La ciudad de San Francisco de Campeche fue declarada Patrimonio de la Humanidad en 1999, por ser un ejemplo de ciudad barroca con sus calles de trazo en ajedrez y por su sistema de defensa [1]. Su condición de puerto natural, por su ubicación a orillas del mar, condicionó su desarrollo urbano y obligó a la construcción de estructuras que estuvieron directamente relacionadas con su función. El enfoque del artículo se centrará en analizar a nivel urbano algunos de los inmuebles más importantes que existieron en la frontera norte de la ciudad colindando el mar; en las transformaciones que sufrieron por cambios en su uso, y los cambios urbanos que llevaron a su destrucción.

La construcción del patrimonio histórico

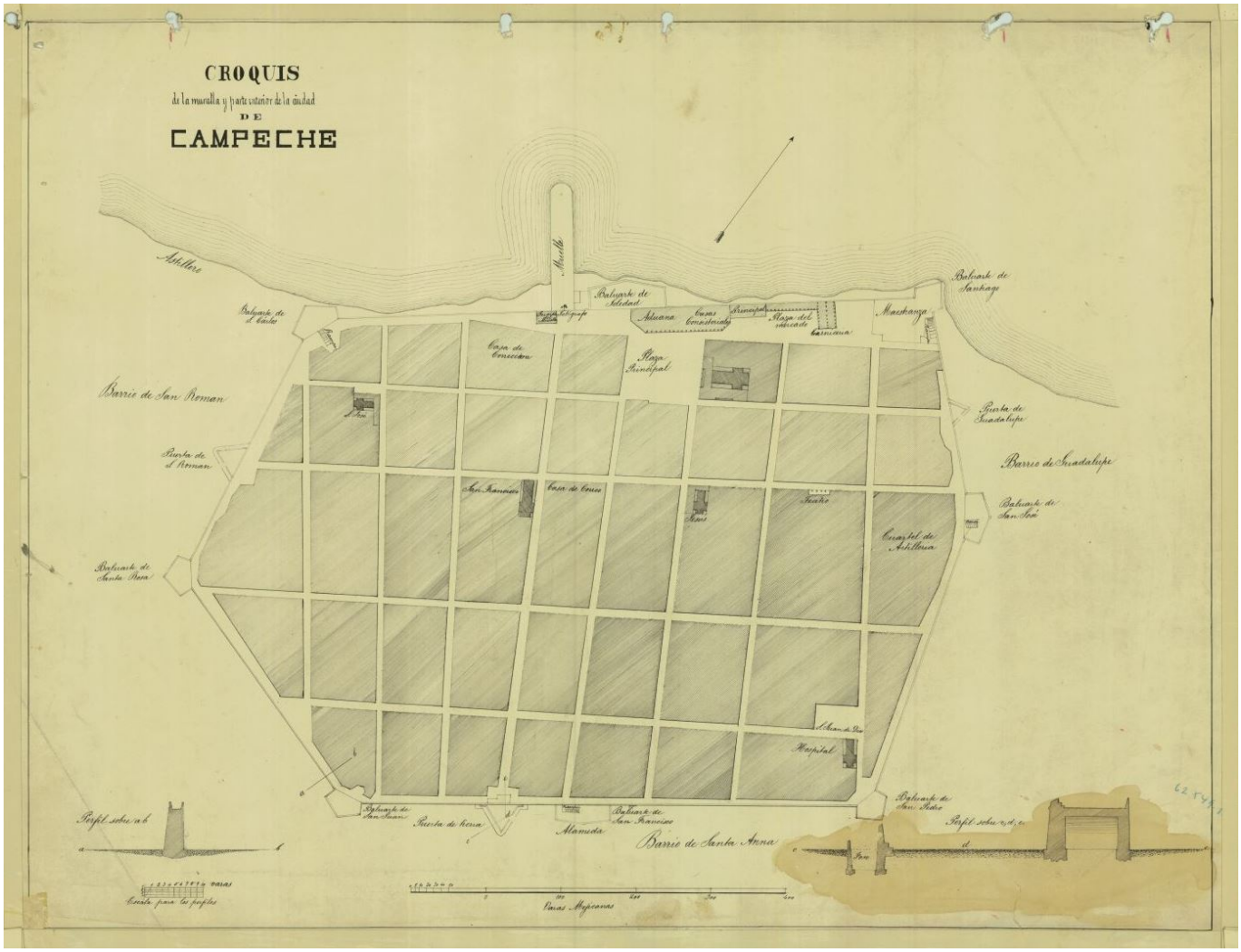
La villa de Campeche fue fundada hacia 1540 por los conquistadores españoles y se ubicó en un área cercana a un poblado maya, se construyó completamente diferenciada del poblado originario siguiendo patrones de urbanismo traídos desde Europa (traza cuadrangular), tomando al mar como el límite y eje rector para el desarrollo de la ciudad.

Las condiciones geográficas de su emplazamiento permitieron el resguardo de las embarcaciones y favorecieron su designación por la corona española como puerto principal de la provincia de Yucatán, situación que se mantuvo por tres siglos, con distintos periodos de expansión y crisis. Su ubicación, por lo bajo del nivel del mar, no permitía el atraco de grandes embarcaciones directamente en el muelle, por lo que fondeaban a una legua, realizando el desembarco de mercancías en embarcaciones más pequeñas que en complicadas maniobras las transportaban al muelle [2]. Esta aparente desventaja, también permitió la protección de la ciudad, pues con la expansión comercial de la ciudad [3] convertida en un polo de atracción para el asedio de cruentos ataques piratas [4], no permitió que sus embarcaciones atracaran directamente sobre la costa de la ciudad o el muelle.

El primer sistema defensivo [5] se inició desde 1610 con la construcción de una fortaleza a la orilla del mar, conocida como la fuerza de San Benito, para 1656, ya se contaban otras dos fortificaciones: Santo Cristo de San Román, a los bordes de la villa y la Santa Cruz, en el cerro de la Eminencia.

Desde los antecedentes cartográficos de los proyectos para amurallar la ciudad, en particular, en la Planta de la ciudad de San Francisco de Campeche en la Provincia de Yucatán, del ingeniero militar Don Martín de la Torre, se confiere a la frontera hacia el mar del puerto la importancia necesaria, asignándole tres cuerpos de defensa, destacando en particular la proyección de una batería en el extremo más alejado dentro del mar del muelle.

La construcción del segundo sistema defensivo, que consistió en un recinto amurallado perimetral con ocho baluartes y cuatro puertas, se realizó entre 1686 y 1704, e incluyó 3 baluartes: San Carlos, Nuestra Señora de la Soledad y Santiago, una puerta: la de mar, en la línea correspondiente al mar. Estas construcciones defensivas se complementaron con edificios de carácter civil, como el muelle con su galera y resguardo, la aduana, cabildo, edificio principal y almacenes, todos colindando hacia el norte con el lienzo de muralla que comunicaba a los baluartes de Nuestra Señora de la Soledad y Santiago.



El segundo sistema defensivo, el lienzo amurallado. (Fuente Plano: Muralla y parte de la ciudad de Campeche, Autor: Cuerpo Nacional de Ingenieros, Siglo XIX, Número clasificador: COYB. CAMP. M42. V1.0008)

Con los avances en las ciencias militares y por la creciente importancia del puerto derivada de su nombramiento como la obtención del título de ciudad en 1777 (que también trajo como consecuencia la remodelación y construcción del muelle fiscal), el segundo sistema defensivo se reforzó en el último tercio del siglo XVIII, con la construcción de dos reductos; San Miguel y San José, en los cerros al extremo de la línea costera de la ciudad y con la fábrica de cuatro baterías sobre la línea de la costa: San Matías, San Luis, San Fernando y San Lucas, que formaron el tercer y último sistema defensivo de la ciudad. Es así que, el

desarrollo y construcción del sistema portuario de Campeche durante el virreinato, estuvo íntimamente ligado con el sistema defensivo de la ciudad.

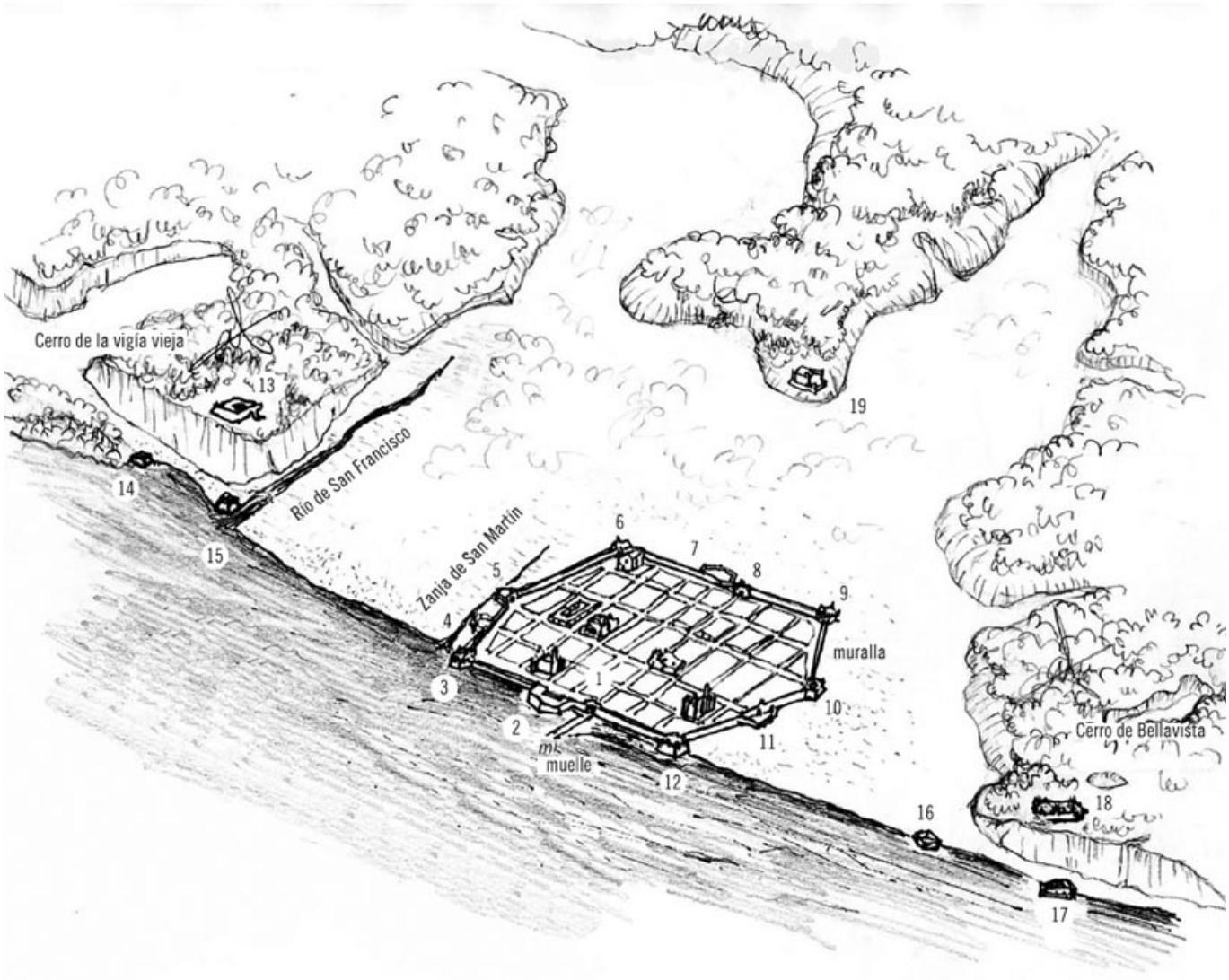


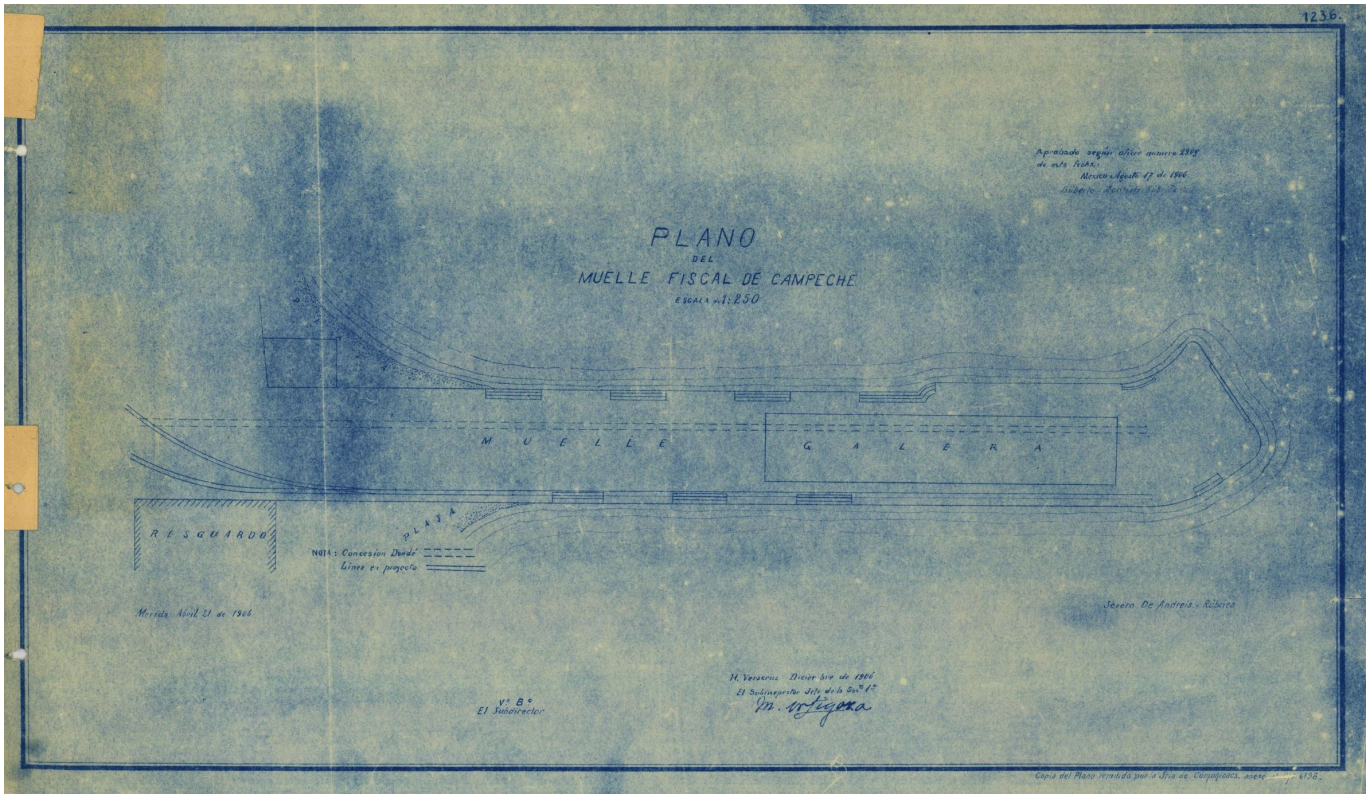
Imagen de Campeche y su tercer sistema defensivo completo. 1-12 Recinto amurallado, su

plaza, puertas y baluartes. 13. Reducto San José, 14. Batería de San Matías, 15. Batería de San Lucas, 16. Batería de San Fernando, 17. Batería de San Luis, 18. Reducto de San Miguel. Ríos Martínez Alicia en (Cejudo Collera, 2017, pág. 547).

Para el siglo XIX, el puerto de Campeche mantuvo su importancia comercial hasta el último cuarto del siglo [6]. Durante este periodo, el muelle mantenía su relevancia en la vida cotidiana de la ciudad, ya que ahí se realizaba la venta de comestibles y la pescadería se encontraba al principio del muelle. Durante este periodo también se habilitó de manera informal un mercado que colindaba con el norte lienzo de muralla entre el baluarte de Nuestra Señora de la Soledad y de Santiago, hacia el poniente del edificio de Aduanas con sus anexos [7].

Las transformaciones urbanas

A finales del siglo XIX, se inició una etapa de transformaciones de la estructura de la ciudad, que había permanecido prácticamente sin cambios durante tres siglos. En 1883 [8], se realizaron mejoras en el muelle, originadas por la extensión de un ramal del tranvía que conducirían las mercancías a los almacenes de la Aduana, concesionado a Salvador Donde, de este modo, se reparó la extensión del muelle y se cubrió con ladrillos de fierro; lo que también convirtió al sito en un lugar de recreo para la población.



Muelle de Campeche, 1906, Mapoteca Orozco y Berra, Código Clasificador: CGF.CAMP.M2.V2.0068.

Para 1893, el sistema defensivo fue mutilado en nombre de la modernidad [9], se demolió el lienzo de muralla frente al cuartel general, entre el baluarte de San Carlos y el de Nuestra Señora de la Soledad, incluyendo la puerta de Mar, sección que era la cara de entrada a la ciudad desde el muelle. Las demoliciones de esta y otras secciones del recinto amurallado, estaban cargadas de nociones prácticas que buscaban mejorar la higiene de la ciudad mediante la ventilación con la apertura de los altos muros de la muralla, así como de una carga ideológica de repudio hacia el pasado colonial que representaban estas construcciones y por considerarse inútiles e innecesarias [10]. En 1916 [11], se demolió el baluarte de Santiago con su cuartel anexo y sus materiales se utilizaron para construir de manera formal el mercado a un lado de las casas de la Aduana que llevaba casi medio siglo funcionando sin un edificio a modo. Para esta época, también se había abierto otra puerta con otro muelle, entre los baluartes de Nuestra Señora de la Soledad y Santiago.

La primera obra que transformó la línea marítima de la ciudad fue el paseo costero inaugurado en 1914 y abarcaba toda la extensión comprendida entre los baluartes de Santiago y San Carlos. La relación de la ciudad con el mar sufrió cambios a mediados del siglo XX, entre 1930 y 1950 se construyeron en diversos tramos, carreteras, así como paseos, rellenando la costa saneándola con arena y confinándola con un muro de contención; lo que también erradicó los malos olores y la concentración de sedimentos que se llevaban a cabo por las características de la costa [12].

Para 1952 [13], con el Plan Regulador de Campeche se trazaron dos ejes principales para la ciudad, que impactaron directamente la conservación de su patrimonio histórico y definieron su crecimiento. Se estableció una zona típica de monumentos catalogados con reglamentación adecuada, que permitió la protección legal del centro histórico de la ciudad y de su recinto amurallado, así como, un área de crecimiento que incluyó ganarle terreno al mar [14].

El cambio más importante a nivel urbano que transformó por completo la cara al mar de la ciudad de Campeche fue el proyecto y construcción del “Campeche Nuevo” [15], que terminó por consolidarse entre 1961 a 1967.

Vista aérea actual de los terrenos ganados al mar. (Fuente: Edición de Imagen de Google Earth Pro, 2019)

Vista actual de la Puerta de Mar. (Fuente: MCCC, 2019)

El Proyecto Campeche Nuevo, zona de expansión urbana ubicada en terrenos ganados al mar, ofrecer una fisionomía moderna y además dio la posibilidad de urbanización frente al mar; cumple con la idea urbanística de salvar el casco histórico y de dotarla de terrenos para nuevos proyectos y desarrollos inmobiliarios. Paralelamente, la tarea de consolidar y reconstruir 600 m. de las murallas permitió recuperar la conciencia sobre el patrimonio urbanístico y portuario de Campeche, lo que la convirtió en la única ciudad portuaria mexicana que conserva, aunque parcialmente, un recinto amurallado colonial. La transformación urbana de este sector se ha venido consolidando con el tiempo. Hoy se conoce como el Malecón de Campeche, y podría considerarse como el nuevo patrimonio urbano y portuario. En este sentido, la creación del Museo Naval es un auténtico paradigma para la conservación de la memoria de Campeche como puerto.

En la actualidad se están produciendo cambios, principalmente con la reconstrucción de la muralla. Las intervenciones realizadas en la ciudad intramuros y en los barrios tradicionales, fruto de malas intervenciones, propiciadas por la idea de priorizar la imagen colonial de Campeche, ponen en peligro las construcciones edificadas durante el periodo 1961-1962, como el polémico Palacio de los Poderes y la Plaza de la República, entre otras. La falta de valoración de las obras modernas, que en la mayoría de los casos no se consideran patrimonio, ha causado, asimismo, que la mayoría estén en muy malas condiciones, lo que pone en riesgo su permanencia [16].

Notas

[1] (World Heritage Convention, United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, 2019).

[2] (Trujillo Bolio, 2005, pág. 98).

[3] Que favoreció el desarrollo de un sistema económico basado en el comercio, más que en la producción agrícola. (Gómez Montejo, 2010, pág. 27).

[4] El primer ataque pirata se realizó en 1559. (Piña Chán, 2017, pág. 68).

[5] El orden y las características de los sistemas defensivos de Campeche fueron propuestos por José Antonio Calderón Quijano, en (Calderón Quijano, 1984, pág. 68).

[6] (Trujillo Bolio, 2005, pág. 100 y 101).

[7] Desde 1818, se autorizó la construcción de una galera que sirviera como bodega de utensilios. Las instalaciones tenían portales de piedra, pero carecían de techo. Hacia 1836, se propuso la construcción de un mercado formal. (Alcalá Ferráez, 2010, págs. 231, 232).

[8] Periódico Oficial, núm. 12, 8 de junio de 1883; en (Ramos Justo, 2014).

[9] (López Morales, 2005, pág. 97).

[10] (Mendoza Novelo, 2010, pág. 137).

[11] (Instituto para el Federalismo y el Desarrollo Municipal, Secretaría de Gobernación, 2010).

[12] (Ramos Justo, 2014).

[13] (Torres Pérez & Novelo Zapata, 2010, pág. 109).

[14] En las cuales se denota la influencia de la utilización del landfill de Herrey, utilizado para expandir la isla de Manhattan a través del relleno de la ribera, técnica retomada de los emigrantes holandeses, y que fue base conceptual para ganarle terreno al mar en el proyecto de creación de la nueva y sustentable ciudad de Campeche. (Torres Pérez & Novelo Zapata, 2010, pág. 109).

[15] Este programa fue impulsado por Alberto Trueba Urbina, Gobernador del Estado de Campeche de 1955 a 1961, que se resumía en cinco objetivos principales: 1. Infundir en los ciudadanos un sentimiento de grandeza y superación que les permitiera realizar cualquier tarea superior a sus propias fuerzas, 2. Sanear la zona de la costa, contigua a la ciudad, por la insalubridad que brinda y el hedor que minaba y desacreditaba al puerto de Campeche, 3. Impulsar el desarrollo económico, 4. Fomentar el turismo y resaltar a Campeche, como la única ciudad amurallada del territorio mexicano, 5. Fortalecer una identidad financiada en una modernidad que si bien retomaba el progreso como elemento, también buscaba la civilización por medio de obras materiales llevadas a cabo durante su sexenio. Así, la nueva ciudad "ubicada en terrenos que se están quitando al mar. El Campeche Nuevo además de ofrecer una fisionomía diferente, cumple con el principio urbanístico que siempre defenderemos; salvar nuestras viejas ciudades, resolver los problemas de ellas (León Méndez, 2002, pág. 95).

[16] González Medina, Raúl y Sánchez Suárez, Aurelio, (2015), en http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-249X2015000100008

Referencias

Alcalá Ferráez, (2010), págs. 231, 232.

Calderón Quijano, (1984), pág. 68.

Gómez Montejo, (2010), pág. 27.

González Medina, Raúl y Sánchez Suárez, Aurelio, (2015), Patrimonio histórico versus patrimonio moderno. Problemática de conservación del Edificio de los Poderes de Campeche, México. http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-249X2015000100008

Instituto para el Federalismo y el Desarrollo Municipal, Secretaría de Gobernación, (2010).

León Méndez, (2002), pág. 95.

López Morales, (2005), pág. 97.

Mendoza Novelo, (2010), pág. 137.

Piña Chán, (2017), pág. 68.

Ramos Justo, (2014), Periódico Oficial, núm. 12, 8 de junio de 1883.

Torres Pérez & Novelo Zapata, (2010), pág. 109.

Trujillo Bolio, (2005), pág. 98 y 100-101.

World Heritage Convention, United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, (2019).

Head image: Vista panorámica de la ciudad de San Francisco de Campeche.