

Históricas Digital

Yamile Lira López

“El valle de Maltrata, Veracruz. Ruta de comunicación y comercio durante más de 3000 años”

p. 129-150

Caminos y mercados de México

Janet Long Towell y Amalia Attolini Lecón
(coordinadoras)

México

Universidad Nacional Autónoma de México,
Instituto de Investigaciones Históricas,
Instituto Nacional de Antropología e Historia.

2009

690 p.

(Serie Historia General, 23)

Ilustraciones, mapas

ISBN 978-607-02-0660-3

Formato: PDF

Publicado en línea: 2 diciembre 2011

Disponible en:

<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/caminosymercados/mercados.html>

DR © 2015, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510, México, D. F.



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

EL VALLE DE MALTRATA, VERACRUZ. RUTA DE COMUNICACIÓN Y COMERCIO DURANTE MÁS DE 3000 AÑOS

YAMILE LIRA LÓPEZ
Instituto de Antropología
Universidad Veracruzana

Introducción

Las rutas de comunicación prehispánicas se estudian a partir del hallazgo de objetos culturales en sitios apartados de su lugar de origen, y se les relaciona con temas como el comercio, tributo, conquista, distribución de materiales (“difusión”), contactos y relaciones culturales (conocimientos y tradiciones), etcétera, acciones que necesariamente se llevan a cabo a través de la comunicación, transporte o comercio y cuyas evidencias ayudan a reconstruir una ruta. Así se ha podido conocer como viajaba la obsidiana a larga distancia. Las rutas más antiguas eran inicialmente cortas pero con el tiempo llegaron a formar largos trayectos. Para la época colonial se cuenta con evidencias de los caminos por las crónicas del siglo XVI, archivos, calzadas y puentes aún existentes, que facilitan en cierta manera la reconstrucción de la ruta.

La historia del valle de Maltrata¹ ha sido marcada por su relación con el camino, la comunicación y el transporte de mercancías. Enclavado en la Sierra Madre Oriental, entre los límites de los estados de Veracruz y Puebla (figura 1), ha sido considerado un paso obligado entre la costa del golfo de México y el Altiplano central mexicano, ya que se ubica en un corredor natural que permite al hombre tener acceso a distintas regiones. Dicha posición facilitó que ese valle formara parte de una importante ruta de comunicación con una larga tradición desde tiempos prehispánicos hasta la puesta en marcha del ferrocarril, trayectoria que nuevamente se modificó con la construcción de la autopista que aisló al valle del paso de los viajeros. Así vemos como se fue modificando también el medio de transporte

¹ El proyecto “Arqueología del valle de Maltrata, Veracruz”, ha contado con el apoyo financiero del CONACYT para los periodos 1999-2001 y 2004-2007. Asimismo formó parte de los proyectos interdisciplinarios “Entre la Costa y el Altiplano. Tres milenios de sociedad y cultura en el valle de Maltrata”, y “Del altépetl a la urbe. Población y cultura indígena en la región de Orizaba”, los cuales han sido coordinados por el doctor Carlos Serrano Sánchez del Instituto de Investigaciones Antropológicas de la UNAM. Este trabajo ha sido realizado con la colaboración del maestro Agustín García Márquez responsable del área de historia del proyecto arqueológico.

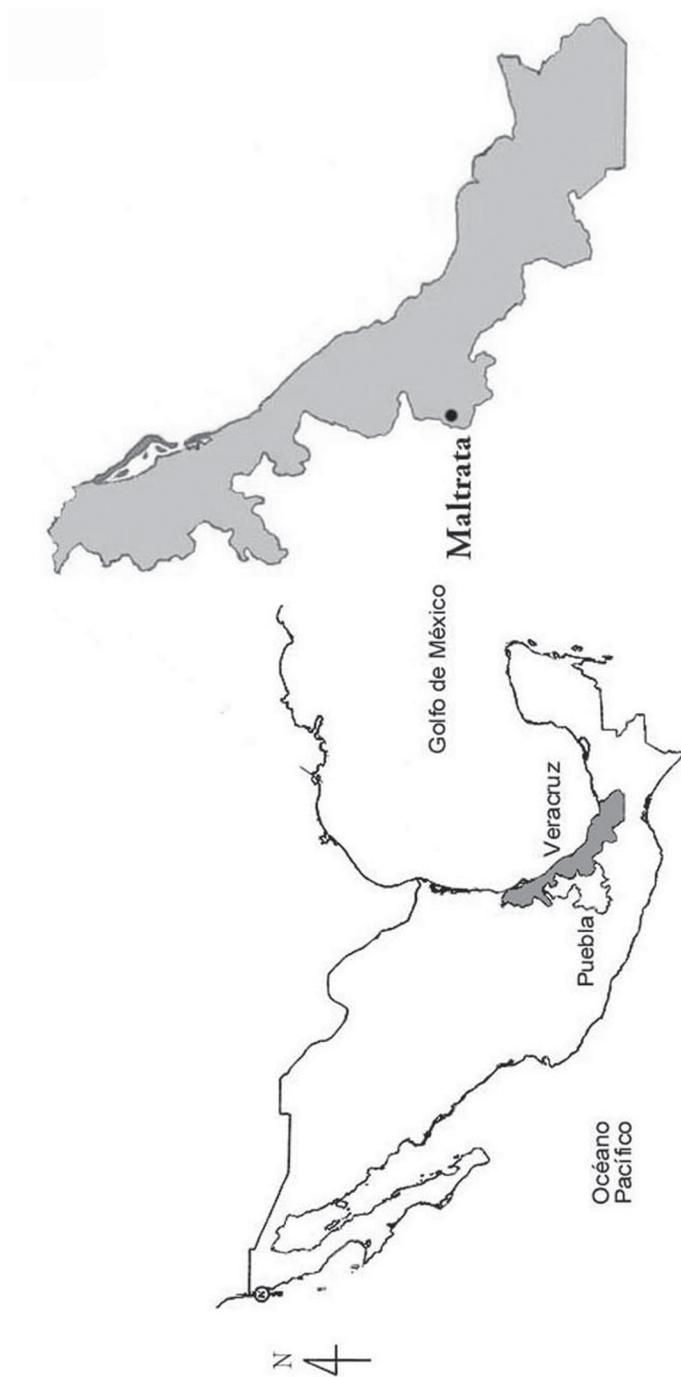


Figura 1. Ubicación de Maltrata en el Estado de Veracruz

de la ruta: primero los *tameme* a pie, luego en vehículos de tracción animal, posteriormente el ferrocarril y actualmente en vehículos automotrices con la modificación del trazo de la autopista federal 150 México-Veracruz.

El principal obstáculo natural con el que se enfrentó la comunicación humana entre la Costa y el Altiplano central fue la Sierra Madre Oriental, pues sólo permite tres accesos: el paso del norte que atraviesa Xalapa; el del sur que recorre el valle de Orizaba, entre un cañón profundo y encajonado, y el más elevado a través del Pico de Orizaba y el Cofre de Perote, que ha sido siempre el menos utilizado.² Sin embargo, para el ser humano ningún obstáculo natural ha impedido la comunicación y estos accesos se fueron transformando en las actuales rutas Veracruz-Xalapa-Puebla-México, Veracruz-Orizaba-Puebla-México, Veracruz-Acultzingo-Puebla-México, y su ramal a Oaxaca (figura 2).

El valle de Maltrata es el último de una serie de valles cada vez más estrechos, que ascienden gradualmente desde la planicie costera hasta alcanzar el altiplano. Esta situación geográfica y la información recopilada muestran que desde la época prehispánica hasta la inauguración de la autopista fue un lugar de paso, descanso y abastecimiento, convirtiéndose en la ruta principal entre estas dos áreas geográficas y culturales, así como hacia la región oaxaqueña, y se consolidó rápidamente. En aproximadamente 14 kilómetros cuadrados de superficie, cruzada por el río Maltrata, tiene abundantes recursos naturales y desde el Preclásico medio (800 aC.) se asentó una población permanente que presenció el constante paso de los viajeros y recibió una fuerte influencia de diversos grupos humanos a través del tiempo, aunque se fue conservando una cultura local. El paso por el valle se mantuvo desde la época colonial hasta el siglo XIX, pero la ruta empezó a cambiar con la construcción del ferrocarril de Veracruz a México, inaugurado en 1873 y usado hasta 1994, y luego fue sustituida paulatinamente por la autopista, a partir de 1969, de manera que se fueron modificando los trazos de los caminos.

La época prehispánica y los caminos

Eduardo Noguera, en 1936, fue el primero en considerar al valle como parte de una ruta de comunicación: “Maltrata debió ser una ciudad importante y fronteriza que dividía las civilizaciones de la costa con las de la Meseta Central, el intermedio por medio del cual se comunicaban los pueblos totonacas con los aztecas y por donde muchas de las peregrina-

² Peter Rees, *Transporte entre México y Veracruz, 1519-1910*, trad. de Ana Elena Lara Zúñiga, México, Secretaría de Educación Pública, 1976, p. 193, ils. y mapas (Colección Sep-Setentas, 304).

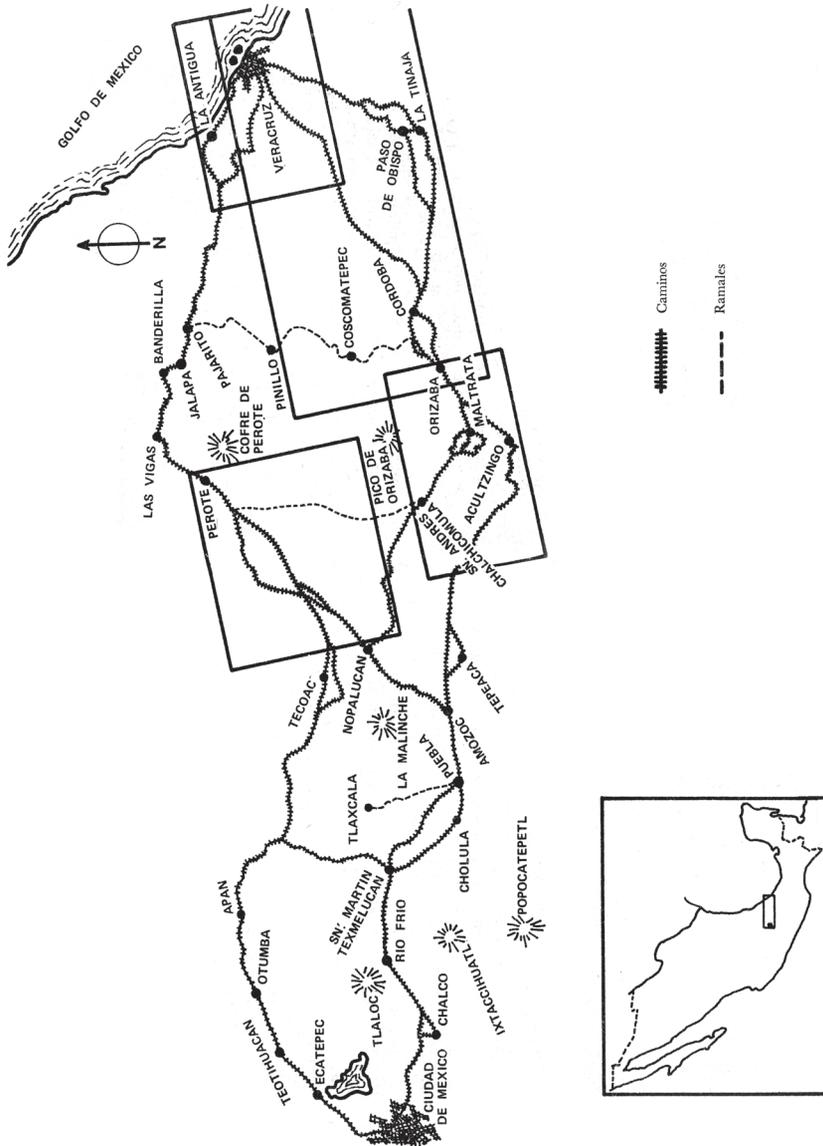


Figura 2. Principales caminos coloniales a principios del siglo XVII (Tomado de Rees 1976)

ciones que iban en ambos sentidos tenían forzosamente que pasar con sus cargamentos”.³

A través del trabajo de campo, que ha comprendido un recorrido selectivo e intensivo (temporadas 1999-2001), excavaciones estratigráficas y excavaciones extensivas (temporadas 2004-2006), hemos logrado identificar en las laderas y en la cima de los cerros alrededor del valle pequeños asentamientos humanos con diferente actividad, desde doméstica hasta ceremonial, que empiezan desde el periodo Preclásico medio, lo que indica que por el valle han transitado grupos humanos provenientes del Altiplano Central, de la costa del golfo de México y de la región oaxaqueña, que dejaron numerosos vestigios de su cultura material. Siguiendo a Rattray: “Los sitios en las rutas probablemente servían para el hospedaje, y también como centros de colección e intercambio de bienes traídos de los asentamientos cercanos, que servían como nodos en las rutas de intercambio”.⁴

La obsidiana del Pico de Orizaba es un claro indicador de la existencia de rutas de intercambio y de la antigüedad de la presencia humana. Se ha encontrado obsidiana gris en Tehuacán (6800-5000 a.C.), Colonia Ejidal (2664-2274 a.C.), San Lorenzo (1500-1350 a.C.),⁵ y por supuesto en Maltrata, asociada con materiales cerámicos relacionados con el periodo Preclásico medio y con los olmecas, quienes pasaron por el valle. Los asentamientos tenían una estructura bien organizada. Hemos identificado por lo menos cuatro asentamientos del Preclásico medio localizados al oeste del valle de Maltrata,⁶ en donde además de la evidencia olmeca se encuentran elementos culturales del Altiplano Central y la zona oaxaqueña (zapotecas). Por otro lado es bien sabido que el estilo olmeca abarca un territorio muy amplio, desde la costa del golfo de México hacia el Altiplano Central, pero también la región maya y oaxaqueña son espacios geográficos y culturales que comparten características comunes al participar en una amplia red de intercambio de ideas, bienes y materias primas.⁷

³ Eduardo Noguera, “Los petroglifos de Maltrata”, *Mapa 3* (26), México, 1936, p. 39-41.

⁴ Evelyn Rattray Childs, “Rutas de intercambio en el periodo Clásico en Mesoamérica”, en Evelyn Rattray Childs (editora), *Rutas de intercambio en Mesoamérica*, III Coloquio Pedro Bosch Gimpera, México, Instituto de Investigaciones Antropológicas de la UNAM, 1998, p. 77-100, ils. y mapas.

⁵ Agustín García Márquez, “La arqueología de Maltrata”, en Carlos Serrano (editor), *Aportaciones a la arqueología y a la historia de Maltrata*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1998, p. 19-42, ils. y mapas.

⁶ Yamile Lira, *Arqueología del valle de Maltrata, Veracruz. Resultados preliminares*, 1ª. ed., México, Universidad Nacional Autónoma de México, Universidad Veracruzana, 2004, p. 184, ils. y mapas. Yamile Lira, *Informe técnico de la temporada de campo 2005. Quinta temporada de campo. Excavaciones en el sitio Teteles de la Ermita*, México, Archivo Técnico, Consejo de Arqueología, INAH, 2005a, p. 474, ils. y mapas.

⁷ Yamile Lira, *Arqueología del valle de Maltrata, Veracruz. Resultados preliminares*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Universidad Veracruzana, 2004, p. 184, ils. y mapas.

La ruta del periodo Clásico se ha podido reconstruir más claramente por las muestras cerámicas con estilo teotihuacano encontradas en el valle, en los lomeríos y en el altiplano inmediato al valle, en un radio de cinco kilómetros, las cuales se concentran al extremo noroeste del valle, al norte del actual poblado de Aquila, continuando hacia el Altiplano; posiblemente se prolonga en la parte alta de la montaña hacía otras direcciones, al norte o noreste hacia el Pico de Orizaba y hacia Puebla (figura 3).

Durante este periodo se presume que los teotihuacanos, o un grupo que compartió la cultura arqueológica de Teotihuacan, utilizaron la misma ruta que los olmecas y zapotecas, aprovechando además la posición geográfica en que se encuentra el valle, pues la presencia teotihuacana en el valle es clara y cabe la posibilidad de que haya funcionado, durante las fases Tlamimilolpa y Xolalpan, como un enclave de grupos provenientes de Teotihuacan insertados en la población local que utilizaron el valle como una ruta de comercio de mercancías, con lo que se organizó y mantuvo una de las rutas importantes de comercio del Clásico. Se traficó obsidiana verde de Pachuca y cerámica Anaranjada Delgada, es decir funcionando como un lugar de intercambio, asentamiento colonial y puerto comercial hacia la costa del Golfo, como se ha propuesto para Atlixco, al sur de Cholula, que pudo haber tenido una posible función comercial-administrativa,⁸ o como una “parada” en un corredor teotihuacano, como lo propone Vega Sosa para el sitio Teteles de Ocotitla, Tlaxcala.⁹ Ambos asentamientos clásicos se encuentran en los extremos este y oeste del valle, es decir, en la entrada y salida del mismo, lo que permitía controlar el paso de mercancías y viajeros.

Para finales del Clásico, y posiblemente durante el Posclásico, las evidencias que indican el contacto a larga distancia corresponden a cerámica de pasta fina con sonido metálico, textura talcosa y desgrasante de concha, localizada únicamente en una pequeña concentración al inicio del altiplano sobre un pequeño montículo, asociadas con algunos tuestos del tipo Anaranjado Delgado, navajas y puntas de obsidiana de color verde.¹⁰

Para el periodo Posclásico, confirmado por los documentos coloniales, sabemos que el valle funcionó para los grupos del altiplano (aztecas, región mixteco-Puebla) principalmente para extender su dominio hasta la

⁸ Patricia Plunket y Mónica Blanco, “Teotihuacan y el valle de Atlixco”, *Notas Mesoamericanas*, México, Escuela Nacional de Antropología, Instituto Nacional de Antropología e Historia, n. 1, 1989, p. 120.-132, ils. y mapas.

⁹ Constanza Vega Sosa, “Comparaciones entre los Teteles de Ocotitla, Tlaxcala y Teotihuacan a través de materiales cerámicos”, en Evelyn Childs Rattray, Jaime Litvak King, Clara Díaz Oyarzabal (compiladores), *Interacción cultural en México Central*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1981, p. 43-54, ils. y mapas.

¹⁰ Israel Trujillo, *Rutas de comunicación en el valle de Maltrata: Veracruz. Hacia la Costa y el Altiplano. Épocas prehispánica y colonial*, tesis de licenciatura, Xalapa, Facultad de Antropología, Universidad Veracruzana, 2003, p 401, ils. y mapas.

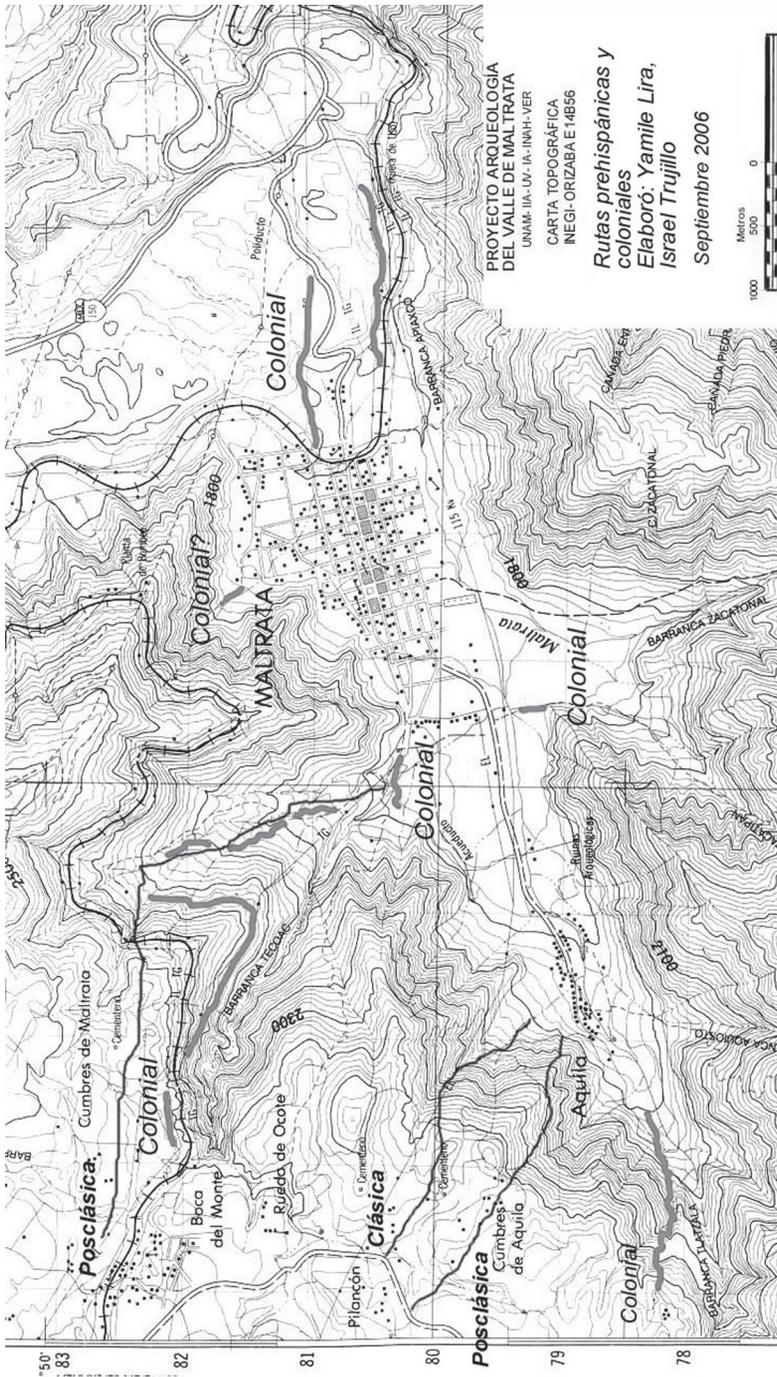


Figura 3. Mapa topográfico (INEGI) del valle de Maltrata donde se indican las rutas de los periodos Clásico, Posclásico y Colonial en base a las evidencias cerámicas y caminos empedrados

costa del golfo. Se lograron definir dos rutas desde el piso del valle para el Posclásico: al noroeste de Aquila y hacia Cumbres de Maltrata.

Las trayectorias del Posclásico son más evidentes pues se supone que los caminos coloniales se trazaron siguiendo las rutas prehispánicas cuando el terreno lo permitía, además de que en algunas partes la cerámica colonial y la del Posclásico están en el mismo contexto. El camino prehispánico fue variando según el periodo y es posible que hayan existido caminos secundarios que comunicaban con unidades habitacionales localizadas en las laderas, con puestos de vigilancia o con regiones cercanas como Acultzingo,¹¹ ya que, coincidiendo con Cabrera: “Según la distancia que separaba los centros productores de los de consumo, se tendría necesidad de establecer parajes en los lugares intermedios, sitios que dieron lugar a nuevos asentamientos que enseguida pudieron servir como centros de comunicación y de intercambio”.¹²

Evaluando las evidencias tanto coloniales como prehispánicas consideramos que el actual camino que proviene del suroeste de Maltrata, cercano al cementerio, y que incluso inicia en Cruztitla, poblado ubicado en la cima del cerro al sur del valle, es el más ligero para subir hacia el Altiplano, pero también el más largo en relación con las rutas seguidas por las calzadas que pasan por terrenos muy accidentados entre las barrancas.

La época colonial y las calzadas

Los caminos que usaron los indígenas, fueron descritos así por los españoles: “[...] caminos [...] tan angostos y echados por las cuestras y sierras, tan derechos y medidos por regla o nivel que, aunque para seguir la derecha el camino fuese a dar por lo más alto de la sierra o en ésta, no lo torcían un punto, y de esta causa todos los caminos [eran] ásperos y fuertes [...]”.¹³ Las veredas tuvieron que ser modificadas para el transporte con caballos y mulas, acercándolos a los pastos, y evadiendo algunos obstáculos naturales que variaban según la época del año.

Para el caso del valle de Maltrata la presencia de caminos empedrados o calzadas durante la Colonia y la abundancia de cerámica mayólica evi-

¹¹ Yamile Lira, 2004, p. 184, ils. y mapas. Israel Trujillo, 2003, p. 401.

¹² Rubén Cabrera, “Teotihuacan. Nuevos datos para el estudio de las rutas de comunicación”, en Evelyn Childs Rattray (editora), *Rutas de intercambio en Mesoamérica*, III Coloquio Pedro Bosch Gimpera, México, Instituto de Investigaciones Antropológicas, Universidad Nacional Autónoma de México, 1998, p. 57-76, ils. y mapas.

¹³ Cita de Francisco del Paso y Troncoso, *Papeles de la Nueva España, Madrid y México*, 1905-48, 9 volúmenes, en Sergio Florescano Mayet, *El camino México-Veracruz en la época colonial (su importancia económica, social y estratégica)*, Xalapa, Veracruz, Universidad Veracruzana, Centro de Investigaciones Históricas, Colección Historias Veracruzananas n. 3, 1987, 123 p., ils. y mapas.

dencian el uso continuo del mismo como ruta de comunicación y transporte. En cinco direcciones alrededor del valle de Maltrata se localizaron restos de caminos empedrados: al norte, noroeste, oeste, este y sur del valle (figura 3). Los tres primeros conducen al Altiplano; el del este lleva hacia el valle de Orizaba entrando por el brazo del valle llamado antiguamente de Tlacomulco y ahora Balastrea; el del sur posiblemente era usado por los habitantes de los ranchos ubicados entre las montañas.

La calzada que se localiza en la parte este es la entrada al valle para los viajeros que provenían de Orizaba y seguramente continuaba hasta el centro de la población de Maltrata. El material cerámico más próximo corresponde a las primeras fases de la época colonial. Ese camino se distingue cerca de la subestación del ferrocarril, atraviesa por el actual asentamiento de la colonia Heriberto Jara Corona sigue por los terrenos de pastoreo conocidos antiguamente como Tepeycatitla¹⁴ y baja hacia un brazo del valle de Orizaba, continuando por la congregación de Balastrea o Cecilio Terán donde encontramos los paredones de una casa antigua con material cerámico de los tipos San Luis azul/blanco, Elizardi Polícromo, Huejotzingo azul/blanco, Polícromo A y Polícromo B. El camino parece que se extendía en dirección noreste-suroeste hasta llegar a la antigua hacienda de El Encinar (donde el valle de Orizaba se divide en dos pequeños valles, uno continua hacia Acultzingo y el otro hacia Maltrata) que hoy en día es la congregación de Nogales. Ahí hallamos entre los terrenos de cultivo varios tipos de cerámica conocidos con los nombres de San Luis azul/blanco, Aranama Polícromo y Polícromo B de las fases Colonial Temprano (1521-1700) y Colonial Tardío (1700-1850).¹⁵

Es posible que estos vestigios sean del siglo XIX, puesto que el camino colonial iba por la barranca del Infiernillo (lo que hoy se denomina barranca de Apiaxco) hasta que fue sustituido por la vía de ferrocarril.¹⁶ Es posible que el camino empedrado al norte, que se distingue en las veredas cercanas a unos paredones denominados La Quinta, haya servido para subir a darle mantenimiento a la vía.¹⁷

En la parte noroeste del valle conocida hoy día como “Los Tepetates”, se localizó otra calzada que inicia en la parte baja a un altura de 1760

¹⁴ Tepeycatitla es un asentamiento prehispánico ubicado cronológicamente en el periodo Clásico, donde predomina cerámica del tipo Anaranjada delgada y artefactos de obsidiana verde.

¹⁵ Yamile Lira, “Arqueología de los caminos coloniales en la región de Maltrata, Veracruz”, en Carlos Serrano Sánchez y Yamile Lira López (editores), *Estudios sobre la arqueología e historia de la región de Orizaba*, México, Instituto de Investigaciones Antropológicas de la UNAM, Instituto de Antropología de la Universidad Veracruzana, Comunidad Morelos de Orizaba, 2005b, p. 85- 102, ils. y mapas.

¹⁶ Agustín García Márquez, “Historia antigua y novohispana del valle de Maltrata” en Yamile Lira López, *Arqueología del valle de Maltrata, Veracruz. Resultados preliminares*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Universidad Veracruzana, 2004, p. 127-163, ils. y mapas.

¹⁷ García Márquez, *op cit.*

metros sobre el nivel del mar y termina en las Cumbres de Maltrata donde alcanza una altura de 2 460 metros sobre el nivel del mar, continuando en zig-zag hacia la población de Boca del Monte. Esta calzada sería la Bajada de Loma Verde que estaba en funcionamiento a finales del siglo XVIII.¹⁸ La construcción se logra apreciar en varios tramos. En la parte media existe una especie de fortificación o trinchera en forma circular de un metro de profundidad y hasta seis metros de ancho y una piedra marcada con el número 22, marca que, según algunos arrieros, es del ferrocarril; existe además otra con el número 20.

La sección alta de la calzada fue cubierta o destruida por la construcción de la vía del ferrocarril a mediados del siglo XIX (pues cerca de esta calzada se encuentra el puente Wimmer) y después por la autopista de cuota México-Veracruz en el siglo XX. La cerámica asociada que apareció en esta sección corresponde a las fases Colonial Temprano (1521- 1700): San Luis azul/blanco, San Luis Polícromo, Abo Polícromo y Santa María Polícromo; Colonial Tardío (1700-1850): Puebla azul/blanco, San Elizardi Polícromo, Huejotzingo azul/blanco, Aranama Polícromo y Puebla verde/blanco y Moderna (1850-1930): Polícromo A, Polícromo B y Bícromo negro/blanco o amarillo.¹⁹ Al norte de la calzada, ya en el altiplano y cerca de la población de Cumbres de Maltrata y de su cementerio, se observó mayor concentración de cerámica colonial (49 fragmentos) sobre la prehispánica (siete fragmentos).²⁰

En la parte oeste del valle de Maltrata se identificó otra calzada que inicia en la parte baja de Santa María Aquila y se dirige hacia las Cumbres de Aquila, alcanzando el Altiplano con una altura de 2 460 metros sobre el nivel del mar. El material cerámico más cercano a ella se localizó en la parte baja y pertenece a la Fase Colonial Tardío de 1700 a 1850, como el tipo Aranama Polícromo,²¹ sin embargo, según García Márquez, puede tener sus antecedentes en la Cuesta de los Carros del siglo XVI.²²

Siguiendo el curso de la calzada hacia Cumbres de Aquila, existe una parte de ella “cortada” por la vereda actual ampliada con maquinaria pesada para que los camiones puedan transitar; sin embargo la pendiente es tan pronunciada que el tráfico es poco frecuente (figura 4). Aquí vemos

¹⁸ García Márquez, *Ibid.*

¹⁹ Florencia Müller, *Estudio de la cerámica hispánica y moderna de Tlaxcala-Puebla*, México, Colección científica no. 103, Arqueología, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1981, p. 101, ils. y mapas. Florence Lister y Robert Lister, *Sixteenth century maiolica pottery in the valley of México*, Tucson, Arizona, The University of Arizona Press, 1982, p. 110, ils. y mapas. Kahtleen Deagan, *Artifacts of the Spanish Colonies of Florida and the Caribbean 1500-1800. Ceramics, Glass ware and beads*, v. 1, Washington, D.C., Smithsonian Institution Press, 1978, ils. Israel Trujillo, 2003.

²⁰ Israel Trujillo, 2003.

²¹ Florencia Müller, 1981.

²² Agustín García Márquez, 2004.

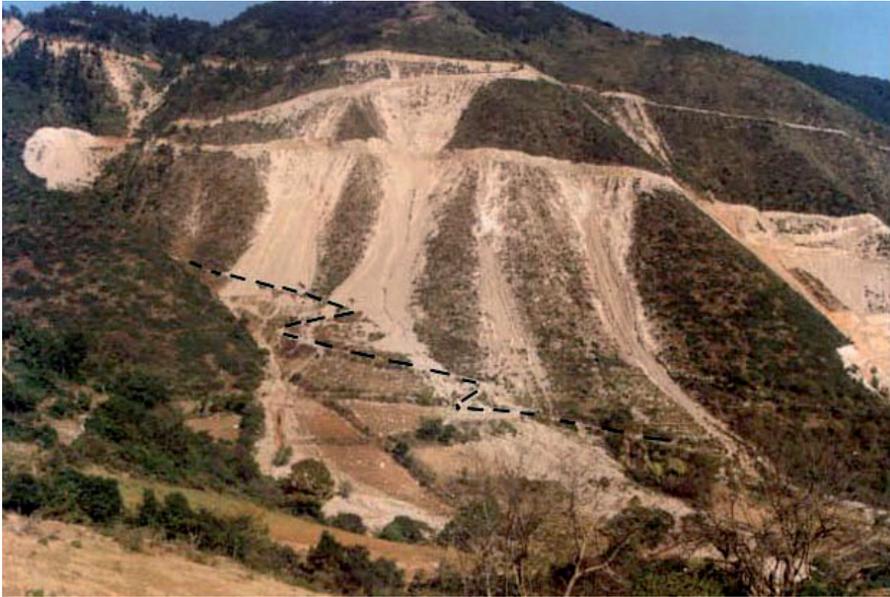


Figura 4. La línea punteada indica partes del camino empedrado que se han cubierto por el deslave del nuevo camino abierto en la pendiente del cerro (fotografía Yámile Lira)

claramente como el camino actual se superpone sobre el antiguo, tapado en partes por el derrumbe y quedando la calzada dos metros arriba del camino (figura 5). En terrenos de siembra próximos al poblado de Cumbrés de Aquila se encontró la mayor concentración de cerámica colonial: San Luis blanco, Negro sobre blanco o amarillo, Puebla verde sobre blanco, junto con cerámica de pasta fina prehispánica.²³

La calzada localizada en la parte sur del valle, con dirección hacia la barranca de Zacatipan y Cruztitlan, corresponde a la Cuesta de Aguatlán y/o la Cuesta del Muerto, que debería estar en el camino al poblado de Zacatipan.²⁴ En Cruztitlán el material cerámico pertenece a la fase Colonial temprano, tipo San Luis. Estos terrenos fueron solicitados al rey para una caballería por don Luis Muñoz en 1589. En la parte alta de la barranca de Zacatipan, cerca de la rancharía del mismo nombre, se localizó material que corresponde a la Fase Colonial Temprano: tipo San Luis y a la fase Moderna los tipos: Policromo B, Bicromo Negro/blanco o amarillo.²⁵

²³ Florencia Müller, 1981. Israel Trujillo, 2003.

²⁴ Agustín García Márquez, 2004.

²⁵ Israel Trujillo, 2003.

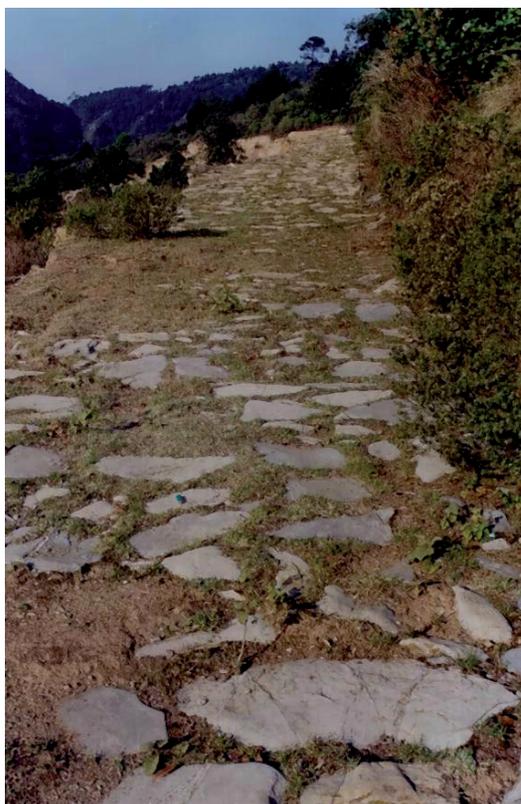


Figura 5. La fotografía muestra parte del camino empedrado ubicado al oeste del valle de Maltrata que conduce a los poblados de Cumbres de Aquila ubicados en la parte alta (fotografía Yamile Lira)

Por último, tenemos que en la parte alta de las Cumbres, dando inicio al Altiplano, a una altura de 2 400 hasta 2 500 metros, existen varias evidencias de material cerámico colonial. La mayor parte está disperso, entre pequeñas barrancas y lomeríos limitados por grandes penclas de maguey y mediante recorridos por un sinnúmero de caminos y veredas de terracería podemos encontrar pequeñas concentraciones de material disperso o paredones de casas antiguas con cerámica colonial asociado a ellos. Abarcan las diferentes etapas de la colonia con los tipos San Luis Azul/Blanco, Puebla Verde/Blanco, Aranama Policromo, Policromo A, Negro/Blanco o Amarillo.²⁶

²⁶ Israel Trujillo, *Rutas de comunicación en el valle de Maltrata: Veracruz. Hacia la Costa y el Altiplano. Épocas prehispánica y colonial*, tesis de Licenciatura, Xalapa, Facultad de Antropología, Universidad Veracruzana, 2003, p 401, ils, y mapas.

Por otro lado encontramos, en el recorrido de superficie y en excavaciones, abundante cerámica mayólica en terrenos de Los Reyes Aquila, la hacienda Palos Descascarados, la parroquia de San Pedro y el “Vecindario de Españoles” que evidencia la presencia europea en el valle. Estos restos de cerámica y calzadas son el resultado de la actividad humana realizada durante la época colonial, mejor documentada en cuanto a los procesos sociales, económicos y políticos que sostuvieron la ruta y promovieron el paso de los viajeros y la construcción de los caminos.

Las circunstancias militares hicieron que los españoles se desviaran hacia Xalapa, Perote y Zautla para llegar a Cholula. La Villa Rica de la Veracruz se construyó en función de este camino y durante la conquista y buena parte del siglo XVI tuvo el mayor movimiento. La ruta utilizada por los aztecas se desarticuló, pero pronto los intereses económicos de los nuevos dueños se impusieron. En 1542 el virrey Antonio de Mendoza ordenó que los habitantes de la antigua Matlatlan se reunieran para fundar San Pedro Maltrata y trabajaran un rancho para la cría de caballos. Más importante todavía fue la instalación de un ingenio azucarero en Oztotípac en 1544. Después, en 1550, se fundó San Miguel Orizaba con indígenas de varios pueblos de la región. A partir de esta última fecha el virrey empezó a recibir solicitudes para que concediera mercedes de tierras para la agricultura y ranchos ganaderos en los alrededores de Maltrata, Orizaba y Acultzingo. Estas empresas aumentaron notablemente hacia 1580 cuando subieron los precios a causa de la combinación de una alta demanda de productos agrícolas y la baja producción de las comunidades indígenas, agotadas por el descenso demográfico.

El crecimiento de la ciudad de Puebla, cuyos comerciantes preferían el camino de Orizaba y los enlaces que tenían hacia Oaxaca, Chiapas y Centroamérica, provocó que el puerto de Veracruz se moviera nuevamente y se colocara enfrente de San Juan de Ulúa. Esta maniobra permitió también al gobierno virreinal tener un mayor control de las importaciones y combatir el contrabando hacia fines del siglo XVI. En la siguiente década se intensificó todavía más la circulación de bienes por toda la ruta con la fundación de la villa de Córdoba en 1609, población que sirvió para detener los asaltos a los viajeros realizados por negros cimarrones. Fue en ese periodo que se iniciaron los trabajos más intensos para diseñar las rutas y construir las calzadas. En los archivos se conservan varios proyectos, aún cuando no se tiene claro cuál fue el que se realizó finalmente.

El desarrollo del camino y la importancia alcanzada por San Pedro Maltrata iban de la mano y hacia 1610 se reportó que ahí residía un corregidor asistente, que también fungía como juez de caminos.²⁷ Los ser-

²⁷ Alonso de la Mota y Escobar, *Memoriales del Obispo de Tlaxcala. Un recorrido por el centro de México a principios del siglo XVII*, introducción y notas de Alba González Jácome, Comisión Nacional

vicios para los viajeros y sus animales de carga, tiro y monta debieron ser una fuente importante de ingresos, aunque también de constantes quejas por parte de los indígenas porque algunos se iban sin pagar.

Durante el siglo XVII los precios agrícolas se normalizaron y únicamente los productos caros y de poco tamaño o peso eran reductibles para el comercio de larga distancia. Las mercancías voluminosas y baratas, como el maíz, sólo podían llevarse a pequeñas distancias por el costo del transporte.²⁸ Estas circunstancias y la competencia de la ruta Veracruz-Xalapa-México debieron disminuir la importancia del camino de Orizaba y a principios del siglo XVIII el camino de carretas que pasaba por Maltrata se encontraba descuidado y en malas condiciones. Sólo era usado entonces por viajeros a pie y con recuas.²⁹

El intenso comercio con España y otras colonias españolas obligó a mejorar la comunicación entre México y el puerto de Veracruz, además de la amenaza que representaban otras escuadras navales de sus rivales europeos en el golfo de México. Algunas mejoras se realizaron en las calzadas cercanas a Maltrata, aunque las disputas entre los grupos de comerciantes de Puebla, México, Oaxaca y Xalapa pospusieron durante muchos años esta obra. Por fin, en 1796 se decidió por el camino de Orizaba, pero fatalmente para Maltrata este descendía del Altiplano por el vecino valle de Acultzingo y para 1807 ya estaba funcionando.³⁰

El siglo XIX y el ferrocarril

Durante el movimiento de Independencia el valle de Maltrata fue un bastión insurgente. El mantenimiento de los caminos prácticamente cesó y durante buena parte del siglo XIX aparentemente sobrevino un periodo oscuro para el valle, por la escasez de noticias. Los intentos de modernización de los grupos políticos del siglo XIX incluyeron la construcción del ferrocarril y

Commemorativa del V Centenario del Encuentro de Dos Mundos, Secretaría de Educación Pública, México, 1987, p. ils. y mapas.

²⁸ David Brading, *Mineros y comerciantes en el México borbónico (1763 – 1810)*, México, Fondo de Cultura Económica, 1983, p., ils. mapas.

²⁹ Jean de Monségur, *Las nuevas memorias del Capitán Jean de Monségur*, edición, prólogo e introducción de Jean Pierre Berthe, traducción de Florence Olivier, Blanca Pulido e Isabelle Véricat, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1994, p. 228, ils. y mapas.

³⁰ Guillermina del Valle Pavón, “El camino de Orizaba y el mercado del oriente, sur y sureste de Nueva España a fines del periodo colonial”, en Carlos Serrano y Agustín García, *El valle de Orizaba. Textos de historia y antropología*, México, Universidad Nacional Autónoma de México / Universidad Veracruzana, 1999: 81-106. Guillermina del Valle Pavón, “Intereses regionales en la apertura del camino de Orizaba en el siglo XVI”, en Carlos Serrano y Rubén Morante, *Estudios sobre la cultura prehispánica y la sociedad colonial de la región de Orizaba*. Universidad Nacional Autónoma de México / Universidad Veracruzana, México, 2002, p. 101-132, ils. y mapas. Peter Rees, *An historical Geography of Transportation between Mexico City and Vera Cruz*, tesis de doctorado, Berkeley, University of California, 1971, 488 p., ils. y mapas.

la comunicación rápida y segura del centro político y económico del país con sus costas. Así, la ruta del Ferrocarril Mexicano fue la primera línea de ferrocarril establecida en México logrando que la fuerza de vapor dominara las barreras naturales de la montaña tendiendo rieles, construyendo puentes y túneles, abriendo el paso a la comunicación más rápida.

Iniciados los trabajos alrededor de 1864 el ferrocarril se inauguró en 1873 y dejó de funcionar en 1994. Durante este tiempo Maltrata tuvo una vida económica y productiva activa (figura 6), pues al ser estación de tren los agricultores no tenían necesidad de trasladarse a otra ciudad cercana para vender sus productos o para trasladarse a otros lugares a vender; además, los viajeros que iban y venían en la ruta México-Veracruz hacían parada en Maltrata como un lugar de descanso, y había una intensa actividad ferroviaria, dando empleo a gran parte de sus habitantes al construirse la subestación eléctrica de Maltrata con los aparatos más modernos y perfectos existentes en ese momento, siendo necesarias además varias edificaciones para su operación como la estación, casas de oficiales, casas de los jefes de sección y la casa del jefe de estación. En 1945 el tramo electrificado fue suspendido y en 1994, con la rectificación de la línea férrea por la ruta de Acultzingo, el ferrocarril dejó de pasar por Maltrata, quedando parte de la infraestructura ferroviaria en abandono y sólo como testimonio del desarrollo tecnológico de la industria en México.

El siglo XX y la autopista

La inauguración, en 1969, de la carretera en la parte alta de los cerros al norte de Maltrata, agilizó el transporte de mercancías y la comunicación, y se aceleró aún más con la autopista en 1994. Esto ocasionó que la población de Maltrata quedara relegada de un tráfico comercial intenso. La producción agrícola ha bajado considerablemente, las fuentes de trabajo en el valle se restringen a sacar barro para elaborar ladrillos, poca agricultura y pequeños comercios.

La escasa fuente de trabajo en la región ha obligado a la migración y casi todas las familias en la actualidad tienen parientes trabajando en los Estados Unidos, componiéndose en su mayoría de mujeres, niños y ancianos la población de la localidad.

Actualmente en el valle se encuentran asentados pobladores mestizos, principalmente en dos localidades, Maltrata y Aquila, ambas cabeceras municipales. Aunque el camino ya no pasa a través del valle, es posible todavía encontrar arrieros, ferrocarrileros y choferes, es decir, una parte de la población todavía se encuentra ligada al camino, principalmente hacia Orizaba, aunque las veredas y caminos se siguen usando, principalmente a pie, para comunicar a los poblados que se encuentran en los



Figura 6. La fotografía muestra la actividad que existía en Maltrata con el funcionamiento del ferrocarril (fotografía archivo Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero-CENCA)

terrenos escarpados, entre casas dispersas, parcelas y fuentes de agua como San José Cuyachapa, Guadalupe Potrereros, Cumbres de Maltrata, Boca del Monte, Rueda de Ocote, Cumbres de Aquila, Tebernal, Atiopan, Zacatipan, Zacatonal y Cruztitlan. Los caminos se utilizan también para subir a determinados terrenos donde se elabora carbón, se corta leña o para el pastoreo. No obstante la única vía de comunicación a largas distancias es la autopista, de manera que de una u otra forma el camino sigue siendo parte central de la vida cotidiana de los maltratecos.

Conclusión: cambio y continuidad en los caminos

Los periodos de tiempo pueden definirse a partir del cambio en algunos factores de importancia del proceso histórico. En el caso de Maltrata su historia puede entenderse desde el punto de vista de los caminos por los cuales llegaban y se iban los viajeros.

Durante la mayor parte de su historia, sobre todo la prehispánica, fueron las veredas, caminos de menos de un metro de ancho sobre el piso natural que por el constante paso quedan marcados en el paisaje. La vegetación generalmente desaparece y el camino se remarca por la erosión eólica y la lluvia. Es difícil que la naturaleza cubra estos caminos porque hasta nuestros días se encuentran en uso.

Los viajeros llevaban personalmente su carga, alimentos y todo lo necesario para su traslado. Ocasionalmente dejaron restos de cerámica y obsidiana sobre las veredas y en los puntos de descanso. Desde la llegada del hombre al valle de Maltrata debieron establecerse las primeras veredas y fueron las únicas vías de tránsito hasta la aparición de los trasportes que utilizaban la tracción animal, en el año de 1519.

Un viajero podía cargar hasta 35 kilos y recorrer unos 25 kilómetros en un día, por esa razón era necesario contar con puntos intermedios a lo largo de la ruta que permitieran descansar con seguridad y comodidad y que contaran con alimentos y agua.

Los restos humanos prehispánicos muestran importantes deformaciones en la columna vertebral, resultado del uso del *mecapal*, utensilio que ayudaba a sostener la carga. Puede pensarse entonces que el transporte fue también una actividad preponderante, además de los servicios a los viajeros. Durante la conquista española y el resto de la época colonial la aparición de los animales para carga de pasajeros y objetos, así como para tracción de vehículos con ruedas modificó las rutas, pues se necesitaban caminos más amplios y de menor pendiente. Además, era necesario que fueran más firmes por el peso y porque las pezuñas de los animales solían crear un polvo fino que en tiempos de lluvias se convertían en lodazales intransitables. Además, los pastizales y fuentes de agua cercanos al camino eran imprescindibles. Debido a los cambios del clima durante el año y al agotamiento de los pastos y las fuentes de agua, deberían estar disponibles varios caminos para escoger el mejor de acuerdo con la estación y también dependiendo si se viajaba a pie, a caballo o con carretas. De esta forma podían coexistir varios caminos empedrados al mismo tiempo, y las antiguas veredas de tiempos prehispánicos. El volumen de carga se elevó de forma exponencial, así como la distancia que se podría recorrer en una jornada. A las necesidades de los viajeros se sumaron las de los animales y el manejo de la carga, surgiendo otras actividades para atenderlos en los

puntos de descanso. Además, según los libros de bautizos, defunciones y matrimonios guardados en la parroquia, muchos vecinos tenían como ocupación la arriería y el transporte.

Debido a la competencia de otras rutas, Veracruz-Xalapa-México y Veracruz Acultzingo-Tehuacan-Oaxaca, principalmente, y al deterioro de los caminos, la cantidad de pasajeros y el volumen de la carga tuvo fuertes altibajos a lo largo de la época colonial. Viajar se convirtió en una actividad azarosa debido a la inseguridad de los caminos desde la guerra de Independencia (1810-1821) hasta los inicios del periodo porfirista (1876-1910), sin embargo, continuaron en uso las veredas y calzadas. A pesar de las guerras civiles, durante el siglo XIX los distintos bandos intentaron mantener la comunicación entre la capital del país y el estratégico puerto de Veracruz y por eso coincidieron en construir una vía de ferrocarril. En parte siguiendo los antiguos caminos coloniales y para fortalecer los intereses previamente creados, el tendido de la vía, que empezó en 1864, pasó por el valle de Maltrata y se inauguró en 1873.

El ferrocarril significó un cambio drástico para el valle. En menos de un día se podía ir de México a Veracruz y la distancia a Maltrata se redujo a unas pocas horas. El volumen de carga y el número de viajeros aumentó considerablemente y el ferrocarril acaparó el tráfico de larga distancia; el movimiento regional y local continuó utilizando las antiguas veredas y las calzadas coloniales, cada vez más deterioradas porque el gobierno central dejó de interesarse en ellas. Los servicios a los viajeros y sus animales entraron en crisis. Afortunadamente, el tren debía esperar en la estación de Maltrata unas horas mientras un convoy bajaba y tenía la vía libre para subir. Esto permitió que la exportación de madera, hortalizas y ladrillos fuera menos costoso para el mercado regional.

También recibió un buen impulso pues las vías necesitaban mantenimiento constante y los servicios a los viajeros a bordo del ferrocarril aún eran necesarios y daba empleo a los habitantes del valle, con una larga tradición de trabajo en ese camino.

El ferrocarril de vapor se transformó en eléctrico y posteriormente utilizó el diesel. Cada vez más eficiente, sustituyó completamente al transporte de larga distancia basado en carreteras y animales. Este medio duró de 1873 a 1994 con el cierre de la estación del ferrocarril. Una nueva ruta ferrocarrilera que sube por Acultzingo la sustituyó, sin embargo, desde 1969 empezó a funcionar una moderna autopista que atravesó la Sierra Madre Oriental. La tecnología permitió modificar la geografía para un trazo más corto que no necesitó pasar por el valle de Maltrata. Algunas comunidades, como La Estancia y la Colonia Salinas de Gortari, atienden las necesidades de viajeros y sus vehículos, pero Maltrata dejó de ser el paso obligado y sus habitantes se adaptaron a los nuevos tiempos. Ahora manejan pesados camiones de carga y pasajeros y continúan llevando su

producción al mercado regional utilizando la autopista que se volvió la única vía de comunicación entre el valle y el resto del mundo.

Desde el punto de vista de la arqueología pueden encontrarse las evidencias de las cuatro grandes etapas de la historia del valle de Maltrata y su relación con los caminos. Esta relación también cambió la calidad de vida de sus habitantes. Seguramente en tiempos prehispánicos la mayor parte de los pobladores estaban relacionados con el camino de una u otra forma, ahora probablemente menos de la décima parte participa en los servicios de transporte, mantenimiento de los caminos y atención a los viajeros.

BIBLIOGRAFÍA

- BRADING, David A., *Mineros y comerciantes en el México borbónico (1763 -1810)*, traducción de Roberto Gómez Ciriza, México, Fondo de Cultura Económica, 1983, 499 p., ils. mapas.
- CABRERA CASTRO, Rubén, "Teotihuacan. Nuevos datos para el estudio de las rutas de comunicación", en Evelyn Childs Rattray (editora), *Rutas de intercambio en Mesoamérica*, III Coloquio Pedro Bosch-Gimpera, México, Instituto de Investigaciones Antropológicas, Universidad Nacional Autónoma de México, 1998, p. 57-76, ils. y mapas.
- DEAGAN A., Kahleen, *Artifacts of the Spanish Colonies of Florida and the Caribbean 1500-1800. Ceramics, Glass ware and beads*, v. 1, Washington, D.C., Smithsonian Institution Press, 1978, ils.
- FLORESCANO MAYET, Sergio, *El camino México-Veracruz en la época colonial (su importancia económica, social y estratégica)*, Xalapa, Veracruz, Universidad Veracruzana, Centro de Investigaciones Históricas, Colección Historias Veracruzanas n. 3, 1987, 123 p., ils. y mapas.
- GARCÍA MÁRQUEZ, Agustín, "La arqueología de Maltrata", en Carlos Serrano (editor), *Aportaciones a la arqueología y a la historia de Maltrata*, Universidad Nacional Autónoma de México, 1998, p. 19-42, ils. y mapas.
- , "Historia antigua y novohispana del valle de Maltrata", en Yamile Lira López, *Arqueología del valle de Maltrata, Veracruz. Resultados preliminares*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Universidad Veracruzana, 2004, p. 127-163, ils. y mapas.
- HASSIG, Ross, *Comercio, tributo y transporte. La economía política del valle de México en el siglo XVI*, México, Alianza Editorial Mexicana, 1990, 300 p., ils. y mapas.
- LIRA LÓPEZ, Yamile, *Arqueología del valle de Maltrata, Veracruz. Resultados preliminares*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Universidad Veracruzana, 2004, p. 184, ils. y mapas.

- , *Informe técnico de la temporada de campo 2005. Quinta temporada de campo. Excavaciones en el sitio Teteles de la Ermita*, México, Archivo Técnico, Consejo de Arqueología, INAH, 2005a, p. 474, ils. y mapas.
- , “Arqueología de los caminos coloniales en la región de Maltrata, Veracruz”, en Carlos Serrano Sánchez y Yamile Lira López (editores), *Estudios sobre la arqueología e historia de la región de Orizaba*, México, Instituto de Investigaciones Antropológicas de la UNAM, Instituto de Antropología de la Universidad Veracruzana, Comunidad Morelos de Orizaba, 2005b, p. 85- 102, ils. y mapas.
- LISTER, Florence C. y LISTER, Robert H., *Sixteenth century maiolica pottery in the valley of México*, Tucson, Arizona, The University of Arizona Press, 1982, p. 110, ils. y mapas.
- MONSÉGUR, Jean de, *Las nuevas memorias del Capitán Jean de Monségur*, edición, prólogo e introducción de Jean Pierre Berthie, traducción de Florence Olivier, Blanca Pulido e Isabelle Véricat, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1994, p. 228, ils. y mapas.
- MOTA Y ESCOBAR, Alonso de la, *Memoriales del Obispo de Tlaxcala. Un recorrido por el centro de México a principios del siglo XVII*, introducción y notas de Alba González Jácome, Comisión Nacional Conmemorativa del V Centenario del Encuentro de Dos Mundos, México, Secretaría de Educación Pública, 1987, 180 p. ils. y mapas.
- MÜLLER, Florencia, *Estudio de la cerámica hispánica y moderna de Tlaxcala-Puebla*, México, Colección Científica no. 103, Arqueología, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1981, 101 p., ils. y mapas.
- NOGUERA, Eduardo, “Los petroglifos de Maltrata”, *Mapa 3* (26), México, 1936, p. 39-41.
- PLUNKET, Patricia y Mónica BLANCO, “Teotihuacan y el valle de Atlixco”, *Notas Mesoamericanas*, México, Escuela Nacional de Antropología, Instituto Nacional de Antropología e Historia, n. 1, 1989, p. 120.-132, ils. y mapas.
- RATTRAY, Evelyn Childs, “Rutas de intercambio en el periodo Clásico en Mesoamérica”, en Evelyn Childs Rattray (editora), *Rutas de intercambio en Mesoamérica*, III Coloquio Pedro Bosch Gimpera, México, Instituto de Investigaciones Antropológicas de la UNAM, 1998, p. 77-100, ils. y mapas.
- REES, Peter, *An historical Geography of Transportation between Mexico City and Vera Cruz*, tesis de doctorado, Berkeley, University of California, 1971, 488 p., ils. y mapas.
- , *Transporte entre México y Veracruz, 1519-1910*, trad. de Ana Elena Lara Zúñiga, México, Secretaría de Educación Pública, 1976, p. 193, ils. y mapas (Colección Sep-Setentas, 304).

- TRUJILLO RAMÍREZ, Israel, *Rutas de comunicación en el valle de Maltrata: Veracruz. Hacia la Costa y el Altiplano. Épocas prehispánica y colonial*, tesis de licenciatura, Xalapa, Facultad de Antropología, Universidad Veracruzana, 2003, 401 p., ils, y mapas.
- VALLE PAVÓN, Guillermina del, “El camino de Orizaba y el mercado del oriente, sur y sureste de Nueva España a fines del periodo colonial”, en Carlos Serrano y Agustín García (editores), *El valle de Orizaba. Textos de historia y antropología*, México, Universidad Nacional Autónoma de México / Universidad Veracruzana, 1999, p. 81-106, ils. y mapas.
- , “Intereses regionales en la apertura del camino de Orizaba en el siglo XVI”, en Carlos Serrano y Rubén Morante (editores), *Estudios sobre la cultura prehispánica y la sociedad colonial de la región de Orizaba*, México, Universidad Nacional Autónoma de México / Universidad Veracruzana, 2002, p.101-132, ils. y mapas.
- VEGA SOSA, Constanza, “Comparaciones entre los Teteles de Ocotitla, Tlaxcala y Teotihuacan a través de materiales cerámicos”, en Evelyn Childs Rattray, Jaime Litvak King, Clara Díaz Oyarzabal (compiladores), *Interacción cultural en México Central*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1981, p. 43-54, ils. y mapas.

