
El patrimonio cultural marítimo de México: una ruta abierta para la conservación

Débora Y. Ontiveros Ramírez

La responsabilidad de conservar el patrimonio cultural de México supone, entre otras cosas, la consideración de un pasado que se ubica más allá de los límites que dibujan las costas de nuestro país. Así lo muestran algunos expedientes localizados en el archivo histórico de la CNCPC, que guardan la experiencia adquirida en el abordaje de los bienes culturales producidos por la actividad marítima y que dan tema a la presente memoria.

Contrariamente a lo que sucedió con el territorio nacional, cuyas fronteras retrocedieron de manera importante en momentos específicos de nuestra historia decimonónica, la jurisdicción nacional marina de México siguió un proceso de acrecentamiento a lo largo del siglo XX (Székely, 1978, pp. 43-44). Contadas desde la línea de la marea más baja en la costa firme, la anchura máxima del mar territorial pasó de 3 a 9 millas náuticas en 1935, y de 9 a 12 millas náuticas a finales de los años sesenta (Ibíd. pp. 51-63).

Este ampliado mar territorial al que se suman la zona contigua, establecida a 24 millas de la costa; la plataforma continental, que salvo en la Sonda de Campeche no exceden nunca las 200 millas; y la zona económica exclusiva, fijada también en las 200 millas náuticas (Székely, 1991, pp. 843-860), conforman un mapa nacional distinto que muestra, no sólo la totalidad del espacio geográfico sobre el cual el Estado mexicano ejerce su soberanía, sino una toma de conciencia respecto al significado del mar para nuestro país.

El mar en la historia de México y su riqueza cultural

El mar representa una portentosa fuente de riqueza natural que durante siglos ha sido aprovechada por el hombre. En el caso de México, cuyo paisaje marítimo forma dos de sus fronteras, la relación con el océano tuvo lugar desde la época prehispánica, cuando los pobladores de las zonas costeras se internaron en sus aguas y las convirtieron en un escenario cotidiano de pesca, de comercio y de navegación. De manera particular, se sabe que la navegación marítima¹ desempeñó un papel fundamental sobre toda el área maya, donde se llevó a cabo un comercio a larga distancia que alcanzaba fronteras tan lejanas como las costas de Honduras y Panamá (Romero, 1991, p. 93; Attolini, 2011, p. 51).

Con la llegada de los españoles al continente, y la consecuente transformación del mundo producida por el descubrimiento de las rutas oceánicas, inició la historia de tres siglos de colonización durante los cuales nuestro horizonte marítimo registró un dinamismo sin precedentes.

¹ Cabe señalar que la navegación marítima no fue la única que se practicó en el periodo prehispánico. Los mexicas, ante la necesidad de ejercer un control estricto sobre su entorno acuático, desarrollaron otra muy importante que era de carácter fluvial y lacustre, de la cual existe nutrida información en las fuentes históricas (Biar, 2012, pp. 18-23).

El tráfico establecido de manera regular a través de las *flotas de Indias*² y la guerra naval entre las coronas europeas provocada por el monopolio de España sobre las rutas oceánicas (Haring, 1979) generaron, sobre las aguas y más allá de ellas, un área de actividad extraordinaria en la que confluyeron hombres, mercancías, tecnologías, ideas y costumbres diversas. El flujo y la necesidad de control de individuos y bienes también marcaron la fisonomía de los puertos novohispanos, que se alzaron como testigos de la navegación moderna; de una pesca que se dotó de nuevas técnicas (López, 1997, p. 8) y de una explotación del entorno natural que comenzó desde entonces a ser desmedida.

La conquista de la Independencia, y la consecuente búsqueda de consolidación y modernización del naciente Estado mexicano, fijaron el rumbo de una nueva relación con el entorno marítimo que ha sido apenas esbozada por la historiografía. A pesar de semejante ausencia, la creación de la Armada y de una marina mercante; el desarrollo de los principales puertos; la especialización alcanzada en la extracción de recursos; la investigación científica y la continuidad de las faenas que tradicionalmente han vinculado al hombre con el océano, aparecen como espejo, no sólo de un proceso de asimilación del mar a lo largo de los siglos que enmarcan la vida nacional, sino de una sostenida actividad que pone de relieve el preponderante papel que ha tenido el océano a lo largo de toda nuestra historia.

Bajo este esquema en el que el devenir del hombre sobre las olas completa más de cinco siglos de navegación en México, se alumbra la invaluable riqueza cultural que guarda el mar y su inmediato entorno. El paso de miles de embarcaciones, desde canoas hasta modernos cruceros, ha dejado, como toda actividad

humana, huellas materiales de gran potencial para la reconstrucción de procesos sociales pretéritos. Gracias a la búsqueda sistemática de dichas huellas, emprendida por especialistas desde las últimas décadas del siglo pasado, hoy día contamos con un panorama bastante claro de los vestigios que reposan sobre el lecho marino. Considerando sólo el caso del puerto de Veracruz y sus proximidades, tenemos que para 1990 se habían localizado y registrado más de 84 pecios³ pertenecientes a los siglos XVI al XIX (Besso-Oberto, 1990, p. 22). A finales de esta misma década, se reportaba el hallazgo de más de cien sitios con vestigios culturales sobre la sonda de Campeche y la plataforma continental veracruzana, resultado de las campañas de prospección llevadas a cabo por la Subdirección de Arqueología Subacuática del INAH en las que se empleó un avanzado equipo de detección remota (Luna, 1999, p. 18).

La conservación del patrimonio cultural marítimo de México en el archivo histórico de la CNCPC

Entre todas las posibilidades de investigación que ofrece el patrimonio cultural marítimo de México, las que tocan a la conservación resultan de capital importancia, no sólo por la problemática que deriva de la particular procedencia de estos vestigios, en buena medida localizados en contextos subacuáticos, sino por la que supone la falta de conciencia sobre su valor histórico, lo que se traduce en prácticas que atentan contra su preservación *in situ*. El aporte que representa el conocimiento de tales aspectos se originó en el contexto de proyectos arqueológicos que, atendiendo a la naturaleza del objeto de estudio, fueron diseñados desde una plataforma multidisciplinaria. La ruta de acceso a la experiencia del restaurador en la materia es, por lo tanto, a través de la documentación generada por dichos proyectos, misma que se localiza en algunos expedientes del archivo histórico de la CNCPC.

² En 1526 se dispuso que todo navío mercante que fuere o viniere de las Indias debía hacerlo en flota o convoy. Esta forma de navegación no sólo reducía el riesgo de ataques, sino que constituía un recurso de mayor seguridad frente a peligros tan frecuentes como la pérdida de la derrota adecuada, de las mercancías o de los propios bajajes (Caballero, 2001, p. 28). Se crearon dos flotas distintas: la primera viajaba a la Nueva España; la segunda, denominada flota de Tierra Firme, se dirigía a la región del sur conocida como Nombre de Dios y a partir de 1598 iba a Puertobelo, ambas en Panamá (Meehan, 2003, pp. 81-82).

³ Un pecio, según la Real Academia Española, es un pedazo o fragmento de la nave que ha naufragado. También lo define como una porción de lo que contiene una nave que ha naufragado.

Concretamente se revisaron en el archivo 20 expedientes concentrados en una caja bajo el título *Expedientes sin clave de clasificación. Material Arqueológico Subacuático. Cantos de río-perno de metal 1-20*, además, el proyecto y los oficios que conforman el expediente *Programa de Conservación y manejo. Parque nacional Sistema Arrecifal Veracruzano*, incluido con el número 3 dentro de la caja 8. A diferencia de otros proyectos cuya memoria queda registrada en una gruesa documentación, los que aquí se presentan no miden su riqueza en el volumen de la información, sino en el detalle de constituirse como los papeles que dan cuenta de una etapa pionera de la restauración en nuestro país, la que enfrenta precisamente al patrimonio cultural que sobrevivió a siglos bajo los mares de México.

Con relación al primer caso, los 20 expedientes organizados bajo el título *Cédulas de Conservación. Material arqueológico subacuático*, contienen, como su nombre lo indica, las cédulas de conservación de cada uno de los restos materiales procedentes del lecho marino que fueron registrados entre el 21 y 30 de junio de 1997⁴ por la restauradora Alejandra Alonso Olvera.⁵ Es de resaltar que las fechas citadas casi coinciden con las del registro arqueológico, lo que nos habla de una intervención inmediata por parte del restaurador que se justifica de manera especialísima en este caso dada la situación de vulnerabilidad que implica el cambio de ambiente para las piezas. (Véase figura 1).

El análisis de la información contenida en las cédulas nos lleva a imaginar las campañas en el mar y los retos que los especialistas tuvieron que enfrentar para conservar piezas que estaban siendo recuperadas de sitios ubicados hasta en 11 metros de profundidad, como fue el caso de los restos de una botija localizados en el sitio



▲ Figura 1. Material Arqueológico Subacuático. Expediente 06. Cédula de Conservación. Guardagatillo de metal. Archivo CNCPC-INAH, 1997.

“Cañón de cañones”, en cayo Triángulos.⁶ El tipo de artefactos hallados en aquella temporada son apenas fragmentos,⁷ sin embargo, ofrecieron al restaurador una gama de materiales que incluyó la lítica, la cerámica, el bronce, el vidrio, el plomo y el cobre. Cada uno de estos objetos fue sometido a un tratamiento de conservación específico que generalmente implicó periodos largos de estabilización, de acuerdo con las condiciones en las que se encontraban, para detener su deterioro. De todos los procesos de conservación aplicados a los materiales, el más extenso, y por lo tanto el más complejo, es el del

⁴ De los 20 objetos registrados, 3 provienen del sitio nombrado “Bombardeta”, en cayo Arenas; 3 del sitio “Cañón de cañones”, en cayo Triángulos; 1 del sitio “Solitaria” y 1 del sitio “Bloques”, en cayo Arcas; 12 del sitio “Pizarras”, también en cayo Arcas.

⁵ Alejandra Alonso Olvera, adscrita actualmente al área de *Conservación arqueológica in situ* de la CNCPC.

⁶ Cédula de Conservación. Material arqueológico subacuático. Clave de elemento: CT-TW-009-003-005. Tipo de artefacto: fragmentos cerámicos de cuerpo de botija (3).

⁷ Cantos de río, pizarra, boca de botija, fragmentos cerámicos de cuerpo de botija, base de culata, guarda gatillo de metal, prisma rectangular óptico, perno de metal, estructura metálica en forma de media luna con cuatro orificios, piedra, piedra pizarra, 6 fragmentos de lámina y 3 pernos de metal.

bronce, cuyo tratamiento en almacenamiento tomó meses, tal como se muestra en el caso de la base de culata localizada en el sitio “Cañón de cañones”, en cayo Triángulos. Al objeto se le aplicaron:

Baños continuos en agua dulce durante cinco días. Limpieza química con ácido nítrico al 2.5% en agua con hisopo rodado para disolver las concreciones calcáreas y eliminar los productos verdes de corrosión. Posteriormente se neutralizó con agua corriente. Se depositó en agua corriente durante 7 meses.⁸ (Véase figura 2).



▲ Figura 2. Base de culata. | © Fototeca CNCPC- INAH, 1997.

Finalmente, cada cédula de conservación, destinada a la conformación del *Catálogo de bienes culturales sumergidos en aguas del golfo de México*, es un instrumento indispensable para la investigación pues, no sólo describe al objeto, sus características y su procedencia, sino que habla entre líneas de las prácticas de una disciplina, de sus plataformas de observación y análisis, de sus avances y de las propuestas que, en este caso, quedan referidas en los tratamientos de conservación de las piezas. (Véase figura 3).

⁸ Cédula de Conservación. Material arqueológico subacuático. Clave de elemento: CT-TW-009-002. Tipo de artefacto: base de culata.



▲ Figura 3. Objetos del contexto acuático de la sonda de Campeche. | © Fototeca CNCPC- INAH, 1997.

Con respecto al segundo caso consultado en el archivo histórico de la Coordinación, tenemos que el *Programa de manejo del sistema arrecifal veracruzano*, junto con los otros oficios que componen el expediente, relatan una historia diversa en torno a la conservación del patrimonio cultural subacuático. En estos papeles se argumenta sobre la importancia del patrimonio cultural localizado en el sistema arrecifal que se desarrolla a lo largo de las costas de México y de los problemas que enfrenta su conservación *in situ*.

A través de un detalladísimo proyecto puede leerse que el sistema arrecifal veracruzano y su área de influencia posee vestigios que abarcan todos los periodos de nuestra historia, situación que lo convierte en un referente de riqueza cultural de gran relevancia.⁹ El reconocimiento de este componente cultural resulta un logro que queda expresado en un oficio fechado el 3 de agosto de 2004 dirigido a la restauradora

⁹ La zona marítima en la que se enclavan los 23 arrecifes que conforman el Parque Nacional Sistema Arrecifal Veracruzano (PNSAV) ha sido parte importante de un sistema de rutas de navegación que han facilitado el intercambio de productos desde la época prehispánica hasta nuestros días. Miles de embarcaciones, desde canoas hasta modernos cruceros, han navegado por estas aguas a lo largo de cinco siglos y varios de ellos aún se encuentran incrustados en los arrecifes y sobre el lecho marino. Sin embargo, el potencial arqueológico del área no sólo está conformado por naufragios o pecios, sino que queda evidenciado por otro tipo de contextos arqueológicos de varias épocas como estructuras, entierros, materiales y objetos, que se encuentran bajo sus aguas y sobre sus islas. Estos restos materiales constituyen evidencias de la presencia de diversos grupos sociales en el Parque y sus zonas aledañas (CONACULTA-INAH/ CONANP/PNSAV, p. 2).

Teresita Loera Cabeza de Vaca, entonces coordinadora nacional de conservación del patrimonio cultural:

Ponemos a su disposición el Programa de manejo del Sistema Arrecifal Veracruzano resultado de múltiples sesiones de trabajo y reestructuraciones entre áreas del INAH... Le comentamos que la importancia del documento, independientemente de su formalización jurídica como Programa de Manejo de Área Natural Protegida, radica en que por primera vez en este tipo de documentos de la CONANP-SEMARNAT se incorpora de manera sistemática y sólida el componente de Patrimonio Cultural (arqueológico subacuático y en isla), mediante una participación multisectorial de las áreas competentes.¹⁰

Los problemas que afectan la sobrevivencia *in situ* de este patrimonio cultural (pecios, anclas, cañones, maderos, vasijas, botellas, barcos) están bien reconocidos en este proyecto: el saqueo practicado por buceadores deportivos, turistas, pescadores e incluso investigadores; la remoción de vestigios que en algún momento llegó a ser masiva y la alteración, deterioro y destrucción de los sitios arqueológicos e históricos, ya sea por contaminación, dragado, tráfico marítimo, construcción de infraestructura, actividades pesqueras y turísticas, etcétera.

No hace falta insistir, ni en la pérdida que estas prácticas suponen para la comprensión de los procesos sociales ligados a las piezas, ni en el compromiso que los restauradores tienen para subsanarlas a través de la socialización de su valor. En cambio, vale la pena concluir esta *Memoria* resaltando la importancia del conocimiento de los objetos a través de la documentación histórica en la que se concentra toda esta experiencia, y que en este caso concreto, ofrece una potencial ruta de investigación para la conservación.

¹⁰ Expediente Programa de Conservación y Manejo. Parque Nacional Sistema Arrecifal Veracruzano.

Agradecimientos

Silvia Pérez y Carlos Orejel, Archivo Histórico y de Concentración de la CNCPC.

Referencias

Attolini, A., 2011. Intercambio y caminos en el mundo maya prehispánico. [PDF] Disponible en: <<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/caminosymercados/mercados.html>> [Consultado el 23 de mayo de 2016].

Besso-Oberto, H., 1990. Cultura y navegación. Puerto de Veracruz, México. En *Boletín del Consejo de Arqueología*. México: INAH. pp. 20-22.

Biar, A., 2012. La navegación lacustre. Un rasgo cultural primordial de los mexicas. *Arqueología mexicana*. XX (15), pp. 18-23).

Caballero, J. A., 2001. *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias siglos xvi y xvii*. [Libro electrónico] México: IJ-UNAM. Disponible en: Biblioteca Jurídica Virtual <<http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/libro.htm?l=163>> [Consultado el 27 de mayo de 2016].

Haring, C., 1979. *Comercio y navegación entre España y las Indias*. México: FCE.

López, J.L., 1997. *Panorama del derecho mexicano. Derecho pesquero*. [libro electrónico] México: IJ-UNAM/McGraw-Hill. Disponible en: Biblioteca Jurídica Virtual <<http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/4/1914/pl1914.htm>> [Consultado el 25 de mayo de 2016].

Luna, P., 1999. Proyecto de investigación de la flota de la Nueva España de 1630-1631. *Diario de campo*. 18, pp. 18-23.

Meehan, P., 2003. Criterios y procedimientos para la elección de navíos insignia: el caso de Nuestra Señora del Juncal, capitana de la flota de la Nueva España de 1630. En F. Trejo (coord.), *La flota de la Nueva España 1630-1631. Vicisitudes y naufragios*. México: INAH. pp. 79-112.

Romero, M. E., 1991. Aspectos de la navegación maya. La costa de Quintana Roo. *Arqueología*. 5, pp. 93-106.

Zsékely, A., 1978. *México y el derecho internacional del mar*. [Libro electrónico] México: IIJ-UNAM. Disponible en: Biblioteca Jurídica Virtual <<http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/libro.htm?l=881>> [Consultado el 19 de mayo de 2016].

Zsékely, A., 1991. *Derecho del mar*. [Libro electrónico] México: IIJ-UNAM. Disponible en: Biblioteca Jurídica Virtual <<http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/libro.htm?l=279>> [Consultado el 19 de mayo de 2016].

Archivo Histórico de la CNCPC

Caja 8, Expediente 3 Programa de Conservación y Manejo. Parque Nacional Sistema Arrecifal Veracruzano.

Expediente sin clave de clasificación. Material Arqueológico Subacuático. Cantos de río-perno de metal. 1-20.