



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.

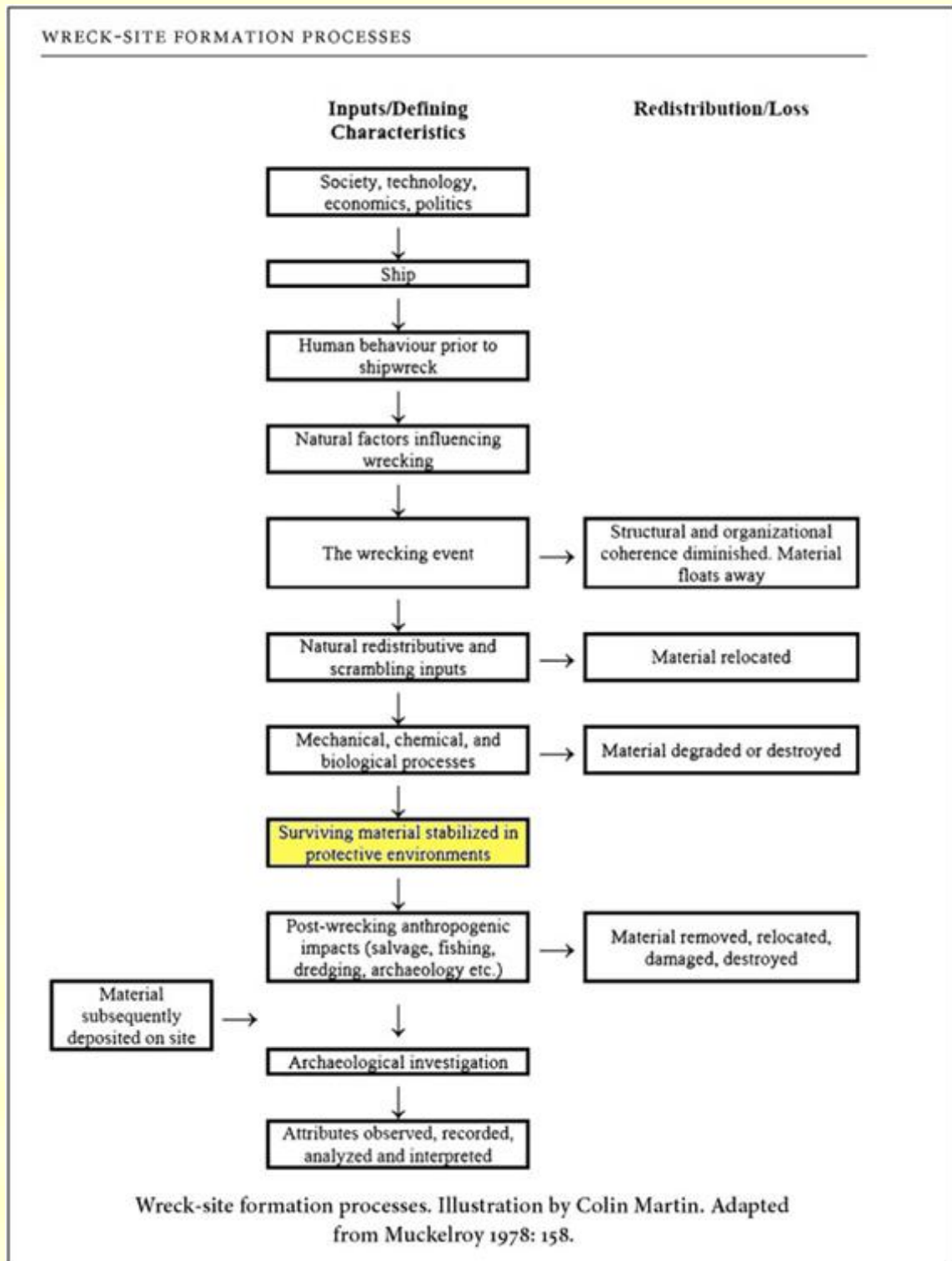
Además, su modelo de procesos de transformación -por factores tanto culturales como no culturales (humanos y naturales)- que afecta a un naufragio sumergido, contempla como resultado el que un pecio, eventualmente, alcanza un estado de equilibrio y estabilidad dentro de los confines de su nuevo entorno,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

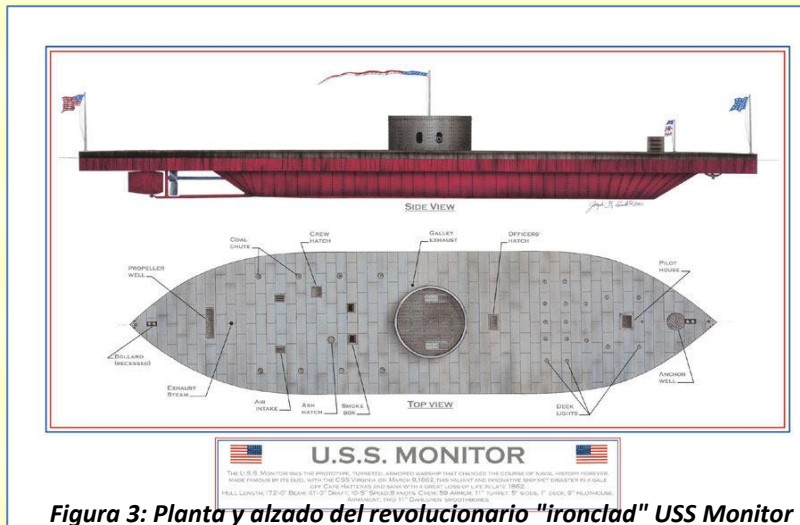
de su viaje inaugural y rescatado el 24 de abril de 1961. Actualmente se encuentra expuesto en el

resulta técnicamente muy complejo y enormemente costoso implementar medidas de estabilización y protección.

Pero, por otra parte, la extracción tampoco garantiza siempre resultados exitosos. Veamos ahora dos ejemplos paradigmáticos de grandes proyectos, uno, ejemplo de éxito y otro, de terrible fracaso.

El primero, es la extracción del navío de línea más poderoso de su época, el Vasa, de 64 cañones, construido por Gustavo II Adolfo de Suecia en 1628, hundido en Estocolmo el día

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](http://www.vasamuseet.se)



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

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](http://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](http://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.

**Para amplia información actualizada sobre los aspectos legales y normativos que afectan al buceo en pecios en Gran Canaria véase:**

[https://www.grandio.org/PDF\\_Documents/LeyesRelativasAPeciosCanariasEspana2020.pdf](https://www.grandio.org/PDF_Documents/LeyesRelativasAPeciosCanariasEspana2020.pdf)

## **PATRIMONIO HISTÓRICO SUMERGIDO EN GRAN CANARIA**

**Ley 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias.** [www.gobiernodecanarias.org/boc](http://www.gobiernodecanarias.org/boc)  
***Derogada por la ley 11/2019 de 25 de Abril, de Patrimonio Cultural de Canarias.***

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](http://www.mecd.gob.es/.../centros-arqueologia-subacuatica.html) y se amplía aquí: [ca.www.mcu.es/.../PapelCentros.html](http://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).- Bienes Muebles de las Poblaciones Prehispánicas.*

*Con la categoría de Bien Mueble: todas las momias, fardos y mortajas funerarias pertenecientes a las poblaciones prehispánicas 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 prehispánicas, 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 prehispánicas 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](http://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](http://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 y, consecuentemente, también para Canarias.

*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/](http://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/](http://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](http://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](http://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 creen 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.



**CALIFORNIA WRECK DIVERS:** *"Para perpetuar el conocimiento de la historia marítima a través de la exploración, investigación, restauración y exhibición organizadas"*

### **PECIOS: MITOS Y REALIDAD**

Un naufragio es una entidad atrapada entre el pasado y el presente. Un barco hundido puede hablar de una época pasada, pero las fuerzas implacables del mar están en movimiento perpetuo para disolverse, oxidar y reducir químicamente cualquier resto de su existencia. De ahí, el dilema contemporáneo con qué hacer con el pasado. ¿Dejamos todo in situ, no tocamos nada y pretendemos que las reliquias durarán para siempre

si no las molestamos? ¿Dejamos todos los naufragios a los equipos arqueológicos para estudiar? ¿O los hechos exigen un enfoque equilibrado para registrar sensiblemente los eventos marítimos pasados?

Por un lado del dilema, algunos arqueólogos argumentan que los naufragios se encuentran en un estado de conservación suspendida, por lo que no se debe eliminar nada. Pero solo hay que examinar los registros escritos de aquellos que han pasado vidas estudiando los accidentes para ver pruebas empíricas de lo contrario.

Gary Gentile, destacado explorador y autor de naufragios, escribió una descripción realista en "Seafarers: Journal of Maritime History". "Un naufragio es una cápsula del tiempo, un fragmento de la historia enterrado en el mar, un depósito temporal que oculta los restos de una época pasada. El casco de madera o acero es un almacén transitorio que prolonga precariamente la vida de la obra del hombre solo un poco más allá del La fecha del desastre y el sufrimiento humano. Los artefactos que contiene no reciben vida eterna, porque el mar siempre está cambiando, siempre está destruyendo".

El investigador y autor John S. Potter Jr. coincide en su descripción de un naufragio promedio: "Una vez que se posó en su tumba submarina, la nave sufrió una desintegración constante. Si los movimientos de las olas o las corrientes extendían su efecto hasta donde estaba (casi siempre la En este caso, las vigas de madera se trabajaban de un lado a otro por la presión del agua, y se soltaban gradualmente para ser arrastradas o caídas, anegadas, a medida. A medida que las puntas de hierro y las uñas se oxidaban, la ruptura aumentaba en el ritmo. se reduciría a la madera de sus costados y la cubierta inferior, ya porosa debido a los ataques de los barrenadores. A finales de siglo no quedaría nada excepto lo que se conserva debajo del lastre, arena o barro...

A la luz de estos hechos, es curioso que este lado radical del espectro exija que todos los remanentes submarinos del pasado deben desintegrarse y no eliminarse para la exhibición pública. Creen que el gobierno debe poseer todos los naufragios y reliquias. Esta filosofía incluye una legislación restrictiva con respecto a los descubrimientos tanto terrestres como subacuáticos, que coloca a dichos sitios fuera del alcance del público y el uso de las agencias de aplicación de la ley para asegurar que se cumplan las leyes. Los defensores también exigen un control completo sobre dichos sitios. Ellos, a su vez, dictarán todas las cosas con respecto a las reliquias, incluso si uno puede construir en su propiedad o no. También desean poseer todas las reliquias, incluso si se encuentran en su propio patio trasero. En su mayor parte, este ha sido el curso de acción decidido en los Estados Unidos.

Si bien algunos pueden mantener esto como un enfoque "seguro", existen numerosas fallas en su implementación, especialmente en lo que se refiere a los naufragios. Lo primero y más importante es el

hecho obvio de que la gran mayoría de los pecios se están deteriorando a un ritmo alarmante. No hay manera de detener el deterioro, no hay manera de reducirlo. Combine esto con el hecho de que tal vez haya hasta 100,000 naufragios en los Estados Unidos y surgen serias dudas. ¿Es posible que el gobierno y los arqueólogos encuentren incluso al 1% de estos restos antes de que sucumban a la naturaleza? O, para el caso, ¿tienen el deseo de inspeccionar la mayoría de los accidentes? Los hechos vuelven a decir lo contrario.

En la edición de marzo de 1995 de "Underwater USA", el autor describe este problema de la vida real: "La Comisión de Tierras de California, que implementa la legislación de naufragios del estado, enumera aproximadamente 1,600 naufragios conocidos en California. Según los registros estatales, solo cuatro permisos tienen otorgado para explorar los naufragios en los últimos cinco años, uno fue revocado posteriormente. De los tres receptores de permisos restantes, dos eran arqueólogos.

"Al parecer, los arqueólogos no están remotamente interesados en la gran cantidad de restos que trabajaron tan duro para 'proteger'. En un lapso de cinco años, solo el 0,2 por ciento de los pecios conocidos están siendo investigados. Si la tendencia continúa, los arqueólogos explorarán los pecios durante el próximo siglo 14, unos cinco serán frecuentados por buceadores deportivos y desaparecerán 1.581 de los pecios conocidos De la vista y la memoria".

Pero hay otro problema con la filosofía del conservacionista estricto. A lo largo de la historia, el sector privado ha descubierto la mayoría de los barcos hundidos, no los gobiernos o los arqueólogos. La famosa búsqueda del buscador de tesoros Mel Fisher para el galeón español Atocha es solo un ejemplo. Él y su equipo de investigadores, historiadores, abogados, buzos y capitanes utilizaron equipos por valor de millones de dólares y pasaron 14 años buscando el barco antes de descubrir el lugar del naufragio. Como en la mayoría de los negocios, el capital fue provisto por inversionistas y accionistas.

Dado que este nuevo enfoque de recursos propiedad del gobierno desalienta, y en muchos casos, prohíbe la empresa privada, surge la pregunta: ¿Se habría encontrado el Atocha si se hubiera implementado la ideología actual? Los conservacionistas creen que el rescate del sector privado es un pecado que no se puede creer. Pero entonces, ¿dónde proponen obtener los millones de dólares para financiar tal esfuerzo? Parece que solo hay dos posibilidades: los contribuyentes financian la búsqueda, o no hay ninguna búsqueda en absoluto.

El Tribunal de Distrito de los Estados Unidos entendió fácilmente esto. El juez William O. Mehrens en su fallo para Fisher y contra el estado de Florida declaró: "El hallazgo de un gran tesoro de los días del principal español no es el sueño acariciado solo por los ciudadanos de los Estados Unidos y la Florida; innumerables personas de otros países las tierras han compartido tales pensamientos. Sorprendería y sorprendería a la mayoría de los ciudadanos de este país, cuando se realizara su sueño, a los mayores costos, que los agentes de los gobiernos respectivos reclamaran el tesoro".

Otro argumento comúnmente afirmado para los naufragios controlados por el gobierno es que los pecios necesitan ser protegidos para el público. Pero una vez más, las acciones gubernamentales han demostrado ser diametralmente opuestas. A Gary Gentile se le negó repetidamente el permiso para fotografiar los restos del Monitor. La Administración Nacional Oceánica y Atmosférica (NOAA) dejó en claro que es "su" naufragio y que el público no tiene derecho a sumergirse en él, fotografiarlo o incluso mirarlo. NOAA fue tan insistente que no les importó gastar millones de dólares de nuestro dinero de los impuestos en una batalla judicial de cinco años solo para demostrar su punto. Para el beneficio de todos los ciudadanos, Gentile finalmente ganó la batalla.

Y luego está el costo y la expansión de la aplicación legislativa. A fines de la década de 1980, se citó a 22 buceadores deportivos por remover algunos objetos pequeños de un accidente. Se usaron varias agencias de aplicación de la ley en el incidente y la batalla judicial duró siete años. El costo para los contribuyentes por la investigación y posterior juicio fue, sin duda, asombroso. Y ahora, la misma ideología se ha expandido a la tierra. La casa de un hombre fue saqueada por el FBI, su propiedad

privada y sus autos fueron confiscados, agotó sus ahorros en una larga batalla judicial y fue a prisión ... solo por recolectar puntas de flecha en un campo de propiedad privada. A la luz de los problemas de delincuencia en los Estados Unidos, ¿es este un uso prudente del dinero de los contribuyentes? Y estos son solo algunos de los casos absurdos que cuestan millones a los ciudadanos.

Probablemente la pregunta más inquietante es: ¿la historia realmente pertenece a un puñado de burócratas, o es una herencia que nos pertenece a todos? Al escribir sobre el Titanic , el autor e investigador Nigel Pickford declaró: "Hay aquellos ... que se oponen totalmente a cualquier perturbación del naufragio (The Titanic ) ... y esta es también la posición oficial de los gobiernos estadounidense y canadiense. . "

Entonces, ¿quiénes son estas personas que están teniendo un impacto tan profundo en la legislación de naufragio? ¿Realmente tienen la experiencia para hacer afirmaciones tan fantásticas sobre los naufragios? El famoso arqueólogo subacuático Robert Marx los describió en uno de sus muchos libros sobre historia hundida: "De los aproximadamente 50 arqueólogos subacuáticos, menos de una docena han liderado una expedición arqueológica submarina. Varios de ellos, lo crean o no, ni siquiera El presidente del Consejo de Arqueología Subacuática durante los primeros 10 años de su existencia ni siquiera nadó, y mucho menos se sumergió. La experiencia submarina de su sucesor, que tenía un doctorado, se limitó a bucear para prehistóricos dientes de tiburón frente a las playas de Florida. Hace algunos años, durante la Conferencia anual de arqueología subacuática, El jefe de arqueólogos submarinos del Servicio de Parques Nacionales se vio obligado a renunciar cuando admitió que no había estado en el agua en más de siete años. "Es difícil entender cómo las personas con actitudes tan rígidas pueden intentar convertirse en árbitros de la exploración de los naufragios".

Y cuando se deja de lado toda la retórica, ¿cuál es su opinión real sobre los naufragios? Marx describe una reunión con respecto a la legislación sobre naufragios con un grupo de 30 arqueólogos y burócratas federales: "... Algunos participantes fueron tan lejos como para proclamar que un barco de pesca, perdido el día anterior, tendría potencial arqueológico. Otros dijeron que nadie con menos Se debe permitir que un máster en arqueología se sumerja en cualquier tipo de naufragio. Incluso tuvimos un purista que propuso que el Congreso aprobara una ley que prohibiera cualquier inmersión, incluso por parte de los arqueólogos, en cualquier naufragio durante los próximos 100 años. Todos los naufragios se están deteriorando constantemente bajo el agua y que cientos de personas más son destruidas por la naturaleza y el hombre (a través del dragado del puerto, la construcción, etc.) cada año, su respuesta fue: "Es mejor dejar que se destruyan que caer en manos de los cazadores de tesoros". No hay razonamiento con algunos de estos fanáticos".

Nosotros en California Wreck Divers creemos que hay una mejor manera. Sin duda, algunos de los restos que se encuentran en un estado de conservación inusual, como los de agua dulce, podrían conservarse. Y lo más seguro es que un arqueólogo que investigue un sitio de naufragio debería estar protegido de la interferencia pública. Pero el enfoque del purista que no exige que se elimine nada para la exhibición pública, de que debamos dejar a propósito los artefactos para que simplemente se oxiden en el olvido, no es otra cosa que robar su herencia a las generaciones futuras. El control gubernamental total ya ha demostrado ser un fracaso total, y acabamos de ver el comienzo de sus ramificaciones.

Desde 1970, los California Wreck Divers han trabajado diligentemente para investigar, registrar y explorar la historia marítima. Muchos de los naufragios ahora frecuentados por buceadores deportivos fueron descubiertos e identificados por CWD. Hemos dado cientos de presentaciones sobre naufragios para ayudar a despertar el interés del público en la historia marítima y hemos donado tanto tiempo como recursos a muchos museos marítimos. Los miembros han escrito artículos y libros sobre naufragios y exploración submarina y muchos de los artículos que se muestran en los museos fueron restaurados y donados por nuestros miembros.



Este es el resultado de permitir que la iniciativa privada e individual funcione sin la interferencia del gobierno. Y es la única forma en que nuestra historia marítima se guardará para las generaciones futuras.

¿Podemos permitirnos algo más?

Versión original en inglés. Documento procedente de: <http://cawreckdivers.org/ArchvsSalvage.htm>



**CALIFORNIA WRECK DIVERS:** *"To perpetuate the awareness of maritime history through organized exploration, research, restoration and display"*

### **SHIPWRECKS: MYTHS AND REALITY**

A shipwreck is an entity caught between the past and present. A sunken ship may speak of a bygone era but the relentless forces of the sea are in perpetual motion to dissolve, oxidize and chemically reduce any remnant of its existence. Hence, the contemporary dilemma with what to do with the past. Do we leave everything in situ, touch nothing and pretend relics will last forever if only we don't disturb them? Do we leave all shipwrecks to archaeological teams to survey? Or do the facts demand a balanced approach to sensibly record

past maritime events?

On one side of the dilemma, some archaeologists argue that shipwrecks are in a state of suspended preservation therefore nothing should be removed. But one need only examine the written records of those who have spent lifetimes studying wrecks to see empirical evidence to the contrary.

Gary Gentile, noted shipwreck explorer and author, wrote a realistic description in "Seafarers: Journal of Maritime History." "A shipwreck is a time capsule, a fragment of history buried in the sea, a temporary repository which hides the remnants of a bygone age. The wood or steel hull is a transient storehouse that precariously extends the life of man's handiwork only slightly beyond the date of disaster and human suffering. The artifacts it contains are not granted eternal life, for the sea is ever changing, ever destroying."

Researcher and author John S. Potter Jr. concurs in his description of an average wreck: "Once settled on her submarine grave, the ship went through a steady disintegration. If wave motions or currents extended their effect to where she lay (nearly always the case), the wooden beams would be worked back and forth by water pressure, gradually coming loose to be dragged away or fall, waterlogged, alongside. As iron spikes and nails were rusted away this breaking up increased in tempo. After 50 years the wreck would be reduced to the wood of her sides and lower deck, already porous from the attacks of borers. By the end of a century there would be nothing left except what was preserved underneath the ballast, or sand or mud..."

In light of these facts, it is curious indeed that this radical side of the spectrum demands all underwater remnants of the past should be left to disintegrate and not be removed for public display. They believe the government should own all shipwrecks and relics. This philosophy includes restrictive legislation regarding both land and underwater discoveries, placing such sites off-limits to the public and the use of law enforcement agencies to insure the laws are followed. Proponents also demand complete control over such sites. They, in turn, will dictate all things regarding relics including whether or not one can

build on his own property. They also wish to own all relics, even if they're found in your own backyard. For the most part, this has been the decided course of action in the United States.

While some may maintain this as a "safe" approach, there are numerous flaws in its implementation especially where shipwrecks are concerned. First and foremost is the obvious fact that the vast majority of wrecks are deteriorating at an alarming rate. There is no way to stop the deterioration, no way to slow it down. Couple this with the fact that there are perhaps as many as 100,000 shipwrecks in the United States and serious questions arise. Is it possible for the government and archaeologists to survey even 1% of these wrecks before they succumb to nature? Or, for that matter, do they even have the desire to survey most wrecks? The facts again speak the contrary.

In the March, 1995 issue of "Underwater USA" the author describes this real-life issue: "The California Lands Commission, which implements the state's shipwreck legislation, lists approximately 1,600 known shipwrecks in California. According to state records, only four permits have been granted to explore shipwrecks in the last five years; one was later revoked. Of the three remaining permit recipients, two were archaeologists.

"Apparently archaeologists aren't remotely interested in the vast number of wrecks they worked so hard to 'protect.' In a five-year span, only 0.2 percent of the known wrecks are being surveyed. If the trend continues, over the next century 14 wrecks will be explored by archaeologists, about five will be frequented by sport divers, and 1,581 known wrecks will disappear from sight and memory."

But there is yet another problem with the strict preservationist's philosophy. Throughout history, the private sector has discovered the majority of sunken ships, not governments or archaeologists. Well-known treasure hunter Mel Fisher's search for the Spanish galleon Atocha is but one example. He and his staff of researchers, historians, attorneys, divers and captains utilized millions of dollars worth of equipment and spent 14 years searching for the ship before discovering the wreck site. As with most business endeavors, the capital was provided by investors and stockholders.

Since this new approach of government-owned resources discourages, and in many cases, outlaws private enterprise, the question arises: Would the Atocha have ever been found if the current ideology had been implemented? Preservationists believe private sector salvage is a sin beyond belief. But then, where do they propose to get the millions of dollars to fund such an endeavor? There appears to be only two possibilities: taxpayers fund the search, or there is no search at all.

The U.S. District Court readily understood this. Judge William O. Mehrens in his ruling for Fisher and against the state of Florida stated: "The finding of a great treasure from the days of the Spanish Main is not the cherished dream of only the United States and Florida citizens; countless people from other lands have shared such thoughts. It would amaze and surprise most citizens of this country, when their dream, at the greatest costs, was realized, that agents of respective governments would, on the most flimsy grounds, lay claim to the treasure."

Another argument commonly asserted for government-controlled shipwrecks is that wrecks need to be protected for the public. But again, governmental actions have proven diametrically opposite. Gary Gentile was repeatedly denied permission to photograph the wreck of the Monitor. The National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) made it clear it is "their" wreck and the public has no right to dive on it, photograph it or even look at it. NOAA was so insistent that they didn't mind spending millions of dollars of our tax money in a five-year court battle just to prove their point. To the benefit of all citizens, Gentile finally won the battle.

And then there's the cost and expansion of legislative enforcement. In the late 1980's, 22 sport divers were cited for removing a few small objects from a wreck. Several law enforcement agencies were used in the incident and the court battle raged for seven years. The cost to taxpayers for the investigation and subsequent trial was, without a doubt, staggering. And now, the same ideology has been expanded to

land. One man's house was ransacked by the FBI, his private property and cars were confiscated, he drained his savings in a lengthy court battle and went to prison ... just for collecting arrowheads on a privately-owned field. In light of the crime problems in the United States, is this a prudent use of taxpayer's money? And these are but a few of the absurd cases which cost citizens millions.

Probably the most haunting question is: Does history really just belong to a handful of bureaucrats, or is it a heritage that belongs to all of us? In writing about the Titanic, author and researcher Nigel Pickford stated, "There are those...who are totally opposed to any disturbance of the wreck (The Titanic) ... and this is also the official position of the American and Canadian governments."

So who are these people who are making such a profound impact on shipwreck legislation? Do they really have the expertise to make such fantastic claims about shipwrecks? Famed underwater archaeologist Robert Marx described them in one of his many books on sunken history: "Of the 50 or so underwater archaeologists, fewer than a dozen have ever led an underwater archaeological expedition. Several of them—believe it or not—do not even know how to dive! The chairman of the Council of Underwater Archaeology during the first 10 years of its existence didn't even swim, let alone dive. The underwater experience of his successor, who did have a PhD, was limited to diving for prehistoric shark's teeth off Florida's beaches. A number of years ago during the annual Underwater Archaeology Conference, the head underwater archaeologist of the National Park Service was forced to resign when he admitted he had not been in the water in over seven years. It is difficult to understand how people with such rigid attitudes can try to make themselves the arbiters of shipwreck exploration."

And when all the rhetoric is set aside, what is their real opinion toward shipwrecks? Marx describes a meeting regarding shipwreck legislation with a group of 30 archaeologists and Federal bureaucrats: "...Some participants went so far as to proclaim that a fishing boat, lost the day before, would have archaeological potential. Others said no one with less than a master's degree in archaeology should be permitted to dive on any type of shipwreck. We even had one purist who proposed that Congress pass a law prohibiting any diving, even by archaeologists, on any shipwreck for the next 100 years. When I mentioned that all shipwrecks are constantly deteriorating underwater and that hundreds of others are destroyed by nature and man (through harbor dredging, construction, etc.) each year, his response was, 'It's better to let them be destroyed than fall into the hands of treasure hunters.' There is no reasoning with some of these fanatics."

We at California Wreck Divers believe there is a better way. Most certainly some of the wrecks which are in an unusual state of preservation, such as those in fresh water, might be preserved. And most certainly an archaeologist surveying a wreck site should be protected from public interference. But the purist's approach that demands nothing be removed for public display, that we should purposefully leave artifacts to simply rust into oblivion, is nothing short of robbing future generations of their heritage. Total governmental control has already proven to be a dismal failure, and we have just seen the beginning of its ramifications.

Since 1970, California Wreck Divers have worked diligently to research, record and explore maritime history. Many of the wrecks now frequented by sport divers were discovered and identified by CWD. We have given hundreds of presentations on shipwrecks to help stir the public's interest in maritime history and have donated both time and resources to many maritime museums. Members have written articles and books regarding shipwrecks and underwater exploration and many of the items displayed in museums were restored and donated by our members.

This is the result of allowing private and individual initiative to work unencumbered by governmental interference. And it is the only way our maritime history will be saved for future generations.

Can we afford anything else?

**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.

**Ley 11/2019, de 25 de abril, de Patrimonio Cultural de Canarias.**

**TÍTULO VII**

**Patrimonios específicos**

**CAPÍTULO I**

**Patrimonio arqueológico**

**Artículo 83. Bienes integrantes.**

1. El patrimonio arqueológico de Canarias está integrado por los bienes muebles e inmuebles pertenecientes a las poblaciones aborígenes de Canarias, cuyo estudio exige la aplicación de metodología arqueológica y que se encuentren en la superficie, subsuelo, medio subacuático o hayan sido extraídos de su contexto original.

**Artículo 90. Actividades arqueológicas.**

1. Tendrán la consideración de actividades arqueológicas aquellas actuaciones que, mediante el empleo de la metodología arqueológica, tengan por finalidad descubrir, documentar o investigar restos materiales correspondientes a cualquier momento histórico, tanto en el medio terrestre como en el acuático.

2. Las actividades arqueológicas se clasifican en:

a) Excavación arqueológica: remoción en superficie, en el subsuelo o en medio subacuático que se realice con la finalidad de descubrir, documentar o investigar restos arqueológicos.

b) Sondeo: remoción de terreno, limitada en cuanto a su área de intervención, realizada con la finalidad de comprobar la existencia de restos arqueológicos muebles o inmuebles, su naturaleza, delimitación o secuencia histórica.

c) Prospección: exploración superficial sin remoción de terrenos, incluyendo los procedimientos geofísicos o electromagnéticos, tanto terrestre como subacuática, dirigida a la localización, el estudio, la investigación o el examen de datos para la detección de restos arqueológicos.

.....

**Artículo 95. Patrimonio arqueológico subacuático.**

1. A los efectos de esta ley, pertenecen al patrimonio arqueológico subacuático todos los rastros de existencia humana que hayan estado bajo el agua, parcial o totalmente, de forma periódica o continua, por lo menos durante cien años susceptibles de ser estudiados y conocidos a través de métodos arqueológicos, hayan sido extraídos o no del medio en el que se encuentran.

2. Los bienes pertenecientes al patrimonio arqueológico subacuático se incluirán en los catálogos insulares de bienes patrimoniales culturales, sin perjuicio de su declaración como bien de interés cultural, si concurren en ellos los valores patrimoniales culturales sobresalientes, previstos para ello.



3. La actuación sobre el patrimonio cultural subacuático se basará en los principios siguientes:

a) Colaboración administrativa en aplicación de las normas de navegación marítima y portuaria, para la coordinación de actuaciones cuando deba llevarse a cabo la identificación, la exploración, el rastreo, la localización y la extracción de bienes de esta naturaleza con especial referencia a las competencias de la Armada Española en los buques y embarcaciones de Estado naufragados o hundidos.

b) La conservación in situ del patrimonio cultural subacuático deberá considerarse la opción prioritaria antes de autorizar o emprender actividades sobre ese patrimonio.

c) El patrimonio cultural subacuático recuperado se depositará, se guardará y se gestionará de tal forma que se asegure su preservación a largo plazo.

d) Se propiciará el acceso responsable y no perjudicial del público al patrimonio cultural subacuático in situ, con fines de observación o documentación para favorecer la sensibilización del público hacia ese patrimonio, así como su reconocimiento y protección.

4. El departamento de la Administración pública de la comunidad autónoma competente en materia de patrimonio cultural establecerá las medidas necesarias para proteger los yacimientos arqueológicos subacuáticos que se encuentran en las aguas adscritas a los puertos de su titularidad o cuya gestión corresponda al Gobierno de Canarias, así como para protegerlos de aquellas actividades que los pongan en peligro.

5. No se podrán realizar operaciones de dragado ni de cualquier otra clase que supongan remoción o afección al fondo en las áreas incluidas en instrumentos de protección previstos en esta ley, sin la previa autorización del cabildo insular.

6. Las actividades turísticas, deportivas, científicas o culturales consistentes en la visita a los pecios hundidos a los que se refiere esta sección deberán contar con la autorización del departamento de la Administración pública de la comunidad autónoma competente en materia de patrimonio cultural.

7. El personal responsable de las inmersiones organizadas por empresas y asociaciones de buceo que pretendan realizar actividades de visita a los pecios a los que se refiere esta sección deberá contar con una habilitación específica, obtenida según una mínima formación adecuada, y ajustar su actividad al calendario, el programa y las condiciones que establezca en su autorización al departamento competente en materia de patrimonio cultural.

8. Reglamentariamente se establecerán las condiciones y procedimientos oportunos para obtener las autorizaciones, habilitaciones y formación a que se refieren los párrafos anteriores.

**Real Decreto 371/2020, de 18 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Extracciones Marítimas.**

**CAPÍTULO II**

**De las operaciones de exploración, rastreo y localización de buques y bienes naufragados o hundidos en las aguas interiores marítimas o en el mar territorial españoles**

**Artículo 5. Competencia.**

Toda operación de exploración, rastreo o localización de buques y bienes naufragados o hundidos en las aguas interiores marítimas o en el mar territorial españoles requerirá autorización previa de la Armada.

La Armada otorgará la autorización para tales operaciones a quien acredite ser el propietario de los buques o bienes hundidos o, en otros casos, discrecionalmente y sin carácter exclusivo.

**Artículo 6. Solicitudes.**

1. Las solicitudes se dirigirán al Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada y contendrán, debidamente justificados documentalmente, los siguientes extremos:

- a) Los datos de identificación de la persona física o jurídica que formula la solicitud.
- b) Los datos de identificación de la persona física o jurídica que vaya a realizar los trabajos.
- c) El buque o los bienes cuya exploración, rastreo o localización se pretende.
- d) La situación de los derechos de propiedad sobre los mismos, si constare, con particular referencia a los derechos sobre el cargamento del buque, si constaren.
- e) La fecha y lugar de hundimiento de los mismos, si constare.
- f) La zona en la que se pretende actuar.
- g) Las fechas en las que se realizarán los trabajos.
- h) Los buques con los que se realizarán los trabajos, junto con el consentimiento previo por escrito de su propietario o armador para que los miembros de las dotaciones de la Armada o de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad puedan subir a bordo durante la realización de los trabajos a fin de llevar a cabo labores de inspección de los mismos.
- i) Los medios técnicos que vayan a utilizarse.

2. Las solicitudes de las personas jurídicas deberán presentarse a través de medios electrónicos con arreglo a lo dispuesto en el artículo 14.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

3. Las solicitudes de las personas físicas podrán presentarse a través de cualquiera de los lugares indicados en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

4. Cuando las solicitudes no sean presentadas por el propietario de los buques o bienes naufragados o hundidos, las mismas deberán ir acompañadas de un documento en el que conste el consentimiento expreso de aquél para realizar tales trabajos, salvo que se justifique debidamente que la titularidad del buque o del bien objeto de exploración, rastreo o localización no constare.

**Ley Orgánica 1/2018, de 5 de noviembre, de reforma del Estatuto de Autonomía de Canarias.**

**TÍTULO PRELIMINAR**  
**Disposiciones generales**

**Artículo 4. Ámbito espacial.**

1. El ámbito espacial de la Comunidad Autónoma de Canarias comprende el archipiélago canario, integrado por el mar y las siete islas con administración propia de El Hierro, Fuerteventura, Gran Canaria, La Gomera, Lanzarote, La Palma y Tenerife, así como por la isla de La Graciosa y por los islotes de Alegranza, Lobos, Montaña Clara, Roque del Este y Roque del Oeste.

2. Sin perjuicio de la delimitación de las líneas de base existentes, entre los puntos extremos más salientes de las islas e islotes que integran, según el apartado anterior el Archipiélago canario, se trazará un contorno perimetral que siga la configuración general del archipiélago, tal como se establece en el anexo de este Estatuto. Las aguas que queden integradas dentro de este contorno perimetral recibirán la denominación de aguas canarias y constituyen el especial ámbito marítimo de la Comunidad Autónoma de Canarias.

3. El ejercicio de las competencias estatales o autonómicas sobre las aguas canarias y, en su caso, sobre los restantes espacios marítimos que rodean a Canarias sobre los que el Estado español ejerza soberanía o jurisdicción se realizará teniendo en cuenta la distribución material de competencias establecidas constitucional y estatutariamente tanto para dichos espacios como para los terrestres.

4. El Estado en el ejercicio de sus competencias tendrá en cuenta las singularidades derivadas del carácter archipelágico y promoverá la participación de la Comunidad Autónoma en las actuaciones de competencia estatal en dichas aguas.

5. El trazado del contorno perimetral no alterará la delimitación de los espacios marítimos de las Islas Canarias tal y como están establecidos por el ordenamiento jurídico español en virtud del Derecho Internacional vigente.

**CAPÍTULO V**  
**Sector primario**

**Artículo 131. Caza, pesca, actividades marítimas y ordenación del sector pesquero.**

1. Corresponde a la Comunidad Autónoma de Canarias la competencia exclusiva en materia de caza, que incluye, en todo caso, la planificación, la regulación, la vigilancia, así como la fijación del régimen de aprovechamiento de los recursos cinegéticos.

2. Corresponde a la Comunidad Autónoma de Canarias, en las aguas canarias definidas conforme establece el artículo 4 del presente Estatuto, de acuerdo con la legislación estatal, la competencia en materia:

a) La ordenación del sector pesquero y recreativo.

b) El fomento de las actividades de investigación, de desarrollo y de innovación y transferencia de tecnologías pesqueras, que favorezcan el aprovechamiento racional y sostenible, la conservación de los recursos marinos, así como la mejora de la calidad de vida del sector pesquero.

3. Corresponde a la Comunidad Autónoma de Canarias la competencia en materia de actividades en los espacios marítimos definidos en el artículo 4 de este Estatuto, que incluye, en todo caso:

a) La planificación, la ordenación y la gestión del marisqueo y la acuicultura, así como de las instalaciones destinadas a estas actividades.

b) La planificación, la ordenación, la gestión, la formación y las titulaciones en materia de actividades de recreo y ecoturismo, incluido el buceo profesional.

4. La Comunidad Autónoma de Canarias, sin perjuicio de las que puedan corresponder al Estado, tiene la competencia exclusiva en aguas interiores para delimitar y declarar zonas protegidas de interés pesquero, así como para establecer zonas de especial interés para el marisqueo, la acuicultura y actividades de recreo, deportivas y ecoturísticas.

5. Corresponde a la Comunidad Autónoma de Canarias la competencia exclusiva en materia de vigilancia, inspección y control de las actividades reguladas en los apartados anteriores.

6. Corresponde a la Comunidad Autónoma de Canarias la competencia de desarrollo legislativo y de ejecución sobre la ordenación del sector pesquero. Esta competencia incluye, sin perjuicio de las que puedan corresponder al Estado, el desarrollo y la adopción de medidas de ejecución acerca de las condiciones profesionales de los pescadores y otros sujetos relacionados con el sector, construcción de buques, medidas de seguridad, registros oficiales, cofradías de pescadores, lonjas de contratación y otras similares.