



PERMANENTEMENTE EN CONSTRUCCIÓN

Anotaciones Marginales

Una sección de reflexiones sobre temas relacionados con la conservación y protección del patrimonio sumergido en constante evolución.

LA DINÁMICA DE LA EVOLUCIÓN DE UN PECIO Y LA CONSERVACIÓN *IN SITU*.

El modelo de Muckelroy.

La UNESCO y el ICOMOS.

El navío VASA y el acorazado MONITOR, ejemplos de éxito y fracaso en la recuperación.

LOS PECIOS DE GRAN CANARIA SUFREN GRAVES DAÑOS EN EL INVIERNO DE 2014.

Muestra del dinamismo de los restos y de las limitaciones de la “conservación *in situ*”

ACTUACIONES SOBRE LOS PECIOS EN GRAN CANARIA.

PATRIMONIO HISTÓRICO SUMERGIDO EN GRAN CANARIA

Ley 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias.

Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático 2001. UNESCO.

LA DINÁMICA DE LA EVOLUCIÓN DE UN PECIO Y LA CONSERVACIÓN IN SITU.

En su obra clásica de la década de 1970, Keith Muckelroy (1978) define un pecio como **"el evento por el que un conjunto de artefactos, perfectamente organizado y dinámico, se transforma en un estado estático y desorganizado con estabilidad a largo plazo".** (*"the event by which a highly organized and dynamic assemblage of artifacts are transformed into a static and disorganized state with long-term stability"*).

El modelo de Muckelroy.

El primer modelo sistemático para la interpretación de la arqueología de un pecio fue propuesto por Keith Muckelroy en 1976. El modelo de Muckelroy describe la evolución de los restos materiales de la embarcación desde su concepción, el proceso de hundimiento, las subsiguientes operaciones de salvamento y la desintegración y redistribución de los restos por causas ambientales [Figura 1]. Aunque Muckelroy consideró tanto los procesos naturales como la actividad antrópica en su modelo, las investigaciones subsiguientes se han centrado principalmente en desarrollar la influencia de los factores ambientales y se ha publicado muy poco sobre los procesos obra del hombre.

Además, su modelo de procesos de transformación -por factores tanto culturales como no culturales (humanos y naturales)- que afecta a un naufragio sumergido, contempla como resultado el que un pecio, eventualmente, alcanza un estado de equilibrio y estabilidad dentro de los confines de su nuevo entorno, después de quedar enterrado bajo los sedimentos del fondo.

Estas condiciones de estabilidad pueden llegar a darse en aguas profundas (más de 75m.), con baja actividad biológica, alejadas de la pesca de arrastre y solamente en los pecios muy antiguos, en los que el proceso de transformación ha culminado y que, por otra parte, son los únicos que le interesan pues, en sus propias palabras: **"La investigación arqueológica en pecios más recientes, como los primeros barcos de hierro y los vapores, es una pérdida de tiempo, porque se puede obtener más información del material en los archivos y museos que de los artefactos recuperados del fondo del mar".** (*"Archaeological research on more recent wrecks, such as early iron vessels and steamships, was a waste of time because more information on them could be gleaned from material in archives and in museums than from artifacts recovered from the seabed"*. Keith Muckelroy, 1978). Una opinión que no es compartida por muchos arqueólogos marinos.

Sin hacer ninguna crítica al genio pionero de Muckelroy, se puede argumentar que su legado ha sido a la vez mal entendido y mal utilizado por algunos para justificar *"la preservación in situ"* como único modelo para la gestión del patrimonio cultural subacuático. Hoy en día el término conlleva fuertes connotaciones políticas y remite menos a una condición ambiental que a la idea de ciertos "arqueólogos modernos y gerentes de recursos culturales" de que todo lo que está en este *"Edén de Preservación abismal"* se debe dejar solo, pues los sitios de aguas profundas, se han "congelado" en un estado seguro de equilibrio.

Destructive cultural impacts on shallow water wrecks are, of course, reasonably well known. In addition to largescale looting, these sites can be impacted by piers and jetty construction, for instance, as well as harborworks, pipelines and dredging (Stewart, 1999: 576-77). More recently, Quinn (2006: 1420) has rejected the widespread theory that considers wrecks to exist in a state of equilibrium with the surrounding environment and acknowledges that "wreck sites act as open systems, with the exchange of

material (sediment, water, organics and inorganics) and energy (wave, tidal, storm) across system boundaries. Wrecks are therefore generally in a state of dynamic (not steady-state) equilibrium with respect to the natural environment, characterized by negative disequilibrium, ultimately leading to wreck disintegration.”

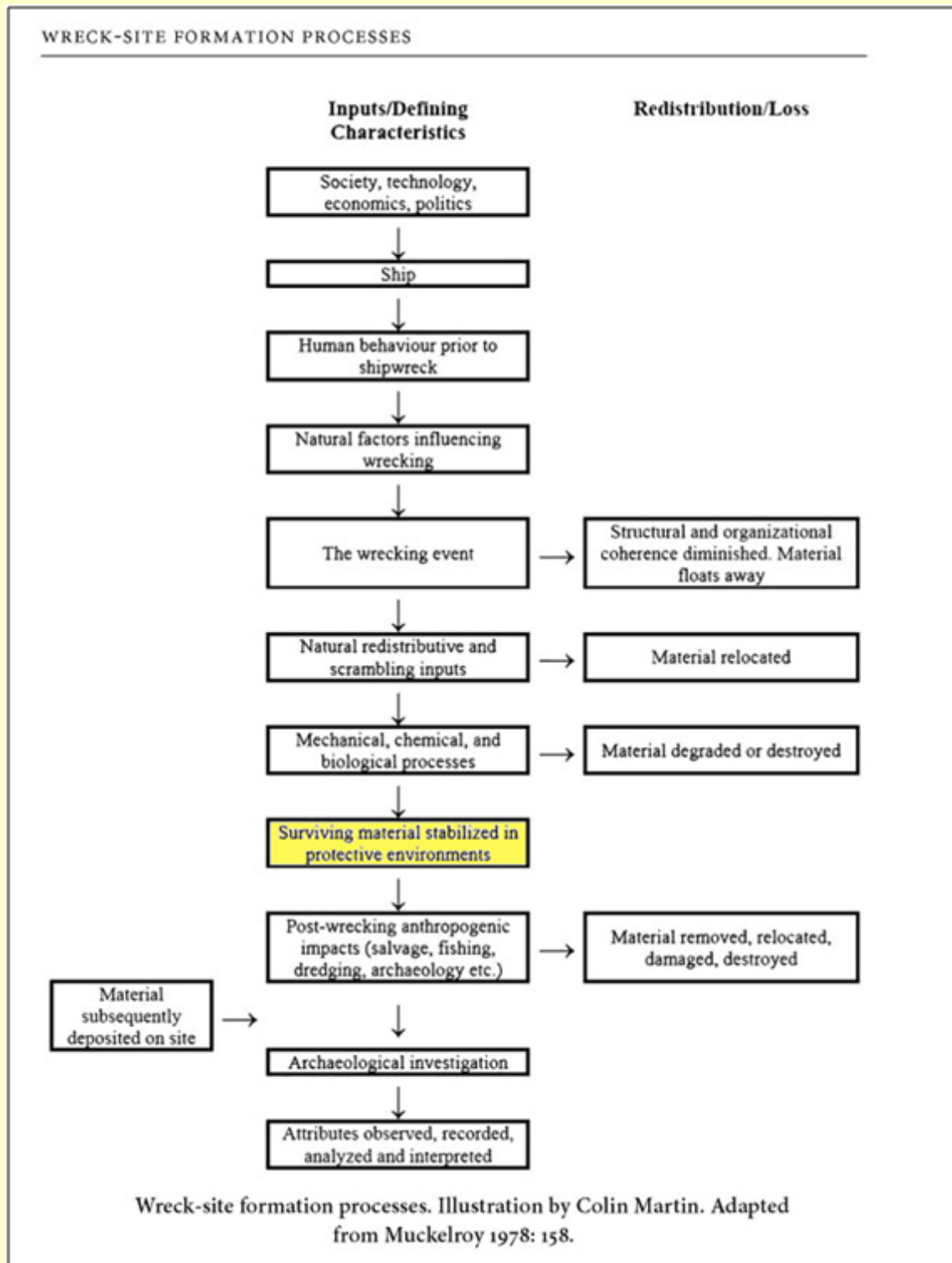


Figura 1: Esquema que muestra el proceso de formación de un pecio desde su concepción hasta la conclusión de la investigación arqueológica. La fase de estabilización, que aquí se cuestiona, está resaltada en color.

La UNESCO y el ICOMOS

Esta creencia es lo que, según algunos, se ha establecido como una política concreta en el artículo 2.5 de la Convención de la UNESCO sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático, que establece que *"La preservación in situ del patrimonio cultural submarino se considera como la primera opción, antes de autorizar o emprender otras actividades dirigidas a este patrimonio"*. Con un planteamiento idéntico, el ICOMOS, en el artículo 1 de la Carta para la Protección y Gestión del Patrimonio Cultural Sumergido (1996), declara que *"El objetivo general de la gestión del patrimonio arqueológico debe ser la preservación de monumentos y sitios in situ"*. La excavación debe evitarse en favor de la investigación no destructiva, con métodos no intrusivos. (Godfrey et al, 2004).

Las negociaciones que condujeron a la adopción de la presente Convención dejaron claro que la considerada como *"primera opción"* era originalmente el equivalente arqueológico marino de la máxima médica de *"ante todo, no hacer daño"*. Desafortunadamente, el principio de la *"primera opción"* ha sido adoptado por algunos administradores de recursos y arqueólogos como *"única opción"* y como excusa para justificar la ausencia de protección o de medidas de conservación en los lugares de los naufragios. En una línea muy similar a la de la Convención de la Unesco, el ICOMOS señala al respecto:

Carta para la Protección y Gestión del Patrimonio Cultural Sumergido (ICOMOS):

Artículo 10: Gestión y mantenimiento de los sitios arqueológicos.

- *Debe prepararse un plan de uso y gestión que detalle las medidas de protección y gestión in situ del patrimonio cultural sumergido, durante y al finalizar el trabajo de campo.*
- *El plan debe incluir información pública, una provisión razonable de estabilización del sitio, monitorización y protección contra la interferencia.*
- *Debe promoverse el acceso público al patrimonio cultural sumergido, excepto en aquellos casos en que el acceso sea incompatible con la protección y gestión.*

Sin cumplir estas condiciones, el ideal de la preservación *in situ* es un mito que no siempre garantiza la salvaguarda del pasado.

El navío VASA y el acorazado MONITOR, ejemplos de éxito y fracaso en la recuperación.

Como hemos visto, la conservación *in situ* no siempre resulta la opción más conveniente, y casi nunca lo es en pecios en aguas someras y de reciente hundimiento. Estos derelictos están muy expuestos a la acción degradadora del mar y todavía no han alcanzado la fase de estabilización. Además en ellos



Figura 2: El Vasa, ya expuesto en su museo

de su viaje inaugural y rescatado el 24 de abril de 1961. Actualmente se encuentra expuesto en el

museo homónimo en la isla de Djurgården en Estocolmo. Amplios detalles del proyecto pueden ser consultados en la página WEB oficial del museo Vasa: www.vasamuseet.se

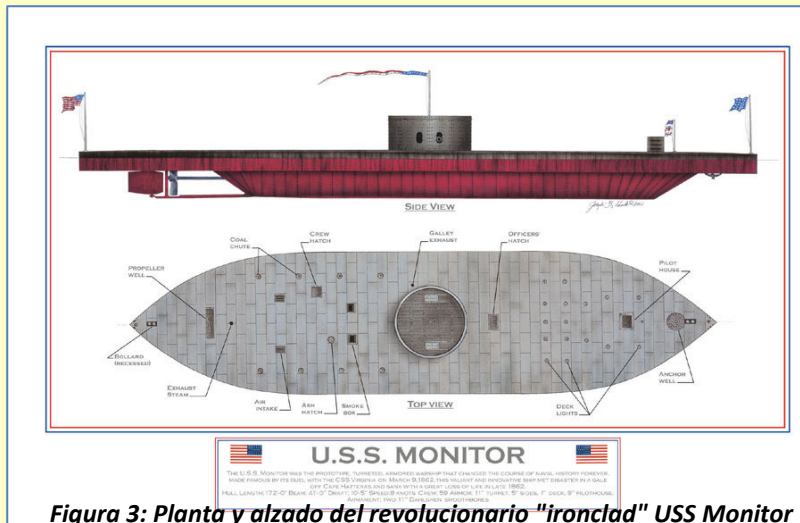


Figura 3: Planta y alzado del revolucionario "ironclad" USS Monitor

Otro ambicioso proyecto, que a pesar de estar dotado de amplia cobertura financiera y mediática, es considerado por muchos como un grave atentado al patrimonio histórico, fue el llevado a cabo entre 1984 y 2000, por la NOAA (National Oceanic and Atmospheric Administration, la gran agencia federal norteamericana para la administración de la atmósfera y los océanos) para el "salvamento" del Monitor, el

primer vapor acorazado con la artillería montada en una torreta. Un buque revolucionario que señala un antes y un después en la historia de la marina de guerra.

Aunque en la página WEB de la NOAA dedicada al Monitor <http://www.marinersmuseum.org/uss-monitor-center> se respira un aire triunfalista y de autobombo, la comunidad científica y de buceadores norteamericana ha realizado duras críticas a la actuación que, para recuperar algunos elementos significativos del barco, ha desmantelado su estructura y provocado la total destrucción del pecio. Alguna de esas argumentaciones puede leerse aquí: atlanticdivers.websitetoolbox.com..1990-monitor-project... Además, en la página WEB de Gary Gentile, uno de los más importantes expertos en pecios de la costa Este y un activista en el caso de la defensa del Monitor, pueden encontrarse referencias a varias de sus publicaciones: www.ggentile.com/shipwrecks_nautical_history_books. Su postura se sintetiza en la frase:

"Noah gave us the heritage of the sea, NOAA took it away."

LOS PECIOS DE GRAN CANARIA SUFREN GRAVES DAÑOS EN EL INVIERNO DE 2014.

2014 fue un invierno especialmente duro en toda España, y Canarias, a pesar de su lejanía, tampoco se libró de los fuertes temporales.

Los pecios de Gran Canaria fueron víctimas ocultas de la violencia del mar. A continuación mostramos una relación de los daños que hemos constatado, prueba del dinamismo que afecta a los pecios históricos:

- 1.- **Ville de Para (1884)**: Colapso total de la proa, la única parte que todavía tenía un volumen notable.
- 2.- **Baja de Gando (1887)**: rotura de la carcasa de la máquina de vapor que adscribimos al **Spider**. Casi intacta desde 1887, una vez abierta, pronto se convertirá en un amasijo de piezas sueltas.
- 3.- **Rocroi (1973)**: Desmantelamiento del puente de mando y caída del palo de proa.
- 4.- **Avión DC3 Zorro 33 (1971)**: Desmantelamiento del ala de estribor.

5.- **Arona (1978)**: Amplios daños en las chapas del forro y las bodegas de proa, desprendimiento del pórtico de popa y de la maquinilla de proa, colapso total de la sala de máquinas, etc.

6.- **Frigorífico (1977?)**: Mayor desmantelamiento del puente.

7.- **Kalais (1979)**: Colapso de la proa (influyen las obras de La Esfinge).

8.- **Kos Island (1991)**: Caída de grandes chapas del forro, que dejan al descubierto la maquinaria de las grúas centrales. El buceo es ahora más interesante, pero es el preludio del colapso del casco.

9.- **Ángela Pando (1986)**: Deterioro de los mamparos entre bodegas, mayor desmantelamiento de la zona de popa.



Un claro ejemplo de ese carácter dinámico de los pecios recientes son estas dos imágenes comparativas, pertenecientes a la proa del trasatlántico *Ville de Para*, hundido en la *Baja de Gando (Gran Canaria)* en 1888 y que se ha desmoronado completamente durante el invierno de 2014 por causas naturales, 126 años después del naufragio.

ACTUACIONES SOBRE LOS PECIOS EN GRAN CANARIA.

Veamos ahora cual es la situación en Canarias y, más concretamente en Gran Canaria, con respecto a las actuaciones realizadas sobre los pecios hundidos en estas aguas.

Desde una perspectiva socioeconómica y, al margen del proceso físico de formación de un pecio descrito en la [Figura 1], tras el hundimiento, un buque pasa por tres estadios muy bien caracterizados:

1. Inmediatamente después del naufragio es un bien valioso, susceptible de ser reflotado y salvado.
2. Pasado un tiempo, se convierte en chatarra y su desguace, total o parcial, pasa a ser una opción que puede, o no, resultar económicamente atractiva.
3. Pasados cien años, se convierte en patrimonio histórico merecedor de protección.

Este guión adquiere ciertos matices para algunas embarcaciones especiales (como buques de estado o grandes veleros) o en las que concurren ciertas circunstancias (como las abandonadas en avanzado estado de deterioro, las que obstruyen canales de navegación o las que pueden suponer un peligro de cualquier tipo), pero es aplicable a la mayoría de los pecios.

En Gran Canaria tenemos múltiples ejemplos de los distintos tipos de actuaciones llevadas a cabo en alguna de estas tres fases:

- 1.- Pecios desencallados y reparados (como el *Senegal*)
- 2.- Pecios desencallados y desguazados
- 3.- Pecios desencallados y hundidos (como el *Sun Warm nº6*)
- 4.- Pecios desencallados y abandonados (como el *Gamko nº1*)
- 5.- Pecios reflotados y reparados (como el remolcador *Castillejos*)
- 6.- Pecios reflotados y desguazados (como el pesquero *Nueva Unión*)
- 7.- Pecios reflotados y hundidos en otro lugar (como el *España II*)
- 8.- Pecios reflotados y abandonados (como el portugués *Alción*)
- 9.- Pecios parcialmente recuperados *in situ* (como el *Alfonso XII*)
- 10.- Pecios parcialmente desguazados *in situ* (como el *Ville de Para*)
- 11.- Pecios totalmente desguazados *in situ* (como el *Serra da Agrela*)
- 12.- Pecios saqueados (como el *Pecio del Agujero de Gáldar*)
- 13.- Pecios intactos (como el *Monte Isabela*)

Al margen de estas actuaciones de carácter portuario y de salvamento, recuperación y chatarreo, se han realizado otras, desde la perspectiva del patrimonio histórico, que tratamos más adelante.

PATRIMONIO HISTÓRICO SUMERGIDO EN GRAN CANARIA

Ley 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias. www.gobiernodecanarias.org/boc

La *Ley de Patrimonio Histórico de Canarias* es muy parca en lo referente al patrimonio subacuático, que sólo es mencionado en tres de sus artículos y eso, de forma colateral. A esto hemos de añadir que en dos de los tres casos en los que se le hace mención, el texto, con un imperdonable error tipográfico, que raya en el ridículo y que nunca ha sido corregido, habla de *precios* y no de *pecios*.

Artículo 60.- Bienes integrantes.

El patrimonio arqueológico canario está integrado por los bienes inmuebles y muebles de carácter histórico susceptibles de ser estudiados con metodología arqueológica, hayan sido o no extraídos y tanto si se encuentran en la superficie como en el subsuelo o en el mar territorial.

La Sentencia del Tribunal Constitucional 149/1991, de 4 de julio, estableció que el mar territorial no forma parte del territorio de las Comunidades Autónomas. De todas formas, el interés por ejercer esa titularidad por parte del Gobierno Central, es muy variable en función del tipo de actividades implicadas y pasa desde una absoluta intolerancia en cuestiones energéticas y una tolerancia relativa en temas medioambientales hasta una laxitud total en asuntos culturales.

El Ministerio de Cultura está encantado del ahorro presupuestario que supone la existencia de Centros de Arqueología Subacuática a cargo de las comunidades autónomas, como sucede en Cataluña, Valencia o Andalucía, donde asumen la labor de gestionar, proteger, investigar y divulgar el patrimonio histórico sumergido en el litoral de las Comunidades a las que pertenecen. Un resumen de la situación en las distintas zonas del litoral aparece aquí: www.mecd.gob.es/.../centros-arqueologia-subacuatica.html y se amplía aquí: ca.www.mcu.es/.../PapelCentros.html.

Esta buena voluntad, de todas formas, tiene sus límites, y basta que se interponga un atractivo tesoro, como el de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes, para que el papel de la Junta de Andalucía se diluya hasta la nada, en beneficio del Ministerio de Cultura y de la Armada.

Afortunada o lamentablemente para nosotros, es muy poco probable la aparición de grandes tesoros sumergidos en el litoral canario, por lo que es de suponer que cualquier iniciativa llevada a cabo por el Gobierno Autónomo o los Cabildos Insulares, en el sentido de gestionar, proteger, investigar o divulgar el patrimonio histórico sumergido, sería bien acogida por el Gobierno Central.

*Artículo 62.- 2. b) Con la categoría de Bien Mueble: todas las momias, fardos y mortajas funerarias pertenecientes a las poblaciones prehistóricas de las Islas Canarias, cualesquiera que sean su actual ubicación y estado de conservación; así como todas las colecciones de cerámicas, incluidos ídolos y pintaderas, existentes en Canarias, y los utensilios líticos, objetos de piel y madera o hueso, malacológicos, **los precios** y aquellos otros fabricados en materia vegetal.*

Este artículo 62.- 2. b), se refiere a objetos procedentes de las poblaciones prehistóricas, quedando los “*precios*” incluidos entre los que, para ser considerados bien mueble, deben encontrarse en Canarias, pero ya hemos visto que el mar territorial no forma parte de la Comunidad Autónoma. Por ello, aparte de que la existencia de pecios pertenecientes a las poblaciones prehistóricas es puramente hipotética,

caso de existir, estarían fuera del territorio de la Comunidad Autónoma y por tanto del marco de aplicabilidad de esta ley.

Artículo 64.- Cartas arqueológicas.

*1. Los yacimientos arqueológicos de Canarias deberán ser identificados, localizados e inventariados mediante cartas arqueológicas de ámbito municipal. Asimismo, y en coordinación con la Administración competente, se formulará la **Carta Arqueológica Submarina de Canarias**, donde se **localicen y documenten los precios depositados en las aguas del archipiélago canario**.*

Este artículo es el que se presenta como más consciente de la realidad y mientras especifica para las cartas arqueológicas terrestres su realización en el ámbito municipal, se reserva el caso de la *Carta Arqueológica Submarina*, citando de forma genérica a una *Administración Competente*, que en ningún momento se define.

Pero, ¿Cuál es esa Administración Competente?. En principio, la administración Central del Estado, concretamente la Subdirección General de Protección del Patrimonio Histórico, de la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales y de Archivos y Bibliotecas, dependiente de la Secretaría de Estado de Cultura del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.

Que tiene entre sus funciones:

- La formación del Registro de Bienes de Interés Cultural y del Inventario General de Bienes Muebles.
- La propuesta de adquisición de bienes del patrimonio histórico español y de las medidas que deban adoptarse para su protección y defensa.
- La coordinación con las unidades del Ministerio que intervengan en la gestión de bienes del patrimonio histórico español, así como con los demás Departamentos ministeriales y, en su caso, con las demás Administraciones públicas.
- El ejercicio de las competencias que corresponden a la Administración General del Estado para la aplicación del régimen jurídico de la protección del patrimonio histórico.

Responsabilidad exclusiva del Ministerio de Cultura y, subsidiariamente, de los Ministerios de Defensa (Armada), de Interior (Servicio Marítimo de la Guardia Civil, SIVE), de Fomento (Salvamento Marítimo y Puertos del Estado) y de Medio Ambiente (Dirección General de Costas), a través de los convenios de colaboración vigentes con esos organismos.

Dentro del Plan Nacional de Protección del Patrimonio Arqueológico Subacuático, como actuaciones prioritarias, se destaca concluir convenios de colaboración con las distintas Comunidades Autónomas con la finalidad de fomentar las Cartas arqueológicas subacuáticas como mecanismos conjuntos de defensa y de intercambio de información. ([plan_nacional_patrimonio_subacuatico.pdf](#)).

Las formas, procedimientos, metodología y los distintos niveles de integración de esas cartas arqueológicas autonómicas están especificadas en el llamado Libro Verde ([Libro Verde](#)), un amplio documento consensuado entre el Ministerio, las Comunidades Autónomas y otros agentes implicados, que sirve como guía para la ejecución del *Plan Nacional de Patrimonio Subacuático* en un contexto compatible con la *Convención de la Unesco* y la *Carta del ICOMOS*.

En este enlace pueden encontrarse amplias referencias a la política del Ministerio de Cultura con respecto al patrimonio histórico sumergido: [MECD: Patrimonio Sumergido](#).

Esta situación a nivel de estado, adquiere unas características peculiares en el caso de Canarias, toda vez que buena parte de las competencias en materia de patrimonio histórico han sido transferidas del Gobierno Autónomo a los respectivos Cabildos Insulares. (*Decreto 152/1994, de 21 de julio, de transferencias de funciones de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias a los Cabildos Insulares en materia de cultura, deportes y patrimonio histórico-artístico (B.O.C. 92, de 28.7.1994) que desarrolla el artículo 47 de la Ley Territorial 8/1986, de 18 de noviembre, y de la Disposición Adicional Primera, apartados g) y h), de la Ley Territorial 14/1990, de 26 de julio*)

Concretamente, y es lo que aquí más nos interesa, el Decreto 152/1994, en su artículo 2, apartado C)7 define como competencias y funciones transferidas a los Cabildos Insulares: *La creación y gestión de un Registro de Bienes inmuebles, y de un Inventario de Bienes muebles, de interés histórico, radicados en su ámbito territorial de competencias*. Lo cual, para el patrimonio sumergido en el medio marino, queda supeditado a la ya manifestada buena voluntad de la administración central del estado de no sólo aceptar, sino incluso fomentar, las competencias autonómicas e insulares sobre el “*mar territorial*”, al menos en lo que respecta al patrimonio cultural.

En la isla de Gran Canaria la receptora de esas competencias es la Unidad de Patrimonio Histórico, una dirección insular, integrada en la Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico y Cultural de Cabildo de Gran Canaria. www.grancanariapatrimonio.com

Esta unidad no cuenta con medios propios para llevar a cabo actuaciones subacuáticas, por lo que sus actividades en este campo se concretan en campañas puntuales realizadas a través de contratistas externos. En ese sentido se han llevado a cabo labores de prospección previas a la construcción de infraestructuras portuarias y costeras, trabajos de cartografía SSS/ROV de los restos del área de la Baja de Gando y se han realizado avances en la realización del inventario de bienes sumergidos.

Estos trabajos están ampliamente recopilados en la obra de 2010 ‘*El Patrimonio Arqueológico Subacuático de Gran Canaria*’, de Sergio Olmo Canales, nº 10 de Cuadernos de Patrimonio Histórico, publicado por el Cabildo de Gran Canaria.

Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático 2001. UNESCO. portal.unesco.org

Esta convención ha sido ratificada por España, como miembro del grupo I, el seis de junio de 2005, por lo que, para España, de acuerdo con el artículo 25.-5, entró en vigor el 2 de enero de 2009.

Artículo 1 – Definiciones. A los efectos de la presente Convención:

1. (a) Por “**patrimonio cultural subacuático**” se entiende todos los rastros de existencia humana que tengan un carácter cultural, histórico o arqueológico, que hayan estado bajo el agua, 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.

(iii) los objetos de carácter prehistórico.

An interesting difference of opinion.

I saw this posted on an e-mail newsletter of Capt. Dan Berg. I don't know if he was planning on posting it but I thought I would: "**Correspondence from Italy, an interesting difference of opinion**":

Dear Capt. Dan Berg

I'm an Italian Diver, I've Padi, SSI, SNSI, ANDI, DAN, GUE certifications from open w. to Tek diver, but no one of these agency nor my education allow me to take something out from wrecks, then Italian law too (we are proud of this).

Searching news about Andrea Doria ship wreck, unfortunately I've found your website, all based on the things taken from the wrecks, videos showing you PROUD of what you've found and stolen from the wrecks. I say stolen because all of what you take away is something the next will not find and see underwater. I do not understand this, ok is something to remember, to sell, or bla bla bla personally I prefer to take a picture and live all there so other people can enjoy the dive in that place.

I have a questions for you: What can I see now on the Andrea Doria, the "Everest of the ship wrecks", after thousand of divers like you, after the recovery of the BELL, the Cristal decanter, jar, dishes, glasses, the helm and all the stuff you've found and take away , isn't it just a gray piece of old steel????

My Response:

Dear Paride

It looks like we have a difference of opinion. I understand your point of view but just do not agree with your logic. Shipwrecks in a salt water environment break down and eventually become buried. Mother Nature does not protect any of the artifacts contained inside these wrecks so basically the choice is simple. Should we leave china and artifacts to be destroyed or should we save them?

Let me go one step further and say that I would actually agree with you if you were talking about deep wrecks sunk in fresh water. These perfect conditions would allow for the wrecks and artifacts to stay preserved for quite a few years. This is not however true for the Andrea Doria. In fact the Andrea Doria and wrecks like her have collapsed greatly over the past few years. Please do not refer to the divers who visit her and recover artifacts as thieves. This is just not the case. These divers are legally saving items from certain destruction. With out there efforts no one would ever see or appreciate the "Cristal decanter, jar, dishes, glasses, or the helm" you mentioned. Case in point, Mother Nature and the effects of time have caused the Doria to collapse. This would have happened one way of the other. Since the Doria lies off America we will at least have the artifacts to display for future generations. If she had gone down in Italian waters you would have nothing but a broken down wreck filled with broken china!

*Sincerely,
Capt. Dan Berg*

Dear Dan

Thanks for your kind replay, after reading I can understand your point of view and agree whit some. As you say it's just points of view... at the end the clue is enjoy the spectacular view of ship wrecks. May be one day we will dive together somewhere"

Tomado de: thedecostop.com/forums/

Una interesante diferencia de opinión.

Vi esto publicado en un boletín de correo electrónico del Capitán Dan Berg. No sé si él estaba pensando en publicarlo, pero yo sí lo haré: **"Correspondencia de Italia, una interesante diferencia de opinión"**:

Estimado Capt. Dan Berg

Soy un buceador italiano, tengo certificaciones de Padi, SSI, SNSI, ANDI, DAN, GUE, de Open Water a buceador Tek, pero ninguna de estas agencias ni mi educación me permiten llevarme nada de un pecio, tampoco la ley italiana (y nos sentimos orgullosos de ello).

Buscando información sobre el pecio del Andrea Doria, por desgracia, he encontrado su sitio web, todo el basado en objetos tomados de los restos de naufragios, videos mostrando orgulloso lo que ha encontrado y robado a los naufragios. Digo robado porque todos lo que se le quita al pecio, es algo que ningún otro se encontrará y podrá ver bajo el agua. No entiendo esto, vale, es un recuerdo, algo para vender, o bla bla bla. Personalmente prefiero tomar una foto y dejar todo lo que hay para que otras personas puedan disfrutar del buceo en ese lugar.

Tengo unas preguntas para usted: ¿Qué puedo ver ahora en el Andrea Doria, el "Everest de los pecios", después de miles de buceadores como usted. Después de la recuperación de la campana, el decantador de Cristal, la jarra, los platos, los vasos, el timón y todas las cosas que ha encontrado y se ha llevado, queda algo más que una pieza gris de acero oxidado ????

Mi Respuesta:

Estimado Paride

Parece que tenemos una diferencia de opinión. Entiendo su punto de vista, pero no estoy de acuerdo con su lógica. Los pecios, en un entorno de agua salada se descomponen y, eventualmente, acaban enterrados. La Madre Naturaleza no protege a los artefactos contenidos dentro de estos naufragios así que básicamente la elección es simple. ¿Debemos dejar que la porcelana y otros artefactos sean destruidos o debemos salvarlos?

Déjame ir un paso más allá y decir que habría estado de acuerdo con usted si estuviera hablando de pecios profundos hundidos en agua dulce. Estas condiciones perfectas permitirían los restos y artefactos que permanecen preservados durante bastantes años. Esto no es sin embargo cierto para el Andrea Doria. De hecho, el Andrea Doria y otros pecios como él se han colapsado en gran medida en los últimos años. Por favor, no se refieren a los buzos que la visitan y recuperar artefactos como ladrones. Esto no es sólo el caso. Estos buzos están salvando legalmente artículos de una destrucción segura. Sin sus esfuerzos nadie podría ver ni apreciar el "decantador de Cristal, la jarra, los platos, los vasos, o el timón" que usted ha mencionado. El caso en cuestión, la madre naturaleza y los efectos del tiempo han provocado el colapso de Doria. Esto habría sucedido de una forma u otra. Gracias a que el Doria se encuentra frente a la América, por lo menos vamos a tener los artefactos para mostrar a las generaciones futuras. Si se hubiese hundido en aguas italianas, no tendríamos nada más que un pecio destrozado lleno de porcelana rota!

*Atentamente,
Capt. Dan Berg*

Estimado Dan

Gracias por su amable respuesta, después de leerla puedo entender su punto de vista y estar de acuerdo con alguna de sus opiniones. Como usted dice, es sólo cuestión de puntos de vista ... al final la idea es disfrutar de lo espectacular del buceo en pecios.

Quizás, algún día, en algún lugar, podamos bucear juntos.

Has anyone gone through the legal process to own a wreck? I know I have to find her first, but I would like to have ownership rights over the state and govt.

As far as I know you can't own a wreck, although there is a process by which private parties can gain salvage rights to derelict wrecks in international waters.

Generally speaking, the process goes something like this:

- 1) When a wreck sinks, the boat and the cargo both have owners and the boat and cargo are usually both insured.
- 2) Any of these 4 parties will have salvage rights and formal ownership at various points in the process of deciding what to do.
- 3) After a period of time, the 4 parties can be put under pressure to *"piss or get off the pot"* and if they don't salvage the wreck within a certain period of time it defaults to "derelict" status
- 4) Derelict wrecks within the international waters of most countries default legal ownership to the government. Acquiring salvage right or even the right to dive on it, is a question of addressing the appropriate authorities.
- 5) In international waters the process of acquiring salvage rights, IIRC, involves finding and positively identifying the wreck and then salvaging something that can be used to verify its identity. This is how Premier Exhibitions, for example, came to be in possession of the salvage rights to the Titanic.
- 6) Wrecks of war vessels have a special status because many countries define them as grave sites as well as wrecks. Ownership generally defaults to the responsible government regardless of location and because of the grave status there are other laws that apply to salvage.
- 7) Similarly, wrecks with special archaeological value can be protected
- 8) And to make the picture complete, if you find a wreck with anything valuable on it, be prepared to fight endlessly in court about it. Greed is a strong motivator and because the laws about salvage are open to interpretation anyone (including governments) who think they can get a piece of the salvage will be all over you like buzzards on carrion.

Note that this is a general picture and there are many regional differences.

Roturner. Scubaboard Nov. 26, 2004.

www.scubaboard.com/.../496331/

¿Alguien ha pasado por el proceso legal de poseer un pecio? Sé que tengo que encontrarlo primero, pero me gustaría tener los derechos de propiedad, por encima del estado y el gobierno.

Por lo que yo sé que no puede ser dueño de un pecio, aunque hay un proceso por el cual los particulares pueden obtener derechos de salvamento de naufragios abandonados en aguas internacionales.

En términos generales, el proceso es algo así:

- 1) Cuando una embarcación se hunde, tanto el barco como la carga tienen dueños y generalmente, el barco y la carga están asegurados.
- 2) Cualquiera de estas 4 partes tendrá derechos de salvamento y la propiedad formal a lo largo del proceso en que se decida qué hacer.
- 3) Después de un período de tiempo, se puede presionar a las 4 partes para “*hacer algo o retirarse*”, y si no salvan los restos dentro de un cierto período de tiempo, el pecio pasa a la situación de propiedad abandonada (*derelicto*).
- 4) Los naufragios abandonados dentro de las aguas internacionales de la mayoría de los países son, por defecto, propiedad legal del gobierno. La adquisición de derecho de rescate o incluso el derecho a sumergirse en él, es una cuestión de hacer frente a las autoridades correspondientes.
- 5) En aguas internacionales el proceso de adquisición de los derechos de salvamento, IIRC, implica la búsqueda y la identificación positiva del naufragio y la recuperación de algún objeto que se puede utilizar para verificar su identidad. Así es como *Premier Exhibitions*, por ejemplo, llegó a estar en posesión de los derechos de salvamento en el *Titanic*.
- 6) Los pecios de los buques de guerra tienen un estatus especial porque, muchos países los definen como tumbas, así como territorio soberano. La propiedad, en general, corresponde, por defecto, al gobierno responsable, independientemente de la ubicación. La condición de tumba hace que al salvamento se apliquen otras leyes.
- 7) Del mismo modo, los pecios con valor arqueológico especial tienen sus propias figuras de protección.
- 8) Y, para completar la historia, si se encuentra un pecio con algo de valor en él, prepárese para luchar sin cesar en los tribunales al respecto. La avaricia es una fuerte motivación y, además, las leyes acerca del salvamento están abiertas a la interpretación, cualquiera (incluidos los gobiernos) que piense que puede conseguir un pedazo del rescate, caerá sobre ti como buitres sobre la carroña.

Hay que tener en cuenta que este es un panorama general y hay muchas diferencias regionales.

Roturner. Scubaboard Nov. 26, 2004.

www.scubaboard.com/.../496331

Richie Kohler accused of looting

Discussion in '*Wreck Diving*' started by *Spratman*, May 16, 2008.

Post by *Leadking*, May 20, 2008

I dive with a group of divers in Lake Superior who believe in taking nothing. We have shipwrecks that were found almost 15 years ago that still have their steam whistles and other treasured artifacts. I have been a wreck diver for over 30 years and have NEVER taken a thing. The enjoyment of diving a "virgin" wreck with its wheel, bell, builder's plate, and gauge panel intact is exhilarating. As one of my dive buddy's states, "It will always be a virgin wreck until somebody takes something".

That being said, I dis-like most archeologists who believe that everything is theirs. The thought that they have their own private playground to enjoy boils my blood. The idea that they want everything to be their domain is the equivalent of a wreck raper putting it in their basement. Most wrecks are NOT significantly important. To deny access to recent (less than 125 year old) wrecks is ridiculous. Modern record keeping and publications tell us 99.9% of what we want to know. There is no need to "protect" it but for the idea that if everyone loots the very resource that caused many of us to take up the sport, where will that leave us.

www.scubaboard.com/.../234061/page-2

Richie Kohler acusado de pillaje

Discusión en "*Wreck Diving*", empezada por *Spratman*. 16 de Mayo de 2008.

Nota de *Leadking*, 20 de Mayo de 2008.

Buceo con un grupo de submarinistas en el Lago Superior que creen en el no coger nada. Tenemos pecios que fueron encontrados hace casi 15 años y todavía tienen sus silbatos de vapor y otros artefactos de valor. Soy buceador de pecios desde hace más de 30 años y NUNCA me he llevado nada. El placer de bucear un pecio "virgen" con su rueda, su campana, la placa del constructor y el panel de instrumentos intactos es muy estimulante. Como dice uno de mis compañeros de buceo, "Siempre será un pecio virgen hasta que alguien se lleve algo".

Dicho esto, me desagrada que la mayoría de los arqueólogos crean que todo es suyo. La idea de que ellos tienen su propio patio privado para disfrutar hace que me hierva la sangre. La idea de querer que todo esté bajo su control es equivalente a la del violador que se lleva las cosas a su sótano. La mayoría de los pecios NO tienen una importancia significativa. Restringir el acceso a los pecios recientes (menos de 125 años) es ridículo. Los registros modernos y las publicaciones nos dicen el 99,9% de lo que queremos saber. No hay necesidad de "protección" más allá de la idea de que si, entre todos, rapiñamos aquello que hizo que nos dedicásemos a este deporte, dónde nos dejaría eso.

BIBLIOGRAFÍA

- (1) Muckelroy, K., 1976. **The integration of historical and archaeological data concerning an historic wreck site: The 'Kennemerland'**. *World Archaeology* 7.3 pp 280-289.
- (2) Muckelroy, K., 1978. *Maritime Archaeology* (Cambridge University Press). Pag. 157.
- (3) Quinn, R., *'The Role of Scour in Shipwreck Site Formation Processes and the Preservation of Wreck-associated Scour Signatures in the Sedimentary Record – Evidence from Seabed and Sub-surface Data'*, *Journal of Archaeological Science* 33 (2006), 1419-32.
- (4) Stewart, D.J., *'Formation Processes Affecting Submerged Archaeological Sites: an Overview'*, *Geoarchaeology* 14.6 (1999), 565-87.
- (5) Godfrey, I.M., Gregory, D., Nyström, I. y Richards, V., **'In Situ Preservation of Archaeological Materials and Sites Underwater'**. En F. Maniscalco (ed.), *Tutela, conservazione e valorizzazione del patrimonio culturale subacqueo. Mediterraneo, volume 4* (Nápoles, 2004). Pag. 344.
- (6) ICOMOS CHARTER ON THE PROTECTION AND MANAGEMENT OF UNDERWATER CULTURAL HERITAGE (1996). Ratificado por la 11th ICOMOS General Assembly, Sofía, Bulgaria, Octubre 1996.
- (7) Olmo Canales, Sergio. 2010. *'El Patrimonio Arqueológico Subacuático de Gran Canaria'*, Cuadernos de Patrimonio Histórico nº 10. Cabildo de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.