

Hermes, Bernard, Paulino I. Morales y Sebastián Möllers

1999 Investigación arqueológica en Yaxha, Petén: La Calzada del Lago y la Vía 5. En *XII Simposio de Investigaciones Arqueológicas en Guatemala, 1998* (editado por J.P. Laporte y H.L. Escobedo), pp.110-138. Museo Nacional de Arqueología y Etnología, Guatemala.

7

INVESTIGACIÓN ARQUEOLÓGICA EN YAXHA, PETÉN: LA CALZADA DEL LAGO Y LA VÍA 5

*Bernard Hermes
Paulino I. Morales
Sebastián Möllers*

El sitio arqueológico Yaxha se localiza a una distancia aproximada de 30 km en línea recta al sureste de Tikal, en la ribera norte de la laguna del mismo nombre y se extiende sobre la colina que corre paralela a la orilla de la laguna por aproximadamente 3 km (Figuras 1 y 2).

La primera publicación con información sobre el sitio fue hecha por T. Maler en el segundo lustro del siglo XX. En las tres décadas siguientes Yaxha es visitado por diferentes exploradores. Los trabajos en la segunda mitad del siglo dan inicio entre 1958 y 1960, cuando W. Bullard efectúa el primer análisis regional. De 1969 a 1972, N. Hellmuth dirige un proyecto que realiza excavaciones aisladas y elabora un plano preliminar del sitio. Entre 1980 y 1982, Don y Prudence Rice trabajan en el área dentro del marco del Proyecto Histórico Ecológico del Petén Central. En 1987, el Proyecto Nacional Tikal efectúa un análisis de daños en arquitectura y a partir del segundo semestre del año 1988 son ejecutadas las primeras acciones tendientes a estabilizar el estado de deterioro en distintos edificios (Hermes *et al.* 1996; Hermes, Noriega y Calderón 1997:259).

Hasta la fecha en el sitio han sido identificadas diez vías de comunicación de las cuales cuatro fueron clasificadas como calzadas y las restantes como vías (Hellmuth 1973:45-49). Algunas de ellas se alinean formando ejes, tal el caso de la Calzada del Lago, la Vía 5 y la Calzada Blom, que forman un eje norte-sur de aproximadamente 1 km de longitud que comunica la laguna con el extremo norte del sitio.

Entre 1995 y 1996 se llevó a cabo la primera fase del programa de muestreo general del sitio en toda el área monumental, que permitió obtener un panorama general sobre el desarrollo evolutivo de la zona trabajada, la cual por razones prácticas se divide en cinco sectores denominados este, oeste, centro, sur y norte.

El sector este comprende las edificaciones existentes hasta el extremo oeste de la Calzada Lincoln y la Vía 1. El sector oeste comprende los edificios asociados a las Plazas F y G, así como al Grupo Oeste. El sector central comprende las Plazas D y E, así como las Acrópolis Noreste y Noroeste. El sector norte comprende la Calzada Blom, el Grupo Maler y sus inmediaciones. El sector sur comprende la Acrópolis Principal (Hellmuth 1973:32-33) y los grupos aledaños a ésta que se encuentran situados al este y oeste de la Calzada del Lago.

Los treinta pozos excavados en el sector sur mostraron que el material en todos los lotes no superficiales de los distintos patios de la Acrópolis Principal se remontan al periodo Preclásico.

En el sistema de terrazas que flanquea al este y oeste la parte norte de la Calzada del Lago iniciando en el extremo sur de la Vía 5, fueron excavados siete pozos con rellenos fechados por lo común para los periodos Clásico Tardío y Preclásico Tardío.

INVESTIGACIÓN EN LA CALZADA DEL LAGO Y LA VÍA 5

Los trabajos en la Calzada y la Vía 5 fueron realizados como apoyo a las actividades que realiza la dirección del proyecto como parte del programa de habilitación del sitio al visitante que incluye control de vegetación y corte selectivo de árboles con la finalidad de mostrar la perspectiva urbana del sitio.

Además de esto hay evidencia suficiente que permite suponer que el primer asentamiento (Preclásico Medio) estuvo localizado en un área ubicada en los sectores sur y oeste del sitio, por lo que se consideró importante conocer en detalle las características de la secuencia constructiva de la calzada y si el rango cronológico que tuvo funcionando como el principal acceso desde el sur al centro ceremonial databa desde el asentamiento Preclásico Medio.

La longitud de las dos vías peatonales trabajadas es ligeramente superior de 400 m (Figura 3) y se puede aseverar que la construcción de la Calzada del Lago constituye una adaptación al terreno natural que permitió el acceso directo al centro del sitio tanto de personas y mercancías como el abastecimiento de agua.

SECUENCIA CONSTRUCTIVA

PRECLÁSICO MEDIO

Durante este periodo el paisaje natural de este sector estuvo conformado por relieve inclinado y afloramientos irregulares de roca caliza ubicados cerca de la orilla de la laguna, tal y como puede observarse actualmente en distintos sectores del sitio. Es probable que en el área que posteriormente ocupó la calzada haya existido originalmente un sendero acomodado según las condiciones topográficas del terreno que comunicaba la laguna con el asentamiento.

PRECLÁSICO TARDÍO

En este momento Yaxha es el sitio que ha conseguido el mayor desarrollo en la cuenca Yaxha - Sacnab y es notorio el gran auge existente en la actividad constructiva que por ende tuvo que estar acompañado de un marcado crecimiento demográfico.

Da inicio la modificación al terreno natural, el acondicionamiento llevado a cabo fue producto de nivelaciones hechas con grandes rellenos y muros de contención, así como cortes y talles en el manto calizo.

En su versión inicial la calzada tenía en partes únicamente la roca tallada, no tenía parapetos sino que se elevaba un máximo de 0.50 m sobre el terreno natural en un ancho máximo de 10 m, en los sectores en que fue necesario efectuar nivelaciones la superficie de la calzada fue recubierta con un piso de estuco (Figuras 4, 12, 14 y 15).

En el Preclásico Tardío no existía la Vía 5 ya que las construcciones que limitan el espacio que ocupa no habían sido edificadas.

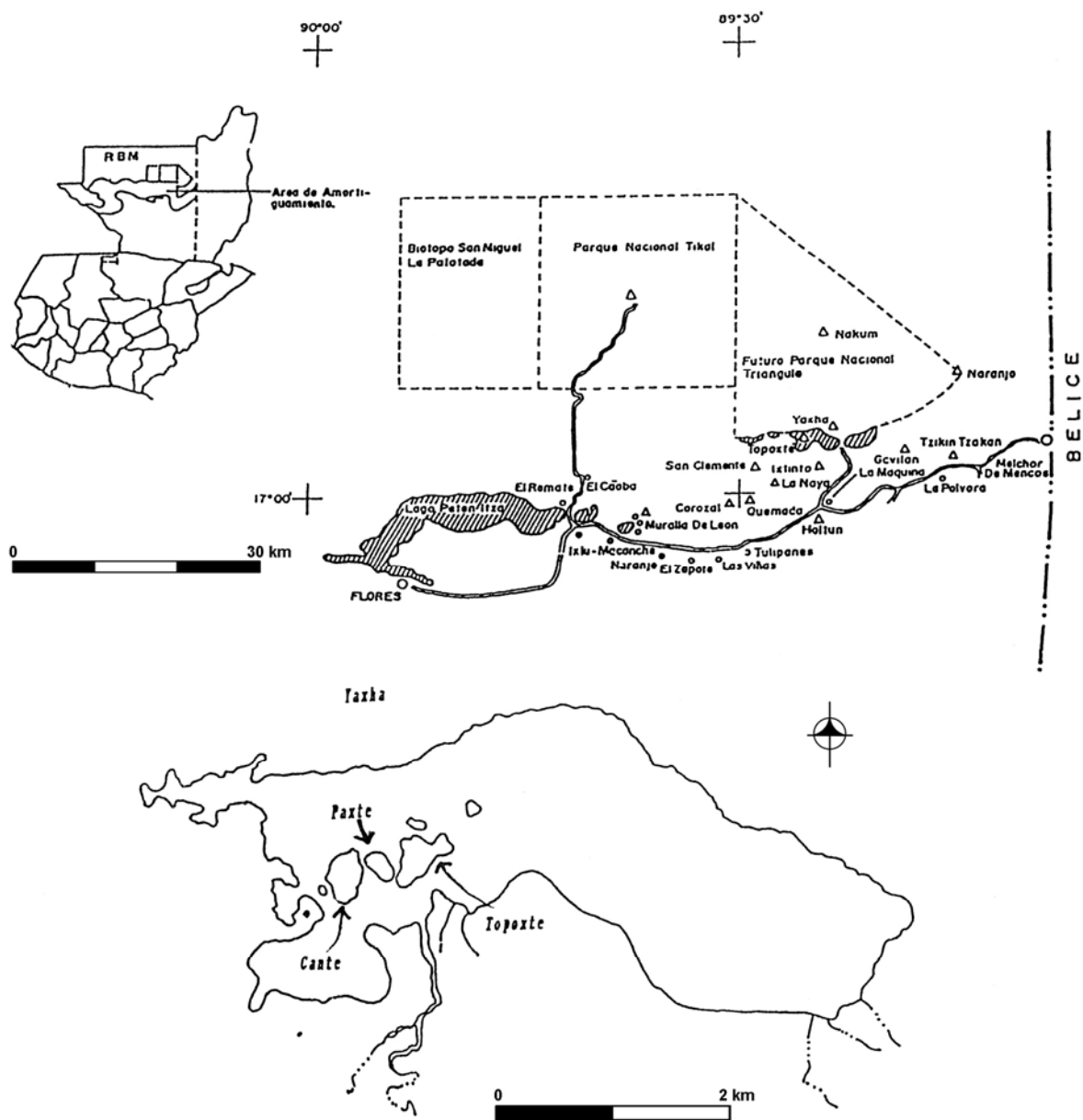


Figura 1

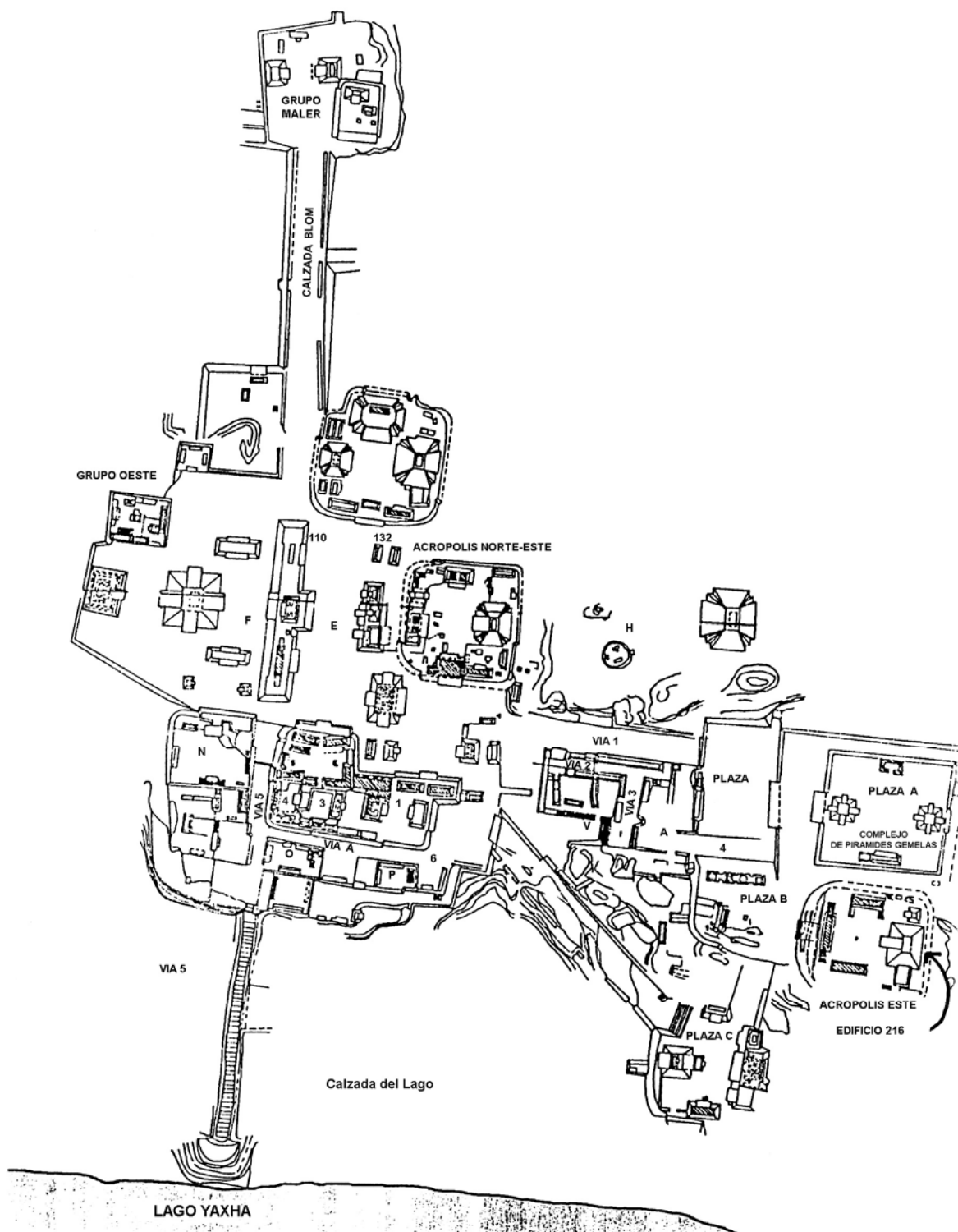


Figura 2

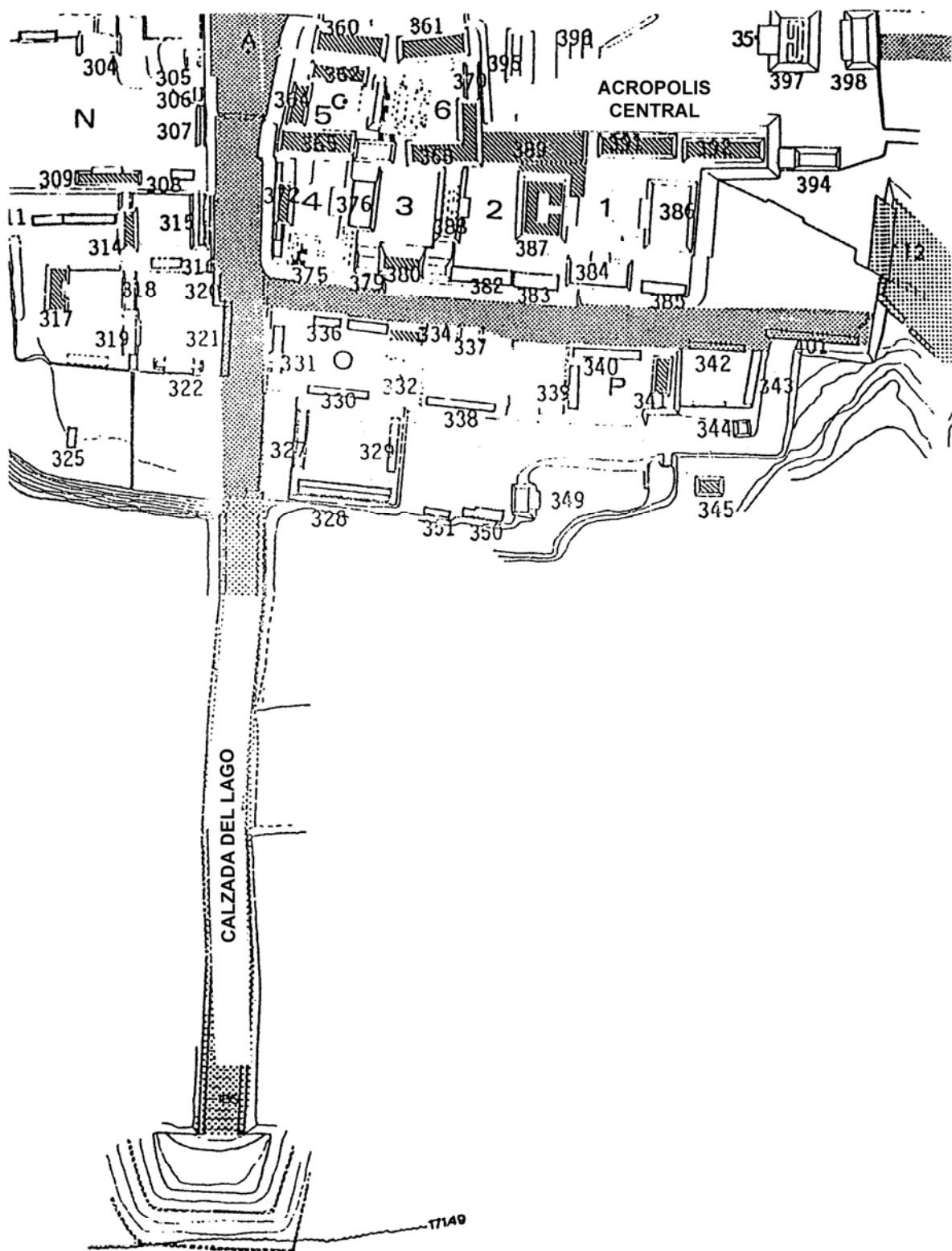


Figura 3

CLÁSICO TEMPRANO

Aunque fueron recuperados materiales fechados para este periodo, toda la muestra proviene de contextos con mezcla que no permiten su asociación a una etapa específica del proceso constructivo de la calzada. Su presencia en los distintos estratos denota la utilización continua de esta vía de comunicación.

CLÁSICO TARDÍO

Durante este periodo hay gran cantidad de actividad constructiva de carácter monumental en todo el centro del sitio y es cuando son edificados el andén, los parapetos, la construcción en la intersección de la calzada y la Vía 5, así mismo queda establecida la Vía 5 como zona de circulación peatonal definida.

Ha sido posible determinar que durante el periodo tienen lugar dos etapas constructivas.

PRIMERA ETAPA

En el extremo sur de la calzada se habilita una plataforma nivelada cubierta con un piso de estuco. Este andén adquiere su configuración definitiva al construirse un muro perimetral de mampostería en los lados este y sur (Figuras 5, 6 y 7). Se limita y demarca el espacio útil en toda la longitud de la calzada con la construcción de dos parapetos al este y oeste de la misma. Los trabajos de excavación en los parapetos sugieren que tuvieron un ancho variable entre 2 y 3 m y aproximadamente 1 m de altura promedio (Figuras 8 y 9).

Los pisos situados junto a los parapetos registran una fuerte inclinación y a la vez sirven de drenaje de las plazas del sector central del sitio. El extremo sur de los parapetos es en forma de talud.

La nivelación del eje norte-sur indica que entre el andén y el punto de unión con la Vía 5 hay una diferencia de nivel superior a los 50 m. En tanto, los perfiles transversales indican que el drenaje principal de la calzada estaba en la base del parapeto oeste (Figura 10).

En el extremo sur de la calzada, en la parte inmediata al extremo norte del andén (área entre parapetos) se encontró evidencia de lo que pueden haber sido escalones tallados en la roca caliza (Figura 11).

En el punto de intersección de la calzada con la Vía 5 existe una construcción que reduce el espacio por donde es posible circular a un estrecho pasillo. Esta restricción del espacio permite pensar que en este lugar funcionó un punto (garita) para controlar el acceso desde el sur al área central del sitio (Figuras 12 a 15).

El acceso desde la calzada se hacía por una entrada lateral junto al extremo oeste en el punto que finaliza el parapeto. Por este acceso se llegaba a un pequeño espacio de aproximadamente 2 m de ancho, el cual a su vez se comunica por el norte hacia otro espacio reducido que por el norte tenía una pequeña escalinata de dos escalones que da al extremo sur de la Vía 5. Todos los muros de esta construcción debieron ser de bajareque con una base de piedra unida con argamasa de cal que tuvo 0.50 m como medida máxima de alto y ancho.

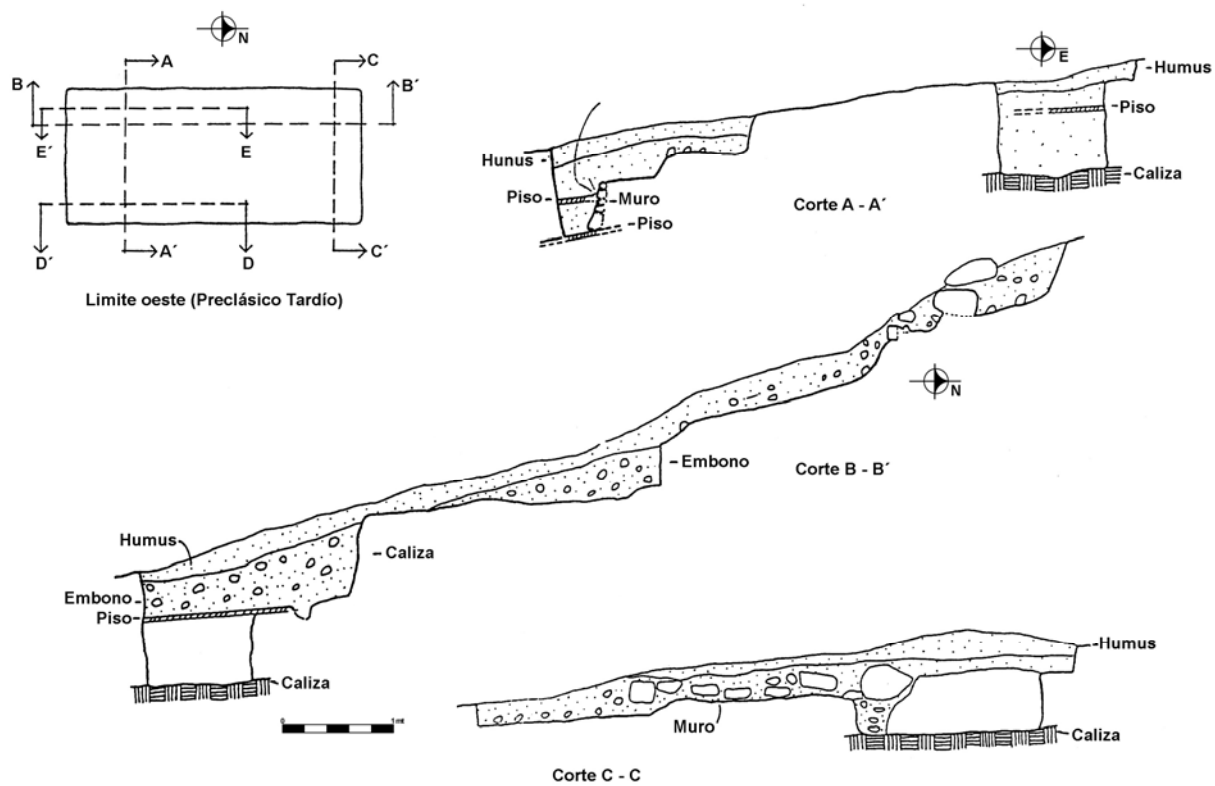


Figura 4

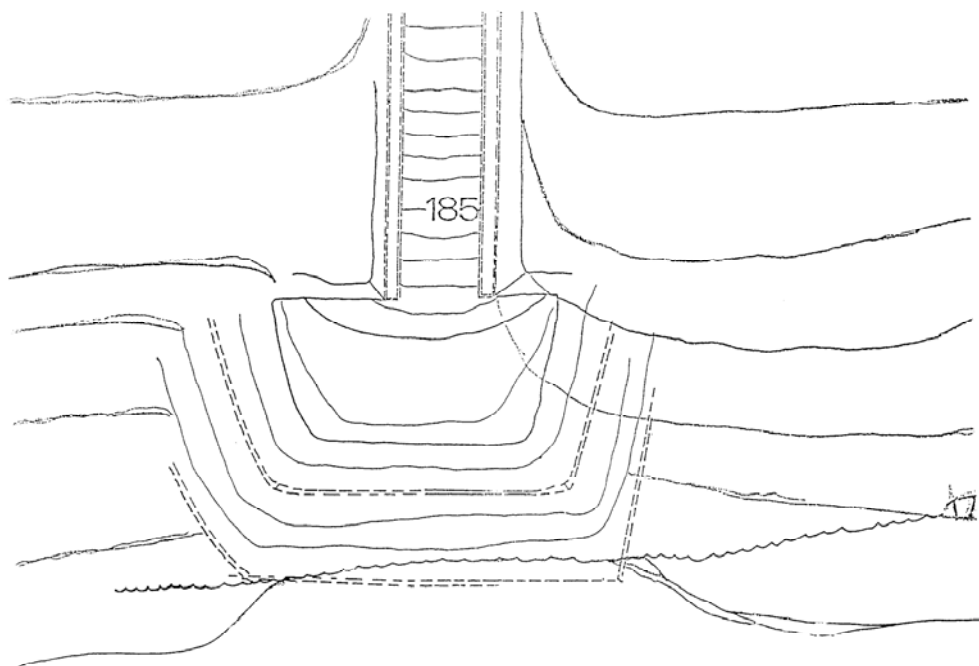


Figura 5

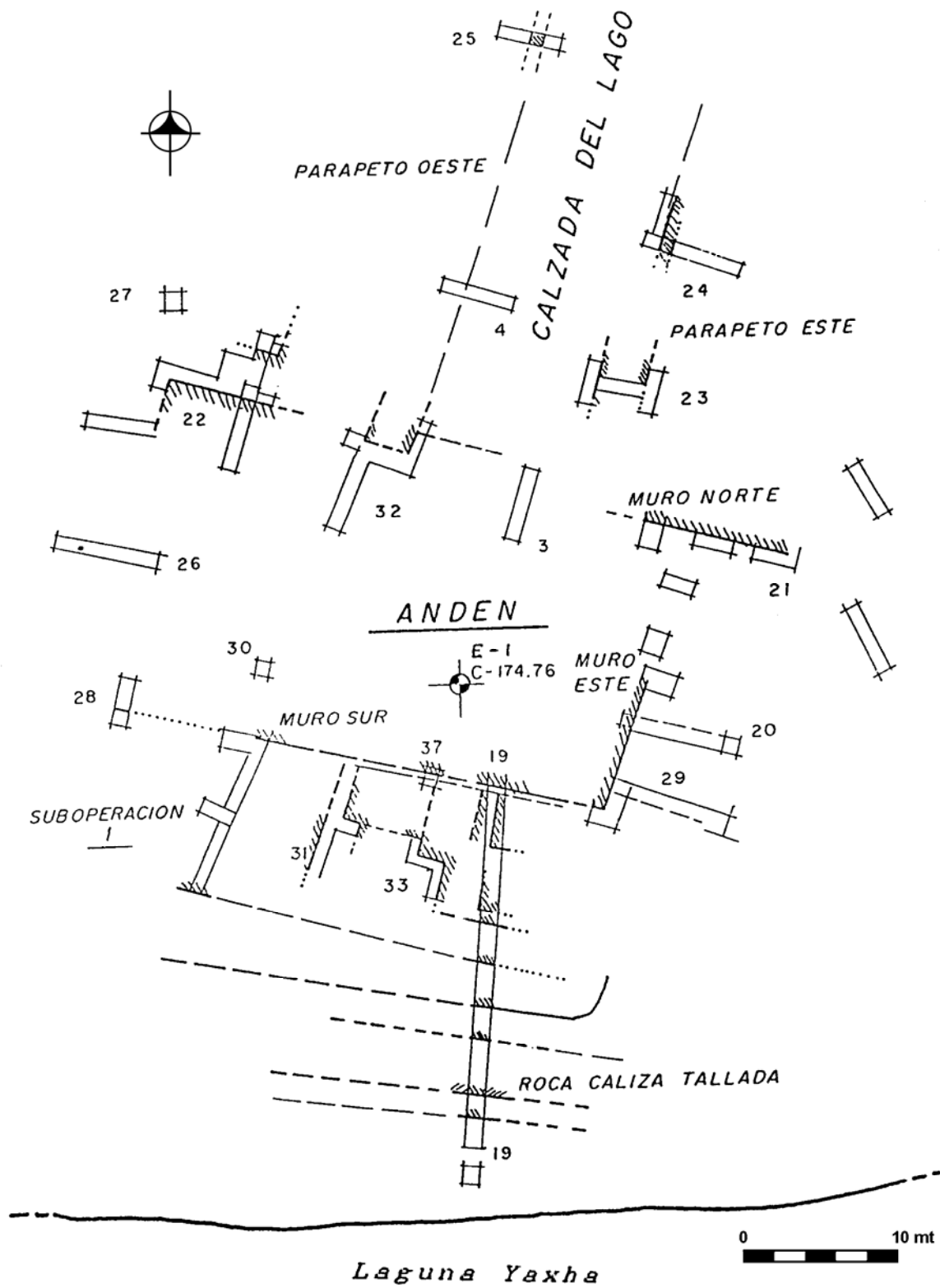


Figura 6

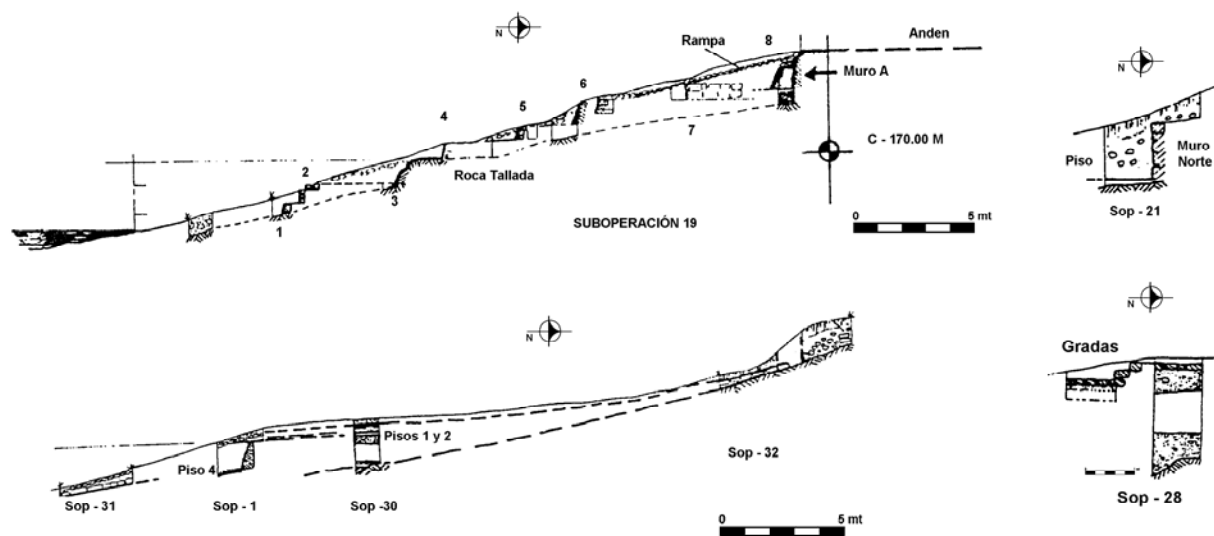


Figura 7

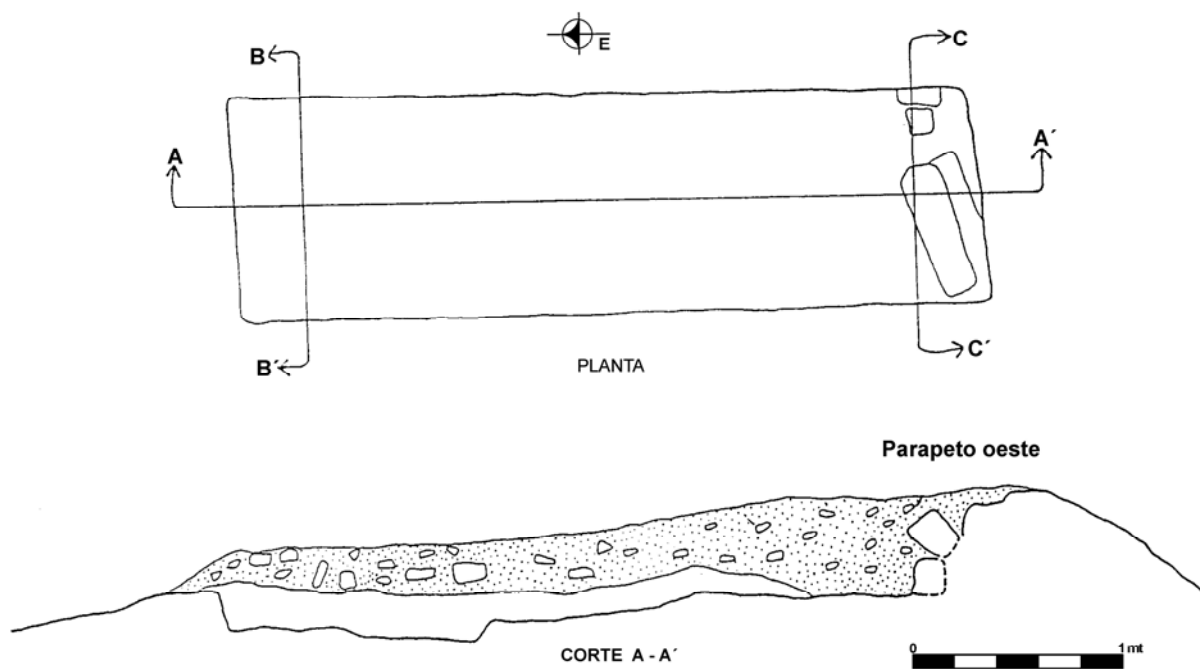


Figura 8

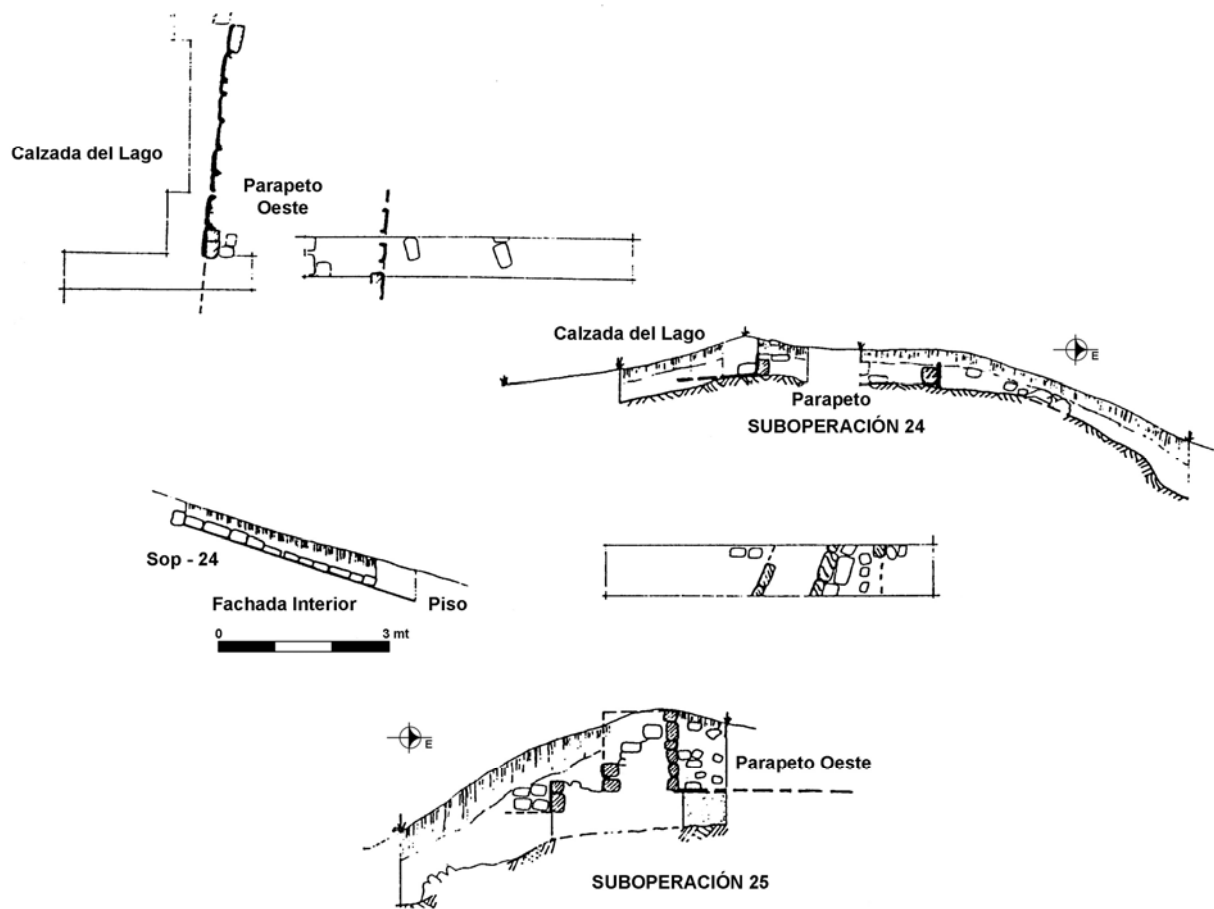


Figura 9

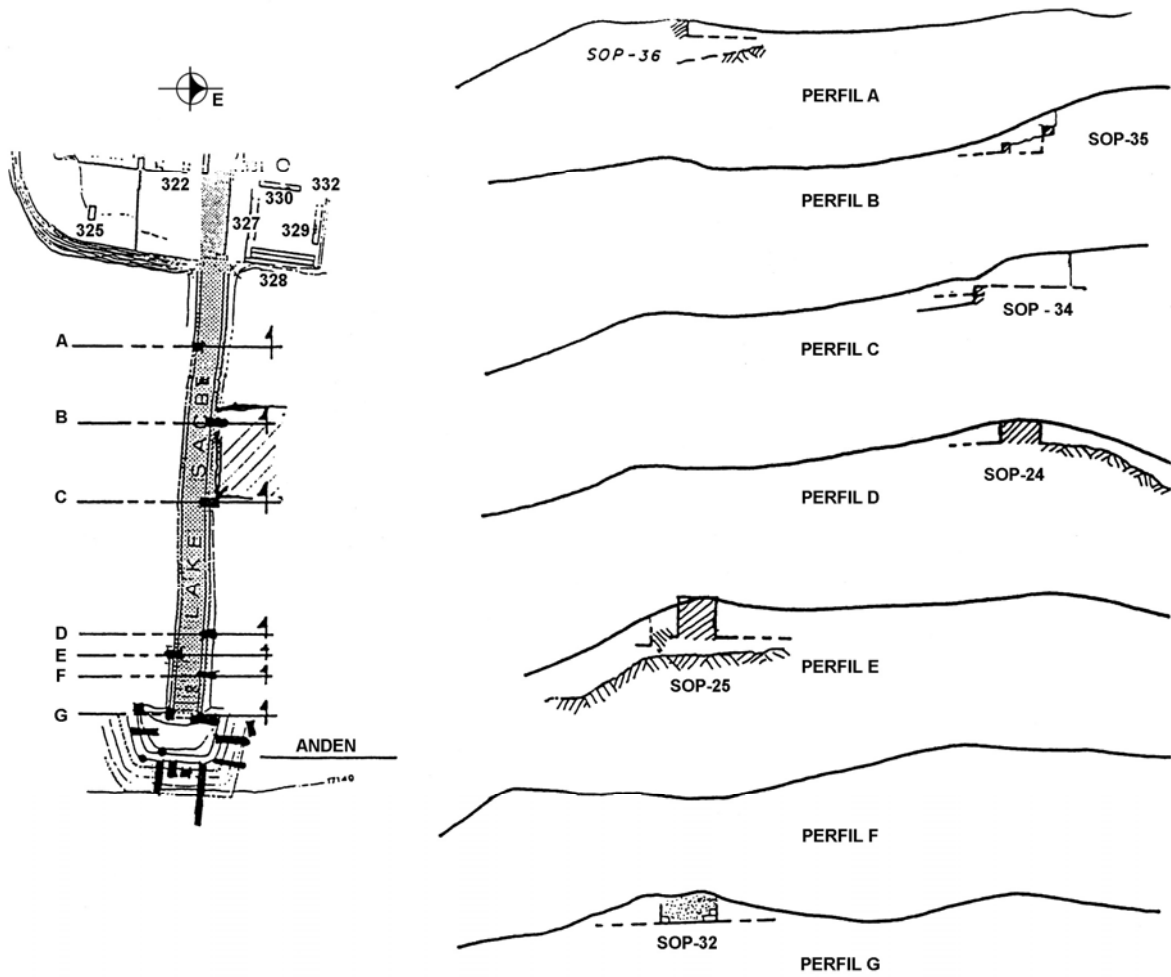


Figura 10

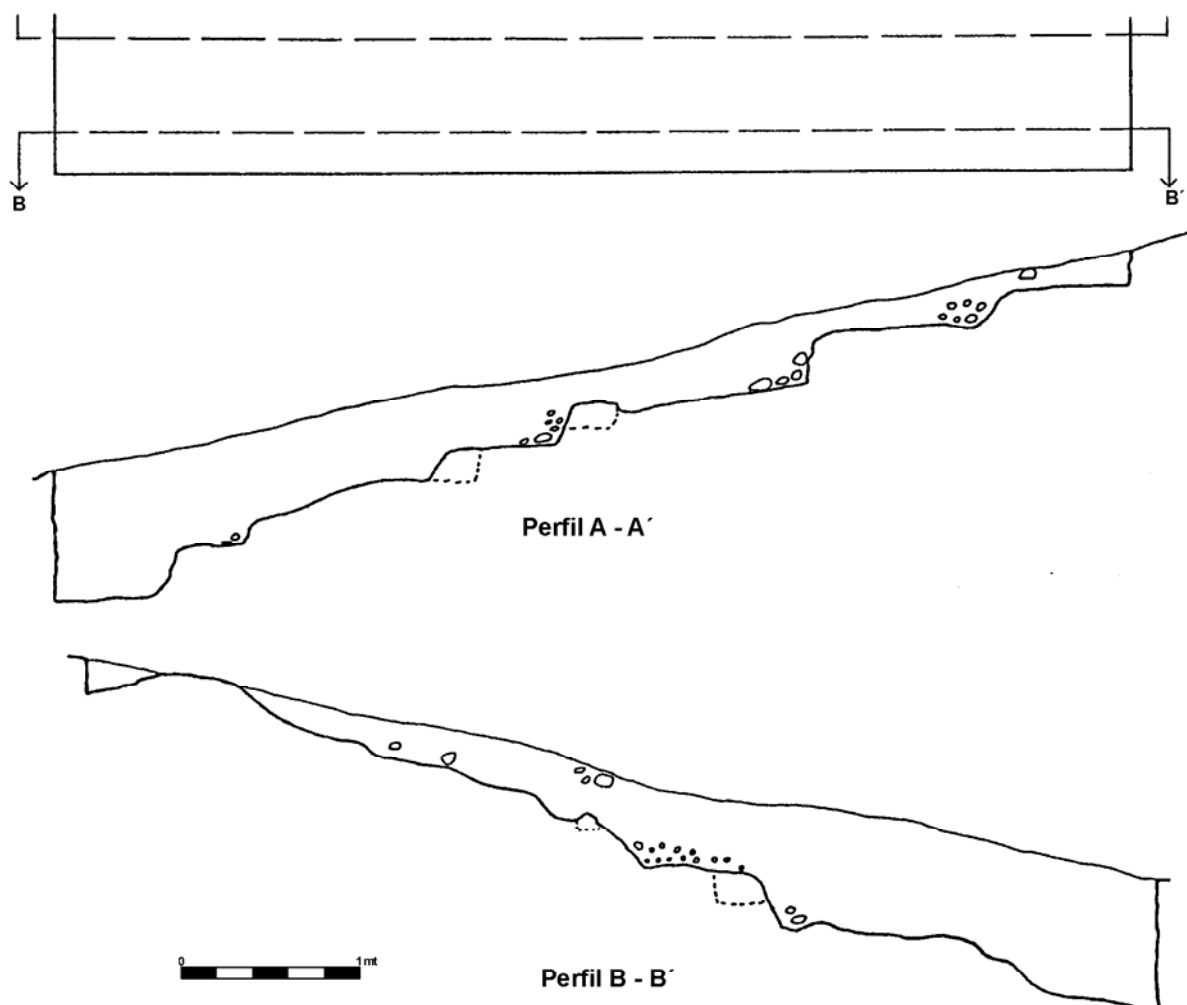


Figura 11

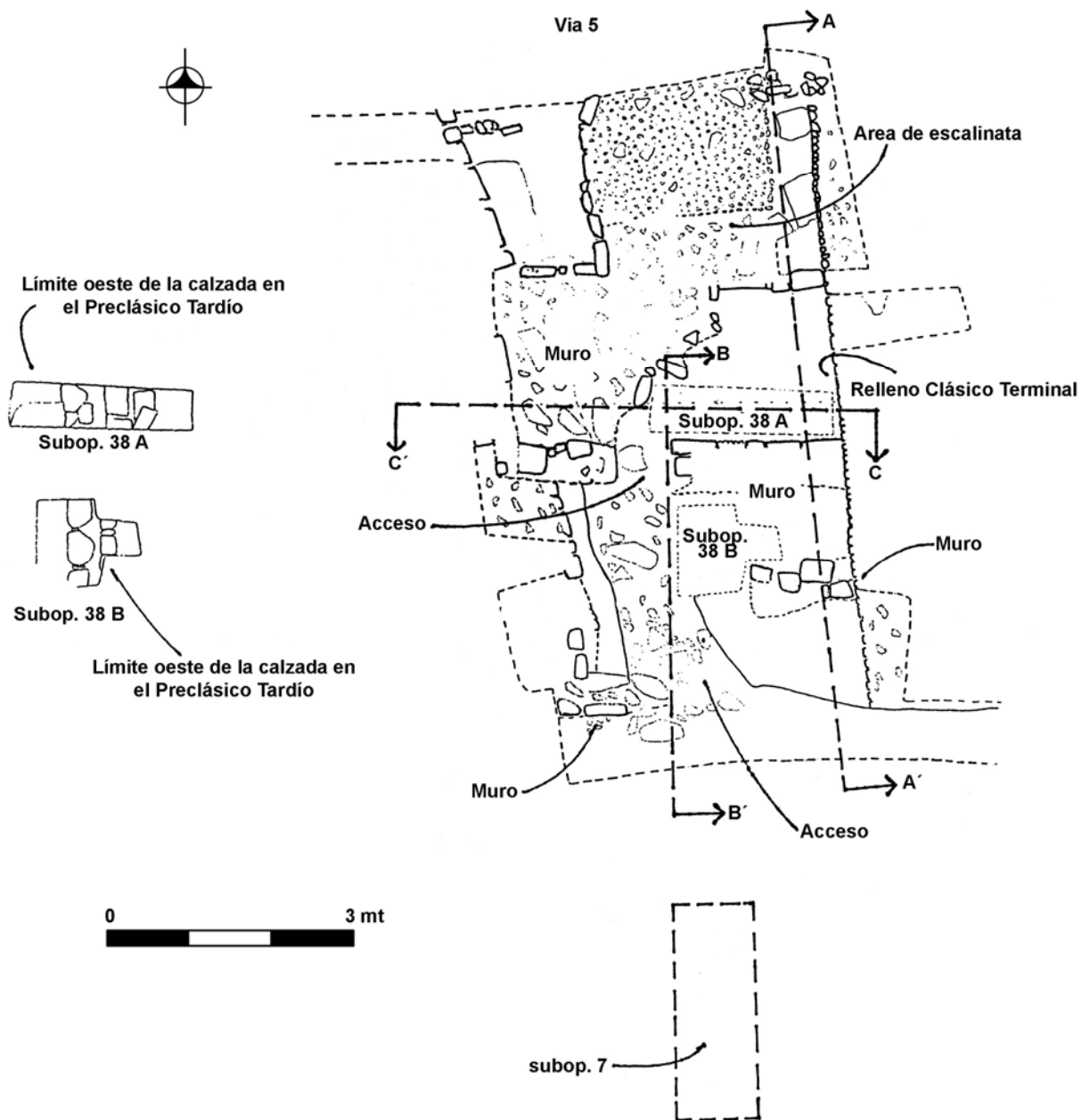


Figura 12

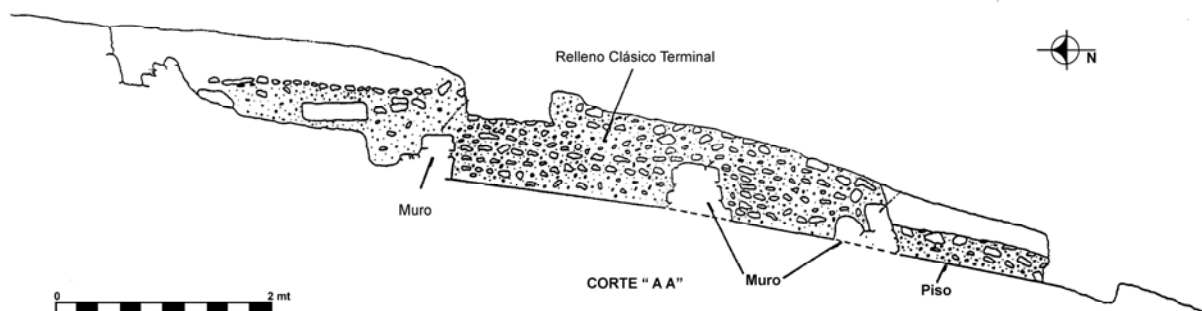


Figura 13

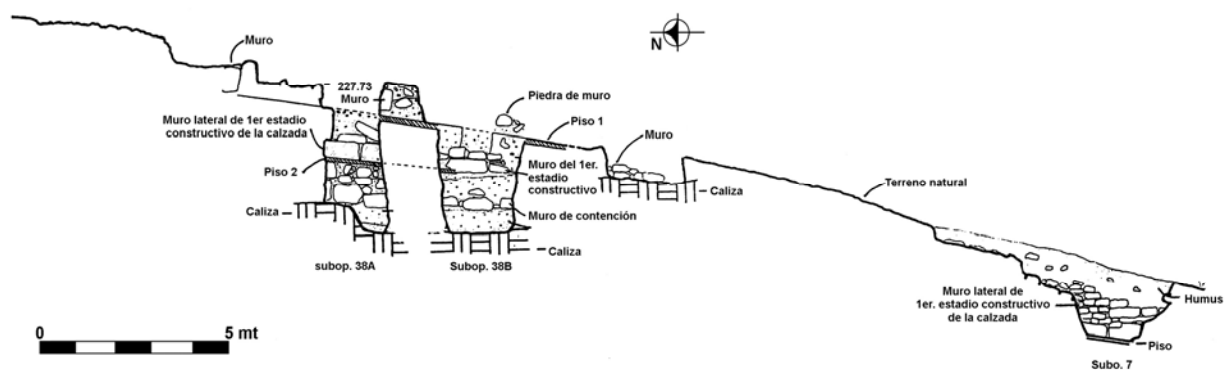


Figura 14

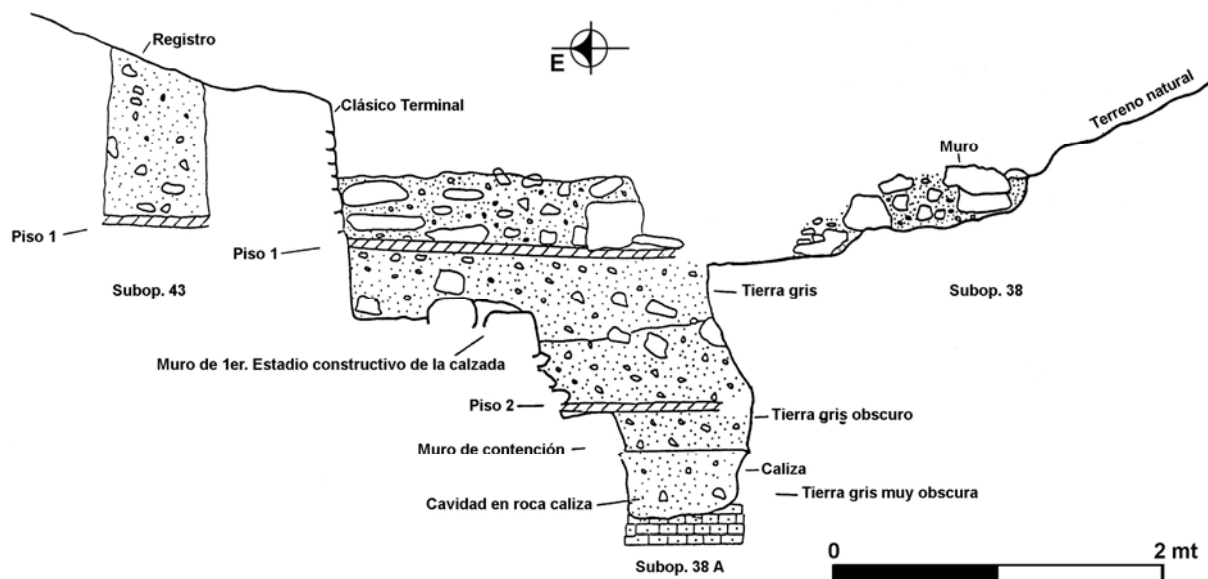


Figura 15

SEGUNDA ETAPA

Esta etapa solo incluye la remodelación del andén, el cual es recubierto en sus costados este y sur por un muro ataludado de mampostería con revoque de estuco. En este momento la plataforma alcanza un área superior a los 600 m² (32 m este-oeste por 19 m norte-sur (Figuras 16 y 17).

La Vía 5 alcanza su forma actual y la diferencia de altura con la plataforma elevada que ocupa el extremo norte se soluciona por medio de un piso inclinado en forma de rampa que corre a todo lo largo de sus extremos norte y sur (Figura 18).

CLÁSICO TERMINAL

Esta etapa incluye modificaciones en el andén y la desaparición de la construcción ubicada en la intersección de la calzada y la Vía 5.

Las irregularidades del terreno en el extremo sur de la calzada fueron cubiertas con rellenos de piedra caliza contenidos por pequeños muros escalonados (descansos) que posteriormente sirvieron de base al empedrado que cubre todo el andén y que en sus laterales adoptó forma de rampa. Es posible que en este momento sea colocada la estela lisa (A) sobre la plataforma (Figuras 17 y 19).

Desafortunadamente los daños causados durante la explotación del bosque de la región, no permiten establecer la forma en que los transeúntes ingresaban del andén a la calzada propiamente. Las excavaciones determinaron la existencia de un muro de 1 m de altura que corre de este a oeste y delimita el lado norte del andén, pero que desaparece al aproximarse al eje de la calzada.

La construcción que limitaba la circulación en la unión de las dos vías peatonales trabajadas, es cubierta por un relleno muy duro de piedra bien colocada unida con mortero de lodo el cual niveló la altura con la de la Vía 5 consiguiéndose con esto dejar el paso libre a lo ancho de toda la calzada (Figuras 12, 13 y 15).

POSTCLÁSICO

Hay evidencia de actividad contemporánea a la ocupación de las islas de la laguna. Esta evidencia que no muestra asociación alguna con rasgos constructivos de ningún tipo se limita a una escasa muestra de tiestos y moluscos de agua fresca.

MATERIALES ARQUEOLÓGICOS

El material arqueológico recuperado es bastante escaso y por lo común en muy mal estado de conservación.

De la industria cerámica se recuperó un total de 13,857 tiestos y 21 artefactos. La fuerte inclinación del terreno y la gran cantidad de agua que desciende hasta la laguna durante la estación lluviosa provocó que la mayor parte de la colección de tiestos se encontrara completamente erosionada. Esta circunstancia hizo que por lo común la revisión del material con fines de fechamiento se basara principalmente en la observación de atributos presentes a nivel tecnológico (composición de la pasta) y modal (forma de las piezas) identificándose primordialmente clases y grupos cerámicos (Figuras 20 a 26).

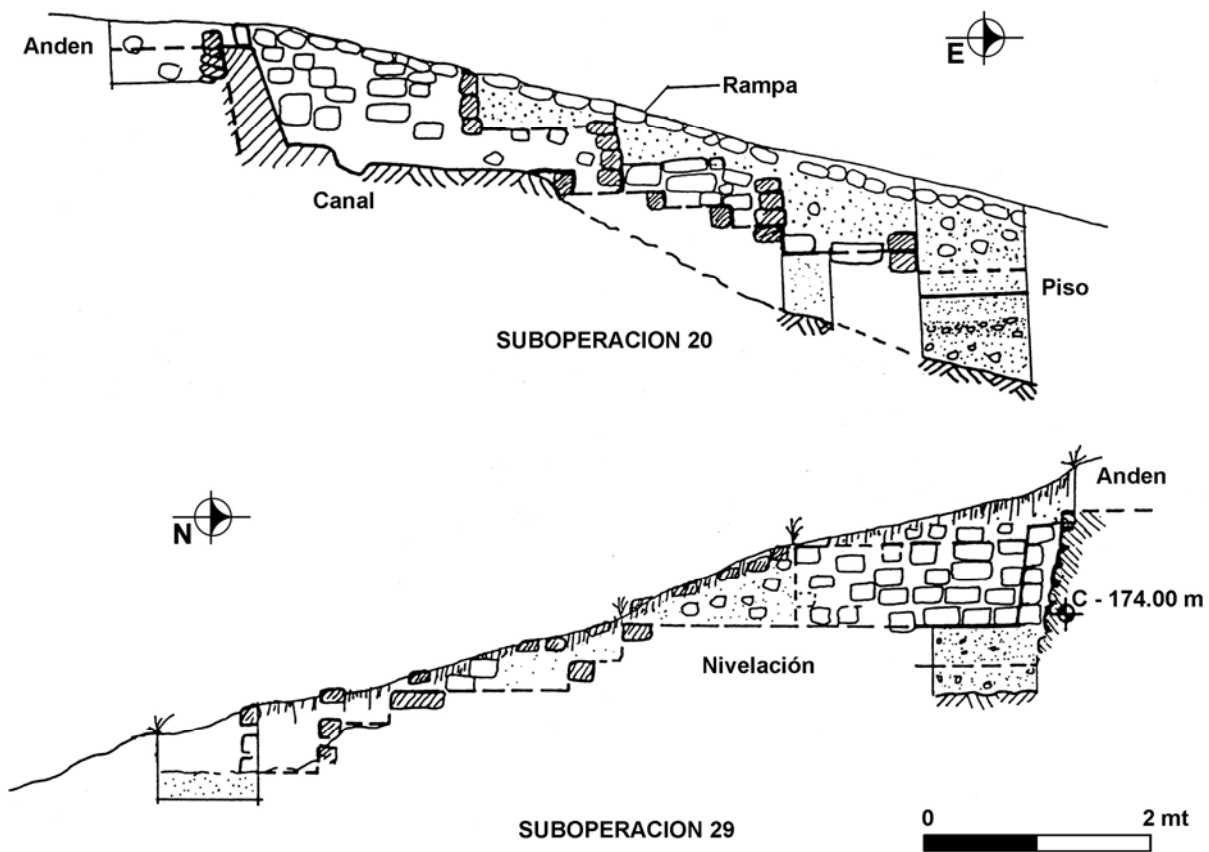


Figura 16

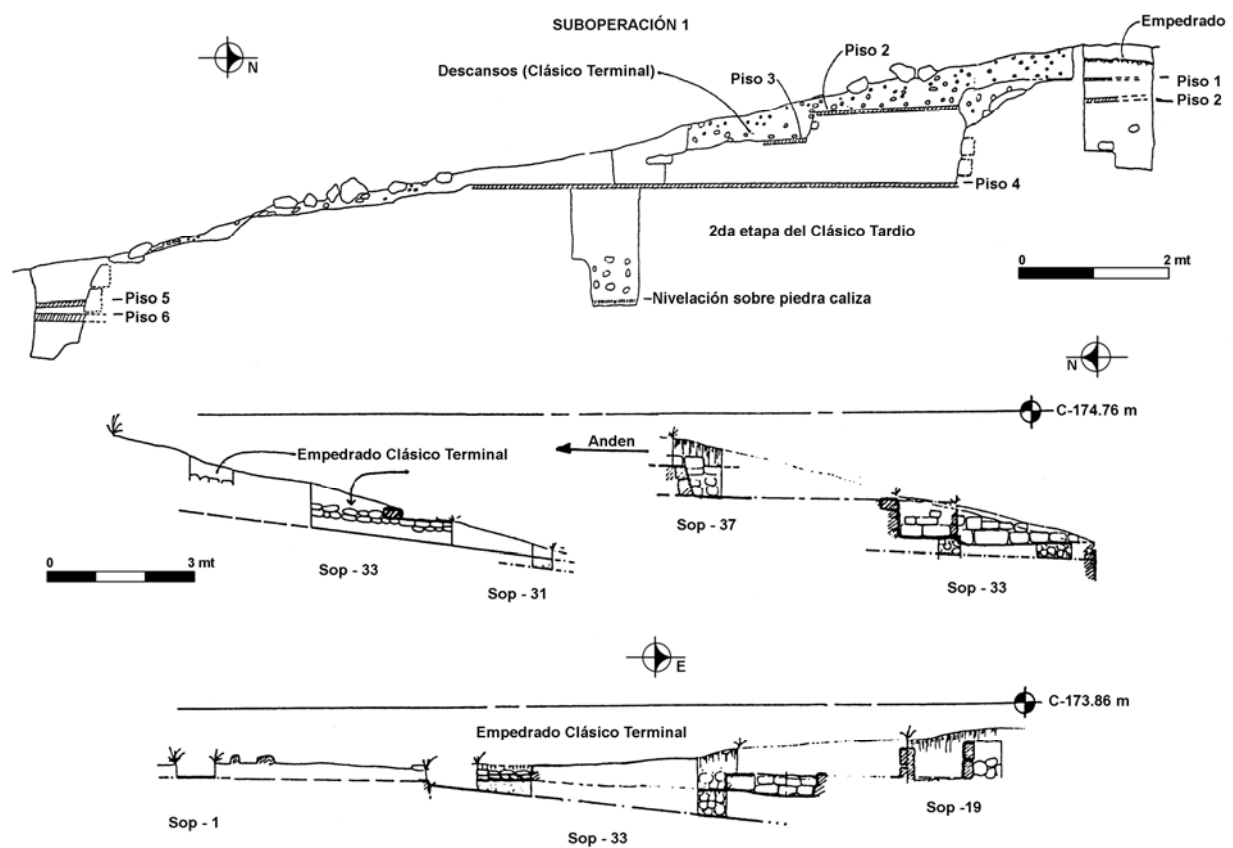


Figura 17

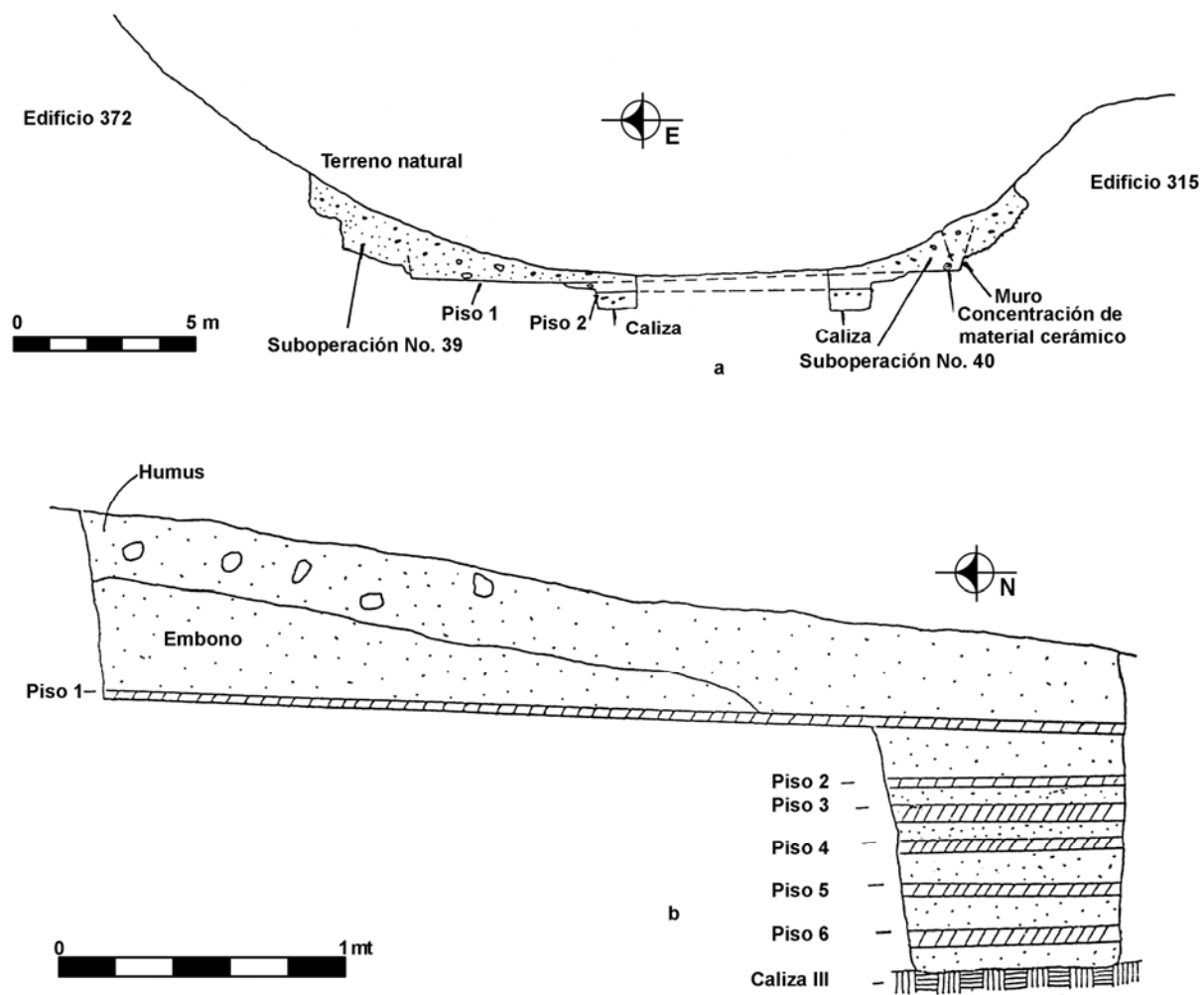


Figura 18

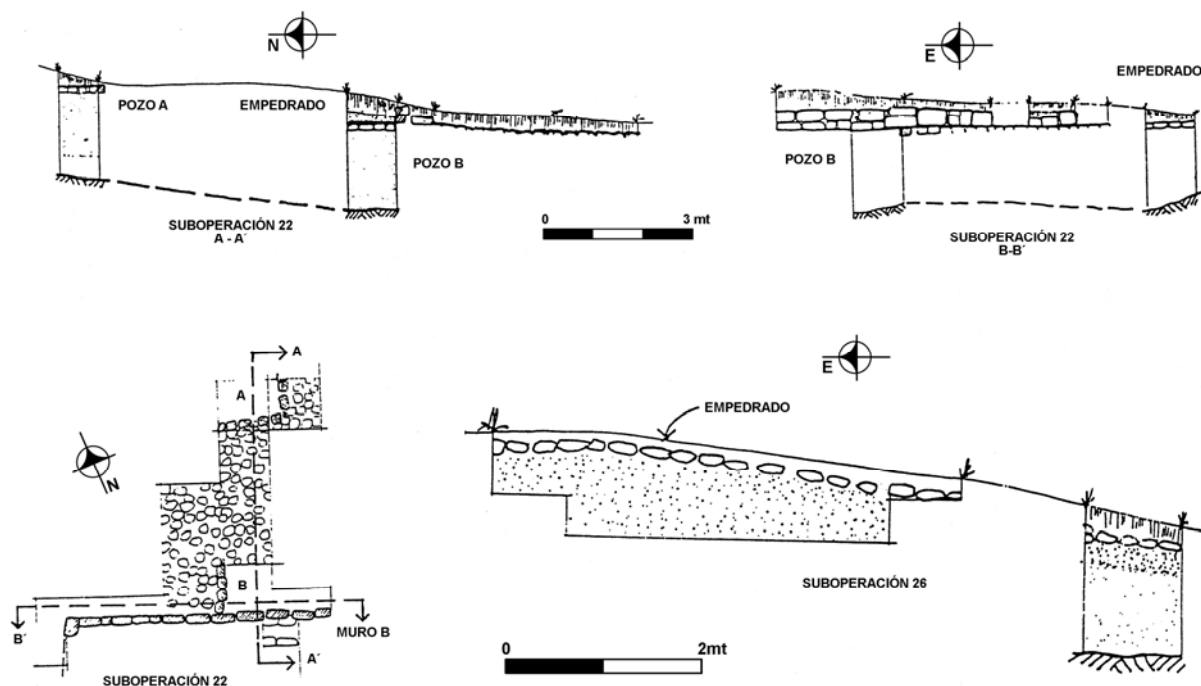


Figura 19

La única otra industria representada en las colecciones recuperadas es la lítica que se encuentra representada por un total de 242 piezas de las cuales 227 (93.8%) pertenecen a la clase tallada y 15 (6.2%) a la clase pulida.

Dentro de la clase tallada hay presentes cuatro materias primas, de éstas el pedernal es la más abundante con 200 piezas (88.1%), le siguen la obsidiana gris con 24 (10.57%), pizarra con 2 (0.88%) y el jaspe con una (0.44%).

Dentro de la clase pulida hay también cuatro materias primas presentes siendo la más abundante el cuarzo con seis artefactos (40%), seguido por la caliza cuarcificada con 5 (33.33%), la caliza y cantos rodados diversos con dos artefactos cada una (13.33%).

SÍNTESIS Y COMENTARIOS FINALES

Durante el Preclásico Medio los habitantes de la pequeña población han de haber utilizado un camino ubicado en el área que posteriormente ocupó la Calzada del Lago como vía de comunicación entre la laguna y el área que habitaban (Figura 27).

Para el Preclásico Tardío, Yaxha ha conseguido ser el sitio con mayor auge dentro de la cuenca y esto se refleja en un fuerte incremento de la actividad constructiva y el evidente crecimiento poblacional que se ve reflejado en la abundante cantidad de restos de artefacto y la amplia área de distribución espacial en la que se les encuentra.

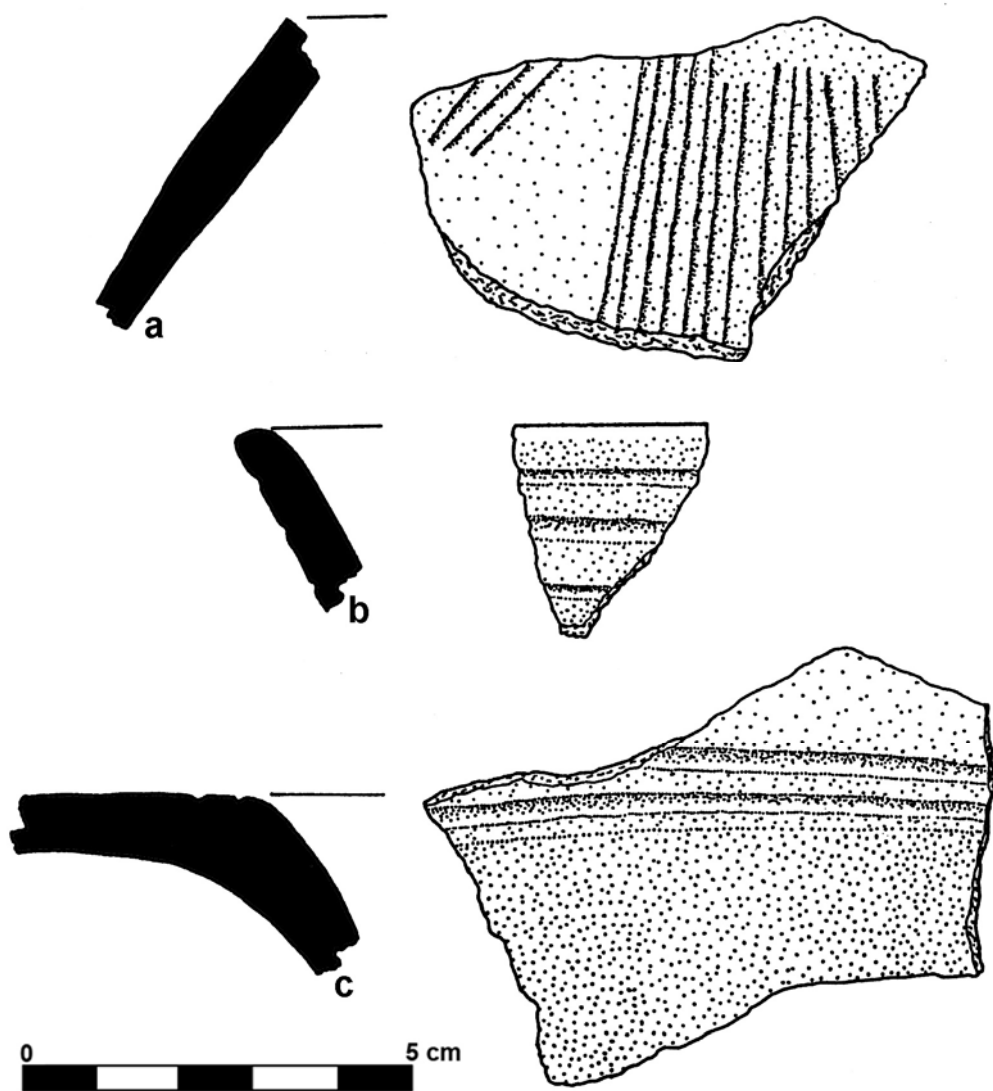


Figura 20

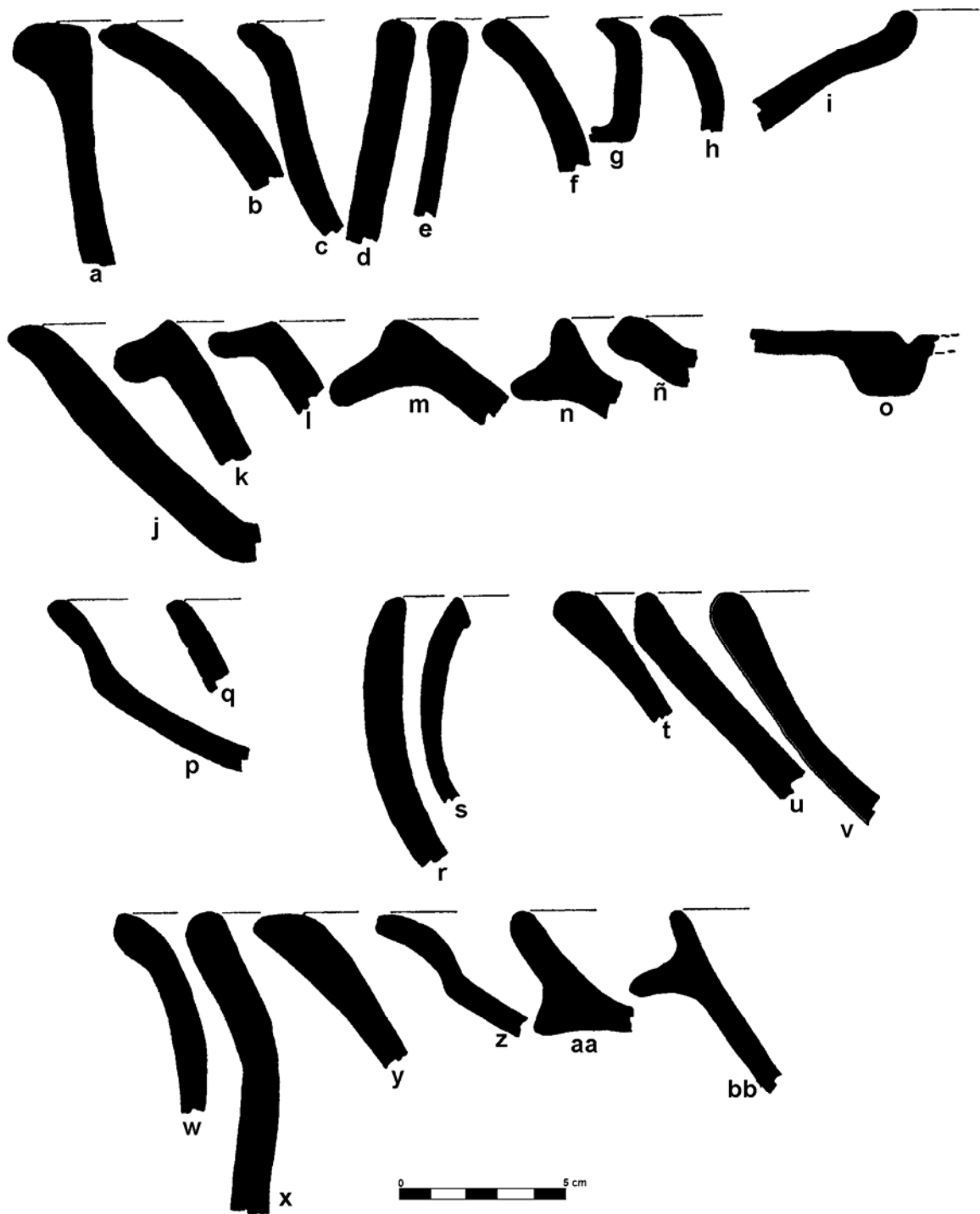


Figura 21

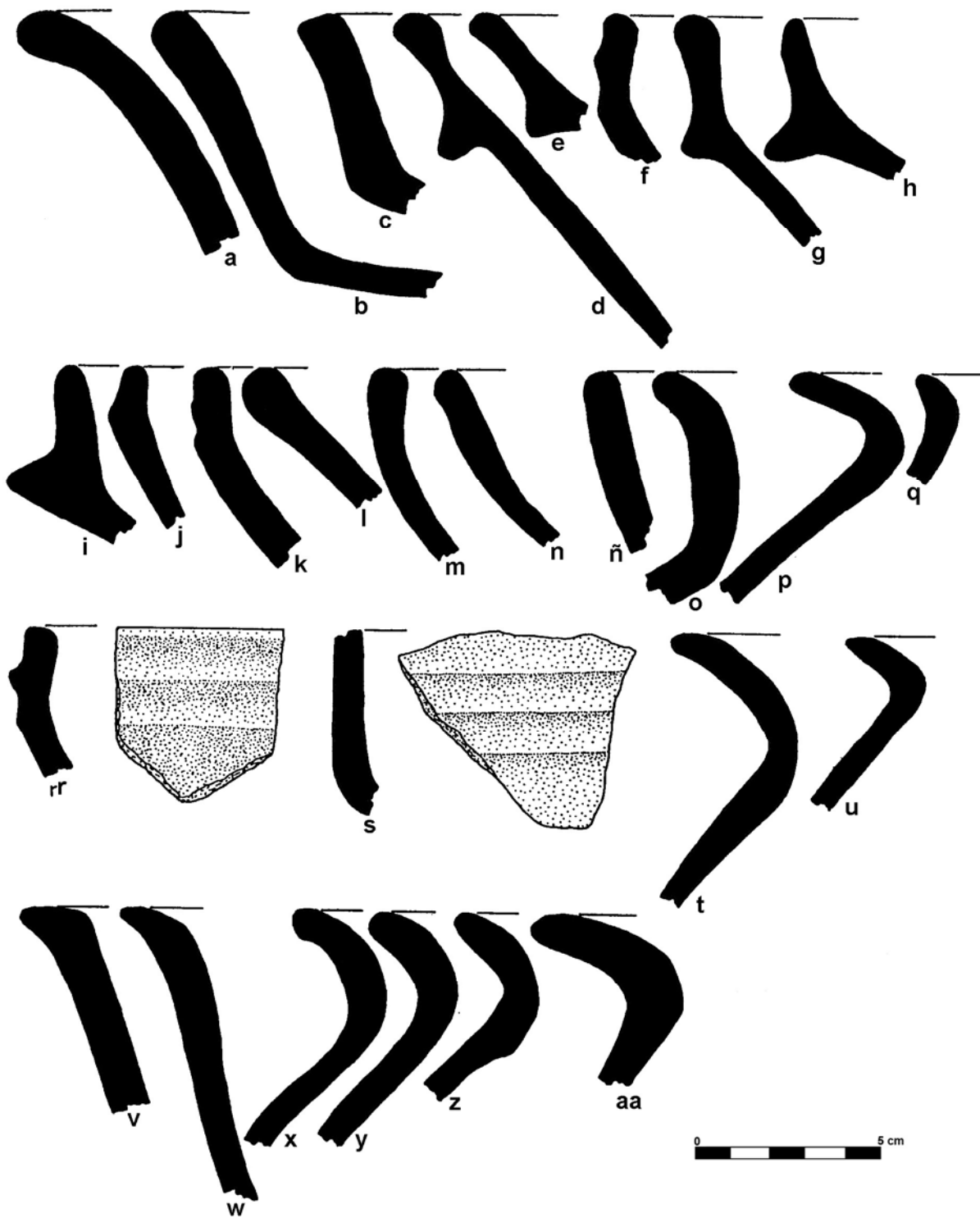


Figura 22

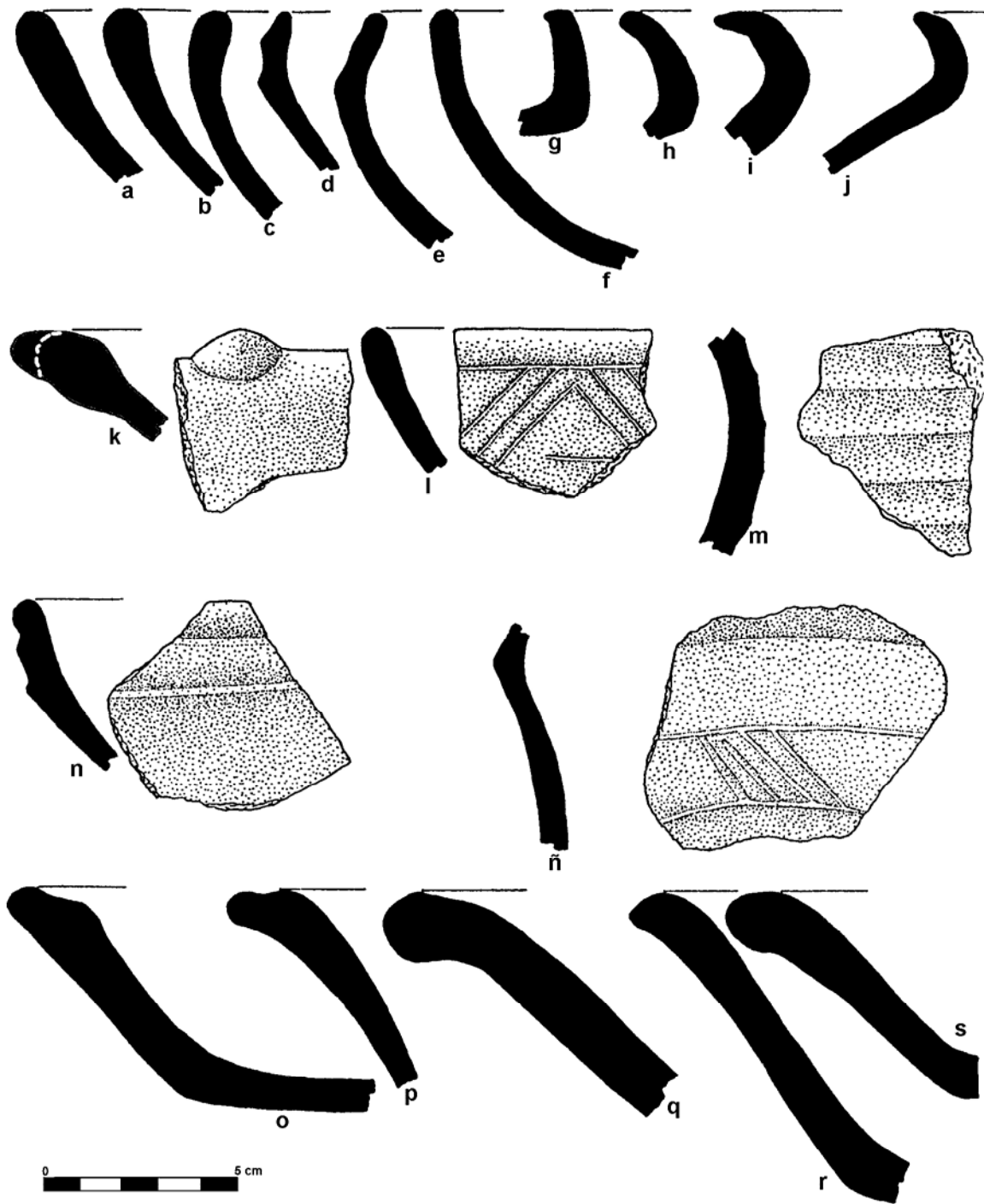


Figura 23

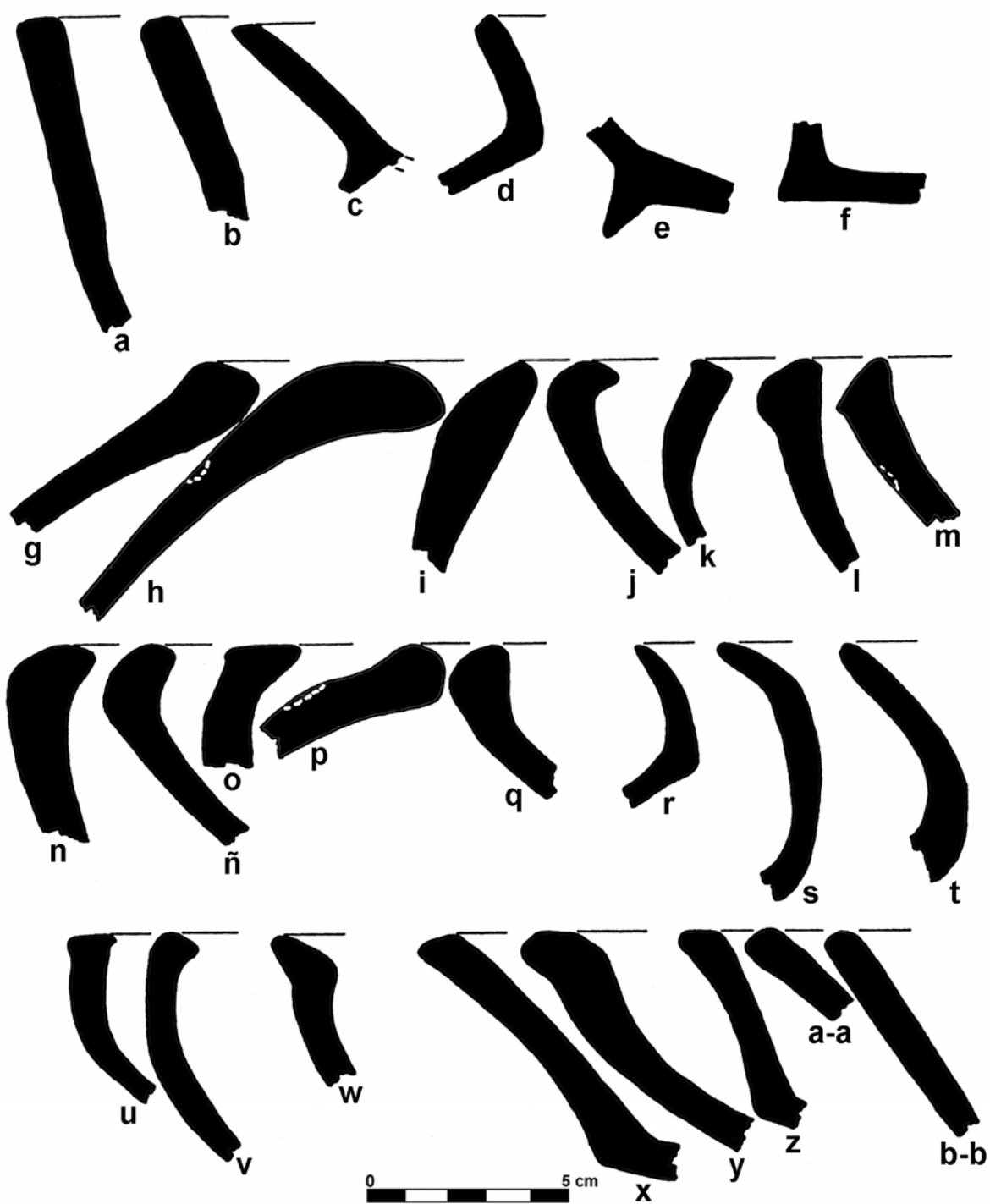


Figura 24

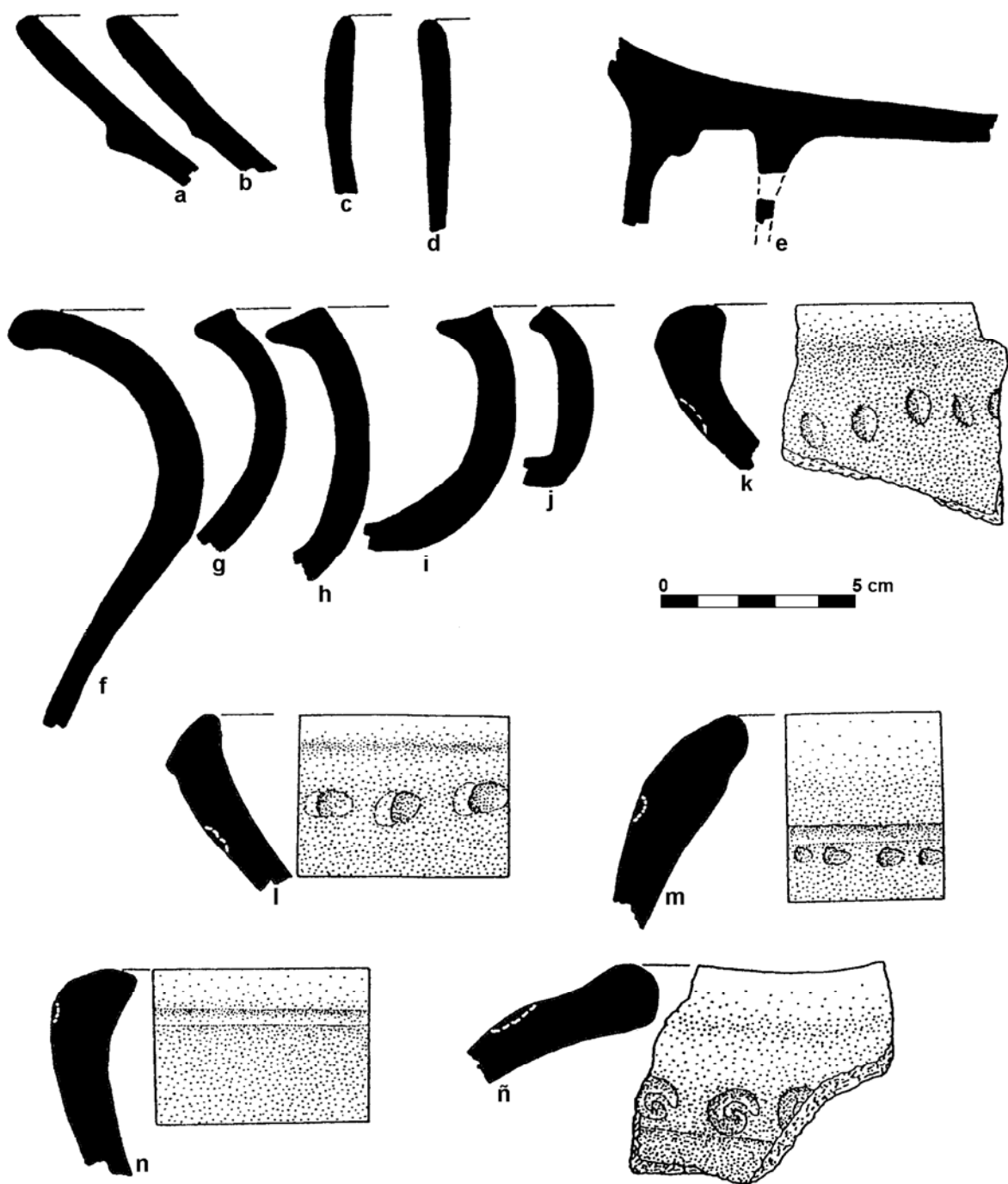


Figura 25

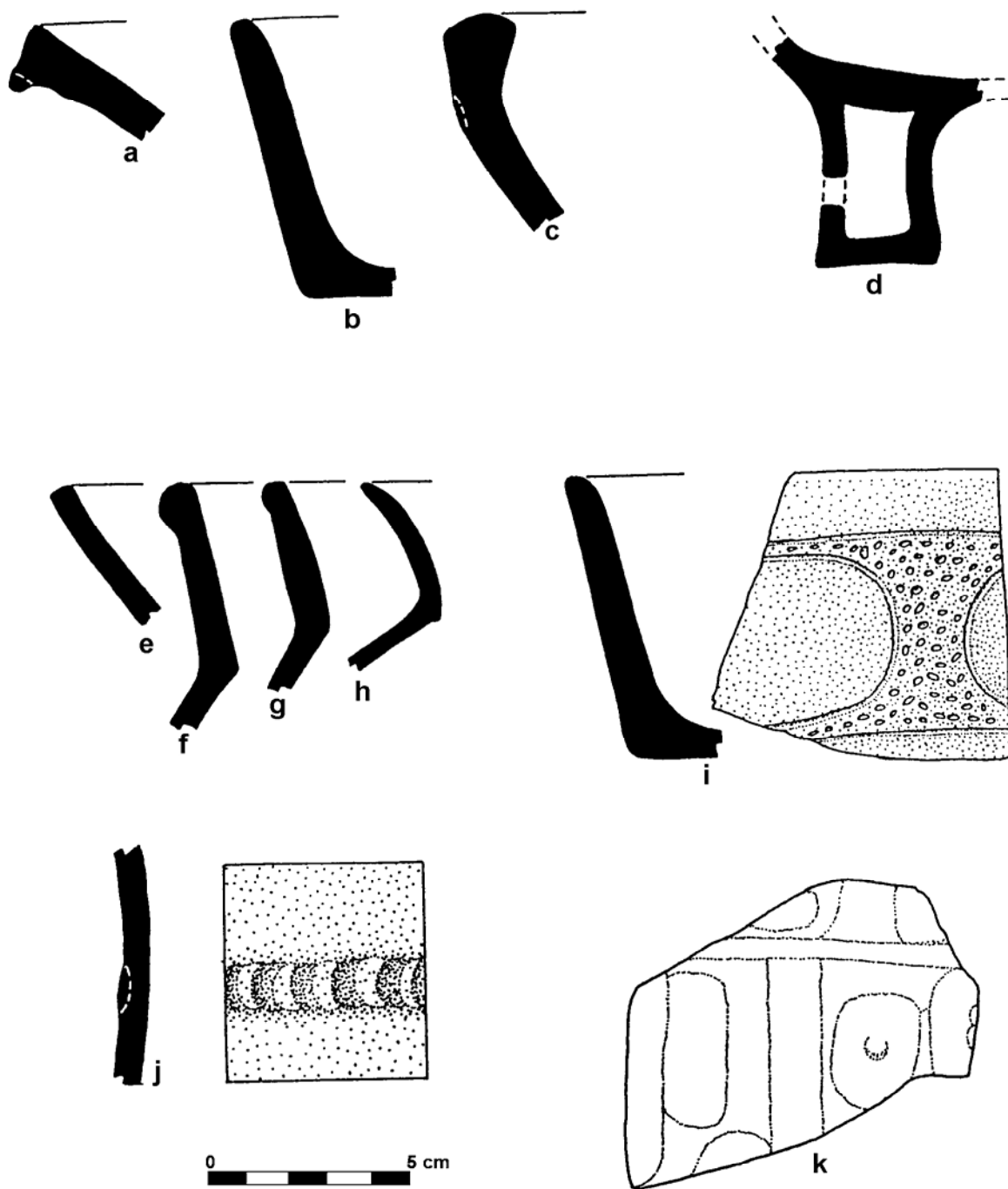


Figura 26

Es muy probable que durante este periodo el área principal del centro del sitio ocupara primordialmente los sectores central y oeste y con el fin de facilitar la continua movilización de personas entre la laguna y el asentamiento se haya tomado la decisión de ensanchar y acomodar el área del viejo camino para dar mayor fluidez al tránsito.

En el Clásico Temprano, a pesar de la existencia de intensa actividad constructiva, aparentemente se continúa utilizando sin modificar la vía de comunicación entre el sitio y la laguna construida en el periodo precedente.

Los cambios políticos, económicos y demográficos que tienen lugar durante el Clásico Tardío han de haber contribuido a que Yaxha se consolidara como un importante centro de intercambio dentro del área ubicada al sureste de Tikal.

La calzada es ensanchada y modificada según la modalidad de la época y se construye un punto de control (peaje) que debió servir para tener conocimiento de todas las mercancías y personas de fuera que entraban y salían del sitio, así como para el cobro de algún tipo de impuesto.

De ser cierto el postulado anterior, implica también que la entrada obligada al centro ceremonial por el sur tenía que hacerse obligatoriamente por la calzada y entonces deben existir otros accesos controlados en diversos sectores del sitio.

La convulsa situación que viven las Tierras Bajas Centrales para el Clásico Terminal no se refleja en Yaxha en el colapso temprano del sitio, sino que más bien es notorio un esfuerzo constructivo caracterizado por grandes remodelaciones a las construcciones monumentales del periodo anterior que debió estar dirigido por un grupo elitista que intenta conseguir que continúe prevaleciendo el sistema del Clásico Tardío (Hermes y Noriega s.f.).

Dentro de las actividades constructivas que se dan en el sitio, se modifica el extremo sur de la calzada y se suprime el punto de control en la intersección de ésta con la Vía 5.

La eliminación del punto de control debe haber estado motivada por la intención del grupo que detenta el poder político por atraer población que se encontraba dispersa después del colapso de distintos centros del Clásico Tardío relativamente cercanos a Yaxha con el fin de emplearla como mano de obra y también eliminar cualquier tipo de obstáculo que desincentivara la actividad comercial dentro del sitio tal el caso del cobro de impuestos.

La actividad Postclásica es escasa y de naturaleza indefinida, puede ser que hayan existido uno o dos ranchos ubicados en las cercanías del andén con el fin de aprovechar las facilidades que podían obtenerse de un área nivelada de tanta extensión.

Para finalizar, consideramos conveniente recalcar en el hecho que si revisamos el trabajo presentado, resulta que la investigación realizada deja abierto un sin fin de interrogantes sobre la situación política y socio-económica que se dio durante los distintos periodos de ocupación del sitio como por ejemplo: ¿cuál es la verdadera ubicación del primer asentamiento?, ¿por qué el desarrollo alcanzado en Yaxha supera en determinado momento a los poblados vecinos y el sitio adquiere la supremacía en la cuenca Yaxha-Sacnab?, ¿dónde se encuentran ubicadas las otras vías de acceso al sitio?, ¿qué área cubría Yaxha como centro de mercado?, ¿es el grupo que gobierna durante el Clásico Terminal de origen local o foráneo?.

PERIODOS			HORIZONTES	LAGUNA YAXHA
POSTCLASICO	TARDIO	1600 1500		ISLA TARDIO TEMPRANO
	MEDIO	1400 1300		
	TEMPRANO	1200 1100 1000		
CLASICO	TERMINAL	900 800	3	TOLOBOJO
	TARDIO	700 600	2	IXBACH
	TEMPRANO	500 400 300	1	UCUITZ
PRECLASICO	PROTOCLASICO Y/O TERMINAL	200 100 0	CHICANEL	TSUTSUY
	TARDIO	100 200 300		AGUA VERDE
	MEDIO	400 500 600		KUXTIN TARDIO
		700 800	MAMOM	KUXTIN TEMPRANO
				YANCOTIL
				AH PAM TARDIO
				AH PAM TEMPRANO

Figura 27

REFERENCIAS

Hellmuth, Nicholas M.

- 1973 Calles y complejos de edificios cuadrangulares asociados en un sitio Maya: Yaxha, Petén, Guatemala. Reporte de la Cuarta Temporada, junio-julio 1973. Manuscrito, F.L.A.A.R., Guatemala.

Hermes, Bernard, Zoila Calderón, Estela Pinto y René Ugarte

- 1996 Investigación arqueológica en Nakum, Yaxha y Topoxte, región noreste de Petén. En *X Simposio de Investigaciones Arqueológicas en Guatemala, 1995*, (editado por J.P. Laporte y H. Escobedo):3-24. Museo Nacional de Arqueología y Etnología, Guatemala.

Hermes, Bernard y Raúl Noriega

- 1998 El periodo Postclásico en los alrededores de la laguna Yaxha: una visión desde Topoxte. En *XII Simposio de Investigaciones Arqueológicas en Guatemala, 1997*, (editado por J.P. Laporte y H. Escobedo):755-778. Museo Nacional de Arqueología y Etnología, Guatemala.

Hermes, Bernard, Raúl Noriega y Zoila Calderón

- 1997 Investigación arqueológica y trabajos de conservación en el Edificio 216 de Yaxha. *Beiträge zur Allgemeinen und Vergleichenden Archäologie* 17:257-309. KAVA-DAI, Bonn.