

El transporte en las Tierras Bajas Noroccidentales: una visión regional

Flavio G. Silva de la Mora

Introducción.

La región conocida hoy en día como las Tierras Bajas Noroccidentales tiene una larga historia de ocupación e interacción cultural en la zona Maya y Mesoamérica. Las rutas de comunicación son importantes ya que muestran de una forma física y perdurable en el tiempo el patrón de interacción que existió en la antigüedad en una zona determinada. A pesar de diversos estudios que se han conducido en el área Maya a lo largo de la historia, conocemos aún muy poco sobre las rutas de comunicación en tiempos prehispánicos entre los asentamientos de las Tierras Bajas Noroccidentales. El presente trabajo describe recientes investigaciones sobre las rutas de comunicación en la región de Palenque y Chinikihá. Los estudios hechos por el Proyecto Integración Política en el Señorío de Palenque (PIPSP) y el Proyecto Arqueológico Chinikihá (PRACH) nos proveen de un estudio regional y de larga duración que nos ha permitido conocer un marco de referencia sobre distintos aspectos relacionados con el Patrón de Asentamiento y sus Rutas de comunicación. A continuación presentamos algunos de los estudios y propuesta de rutas de comunicación terrestres y fluviales en este territorio.

Los estudios hechos por el PIPSP y el PRACH¹ proveen una visión global que abarca distintos aspectos relacionados con la arqueología a un nivel regional y local (Liendo y Tereneeshi

2011). Esto incluye la distribución de restos arqueológicos, sus características y la cronología de los asentamientos en la región. Estos estudios nos han permitido investigar el patrón de asentamiento y las posibles rutas de comunicación que fueron utilizadas en las Tierras Bajas Noroccidentales. La colaboración de distintos investigadores con un enfoque regional ha permitido la comprensión de una zona de ± 570 km² a través del estudio de la distribución de los asentamientos y los caminos asociados a estos. Estos caminos son un registro de las rutas de comunicación utilizados en la antigüedad, que incluyeron rutas terrestres y rutas fluviales (Silva de la Mora 2008).

Las Tierras Bajas Noroccidentales

Esta región ha sido poblada por distintos grupos culturales que, desde tiempos prehispánicos hasta la actualidad, han modificado y aprovechado el entorno físico y la orografía (o relieve), asentándose y apropiándose del entorno para trasladarse e interactuar en su territorio. Las rutas terrestres y las rutas fluviales han tenido, de hecho, un papel importante, tanto en el pasado como en el presente, en estas dinámicas. Si damos un vistazo a los sitios Mayas en las Tierras Bajas en general, encontraremos que desde el Preclásico Tardío, se construían caminos para facilitar el transporte dentro y entre los distintos sitios o centros

regidores (Fowler 2001: 259). Estos eran contruidos como un elemento orgánico del paisaje, los cuales crecían conforme la complejidad de los centros aumentaba (Andrews 1975: 428).

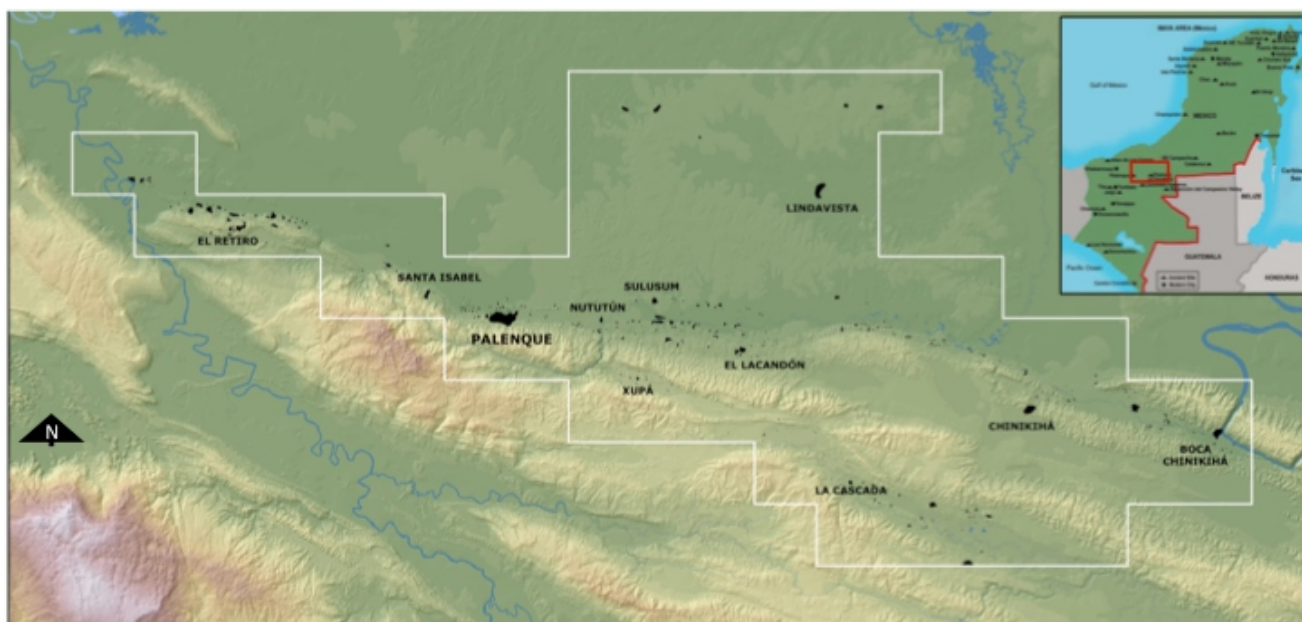
Asimismo, las rutas de comunicación afectan la organización económica, urbanización y sistemas políticos, interactuando en distintos niveles relacionados con el crecimiento de una ciudad. Para ciertos autores éstas determinan pues la eficiencia con que la cantidad de producción y flujo de bienes que circula entre el centro rector y su zona de sustentación (Fowler 2001; Rands and Bishop 1980).

Recordemos que el sistema de transporte y comunicación mesoamericanos era sin animales de carga o vehículos con ruedas, lo que se refleja en la iconografía, la forma de caminos y de sistemas de comunicación que encontramos arqueológicamente. Sabemos de una larga historia de aprovechamiento de rutas naturales como son fracturas en el terreno, brechas, pasos naturales, ríos, esteros, y navegación en altamar en tiempos precolombinos que nos habla de cuando menos comercio, conocimiento y comunicación a niveles locales, así como un flujo que incluía rutas regionales y a larga distancia (Andrews 1998).

La zona de estudio se encuentra en la zona Oeste de las Tierras Bajas Mayas, y sabemos por información arqueológica, epigráfica, histórica y antropológica que durante tiempos prehispánicos existieron diversos señoríos y arreglos de integración política y social que cada vez comprendemos mejor (Adams 1978;

Lee Whiting and Navarrete 1978; Liendo Stuardo y Tereneshi 2011; Martin and Grube 2000; Ochoa Salas 1978) y que nos habla del movimiento de bienes, personajes, visitas reales. Estas referencias nos hace pensar sobre la utilización de estas rutas en la antigüedad para trasladar bienes, personas, y reflejan la complejidad de interacción de distintos grupos sociales en el pasado. Estas relaciones debieron ser fluidas y cambiaron durante sus diferentes momentos en la antigüedad, respondiendo a alianzas y relaciones sociales, de parentesco y por supuesto políticas como lo habla la epigrafía (Martin y Grube 2000). El presente estudio solo trata con una visión muy general tomando en cuenta sitios arqueológicos pertenecientes del Formativo Tardío (450 BC–250 AD) al Clásico Tardío (550-850 AD).

La zona de estudio se encuentra entre dos rutas fluviales mayores y permanentes, el Usumacinta hacia el Este y el Tulijá hacia el Oeste (ver Mapa 1). Estos dos ríos son rutas permanentes que ofrecen vías fluviales a distintas regiones como las Tierras Bajas Mayas, el Golfo de México, los Altos de Chiapas y Guatemala. Además de ríos como el Chacamax y el Michol que tienen secciones navegables durante ciertas épocas del año en la actualidad, pero pudieron ser rutas permanentes en tiempos prehispánicos. También hay tramos navegables más pequeños que debieron ser utilizados como rutas locales o regionales. Igualmente, el transporte por navío presenta ventajas, como lo es transportar grandes cantidades de mercancías a grandes distancias, aunque este



Mapa 1 Muestra la región de estudio y patrón de asentamientos:
 mapa cortesía PIPSP/PRACH-IIA-UNAM

tipo de transporte se ve restringido por la ubicación de los ríos, mar, lagos, o esteros. También se conoce en el caso mesoamericano de la utilización de tecnología naval desde cuando menos el Preclásico Tardío (Andrews 1990).

Los caminos en el área Maya

Los primeros registros sobre caminos mayas se encuentran en las Tierras Bajas del Norte, en su mayoría en sitios de la península de Yucatán y se deben a personajes como Diego de Landa y Antonio Ciudad Real que, a mediados del siglo XVI relatan y describen su presencia. En el siglo XVII es Diego López Cogolludo quien los menciona nuevamente. En sus relatos los frailes nos dan las más tempranas descripciones, desde una perspectiva europea, sobre los *caminos blancos*, ya que no se conoce hasta la fecha, mención prehispánica escrita sobre ellos (Tozzer 1957: 185, 191, 225). Sucesivamente

los viajeros John Lloyd Stephens y Frederick Catherwood, seguidos por Desire Charnay nos proveen una descripción más actual y con registros cada vez más minuciosos.

Los estudios con fines científicos, tales como los de la Carnegie Institution de Washington en Chichén Itzá, bajo la dirección de Sylvanus G. Morley en 1924, son los primeros en donde se lleva a cabo el registro arqueológico de caminos en el área maya y representan las bases más objetivas para las investigaciones posteriores de caminos en la zona (Fowler 2001). Desde las primeras investigaciones arqueológicas hasta la actualidad, el estudio y registro de caminos se han llevado a cabo con distintos enfoques teóricos y técnicos reflejados en el estudio de su técnica constructiva, dimensiones, su ubicación espacial, y posible función (Ibíd.).

Por lo que concierne a las Tierras Bajas Noroccidentales, no hay información temprana ya que los acontecimientos fueron distintos. A la

llegada de los españoles la zona se encontraba cubierta por la selva y por mucho tiempo los restos arqueológicos, tales como las ciudades y los caminos, estuvieron inalcanzables. Es por esto que en la literatura sobre la zona de Palenque, a menos de algunas raras excepciones, no se encuentran descripciones de caminos ni de propuestas sobre posibles rutas de comunicación terrestre.

La mención de un camino estucado encontrado por Franz Blom dentro del sitio arqueológico de Palenque constituye una excepción. Se trata de una descripción muy breve, que relata Villa Rojas (1934), debida a una plática con el arqueólogo estadounidense, acerca de un pozo de sondeo excavado por éste junto a una estructura, aunque no se menciona su localización dentro del sitio.

Un estudio parecido en la zona es la propuesta de rutas terrestres en el Alto Usumacinta y el señorío de Pomona por el arqueólogo Armando Anaya (2001). Este estudio define extensiones territoriales de los señoríos en el Alto Usumacinta por medio de un estudio con Sistemas de Información Geográficos (SIG o GIS). Estos ofrecen modelos de análisis a través de grandes extensiones en el terreno.

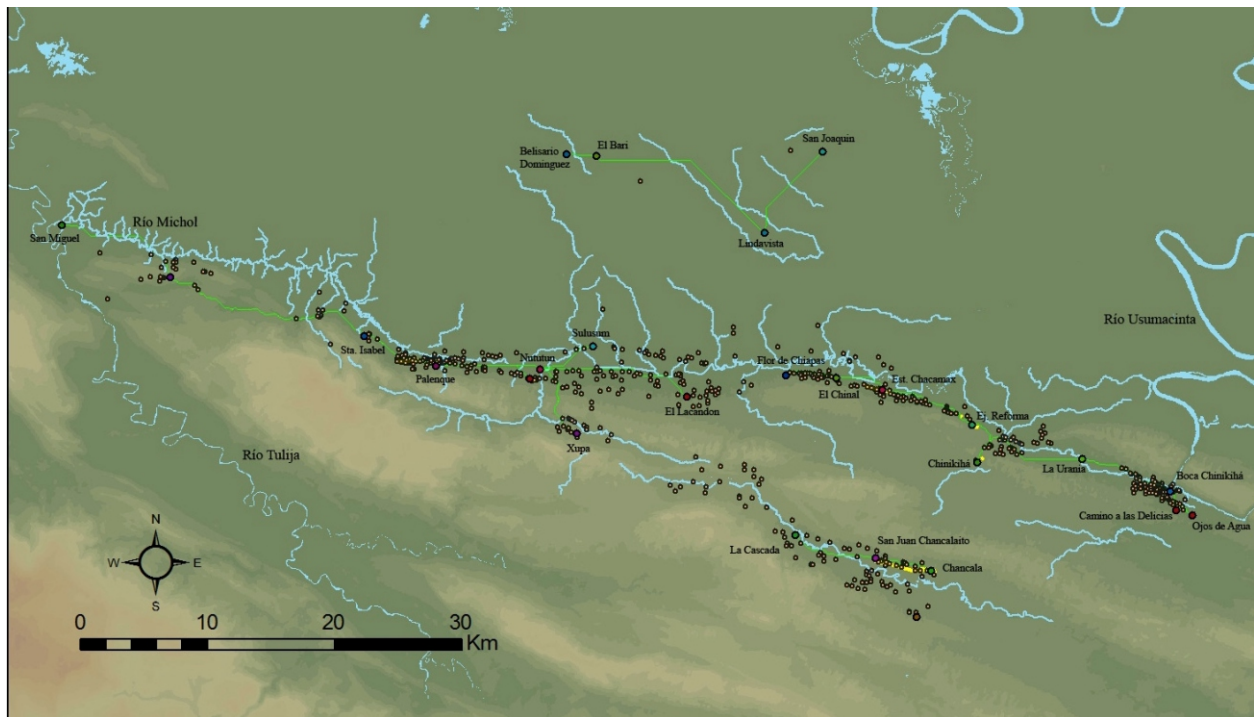
Otro estudio similar en la región fue la llevada a cabo por el Proyecto Regional Arqueológico Sierra Lacandón (Golden 2004), el cual incluyó una prospección arqueológica regional entre el área y las capitales Mayas de Piedras Negras y Yaxchilán. Este estudio se realizó en el Peten Guatemalteco y sus recorridos de superficie encontraron rutas de comunicación terrestres

muy similares a las localizadas entre los señoríos de Palenque y Chinikihá. Otro estudio importante es el de Mario Aliphath (1994), quien hace un estudio de la arqueología del valle del alto Usumacinta, guiándose por esta vía principal de transporte y por medio de una propuesta de ruta de menor esfuerzo con un Sistema de Información Geográfico (SIG).

El registro más reciente de caminos en la región de estudio corresponde a los tramos reportados por el PIPSP y PRACH, reflejando una visión regional (ver Mapa 2). Los tramos iniciales se localizaron durante los recorridos de superficie llevados a cabo en la región de Palenque y Chinikihá (Balcells Gonzalez 2011; Liendo Stuardo 2002; Liendo Stuardo 2011; Silva 2008; Silva y Miron 2009).

Desde la perspectiva arqueológica el estudio de las rutas de comunicación se relaciona con la arqueología del paisaje y el patrón de asentamiento, es decir el análisis de la distribución de los caminos, la disposición de los sitios con respecto a estos y el aprovechamiento del entorno físico (Fowler 2001). Esto nos ayuda a comprender las dinámicas del comercio y por ende las relaciones políticas o de intercambio entre los sitios. Además del sistema de transporte, el conocimiento del paisaje por parte de sus pobladores; las posibles migraciones y en algunos casos, puede proveer información significativa sobre ideología.

A nivel lingüístico observamos que los términos "camino, caminar, entrar, moverse hacia adelante, cargar, y transformarse se asocian con el termino maya "bih, be, beh" (Wichmann



Mapa ilustra el patrón de asentamiento en la región de Palenque, las rutas fluviales, terrestres y un estudio de ruta de menor esfuerzo con un SIG; se exalta la localización de los sitios (Mapa elaborado por G. Jiménez y F. G. Silva IIA-PRACH-UNAM).

2004). Lo que nos hace reflexionar sobre los caminos, su materialidad y los significados que estos pudieron tener para los antiguos mayas. Los *caminos blancos*, también conocidos como *zacbeobs*, *sacbih*, *sacbeobs*, *sicix bābi*, representan una parte integral del paisaje antiguo de los mayas. En distintas partes de las Tierras Bajas hay evidencias de la construcción y utilización de rutas terrestres y fluviales como medios de comunicación para facilitar el movimiento de bienes y personas, dentro y fuera de los centros poblacionales: este traslado trae consigo beneficios económicos, políticos y rituales.

Algunos autores han argumentado que los sitios Mayas en todas las Tierras Bajas construían caminos para facilitar el transporte dentro y entre los distintos sitios o centros

regidores desde el Preclásico Tardío (Andrews 1990, 1998). Estos eran construidos como un elemento orgánico de la ciudad, del paisaje y crecían conforme la complejidad de los centros Mayas aumentaba.

En el registro arqueológico se pone en evidencia esta diversidad en cuanto a formas y tipos de caminos: los caminos *intersitios*, son los que conectan centros regidores o subordinados a grandes distancias, mientras los caminos *intrasitio* son los que comunican grupos arquitectónicos dentro de un mismo asentamiento. Algunas veces estos caminos nacen del aprovechamiento de veredas o pasos naturales, que con el tiempo se transforman en rutas de comunicación formales, que incluso llegan a conservarse como los itinerarios más adecuados y

eficientes hasta el presente. Lo cual podemos ver reflejado en sus características formales y su técnica constructiva.

Las rutas terrestres en la región

Durante las primeras temporadas de campo del Proyecto Integración Política en el Señorío de Palenque (Liendo 2002), se detectaron alineamientos de piedras que parecían ser caminos, estos se hacían más evidentes en asociación con los sitios arqueológicos. Por esto se decidió llevar a cabo un estudio para observar el patrón de asentamiento de las posibles rutas de comunicación entre los sitios, tomando en cuenta también los elementos encontrados en campo durante las temporadas anteriores (Silva de la Mora 2008, 2011).

Gracias a la observación de la disposición de los sitios en el espacio, por medio de la fotografía aérea, mapas, y los recorridos en campo, se pudo inferir que en la zona hubo un aprovechamiento del contorno natural. Primeramente se identificaron algunas áreas, en

donde destacaban ciertos elementos en el terreno por su apariencia física o arquitectónica, tales como alineamientos de piedra caliza. Estos se encontraron asociados a los sitios registrados por el PIPSP, que en el pasado solo se habían considerado como elementos aislados. La información recolectada durante los recorridos de superficie del Proyecto Integración Política en el Señorío de Palenque y el Proyecto Arqueológico Chinikihá nos ha permitido conocer el patrón de asentamiento de cuando menos 570 km² y se han registrado más de 600 sitios arqueológicos. Esta información permitió observar que los sitios arqueológicos siguen un patrón lineal en el terreno (observar Mapa 2). Los sitios se encuentran localizados a pie de monte, en zonas no inundables siguiendo una fractura natural que conformo la ruta o rutas terrestres en la región (ver Imagen 1). Incluso, es común que las casas en la actualidad sean edificadas sobre antiguas plataformas, aprovechando las mismas zonas habitadas en tiempos prehispánicos.

continúa...



Imagen 1 fotografía del tramo Palenque a Santa Isabel (Izq); imagen del tramo Cháncala a San Juan Chancalaíto (derecha); (foto autor 2006)