

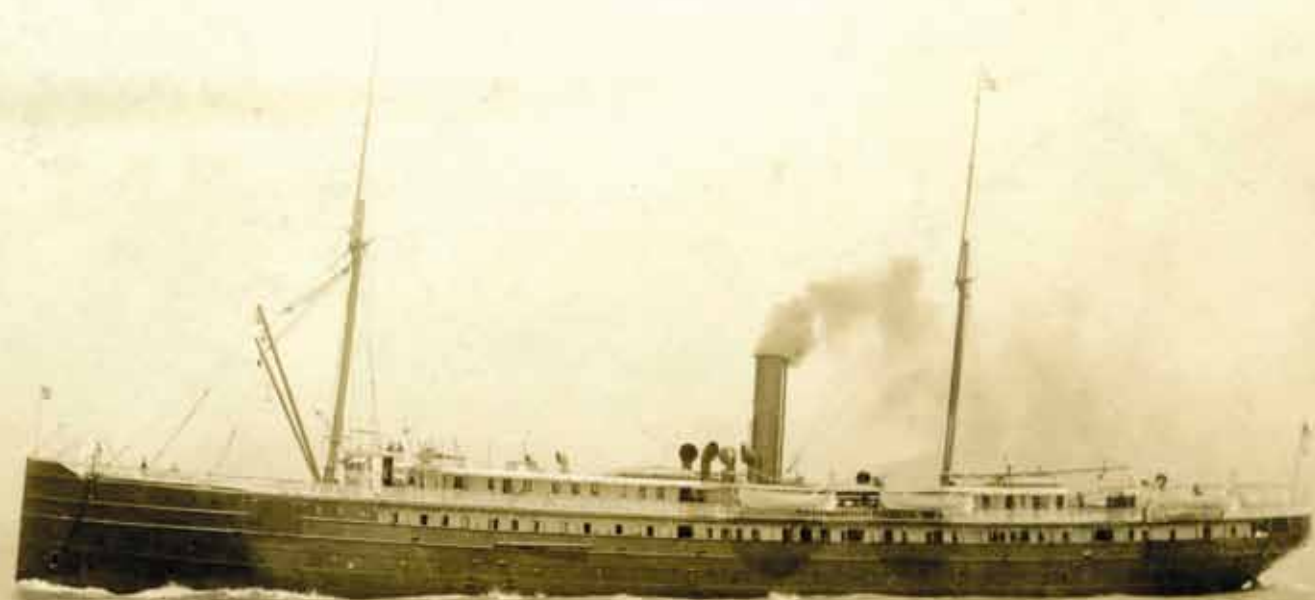
ISSN 0374-5546

ANALES **53**

Cuarta Época

DEL MUSEO NACIONAL DE ANTROPOLOGÍA DR. DAVID J. GUZMÁN

REVISTA SEMESTRAL JULIO • DICIEMBRE DE 2014



CONTENIDO

Presentación	5
Introducción	7
ARTÍCULOS	
Registro y documentación del Pecio <i>SS Honduras</i> en la bahía de Jiquilisco, departamento de Usulután, El Salvador	12
Roberto Gallardo	
Análisis de las conchas de moluscos de un conchero prehispánico en El Chiquirín, La Unión, El Salvador	40
Óscar Antonio Camacho Mayorga	
Sitio arqueológico Casa quemada y, la arqueología en la región del Torola, al norte de San Miguel	62
Fabrizio Valdivieso	
Investigaciones recientes en el oriente de El Salvador: sitio arqueológico Casa Quemada	86
Raquel López Rodríguez	
Interpretación de la cocina de Joya de Cerén como procesos de preparación de alimentos	112
Miguel Francisco Arévalo	
Propuesta para el fortalecimiento económico de los habitantes de la cooperativa San Isidro, en el municipio de Tamanique, a partir de la gestión sustentable de su patrimonio cultural-arqueológico	138
Miriam Méndez	

AVANCES DE INVESTIGACIÓN

Nuevos datos de radiocarbono relacionados con la erupción del volcán Ilopango 160

Akira Ichikawa

Roberto Gallardo

Hugo Díaz

Julio Alvarado

Los caminos de El Salvador a inicios del siglo XIX 176

José Ricardo Castellón Osegueda

APORTES DIVERSOS

Miguel Ángel Espino: entre mitología y nación 200

Luis Borja

Paradigmas de modernidad y progreso: el caso de la reconstrucción de Jucuapa, 1951 214

Jorge Arturo Colorado Berríos

Joya de Cerén: entre lo patrimonial y la creación de falsos históricos 236

Marlon V. Escamilla



REGISTRO Y DOCUMENTACIÓN DEL PECIO *SS HONDURAS* EN LA BAHÍA DE JIQUILISCO, DEPARTAMENTO DE USulután, EL SALVADOR

Roberto Gallardo

Museo Nacional de Antropología Dr. David J. Guzmán
Secretaría de Cultura de la Presidencia
fgallardo@cultura.gob.sv
pp. 13-39

Recibido: 23-09-2014; aceptado: 18-10-2014

Resumen

En diciembre del 2013, la Subdirección Técnica del Museo Nacional de Antropología Dr. David J. Guzmán, en San Salvador, presentó un proyecto para encontrar y registrar el pecio *Brucklay Castle*, un velero construido en Escocia en 1867 y que naufragó frente a la bahía de Jiquilisco en 1896. Al realizar las inmersiones en el sitio se encontraron los vestigios de una embarcación que tenía características de un vapor del siglo XIX. El análisis de los restos en el fondo marino, algunos materiales culturales recuperados y documentos históricos, concluyeron que el sitio arqueológico es el *ss Honduras*, un vapor que fue construido en Liverpool, Inglaterra en 1871 y que perteneció a la Pacific Mail Steamship Company. El *Honduras* naufragó el 25 de abril de 1886 cuando realizaba su trayecto entre los puertos de La Libertad y La Unión, convirtiéndose en uno de los sitios arqueológicos subacuáticos más importantes en El Salvador.

Palabras clave: Pecio, arqueología subacuática, arqueología marítima, vapor.

Abstract

In December of 2013 the Subdirection of the National Museum of Anthropology Dr. David J. Guzmán in San Salvador presented a project to find and register the wreck *Brucklay Castle*, a Scottish barque constructed in 1867 that sank in the Jiquilisco bay in 1896. The diving at the site found the remains of a vessel that had the characteristics of a nineteenth century steamship. When the underwater remains and some recovered cultural materials were analyzed, as well as the study of historic documents, it was concluded that the archaeological site is the *ss Honduras*, a steamship that was constructed in Liverpool, England in 1871 and belonged to the Pacific Mail Steamship Company. The *Honduras* sank on April 25, 1886 when travelling from the ports of La Libertad to La Unión, becoming one of the most important underwater archaeological sites in El Salvador.

Keywords: Wreck, underwater archaeology, maritime archaeology, steamship.

INTRODUCCIÓN

El Museo Nacional de Antropología Dr. David J. Guzmán, realiza el “Proyecto Registro y Documentación de Sitios Arqueológicos Marítimos en El Salvador”. Hasta la fecha, en el país se tienen registrados un total de 10 sitios de esta naturaleza de los cuales todos son pecios localizados en el mar territorial (Figura 1). El presente documento trata sobre el registro y documentación del pecio *SS Honduras*.



Figura 1. Mapa de El Salvador con la ubicación de pecios registrados: 1. *Anden*, 2. *SS Colón*, 3. *SS Columbus*, 4. *Cheribon*, 5. *Douglas (Sakkarah)*, 6. *SS San Blas*, 7. *PSJ-1*, 8. *Kirkdale*, 9. *Brucklay Castle*, 10. *SS Honduras*.

Los pecios que se tienen registrados pertenecen a diferentes épocas. Siete de ellos son vapores que estuvieron en función durante la segunda mitad del siglo XIX, dos son veleros de esta misma época y uno era un barco mercante de motor diesel. A continuación se presenta una tabla con información básica de los diez pecios registrados (Figura 2).

	Nombre	Ubicación	Fecha de construcción	Tipo de energía	Toneladas	Fecha de naufragio	Año de registro
1	Anden	Barra de Santiago, Ahuachapán	?	Diesel	?	1982	2011
2	SS Colón	Acajutla, Sonsonate	1872	Vapor	1,843	1904	2011
3	SS Columbus	Los Cóbano, Sonsonate	1848	Vapor	460	1861	2010
4	Cheribon	Los Cóbano, Sonsonate	1882	Vapor	1,659	1902	2005
5	SS Douglas	Los Cóbano, Sonsonate	1872	Vapor	1,372	1890	2005
6	SS San Blas	San Blas, La Libertad	1882	Vapor	1,496	1901	2011
7	PSJ-1	Jiquilisco, Usulután	?	Vapor	?	?	2012
8	Kirkdale	Jiquilisco, Usulután	1877	Vela	790	1908	2012
9	Brucklay Castle	Jiquilisco, Usulután	1867	Vela	1,014	1896	En proceso
10	SS Honduras	Jiquilisco, Usulután	1871	Vapor	1,816	1886	2014

Figura 2. Tabla con la información básica sobre los diez pecios que se tienen registrados en El Salvador.

ANTECEDENTES

El 15 de diciembre de 2013, la Subdirección Técnica del Museo Nacional de Antropología presentó a la Dirección Nacional de Patrimonio Cultural el proyecto titulado “En la Búsqueda del *Brucklay Castle*. Propuesta para registro y documentación de un pecio en la bahía de Jiquilisco, departamento de Usulután, El Salvador” (Gallardo, 2013), con el objetivo de visitar y registrar este pecio. El registro de un sitio arqueológico subacuático consiste en la visita y confirmación de la existencia de

materiales culturales *in-situ* (en este caso los restos de embarcaciones) por lo que en la mayoría de los casos se hace necesario realizar inmersiones con equipo *scuba*, ubicarlo con GPS, describir el sitio y documentarlo históricamente. El *Brucklay Castle* es el único pecio de todos los que se tienen identificados que no ha sido visitado y ubicado con exactitud, por lo que su registro es necesario para continuar con el proceso metodológico del proyecto macro.

Este barco fue un velero (barque) de tres mástiles, construido en 1867, en Aberdeen, Escocia, y naufragó en la barra frente a la bahía de Jiquilisco, en octubre de 1896. Su importancia no solamente radica en su antigüedad, sino que fue uno de los veleros de mayor tamaño que navegaron la bahía cuando el puerto El Triunfo estaba en su apogeo entre 1895 y 1898. El hecho que este barco tuviera una quilla de 22 pies de profundidad y que hubiese llegado hasta el puerto, garantizaba que los canales tenían suficiente profundidad para la navegación de vapores de las grandes compañías como la *Pacific Mail Steamship Company* y la *Hamburg Dampschiffs Line*, que ya visitaban El Triunfo y exportaban varios productos, incluyendo el café, de la cordillera Tecapán-Usulután y finas maderas obtenidas en las selvas ubicadas entre Jiquilisco y Usulután. Esto generó más confianza para los capitanes de barcos que llegaban a Jiquilisco y para los administradores del puerto, ya que en esta bahía hay muchas barras de arena poco profundas y durante el apogeo del puerto generalmente se necesitaba del pequeño vapor *Celia* que pertenecía a *El Triunfo Company Limited* o el vapor gubernamental *Cuscatlán* para guiar a las embarcaciones de considerable tamaño. Según registros, el *Brucklay Castle* ha sido el velero de mayor tamaño que ha navegado en la bahía de Jiquilisco.

Acorde al proyecto presentado, para registrar este sitio se planificó una corta temporada de 5 días de trabajo: dos días de entrevistas a pescadores locales y tres

días de inmersiones para encontrar y registrar el pecio. Durante las entrevistas se logró contactar con un pescador local en El Triunfo quien después de enseñarle un mapa con una ubicación aproximada del *Brucklay Castle* (*Geografía de El Salvador*, 1986) y describirle el barco, aseguró que conocía su ubicación.

El día sábado 11 de enero salieron del puerto El Triunfo el autor de este artículo, Diego Llerena, de Planeta Agua Productions, como documentalista, y José Roberto Santa María, como buzo experimentado. El equipo también contaba con el capitán y un ayudante de la embarcación. Después de salir por la bocana y entrar a mar abierto, navegamos una media hora en la “Morenita”, una lancha tipo panga de unos 22 pies de eslora, hasta que nos detuvimos súbitamente. El guía dijo: “aquí está el barco”. A simple vista y en relación a la costa, la ubicación coincidía con el mapa, aunque había una diferencia con las coordenadas del lugar y las que aparecían en el documento cartográfico.

Se realizó la primera inmersión hasta una profundidad de 45 pies, llegando directamente al sitio. Se hizo un reconocimiento hasta llegar a la proa; posteriormente, se continuó hacia el norte. La gran cantidad de maquinaria y metal sugería que no se trataba de un velero. Finalmente, se llegó a una hélice de unos 5 m de diámetro (Figura 3) que estaba ubicada de forma vertical sobre el fondo de arena. Estos no eran los restos del *Brucklay Castle*.



Figura 3. El autor (esquina inferior derecha) examinando la hélice descubierta. Fotografía propiedad de Planeta Agua Productions.

IDENTIFICACIÓN DEL HONDURAS

La hélice y otros materiales constructivos confirmaron que el sitio en estudio no era un velero. Algunas características como la gran cantidad de tubos y válvulas de bronce y hierro, así como fragmentos de hierro de diversa naturaleza, incluyendo partes del motor, la hélice y el cardán, nos indicaban que se trataba de un vapor de considerable tamaño. Al determinar que el sitio no era el velero *Brucklay Castle*, se decidió enfocar la investigación en la identificación del pecio en estudio.

Tomando en consideración la Norma 4 de la Convención en la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático de la UNESCO, que dice:

“Norma 4. Las actividades dirigidas al patrimonio cultural subacuático deberán servir-se de técnicas y métodos de exploración no destructivos, que deberán preferirse a la recuperación de objetos. Si para llevar a cabo estudios científicos o proteger de modo definitivo el patrimonio cultural subacuático fuese

necesario realizar operaciones de extracción o recuperación, las técnicas y los métodos empleados deberán ser lo menos dañinos posible y contribuir a la preservación de los vestigios.”

Para identificar el pecio, y así valorarlo culturalmente, fue necesaria la recuperación documentada de objetos sin alterar el contexto y que proporcionaran información sobre la embarcación. Este método se aplica en casos excepcionales, ya que solamente un arqueólogo capacitado puede remover objetos de un pecio y lo ideal es dejar todos los materiales culturales en su lugar para no perder la información; de esta forma pueden ser apreciados por los buzos visitantes. Los arqueólogos subacuáticos en Estados Unidos tienen un dicho: “póngale nombre al barco”, ya que una vez se tiene el nombre del pecio es posible continuar con el siguiente paso consistente en la investigación histórica, y de esta manera poner en valor patrimonial el sitio arqueológico.

La segunda inmersión tuvo el objetivo de realizar otro recorrido para obtener mayor información sobre el pecio, específicamente la recuperación de materiales culturales que lo identificaran. En esta inmersión participaron Llerena y Gallardo, haciendo un nuevo recorrido de proa a popa, recuperando tres fragmentos de cerámica (dos de porcelana y uno de gres), una mantequera de porcelana, una botella fragmentada y un cuenco de bronce (la descripción de los materiales culturales aparece en este documento).

En esos momentos, el único vapor del cual se tenía conocimiento que naufragó en ese sector era el *ss Honduras* de la *Pacific Mail Steamship Company*. Los documentos mencionan que había encallado en un banco de arena en la “Barra del Lempa” o “Lempa Shoals”, nombre con el que se conocía la costa entre la desembocadura del río Lempa y la bocana de Jiquilisco. La mantequillera recuperada es porcelana francesa de Limoges y tenía la marca CFH y bajo ésta el número “6”. Esta marca significa “Charles Field Haviland”, pariente de David Haviland, quien introdujo esta cerámica a Estados Unidos, en 1830. Con base en la marca, se logró determinar que esta mantequillera fue hecha específicamente en el año 1876. La ubicación del pecio y los materiales culturales indicaban que éste era el *ss Honduras*. Posteriormente, la investigación histórica confirmó esta teoría, incorporando al *Honduras* a la lista

de sitios arqueológicos subacuáticos registrados y aportando nueva información sobre la historia marítima de El Salvador durante la segunda mitad del siglo XIX.

UBICACIÓN

El sitio arqueológico *ss Honduras* se ubica aproximadamente a 4 km hacia el Sur, mar adentro de la península San Juan del Gozo, en el departamento de Usulután (Figura 4). Desde el puerto El Triunfo toma aproximadamente una hora de viaje en lancha hasta el lugar. El pecio yace sobre un banco de arena formado por el desagüe que sale de la bocana El Bajón, de Jiquilisco. Este banco de arena se ubica al lado oeste del canal que sale hacia el mar. Las coordenadas geodésicas en GPS pueden encontrarse en la Dirección de Arqueología de la Secretaría de Cultura.

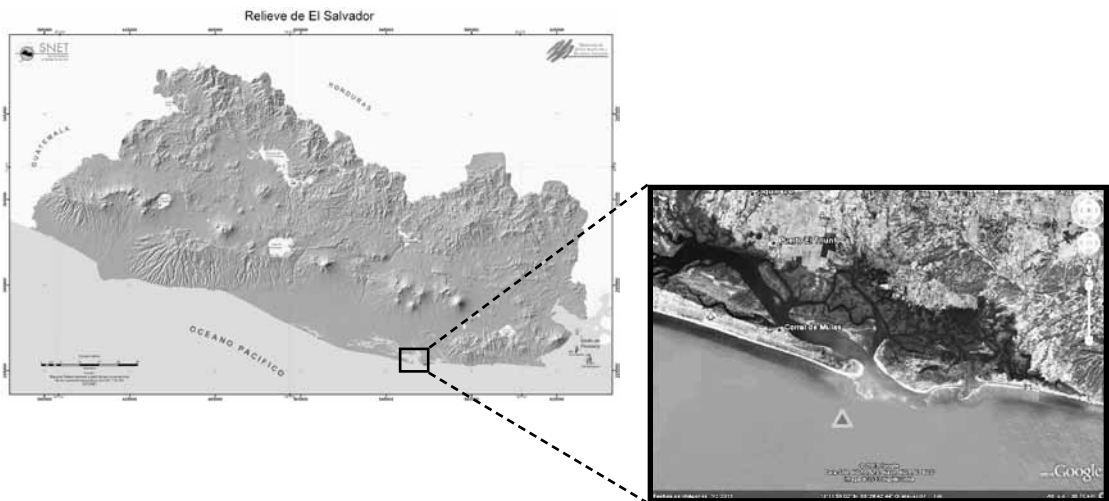


Figura 4. Ubicación del sitio arqueológico *SS Honduras* en triángulo.

HISTORIA DEL *HONDURAS*

El *Honduras* fue construido en Liverpool, Inglaterra, en 1871, con 1,138 toneladas netas y 1,813 toneladas brutas. Tenía dos cubiertas y 261.4 pies (79.21 m) de eslora, 38.8 pies (11.76 m) de manga y una profundidad de 20.4 pies (NOAA, *Office of National Marine Sanctuaries West Coast Region*, 2014). El hecho que fue construido en Inglaterra es extraño para un buque de la empresa *Panama Railroad Company*, subsidiaria de la *Pacific Mail Steamship Company*, cuando en esta época, Estados Unidos ya era una potencia mundial y la Revolución Industrial Americana estaba en su apogeo. La mayoría de buques americanos estaban siendo construidos en astilleros del Noreste de Estados Unidos, como *John Roach & Son*, donde se construyó el *ss Colón*, un año después (1872) y posteriormente, el *San Blas*, en 1882 (ambos pecios registrados en la Dirección de Arqueología de la Secretaría de Cultura). La decisión de construir el *Honduras* en Inglaterra ocasionaría problemas posteriores a la *Pacific Mail Steamship Company*. En 1872, la *Panama Railroad Company* vendió a la PMSC cinco vapores: el *Winchester*, *Salvador*, *Costa Rica*, *Guatemala*, y el *Honduras*. Todos llegaron a visitar los puertos salvadoreños.

El *Honduras* y el panorama geopolítico de la época

El *Honduras* fue construido en 1871, época en que Estados Unidos se colocaba

como la primera economía del mundo. Su función específica fue la ruta del Pacífico centroamericano, entre Panamá y Champerico, ya que desde hacia unos 15 años la *Pacific Mail Steamship Company* mantenía el monopolio comercial en la costa Pacífica desde el norte de Panamá hasta San Francisco y Oregón. Después que los Estados Unidos finalizó en Panamá la construcción del ferrocarril interoceánico, en 1855, se presentó la oportunidad de explotar comercialmente los pequeños estados centroamericanos. Es difícil determinar el grado de comprensión que los gobiernos y la élite política centroamericana tenían sobre cómo esta ruta transformaría la economía de sus países, especialmente para El Salvador, que solamente tenía acceso al Océano Pacífico. Las rutas por tierra hacia el Atlántico eran de geografía difícil, especialmente desde la costa Pacífica guatemalteca y salvadoreña, por lo que el transporte de mercadería tomaba mucho tiempo y esfuerzo. Los ingleses ya habían establecido una línea de vapores desde Suramérica hasta Panamá, en el Pacífico, previendo la construcción del ferrocarril interoceánico, pero los países centroamericanos no tenían conexión con la línea. Antes de 1855, el comercio global por medio de la costa pacífica en Centroamérica era muy bajo y los puertos tenían ya años de permanecer con relaciones comerciales irregulares. Esto cambiaría repentinamente.

Algunos empresarios ya veían el potencial económico de Centroamérica al concluirse