

RESEARCH ADVANCE

**ARQUEOLOGÍA SUBACUÁTICA EN PUERTO COLOMBIA.
AVANCES SOBRE EL VAPOR *PRINZ AUGUST WILHELM* ***

*Underwater Archaeology in Puerto Colombia.
Advances on the Prinz August Wilhelm Steamship*

*Juan Guillermo Martín,¹ José Manuel Espinosa,¹
Eduardo Roa,² Elías Blanco,³ Julián Blanco³*

¹ Universidad del Norte, Barranquilla, Colombia; ² Fundación Apalaanchi; ³ Bathymetric Solutions S. A. S.
(jgmartin@uninorte.edu.co)

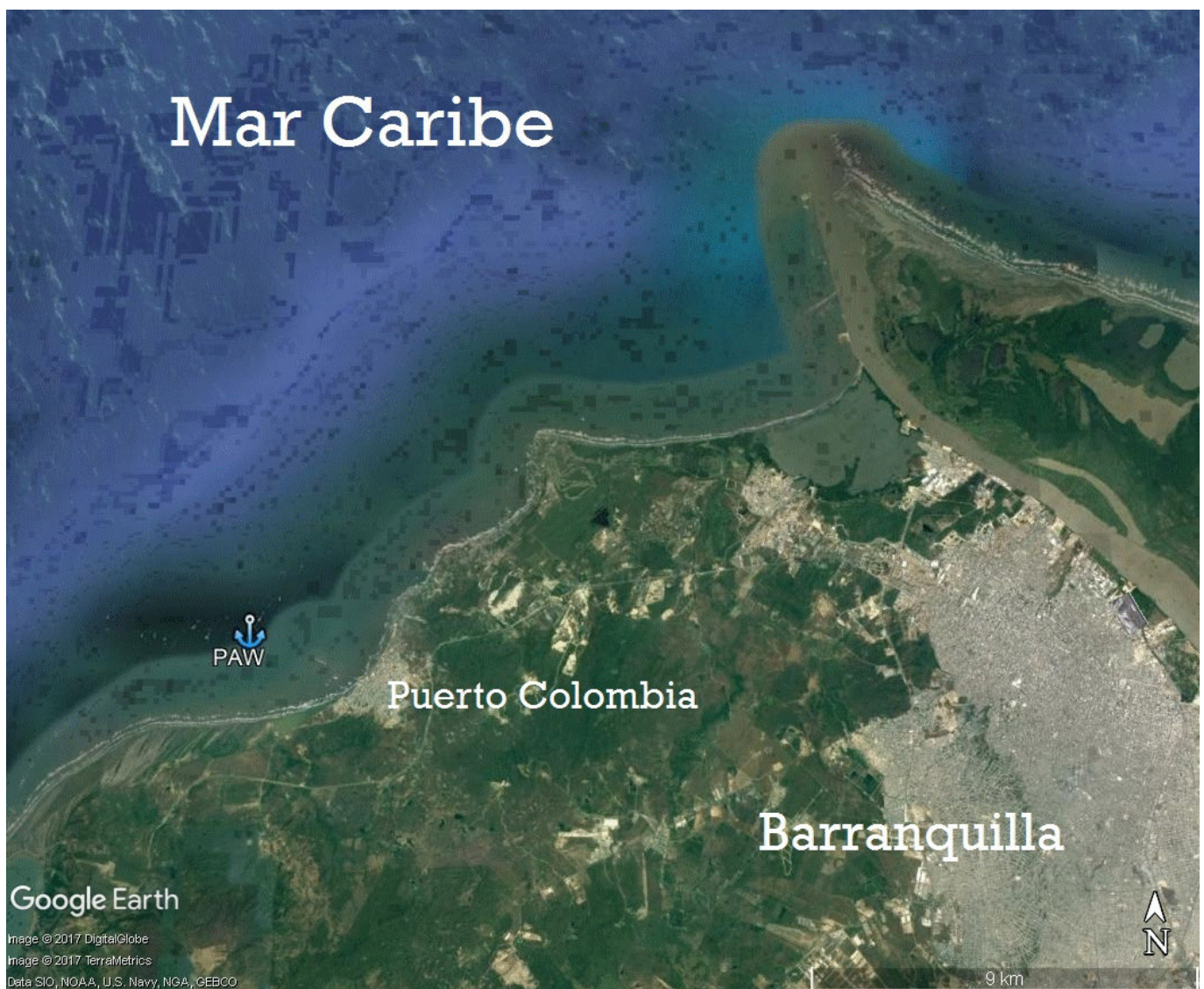


Figura 1. Localización del naufragio en las inmediaciones de Puerto Colombia (tomado de *Google Earth* 2017).

Recibido: 19-11-2017. Aceptado: 20-11-2017. Publicado: 27-11-2017.

Edited & Published by Pascual Izquierdo-Egea. English proofreading by Jessica MacLellan.
Arqueol. Iberoam. Open Access Journal. License CC BY 3.0 ES. <http://purl.org/aia/369>.

RESUMEN. Este proyecto intenta llenar vacíos en el incipiente desarrollo de la arqueología subacuática colombiana, tomando como caso de estudio un contexto amenazado: el pecio del *Prinz August Wilhelm*, hundido en 1918. Confluyen en él varios factores que lo hacen vulnerable: su antigüedad, que lo deja fuera de la consideración de sitio arqueológico según la normativa colombiana vigente; las condiciones marinas a las que se ve sometido, pues en la bahía de Puerto Colombia se presentan unas fuertes dinámicas oceánicas que aceleran su deterioro; y su accesibilidad, ya que su cercanía a la costa, a poca profundidad, lo hacen expoliable. Se trata de un ejemplo de inventario y documentación que podría implementarse en esta bahía y, en general, en las aguas del Caribe colombiano.

PALABRAS CLAVE: arqueología subacuática, Puerto Colombia, Prinz August Wilhelm.

ABSTRACT. This project aims to fill gaps in the incipient development of Colombian underwater archaeology, taking as a case study a threatened context: the wreck of the *Prinz August Wilhelm*, sunk in 1918. Multiple factors make the steamship vulnerable: its age, which prevents it from being considered an archaeological site under the current Colombian regulations; the marine conditions to which it is subjected, because strong ocean dynamics in the bay of Puerto Colombia accelerate its destruction; and its accessibility, near the coast and at a shallow depth, which facilitates its plunder. This work is an example of inventory and documentation that could be implemented throughout the bay and, more generally, in the waters of the Colombian Caribbean.

KEYWORDS: Underwater archaeology, Puerto Colombia, Prinz August Wilhelm.

ANTECEDENTES

La práctica de la arqueología subacuática en Colombia es incipiente y se ha visto enrarecida por la controvertida Ley 1675 de 2013, que deja de considerar patrimonio los objetos que hayan tenido valor de cambio, las cargas comerciales hundidas y las piedras preciosas en su estado bruto, abriendo por tanto la puerta a su comercialización y expolio. Hasta ahora, los proyectos de investigación que se han ido desarrollando en el país se han centrado en la localización y documentación de restos y especies náufragas (García y Del Cairo 2002; Romero y Pérez 2005; Del Cairo 2006; Martín *et al.* 2015; Martín *et al.* en prensa).

El proyecto de investigación del que se da cuenta en este avance pretende llenar vacíos, tomando como caso de estudio, además, un contexto especialmente amenazado: el pecio del *Prinz August Wilhelm*. Confluyen en él una serie de factores que lo hacen estar particularmente expuesto: su antigüedad, inferior a los 100 años y que lo deja fuera de la consideración de sitio arqueológico según la normativa colombiana vigente; las condiciones marinas a las que se ve sometido, pues en la bahía de Puerto Colombia, donde está localizado, se generan unas fuertes dinámicas oceánicas que aceleran la erosión y, por tanto, su deterioro (Rangel 2009); y

su accesibilidad, ya que su cercanía a la costa y la poca profundidad a la que se encuentra lo hacen fácilmente expoliable (Yidi y Mendoza 2014) (fig. 1).

EL PECIO Y SU CONTEXTO

El *Prinz August Wilhelm* —PAW— se hundió la noche del 22 de abril de 1918 en la bahía de Puerto Colombia (fig. 1). Fue su propia tripulación quien lo incendió y echó a pique. El buque pertenecía a la compañía alemana *Hamburg Amerikanische Packetfahrt Actien Gesellschaft* (HAPAG) y había hecho su primer viaje en 1903. Se trataba de un vapor con una capacidad de 5000 t y en el que podían viajar hasta 791 pasajeros; tenía 117.3 m de eslora, 13.7 m de manga y 13.4 m desde la parte superior de la quilla a la cubierta de paseo (Yidi y Mendoza 2014: 90) (fig. 2). El PAW había pasado toda la Primera Guerra Mundial refugiado en aguas colombianas; primero en Santa Marta y luego en Puerto Colombia desde el 12 de noviembre de 1915. Antes de la guerra, conectaba Nueva York con distintos puertos del Caribe, en servicios de línea y recreativos (*ibidem*: 94). El estallido del conflicto lo sorprendió en alta mar y, siguiendo las directrices del gobierno alemán, buscó el amparo de un puerto seguro. Colombia fue neutral incluso después de 1917, cuando la entrada de Estados Unidos en la contienda llevó a muchos países americanos a seguir el ejemplo del poderoso vecino

* Proyecto financiado por la Dirección de Investigación, Desarrollo e Innovación de la Universidad del Norte (2015-022).



Figura 2. Postal del *Prinz August Wilhelm* (colección Enrique Yidi).

del norte (Rausch 2014). Se daba el caso, además, de que en la costa colombiana del Caribe había asentada una importante comunidad alemana, sobre todo en Barranquilla; de ahí su traslado a Puerto Colombia que, en realidad, era el puerto marítimo barranquillero (Meisel y Viloria 1998).

El hundimiento del PAW, como el mismo capitán declaró, se realizó siguiendo órdenes del gobierno alemán, transmitidas directamente por el cónsul de Alemania en Barranquilla.¹ El fin de la acción era evitar que el PAW pasara a manos enemigas, pues ya había sido vendido a la compañía norteamericana *USS Shipping Board* (Yidi y Mendoza 2014: 197). Se quería impedir que el vapor sirviera en un futuro para desplazar tropas norteamericanas hasta Europa, donde proseguía la guerra. Así lo confirmó el propio embajador alemán en Bogotá al ministro de Relaciones Exteriores colombiano.²

Obviamente, la actuación alemana en lo referente al PAW trajo sus consecuencias. Las relaciones diplomáticas se tensaron, en tanto el gobierno colombiano entendía que, con su acción, Alemania había violentado la neutralidad colombiana.³ El debate público entre

germanófilos y aliadófilos, presente desde los inicios del conflicto (Rausch 2014), se encendió aún más, abundando las expresiones públicas y publicadas de uno y otro signo en relación a los acontecimientos de Puerto Colombia (Yidi y Mendoza 2014: 211-231). Y lo que es más importante para lo que aquí nos ocupa, el hundimiento del PAW generaría un problema logístico en el puerto.

A principios de 1919, Federico Castro Rodríguez formula un derecho de petición dirigido al ministro de Relaciones Exteriores. Se quejaba de que, casi un año después de su hundimiento, los restos del buque alemán siguieran aún donde quedaron, sin que nadie se hubiera hecho cargo de ellos: «el buque ocupa un lugar inadecuado en la bahía de Puerto Colombia, con daño del puerto, y con detrimento de la policía del mismo [...] la situación de ese vapor en las aguas de la bahía [...] es un obstáculo para la navegación...».⁴ Poco después del siniestro ya se había puesto una demanda en Barranquilla pidiendo que sus restos se declararan bien mostrenco perteneciente a la nación. Sin embargo, la causa relativa a su incendio seguía aún *sub iudice* y, en cierto modo, lo que quedaba del PAW representaba el cuerpo del delito, por eso no se había tomado todavía

¹ «Habla el capitán August de Wall. Cómo y por qué llevó a cabo el incendio del “Prinz August Wilhelm”», *El Día*, 24 de abril de 1918.

² El ministro alemán en Bogotá al ministro de Relaciones Exteriores, 19 de octubre de 1918. AGN: Ministerio de Relaciones Exteriores, sección segunda, caja 88, 00336, t. 7.

³ *Ibíd.*

⁴ Derecho de petición de Federico Castro Rodríguez dirigido al ministro de Relaciones Exteriores, Bogotá, 11 de febrero de 1919. AGN: Ministerio de Relaciones Exteriores, sección segunda-reclamaciones, Alemania, 1915, 1925, caja 88, 00336, t. 7.

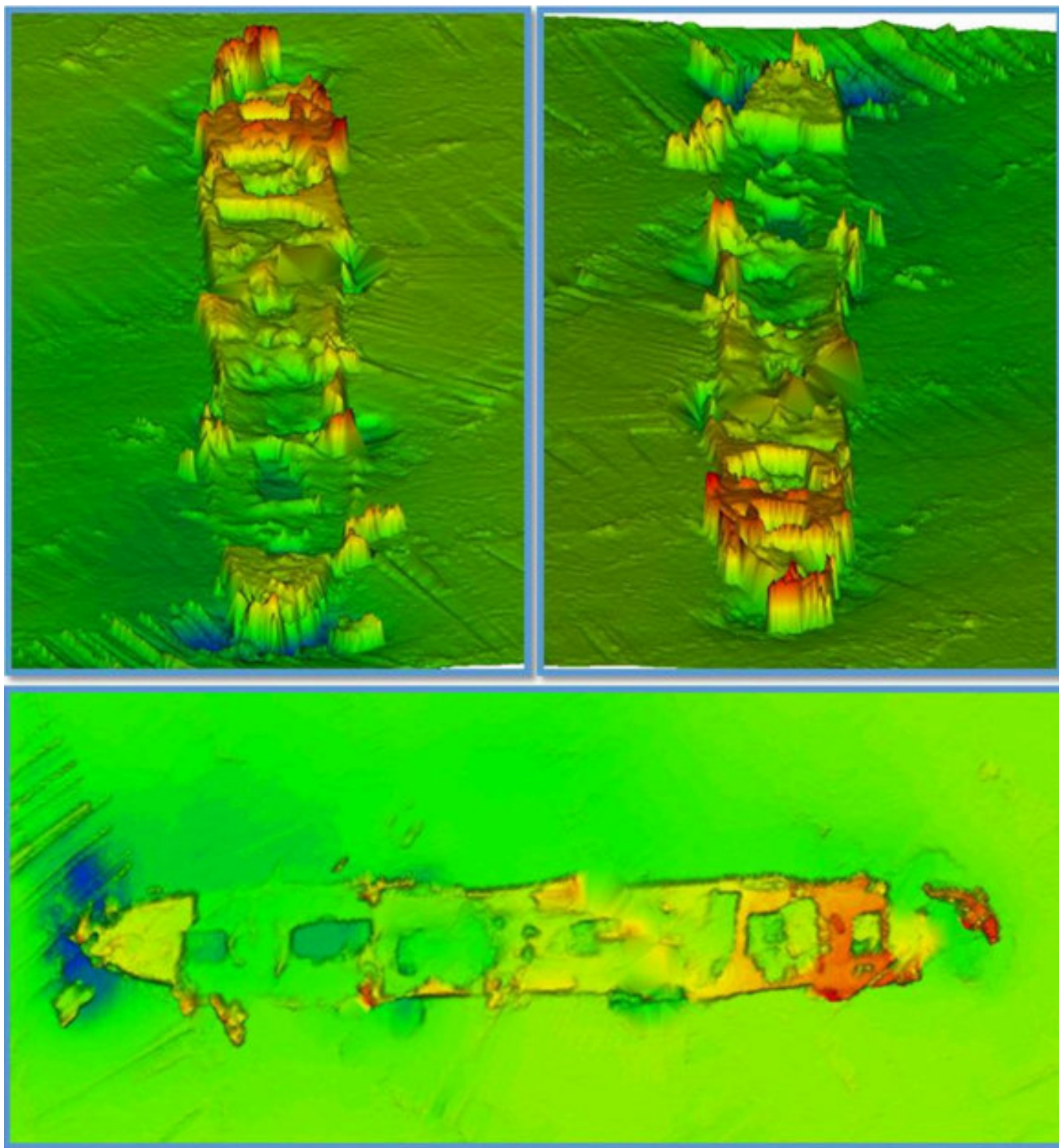


Figura 3. Levantamiento del PAW con multihaz.

ninguna decisión al respecto. No obstante, Castro consideraba que los restos del PAW debían ser removidos si se quería evitar un mal mayor, debido a las peculiares características del mar que le servía de lecho.

Para entonces, la bahía ya venía sufriendo problemas por la sedimentación proveniente del río Magdalena. Los buques ya estaban teniendo dificultades para fondear, por lo que en 1913 el muelle ya había tenido que

ser extendido 50 metros mar adentro. Si el PAW, con sus enormes dimensiones, se dejaba en el fondo de la bahía: «su casco servirá de base a un gran banco de arena que acabará por inutilizar el puerto».⁵ Y de hecho es lo que terminó pasando. La construcción del tajamar en la desembocadura del río en 1936, buscando garan-

⁵ Véase n. 4.

tizar su navegabilidad hacia Barranquilla, agudizó los problemas de erosión marino-costera hacia el suroeste de Bocas de Ceniza, generando un sinnúmero de dinámicas que afectan aún hoy a la línea de costa y la navegación del Magdalena (Rangel 2009; Restrepo 2014).

LA DOCUMENTACIÓN ARQUEOLÓGICA

En nuestro caso, el levantamiento arqueológico se adelantó mediante el uso de un sistema multihaz, haciendo uso de un equipo sondeador hidrográfico (ecosonda) multihaz de alta frecuencia (170 a 220 KHz) con resolución de 3.6 cm, 120 grados de cobertura y capacidad de medición de 250 m de profundidad (*MBI Multibeam Echo Sounder*). Es un sistema equipado con posicionamiento diferencial y corrección de rumbo (DGPS y compás *Hemisphere VS 111*), así como sensor de movimientos de la embarcación (oleaje, balanceo y cabeceo) (*DMS 05 Teledyne*) y perfilador de velocidad del sonido superficial (*Digibar V*)⁶ y en la columna de agua (*Digibar S*).

Teniendo en cuenta la información disponible (Yidi y Mendoza 2014), se delimitó un área de búsqueda que permitió localizar el pecio. Más tarde, se efectuaron 11 barridos en distintos sentidos, con el fin de asegurar el máximo de información. Los barridos se realizaron logrando un traslape de la información entre ellos. Posteriormente, se adelantaron buceos de verificación que permitieron complementar los datos de integridad y conservación del naufragio (Bowens 2009). La visibilidad en el área de estudio es baja. Durante las inmersiones osciló entre 0.3 y 1.5 m. De igual forma, la corriente incide en el pecio, sobre todo en la proa, en donde las condiciones de buceo se hacen difíciles por esta situación. Los buceos sistemáticos comenzaron desde la proa, siguiendo la borda por estribor hacia el sur hasta la popa, para luego regresar por babor hacia el norte. En estos transectos, los buzos se ubicaron en paralelo, cubriendo en cada recorrido la cubierta principal. Posteriormente, se adelantaron buceos siguiendo el mismo orden pero a la altura de la sección más profunda del casco. Toda la actividad se documentó fotográficamente con el fin de analizar el estado de conservación y evaluar los

deterioros sufridos por el tiempo, las condiciones ambientales y los agentes antrópicos.

EL FUTURO DEL PAW

Como resultado del levantamiento arqueológico, se logró cubrir toda el área del naufragio, un total de 8400 m² (fig. 3). El PAW se encuentra adrizado (sentado sobre la quilla) a 500 m de la costa de Puerto Colombia. La zona que presenta mayor erosión por las corrientes es la ubicada en la proa, cuya tonalidad es azul y donde la profundidad alcanza 10.7 m. La borda de la proa tiene una profundidad media de 5.5 m. El fondo marino al oeste del pecio se encuentra a una profundidad media de 8.0 m, mientras que al este solo tiene 6.0 m. Por su parte, la zona que más sobresale del vapor es la popa, en donde la profundidad llega a tan solo 2.2 m.

Desde una perspectiva arqueológica, se logró cubrir toda el área que abarca el pecio, verificando sus condi-



Figura 4. Estado actual de la propela del PAW (foto: Santiago Estrada).

⁶ La velocidad del sonido fue determinada mediante el equipo *SVP Digibar S* de *Odom*, con el cual se obtuvieron los datos de este parámetro en la columna de agua del área de trabajo, y se aplicó durante el levantamiento para direccionar los haces de la ecosonda y corregir los datos obtenidos. La velocidad del sonido se determinó con promedio de 1546 m/s.

ciones y estado de conservación (fig. 4). Aunque en términos generales el antiguo vapor se encuentra preservado, la inspección visual pudo verificar el debilitamiento del casco hacia la proa, debido a las corrientes marinas. A ello se ha sumado la actividad de expolio a la que ha estado expuesto. Durante décadas ha sido sistemáticamente utilizado para extraer materiales de bronce y cobre, así como diversos objetos que se comercializan en el puerto (Yidi y Mendoza 2014).

De igual forma, el levantamiento con multihaz confirma el efecto que se ha generado con las corrientes, un aumento de la sedimentación en el oeste y un avanzado proceso erosivo hacia el este, en torno a la proa. Esta situación, sumada al estado actual del casco, supone un riesgo para la integridad del pecio, por lo que

se hace necesaria la implementación de medidas para su conservación. No cabe duda del potencial que tiene la bahía de Puerto Colombia para adelantar un estudio completo de paisaje cultural marítimo y patrimonio cultural sumergido, dada su intensa actividad portuaria desde finales del siglo XIX y principios del XX. Un proyecto integral en la bahía que incluya un inventario completo de este patrimonio, así como un estudio oceanográfico detallado, permitirá diseñar una alternativa ambientalmente sostenible que redunde en la preservación de los restos arqueológicos que allí se encuentran y en paliar los severos procesos erosivos que sufre la línea de costa, los cuales se han venido combatiendo, durante décadas y de forma equivocada, con espolones (Rangel 2009).

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BOWENS, A., ED. 2009. *Underwater Archaeology: The NAS Guide to Principles and Practice*. Chichester, West Sussex: John Wiley and Sons.
- DEL CAIRO, C. 2006. Documentos escritos y representaciones bélicas en Cartagena de Indias: la historia sumergida de una construcción militar del siglo XVIII. En *Historias sumergidas. Hacia la protección del patrimonio cultural subacuático en Latinoamérica*, eds. C. del Cairo y C. García, vol. 1, pp. 117-142. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- GARCÍA, C., C. DEL CAIRO, EDS. 2002. *Curso de protección y conservación del patrimonio cultural sumergido*. Ministerio de Cultura, Museo Naval del Caribe y Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla, Colombia.
- MARTÍN, J. G., J. M. ESPINOSA, F. HANSELMANN, J. F. PÉREZ. En prensa. El paisaje cultural marítimo de la bahía de Cartagena de Indias-Colombia. En *Protección Patrimonial. Encuentro Arqueológico III*. Buenos Aires: Aspha Ediciones.
- MARTÍN, J. G., J. M. ESPINOSA, A. SARCINA. 2015. ¿El primer puerto español en Tierra Firme? Arqueología en Bahía La Gloria, Colombia. *Arqueología Iberoamericana* 28: 62-69.
- MEISEL, A., J. VILORIA. 1998. Los alemanes en el Caribe colombiano: el caso de Adolfo Held, 1880-1927. *Boletín Cultural y Bibliográfico* 35/49: 49-100.
- RANGEL, N. 2009. Contribución antropogénica a los cambios geomorfológicos y evolución reciente de la costa caribe colombiana. *Gestión y Ambiente* 12/2: 43-56.
- RAUSCH, J. 2014. *Colombia and World War I: The Experience of a Neutral Latin American Nation During the Great War and Its Aftermath, 1914-1921*. Lanham: Lexington Books.
- RESTREPO, J. C. 2014. *Dinámica sedimentaria en deltas micromareales-estratificados de alta descarga: delta del río Magdalena (Colombia-Mar Caribe)*. Tesis doctoral en Ciencias del Mar. Barranquilla: Universidad del Norte.
- ROMERO, L. R., J. F. PÉREZ. 2005. *Naufrajos y puertos marítimos en el Caribe colombiano*. México: Siglo XXI.
- YIDI, E., A. MENDOZA. 2014. *De la gloria al olvido: el hundimiento del vapor Prinz August Wilhelm en Puerto Colombia, 1918*. Puerto Colombia: Fundación Puerto Colombia.