

*Resumen:* En este artículo se expone una colección de documentos de una compañía inglesa aseguradora de barcos y su potencial como fuente de investigación para el análisis de procesos de naufragio.

*Palabras clave:* naufragio, fuentes documentales, Chinchorro, barcos.

*Abstract:* This article deals with a collection of documents from an English ship insurance company and its potential as a research source for the analysis of shipwreck processes.

*Keywords:* shipwreck, documentary sources, Chinchorro, ships.

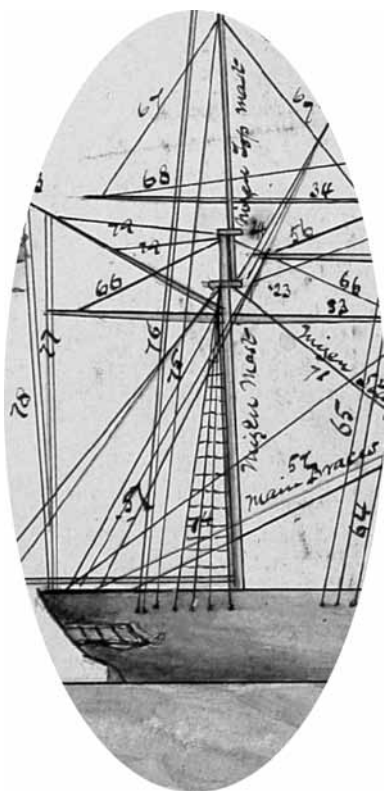
## The Lloyd's Marine Collection, una fuente histórica para el estudio de naufragios

**E**n 1979 la biblioteca Guildhall de Londres adquirió una importante colección documental, la Lloyd's Marine Collection. Entre el inventario que constituye este impactante acervo<sup>1</sup> se encuentra un compendio de manuscritos y libros impresos llamado *The Register Book*, publicación que se conforma, a su vez, por dos libros: *Lloyd's Register of Shipping* (1764-1833 y 1914 a la fecha) y *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping* (1834-1913). Estos son los libros en los que se centrará el examen del presente artículo. A grandes rasgos, se tratan de listados anuales (que van del año de 1764 hasta la fecha) que registran y catalogan un extenso número de embarcaciones. En ellos se inscriben los detalles de cada una de las naves registradas: su nombre, tipo, nombre del capitán y del dueño, tonelaje, origen y destino, número de armas y tripulación, condiciones del casco y sus materiales, así como incidencias o accidentes reportados —naufragios, incendios, pérdidas, hundimientos, etcétera—. Todo este compendio de datos hace del *Register Book* una fuente importante de información para todo aquel que hace de la investigación de naufragios su objeto de estudio.

En el presente artículo hablaremos de esta importante colección documental. En términos generales, mi objetivo es desarrollar la lectura del *Lloyd's Register Book* desde un marco teórico específico y con ello propondré, a partir de mi propia experiencia investigativa, la manera en que puede usarse para la indagación histórica de naufragios. Primero abordaré el mundo de vida en el cual se produjo dicho documento. Lo que aquí intento es contextualizar la obra a través de su historización para determinar el sentido original de su creación. Posteriormente juzgaré su pertinencia como fuente histórica a través de mi horizonte de lectura, es decir, mi campo como estudioso de naufragios acaecidos en Banco Chinchorro. Este paraje es una

\* Subdirección de Arqueología Subacuática, INAH.

<sup>1</sup> Para una referencia más extensa de lo que contiene esta colección véase D. T. Barriskill (comp.), *Guide to the Lloyd's Marine Collection and Related Marine Sources at Guildhall Library* (3a. ed.), Londres, Guildhall Library Publications, 2006.



barrera de arrecifes de coral de 43 kilómetros de largo por 28 de ancho enclavado en el Caribe mexicano, y cuenta con una riqueza cultural e histórica importante: en sus aguas se han registrado hasta la fecha 68 pecios<sup>2</sup> y diferentes artefactos aislados que datan de los siglos XVI al XX. La información que hasta ahora tenemos acerca de la identidad y circunstancias que llevaron a esas embarcaciones a hundirse en Banco Chinchorro es escasa. De allí la importancia del *Lloyd's Register Book*, pues constituye una herramienta útil que aporta datos interesantes para conocer los navíos naufragados.

### El investigador frente al documento

Como toda fuente histórica, *The Lloyd's Register Book* no se deja entender y aprehender por el investigador sin presentar dificultades. Porque, en primer lugar ¿cómo leer y comprender un documento que no solamente fue producido en una época anterior, sino que no fue concebido para ser una fuente histórica? Esta pregunta plantea un problema, digámoslo así, filológico y semántico: de palabras, expresiones y sentido. Lo que quiero decir es que nuestra lectura es hecha siempre desde un presente, mientras que el objeto de nuestra lectura, el documento, responde a un pasado. La implicación es que siempre existirá una tensión entre dos mundos de vida u horizontes culturales: el del investigador actual y el de la subjetividad que produjo originalmente el documento.

Esto, que parece una obviedad, nos pone en guardia contra una lectura ingenua y positivista del documento. Lectura que olvida que existe una distancia entre el horizonte de emisión y el horizonte de recepción. Me refiero a la suposición tradicional, acriticamente aceptada, de ver el documento como un elemento neutro, una ventana a la realidad, un reflejo transparente del pasado. Aquí se parte de considerar a la fuente histórica como simple medio de documentación porque sólo se evalúa su cualidad descriptiva, como si los enunciados de los

que está compuesto (el pasado) fueran susceptibles de una traducción limpia a un sustrato propiamente “empírico” (el presente).<sup>3</sup> El resultado es una búsqueda incansante de datos internos y referentes externos que se piensan aporosa o inequívocamente ligados.

En oposición a esa visión sostenemos que, siguiendo a Fernando Betancourt, “el documento es, antes que otra cosa, texto, y lo es incluso si no es escritura. Para decirlo mejor, es sistema de producción de sentido y con ello queda señalada su condición de texto de cultura”.<sup>4</sup> Como producción de sentido, y por tanto texto cultural, el documento implica siempre una acción selectiva; esto es, una determinada relación entre la memoria y el olvido: entre “lo que dice” y “lo que no dice”. Así, el documento nos señala un desfase entre el *decir* (la descripción de los acontecimientos en él contenidos) y el *hacer* (el acontecimiento mismo), lo cual en última instancia tiene que ver con aspectos valorativos e ideológicos. Por tanto, podemos concluir, el documento es ya una construcción ideológica de los acontecimientos que describe, una aprehensión de la realidad dentro de un sistema de valores, creencias y pensamiento determinado.

La actual filosofía de las ciencias, aún en su tradición empirista, nos ha enseñado que no existen datos empíricos independientes de un lenguaje teórico que los posibilite. El dato no es algo dado, sino construido. Bajo este planteamiento, lo mínimo que debemos hacer al leer las fuentes es fijarnos en el lenguaje a través del cual se producen los datos que nos ofrecen. Es decir, analizar el mundo de vida desde el cual lo que se nos relata es generado. Si el mundo de vida desde el cual se cuentan las cosas es distante al mundo de vida del lector, como es el caso en la investigación histórica, esto exige un trabajo específico para mantener en la interpretación esta alteridad [...] Esta diferencia de lecturas, la que hace el lector actual y lector originario, es lo que nos permitirá superar la lectura positivista que se hace tradicionalmente en la investigación de

<sup>2</sup> Se denomina pecio a los restos de un artefacto o nave fabricado por el ser humano, hundido total o parcialmente en una masa de agua (mar, río, lago, embalse, etcétera). Un pecio puede ser producto de un accidente marítimo, naufragio o evento climático, pero también puede ser ocasionado por abandono, hundimiento intencional, negligencia o descuido.

<sup>3</sup> Fernando Betancourt Martínez, “Significación e historia: el problema del límite en el documento histórico”, en *Estudios de historia moderna y contemporánea de México*, vol. 21, doc. 265, en línea [<http://www.historicas.unam.mx/moderna/ehmc/ehmc21/265.html>], 24 de septiembre de 2014.

<sup>4</sup> *Ibidem*.

la historia, y con esto saber quién, cómo y de qué manera nos hablan las fuentes.<sup>5</sup>

Para comprender el significado de un documento u objeto material, es necesario referirlo a su mundo de vida u horizonte cultural, es decir, al sistema de reglas y códigos que le dieron sentido y permitieron su producción. Si bien el investigador conduce sus pesquisas por medio de preguntas específicas hechas a los documentos, lo que ya implica una forma de indagar, es decir, una metodología, ésta no es suficiente para “acercarse al pasado”. De esta manera, como afirma Alfonso Mendiola, el investigador necesita contexto, es decir, inscribir los documentos lo más posible en su mundo de vida original. Dicho de otra manera, comprender las fuentes sólo se logra desde su propia subjetividad configurada histórica y socialmente:

Sólo hay sentido cuando el sujeto que lo genera sigue un código. Para que haya significado hay que someterse a un sistema de reglas, y éstas deben ser públicas. Entender es compartir con otro u otros un mismo código. Este sistema de reglas puede ser desde una gramática hasta un conjunto de costumbres. El código es aquello que interioriza un individuo en su proceso de socialización. Introducirse en el significado es formar parte de una comunidad. Para comprender el significado de un enunciado o un objeto material, es necesario referirlo a un sistema de reglas.<sup>6</sup>

Finalmente, siguiendo a Mendiola, toda lectura de una obra, un texto o un documento temporalmente distante del lector, consiste en el encuentro de dos horizontes, el del lector y el del autor. Lo que se pretende al tomar conciencia de este “encuentro” es abrir el horizonte del lector para que sea capaz de entrar en diálogo con el horizonte en que fue producido el texto y constituyó su función comunicativa originaria: “sólo el acto reflexivo nos permite relativizar nuestra forma de leer, y de esta manera acercarnos a la alteridad de la obra”.<sup>7</sup>

<sup>5</sup> Alfonso Mendiola (comp.), *Introducción al análisis de fuentes*, México, UIA, 1994, pp. 11-12.

<sup>6</sup> *Ibidem*, pp. 15-16.

<sup>7</sup> *Ibidem*, pp. 126-127.

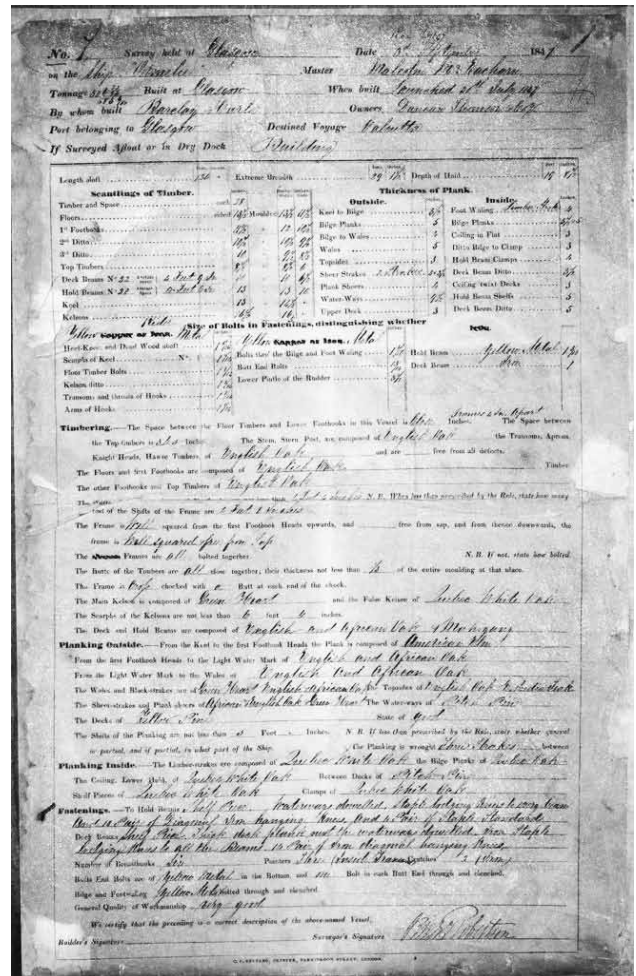


Figura 1. Anales de buques del registro de Lloyd. Tomado de [https://irdigitisation.wordpress.com/2014/12/10/what-does-lloyds-register-have/].

### Lloyd's Register Book: una guía para el negocio de seguros marítimos

La colección documental que adquirió la biblioteca Guildhall y a la cual pertenece el *Lloyd's Register Book*, proviene de Lloyd's of London, un mercado de seguros británico que operaba desde finales del siglo xvii. El origen de Lloyd's of London se remonta a la pequeña cafetería que el empresario Edward Lloyd abrió cerca del muelle de Londres, probablemente en 1688. Su negocio, concurrido por una multitud de marineros, capitanes de barcos, armadores, comerciantes y, en fin, toda aquella “gente de mar” que trataba sobre negocios concernientes a la profesión marítima, pronto incrementó su reputación como centro de actividad comercial. Ahí se discutían

fletes y se cerraban tratos para los embarques, y hasta allí llegaban, a la espera de noticias, los familiares y amigos de los tripulantes y pasajeros de las embarcaciones que no arribaban a destino en los plazos correspondientes o en ninguna fecha.<sup>8</sup>

La modalidad de su clientela inspiró a Edward Lloyd a realizar una idea innovadora que ampliaría su negocio: reunir información sobre aquellas noticias de mayor interés para cuantas personas estaban vinculadas con el comercio marítimo. Así nació *Lloyd's News*, publicación que se repartía tres veces por semana entre septiembre de 1696 y febrero de 1697, y que demostró ser una herramienta útil para todos aquellos interesados en los negocios. Pero también se aprovechó la valiosa información otorgada por el periódico, y a los concurrentes habituales del café se sumaron aseguradores de barcos, y a poco el pequeño café de Lloyd se transformó en una habitual agencia de navegación y mercado de seguros,<sup>9</sup> y para la fecha de la muerte de su fundador, en 1713, ya estaba firmemente establecida. En abril de 1734 los concurrentes de Lloyd's, para continuar con la idea del *Lloyd's News*, publicaron el *Lloyd's List*, una revista semanal en la cual se incluía información general sobre comercio y otros detalles marítimos, entre ellos el arribo de embarcaciones a puertos ingleses e irlandeses.<sup>10</sup>

En 1760, años después de la muerte de Edward Lloyd, algunos de sus antiguos clientes convinieron en asociarse y continuar con la tarea de proporcionar información para los negocios marítimos y el mercado de seguros. Así nació The Society for the Registry of Shipping, mejor conocida como *Lloyd's Register* (en honor a Edward Lloyd), cuyo objetivo fue doble: dar a los comerciantes información de calidad acerca de las embarcaciones, y fortalecer y ampliar el pujante negocio de seguros.<sup>11</sup> En 1834, después de una disputa entre los

<sup>8</sup> "Lloyd's de Londres y su fatídica campana", en *Almanaque de seguros del Estado*, Uruguay, 1943, p. 65.

<sup>9</sup> *Ibidem*.

<sup>10</sup> D. T. Barriskill (comp.), *op. cit.*, p. 3. El número más antiguo de la revista que aún se conserva data del 2 de enero de 1740. El *Lloyd's List*, con algunos cambios, sigue circulando hasta el día de hoy de manera internacional y con tirajes diarios.

<sup>11</sup> "It started with a cup of coffee. A brief history of Lloyd's Register", en página web de la Lloyd's Register: [[http://www.lr.org/about\\_us/Our\\_history/Brief\\_history\\_of\\_LR.aspx](http://www.lr.org/about_us/Our_history/Brief_history_of_LR.aspx)]. "A History of

integrantes del *Lloyd's Register*, algunos miembros decidieron separarse y fundar una nueva sociedad el Lloyd's Register of British and Foreign Shipping, donde se publicó un nuevo libro: *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping*. Aunque adoptaron el mismo nombre, esta sociedad fue independiente del Lloyd's original.<sup>12</sup>

Así pues, Lloyd's of London no fue ni una compañía ni una corporación: fue básicamente un mercado de seguros marítimos. Un lugar que aportaba información y funcionaba como sitio de encuentro donde varios proveedores de fondos o "miembros", ya sean individuos o corporaciones, otorgaban sus servicios en el negocio del seguro —en sus inicios a embarcaciones, y en la actualidad a todo tipo de transportes y empresas—. A pesar de sus 300 años en el negocio, Lloyd's operaba de la misma forma y con sus ideas originales: ganar dinero poniendo en contacto a inversionistas acaudalados con navieros menos ricos y temerosos de perder lo que tienen.<sup>13</sup>

La navegación en toda época histórica siempre ha representado un riesgo de pérdidas humanas y materiales. En el siglo XVII la probabilidad de que un barco se accidentara y hundiera, que fuera capturado por piratas o pudiera verse afectado por una guerra era grande. Dichos sucesos podían llevar a la ruina financiera al mercader, propietario tanto del barco como del cargamento. Lloyd's puso en contacto a los armadores interesados en adquirir un seguro, con inversionistas ricos, quienes prometían al mercader una indemnización en caso de que perdiera su barco. A cambio, el mercader pagaba por adelantado al inversionista una cierta cantidad; si el barco no se hundía, el inversionista se quedaba con el dinero.<sup>14</sup>

Insurance Started With Lloyd's of London", en línea [<http://www.cymconet.com/history-insurance-starting-lloyd-s-london>]. D.T. Barriskill (comp.), *op. cit.*, pp. 2-4.

<sup>12</sup> *Ibidem*, p. 4.

<sup>13</sup> Blanca Romero Matute, *El reaseguro*, Bogotá, Pontificia Universidad Javeriana/ Asociación Internacional de Derecho de Seguros, t. I, 2001, p. 60.

<sup>14</sup> Como dice Paul Krugman, el negocio de seguros se asienta en el comercio del riesgo. Las ganancias tienen lugar cuando una persona que está menos dispuesta a soportar el riesgo se la transfiere a la persona que tiene mayor disposición a soportarlo: "Supongamos que la probabilidad de que un barco se hundiera era de 10% y que si se producía el desastre el comerciante perdía 1 000£. En este caso la pérdida esperada sería de 0.10 x 1000£ = 100£. No obstante el comerciante, en la cuerda floja durante toda su vida, podría estar

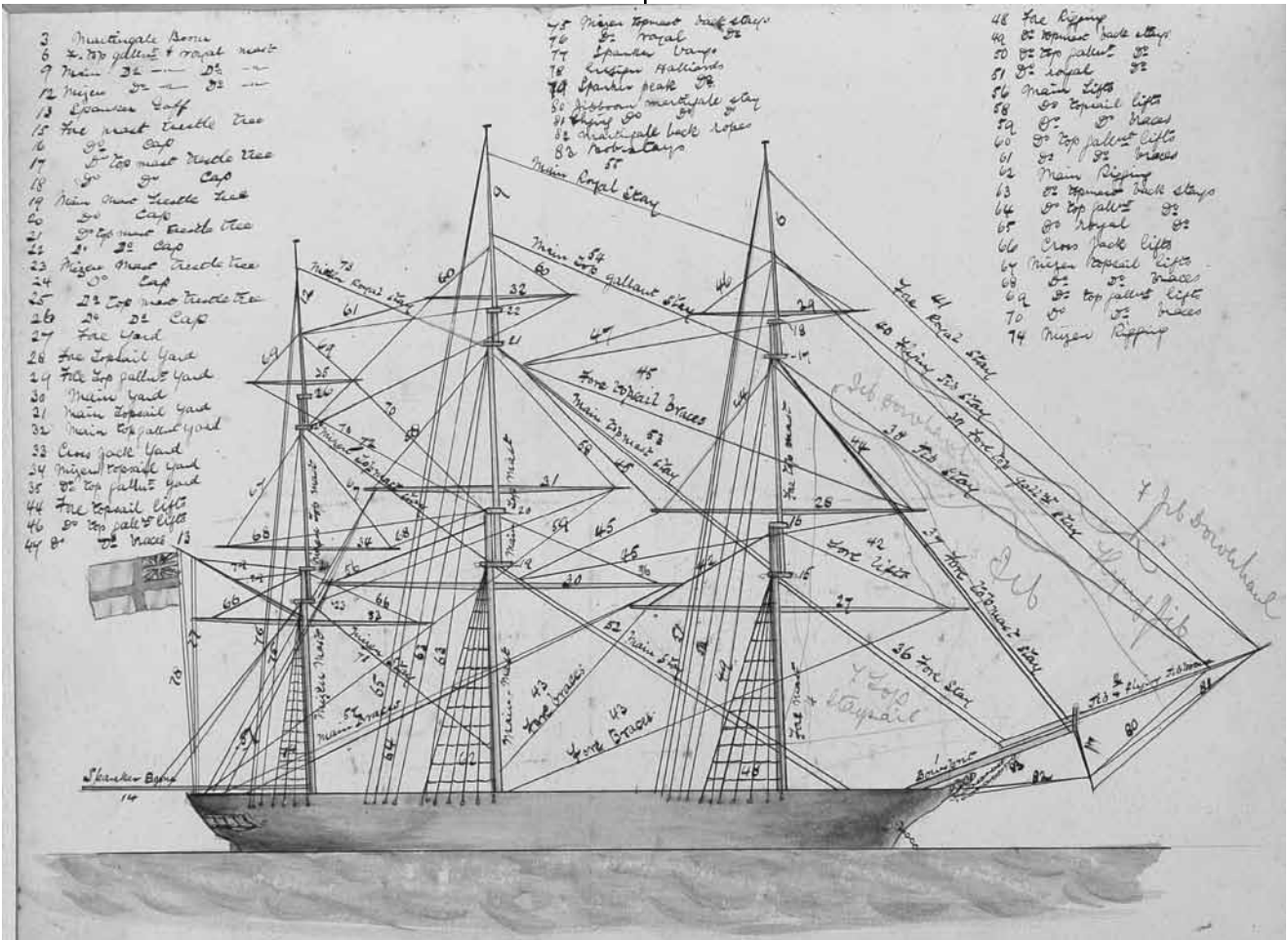


Figura 2. Bitácora de navegante de 1882. Proyecto de digitalización de Lloyd's Register Books. Tomado de [https://lrdigitisation.wordpress.com/2014/12/10/what-does-lloyds-register-have/].

Desde 1771 los miembros de Lloyd's se dividieron entre suscriptores (*underwriters* o *names*) y corredores (*brokers*), quienes fungían como intermediarios entre los clientes y los inversionistas. Un comerciante en busca de algún seguro se ponía en contacto con el corredor, y éste, a su vez, con el suscriptor, quien contactaba al inversio-

dispuesto a pagar 150£ a cambio de que le pagaran 1000£ en caso de que el barco se hundiera. Por otra parte, un rico inversionista para el que 1000£ no era una gran suma de dinero estaría dispuesto a asumir el riesgo a cambio de una cantidad ligeramente superior a su pérdida esperada; por ejemplo 110£. Es obvio que sería posible realizar un intercambio beneficioso para ambas partes: el comerciante pagaría algo menos que 150£ y más de 110£, por ejemplo 130£, a cambio de recibir un pago de 1000£ en caso de que el barco se malograra. En concreto, ha pagado a un individuo menos adverso al riesgo que él para que asuma su riesgo"; Paul Krugman, *Introducción a la economía: microeconomía*, Nueva York, Worth Publishers, 1953, p. 439.

nista para cerrar o "suscribir" el negocio. Los miembros eran dirigidos por un comité que ellos mismos elegían y se encargaba de controlar la organización. Cada suscriptor gestionaba sus negocios con responsabilidad ilimitada, ya que Lloyd's, como mero mercado de seguros, no suscribía por sí mismas las pólizas de seguros ni era legalmente responsable de las deudas de sus miembros. En un principio los miembros suscriptores llevaban personalmente sus negocios, pero debido a la complejidad y volumen de los mismos tuvieron que organizarse en sindicatos.<sup>15</sup>

En cuanto al cobro del seguro en caso de haber sufrido un percance, los clientes debían llevar a cabo un trámite en la "Cámara de los horrores", sobrenombre dado al

<sup>15</sup> Blanca Romero Matute, *op. cit.*, p. 61.

Ship Name	Owner/Agent	Port of Origin	Classification	Other Details
Apledon	T. Procle	Lond.	Dublin	100
Arabella	T. Bradshaw	Liverp.	Lisbon	160
Archd. Jof.	H. Flanagan	Lond.	Punte	200
Archie	Jas. Wilton	Leith	Campvere	80
Argo	Wm. Cutler	Lond.	Amsterdam	200
Argyle	G. Robinson	Liverp.	Dublin	40
Arnold	J. Lizard	Lond.	New York	200
Arnold	T. Crawford	Liverp.	Lisbon	150
Ashley	G. Arnold	Lond.	Gib. & Mah.	250
Astimpdon	I. de Montano	Liverp.	S. Sebastian's	80
Aitou	Jas. Caird	Lond.	W. C. & Am.	100
Augusta	Rob. Wilton	Lond.	Dublin	100
Aug. Caesar	John Duffell	Lond.	Well Indies	150
Aug. Payne	John Lee	Lond.	St. Christ's	150
Aurora	Jas. Mitchell	Lond.	New York	160
Aurora	Cor. Klotaw	Lond.	Danzick	250
Aurora	Jas. Rogers	Lond.	St. Kitt's	250
Aurora	D. Thompson	Lond.	Leghorn	150
Aurora	W. Luckham	Lond.	Newfoundl	150
Audline	Mat. Holme	Liverp.	Barb. & Car.	150

Figura 3. Lloyd's Register Book, 1764. Detalle de una página de la sección alfabética "A". Tomado de [http://www.lr.org/en/research-and-innovation/historical-information/1764-register-book].

departamento del Lloyd's donde se fijaban los anuncios que daban cuenta de la pérdida de buques. Cuando el propietario de una nave dejaba de recibir noticias sobre el paradero de su barco durante un tiempo que se consideraba prudencial, acudía a dicho lugar para pedir que su buque fuera declarado *posted* (publicado); inmediatamente después se tañía una campana para anunciar la desaparición de la nave. Se fijaba entonces un aviso solicitando información a cualquier persona que pudiera proporcionarla para localizar o tener noticias del buque desaparecido. El anuncio se colocaba siempre un día miércoles y si para el siguiente miércoles no se habían recibido noticias satisfactorias, se le retiraba y se daba por perdido el navío en cuestión. Desde ese momento los aseguradores estaban en la obligación de pagar la correspondiente póliza.<sup>16</sup>

Es dentro de este mundo de negocios donde se inserta, funciona y adquiere sentido el *Lloyd's Register Book*. Esta publicación, entonces, era una herramienta para dar una idea a los agentes de seguros, así como a los armadores, del estado de los buques que aseguraban y fletaban, con el fin de que los clientes e inversionistas llegaran a acuerdos y cerraran su trato. La Society for the Registry of Shipping mandaba inspectores o *surveys* a los diferentes puertos ingleses para examinar y reconocer el estado de las embarcaciones cuyos propietarios eran miembros de la Sociedad. Así, se registraba y catalogaba las condiciones en las que se encontraba la embarcación: su tonelaje, su casco, su maquinaria, materiales y apare-

<sup>16</sup> "Lloyd's de Londres y su fatídica campana", en *ibidem*, p. 68.

jo, así como el nombre de la nave, del dueño, del capitán, el tipo de embarcación, lugar de construcción, su edad, su origen, su destino, el número de armas y el número de tripulación. Una vez hecho esto, se evaluaba y se le asignaba una calificación que funcionaba como reflejo de la condición general del navío.

En específico, la calificación consistía en una nota alfabética al casco y una numérica a su maquinaria, materiales y aparejo. En el primer caso, de la "A", si el casco era de primera clase y estaba en óptimas condiciones, hasta la "U", si era de quinta clase o mostraba averías y problemas a considerar. En el segundo caso, del "1", si sus materiales eran de primera calidad, hasta el "3", si sus materiales eran de tercera calidad. Por tanto, si el buque estaba en perfecto estado se le asigna una cuota o garantía "A1" o más propiamente "A1 at Lloyd's" (calificación óptima de Lloyd),<sup>17</sup> lo que garantizaba un negocio rentable para el seguro. El *Lloyd's Register Book* sería, pues, un listado anual que daba cuenta de estas inspecciones.

### *Lloyd's Register Book*, ¿una fuente histórica para el estudio de naufragios?

El libro de registro más antiguo que se conserva data del año de 1764; el contenido y la estructura, aunque con algunos cambios, siguen siendo prácticamente los mismos año tras año, edición tras edición. Cabe mencionar que una de las dificultades en la lectura del *Lloyd's Register Book* radica en su consulta física. El investigador que quiera examinar la colección completa tendrá que visitar la biblioteca Guildhall en Londres. Sin embargo, dicha institución ha hecho una gran aportación al digitalizar la mayoría de los libros para su consulta en internet.<sup>18</sup> Cuando los investigadores nos enfrentamos por primera vez a los libros, no queda más que abrumarnos por el contenido: un enorme listado alfabético de embarcaciones dividido en columnas donde se registró, a través de

<sup>17</sup> Miguel Castero Moreno, *Diccionario comentado de términos financieros ingleses de uso frecuente en español*, La Coruña, Netbiblio, 2003, p. 143.

<sup>18</sup> Esto se puede lograr desde la página *Google Books*.

una combinación, a primera vista confusa de números, siglas y abreviaciones, lo que los *surveys* observaron en sus inspecciones.

El investigador que intente, a través de ellos, obtener datos precisos sobre algún naufragio no los hallará, salvo en poquísimos casos: una pequeña referencia en forma de anotación con la palabra *lost* o *wrecked* al lado del nombre de la embarcación. Esto es así porque los libros, al ser introducidos a su horizonte de emisión o mundo de vida, caemos en cuenta que no tenían ni la intención ni el objetivo de informar sobre naufragios o accidentes en sí mismos, ya que su función era servir de ayuda al negocio de los seguros marítimos, es decir, ser un tipo de guía para medir el riesgo de un posible accidente. Entonces surge la pregunta: ¿los libros de registro son una fuente histórica para el estudio de naufragios? Uno podría pensar por lo antes dicho que el *Register Book* no es una fuente histórica para el estudio de accidentes navales.

Sin embargo, esa deducción parte del axioma que considera que todo documento es por sí y en sí mismo una “fuente histórica”: que ellos contienen las respuestas a las preguntas que les hacemos. Partir de ese axioma, de ese *a priori*, es acercarse a los documentos de una manera deficiente. El adjetivo “fuente histórica” sólo es pertinente cuando el investigador le otorga ese estatus a través de prácticas técnicas, es decir, de una forma de lectura que implica una teoría y una metodología concreta. Recordémoslo, no existen datos empíricos independientes de un lenguaje teórico que los posibilite: el dato no es algo dado, sino construido. Las preguntas hechas a los documentos guiarán la investigación, y serán en última instancia la condición de posibilidad de los datos “hallados” en ellos.

**Lloyd's Register Book y los naufragios en Banco Chinchorro, Quintana Roo, México**

En el Caribe mexicano, a 24 kilómetros al este de las playas de Majahual, Quintana Roo, se encuentra Banco Chinchorro, una barrera de arrecifes de coral de 43 kilómetros de largo por 28 de ancho. Su importancia radica

Figura 4. Lloyd's Register Books donde se registraron los datos de los barcos mercantes del mundo. Tomado de [https://lrdigitisation.wordpress.com/2014/12/10/what-does-lloyds-register-have/].

no sólo en la exuberancia y belleza de su ecosistema, sino también en la riqueza cultural e histórica que contiene. Por más de 450 años, Chinchorro ha sido testigo del flujo naval de la región, y también ha sido protagonista de accidentes marítimos cuyos vestigios yacen hasta la fecha en sus aguas. Con el fin de estudiar, divulgar y preservar este patrimonio, en 2006 la Subdirección de Arqueología Subacuática (SAS) y la Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas (Conap) sumaron esfuerzos para realizar el inventario y diagnóstico del patrimonio arqueológico e histórico sumergido en la Reserva de la Biosfera de Banco Chinchorro. En esta labor, coordinada por la arqueóloga Laura Carrillo, se han registrado hasta la fecha 68 pecios y diferentes artefactos aislados que datan de los siglos XVI al XXI.

Los datos arqueológicos obtenidos por el estudio de dichos pecios nos dicen que algunas embarcaciones accidentadas son de diferentes banderas europeas, entre ellas británicas. Pero no se sabe con exactitud de qué navíos se trata; entonces ¿qué información nos puede aportar al respecto la lectura de los libros de registro de Lloyd's? Lo primero que nos dispusimos hacer fue buscar algunas noticias o informes sobre embarcaciones accidentadas en este paraje. El ayuntamiento de la ciudad de Londres, en su página web oficial, tiene una base

de datos sobre accidentes marítimos compilada con base en el *Lloyd's List Marine News*.<sup>19</sup> Se trata de un buscador indexado en el cual puede obtenerse información sobre las noticias del periódico de los años 1740 a 1837, entre ellas reportes de barcos naufragados o perdidos. Al introducir datos como el nombre del barco, el lugar del suceso y las fechas, el buscador automáticamente arroja una lista sobre los acontecimientos que coinciden con dichos datos.

Ahora bien, en nuestro caso no conocemos el nombre de las embarcaciones de que posiblemente existan noticias, pero sabemos el nombre del lugar donde se accidentaron. Sabemos que para los siglos XVIII y XIX los ingleses conocían con el nombre de *Northern Triangles* el lugar que hoy llamamos Banco Chinchorro. Así pues, al introducir los datos del lugar y las fechas (de enero de 1740 a diciembre de 1837, desgraciadamente tenemos este límite temporal), el buscador nos arrojó seis resultados; seis embarcaciones que se perdieron o naufragaron posiblemente en Banco Chinchorro: *Industry, Adriatick, Queen, Venerable, Snipe* y *Jean*. Tres de ellos son reportados como perdidos, mientras los otros dos como naufragados. Podemos representar los resultados en el siguiente cuadro:<sup>20</sup>

Capitán	Barco	Fecha	Lugar	Reporte
Glen	Industry	23-07-1773	Northern Triangles	De Honduras a Norfolk. Perdido
Beswick	Adriatick	28-03-1788	Northern Triangles	Perdido
Menzie	Queen	24-08-1802	Northern Triangles	Perdido
Angus	Venerable	29-01-1805	Northern Triangles	Perdido
Stevenson	Snipe	17-04-1832	Northern Triangles	Naufragado
Grant	Jean	17-03-1837	Northern Triangles	Naufragado

Una vez hallados los reportes sobre naufragios en la zona, y con ello obtenido los datos del nombre del capitán, del nombre del barco y el año del suceso, con-

<sup>19</sup> [<https://www.cityoflondon.gov.uk/lloydsList/search.aspx>]. El *Lloyd's List* es un periódico dedicado a las noticias marítimas. En particular se registran movimientos, accidentes y otros eventos relacionados con las embarcaciones. El *Lloyd's List* es un documento que forma parte de la colección en posesión de la biblioteca Guildhall y sólo ahí puede consultarse.

<sup>20</sup> [<https://www.cityoflondon.gov.uk/lloydsList/search.aspx>].

frontamos dicha información en los libros de registro de Lloyd's. Veamos como ejemplo la búsqueda y los resultados obtenidos de ella, de los navíos *Venerable, Queen* y *Jean*. Como el *Lloyd's Register Book* enlista por orden alfabético los nombres de los barcos, la búsqueda se hace más sencilla. Sin embargo, debemos tener cuidado porque en el mismo año puede haber registro de más barcos con el mismo nombre. Por ejemplo, en la búsqueda del navío *Venerable* en el libro de registro de 1805 (año del accidente), aparecen otros cuatro navíos homónimos. El factor que distingue a nuestro *Venerable* de los demás es el nombre del capitán. Los datos anotados sobre el navío por medio de abreviaturas y números se estructuran en columnas. Veamos rápidamente lo que se registra en cada columna y el significado de cada abreviatura:

*-Primera columna:* tipo de embarcación y forro del casco:

<i>Tipo de embarcación</i>		
Abreviatura	Nombre en inglés	Nombre en español
S	Ship	Barco-fragata
Sp	Sloop	Balandra
Sw	Snow	Bergantín de esón
Sk	Smack	Queche
Sr	Schooner	Goleta
St	Schoot	—
Bg	Brig	Bergantín
G	Galliot	Galeota
H	Hoy	Gabarra
Dr	Dogger	Urca
Cr	Cutter	Balandro
K	Ketch	Queche
<i>Forro del casco</i>		
s	Sheathed	Forrado
d	Doubled	Duplicado
s&d	Sheathed and doubled	Forrado y duplicado
s.C	Sheathed with Copper	Forrado con cobre





Figura 5. Restos del naufragio del *Ginger Soul* en Banco Chinchorro. Inventario y diagnóstico del patrimonio arqueológico e histórico sumergido en la Reserva de la Biosfera de Banco Chinchorro, Quintana Roo. Fotografía de Patricia Carrillo, INAH/SAS.

s.CI.B	Sheathed with Copper and Iron Bolts	Forado con cobre y pernos de hierro
s.W&C	Sheathed with Cooper over Boards	Forado con cobre sobre las juntas
c.f.	Cooper fastened	Cobre pegado
C.B.	Copper Bolted	Cobre atornillado

-*Segunda columna:* Nombre del capitán.

-*Tercera columna:* Tonelaje y número de cubiertas. Aquellos navíos que no tienen anotación bajo su tonelaje, tienen dos cubiertas:

Abreviatura	Nombre en inglés	Nombre en español
SDs	Three Decks	Tres cubiertas
SD	Single Deck	Una cubierta
SDE	Single Deck with Beams	Una cubierta con baos
DW	Deep Waist	Combés ancho
snw	Single Deck with Deep Waist	Una cubierta con combés ancho
EDW	Single Deck with Beams and Deep Waist	Una cubierta con baos y combés ancho

-*Cuarta columna:* Reparaciones, restauraciones u otros trabajos hechos a la embarcación:

Abreviatura	Nombre en inglés	Nombre en español
rb	Rebuilt	Reconstruido
len	Lengthened	Alargado-extendido
rsd	Raised	Alzado-elevado
Drp	Damages repaired	Daños reparados
Srprs&trp	Some Repairs	Algunas reparaciones
grp	Good Repair	Buenas reparaciones
lrp	Large Repair	Reparación mayor
Trp	Thorough Repair	Reparación general
ND	New Deck	Nueva cubierta
N.Sds	New Sides	Nuevas bandas
NB	New Bottom	Nueva obra viva
NUW	New Upper-Works	Nueva obra muerta
N.KI	New Keel	Nueva quilla

-*Quinta columna:* Edad de la embarcación.

-*Sexta columna:* Nombre del dueño.

-*Séptima columna:* Longitud del calado en carga en pies. Pueden aparecer las siguientes abreviaturas:

Abreviatura	Nombre en inglés	Nombre en español
SK	Single Knees	Un curvatón
NK	No Knees	Sin curvatón
A (puede aparecer una "A" bajo el nombre del dueño de la nave)	American Property	Propietario estadounidense

- *Octava columna:* Puerto de origen y de destino (el primer nombre siempre señala el puerto en donde se hizo la inspección):

Abreviatura	Puerto	Abreviatura	Puerto	Abreviatura	Puerto
Be	Belfast	Fa	Falmouth	Po	Poole
Br	Bristol	Gr	Greenock	Oh	Portsmouth
Co	Cork	Hl	Hull	Sc	Star-Crofs
Cs	Cowes	La	Lancaster	Tn	Teignmouth
Da	Darthmouth	Lh	Leith	Tp	Topsharn
Du	Dublin	Li	Liverpool	Wa	Waterford
Eh	Exmouth	Lo	London	Wn	Whitehaven
Ex	Exeter	Ly	Lynn	Ya	Yarmouth

En la misma columna también puede venir el tipo de madera con la que fueron construidas las embarcaciones:

<i>Abreviatura</i>	<i>Nombre en inglés</i>	<i>Nombre en español</i>
B.B	Black Birch	Abedul negro
C	Cedar	Cedro
H	Hazel	Avellano
J	Juniper	Enebro
L.O	Live Oak	Roble vivo
M	Mahogany	Caoba
P	Pine	Pino
PP	Pitch Pine	Pino
S	Spruce	Picea
W.H	Witch Hazel	Olmo escocés

*-Novena columna:* Calificación de Lloyd's.

Así, para nuestra embarcación la información de las columnas es la siguiente: número de registro (22); nombre y tipo de embarcación (Venerable Ss, siglas que significan “barco con casco forrado”); nombre del o los capitanes (W. Angus y R. Jameson); tonelaje y número de cubiertas (231t. SD o *single deck*, es decir, una sola cubierta); puerto de origen o construcción y carga (Scarborough, dos cañones); edad (7 años); nombre del dueño o compañía a la que pertenece (C. Angus, Hyde & Co.); calado en carga (14 pies); ruta de navegación, origen y destino (de Londres a Honduras); y finalmente calificación que los inspectores otorgaron a la embarcación (AI, casco y materiales de primera calidad).

Estos datos son importantes porque nos hablan sobre las características del navío, el dueño o la compañía comercial a la que pertenecía y la ruta que siguió; este último dato es muy interesante, pues hace que tome sentido su posible naufragio en Northern Triangles o Banco Chinchorro, pues este paraje es sitio obligado a cruzar debido a que se encuentra en medio de la ruta hacia Honduras. Ahora bien, la búsqueda no termina en el *Register Book* de 1805: podemos extenderla a los años antecedentes hasta el tiempo de su primer registro. Esto nos permitirá observar si hubo algunos cambios, datos añadidos u omitidos y, en fin, tener una panorámica amplia que permita desarrollar una interpretación más fundamentada sobre las posibles causas del naufragio o la historia de la embarcación.

Siguiendo con el ejemplo del *Venerable*, rastreamos su primer registro en los libros del año 1800, lo que representa una aparición consecutiva de seis años (de 1800 a 1805, año del siniestro y última aparición en el *Register Book*). En la tabla de la siguiente página se muestran los datos obtenidos.<sup>21</sup>

Podemos ver que el *Venerable* era una embarcación de mediano porte tipo bergantín, y que posteriormente, a partir del año de 1803, fue modificado al forrar su casco con algún metal (aunque no se especifica el material sabemos que para esa época lo más común era utilizar cobre o hierro) y reforzar su estructura con baos. Esta modificación se explica con dos datos importantes: primero, el cambió de dueño y capitán; segundo, el cambio en la ruta de navegación. En un ejercicio hermenéutico podemos proponer lo siguiente: el *Venerable*, cuyo dueño originario era un tal R. Hickson, utilizaba la embarcación para el comercio entre el puerto de Hull, Inglaterra y San Petersburgo, Rusia, lo cual significa que su cuadro de navegación se restringía a una travesía de mediana longitud sobre las aguas heladas del Mar del Norte. Posteriormente, a partir de 1802, la embarcación fue adquirida por un tal C. Angus, quien cambió el itinerario de la nave para comerciar entre el puerto de Londres, Inglaterra y Honduras, en América Central. Esto explica los cambios estructurales en la nave: la nueva ruta implica navegar el Atlántico y el Caribe, viaje muy largo en aguas cálidas y hogar del temible molusco *Teredo Navalis*, mejor conocido como “broma”, que se pega al casco de la embarcación y come las maderas provocando filtraciones de agua.

Así, el reforzamiento del *Venerable* responde al largo viaje en condiciones climáticas excepcionalmente corrosivas como las del mar Caribe. Sin embargo, sigue siendo una incógnita las causas y circunstancias del accidente. Sabemos por la calificación que año con año los inspectores de Lloyd's le otorgaban a la embarcación

<sup>21</sup> Lloyd's Register, *The Register of Shipping for the Year 1800*, Londres, H. L. Galabin, 1800, p. 389; *The Register of Shipping for the Year 1801*, Londres, H. L. Galabin, 1801, p. 472; *The Register of Shipping for the Year 1802*, Londres, C. & W. Galabin, 1802, p. 446; *The Register of Shipping for the Year 1803*, Londres, C. & W. Galabin, 1803, p. 485; *The Register of Shipping for the Year 1804*, Londres, C. & W. Galabin, 1804, p. 524; *The Register of Shipping for the year 1805*, Londres, C. & W. Galabin, 1805, p. 557.

Año de registro	Nombre y tipo	Nombre del capitán	Tonelaje	Origen	Edad	Dueño	Calado en carga	Destino	Calificación Lloyd's
1800	Venerable bergantín	T. Hadley	231 en cubierta	Scarborough	2 años	R. Hickson	14 pies	De Hull a San Petersburgo	AI Casco de primera clase y materiales de primera calidad
1801	Venerable bergantín	T. Hadley	231 en cubierta	Scarborough	3 años	R. Hickson	14 pies	De Hull a San Petersburgo	AI Casco de primera clase y materiales de primera calidad
1802	Venerable bergantín	W. Angus	231 en cubierta con Baos	Scarborough	4 años	C. Angus	14 pies	De Liverpool a Honduras	AI Casco de primera clase y materiales de primera calidad
1803	Venerable barco con casco forrado	W. Angus	231 en cubierta con Baos	Scarborough	5 años	C. Angus	14 pies	De Londres a Honduras	AI Casco de primera clase y materiales de primera calidad
1804	Venerable barco con casco forrado	W. Angus	231 en cubierta con Baos	Scarborough	6 años	C. Angus	14 pies	De Londres a Honduras	AI Casco de primera clase y materiales de primera calidad
1805	Venerable barco con casco forrado	W. Angus y R. Jameson	231 en cubierta con Baos	Scarborough 2 cañones	7 años	C. Angus Hyde & Co.	14 pies	De Londres a Honduras	AI Casco de primera clase y materiales de primera calidad

(AI), que ésta se encontraba en muy buenas condiciones, por lo que en principio puede descartarse que el accidente se debiera a una falla estructural de la nave. Surge entonces la hipótesis de la posibilidad de que alguna tormenta o circunstancia climática haya afectado al *Venerable*; incluso, no se puede descartar un caso de negligencia o error humano de la tripulación. Sin embargo, proceder así sería mantenernos al lado de las suposiciones, pues no podemos excluir ninguna explicación sin aducir información que la justifique.

En el caso del navío *Queen*, reportado como perdido en nuestro paraje de estudio el año de 1802, procedemos de la misma manera que con el *Venerable*. Así, encontramos que el *Queen* tiene tres apariciones consecutivas. El primer registro data del año de 1800, y el último de 1802, año del accidente (tabla inicial de la siguiente página).<sup>22</sup>

Al igual que el *Venerable*, el *Queen* era un barco de mediano porte cuya ruta de navegación original no era el Caribe. Sin embargo, por los datos podemos contar una historia diferente. Llama la atención que dicho barco tenía al momento de su accidente una edad de uso de 17 años. Si tomamos en consideración que para

finis del siglo XVIII el promedio de vida de una embarcación era de máximo 15 años,<sup>23</sup> el *Queen* era un Matusalén flotante. Por ello no es de sorprender que en los registros se anoten las reparaciones hechas (“extendido y reparado en 1789”) y se le otorgara una calificación EI. Esto nos dice que el casco del *Queen*, al menos dos años atrás de su infortunio, estaba en malas condiciones y presentaba problemas constantes. Una embarcación de 17 años de edad, con irregularidades en su casco y haciendo por primera vez la larga navegación trasatlántica bajo las condiciones del Mar Caribe no es exactamente una decisión prudente; además de las fallas estructurales del navío, ¿su accidente pudo deberse a un asunto de negligencia?

Finalmente, en un caso similar al *Queen* tenemos el navío *Jean*, explícitamente reportada como naufragada en 1837. Por ser posterior a 1834, su registro aparece en *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping* (un cambio en el formato es que ya no aparece la edad de la nave, sino el lugar y el año de su construcción). Se trata de una

<sup>23</sup> “Se precisan 18 meses en promedio para la construcción de un navío hasta su lanzamiento, y 2 años para que esté en condiciones de navegar. A los 5 años precisa un primer carenado que le da vida por 3 o 4 años, y entonces requiere un reacondo más importante. A los 13 o 14 años hay que decidir entre rehacerlo o abandonarlo”; Antonio Lezama, *Escritos bajo el mar. Arqueología subacuática en Río de la Plata*, Montevideo, Linardi y Risso, Universidad de la República, p. 62.

<sup>22</sup> Lloyd's Register, *The Register of Shipping for the year 1800*, Londres, H. L. Galabin, 1800, p. 325; *The Register of Shipping for the year 1801*, Londres, H. L. Galabin, 1801, p. 393; *The Register of Shipping for the year 1802*, Londres, C. & W. Galabin, 1802, p. 370.

Año de registro	Nombre y tipo	Nombre del capitán	Tonelaje	Origen	Edad	Dueño	Calado en carga	Destino	Calificación Lloyd's
1800	Queen barco con casco forrado	R. Wilson	391 Doble cubierta	Shields extendido y reparado en 1798	15 años	G. Ridley 4 cañones de 3 libras	16 pies	De Londres a Gibraltar	EI Casco de segunda clase y materiales de primera calidad
1801	Queen barco con casco forrado	R. Wilson y Menzie	391 Doble cubierta	Shields extendido y reparado en 1798	16 años	G. Ridley 4 cañones de 3 libras	16 pies	De Londres a Gibraltar	EI Casco de segunda clase y materiales de primera calidad
1802	Queen barco con casco forrado	Menzie	391 Doble cubierta	Shields extendido y reparado en 1798	17 años	G. Ridley 4 cañones de 3 libras	16 pies	De Londres a Honduras	EI Casco de segunda clase y materiales de primera calidad

embarcación tipo bergantín de pequeño porte y dos cubiertas, construido en los astilleros de Irvine, Escocia, en 1819. Así los datos:<sup>24</sup>

material, es necesario referirlo a su horizonte cultural que le dio sentido y permitió su producción. En el caso del *Lloyd's Register Book*, vimos que su horizonte cultural

Año de registro	Nombre y tipo	Nombre del capitán	Tonelaje	Lugar y año de construcción	Dueño	Puerto al que pertenece	Destino	Clasificación de Lloyd's
1835	Jean	J. Gillies	169 doble cubierta	—	—	Greenock	—	—
1836	Jean bergantín forrado con cobre	J. Gillies y J. Grant	169 doble cubierta	Irvine 1819 Nueva obra muerta en pino 1833	Paterson Reparación de daños 1834	Greenock	De Clyde a Honduras	AEI Casco de primera clase y materiales de primera calidad. Reportado como perdido

Para el año de su siniestro el *Jean* tenía 17 años de uso. Este bergantín tuvo que ser reparado en 1834 por algunos daños sufridos, e incluso un año antes se reconstruyó su obra muerta<sup>25</sup> con madera de pino. Análogo al caso del *Queen*, aun cuando se le otorgó una calificación AI: casco y materiales de primera clase, por su avanzada edad y antecedentes el *Jean* debió presentar fallas en su armazón que comprometieron su eficiente rendimiento en el mar: sencillamente no estaba preparado para operar en un escenario como el Caribe.

### Consideraciones finales

En la primera parte de este artículo dijimos que para comprender el significado de un documento u objeto

o de emisión es el ámbito capitalista-financiero del negocio de los seguros marítimos. Con base en esta aserción sostenemos que ese documento funge como fuente histórica desde el momento en que el investigador se acerca a él a partir de una teoría y una metodología concretas. Si bien el *Lloyd's Register Book* no es en sí mismo una fuente que dé testimonio directo sobre naufragios, a través de nuestras prácticas técnicas podremos generar información. Dicho en otras palabras, las preguntas que el investigador hace al documento podrán guiar la investigación y producir los datos.

Así, desde nuestra experiencia de investigación (los naufragios acaecidos en Banco Chinchorro), propusimos un tipo de cuestionamiento que dio pie a una lectura diacrónica de los libros de registro. Con ello pudimos obtener información que permitió extender nuestra interpretación acerca de los accidentes de las embarcaciones tomadas de ejemplo. Desde el punto de vista de la arqueología de naufragios, el *Lloyd's Register Book* aporta datos para identificar un pecio; por ejemplo, el tipo de nave, el tonelaje y alguna información sobre el forro del

<sup>24</sup> Lloyd's Register, *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping 1835*, Londres, J. L. Cox & Sons, 1835, p. 320; *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping 1836*, Londres, J. L. Cox & Sons, 1836, p. 276.

<sup>25</sup> Se denomina obra muerta a la parte del casco que se encuentra arriba de la línea de flotación, es decir, que se encuentra fuera del agua cuando el barco está a plena carga. Se considera para esta distinción solamente el casco del buque, pues todo lo que se construye a partir de la cubierta principal se llama superestructura o castillaje.

casco y el material del que fue hecho. Además, el nombre del capitán, el dueño y la compañía a la que perteneció el navío también son indicios útiles para una investigación histórica ulterior en otros documentos, tanto archivísticos como hemerográficos.

Por otro lado, el *Lloyd's Register Book*, como toda fuente histórica y/o texto cultural, implica una acción selectiva: una determinada relación entre la memoria y el olvido. Esto implica que los libros de registro contienen cierta información y otra no. Antes de hacer una búsqueda

el investigador debe conocer de antemano al menos el nombre del navío o la fecha de su accidente. Ello no quiere decir que todo lo que se busque se encuentre allí; por tanto, es necesario complementar la investigación con otras fuentes. También se debe tener en cuenta que algunos libros de registro no sobrevivieron al tiempo, por lo cual existe un vacío temporal. Por último, la *Lloyd's Marine Collection* resulta una base documental interesante que, bien considerada, aporta información relevante para el estudio de naufragios e identificación de pecios.



Vista del Lloyd's Subscription Room con sede en el Royal Exchange de Londres [*Lloyd's*, acuarela de Thomas Rowlandson, 1809, tomada de *The Microcosm of London or London in Miniature*, Londres, Methuen and Company, vol. II, lám. 49].