

Aproximación metodológica para el análisis del Paisaje Cultural Marítimo aplicable al caso de Campeche

Jorge García-Llana



Portulano de Alonso de Santa Cruz de 1545. Representa la península de Yucatán con los rumbos y la localización de sus enclaves portuarios, así como los principales bajos y arrecifes y zonas a evitar por la presencia de bajos fondos, escollos o bancos de arena (áreas punteadas). Fuente: Archivo cartográfico del INAH-SAS Campeche.

En el curso de las intervenciones arqueológicas llevadas a cabo en la costa de Norrland, en Suecia, durante los años 1975-80, el arqueólogo noruego Christer Westerdahl se dio cuenta del problema de gestión que suponía la no inclusión de los restos patrimoniales en tierra en las primeras investigaciones, en las que los elementos subacuáticos eran el objetivo principal. Sin embargo, la perspectiva analítica se amplió al considerar que

la cultura marítima no podía entenderse sin la visión global de todos los vestigios de actividad humana que se encontraban en esa zona, tanto en tierra como en mar, surgiendo la necesidad de acuñar un término científico que contemplase esa unidad (Westerdahl, 1992 y 2011). El término elegido fue el de paisaje cultural marítimo, que el propio Westerdahl definió como "utilización humana desde el punto de vista económico del espacio

marítimo en barco: asentamiento, pesca, caza, transporte y sus subculturas concomitantes, tales como el pilotaje, el faro y el mantenimiento de los límites marinos” (Westerdahl, 1992: 5).

El autor escandinavo veía en estos yacimientos que el comportamiento humano no podía entenderse sin el análisis de todo el contexto que lo rodeaba, ya fuera en tierra como en mar, de tal modo que el yacimiento, o los objetos contemplados en él, no podían ser estudiados de manera independiente, sino desde una perspectiva holística, donde además del componente material, existe otro inmaterial, abstracto o indicativo, que en conjunción conforman un paisaje con unas características propias, que el hombre modifica en su beneficio dotándolo de unas particularidades únicas. En este sentido el paisaje se configura como una construcción histórica existente en la intersección entre cultura y espacio (Ford, 2011: 1).

De este modo, a través del estudio del paisaje cultural marítimo se pretende comprender cómo los individuos de una comunidad costera percibieron el mar y cómo se valieron del conocimiento derivado para constituir los paisajes y las sociedades en las que vivían (O’Sullivan y Breen, 2007: 15), para lo cual es esencial un análisis que contemple tanto la perspectiva desde la tierra hacia la mar, como del mar hacia la tierra, y que tenga en cuenta la evolución diacrónica de cada cultura marítima.

Bajo esa premisa descansa la visión americanista del mari-

torio propuesta por Chaponoff (2003). El antropólogo chileno enfoca su análisis del espacio marino yendo más allá de la percepción funcionalista (proveedor de recursos o medio de comunicación), quien, a través de la experiencia etnográfica, expone el mar como un espacio de identidad cargado de significado cultural donde se genera un estilo de vida característico de una comunidad marítima. Este concepto adquiere una nueva dimensión tras su unificación con los trabajos sobre contextos marítimos regionales del antropólogo mexicano Herrera (2001), quien frente al enfoque incompleto que supone el trato de los sitios submarinos con presencia de accidentes náuticos como entidades históricas diferenciadas, plantea su unidad interpretativa para inspeccionar las razones de sus distribuciones dentro de un área tan extensa como la región del Golfo de México. De esta manera, maritorio y contexto marítimo regional confluyen bajo el concepto de maritorium (Herrera y Chaponoff, 2017), concebido como un escenario integrador de elementos físicos y cognitivos, de unidad del entorno marino y terrestre, en el que diversos grupos humanos, en ocasiones muy diferentes, se han establecido durante determinados periodos de tiempo, y en el que bajo circunstancias especiales, se ha mostrado como escenario de conflicto, en el que, para el continente americano, ha supuesto la convergencia de las sociedades colonizadoras y colonizadas.

La relación histórica con el medio marino ha estado muy





Plano del entorno de Campeche de Luis Bouchard de Becour de 1705. Se representan algunos elementos terrestres, como caminos, estructuras principales, parcelaciones, ríos, montes, y se complementa con la información relativa a su espacio marítimo, en el que se indica la línea de bajamar, las profundidades en palmas y la localización del área de acción y fondeo de las embarcaciones. Fuente: Portal de Archivos Españoles (PARES).

presente durante siglos en la península de Yucatán. Está constatado que las sociedades prehispánicas que habitaron este territorio se valieron de este medio para la obtención de algunos recursos básicos para su subsistencia, como vía de transporte entre regiones y como canal de comunicación para el establecimiento de redes comerciales. Este paisaje cultural marítimo sufriría un profundo cambio estructural a partir del siglo XV tras la arribada de los europeos, suponiendo importantes transformaciones socio-económicas. Campeche pronto se configuraría como principal puerto en la península y adquiriría un papel determinante en las relaciones comerciales con España al incorporarse a las rutas marítimas cuyo destino final era el puerto de Veracruz.

La actividad marítima en esta ciudad continuaría en los siglos venideros hasta la actualidad, configurando un paisaje cultural marítimo con unas características propias. Para abordar su estudio se pretende en este artículo exponer brevemente algunas pautas que nos permitan entender a grandes rasgos las posibilidades de análisis a través de un procedimiento metodológico adaptado a los medios disponibles para este caso concreto.

Historiografía

En primer lugar, como es pertinente, se deberá comenzar por un exhaustivo proceso de vaciado bibliográfico sin discriminar por campos, que nos permita disponer de la mayor cantidad de información del área sobre la que nos centraremos. Esta revisión pretende recopilar



todos los datos disponibles y más actualizados en materia antropológica y geográfica.

Por otro lado, los fondos documentales contenidos en los archivos serán una fuente imprescindible, ya que en ellos reside todo registro de las actividades humanas de un territorio generado durante la historia del lugar. Ejemplos de ello pueden ser las actas de naufragios y otro tipo de accidentes marítimos; oficios relacionados con construcciones o reparaciones de edificios portuarios, murallas, torres, faros, fuertes, embarcaciones, a veces acompañados de planos; testimonios de navegantes; descripciones de lugares; ayudas para la navegación; diligencias por contrabando o piratería, y un largo etcétera.

Para el caso de Campeche contamos con algunos archivos locales (Archivo General del Estado de Campeche, Archivo de la Casa Jurídica, Archivo Histórico de la Diócesis de Campeche) en los que por desgracia solo se conserva material a partir del siglo XIX. Documentación relativa al área de Campeche puede encontrarse en otras regiones o países como por ejemplo el Archivo General del Estado de Yucatán, el Archivo General

de la Nación, el Archivo General de Indias de Sevilla, etcétera, así como en plataformas con recursos digitalizados online como el Portal de Archivos Españoles (PARES) o la Biblioteca Digital Hispánica, que además cuentan con una amplia colección de material cartográfico.

Material cartográfico

Las representaciones cartográficas realizadas en cada momento histórico nos permiten conocer de forma más eficaz la morfología de una ciudad, un puerto o un medio físico, reconociendo elementos hoy desaparecidos o modificados como pueden ser las estructuras portuarias o urbanas, edificios relacionados con la navegación, zonas de fondeo, ríos, línea de costa, entre otros. las cuales pueden ir acompañadas de notas u otras informaciones como la batimetría, enfilaciones, señalizaciones de peligros o lugares de refugio.

De entre las representaciones cartográficas podemos destacar: 1) las cartas náuticas y planos de puertos y fondeaderos, en las que de forma pormenorizada se recopilan datos útiles para el navegante, tales como batimetrías,



composición del fondo, estructuras portuarias, zonas a evitar por peligro de embarrancamiento, faros, perfiles costeros y algunos edificios representativos como puntos de orientación; 2) portulanos, que si bien su función principal es indicar los rumbos a seguir mediante el uso de la brújula, pueden aportarnos informaciones náuticas tales como puntos óptimos para el fondeo, así como placeres rocosos y escoyos que suponen un peligro para las embarcaciones; 3) derroteros, textos a menudo acompañados de ilustraciones cartográficas realizadas por navegantes experimentados destinados a servir como manuales náuticos, que recopilan datos sobre los vientos, el oleaje, las corrientes, zonas seguras, zonas peligrosas, puertos y sus características, descripción costera, indicaciones, entre otros rasgos; 4) representaciones idealizadas o artísticas, que indirectamente nos pueden ofrecer muchos datos útiles.

Para los tiempos más modernos, especialmente el siglo XX, el desarrollo de la fotogra-

fía nos permitirá tener acceso a una cantidad importante de material que nos ayudará a conocer la evolución de nuestras costas de forma más fidedigna. Esto incluye fotografías antiguas del área portuaria, así como imágenes aéreas de los diferentes vuelos realizados sobre territorio mexicano desde 1968 que nos permitan trabajar sobre el mapa actualizado de las imágenes de satélite y poder analizar la evolución de la estructuración y distribución urbanística.

Restos arqueológicos

Como objetivo principal de la arqueología, es indispensable conocer y estudiar los residuos de actividad humana que se han ido generando fruto del aprovechamiento del entorno físico en el que ésta se desarrolló. Como decíamos al principio de este artículo, debemos contemplar la unidad de los restos materiales para una mayor profundidad de análisis.

En un espacio portuario como lo es la ciudad de Campeche disponemos de tres ambientes diferenciados: el marítimo,



el de contacto y el terrestre (Cerezo, 2016: 150).

En el primero se incluyen: 1) los restos de embarcaciones hundidas (pecios), de cuyo análisis podremos extraer información relativa al nivel de tráfico marítimo de una determinada zona. Además mediante el tipo de embarcación, así como su carga, su arquitectura y materiales utilizados para su construcción, podemos establecer cómo se estructuraban las redes comerciales (nacionalidad de las naves, su origen y destino, puertos con los que se conectan, o en el caso de puertos secundarios de quién eran dependientes, de dónde se extraían los materiales de construcción); 2) contextos de fondeadero en los que las deposiciones de materiales de diferentes periodos cronológicos analizados en su conjunto pueden ser indicativos de la presencia continuada de un tráfico marítimo en un área concreta, con lo que podremos determinar cuáles serían los puntos principales y secundarios de fondeo. Por otro lado, aquellas zonas que históricamente estén menos

ligadas al tráfico marítimo, o bien, no se documenten restos de estructuras portuarias en su proximidad, un contexto de fondeadero indicaría una actividad portuaria desconocida; 3) hallazgos aislados que pueden ser indicadores de un naufragio o de zonas de frecuentación.

En los ambientes de contacto destacan aquellos elementos que suponen un soporte para la navegación o para el buen desempeño de las actividades realizadas en las zonas portuarias, cuya presencia mayor o menor nos indicarán el grado de desarrollo de una determinada zona y su relación con el medio marítimo. Entre estos elementos contamos con estructuras erigidas en tierra pero que están en contacto directo con el medio acuático, tales como diques, muelles, varaderos, astilleros o centros de procesado de recursos marítimos con piscifactorías.

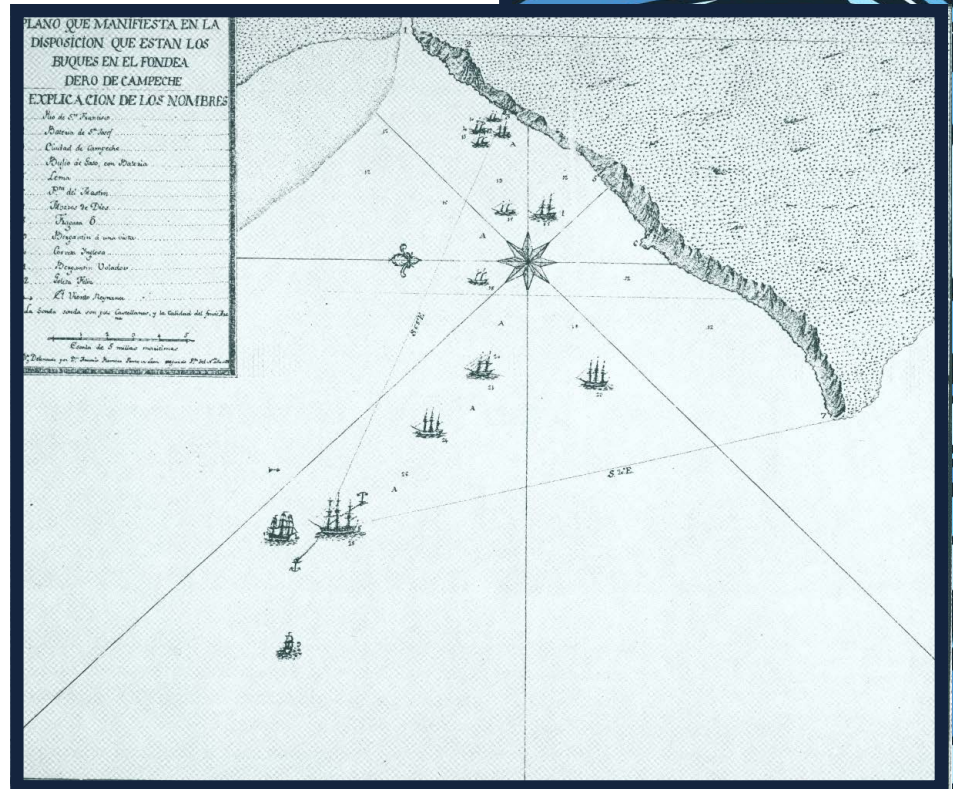
Otras estructuras asociadas a la actividad marítima o con su cultura se edifican en tierra en el entorno inmediato del puerto, como fuertes y

otros edificios defensivos, torres vigía a lo largo de la costa, faros o almacenes; o bien se encuentran más alejados en puntos del interior como áreas silvícolas destinadas a la producción naval o centros de intercambio de productos derivados de la maricultura. Se incluye también los restos pertenecientes a infraestructuras viarias que conectaban las áreas de producción y de captación de recursos con el espacio costero.

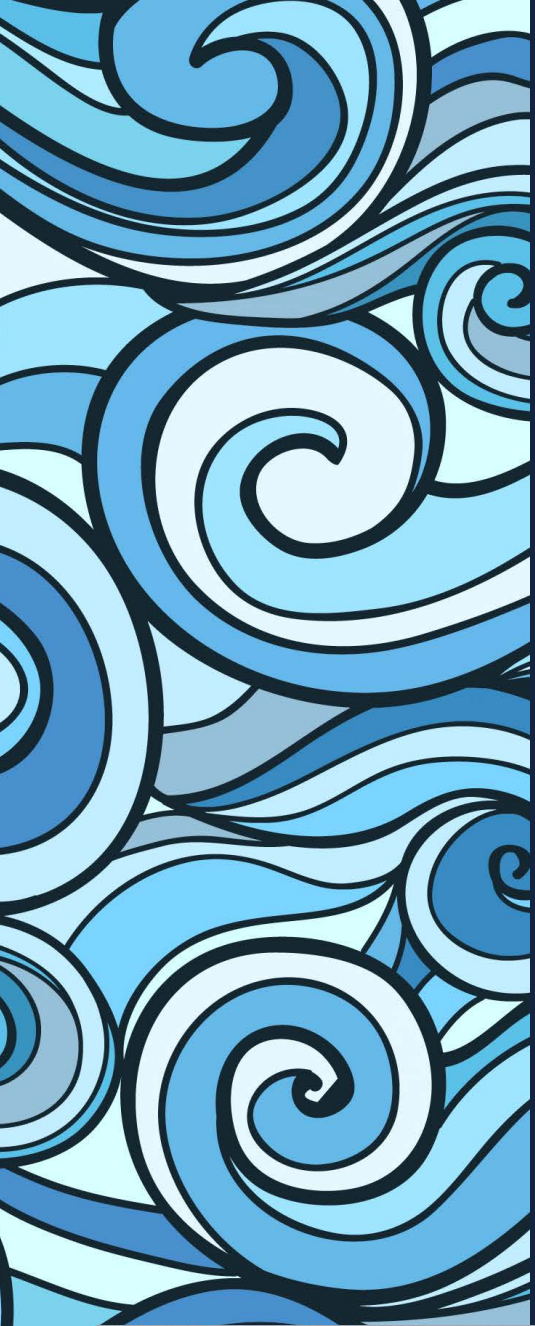
Por último, los materiales arqueológicos de los yacimientos terrestres supondrán una fuente de información complementaria a los restos subacuáticos. Estos nos aportarán gran cantidad de datos concernientes al tipo de comercio existente, como por ejemplo qué productos eran más demandados y por lo tanto con qué zonas existía mayor contacto, o bien qué era lo que más se producía o cómo funcionaba el sistema de redistribución y cuál era el área de influencia de un puerto, ya fuera a escala local, regional o suprarregional.

Análisis del marco geográfico

Las características geográficas de un espacio sobre el que se asienta una ciudad marítima pueden influir en el desarrollo de las actividades humanas que en él se desempeñan. En primer lugar, conocer la afección de los factores naturales sobre la navegación en una zona concreta, a saber, mareas, corrientes, oleaje y viento, puede informarnos de las posibilidades de prosperidad portuaria de



Plano del Fondeadero de Campeche de Antonio Romero en 1797. Se muestra la distribución de las embarcaciones en el fondeadero, la profundidad en pies castellanos con la composición del fondo, las indicaciones del viento dominante y una rosa de los vientos para el trazado de los rumbos. De la costa destacan los accidentes geográficos representativos y la ubicación de la ciudad de Campeche. Fuente: Archivo cartográfico del INAH-SAS Campeche.



un espacio. Mediante las mediciones ofrecidas por instituciones estatales dedicadas a tales efectos, que con precaución puedan ser extrapoladas a otros periodos históricos, así como los datos recogidos en documentos de archivo como los derroteros, podemos establecer parámetros indicativos de la disponibilidad, en mayor o menor grado, de una zona como espacio portuario.

Por otro lado, mediante un repaso interdisciplinar que incluya los campos de la geografía, geomorfología, geología, hidrología, meteorología, etcétera, podremos acercarnos al conocimiento de las características del ecosistema sobre el que se desarrolla una cultura marítima y cómo éste evoluciona a lo largo del tiempo por los propios ciclos naturales y cómo la influencia del ser humano lo ha condicionado. Así, podremos disponer de información relativa a: 1) procesos sedimentarios por deposición fluvial y su afección al avance o retroceso de la línea costera que suelen estar relacionadas con las actividades de deforestación de los bosques del interior con fines agropecuarios; 2) la morfología costera que puede indicarnos los lugares más propicios para el fondeo como refugio, lugar de captación de recursos, etc.; 3) la topografía del entorno costero que puedan dar evidencia de los lugares más óptimos por su protección frente a vientos, como guía natural para la navegación, para el establecimiento de faros o atalayas y edificios defensivos, etc.; 4) composición del suelo para conocer los posibles cambios naturales que se pueden pro-

Vista aérea de la ciudad y zona costera de San Francisco de Campeche en los años 40. A través de esta fotografía histórica observamos el aspecto del entorno marítimo antes de las remodelaciones modernas donde aún se muestra el antiguo muelle y la línea de costa mucho más retrotraída. Fuente: Campeche Antiguo (Facebook).





ducir en las cuencas fluviales y desembocadura de ríos mediante procesos erosivos o sedimentarios; 5) comportamiento del entramado fluvial para determinar la capacidad de uso de un torrente o río como vía de comunicación con las áreas interiores o como espacio de captación de recursos (pesca, puntos de aguada); 6) la estacionalidad, que a través de los comportamientos meteorológicos nos permita establecer los periodos anuales más aptos para la navegación.

Componente inmaterial

A pesar de la importancia de los restos materiales derivados del uso de un espacio, no puede mantenerse al margen de un estudio de paisaje el componente inmaterial inherente al desarrollo de una actividad humana.

Campeche no queda exento de una fuerte tradición oral vinculada a las actividades marítimas y que hoy en día continúa estando muy presente. A través del contacto directo con las comunidades cuyo método de subsistencia siga ligado al mar, tendremos acceso a abundantes testimonios sobre la historia marítima del lugar. Así, podremos disponer de información

relativa al folclore local (historias, poesías, canciones populares, leyendas, chistes, cuentos...), a la localización de restos arqueológicos, al comportamiento de los agentes naturales en el medio marino de esa zona, las actividades que en él se desarrollan, los oficios dependientes de esta actividad, etcétera.

Dentro de este componente inmaterial la toponimia podrá presentarse como una fuente de información valiosa, ya que ésta puede venir impuesta de modo que designe algún tipo de característica de un lugar, siendo en las zonas costeras donde existan nombres que alberguen información náutica, como puede ser la presencia de un bajo, de un antiguo puerto o lugar de fondeo, un espacio peligroso o seguro, de un antiguo naufragio, de un sitio donde se desarrolle o desarrollase alguna actividad relacionada con el ámbito marino, etcétera. La toponimia puede aportarnos: 1) topónimos que permanecen inalterados; 2) topónimos deformados, que a través de un reconocimiento etimológico puedan interpretarse; 3) topónimos desaparecidos pero que aparecen en las fuentes documentales; 4) formas tradicionales no oficiales que los lugareños utilizan o utilizaban para referirse a lugares de su entorno.



Por último, parte de la cultura inmaterial se encuentra en la navegación. La forma de percibir el mar por parte de los navegantes daba lugar a construcciones culturales basadas en el conocimiento adquirido por la experiencia (enfiliaciones, apreciación de cambios de color, olores, observación de estrellas, nubes...) generando ubicaciones invisibles pero conocidas, así como las rutas marítimas que abarcaban desplazamientos de altura o de cabotaje, perfeccionadas con el paso de los siglos gracias al aporte tecnológico, pero que en ningún caso supusieron elementos fijos, sino que se adecuaron a las condiciones cambiantes de los mares, a los imprevistos ocasionados por determinados peligros (tormentas, ataques enemigos) o las necesidades de los navegantes.

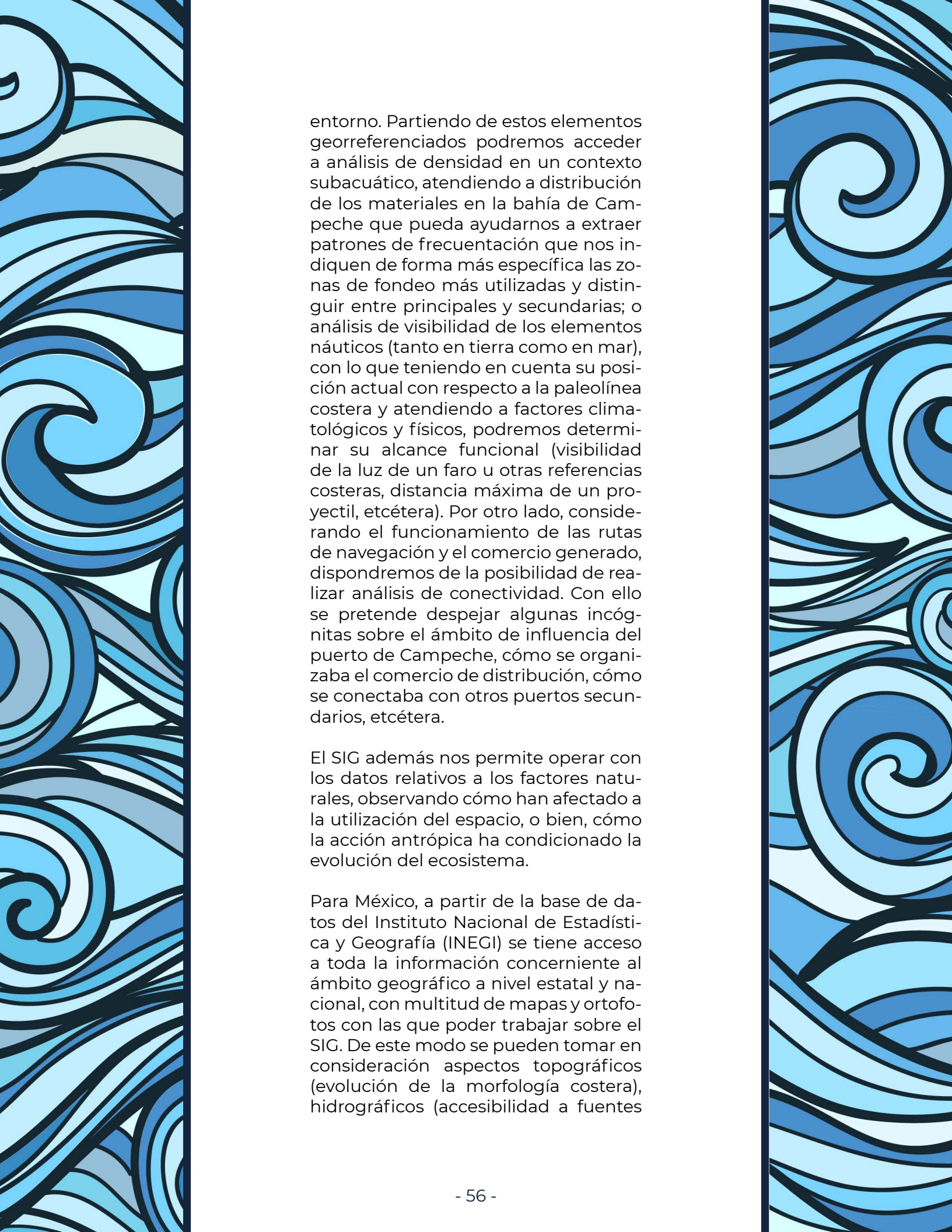
El uso de los Sistemas de Información Geográfica (SIG)

Los SIG son un conjunto de herramientas y técnicas que nos van a permitir manipular una gran cantidad de datos con un alto nivel de detalle enfocados a obtener una mayor profundidad de análisis espacial. Aplicado a los estudios de paisaje, ya sean terrestres o marí-

timos, podremos disponer de una perspectiva holística a través de la contextualización y el diálogo de elementos arqueológicos y naturales sobre el territorio en el que se emplazan. Fruto de este proceso metodológico podremos interpretar ciertos aspectos caracterizadores de una cultura marítima.

Los usos de esta tecnología ofrecen un amplio abanico de posibilidades de complejidad variable, las cuales vendrán definidas por la cantidad de datos de los que dispongamos, pudiendo moldearse a las necesidades del investigador según vaya progresando en el estudio y vayan surgiendo nuevas problemáticas.

Así, mediante la información extraída del estudio previo podremos realizar diferentes procesos y análisis sobre el SIG. Una de las posibilidades que nos ofrece esta herramienta es la georreferenciación de diversos elementos, tales como cartografía histórica, superponiendo varios planos históricos para observar los cambios de la topografía y los entramados urbanos; o los hallazgos arqueológicos, tanto subacuáticos como terrestres, con los que poder visualizar su distribución en un contexto espacial que nos permita ver la relación que tienen entre ellos y con el



entorno. Partiendo de estos elementos georreferenciados podremos acceder a análisis de densidad en un contexto subacuático, atendiendo a distribución de los materiales en la bahía de Campeche que pueda ayudarnos a extraer patrones de frecuentación que nos indiquen de forma más específica las zonas de fondeo más utilizadas y distinguir entre principales y secundarias; o análisis de visibilidad de los elementos náuticos (tanto en tierra como en mar), con lo que teniendo en cuenta su posición actual con respecto a la paleolínea costera y atendiendo a factores climatológicos y físicos, podremos determinar su alcance funcional (visibilidad de la luz de un faro u otras referencias costeras, distancia máxima de un proyectil, etcétera). Por otro lado, considerando el funcionamiento de las rutas de navegación y el comercio generado, dispondremos de la posibilidad de realizar análisis de conectividad. Con ello se pretende despejar algunas incógnitas sobre el ámbito de influencia del puerto de Campeche, cómo se organizaba el comercio de distribución, cómo se conectaba con otros puertos secundarios, etcétera.

El SIG además nos permite operar con los datos relativos a los factores naturales, observando cómo han afectado a la utilización del espacio, o bien, cómo la acción antrópica ha condicionado la evolución del ecosistema.

Para México, a partir de la base de datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) se tiene acceso a toda la información concerniente al ámbito geográfico a nivel estatal y nacional, con multitud de mapas y ortofotos con las que poder trabajar sobre el SIG. De este modo se pueden tomar en consideración aspectos topográficos (evolución de la morfología costera), hidrográficos (accesibilidad a fuentes

de agua o transformaciones de las características fluviales), meteorológicos (como la afección de los condicionantes náuticos a la navegación y su adaptación por parte del hombre).

Bibliografía

Cerezo Andreo, Felipe. (2016). Los puertos antiguos de Cartagena. Geoarqueología, Arqueología Portuaria y Paisaje Marítimo. Un estudio desde la Arqueología Náutica. Tesis doctoral. Universidad de Murcia. Murcia, España.

Chapanoff, Miguel. 2003. "El mundo invisible: identidad y maritorio". En: Revisitando Chile: Identidades, mitos e historias. Montecino, S. (Comp.), pp. 240-246. Santiago de Chile, Chile.

Ford, B. 2011. The Archaeology of Maritime Landscapes. Springer-Verlag. New York, U.S.A.

Herrera, Jorge. M. 2001. El Navegante Complejo. Antropología, Complejidad, Sensoramiento Remoto y Sistemas de Información Geográfica en la Arqueología Marítima. Tesis doctoral. Escuela Nacional de Antropología e Historia, INAH. CDMX, México.

Herrera, Jorge. M. y Miguel Chapanoff. 2017. "Regional Maritime Contexts and the Maritorium: A Latin American Perspective on Archaeological Land and Sea Integration". In: Journal of Maritime Archaeology 12(2), pp. 163-178. Springer. New York, U.S.A.

O´Sullivan, A. y C. Breen. 2007. Maritime Ireland: An Archaeology of Coastal Communities. Gloucestershire, U.K.

Peñaflores Ramírez, N.G. 2008. El patrimonio cultural sumergido. Un modelo metodológico: la Sonda de Campeche. Instituto Nacional de Antropología e Historia, CDMX, México.

Westerdahl, C. 1992. "The Maritime Cultural Landscape". International Journal of Nautical Archaeology. 21(1), pp. 5-14. Nautical Archaeological Society. London, U.K.

Westerdahl, C., 2011. "The Maritime Cultural Landscape". En: The Oxford Handbook of Maritime Archaeology. B. Ford, A. Catsambis, & D. L. Hamilton (Eds.), pp. 733-763. Oxford University Press. Oxford, U.K.