

Escamilla, Marlon

2007 El S.S. Douglas: Un pecio sumergido en Punta Remedios, El Salvador. En *XX Simposio de Investigaciones Arqueológicas en Guatemala, 2006* (editado por J.P. Laporte, B. Arroyo y H. Mejía), pp. 1557-1565. Museo Nacional de Arqueología y Etnología, Guatemala. (Versión digital).

96

EL S.S. DOUGLAS: UN PECIO SUMERGIDO EN PUNTA REMEDIOS, EL SALVADOR

Marlon Escamilla

Palabras clave

Arqueología Subacuática, El Salvador, naufragios, patrimonio cultural

Abstract

THE S.S. DOUGLAS: SUBMERGED WRECKAGE IN PUNTA REMEDIOS, EL SALVADOR

S.S. Douglas was an English ship built in 1872 in West Hartlepool, made of iron, probably in a mixture of steam and sails. In 1875, the S.S. Douglas was sold to a German society called Kosmos Line, being re-baptized as "The Sakkarah" and was registered in Hamburg. On February 10th 1890 departed from the Salvadoran port of Acajutla; its destination was Hamburg, where it was taking a cargo of 19000 coffee bags. Twelve nautical miles off Acajutla it hit a rock in a place called Punta Remedios. The ship was completely lost and now it lies in the bottom of the sea, 12 m underwater. More than a century after the shipwreck, the remains of the S.S. Douglas are considered as a submerged cultural patrimony, and are the subject of research by the Proyecto de Arqueología Subacuática de El Salvador, developed by the Archaeology Section of the Consejo Nacional para la Cultura y el Arte CONCULTURA.

La República de El Salvador tiene una extensión superficial de 20,000 km² aproximadamente, dentro de los cuales posee una gran diversidad de recursos hidrográficos, cuenta con 360 ríos y 14 cuerpos lacustres, de los cuales solamente tres son considerados como lagos, siendo estos Ilopango, Coatepeque y Güija, el resto de los cuerpos lacustres son lagunas. Por otro lado, El Salvador que carece de costa en el Atlántico, tiene una costa en el Pacífico con una extensión aproximada de 350 km y 200 millas náuticas correspondientes al país (Ward 1916; IGN 1985; Ministerio de Educación 1995; Figura 1).

Tomando en cuenta lo anterior y la permanente interacción que ha existido desde épocas tempranas hasta la actualidad entre el ser humano y el elemento agua, son altas las posibilidades de descubrir restos o diversos artefactos sumergidos, los cuales pueden ser considerados como Patrimonio Cultural Subacuático.

El S.S. Douglas constituye un vívido ejemplo del patrimonio cultural subacuático salvadoreño; 116 años después de su naufragio, los restos del S.S. Douglas se encuentran descansando sobre el lecho marino de la zona conocida como Punta Remedios, departamento de Sonsonate, y están siendo investigados como parte del Proyecto Arqueología Subacuática de El Salvador, desarrollado por el Departamento de Arqueología del Consejo Nacional para la Cultura y el Arte CONCULTURA.

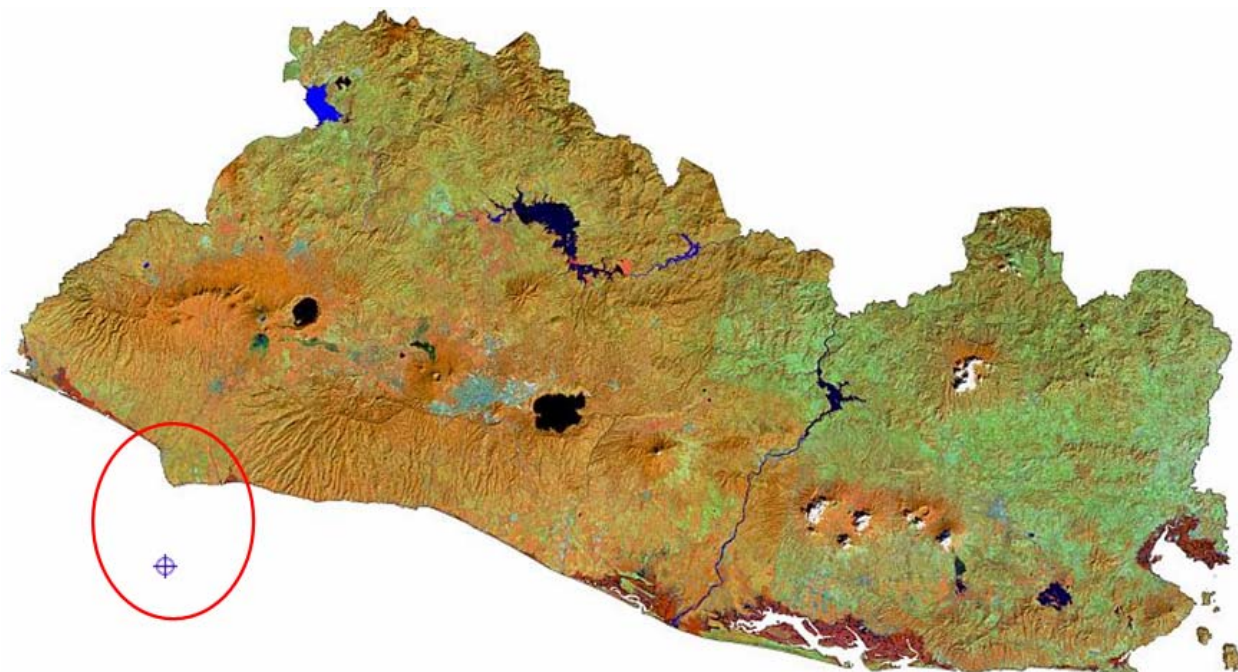


Figura 1 Mapa de El Salvador, indicando posición de Punta Remedios

ANTECEDENTES DE INVESTIGACIONES SUBACUÁTICAS EN PUNTA REMEDIOS

La zona conocida como Los Cóbanos, el cual es un caserío del cantón Punta Remedios del municipio de Acajutla, departamento de Sonsonate, está situado a 7.30 km al sur de la ciudad de Acajutla. Esta zona se caracteriza por la presencia de arrecifes de coral. Las investigaciones subacuáticas se remontan hacia el mes de Diciembre del año 2001, sin duda alguna es la fecha histórica que marca el inicio de los trabajos sistemáticos y metodológicos en la Arqueología Subacuática de El Salvador.

Estos trabajos históricos fueron desarrollados por el arquitecto e investigador Roberto Suárez y su compañero de buceo Ernesto Ramírez, un pescador local. Roberto Suárez, un aficionado a la fotografía subacuática, luego de una sesión de fotografía y buceo en los arrecifes de coral de los Cóbanos, se percató de los posibles restos de un pecio. Luego de obtener las coordenadas del lugar, se realizó una inmersión con la que inició el proceso de descubrimiento, identificando una gran torre con dos calderas, un largo cardán y su hélice, y muchos objetos indeterminados, pero impresionantes.

Ante los sorprendidos ojos de ambos buzos se encontraban los restos de un barco hundido. El naufragio se trataba del barco denominado como S.S. Douglas. El pecio fue apreciado en su totalidad y fotografiado gracias a la buena visibilidad de ese día. Lo anterior, era el inicio de largas sesiones de buceo con el objetivo de investigar la historia de ese naufragio desconocido. Primero, realizaron un levantamiento con medidas aproximadas de la embarcación para registrar el pecio, conocer sus condiciones actuales y de apreciar su magnitud, además, de empezar a armar el rompecabezas de las fotografías y relacionarlas entre sí.

Los trabajos realizados y dirigidos por Suárez duraron aproximadamente dos años y medio con un número aproximado de más de 150 inmersiones convirtiéndose en verdaderas sesiones de trabajo con misiones específicas de recolección de datos, fotografías y un levantamiento detallado a escala del pecio.

Para el año 2005, como resultado de una política de cooperación mutua y gracias al Convenio Bilateral que existe entre la República de Argentina y la República de El Salvador, el arqueólogo Marlon

Escamilla del Consejo Nacional para la Cultura y el Arte FONCULTURA, junto con los especialistas argentinos Mónica Valentini y Javier García-Cano de las Universidades del Rosario y Buenos Aires, respectivamente, desarrollaron durante los meses de Enero y Febrero el Proyecto Reconocimiento, Prospección e Investigación del Patrimonio Cultural Subacuático en El Salvador.

La etapa exploratoria implicó análisis de cuerpos de agua en varios puntos del territorio salvadoreño, tomando como primeros indicadores los lagos naturales y las costas marítimas aledañas a los puertos y sus cercanías. El proyecto incluyó prospecciones subacuáticas en la zona de Los Cóbanos o Punta Remedios, las cuales revelaron varios sitios sumergidos, incluyendo el S.S. Douglas, y aludiendo al potencial y la necesidad de desarrollar proyectos de investigación en la zona.

TRAFICO MARÍTIMO DEL SIGLO XIX

Hacia la mitad del siglo XIX, los gobernantes de la recién fundada nación de El Salvador, estaban interesados en la expansión comercial, tomando en cuenta que muchos de ellos eran terratenientes y comerciantes. Sin embargo, para poder llegar a obtener la deseada expansión, el gobierno central debía de realizar obras públicas de mejoramiento de caminos y accesos que facilitaran el uso de carretas de bueyes.

Por lo tanto, implementó el proyecto de construcción y mejoramiento de los caminos que conducían desde los centros de producción hasta los puertos del Pacífico con el objetivo de dinamizar y aprovechar el transporte marítimo, por lo cual se habilitaron tres de ellos: el de Acajutla, el de La Libertad y el de La Unión. El descubrimiento de oro en California contribuyó a estimular la actividad comercial por la costa del Pacífico.

Para el año de 1853, los gobiernos centroamericanos firmaron importantes contratos con la *Central American Steam Navigation Company*, empresa estadounidense que ofrecía un servicio mensual entre Iztapa, Guatemala y Panamá; dicho servicio incluía a los tres puertos salvadoreños, al inicio fue operada por *Panama Railroad Company*, más tarde pasa a la *Pacific Mail Steamship Company*. En el año de 1855 se inaugura el ferrocarril panameño, lo cual incentiva a que barcos europeos visitaran el istmo.

Un año después de su inauguración en 1856, los puertos salvadoreños recibieron 63 barcos provenientes de Inglaterra, Hamburgo, España, Francia, Dinamarca, Cerdeña, Estados Unidos, Costa Rica, Perú, Ecuador, Chile y Nueva Granada. Para esta época el principal producto de exportación era el añil, en el año de 1855 representaba el 86.30% de todas las exportaciones salvadoreñas; sin embargo, durante la década de 1870 el añil tenía que competir con un fuerte producto de exportación: el café.

Las exportaciones del café en 1874 se ubicaron en un 35% de las exportaciones totales y en 1892 llegaron hasta el 80%, lo cual indicaba un impresionante ascenso. Hay que tomar en cuenta que la transición del añil al café fue a través de un proceso gradual. Hacia finales del siglo XIX, el café era el principal producto de exportación de El Salvador, el cual tenía como principal destino Estados Unidos y a un mismo nivel Gran Bretaña, Francia y Alemania (Lindo-Fuentes 2002). Para esta época existía un uso generalizado de embarcaciones de vapor, las cuales cubrían la creciente demanda comercial de diversos productos de exportación.

S.S. DOUGLAS, UN CARGUERO DEL SIGLO XIX

El S.S. Douglas fue un barco construido en West Hartlepool, Inglaterra, en el año de 1872 por *Denton* para *G. Pyman and Co*. Era un barco de vapor, construido en hierro, probablemente se trataba de un navío transitorio entre vela y vapor. De 1372 toneladas brutas, media 239.8 pies de eslora por 32.4 pies de ancho y 23.5 pies de profundidad (Escamilla 2005).

Para esta época podían tomarse dos rutas para las exportaciones de añil hacia Inglaterra. Una era embarcarse en uno de los puertos del Pacífico y darle la vuelta al cabo de Hornos, esta ruta podía demorar entre 110 y 150 días para llegar al destino de Inglaterra. La otra ruta consistía en enviar la

mercadería por tierra a Belice para posteriormente embarcarse a Inglaterra. En esta ruta los productos eran transportados por mulas desde El Salvador hasta el lago de Izabal, luego se embarcaban con destino a Belice y por último hasta Liverpool; esta compleja travesía demoraba de 84 a 115 días aproximadamente. Irónicamente, en términos de costos resultaba más caro transportar productos de El Salvador a Belice que de Belice a Liverpool en ocasiones hasta tres veces más caro (Lindo-Fuentes 2002).

Para el año de 1875, el S.S. Douglas fue vendido por sus dueños ingleses a una compañía alemana llamada, *Kosmos Line*, y fue re-nombrado como *The Sakkarah* y registrado en Hamburgo, Alemania. El 10 de Febrero de 1890, la embarcación *The Sakkarah* zarpó del Puerto de Acajutla ubicado en Sonsonate. Su destino era Hamburgo lugar al que transportaba un cargamento de 19,000 sacos de café oro (Escamilla 2005). Para estos años las exportaciones del añil habían sufrido una baja considerable en comparación con la creciente comercialización del café.

En 1871 las exportaciones de añil alcanzaron un nivel máximo de 2,069,100 libras y en el año de 1896 habían bajado a 1,277,293 libras. En contraste, para el año de 1871 se exportó un total de 4,471,300 libras de café, y en el año de 1896 la cifra aumentó a 25,266,134 libras, presentando un incremento de más de cinco veces. El cambio del añil al café se dio paulatinamente. Durante la primera mitad del siglo XIX, el país dependía de los barcos ingleses que anclaban en Belice o aquellos barcos que muy esporádicamente llegaban al Puerto de Acajutla.

Por lo tanto, Inglaterra básicamente mantenía el monopolio del comercio exterior. Sin embargo, para la segunda mitad del siglo XIX, la estación de Colón de la *Panama Railway* en la costa del Atlántico y el rápido crecimiento de California por la “fiebre del oro” abrieron más rutas comerciales. Para finales del siglo XIX, Gran Bretaña no era sino un mercado más para los productos salvadoreños, países como Francia y Alemania se encontraba al mismo nivel de Inglaterra (Lindo-Fuentes 2002). Dentro de este contexto histórico-comercial, el S.S. Douglas representaba un carguero de la época. Sin embargo, el S.S. Douglas nunca alcanzaría su destino.

Aproximadamente a doce millas náuticas del Puerto de Acajutla, el S.S. Douglas golpeó una roca en Punta Remedios. Aparentemente la tripulación y sus pasajeros tomaron las embarcaciones de emergencia y se dirigieron hacia Acajutla, la embarcación fue vista hundirse en aproximadamente diez minutos, el barco fue reportado como pérdida total y actualmente sus restos se encuentran descansando en el lecho marino a siete *fathoms* de profundidad aproximadamente 12 m (Escamilla 2005).

Los trabajos de reconocimiento realizados por Roberto Suárez incluyeron el levantamiento en planta de la embarcación y un exhaustivo registro fotográfico. Actualmente como parte del Proyecto Arqueología Subacuática de El Salvador, el Departamento de Arqueología está realizando inmersiones hacia el barco para monitorear la conservación del pecio (Figura 2). Así mismo, se están registrando y catalogando a través de fichas especializadas, todos los bienes que han sido extraídos del barco.

S.S DOUGLAS

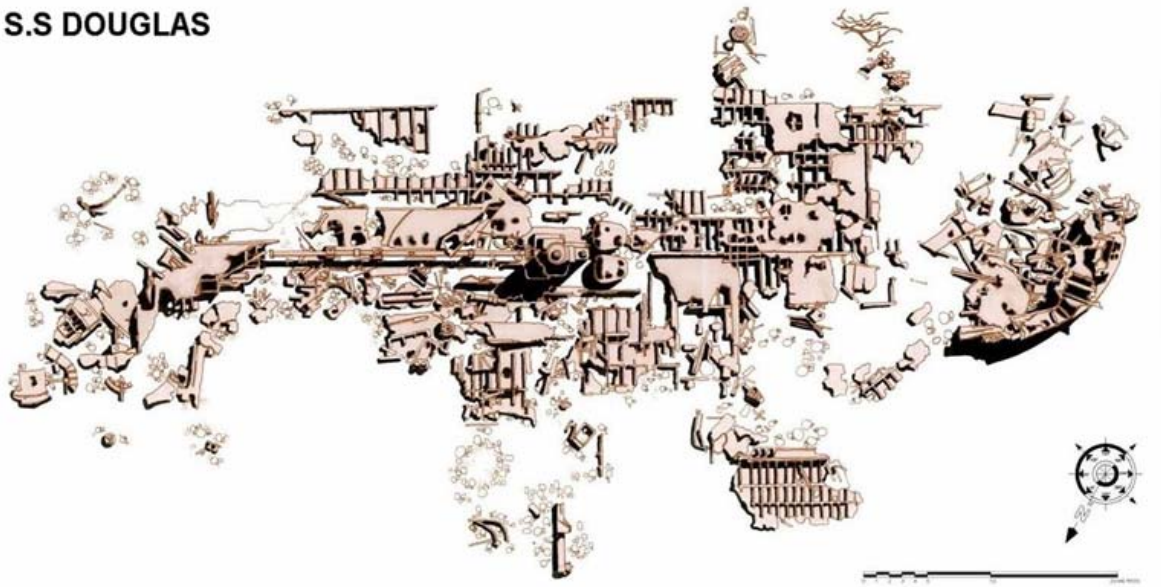


Figura 2 El pecio sumergido

Lamentablemente el barco presenta huellas de destrucción antrópica producto del saqueo indiscriminado realizado por pescadores locales y buzos deportivos, quienes han sustraído objetos con la finalidad de venderlos o coleccionarlos, entre ellos se puede mencionar la campana con el nombre *The Douglas*, el timón, las palancas de máquina, aceiteras y escotillas. Lo anterior genera una destrucción directa en los restos del pecio, ya que se pueden observar grandes agujeros en el casco hechos con almadana y cincel en la búsqueda de bronce y objetos comerciales (Figuras 3 a 6).

Además, se le extrajo tuberías de bronce para ser vendido por libra a una compañía Guatemalteca. Así mismo, el barco presenta mucha destrucción debido a elementos naturales, principalmente por la presión que ejercen las corrientes marinas en el casco y el efecto de la corrosión (Escamilla 2005).



Torreña



Figura 3 Restos del S.S. Douglas

ARTEFACTOS DEL S.S. DOUGLAS



Figura 4 Restos del S.S. Douglas



Figura 5 Restos del S.S. Douglas



Figura 6 Restos del S.S. Douglas

CONSIDERACIONES FINALES

El crecimiento comercial que experimentó El Salvador durante la segunda mitad del siglo XIX, debido a diversas circunstancias, como la “fiebre del oro”, la apertura del Ferrocarril Panameño y el uso

generalizado de los barcos de vapor como transporte transcontinental, contribuyó enormemente a que existiera un intenso tráfico marítimo en las costas salvadoreñas. El S.S. Douglas constituye un ejemplo de un barco de aquella época de relativa prosperidad económica.

El desarrollo de proyectos de Arqueología Subacuática constituye una herramienta vital para el conocimiento de las diferentes actividades realizadas en el pasado por el ser humano interactuando con el agua. Así mismo abre una ventana hacia el pasado, proporcionando o corroborando datos muchas veces confusos para la historia.

La metodología y abordaje de sitios arqueológicos subacuáticos debe desarrollarse bajo una perspectiva multidisciplinaria que permita que el Patrimonio Cultural Subacuático sea estudiado desde diferentes enfoques y puntos de vista, facilitando la interpretación y la reconstrucción del pasado. Solamente a través de las inmersiones se logrará entender los complejos patrones culturales del ser humano desarrollados en coexistencia con el elemento agua.

REFERENCIAS

Escamilla, Marlon, Mónica Valentini y Javier García-Cano

2006 El Salvador sumergido: Reconocimiento del Patrimonio Cultural Subacuático. En *XIX Simposio de Investigaciones Arqueológicas en Guatemala, 2005* (editado por J.P. Laporte, B. Arroyo y H. Mejía), pp.261-273. Museo Nacional de Arqueología y Etnología, Guatemala.

Instituto Geográfico Nacional

1985 *Diccionario Geográfico de El Salvador. Tomo I-II*. Ministerio de Obras Públicas, San Salvador.

Lindo-Fuentes, Héctor

2002 *La Economía de El Salvador en el siglo XIX*. Biblioteca de Historia Salvadoreña. Vol.12. Dirección de Publicaciones e Impresos, San Salvador.

Ministerio de Educación

1995 *Historia Natural y Ecología de El Salvador*. Tomo I. México.

Suárez, José Roberto

2005 *Arrecifes de Los Cóbanos, El Salvador*. Albacrome, San Salvador.

Ward, L.A.

1916 *Libro Azul de El Salvador*. Bureau de Publicidad de la América Latina. Imprenta Nacional. San Salvador.