

Descubrimiento del *Endurance* de Shackleton: ¿futuro saqueo o protección?

El anuncio de 9 de marzo sobre el descubrimiento del barco de Ernest Shackleton —el *Endurance*— en buen estado de conservación, apoyado sobre su quilla a 3.000 metros bajo el lugar de su hundimiento en 1915 a causa del daño provocado por el hielo, ha despertado el interés mundial. Ha sido tranquilizador que los informes de prensa indicaran que, al haber sido previamente declarado Sitio Histórico en el marco del Tratado Antártico, nada se ha tocado o removido, y que el registro inicial se ha hecho solamente por documentación de fotografía y haz de láser pulsado (LiDAR). Este responsable enfoque preventivo merece ser aplaudido.

El pecio del *Endurance* es un emblema de la historia de Antártida, así como de la persistencia humana frente a la adversidad. La pérdida del barco en el Mar de Weddell, la larga deriva de la tripulación en el bloque de hielo, el viaje de Shackleton de 1.300 km en un pequeño bote cruzando el Océano Antártico hacia las islas Georgias del Sur y su retorno para el rescate de su tripulación en la Isla Elefante, han alimentado la leyenda. El pecio del *Endurance* es un símbolo potente de aquellos acontecimientos históricos y evoca el pasado en la misma forma en la que lo hacen otros famosos naufragios, como los de HMS *Erebus* y HMS *Terror* en el Ártico canadiense y el *Titanic* en el Atlántico norte.

La historia reciente de esos otros pecios y sus sitios arqueológicos muestra que la protección a largo plazo del patrimonio cultural subacuático no está necesariamente asegurada sólo por el hecho de ser famosos. Desde que el *Titanic* fue descubierto en 1895, y a pesar de estar bajo el agua a 3.800 metros de profundidad, se ha removido una considerable cantidad de sus materiales, incluyendo alrededor de 6.000 artefactos y una sección de 17 toneladas de su casco. En 2012 la prensa informó de una subasta en la que se esperaba una ganancia estimada de 185 millones de dólares por los artefactos del naufragio. En noviembre de 2003, Canadá, Francia, los Estados Unidos y el Reino Unido negociaron un tratado internacional para salvaguardar al barco de futuros saqueos. Hasta ahora, sólo el Reino Unido y los Estados Unidos lo han ratificado. El tratado controla únicamente las actividades de los buques de los Estados parte, y otros países deberían ratificar el acuerdo para ofrecer una protección más amplia. El pecio del *Titanic* también se encontraría protegido por la Convención UNESCO sobre la protección del patrimonio cultural subacuático de 2001. Informes recientes indican que el pecio se está deteriorando, posiblemente de forma acelerada por el grado de perturbación sufrido desde 1985.

Por otra parte, la gestión de los pecios del *Erebus* y del *Terror*, en el Ártico canadiense, muestra el papel que juegan una cuidadosa protección así como una verificable investigación sistemática acompañada de medidas relativas a la extracción de objetos para asegurar la protección a largo plazo del patrimonio cultural subacuático. Estos barcos fueron abandonados en el hielo del Paso del Noroeste en 1848 por los miembros supervivientes de la expedición de Sir John Franklin, que a partir de allí iniciaron un largo y fatal viaje a través del Ártico. Su destino fue confirmado sólo 30 años más tarde, después de más de 30 expediciones de búsqueda. Los barcos fueron descubiertos en 2014 y 2016. *Parks Canada* supervisó la búsqueda de los barcos y, desde entonces, ha gestionado su protección y estudio. El resultado ha sido marcadamente diferente a la experiencia del *Titanic*.

El Comité Internacional del Patrimonio Polar (IPHC), como parte del Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS), se preocupa por asegurar que para el sitio del *Endurance* recientemente descubierto, la investigación y protección se realicen de acuerdo con los mejores

estándares disponibles. Es además consciente de que para lograr la protección es crucial desarrollar una acción rápida para implementar su gestión efectiva. La Carta sobre la protección y la gestión del patrimonio cultural subacuático, adoptada por el ICOMOS en 1996, replicada en el Anexo de la Convención UNESCO de 2001 y en el Tratado del *Titanic* (así como las condiciones impuestas por los tribunales marítimos de los EE.UU. para cualquier actividad dirigida al *Titanic*), ha sido ampliamente aceptada como las mejores prácticas tanto por los Estados como por la comunidad científica arqueológica.

Entonces, ¿cómo podemos estar seguros de que el pecio del *Endurance* será protegido y su investigación gestionada apropiadamente? La efectiva búsqueda del naufragio comenzó en 2019, y previendo la necesidad de controlar las actividades en el sitio, el Reino Unido presentó el sitio del naufragio del *Endurance* para ser incorporado en la Lista de Sitios y Monumentos Históricos Antárticos, proceso formal del Tratado Antártico para el reconocimiento de sitios patrimoniales. El sitio fue incorporado así a la Lista en 2019. Se incluyó el pecio y “todos los artefactos contenidos actual o previamente dentro del buque, que pueden estar en el lecho marino dentro o cerca del pecio, en un radio de 150 m. Esto incluye todo el equipamiento asociado al buque (como el timón, la campana, etc.). La designación también incluye todos los objetos personales que la tripulación haya dejado en el buque en el momento en que se hundió”. El Reino Unido es el Estado identificado como responsable de la gestión del sitio. El Protocolo sobre Protección del Medio Ambiente al Tratado Antártico establece que los Sitios y Monumentos Históricos (SMH) no deben ser dañados, removidos o destruidos.

Si bien a primera vista puede parecer que el listado garantiza la protección y apropiada gestión del sitio, éste podría comenzar a estar bajo intensa presión de cruceros de recreo y expediciones privadas para obtener acceso por video mediante el uso de vehículos operados remotamente (ROVs) y vehículos submarinos autónomos (AUVs), o incluso submarinos, en los que ciertas compañías han invertido fuertemente. Algunos aspectos del listado actual pueden dejar al sitio completa o parcialmente vulnerable a ese tipo de visitas. La localización y profundidad exacta del pecio son ahora conocidas, y es posible que el área protegida de 150 m de radio sea inadecuada para cubrir el amplio campo de dispersión de restos que pudieron caer con el barco, a través de más de 3 km de agua. Por lo tanto, es probable que haya artefactos distribuidos sobre un “campo de restos materiales” que no estén protegidos por la Lista de Sitios y Monumentos Históricos (SMH). Además, el área de protección se establece en un solo plano, por lo que los ROVs y AUVs podrían aproximarse al pecio y fondo marino impunemente y un pequeño error de cálculo o desperfecto mecánico a esa profundidad podría resultar en daño catastrófico. Un enfoque proteccionista sería aplicar una zona protegida sobre el sitio, una columna de protección efectiva que se extendería desde la superficie hasta el fondo marino, un recurso legislativo actual existente en la legislación sobre el patrimonio subacuático de diversos Estados. Este enfoque es usado en los sitios del *Erebus* y del *Terror*, y la presencia de barcos en la zona —o que se acercan a ella— es vigilada a través de tecnología de seguimiento de barcos. Es mejor que el área protegida no esté centrada en el sitio del naufragio, evitando revelar así su localización precisa. Es necesaria por lo tanto un área protegida mayor, que sea posible vigilar mejor, para proteger tanto el amplio campo de restos como ofrecer restricciones claras para los barcos que se aproximan. Un área de protección de mayor dimensión reduce además las oportunidades de enviar ROVs/AUVs desde fuera de las aguas protegidas. Idear un medio para mantener vehículos no autorizados fuera del sitio del naufragio y del campo de restos materiales es un desafío prioritario para los gestores del sitio del *Endurance*.

Otra amenaza para este sitio, como para otros sitios patrimoniales, es la frecuentemente equivocada reacción humana tendente a remover artefactos o partes de un barco “para

protegerlos”. La realidad es que el sitio del *Endurance* no está ante un aparente peligro, excepto el que puedan causar las acciones humanas. En este momento no hay nada de lo que se deba “proteger” a los artefactos, salvo la codicia o el entusiasmo excesivo. El acceso remoto autorizado y responsable para videos y fotografías no intrusivas, como las que han acompañado las noticias del descubrimiento, van a proveer información y un acceso amplio al público. La urgencia en remover objetos y partes de este naufragio único para colecciones de museos para que “la gente pueda verlos” debe ser resistida. Los artefactos pueden ser removidos en el futuro como parte de investigaciones y programas de conservación cuidadosamente y sistemáticamente controlados, como los del pecio del *Erebus* en Canadá, o bien puede decidirse que no sean removidos. Pero mientras se toman estas decisiones deben impedirse acciones *ad hoc* que perturben los artefactos, ya sea por parte de gobiernos o por operadores privados. Debería señalarse que la nieta de Ernest Shackleton —Alexandra Shackleton— ha declarado en una entrevista en televisión que ella considera al pecio legalmente como su propiedad, y mientras que para ella es aceptable tomar fotografías, considera que no se debería hurgar o tocar, y ciertamente no debe ser llevado a la superficie.

Es esperable que el Reino Unido, como encargado del sitio, sea capaz de transmitir a una amplia audiencia tanto la importancia del sitio del *Endurance* como la necesidad de investigar y gestionar dicho sitio cuidadosa y controladamente. Por ello y para futuras decisiones sobre el sitio, un plan de gestión debería ser presentado por el Reino Unido, luego discutido y aprobado según el Anexo V del Protocolo sobre Protección del Medio Ambiente del Tratado Antártico. El Reino Unido es también responsable de otorgar permisos para visitar o trabajar en el sitio, por lo que su interés en asegurar los mejores estándares debe ser elevado. La *International Association of Antarctic Tour Operators* (IAATO), que representa a un gran porcentaje de operadores de turismo antártico, posee una excelente trayectoria en promover operaciones sensibles al patrimonio en la región. Por lo tanto, es deseable que contribuya a informar y controlar las expediciones privadas que puedan estar mal informadas sobre la responsabilidad de proteger este importante y vulnerable pecio. El Comité Internacional del Patrimonio Polar y el Comité Internacional del Patrimonio Cultural Subacuático, ambos del ICOMOS, ofrecen toda la ayuda que puedan brindar para idear la protección, la investigación y la gestión frente al desafío de este sitio.

Dr Michael Pearson AO
Presidente del Comité Internacional del Patrimonio Polar, ICOMOS

Dr Christopher Underwood
Presidente del Comité Internacional del Patrimonio Cultural Subacuático, ICOMOS