unos pocos recuerdos que valgan la pena, mientras que el arqueólogo desea estudiar el lugar en su totalidad perturbándolo lo menos posible mientras llega el momento oportuno.

El Sr. McGrail dice: "No creo que muchos buzos tengan las mismas motivaciones que nosotros. La madera frecuentemente es un estorbo para ellos. En su mayor parte, no están interesados en la estructura del buque".

Peter Throckmorton, cuyo experto trabajo en Gelidonya y otros lugares ha establecido normas que otros tratan de seguir, es más directo. Según él: "En veinte años los buzos han hecho más daño a los lugares arqueológicos que todas las fuerzas de la naturaleza en tres milenios".

La situación empeora por el hecho de que las reliquias náuticas están convirtiéndose en un gran negocio. La demanda de objetos tales como placas con nombres u otros adornos o artículos varios va en aumento y recientemente se ha sabido que los coleccionistas están dispuestos a pagar 40 libras por antiguas linternas de buques y hasta 2.500 libras por un mascarón de proa.

El otoño pasado, una pieza de ocho recuperada del "Hollandia", una nave alemana perdida frente a las Scillies, fue vendida en 1.850 libras.

En Francia, cuyo litoral tiene muchos restos de naufragios y demasiados buzos tal vez, las leyes para salvaguardar los restos de antiguos naufragios fueron introducidas hace 14 años y en 1966 se

estableció en Marsella un comité para la investigación submarina. Pero se ha comprobado que aprobar una ley y hacerla cumplir son dos cosas muy diferentes y sigue el saqueo de los lugares valiosos. Según Peter Throckmorton: "Probablemente sea cierto decir que no hay naufragios visibles en las costas españolas, francesas o italianas bajo menos de 150 pies de agua que no hayan sido saqueados y casi totalmente destruidos".

Lo mismo ocurre en el Caribe, zona muy popular de buceo por la presencia de tantos galeones hundidos, muchos de los cuales indudablemente contienen tesoros. Es mucho lo que ya se ha encontrado y la posibilidad de hallar más aún es casi irresistible para alguien con un equipo apropiado y un pasaje aéreo a Bermuda. En la búsqueda de oro, los buques han sido macheteados, despedazados e incluso dinamitados por buzos ambiciosos.

En Inglaterra, el notorio caso del "Association", un buque de guerra hundido frente a las Scillies y que en 1967 se convirtió en blanco de los buzos autónomos buscadores de recuerdos, condujo a la aprobación de la Ley de Protección de los Naufragios, que capacita a un comité asesor para catalogar casos específicos en la categoría de Naufragios Históricos. Es



Segunda cubierta del "Wasa" donde se aprecia su artillería.

to se ha hecho en el caso del "Mary Rose" y varios otros hallazgos con cierto éxito y dado que un naufragio puede ser catalogado en el corto lapso de tres días, la ley funciona en efecto con rapidez.

Pero también es difícil hacerla cumplir. No hay inspectores para vigilar que los restos de naufragios estén a salvo y el Comité Runciman, establecido para asesorar al gobierno en el cumplimiento de la ley, tiene pocos recursos financieros a su disposición. La sola existencia de esta ley podría inducir a algunos buzos que hacen algún descubrimiento interesante a guardar silencio al respecto hasta que lo han saqueado completamente, en caso que la ley se emplee para impedirles del todo que buceen.

El problema de proteger lugares valiosos de los buzos que en el mejor de los casos sólo tienen curiosidad y en el peor de ellos planean robar artículos para los cuales se sabe que existe mercado, es uno de los problemas más grandes que enfrentan los arqueólogos náuticos en la actualidad. Expertos como el Sr. McGrail esperan que, a medida que se conozca más el valor histórico de estos sitios, el cazador ordinario de recuerdos llegue a tratar los hallazgos que haga con más respe-

to. Se espera también que se convierta en una especie de arqueólogo submarino capaz de desempeñar un valioso papel en el estudio del lugar.

Si este problema se soluciona, las posibilidades arqueológicas del mundo submarino serán enormes. Hay cientos o tal vez cientos de miles de restos de naufragios esparcidos por el fondo del océano y a medida que las técnicas mejoran, muchos de ellos quedarán dentro del alcance de los investigadores. Al mismo tiempo, hay otros lugares —antiguos puertos y ciudades sumergidas por ejemplo— que pueden ser estudiados.

La explotación de este vasto museo apenas ha empezado. No obstante, ya se han hecho importantes descubrimientos y muchas creencias anteriormente aceptadas han tenido que cambiar. En los años futuros es probable que se hagan y registren más hallazgos y nuestros conocimientos sobre el progreso del hombre desde que hizo su primer viaje experimental a través del agua aumentarán en forma tal que apenas dos decenios atrás habrían parecido imposibles.

(De "100 A1 The Magazine of Lloyd's Register of Shipping").

