

Héctor López Aréstegui

Abogado e historiador

Nací hace 42 años en Lima. Soy soltero y no tengo hijos. Estudié leyes en la Universidad de Lima. Mi pasatiempo es la historia, con el tiempo he logrado fusionar mis dos pasiones. Mi padre, Héctor López Martínez, fue la principal inspiración en mi pasatiempo. No sé cuál es mi mayor virtud, pero mi peor defecto es mi terquedad. Soy el autor de la tesis titulada: "La fragata Mercedes: Análisis histórico-jurídico de un contenido internacional". Tengo planes de convertirlo en un libro dentro de poco.



“Tenemos un vacío legal en el tema de patrimonio submarino”

RENZO GINER VÁSQUEZ

El hallazgo del galeón San José, hundido en 1708 frente a las costas de Cartagena, marcó un hito en la historia latinoamericana. Algo que podría ser superado por el Perú, pues Héctor López asegura que en nuestras costas hay dos barcos hundidos hace 400 años.

Héctor López decidió juntar su pasión por la historia y sus estudios en leyes para centrar sus investigaciones en el patrimonio submarino. “Lo primero que quiero aclarar es que esos no son tesoros, son patrimonio. No tienen un valor económico sino uno histórico”, precisa.

—Ud. desarrolló una tesis sobre el hallazgo y juicio posterior de la fragata española Nuestra Señora de las Mercedes...
Sí, fue un trabajo con dos vertientes: la histórico-jurídica y también la de divulgación, porque es un tema muy poco conocido acá y que se trató

muy mal. El caso se remonta a 1999, pero el hallazgo se dio en el 2007. Entonces comenzó un juicio entre la empresa Odyssey Marine Exploration y el Estado Español, con EE.UU. como árbitro. Odyssey había trabajado bajo la cobertura del Gobierno Británico, que los había autorizado para buscar un buque inglés y un portaaviones de la Segunda Guerra Mundial en la misma zona.

—Perú participó alegando que los objetos a bordo salieron de acá. Odyssey buscó la forma de ganar tiempo y lo hizo llevando más gente al proceso para complicarlo. El argumento que presentamos fue muy débil. No resistía ninguna lógica porque el buque salió en 1804 y el Perú existe como Estado desde 1821. La cancellería no llamó a expert os y se contactó a un abogado con el que no se hizo nada, quedamos en ridículo en esa oportunidad. Esto funciona por el principio de bandera, es decir, el buque es una extensión del territorio.
—¿Por qué Odyssey llevó el caso a juicio si todo indicaba que España tenía la razón?

“

Según los historiadores [frente a Cerro Azul] hay restos de dos buques hundidos en 1615 cuando atacaron los holandeses. Son únicos porque no se tiene idea de cómo eran”.

“

Lo primero que debe hacer el Perú es firmar la Convención de Patrimonio Subacuático de la Unesco”.

No era un juicio ganado, eso sería adelantar la conclusión. El problema es que no hay una legislación uniforme en el tema porque todo funciona por las Cortes Marítimas, el sistema de Europa Continental funciona de un modo y en Estados Unidos, Inglaterra, Australia y Canadá funcionan de otra manera. Esta última se rige por el derecho de hallazgo; es decir, el que encuentra algo tiene derecho a cobrarlo y si no encuentra de quién es, se lo queda. España terminó ganando este juicio porque había un precedente.

—¿Cuál?

En el 2002 se encontraron dos fragatas, el Junco y la Galga. El estado de Virginia reconoció que esos buques eran españoles y se los devolvieron.

—¿Hace poco se halló el San José cerca de Colombia y en el 2003 ese país promulgó una ley que especifica que todo patrimonio encontrado en sus costas le pertenece al Estado. ¿Eso hará de este caso algo distinto?

No fue precisamente una ley, fue una sentencia de la Corte Constitucional. Ese principio fue llevado a la práctica en la Ley de Patrimonio Arqueológico del 2013, una ley muy criticada porque era una especie de privatización del patrimonio cultural arqueológico. El problema es que esta ley choca contra el derecho internacional. Quieren apropiarse de un buque de estado y es una norma que va en contra de la historia.

—¿Por qué vemos tanta seguridad en Juan Manuel Santos al asegurar que el barco les pertenece?

Dos posibilidades. Una, por desconocimiento, y dos, porque debe poner la cara y dar una postura. El tema no es fácil de explicar, legalmente hablando es enredado. Sería hasta poco patriótico explicar la verdad, ¿qué presidente lo haría? Nadie. Para que el San José sea de los colombianos, el presidente Santos debería decir que Colombia existía hace 300 años y eso, obviamente, es falso.

—¿Por qué España está ofreciendo la cooperación a Colombia?

Con la Mercedes España tuvo que improvisar sobre la marcha y el caso se complicó por la presencia de la empresa privada. Ahora los españoles ofrecen crear un gran museo donde se pueda exponer con propiedad todo esto.

—¿El Perú podrá beneficiarse?

Podría adherirse a la cooperación entre ambos países. El problema es que acá no hay como cimiento del tema, tenemos un vacío legal.

—¿Qué es lo primero que debe hacer el Perú para solucionar eso?

Firmar la Convención de Patrimonio Subacuático de la Unesco. Además, debemos desarrollar una legislación adecuada para el tema.

—¿En el litral peruano hay barcos hundidos similares al San José? Es probable. Se hizo un censo hace años sobre objetos del siglo XIX y XVIII, pero para tener una idea real tendríamos que ir al archivo de Sevilla e investigar caso por caso.

—¿Y ese patrimonio puede ser aun mayor que el San José?

Bastante más. El año pasado estuvimos trabajando por Cerro Azul, según los historiadores hay restos de dos buques hundidos en 1615 cuando atacaron los holandeses. Son buques únicos porque no se tiene idea de cómo eran.

RIQUEZAS

A bordo del San José se encontraron piezas valorizadas en US\$1.500 millones.