

## Los humanos que encontraron un modo de vida en una embarcación

### The humans who found a way of life on a ship

Iván Alfaro Gálvez

Museo Nacional de Costa Rica, San José, Costa Rica

[ialfaro@museocostarica.go.cr](mailto:ialfaro@museocostarica.go.cr), [i.alfagalvez@alum.uca.es](mailto:i.alfagalvez@alum.uca.es)

<https://orcid.org/0009-0005-2411-8892>

#### Cómo citar:

Alfaro Gálvez, Iván. 2025. «Los humanos que encontraron un modo de vida en una embarcación». *Revista Reflexiones. Dossier Especial*. 104. DOI 10.15517/rr.v104i1.63471

#### Resumen

**Introducción:** Se presenta una reflexión sobre el papel de la arqueología del patrimonio cultural subacuático de Costa Rica y su impacto para acercarse a investigar las personas que vivieron en ocho embarcaciones históricas naufragadas en aguas costarricenses

**Objetivo:** Reconstruir la historia superficial de los seres humanos que convivieron en embarcaciones históricas de Costa Rica a partir del análisis de arquitectura naval de las mismas

**Método:** Mediante la investigación de pecios en el apartado de análisis de arquitectura naval, ubicación espacial y cronología, fue posible plantear algunas reflexiones de seres humanos que hicieron de las embarcaciones su modo de vida.

**Resultados:** El análisis de arquitectura naval de ocho embarcaciones con más de cien años de antigüedad permitió conocer su naturaleza, así como las posibles incidencias que desencadenaron su estado actual, en el que sólo quedan remanentes de lo que una vez fueron barcos construidos para surcar el océano.

**Conclusiones:** En un ejercicio de lo general a lo particular, se presentan algunas reflexiones finales sobre las hipótesis que han surgido a partir de conocer la arquitectura naval de las ocho embarcaciones naufragadas en aguas costarricenses relacionadas con los seres humanos que decidieron configurar su modo de vida basado en la convivencia social cerrada de un barco.

**Palabras clave:** Pecios, Arqueología subacuática, Patrimonio cultural subacuático de Costa Rica, Barcos hundidos, Mares patrimoniales costarricenses.

## Abstract

**Introduction:** A reflection is presented on the role of archaeology of the underwater cultural heritage of Costa Rica and its impact to approach the investigation of the people who lived on eight historic ships wrecked in Costa Rican waters

**Objective:** To reconstruct the superficial history of the human beings who lived on historic ships in Costa Rica based on the analysis of their naval architecture.

**Method:** Through the investigation of shipwrecks in the section of analysis of naval architecture, spatial location and chronology, it was possible to raise some reflections of human beings who made ships their way of life.

**Results:** The analysis of the naval architecture of eight ships that are more than one hundred years old allowed us to know their nature as well as the possible incidents that triggered their current state, in which only remnants of what were once ships built to sail the ocean remain.

**Conclusions:** In an exercise from the general to the particular, some final reflections are presented on the hypotheses that have arisen from learning about the naval architecture of the eight ships that sank in Costa Rican waters related to the human beings who decided to configure their way of life based on the closed social coexistence of a ship.

**Key words:** Shipwrecks, Underwater archaeology, Underwater cultural heritage of Costa Rica, Sunken ships, Costa Rican heritage seas.

## Introducción

### La arqueología subacuática dulce y salada

El agua se puede encontrar en la mayor parte del planeta y es un recurso que se puede diferenciar básicamente en dulce y salada. Ambas son recursos que el ser humano ha intentado apropiarse como fuente vital para las necesidades básicas, pero con la diferencia fundamental de que el agua dulce se agotará en un futuro, mientras que el agua salada posiblemente continuará después de la extinción de la humanidad. Esta diferenciación, actualmente discutida, fue entendida desde el principio por los primeros pobladores de lo que hoy es el territorio costarricense. El agua dulce les permitía suplir el componente vital del cuerpo humano, mientras que el agua salada era un desafío para conquistar, debido a que el ser humano principalmente ha encontrado mayores dificultades desenvolviéndose en dos ámbitos: la oscuridad y el agua. Entendiéndose también los ríos y lagos, de agua dulce, como masas de agua similares al océano, de agua salada, constituían un reto para la conquista de otros espacios de tierra y la obtención de recursos marinos alimenticios, base fundamental de la dieta de algunos grupos humanos prehispánicos que dominaron las costas y las tierras intermedias (Herrera y Solís 2011).

La arqueología especializada en los grupos humanos que habitaron espacios terrestres en Costa Rica se encuentra en capacidad de reconstruir la historia de las personas que vivieron en los monumentos arqueológicos que dominaban el uso de agua dulce en sus quehaceres, en el ámbito doméstico y funerario. Múltiples indicadores arqueológicos refieren al uso del agua en cerámica y, probablemente, a sus representaciones en lítica, en petroglifos y estatuaria. Hasta aquí, la arqueología subacuática en Costa Rica ha tenido pocos progresos. Sin embargo, para habitar un espacio de agua salada es necesario otro tipo de vivienda: una embarcación. Es cierto que principalmente esta vivienda se trata de una travesía, es decir, un espacio habitacional temporal mientras se consigue arribar a un objetivo, pero mientras sucede el viaje, se origina un modo de vida distinto al que se puede evidenciar en los espacios arqueológicos terrestres. Los pecios, vestigios de lo que una vez fueron embarcaciones, son la prueba de esta dinámica humana.

La arqueología subacuática en Costa Rica, por lo tanto, se ha especializado en el estudio de los pecios, los cuales se encuentran en agua salada en su totalidad. Se trata de otra categoría de monumento arqueológico, un espacio que se encuentra detenido en el tiempo. Un contexto arqueológico como un pecio, tiene la misma cronología en su integridad, y se mantiene sin alteraciones ya que el agua, la arena y los corales protegen el patrimonio cultural subacuático mucho mejor de lo que los humanos pueden lograr. Este gran valor agregado de la arqueología subacuática permite investigar acerca del pasado de los seres humanos que convirtieron las embarcaciones en su espacio habitacional. Esta tradición perduró por siglos, hasta la actualidad. En medio de esta corta existencia humana en la Tierra, muchos son los ejemplos de pecios en el mundo. En Costa Rica, es posible exponer la historia de 8 de ellos mediante el análisis de arquitectura naval, lo cual constituye un primer acercamiento a las historias de las personas que los habitaron, las cuales, como sucede con los pecios en sí, son particulares.

### **Ocho embarcaciones naufragadas en aguas costarricenses**

Costa Rica posee dos costas bañadas por los océanos más grandes y profundos del mundo, y la perspectiva de poder dominar las aguas del Pacífico y Atlántico es tan antigua como la humanidad en sí. En esta pequeña parte del mundo, el caribe costarricense constituye toda la región geográfica de la provincia de Limón que se encuentra directamente bañada por el océano Atlántico. Esta zona ha tenido una intensa dinámica naval a lo largo de los siglos, se presume que desde tiempos prehispánicos pero comprobada desde la llegada de los europeos a América en 1492, cuando inclusive Cristóbal Colón arribó a la isla Uvita, para entonces conocida como isla Quiribrí, en 1502. A partir del conocimiento de la existencia de América por parte de Europa, el continente se convirtió en ese “nuevo mundo” en donde los hombres de una Europa afrontando difíciles condiciones económicas podían volverse ricos. Por lo tanto, prácticamente toda nave capaz de flotar y ser dirigida fue botada al mar para el

intento de la complicada ruta de cruzar el Atlántico. Esta dinámica permaneció por cientos de años.

El atlántico norte es un océano impetuoso. A diferencia del Pacífico o el Mediterráneo, con aguas normalmente tranquilas y perfectas para la navegación de cabotaje, el Atlántico se encuentra normalmente azotado por temporadas de huracanes, provocando tormentas torrenciales, trombas y tifones. La sola idea de cruzar este océano con una embarcación impulsada por el viento en velas plantea una travesía más complicada que la mayoría a nivel de navegación. La única manera de lograrlo era escapando de las noches huracanadas o los días de temporal, encontrando tierra lo más rápido posible, lugares donde las islas o el mismo continente formara abrigos rocosos que encerraran las aguas del Atlántico y las convirtieran en masas de aguas más tranquilas en entornos semicerrados, como es el caso del mar Caribe. Lograr arribar al mar Caribe aseguraba una navegación de cabotaje y de isla a isla hasta poder fondear (acto de una nave que permanece anclada antes de poder atracar en un puerto) cerca del continente.

El caribe costarricense, por lo tanto, nunca estuvo exento de esta dinámica naval. Conforme los europeos se fueron asentando cada vez más en el territorio, la población mestiza empezó a ascender y los pequeños asentamientos de entornos costeros se convirtieron en pueblos que normalmente lograban encontrar una subsistencia económica basada en la pesca. El aprovechamiento de los recursos marinos ya existía en lo que hoy es Costa Rica desde la época prehispánica, lo que provocaba que las primeras poblaciones sedentarias convivieran cerca del mar y lograran asentarse por mucho tiempo (Baldi 2001) Los recursos marinos entre el 1500 a.C. y el 1500 d.C. prácticamente eran ilimitados; estos asentamientos costeros no dependían totalmente de la agricultura, pero al combinarla con la pesca, generaban excedentes que permitía un crecimiento exponencial de población sostenible a lo largo del tiempo. Pero esto era ya otra época.

La intensa dinámica naval del caribe costarricense trajo consigo la expansión de los pueblos costeros a las tierras intermedias, el establecimiento de una capital en el centro del país como San José y el origen de las naciones centroamericanas generalmente en torno al 1800 avanzaba al lado de las embarcaciones que bordeaban el continente. Todo el mar Caribe se convirtió en un auténtico foco de comercio y extraordinario intercambio cultural que implicaba el cruce de tres facciones determinantes: grandes coronas europeas, crecientes empresas del mar americanas y piratas. Para transportar a estas personas, todo tipo de naves merodeaban por el caribe costarricense hacia el 1800; desde goletas y cañoneras, pasando por bergantines y galeones, hasta las fragatas y navíos de línea.

Y, por ende, parte natural de la navegación es el naufragio. Un naufragio es una tragedia, un acontecimiento que implica una pérdida económica irrecuperable y en algunos casos, de vidas humanas. Antes de que el ser humano fuera capaz de hacer del aire y el espacio un medio para movilizarse, un barco constituía la tecnología más avanzada posible de la época. Perder una nave era el equivalente a lo que se conoce hoy en día como perder un

transbordador espacial. En su momento, las mentes ingenieriles más brillantes de las potencias mundiales se dedicaban a diseñar naves más duraderas y apropiadas tanto para el cargamento como para el combate.

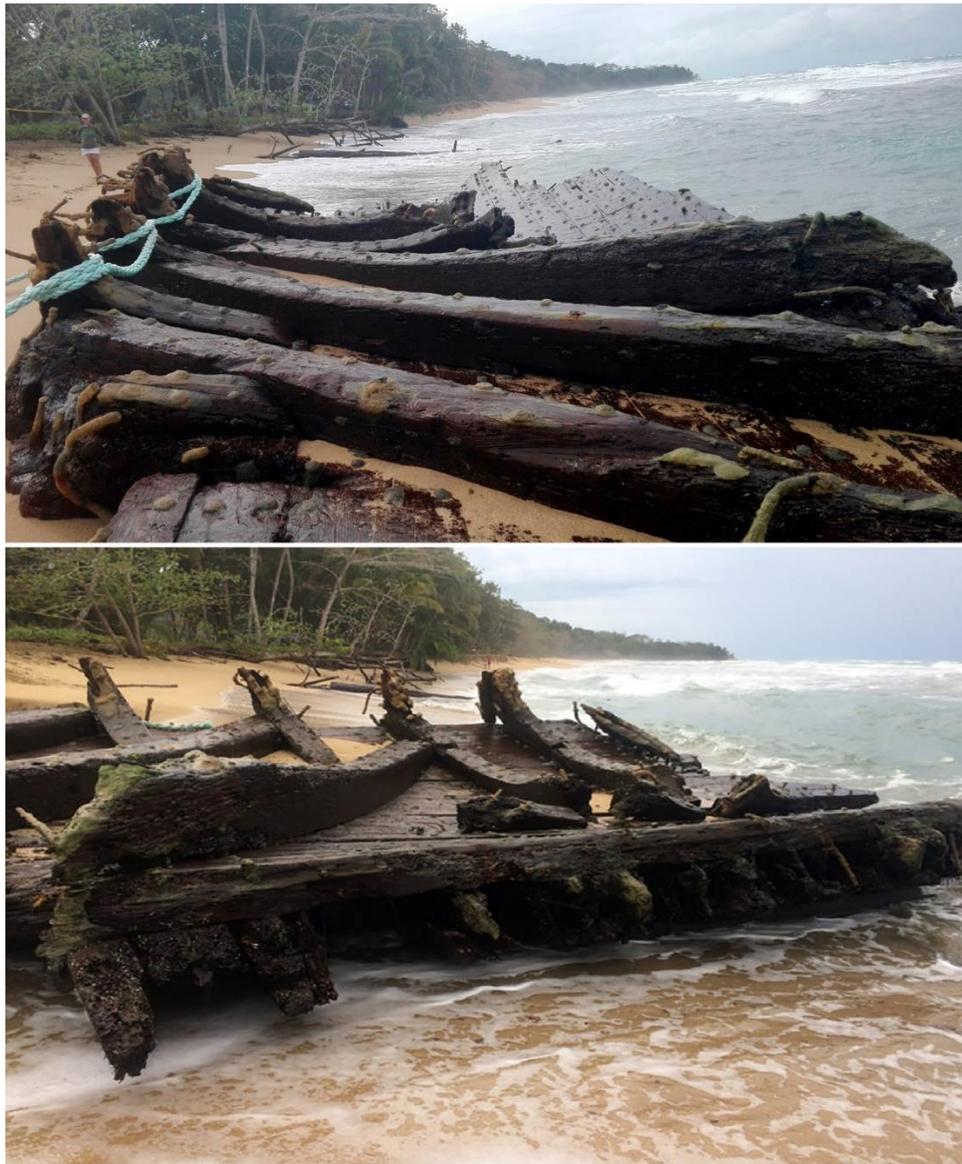
Pero el mar es impredecible y más poderoso que el ser humano, por lo que, a pesar de todos los esfuerzos, las embarcaciones hoy en día continúan hundiéndose. Los remanentes de los naufragios ya sean fortuitos o intencionales, se conocen como pecios, los cuales son fragmentos de barcos o barcos completos que encallan en zonas intermareales o en el manto oceánico. En el caribe costarricense, se pueden encontrar tres pecios en playa Grande de Manzanillo, en Limón.

### **Los pecios de zona intermareal de Playa Grande de Manzanillo, Limón**

Los monumentos arqueológicos conocidos como Pecio Manzanillo-1, Pecio Manzanillo-2 y Pecio Manzanillo-3 se encuentran en playa Grande de Manzanillo en la zona intermareal, separados por aproximadamente 400 metros uno de otro. Son fragmentos de embarcaciones con características presentes en naves del siglo XVIII descubiertas en el umbral de tiempo entre 2018 y 2021. Cada uno de los pecios cuenta con una historia del contexto particular a pesar de que se encuentran a tan poca distancia entre ellos.

#### **Pecio Manzanillo-1**

Este pecio representa el hallazgo mejor investigado en la historia de la arqueología subacuática costarricense. Fue avistado por un residente local, Randall Villalta, el 10 de febrero de 2018, aunque ya había sido previamente identificado por otros habitantes de la zona mucho antes (Rojas et al. 2018). El pecio estaba continuamente azotado por el oleaje del mar Caribe en el momento de su descubrimiento formal (Figura 1). Para evitar que el naufragio fuera arrastrado nuevamente hacia el mar, las autoridades policiales costarricenses habían decidido sujetarlo a palmeras cercanas mediante sogas. No obstante, parte de los restos de la embarcación ya había sido objeto de saqueo por personas que frecuentaban la playa (Rojas et al. 2018).



**Figura 1.** Perspectivas transversal y axial de Pecio Manzanillo-1.

*Fuente:* Fotografías: Colección MNCR.

Una inspección preliminar fue suficiente para determinar que se trataba de un fragmento de una embarcación de gran envergadura, hecha de madera. El pecio medía 13,60 metros de largo por 5,59 metros de ancho, con un casco de 67 centímetros de grosor. Las hipótesis iniciales sugirieron que pertenecía a la popa de un navío, cuya eslora original se estimó en 40 metros, con una manga de 10 metros y un puntal de 4 metros (Sánchez 2019). Debido a las características observadas en los materiales empleados en la construcción, inmediatamente se lo consideró como un barco de valor histórico.

La inspección realizada por arqueólogos del Museo Nacional de Costa Rica ocurrió ante la mirada de una multitud de turistas y locales, mientras la noticia del hallazgo captaba la atención mediática como nunca en la arqueología subacuática del país. Este evento, además, propició la oportunidad de fortalecer lazos interdisciplinarios entre empresas e instituciones, marcando el inicio de un importante camino para el estudio del pecio.

En este sitio arqueológico se lograron identificar partes significativas de la estructura sumergida del navío, entre ellas al menos ocho varengas claramente visibles y dos genoles, aunque sin el espacio característico que indicaría el choque entre estas piezas (varengas y genoles son partes de las “costillas” de la nave). Debido a que el fragmento permanecía encallado, no fue posible identificar la parte más baja de la nave, por lo que elementos como la quilla o las tracas quedaron fuera de alcance. No obstante, sobre las varengas se asentaba lo que parece ser la tablazón del forro de una bodega, sobre la cual se distinguieron bulárcamas y mamparos dispuestos de manera transversal al eje de la embarcación (bulárcamas y mamparos son piezas de soporte de un piso en una nave). Es probable que esta área corresponda a la cubierta del sollado, dado que las bulárcamas diagonales y curvas de peralto, observadas en el lugar, suelen emplearse para soportar los baos (baos son piezas de soporte, mientras que sollado, un piso náutico). Además, se identificaron al menos cuatro ligazones juntas, lo que sugiere que podría tratarse de una zona donde el sistema varenga-genol experimenta una inversión, característica de la sección central del barco (son ligazones las piezas que unen las partes de las “costillas” de un barco).

El análisis de las bulárcamas y mamparos resultó ser clave para obtener una comprensión más profunda sobre la naturaleza del yacimiento arqueológico. A pesar de la presencia de líquenes, flora submarina y daños por roturas, estos componentes se encontraban en un estado de conservación relativamente bueno, salvo por aquellos que fueron sustraídos durante el expolio ocurrido poco después de que el pecio fuera desenterrado por el oleaje. Por ello, aunque las bulárcamas y mamparos se encontraban en parte fragmentados, permanecían bastante adheridos a la tablazón del navío, donde se podían observar claramente las cabezas de clavos de hierro, dispuestos generalmente en pares paralelos. Algunos de estos clavos, visibles en la parte exterior de la estructura, se hallaban doblados. Además, en uno de los maderos sueltos se encontraron rastros de lo que parecían ser dos posibles cabillas; sin embargo, dado que estas piezas estaban separadas del resto de la estructura principal del pecio, no se consideraron indicadores arqueológicos suficientemente fiables para caracterizar la arquitectura naval del Pecio Manzanillo-1.

El siguiente paso en la investigación del pecio fue la identificación de la madera del fragmento de la embarcación. Para ello, se contó con la colaboración de expertos de la Escuela de Ingeniería Forestal del Instituto Tecnológico de Costa Rica. A través de la técnica de secciones delgadas, cortando la madera en fragmentos de entre 12 y 15 micrómetros de grosor, y utilizando tinción con safranina, se determinó que la especie en cuestión era *lárix decidua*, una conífera que crece de forma natural en regiones como los Alpes. Dado que esta

especie no se encuentra en los bosques tropicales de Costa Rica, se concluyó, tal como se esperaba, que el fragmento pertenecía a un navío que, en su momento, había sido construido en Europa (Sánchez 2019).

En el contexto de las investigaciones del yacimiento, también se extrajo un pequeño fragmento de la madera para ser datado mediante análisis de radiocarbono. Estos análisis fueron realizados en el laboratorio Beta Analytic Inc., en Florida, Estados Unidos. Aunque las pruebas no arrojaron resultados definitivos, indicaron un rango cronológico confiable que situaba la madera entre los años 1721 y 1818 d.C. Con una mejor comprensión de la naturaleza del pecio, se propuso que la embarcación era de poco calado, con características que apuntaban a una construcción "a la inglesa", ejemplificada por el uso de cabillas de madera y que coincidía con la fecha radiocarbónica obtenida al momento en el que este sistema se introdujo en astilleros en España, por ejemplo, entre 1752 y 1795 (O'Donnell 2008).

El desenlace de la historia de Pecio Manzanillo-1 estuvo marcado por las decisiones tomadas para su conservación. Ante la falta de presupuesto y las condiciones necesarias para transportar toneladas de madera y hierro a un lugar seguro, y no disponer de un emplazamiento adecuado en el entorno costero, se optó por sepultar el pecio en la misma playa donde fue descubierto, como medida de protección contra el saqueo. En aquel momento, esta decisión se consideró la más adecuada, pues ofrecía una solución rápida y eficaz al problema, aunque sacrificara sus posibilidades de investigación en un futuro. Aunque el pecio ha sido monitoreado constantemente por el Museo Nacional de Costa Rica mediante el uso de georradar de penetración terrestre, la ubicación en la zona intermareal, sumada al hecho de que se encuentra totalmente sepultado, impide continuar con su estudio de manera efectiva. Sin embargo, al menos se tiene la certeza de que Pecio Manzanillo-1 permanece bajo la arena de Playa Manzanillo, en el Caribe costarricense, lejos del saqueo indiscriminado que una vez lo amenazó.

### **Pecio Manzanillo-2**

A solo 655 metros en línea recta al sureste de Pecio Manzanillo-1 se encuentran los restos del sitio arqueológico conocido como Pecio Manzanillo-2. Este pecio fue descubierto gracias a una denuncia anónima un año después de los eventos relacionados con Pecio Manzanillo-1, en la misma playa. A excepción de su registro en la base de datos del Museo Nacional de Costa Rica y algunas imágenes capturadas con un vehículo aéreo no tripulado, no existen detalles ni investigaciones exhaustivas sobre este naufragio. De hecho, en una de las últimas visitas realizadas en 2021, fue difícil localizar con precisión sus restos, dado que los principales indicadores arqueológicos de la arquitectura naval del pecio emergen y desaparecen con el oleaje, en diferentes épocas del año (Badilla 2019) (Figura 2).



**Figura 2.** Fotografía tomada con vehículo aéreo no tripulado de Pecio Manzanillo-2.  
*Fuente:* Fotografía: Colección MNCR.

El yacimiento de Pecio Manzanillo-2 se compone principalmente de maderos dispersos, de los cuales solo dos piezas se conservan como muestras del eje longitudinal del barco. La presencia de imbornales en estas estructuras sugiere que formaban parte de una banda de la embarcación por encima de la línea de flotación, lo que indica que probablemente corresponden a una sección elevada del casco (los imbornales son los agujeros por donde se drena el agua que inevitablemente entra en la nave). También se ha identificado un sistema de cuadernas dobles (“costillas” de la nave). Sin embargo, dado que el análisis se ha realizado principalmente a partir de fotografías, no se ha podido confirmar si existe una articulación entre las cuadernas dobles, siendo necesario remover la arena para comprobar esta conexión. En general, los indicadores arqueológicos de Pecio Manzanillo-2 apuntan a que podría tratarse de un costado de la obra muerta de la nave, la que se encuentra por encima de la línea de flotación. Durante las visitas de 2021, se observó que la vegetación en la zona intermareal había crecido debido a un alejamiento de la línea de pleamar, lo que dificulta aún más la investigación, además de que la exposición del pecio lo hace vulnerable al saqueo.

### Pecio Manzanillo-3

Otro importante fragmento de embarcación se encuentra varado en la misma playa que los pecios previamente descritos, a una distancia de apenas 300 metros en dirección sureste de Pecio Manzanillo-2. Denominado Pecio Manzanillo-3, este fragmento fue avistado en 2021, el mismo año en que el Museo Nacional de Costa Rica lo registró oficialmente como yacimiento arqueológico. Pecio Manzanillo-3 corresponde a un segmento del forro (parte del casco) de una embarcación de gran tamaño, compuesto por varios maderos dispuestos en tablazón curvada, con unas dimensiones de 17 metros de largo y 5 metros de ancho.

Los primeros indicadores arqueológicos de arquitectura naval observables en el sitio incluyen los restos de 9 varengas o genoles, ubicados entre un forro interno y otro externo compuesto por tracas acomodadas en paralelo. Estas piezas están unidas mediante clavos de hierro que sujetan el forro interno y cabillas de madera que fijan el forro externo, en lo que se interpreta como un sistema de sujeción transicional, documentado en España hacia 1700 (García-Torrallba Pérez 2010). En un análisis hipotético del plano transversal de la nave a la que alguna vez perteneció, la estructura de Pecio Manzanillo-3 se encontraría justo encima de la curva del pantoque. Además, se observa una diferenciación notable entre el grosor de las tablas, siendo las del forro interno más gruesas (más de 5 centímetros) que las del forro externo (Figura 3).



**Figura 3.** Panorámica de Pecio Manzanillo-3.

*Fuente:* Fotografía: Colección MNCR.

La identificación de la especie de madera empleada en las tablas y la datación precisa del pecio son tareas aún pendientes. No se puede confirmar ni descartar que este fragmento pertenezca a la misma embarcación que los otros dos pecios hallados en la misma playa a diferentes distancias. Sin embargo, el sistema constructivo sugiere similitudes significativas. La diferencia en el estado de conservación se atribuye a la mayor exposición que ha sufrido Pecio Manzanillo-3, el cual se encuentra en una zona intermareal más alejada de la línea de pleamar. A pesar de mostrar señales de saqueo, ha permanecido relativamente inadvertido por turistas y residentes locales debido a su ubicación.

### **Punta Cahuita**

A 300 metros de la costa, Punta Cahuita es un yacimiento arqueológico de gran extensión, con al menos 12 cañones registrados, 10 en estado íntegro y 2 fragmentados. En la misma área se han identificado ladrillos y materiales que sugieren ser parte del lastre de antiguos navíos. A 40 metros al suroeste, se localizan dos anclas de 3 metros de largo y 2 metros de ancho. Estos elementos arqueológicos se encuentran a una profundidad que varía entre 3 y 12 metros, siendo una zona de aguas someras. La prospección realizada en 2021 no generó información adicional, pero Punta Cahuita se destaca como uno de los sitios arqueológicos más investigados por profesionales extranjeros en Costa Rica (Gluckman 1998) (Harris y Richards 2018).

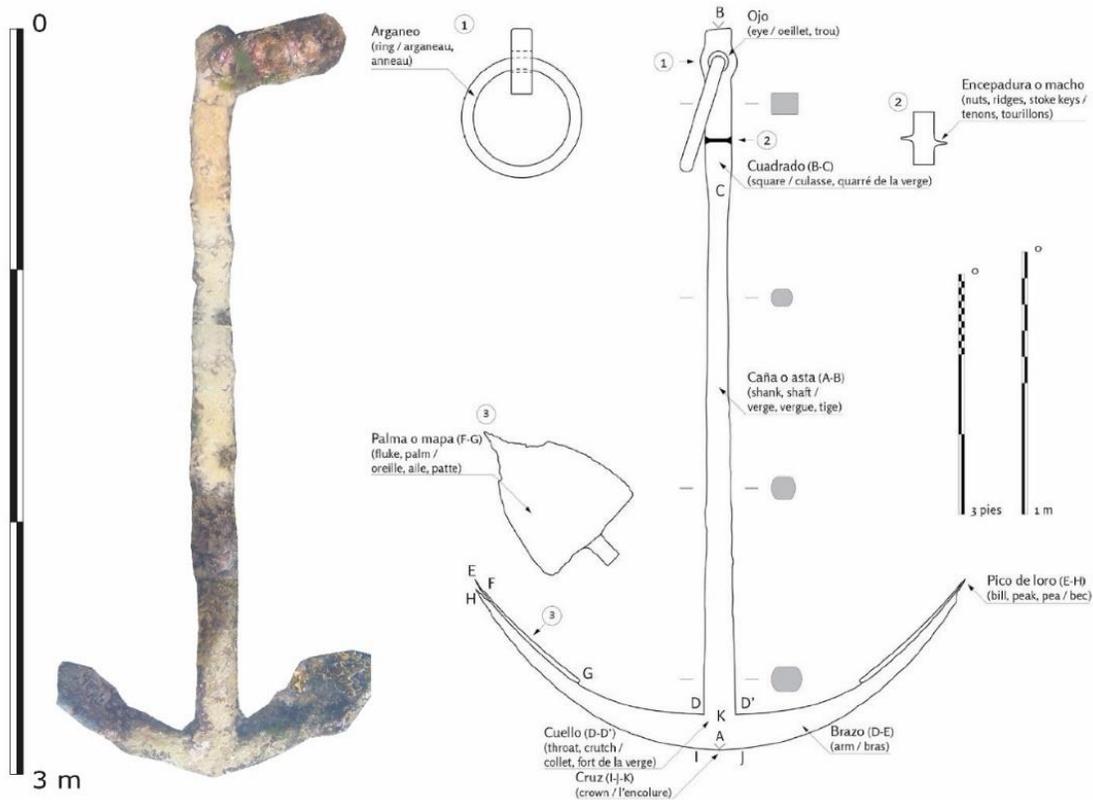
En el sitio se identificaron ladrillos dispersos en ambos sectores del monumento arqueológico, interpretados como parte del lastre de al menos un navío de grandes dimensiones. Basado en las características observadas, se propone que la embarcación a la que pertenecían estos materiales tendría una eslora aproximada de 30 metros y una manga de 10 metros. Sin embargo, el lastre no constituye un indicador arqueológico de arquitectura naval, ya que no forma parte de la estructura de la nave, sino que cumple la función esencial de proporcionar estabilidad al buque. La presencia de una cantidad significativa de ladrillos sugiere que, además de ser parte del lastre, pudieron haber sido transportados como mercancía con fines comerciales.

Una expedición de buceo previa, no registrada formalmente (Alfaro y Rojas 2023), confirmó la existencia de al menos 12 piezas de artillería, localizadas a menos de 30 metros en línea recta hacia el noreste de las anclas mencionadas en esta visita. Estas anclas, avistadas y documentadas en imágenes, representan los únicos indicadores arqueológicos de arquitectura naval en el primer sector del yacimiento identificados hasta la fecha.

La primera ancla se encuentra a 265 metros de la costa, en dirección noroeste. Se trata de un ejemplar en excelente estado de conservación, con todas sus partes intactas: arganeo, cuña y cruz con ambos brazos, aunque estos últimos están cubiertos casi en su totalidad por concreciones coralinas. Esta ancla, orientada en sentido arganeo-cruz sureste-noroeste con la cruz apuntando hacia el mar abierto, mide 3,33 metros de largo y corresponde a lo que se denomina el "ancla de esperanza" de un navío a vela de grandes dimensiones. Sus

características, incluidas las partes ferrosas expuestas bajo las concreciones coralinas, son consistentes con las anclas utilizadas en Europa durante el siglo XVIII (Ciarlo 2019), en una época, como se ha mencionado, de intensa actividad naval en el Caribe.

El arganeo de esta ancla, en forma de aro de hierro similar a un grillete grueso, parece haber sido diseñado para soportar una cadena de hierro en lugar de cables de cáñamo. El uso de cadenas de hierro para operar anclas en buques armados fue una innovación gradual introducida a finales del siglo XVIII y principios del XIX, liderada por la marina británica. A principios del siglo XIX, las cadenas de hierro ya habían reemplazado por completo a los cables de cáñamo en Europa (Curryer 1999). Aunque estos indicadores cronológicos no permiten establecer una fecha exacta para el navío al que perteneció esta ancla, sí ofrecen un marco temporal aproximado para contextualizar la presencia de naves armadas en el Caribe costarricense durante el siglo XVIII (Figura 4).



**Figura 4.** Comparación de ancla del pecio con el modelo estandarizado de uso en el siglo XVIII. Montaje.

*Fuente:* Colección MNCR.

A 5 metros al noreste del ancla íntegra se localiza el arganeo y la caña de otra ancla de dimensiones similares. Esta segunda ancla se encuentra incompleta, ya que no presenta la

cruz ni los brazos al final de la caña. No obstante, el ojo del arganeo está bien conservado, inmerso en formaciones coralinas.

Investigaciones previas realizadas por Stephen Gluckman, Lynn Harris y Nathan Richards documentaron la incompletitud de esta ancla y la compararon con la íntegra en planimetrías detalladas. Según estos estudios, la cruz y los brazos del ancla faltante ya estaban ausentes antes de 1978 (Gluckman 1998) (Harris y Richards 2018). Con base en las características del ancla íntegra, se descarta la posibilidad de que la desaparición de la cruz y los brazos haya sido consecuencia de expolio o intervención humana. Se plantea que el daño pudo haberse producido al momento de soltarla o durante su manipulación a bordo.

En caso de que se confirme la hipótesis de que el ancla incompleta corresponda a la segunda ancla de esperanza de un navío armado, como sugieren sus características, su ubicación espacial en el lecho oceánico, a una profundidad de entre 1 y 1,8 metros, resulta inconsistente desde el punto de vista náutico. Las anclas de esperanza se instalaban a ambos lados de la proa de una nave y funcionaban como un "freno de mano", ya que eran el último recurso en situaciones de emergencia para detener por completo una embarcación sin control o a la deriva (Ciarlo 2019).

Por ello, no parece lógico que ambas anclas de esperanza se encuentren a tan poca distancia una de la otra, considerando que 5 metros no serían suficientes para abarcar la manga de una nave lo suficientemente grande como para albergar dichas anclas en su proa. Además, tampoco es razonable suponer que una nave de gran eslora y manga, con el calado necesario para transportar a bordo anclas de este tamaño, hubiera navegado en aguas tan someras. Esta no es una zona de fondeo, y un barco a vela de gran calado (como un bergantín, galeón, nao, fragata o navío de línea) no habría podido acercarse, ni mucho menos fondear, en aguas tan poco profundas utilizando sus anclas de esperanza.

Por lo tanto, la disposición de las anclas y la proximidad de piezas de artillería sugieren la posibilidad de una purga intencional del lastre del navío, no desde la propia embarcación, sino mediante métodos de descarga utilizando botes. También cabe la hipótesis de un naufragio caótico de un navío de gran calado mar adentro, lejos de la costa, donde la embarcación pudo haber rozado fondos rocosos, sufrido aperturas irreparables y se vio obligada a liberar el lastre para equilibrar la entrada de agua. En este contexto, la disposición de los indicadores arqueológicos sería coherente con la acción de procesos naturales que los habrían redistribuido tras el evento. De validarse esta hipótesis, es posible que el navío que albergaba estos elementos de arquitectura naval continúe cerca, oculto bajo el manto oceánico.

La campaña de excavación de 2023 dirigida por el arqueólogo David Gregory en este sector, reveló la presencia de indicadores arqueológicos de arquitectura naval sumergida, localizados a 65 centímetros bajo el lecho oceánico. En concreto, se identificaron dos salientes de babor de lo que parecen ser varengas (parte de las costillas de un navío construido según la tradición de "esqueleto primero"). Estos elementos se encontraban cubiertos por una

gran cantidad de ladrillos apilados, que aparentemente colapsaron sobre la estructura superior (Alfaro y Rojas 2023).

Los salientes de babor de las varengas, compuestos probablemente de madera de roble, presentan un grosor de 26 centímetros. Estas dimensiones sugieren una nave de considerable tamaño y calado, como podrían ser un bergantín, galeón, nao o fragata, aunque no corresponderían a embarcaciones mayores como los navíos de línea. Los investigadores a cargo de la excavación están tratando de validar la hipótesis de que esta estructura naval pertenece a uno de los buques daneses Fredericus Qvartus o Christianus Quintus, ambas fragatas que transportaban esclavos y que, por error, arribaron a las costas del Caribe costarricense, donde fueron intencionalmente hundidos alrededor del año 1710 (Harris y Richards 2018).

Algunos de los hallazgos coinciden con las características conocidas de estas naves, aunque hasta el momento no se ha encontrado evidencia suficiente para confirmar dicha hipótesis. A lo largo de los últimos 45 años, desde las primeras exploraciones subacuáticas de Stephen Gluckman, la falta de datos ha sido el principal obstáculo para un análisis concluyente de la arquitectura naval. No obstante, el hallazgo de estos elementos de madera, posiblemente de roble, y con las características mencionadas, representa el único indicador arqueológico de arquitectura naval en esta área.

La investigación dirigida por David Gregory en 2023 marcó un hito al ser la primera excavación subacuática estratigráfica controlada en la historia del país. Gracias a este trabajo, fue posible confirmar la existencia de restos de arquitectura naval, hasta entonces solo hipotetizada a partir de la abundante dispersión de ladrillos en el sector. El descubrimiento de madera en buen estado de conservación sugiere la posible presencia de la obra viva de un gran navío enterrado bajo el manto oceánico en el Parque Nacional Cahuita.

## **Los pecios de las aguas del Pacífico costarricense**

### **Pecio San Lucas-1**

Pecio San Lucas-1 se localiza semihundido en las aguas del Golfo de Nicoya. Incluso en condiciones de marea baja, el pecio permanece sumergido en gran parte, lo que hace que solo sea accesible mediante embarcación o a nado, ya que se encuentra muy cerca de la playa conocida como playa El Inglés, en la isla San Lucas. Desde la superficie, es posible observar algunos restos de la cabina y de la proa de lo que parece ser una embarcación de vapor. Las dimensiones aproximadas de la nave son de 70 metros de eslora y 10 metros de manga, aunque el pecio parece estar seccionado en dos partes, por lo que estas medidas deben confirmarse mediante buceo.

La evaluación inicial sugiere que se trata de un navío de la era moderna. Los indicadores arqueológicos visibles incluyen los restos de una bancada de máquina y de la proa, ambos compuestos principalmente de materiales ferrosos. Sin embargo, la larga

exposición al agua salada ha generado concreciones marinas típicas, lo que solo permite distinguir algunos remanentes de la textura original de la estructura de la nave. Otros componentes de la embarcación también sobresalen en la superficie durante la marea baja, aunque no brindan suficiente información adicional sobre la naturaleza exacta del navío.

Dado que se trata de una embarcación de época moderna, se ha planteado la hipótesis de que esta operaba dentro del umbral temporal de los años 1900 y que su propulsión dependía de mecanismos de vapor. Esta hipótesis fue corroborada a través de la búsqueda en archivos, donde se recuperó una fotografía tomada en 2005 que muestra la embarcación. Aunque no se especifican las condiciones de marea al momento en que se tomó la imagen, queda claro que el nivel del agua en el golfo ha permanecido constante durante al menos 16 años, lo que se suma al deterioro que ha sufrido el pecio debido al expolio. En 2005, el pecio aún conservaba, aunque en condiciones críticas, dos calderas de vapor de la nave (Sánchez, De la O, y Alfaro 2020) (Figura 5).



**Figura 5.** Distintas perspectivas de Pecio San Lucas-1.

*Fuente:* Fotografías: Colección MNCR.

La imagen recuperada sugiere que las calderas estaban alineadas en la línea de crujía del barco, con hornos enfrentados. Se pueden observar remanentes de tubos reforzados que alternaban con los tubos de humo para dar soporte al cilindro, y se presume que los hornos

podrían hallarse sumergidos detrás de la bancada de la máquina. Además, sobre ambas calderas se distinguen domos que probablemente alojaban la válvula principal de sobrepresión para mantener el nivel de agua en condiciones de seguridad. Sin embargo, ya en 2005, las cajas de humo, que originalmente se encontraban sobre los hornos para ventilar los gases hacia la chimenea, habían desaparecido.

### **Pecio San Lucas-2**

A tan solo 190 metros al noroeste del muelle principal de isla San Lucas se localizó el yacimiento denominado Pecio San Lucas-2. Al igual que el Pecio San Lucas-1, se trata de una embarcación casi completamente sumergida, de la cual solo sobresale una pequeña parte de la misma. El único indicador arqueológico visible en este yacimiento es el remanente metálico de la borda de popa, lo que subraya la necesidad de una prospección subacuática para obtener más información sobre la naturaleza del pecio. A pesar de las limitaciones, se logró recuperar una fotografía documental de 2005 que muestra este pecio (Figura 6).



**Figura 6.** Fotografía recuperada del año 2005, cuando Pecio San Lucas-2 aún conservaba varios indicadores arqueológicos de arquitectura naval por encima de la superficie.

*Fuente:* Fotografía: Colección MNCR.

La imagen confirma que se trata de una embarcación con características similares al Pecio San Lucas-1. Sin embargo, a diferencia del primero, el Pecio San Lucas-2 ya no conservaba ni las chimeneas ni la cabina para el año 2005. Tanto el biodeterioro como el expolio parecen haber sido los factores determinantes en la desaparición de la mayor parte de los componentes visibles de esta embarcación.

El análisis de la fotografía de 2005 revela que la sección mejor conservada del navío es el espejo de popa, junto con parte de una cubierta inferior y lo que parece ser una escotilla. Aunque el registro de la cubierta sugiere la existencia de piezas que podrían haber soportado dos chimeneas, estas ya no estaban presentes en el momento en que se tomó la fotografía. Por lo tanto, no se consideran indicadores arqueológicos fiables, aunque sugiere que la nave funcionaba con un mecanismo de vapor (Alfaro 2023).

### **Pecio San Lucas-3**

Al encontrarse en una zona intermareal donde, en condiciones de marea baja, el yacimiento arqueológico se expone completamente, este pecio es el más accesible de la arqueología costarricense. Registrado en el año 2020 como Pecio San Lucas-3, este yacimiento consiste en los remanentes de un navío de vapor encallado que ha perdido casi todos los elementos de la obra muerta de la nave, mientras que una parte de la obra viva parece estar sepultada bajo una capa de arena fangosa, la cual es recubierta diariamente por la marea alta del golfo de Nicoya. Es posible acceder al yacimiento a pie, caminando por el borde de la isla durante la marea baja, preferiblemente entre las 9:00 y las 11:00 a. m. En condiciones de marea alta, típicamente durante las tardes y noches, el pecio queda completamente sumergido, sin visibilidad desde la superficie (Sánchez, De la O, y Alfaro 2020) (Figura 7).



**Figura 7.** Distintas perspectivas de Pecio San Lucas-3.  
*Fuente:* Fotografía: Colección MNCR.

A pesar de su estado de conservación, el Pecio San Lucas-3 posee la mayor cantidad de indicadores arqueológicos identificables entre los pecios de las costas continentales del océano pacífico costarricense descubiertos hasta la fecha. Al igual que sus predecesores, se compone de remanentes de un navío de vapor, en este caso de aproximadamente 45 metros de eslora y 11 metros de manga. En primer plano, se observan el codaste del navío y una circunferencia apreciable que parece corresponder al volante de inercia, desde donde partía el eje de transmisión (que probablemente esté enterrado), terminando en la hélice. Más adelante, se encuentran los pantoques y, en medio de ellos, la bancada donde descansaba la máquina con su volante de inercia (dos ruedas dentadas) y parte del cigüeñal. Sobre el cigüeñal debían estar ubicados los pistones y cilindros, con sus tapas y válvulas de sobrepresión, junto con toda la estructura que sostenía la máquina.

Algunas de las partes del pecio muestran signos evidentes de estar hechas de hierro, como lo indica el característico color rojizo de los componentes ferrosos. También se pueden identificar los restos de la borda de la embarcación y parte de la popa, que se encuentran parcialmente cubiertos por la vegetación de la arboleda en el extremo occidental del pecio. En la zona de la popa, son visibles secciones del forro de la embarcación, el cual parece haber sido compuesto por varias piezas colocadas sobre salientes cilíndricos que se conservan arqueológicamente y se extienden a lo largo del plano transversal de la nave. Dado el estado

del forro, es posible que muchos de los componentes metálicos restantes de la popa, incluidas las chimeneas, hayan sido saqueados, ya que los agentes erosivos naturales no parecen haber causado tal nivel de destrucción en el pecio.

La proximidad de la isla respecto al muelle de Puntarenas (apenas 6 kilómetros en línea recta), uno de los más importantes del país, y la naturaleza arqueológica similar de las embarcaciones, sugiere que estos navíos podrían haber sido encallados en la isla San Lucas a propósito, a modo de cementerio por desuso o reemplazo. Esta práctica, conocida a nivel mundial, ha sido utilizada en diversas épocas de la navegación humana. Aunque no se han encontrado registros escritos sobre la existencia de estos buques en aguas costarricenses, la hipótesis de su abandono intencionado en la isla se basa en la observación del contexto arqueológico.

### **SV Viduco**

El pecio resultante del naufragio del SV Viduco, una bricbarca (navío velero de tres mástiles) de origen alemán, se localiza en la bahía Wafer de la Isla del Coco. El SV Viduco fue construido en 1875, de hierro, con 67,1 metros de eslora, 10,6 metros de manga y 6,3 metros de puntal, y era propiedad de la firma Mentz, Decker & Co. con sede en Hamburgo. Su capitán, Edwinn Stolz, comandaba la nave en rutas comerciales que fondeaban en San Juan del Sur, Nicaragua, y Puntarenas, Costa Rica, hacia finales de diciembre de 1907.

El accidente que llevó al naufragio del SV Viduco ocurrió la noche del 27 de diciembre de ese mismo año, cuando la nave, debido a lo que se atribuye a descuidos por parte del capitán, rozó su popa con un fondo rocoso. Este impacto provocó la apertura de vías de agua insalvables, a pesar de los intentos realizados para salvar el barco. Finalmente, el SV Viduco se hundió en la bahía, convirtiéndose en uno de los pecios históricos más emblemáticos de la región.

El pecio fue descubierto en mayo de 2014 durante una campaña arqueológica liderada por los investigadores Omar Fernández y Claudio Lozano. En esta campaña también se investigaron petroglifos con inscripciones de barcos balleneros, cuya cronología se remonta a finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX. Durante las prospecciones, se detectó el pecio del SV Viduco en aparente buen estado de conservación, a pesar de haber permanecido más de un siglo bajo el agua. Entre los indicadores arqueológicos más relevantes que se pudieron identificar, destacan los componentes de la arquitectura naval, como la quilla, varias varengas, las escobenes, las vagras, así como parte de la proa que aún conserva el bauprés (Fernández y Lozano 2020).

El buen estado de preservación de estos componentes estructurales se debe en parte a las condiciones naturales de la Bahía Wafer, que han protegido al pecio de una rápida degradación. Sin embargo, la investigación sobre el SV Viduco aún continúa, dado que gran parte del casco y otros elementos críticos permanecen sepultados o parcialmente cubiertos por sedimentos, lo que complica su total identificación y análisis.

## **De la arquitectura naval a la historia humana**

Luego de este recuento de embarcaciones naufragadas en ambas costas de Costa Rica y el análisis de arquitectura naval de estas, es preciso avanzar algunas reflexiones. Detrás de la ingeniería que llevó consigo el diseño, la construcción y finalmente la navegación de un barco histórico, ponderó siempre la figura del ser humano, la cual estuvo estrechamente relacionada con la complejidad de la sociedad en la que se vio inmerso. No es posible conocer la identidad de las personas que vivieron en los barcos de Playa Grande Manzanillo y el Parque Nacional Cahuita, ni en los barcos que se encuentran encallados tanto en el Golfo de Nicoya como en la bahía Wafer de la Isla del Coco. Sin embargo, a partir del análisis del contexto arqueológico, sí es posible encontrar un factor común entre todos ellos: la decisión de embarcarse aguardando un misterioso final. Al igual que las ruinas en los contextos arqueológicos terrestres, los pecios son esa pequeña parte de la historia que representa lo que una vez fue una embarcación habitada por personas; cada indicador arqueológico de arquitectura naval, fragmento roto o pieza faltante constituye un remanente inequívoco de manipulación humana. Estas personas lograron o no los objetivos planteados en la navegación, pero es evidente, conociendo el desenlace de los barcos naufragados en aguas costarricenses, que el final de una nave no debe ser el de los pecios del caribe y pacífico de Costa Rica. Una embarcación fue construida para navegar y su conversión en un pecio actual es, a todos los efectos, un final trágico.

Por ello, es preciso reconocer que estas personas decidieron habitar barcos en una vida siempre en movimiento, con la incertidumbre de saber que el final de estos navíos se encontraba en la arena y en el fondo del mar. Definitivamente, no escaparon de la intensa dinámica naval del Caribe en el siglo XVIII, con aguas peligrosas infestadas de intereses bélicos, traiciones y esferas políticas. Y tampoco se encontraban ausentes en la transformación de la sociedad costarricense desde el año 1900, más tratándose de las aguas que rodean la Isla San Lucas, el lugar que guarda una importancia tanto histórica como social por lo que sucedió allí y, que actualmente puede considerarse un cementerio de naves dada la presencia de estos tres pecios. El misterio de la embarcación en el Parque Nacional Cahuita alude a una complejidad social aun mayor y el SV Viduco, una embarcación que se desviaba 700 kilómetros de su ruta comercial normal para terminar naufragada en la Isla del Coco, añade aún más la incertidumbre sobre el comportamiento de estas personas. Las pequeñas investigaciones de estos sitios arqueológicos que se han planteado aquí han originado, como es usual, más preguntas que respuestas.

Estos seres humanos no fueron tan distintos a los actuales. Pertenecen a estas épocas pretéritas que han desencadenado inevitablemente algunos sucesos en la sociedad actual de Costa Rica; es necesario realizar los esfuerzos posibles para rescatar su historia y de esta manera, comprender mejor las dinámicas que se desarrollan en la actualidad. Conforman una parte importante de la historia de este país y decidieron, a fin de cuentas, su paso por ella.

Fueron seres humanos que encontraron un modo de vida en una embarcación, la reconstrucción de sus memorias yace entre la arena y el fondo del mar.

### **Agradecimientos**

A Dr. Jeffrey Peytrequín Gómez, el cual fue mi profesor durante mis años de estudiante y que ahora tengo el privilegio de considerarlo un colega. Jeffrey me mostró una visión distinta sobre la arqueología y cimentó las bases de mi interés en la arqueología subacuática, la cual pude profesionalizar años después en mi carrera. Sus aportes a lo largo de mi trayectoria han sido muy valiosos y muchas de sus enseñanzas se ven reflejadas en algunas interpretaciones que ofrezco en este artículo. Siempre le agradeceré que haya visto en mí, probablemente antes que nadie, un potencial que tal vez yo mismo desconocía.

A José Joaquín Brenes Ballester, María José Solano Soto y Carol Barrantes Jiménez, mi amigo y amigas del Departamento de Antropología e Historia del Museo Nacional de Costa Rica. Les comenté que tenía la oportunidad de escribir este artículo y me lanzaron hacia su redacción sin dudarlos. Han sido grandes impulsor e impulsoras de mi carrera más reciente y han cambiado mis momentos de duda y fatiga por seguridad, iniciativa y risas. Admiro profundamente a estas personas porque se desenvuelven con el mismo éxito tanto en el ámbito profesional como en el personal. Gracias José, María, Carol, por hacer fácil lo difícil.

*Apoyo financiero:* Todos los resultados de investigaciones y formación profesional resumidos en este artículo han sido apoyados financieramente por el Museo Nacional de Costa Rica, del cual el autor de este artículo es funcionario activo desde el año 2018.

### **Referencias**

- Alfaro, Iván. 2023. «Propuesta de modelo de carta arqueológica subacuática de Costa Rica». Trabajo final de máster, Cádiz, España: Universidad de Cádiz.
- Alfaro, Iván, y María Rojas. 2023. «Informe de monitoreo de monumento arqueológico Punta Cahuita (L-276 PC)». Informe de monitoreo de monumento arqueológico Informe DAH-2023-I-088. San José, Costa Rica: Museo Nacional de Costa Rica.
- Badilla, Adrián. 2019. «Inspección de Pecio (L-325 PM-2), Playa Grande, Manzanillo, Limón». Informe de Inspección Arqueológica DAH-2019-I-021. Museo Nacional de Costa Rica.
- Baldi, Norberto. 2001. «Black Creek (Catalogo UCR N° 467): Primeras interpretaciones arqueológicas de un modo de vida costero en el Caribe Sur de Costa Rica.» Tesis de licenciatura, Escuela de Antropología y Sociología: Universidad de Costa Rica.
- Ciarlo, Nicolás. 2019. «Aportaciones históricas y arqueológicas al estudio del proceso de estandarización en la industria ancorera de las potencias marítimas europeas del siglo XVIII». *Arqueología* 25 (2): 169-93.
- Curryer, Betty Nelson. 1999. *Anchors An Illustrated History*. Londres: Chathan Publication.

- Fernández, Omar, y Claudio Lozano. 2020. «Localización del naufragio del SV Viduco durante la prospección arqueológica subacuática en Isla del Coco.» *Campaña de elaboración de la carta arqueológica subacuática de Costa Rica.*, 1-18.
- García-Torralba Pérez, Enrique. 2010. *La Artillería Naval Española en el Siglo XVIII. Su evolución técnica y su recíproca influencia con la arquitectura del buque.* Madrid.
- Gluckman, Stephen. 1998. «Preliminary Investigations of a Shipwreck, Pumpata National Park Costa Rica». En *Maritime Archaeology A Reader of Substantive and Theoretical Contributions*, Lawrence E. Babits and Han Van Tilburg, 453-67. The Springer Series in Underwater Archaeology.
- Harris, Lynn, y Nathan Richards. 2018. «Preliminary Investigations of Two Shipwreck Sites in Cahuita National Park, Costa Rica». *The International Journal of Nautical Archaeology*, 1-14.
- Herrera, Anayensy, y Felipe Solís. 2011. «El gusto por comer moluscos: preferencias y orígenes precolombinos en la Bahía de Culebra, Costa Rica». *Vínculos Revista de Antropología del Museo Nacional de Costa Rica* 34 (1-2): 61-96.
- O'Donnell, Hugo. 2008. «El marqués de la victoria, una opinión discordante con la política naval de Ensenada». *Anuario de Estudios Atlánticos* II (54): 13-41.
- Rojas, Myrna, Julio César Sánchez, Rina Cáceres, y Pablo Rodríguez. 2018. «Hallazgo de patrimonio subacuático en Manzanillo de Limón». Informe de denuncia por hallazgo histórico-arqueológico Arqueología DAH-008-2018. Manzanillo, Limón, Costa Rica: Museo Nacional de Costa Rica.
- Sánchez, Julio César. 2019. «Pecio Manzanillo: valoración arqueológica de un sitio patrimonial subacuático». *Atisbos al pasado Investigaciones arqueológicas del Departamento de Antropología e Historia* 1 (1): 85-99.
- Sánchez, Julio César, Fabiola De la O, y Iván Alfaro. 2020. «Inspección arqueológica en Isla San Lucas». Informe de Inspección Arqueológica Arqueología DAH-2020-I-023. Isla San Lucas, Puntarenas, Costa Rica: Museo Nacional de Costa Rica.