

**FAMSI © 2006: Jennifer Mathews**

**El Largo y Sinuoso Camino: Sacbé Maya Regional, Península de Yucatán, México**



**Año de Investigación:** 1999

**Cultura:** Maya

**Cronología:** Clásico

**Ubicación:** Yucatán, México

**Sitio:** de Naranjal a Tihó

**Tabla de Contenidos**

[Introducción](#)

[El Proyecto de Investigación](#)

[Investigación de Archivo](#)

[Relevamiento y Mapeo](#)

[Excavaciones](#)

[Conclusiones](#)

[Divulgación de la Investigación](#)

[Lista de Figuras](#)

[Referencias Citadas](#)

## **Introducción**

Este es un informe sobre la investigación llevada a cabo por Jennifer Mathews durante el verano de 1999 (en el período comprendido entre el 1 de mayo y el 23 de junio de 1999), con el financiamiento de la Fundación para el Avance de los Estudios Mesoamericanos, Inc. (FAMSI), y con un permiso otorgado por el Instituto Nacional de Antropología e Historia. Lo que viene a continuación es un resumen de la totalidad del proyecto de investigación y de las actividades realizadas durante esta temporada de verano en el campo.

*Entregado el 1 de febrero del 2000 por:*

Jennifer Mathews, Ph.D.

Departamento de Sociología y Antropología

Trinity University

[jmathews@trinity.edu](mailto:jmathews@trinity.edu)

## **El Proyecto de Investigación**

Esta investigación arqueológica plantea la existencia de un camino que recorre toda la península y que se extendería aproximadamente 300 km, con su inicio en la antigua ciudad de Tihó (donde hoy en día se levanta la moderna Mérida) y extendiéndose hacia la costa este hasta llegar a Puerto Morelos, Quintana Roo, o a sus cercanías (véase [Figura 1](#)).

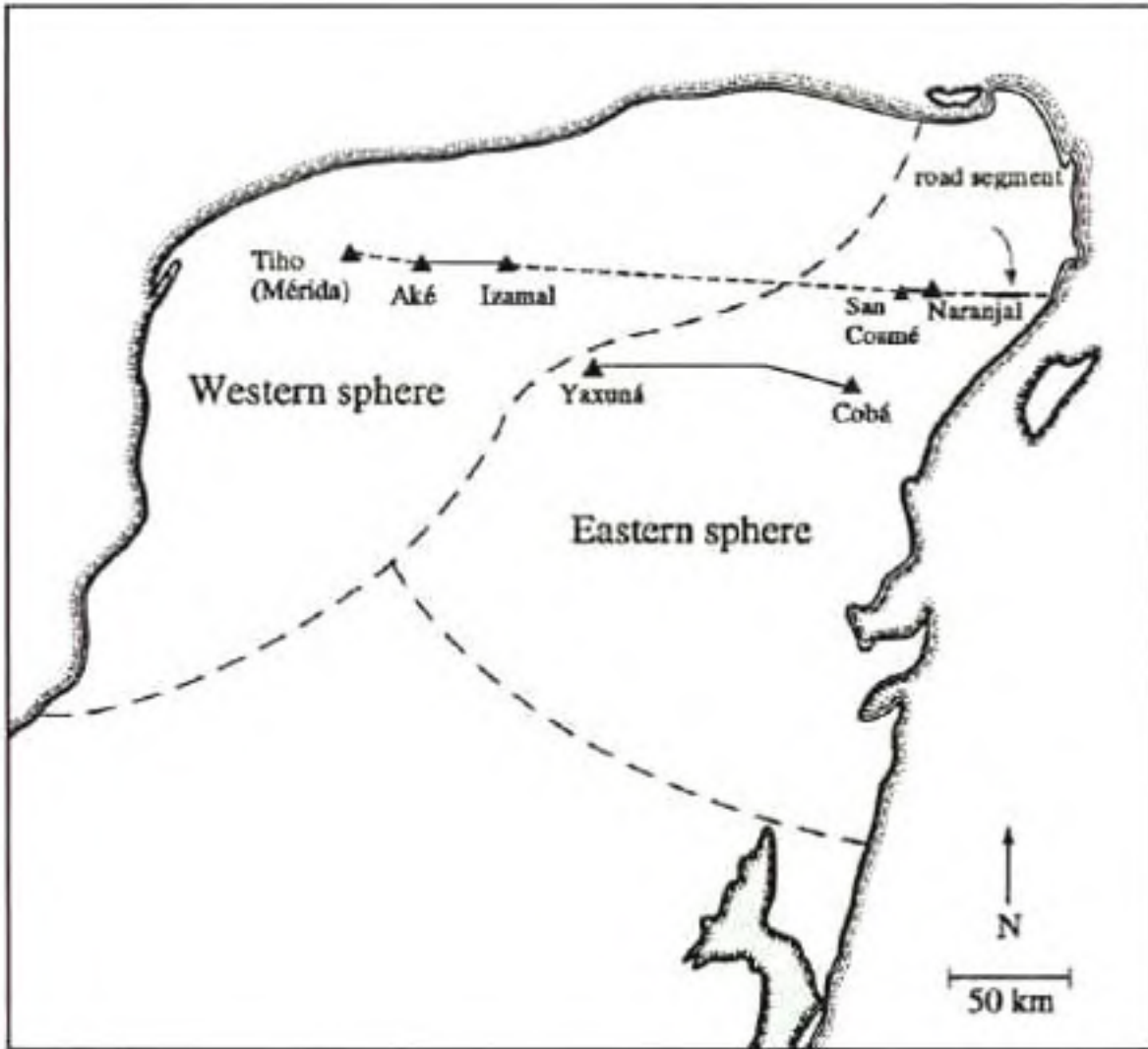


Figura 1: Las tierras bajas mayas del norte. (Una adaptación de Fedick, et al., 1995).

Esta hipótesis se basa en una combinación de informes históricos tales como los documentos españoles, los mapas, los datos arqueológicos directos, y las investigaciones etnográficas recientes (Fedick, Reid y Mathews, 1995; Mathews, 1998). Hay un rico conjunto de fuentes de las que es posible extraer información sobre los sistemas de caminos en la región maya, puesto que éstos han sido un foco de interés para los forasteros a lo largo de muchos siglos. Desde los tiempos de los conquistadores españoles hasta llegar a los arqueólogos contemporáneos, continuamos maravillándonos por los logros arquitectónicos y la intrincada organización que representan los antiguos caminos mayas. Aparte de ejemplificar la comunicación directa entre sitios de centros, los sistemas de caminos también sirvieron como rutas para procesiones y peregrinajes. Hoy en día, estos caminos son usados para reconstruir los antiguos sistemas políticos y económicos, la escala concreta de las comunicaciones, y las representaciones simbólicas de la visión del mundo y la

cosmología (véase por ejemplo, Fedick *et al.*, 1995:129; Folan, 1983; 1991; Freidel y Sabloff, 1984; Hyslop, 1984; Keller, 1996; Kurjack y Andrews V, 1976; Ringle, 1993; Trombold, 1991; Villa Rojas, 1934:208). Combinados, estos factores claramente ponen en evidencia la importancia de delinear un sistema regional de caminos para conectar las esferas de interacción en la península de Yucatán.

Los informes de los siglos dieciséis y diecisiete establecen que los cronistas españoles sabían de la existencia de antiguos caminos que unían las ciudades del norte de la península de Yucatán (véase una traducción en Tozzer, 1941). En 1688, Diego López Cogolludo declaró, "hay restos de carreteras pavimentadas que atraviesan todo este reino y dicen que terminaban en el este a orillas del mar...para que puedan llegar a Cozumel a cumplir sus promesas, ofrecer sus sacrificios, pedir ayuda para sus necesidades, y para la equivocada adoración de sus falsos dioses" (en Tozzer, 1941:109). Además del relato de Cogolludo, Diego de Landa también señaló que había un segmento de camino que unía a la antigua ciudad de Tihó con las ruinas de Izamal, un sitio que está ubicado a unos 65 kilómetros hacia el este. Es interesante notar que a lo largo de esta misma ruta de oriente, ha sido documentado un segmento de *sacbé* de treinta y dos kilómetros de largo que va del sitio de Izamal a Aké (Roys y Shook, 1966:43-45; Maldonado, 1979a; 1979b; 1995). La posibilidad de que esta calzada continuara todavía más hacia el este, se ve reforzada por la información proporcionada por uno de los primeros arqueólogos mayistas, Désiré Charnay. En 1883, Charnay señaló que, "también hemos encontrado rastros de un camino de cemento, desde Izamal hasta el mar, enfrente de la isla de Cozumel" (Charnay, 1883:308).

Mapas más recientes de Yucatán de mediados del siglo veinte también han indicado la existencia de un camino maya que termina en la costa este, cerca de Puerto Morelos. Por ejemplo, Victor Von Hagen (1960) incluyó un sistema de caminos que corría de Tihó a Izamal, y de ahí continuaba hasta la costa oriental al norte de Cozumel. Además, hay un mapa de Erwin Raisz de esta misma sección de la costa este, en el que se señala una "Calzada Maya" que se extiende desde Puerto Morelos, unos 48 kilómetros tierra adentro (Raisz, 1959; véase [Figura 2](#), abajo). Por otro lado, el geólogo A.W. Weidie ha reportado que mientras se hallaba realizando su trabajo geológico de campo a principios de la década de 1960, algunos de los residentes del lugar lo llevaron por una vía férrea abandonada de trocha angosta que se había usado para el transporte de chicle, y que estaba situada unos 20 kilómetros tierra adentro desde Puerto Morelos. Los informantes le dijeron que los rieles habían sido tendidos sobre el piso elevado de un antiguo camino, que aparentemente era la misma ruta que Erwin Raisz había marcado como la Calzada Maya en su mapa de 1959 (Scott Fedick, arqueólogo, comunicación personal, 1995).

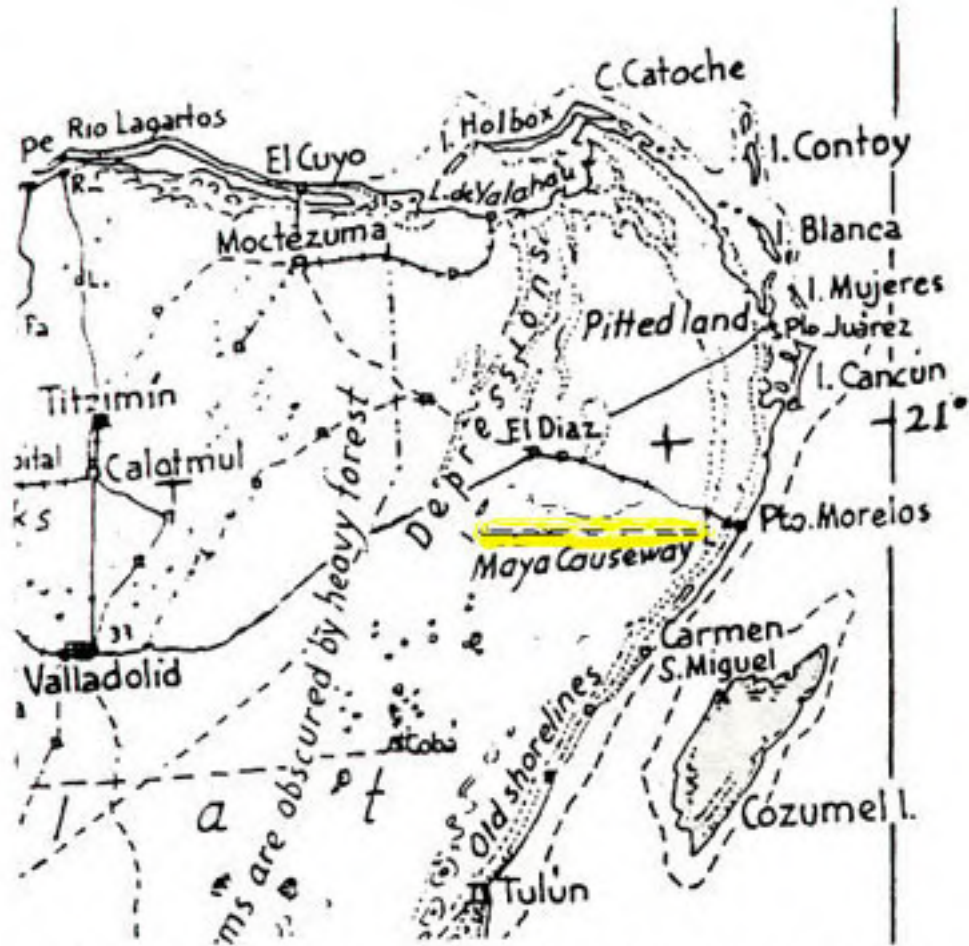


Figure 9.2: Location of a "Maya causeway", as indicated on a *Landforms of Mexico* map by Erwin Raisz (1959).

Figura 2: El mapa de Raisz de 1959. Nótese la designación de "Calzada Maya".





**Figura 3: Fotografía del segmento bien preservado del piso del camino cerca de Kilómetro 9. Foto de Kurt Heidelberg, 1997.**


En 1995, miembros del Proyecto Regional Yalahau de Ecología Humana fueron los primeros en encontrar una sección de terraplén de piedra elevado aproximadamente a dieciséis kilómetros de la intersección con la carretera de Puerto Morelos. Durante una temporada posterior, en 1997, ubicamos otros segmentos muy bien preservados cerca de Kilómetro 9 ([Figura 3](#)). Creemos que se trata del mismo camino que vio Weidie en la década de 1960, y que Erwin Raisz señaló en su mapa de 1959 (Fedick, *et al.*, 1995). A lo largo de algunas secciones de este piso del camino claramente se habían hecho modificaciones históricas, como por ejemplo el tendido de una serie de durmientes en el centro del camino y sobre una cama de grava, que a su vez fueron tendidos sobre un lecho de camino preexistente y más ancho. Según los informantes locales, este ferrocarril fue usado por la industria del *chicle*, y se dirigía hacia el noroeste, hacia lo que hoy es el moderno pueblo de Leona Vicario (Severiano Martínez-Canti, informante, comunicación personal, 1997). Tal vez algunos observadores podrían argumentar que los caminos fueron construidos en su totalidad por las compañías *chicleras*, aunque un cúmulo considerable de evidencia indica lo contrario. Las fuentes etnográficas confirman que en otros lugares, como por ejemplo la plantación de henequén de Aké, en Yucatán, las vías férreas se habían tendido encima de antiguos *sacbeob* mayas (Robert Patch, historiador, comunicación personal, 1995). Además, las líneas férreas históricas que observó Scott Fedick en la Reserva Ecológica El Edén, en Quintana Roo, no fueron construidas sobre antiguas carreteras sino que por el contrario fueron

tendidas sobre una cama de rocas con el ancho estrictamente necesario para darle cabida a los rieles. Ello indica que la amplia carretera observada cerca de Puerto Morelos puede no ser una construcción reciente, sino una integración eficiente, por parte de las compañías chicleras, de los materiales que ya existían en el lugar (Fedick *et al.*, 1995).

Otra evidencia de que esta calzada no es en su totalidad de origen histórico, está dada por secciones de camino cerca de Puerto Morelos que *no* están asociadas con la línea férrea. Como se dijo anteriormente, la línea férrea está documentada como una ramificación de su sendero occidental que se dirige al noroeste, hacia Leona Vicario. Nosotros creemos que la antigua calzada probablemente continuaba su ruta hacia el oeste. Aunque fue difícil de rastrear, durante la temporada 1997 logramos dar con una sección del camino que no presentaba evidencia alguna de rieles o durmientes, y en cuyo centro crecía un inmenso árbol de *chico zapote*. Este hecho fue significativo porque según los residentes del lugar, la línea férrea estuvo en uso hasta la década de 1970. El árbol tiene un diámetro de 2.35 m en la base de su tronco, y una altura aproximada de 20 m. De acuerdo con botánicos que están trabajando en Yucatán, el diámetro y tamaño de este árbol indica que ha estado creciendo durante al menos 70 u 80 años (Gillian Schultz, botánico, comunicación personal, 1997). Los *chicleros* del lugar estiman que el árbol puede tener una edad de 150 años (Severiano Canti, informante, comunicación personal, 1997). De todos modos, si la línea férrea estuvo en uso hasta hace unas pocas décadas, no pudo haber estado en esta sección de piso del camino, lo cual nuevamente vendría a indicar que fue construida previo al desarrollo de la industria *chiclera* regional, a principios de la década de 1900.

Durante los veranos de 1995 y 1997 hicimos cortas temporadas de investigación en un intento por establecer el argumento de que éste es, de hecho, un sistema prehistórico de caminos. La temporada de campo 1999 (financiada por FAMSI) trató de avanzar sobre esa información por medio del uso de un diseño de investigación que incluía varios componentes: investigación en archivos, entrevistas etnográficas, relevamientos y mapeos, y excavaciones.

PROYECTO YALAHU  
VIA FERROCARRIL HISTORICA  
PLANTA  
SECCION I ENTRADA AL MANGLE  
COLONIA PESCADORES  
EST. I  
10/06/02  
DIB. LIZAMA, LEEZER  
ENT. ZISA, LIZAMA

 TIERRA Y CAPA ORGANICA  
RELLENO CONSTRUCTIVO  
(SASCAB Y PIEDRAS)  
DESTRUCCION MODERNA



**Figura 3a: Vista en planta, N1: Vista en planta del nuevo segmento hallado en 2002, situado en un manglar cerca de Puerto Morelos. El dibujo muestra los daños ocurridos como consecuencia de la construcción moderna. Dibujo de Lilia Lizama-Rogers y Carole Leezer.**



**Figura 3b: Daños en la vía férrea – trabajos recientes con topadoras, que dañaron unos 7 km de lecho de vías. Las topadoras se utilizaron en un intento por ensanchar el moderno camino adyacente. Foto de Jennifer Mathews, 2002.**



## Investigación de Archivo

Primero, se intentó hacer una investigación de archivos en Mérida y Chetumal en bibliotecas y dependencias gubernamentales, sobre la construcción histórica de los ferrocarriles *chicleros* en Quintana Roo. Pasé dos días en Chetumal en las principales oficinas de gobierno tratando de obtener registros de informes estatales sobre el desarrollo de los ferrocarriles del *chicle* y las líneas telegráficas en Quintana Roo, pero nadie pudo ubicar dicha documentación. Fui enviada entonces a la *Secretaría de Turismo del Gobierno del Estado de Quintana Roo, Fondo del Chicle*, y tuve una entrevista con el director, Lic. Manuel Aldrete. Pude obtener información sobre la situación contemporánea de los *chicleros* en el área de Quintana Roo, como así también un video (*El Chicle* 1998) y un largo artículo del director (Aldrete, 1998), pero ellos no tenía información anterior acerca del desarrollo de los ferrocarriles en dicho siglo. Las visitas a la biblioteca pública de Mérida, al igual que a la biblioteca de la *Universidad Autónoma de Yucatán* (UADY) resultaron más provechosas, puesto que me fue posible obtener información general sobre las líneas telegráficas a principios de la década de 1900 (Escalona Ramos, 1940), pero por desgracia, no específicamente para la región cercana a Puerto Morelos.

Sin embargo, me puse en contacto con el Dr. Paul Sullivan (1998, 1999), experto en investigaciones de archivo en Quintana Roo, quien me proporcionó varios artículos, mapas históricos, e información relacionada con dicha región (véase por ejemplo, Macías Zapata, 1992; Villalobos González, 1993). El Dr. Sullivan y un informante de etnografía, me indicaron que las tierras donde se construyó el tren en el pasado fueron propiedad del Banco de Londres (Paul Sullivan, antropólogo, comunicación personal, 1998; José Montoya, informante, comunicación personal, 1999). Yo pude obtener un volumen titulado "A Century of Banking in Latin America to Commemorate the Centenary in 1962 of the Bank of London and South America Limited" ("*Un siglo de actividades bancarias en América Latina para conmemorar el centenario en 1962 del Banco de Londres y América del Sur Ltd.*") (1964), aunque el mismo no incluía información referida ni al estado de Quintana Roo ni a la industria del *chicle*. No obstante, también supe a través del Dr. Sullivan, que los archivos del Banco de Londres/*Banco de Londres y México*, están depositados con las Colecciones Especiales de la Universidad de Londres, de modo que estoy en proceso de comunicarme con ellos para tratar de obtener cualquier información relevante. Él también me sugirió ponerme en contacto con el *Banco Serafin*, que es la personificación actual del *Banco de Londres y México*, puesto que ellos pueden haber guardado los archivos corporativos (Paul Sullivan, comunicación personal, 1998). Toda nueva información obtenida después de la presentación de éste informe de 1999 será incluida en un informe posterior a FAMSÍ.

Además de la investigación de archivo, en la temporada de campo 1999 se realizaron varias entrevistas de carácter etnográfico con *chicleros* de lugar y con residentes del pequeño pueblo de Vallarta. Esta comunidad continúa recolectando *chicle* a pequeña escala, pero estuvo considerablemente más involucrada en la industria *chiclera* y en la construcción del tren del *chicle* entre las décadas de 1930 y 1970. Varios hombres de esta comunidad conocen bien la historia local y los lugares donde se encuentran

elementos históricos y antiguos, y han demostrado ser una importante fuente de información. Mientras realizaba el trabajo arqueológico de campo, me fue posible arreglar varias entrevistas de carácter etnográfico con los hombres con quienes estaba trabajando, y con algunos de los hombres de avanzada edad de la comunidad. La mayoría de los informantes se mostró muy feliz de hablar sobre sus conocimientos de los caminos y elementos, y confirmaron la información que habíamos recibido previamente. Varios informantes señalaron que ellos creían que el ferrocarril histórico fue construido encima de una calzada antigua, e indicaron que mientras que las vías férreas históricas continuaban en dirección noroeste hacia Leona Vicario, el antiguo camino continuaba hacia el oeste. Un informante me dijo que en su opinión, las vías eran enteramente históricas, y que nunca hubo un camino antiguo en esta área. Sin embargo, también señaló que sin contar un sitio maya conocido con el nombre de "Veinte", no había otras ruinas prehistóricas en la zona. Como esto se contradice con lo que nosotros sabemos sobre las ruinas en dicha área (en la región se conocen numerosos sitios prehistóricos), tiendo a pensar que le incomodaba la presencia de los arqueólogos que trabajaban en el área y se mostraba reacio a discutir esta información. La información reunida hasta el momento (incluyendo los pozos de prueba realizados en 1999) hace que me sienta inclinada a dar crédito a los varios otros informantes que indican que el camino es prehistórico.



**Figura 3c:** Foto de una familia sentada sobre una vagoneta de tren usada cuando se creó un ferrocarril a pequeña escala sobre el lecho del camino para la industria del chicle (goma de mascar). Foto cortesía de Jorge Sánchez, de fecha desconocida.



**Figura 3d: Foto de un campamento chiclero histórico localizado cerca del ferrocarril del chicle que corría entre Leona Vicario y Puerto Morelos. Foto cortesía de Jorge Sánchez, de fecha desconocida.**

## **Relevamiento y Mapeo**

Se realizó un relevamiento arqueológico y un mapeo al este y oeste de las secciones conocidas del sacbé de Kilómetro 9, descubierto en temporadas anteriores. El mapeo fue llevado a cabo con una brújula Silva y una cinta de 50 m, por mí y otros cuatro arqueólogos del Proyecto Yalahau (Kathy Sorensen, Anna Hoover, Helen Neylan, y Dennis Taylor). Se señalaron las estaciones temporarias con estacas de madera marcadas con banderillas, puestas sobre un mojón de piedras. Quedó en claro que un segmento que corría hacia el este de Kilómetro 9 continuaba directamente hasta la carretera principal de Puerto Morelos – un segmento que se creía había sido destruido por las construcciones modernas. Los trabajadores del pueblo de Vallarta nos ayudaron a despejar los espesos matorrales en una extensión de 900 metros hacia el este y oeste del segmento conocido en Kilómetro 9. La escasez de tiempo impidió que pudiéramos despejar más el área, sin embargo, esperamos continuar limpiando y



mapeando este segmento durante una temporada más prolongada en el verano del año 2000.



**Figura 3e:** La directora de campo, Lilia Lizama-Rogers, indica a los estudiantes cómo dibujar el perfil del muro lateral, el corte transversal y los planos de Kilómetro 9, una de las secciones mejor preservadas. Foto de Jennifer Mathews, 2002.

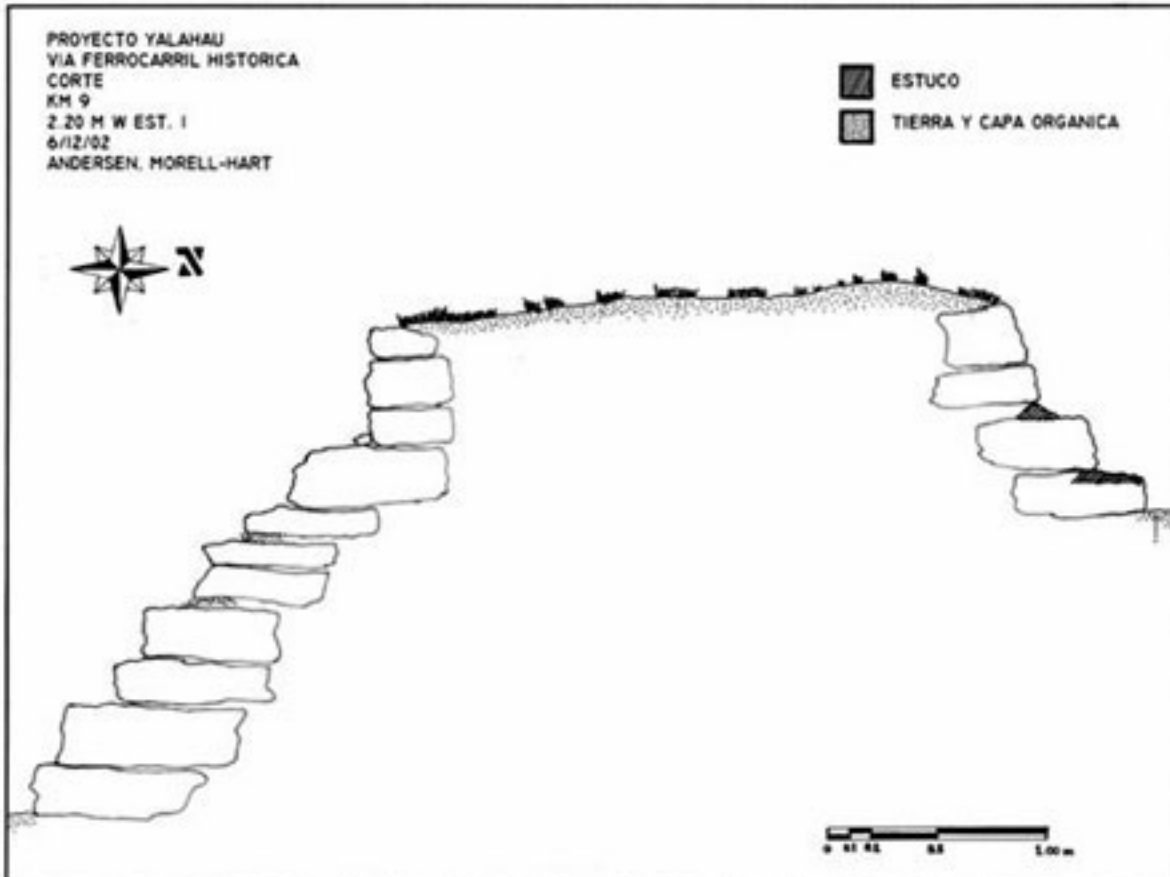


Figura 3f: Corte transversal de Kilómetro 9 mostrando el estilo constructivo del lecho del camino. Dibujo de Bente Andersen y Shanti Morrell-Hart, 2002.

Se hicieron más relevamientos con un guía, varios kilómetros hacia el oeste, cerca de Kilómetro 13. Nuestro guía nos condujo hasta un *camino blanco* (camino sin pavimentar), que llevaba a lo que según él era un antiguo *sacbé*. Señaló que cuatro años atrás, el antiguo lecho del camino que había tenido unos dos metros de ancho, había sido pavimentado con guijarros y sascab, y ensanchado hasta llegar a los cuatro metros. También nos indicó que antes de que lo destruyera la construcción del camino actual que va de Puerto Morelos a Leona Vicario, este segmento de camino se conectaba con el segmento que nosotros estábamos estudiando en Kilómetro 9. Aunque intentamos fijar con precisión nuestra ubicación exacta con una unidad Magellan de GPS, la unidad no funcionó y en esa oportunidad no nos fue posible obtener una lectura. Esperamos regresar para el verano de 2000 con una nueva unidad de GPS a fin de confirmar nuestra localización exacta y determinar si estos dos segmentos distintos (Kilómetro 9 y Kilómetro 13) en verdad están alineados o no.

Se hicieron estudios y mapeos aproximadamente a lo largo de 1.75 kilómetros al oeste del *camino blanco*, con brújula y una cinta de 50 metros. El mapeo terminó allí donde el camino despejado hizo intersección con la espesura de la selva. El relevamiento continuó hacia el oeste de este segmento y se hallaron unos pocos segmentos de



sacbé mal preservado, que no habían sido pavimentados. Debido a la falta de tiempo no nos fue posible mapear dichos segmentos, aunque planeamos regresar para mapearlos durante la temporada de campo del verano de 2000.



Figura 4: Fotografía de la Estructura 1 sobre el piso del camino. Foto de Jennifer Mathews, 1999.

Unos 400 metros al oeste del *camino blanco*, dimos con lo que parecían ser dos antiguas estructuras de terminación a cada lado del piso del camino, directamente al frente una de la otra. La Estructura 1 se encuentra sobre el lado norte del *sacbé* (Figura 4). Se trata de una estructura más o menos rectangular con cuatro hiladas visibles de piedra trabajada, que se levantan a una altura aproximada de un metro, y que miden unos 5.5 m x 3.5 m de lado a lado. La esquina noroeste de esta estructura parece

haber sido saqueada, puesto que se observa una pequeña trinchera de saqueo. Un gran árbol de ramón con una circunferencia cercana a los 1.70 metros crece encima de las dos estructuras. A pesar de que un árbol de estas dimensiones no es terriblemente viejo, seguramente es anterior al abandono de las líneas férreas históricas, indicando que esta estructura no puede ser una construcción histórica. Por otro lado, alrededor y encima de la estructura se halló una cantidad relativamente grande de cerámicas antiguas.

La Estructura 2 está situada en el costado sur del piso del camino, y su estado de preservación no es tan bueno como el de la Estructura 1. Hay tres hiladas de piedra a la vista, que miden 70 cm en su punto más alto, y la estructura también mide aproximadamente 5.5 metros x 3.5 metros transversalmente. Un gran árbol de ramón crece en el centro de la estructura con una circunferencia de unos 1.20 metros, nuevamente indicando un origen prehistórico para la misma. Encima de la estructura y alrededor de ésta también se encontraron cerámicas de superficie.

## **Excavaciones**

Se ubicaron tres calas en distintos lugares cerca del piso del camino, en un intento por obtener artefactos asociados. Todo el trabajo de excavación fue llevado a cabo durante un período de cinco días, por mí, y por las arqueólogas Kathy Sorensen y Anna Hoover (del Proyecto Yalahau), y también por trabajadores contratados de las comunidades locales de Vallarta y Puerto Morelos. Todos los pozos fueron dispuestos con cinta y brújula, y las excavaciones se realizaron con una pala de punta redonda, cucharines, y mallas de 1/4". Las dos primeras calas fueron ubicadas a cada lado del piso del camino junto a la sección mejor preservada de Kilómetro 9. La ubicación de los pozos estuvo principalmente basada en el hecho de que ésta era la sección mejor preservada del piso del camino, que había suelo superficial más allá de los centímetros de relleno, y que no había sido cubierta por la construcción del camino moderno. Estos criterios no resultaron provechosos, salvo por el hecho de haber podido determinar que en esta área no había restos culturales.



**Figura 5: Unidad 1, lado sur del piso del camino, excavación realizada durante la temporada 1999.  
Foto de Jennifer Mathews, 1999.**

El primer pozo es una unidad de 1 m x 2 m, situada en el costado sur del camino, aproximadamente a un metro de la base (véase [Figura 5](#)). Aquí el suelo era poco profundo, y no se observó una estratigrafía natural. Se excavaron capas de 10 cm, y pronto se hizo evidente que una gran cantidad de sascab (piedra caliza blanda) había sido arrojada en esta área durante la construcción del camino moderno justo al sur del pozo de prueba. Excavamos a través del relleno hasta la tierra, y continuamos hasta llegar a la roca madre a unos 65 cm. Toda la tierra excavada fue pasada por el tamiz, a pesar de lo cual no se hallaron artefactos.





Figura 6: Unidad 2, lado norte del piso del camino, excavación realizada durante la temporada 1999. Foto de Jennifer Mathews, 1999.



El segundo pozo midió 1 m x 1 m, y fue situado al norte del lecho del camino, aproximadamente a un metro de la base ([Figura 6](#)). Aquí nuevamente el suelo era poco profundo, y no mostró una estratigrafía natural. Se excavaron capas de 10 cm y toda la tierra fue pasada por el tamiz. Excavamos aproximadamente hasta los 40 cm sin hallar artefactos, ni históricos ni de otro tipo. Estas dos excavaciones se llevaron a cabo antes de que hubiéramos localizado el segmento de camino cerca de Kilómetro 13 y las cerámicas – de otro modo, hubiéramos centrado nuestros esfuerzos en esta área.



**Figura 7: Unidad 3, ubicada cerca de la Estructura 1, excavación realizada durante la temporada 1999. Foto de Jennifer Mathews, 1999.**

Una tercera unidad fue emplazada cerca de la Estructura 1, junto al segmento de camino que se extiende a partir de Kilómetro 13 ([Figura 7](#), arriba). Antes de disponer la ubicación de la unidad, se realizó un 100% de recolección de superficie encima de la Estructura 1, de la Estructura 2, y también encima del piso del camino entre las dos estructuras. La Unidad 3 fue una unidad de 1 m x 1 m situada en el lado sudeste de la estructura. Como no había una estratigrafía natural a la vista, las excavaciones se realizaron en niveles de 10 cm hasta llegar a la roca madre, aproximadamente a 65 cm de profundidad. Entre los artefactos recuperados se contaron 43 tiestos cerámicos (2 tiestos de bordes, 1 tiesto de base, y 40 tiestos de cuerpos; véase [Figura 8](#), abajo), y



una concha de caracol ([Figura 9](#), abajo). Las cerámicas de superficie y las cerámicas obtenidas durante las excavaciones actualmente están almacenadas en las instalaciones de un laboratorio en el Rancho Santa María, de Quintana Roo (nuestra principal base de operaciones para el Proyecto Yalahau), y están a la espera de ser analizadas durante la temporada del verano 2000. Los resultados de los análisis cerámicos serán reportados a FAMSI en un posterior informe.



**Figura 8: Tiestos cerámicos de cuerpos de vasijas recuperados en la Unidad 3. Foto de Jennifer Mathews, 1999.**



Figura 9: Concha de caracol intacta obtenida en la Unidad 3. Foto de Jennifer Mathews, 1999.

## Conclusiones

Esta temporada de investigación nos ha llevado a comprender que todavía hay una cantidad importante de investigación que debe ser llevada a cabo durante la temporada de campo del verano 2000. La investigación en archivos resultó escurridiza y frustrante, pero continuaré ocupándome de esta tarea a través del contacto con la Universidad de Londres (a fin de obtener información de archivo sobre el *Banco de Londres y México*), y el *Banco Serafin*. Además, estoy continuando una búsqueda de la literatura en México, y mis colegas de vez en cuando me envían artículos relacionados con el tema (véase por ejemplo, Möller, 1986). Las entrevistas de tipo etnográfico siguen siendo útiles para localizar segmentos de caminos y elementos, como así también para confirmar nuestra información previa sobre la historia del lugar. Los relevamientos y mapeos han sido lentos pero productivos, y espero concluir un amplio segmento del mapa durante esta próxima temporada. Las excavaciones dejaron a la vista una cantidad reducida de material antiguo, que será analizado durante el verano del año 2000. También espero llevar a cabo otras excavaciones este verano, para obtener más material, y confirmar dentro de lo posible la antigüedad del piso del camino. La temporada 1999 ha sido de utilidad para llegar a estas conclusiones y para justificar la continuación de este proyecto a largo plazo. La autora desea agradecer a la

Fundación para el Avance de los Estudios Mesoamericanos, Inc. (FAMSI) por haberle dado la oportunidad de llevar a cabo esta investigación.

## **Divulgación de la Investigación**

La divulgación de esta investigación ha incluido un capítulo de mi tesis (Mathews, 1998a), dos ponencias presentadas en congresos nacionales (Society for American Archaeology y American Anthropological Association) en 1998 y 1999 (Mathews, 1998b; 1999), informes de investigación en inglés y español presentados al Instituto Nacional de Arqueología e Historia de México (Mathews, 2000; 1998c) y presentaciones en varias universidades y sociedades arqueológicas de todo el país (Trinity University, University of North Texas, University of Vermont, University of California Riverside, y el American Institute of Archaeology, División Sudoeste). En todos los casos, la contribución de FAMSI fue explicitada en forma verbal y escrita.

## **Lista de Figuras**

[Figura 1](#): Las tierras bajas mayas del norte. (Una adaptación de Fedick, *et al.*, 1995).

[Figura 2](#): El mapa de Raisz de 1959. Nótese la designación de "Calzada Maya".

[Figura 3](#): Fotografía del segmento bien preservado del piso del camino cerca de Kilómetro 9. Foto de Kurt Heidelberg, 1997.

[Figura 3a](#): Vista en planta, N1: Vista en planta del nuevo segmento hallado en 2002, situado en un manglar cerca de Puerto Morelos. El dibujo muestra los daños ocurridos como consecuencia de la construcción moderna. Dibujo de Lilia Lizama-Rogers y Carole Leezer.

[Figura 3b](#): Daños en la vía férrea – trabajos recientes con topadoras, que dañaron unos 7 km de lecho de vías. Las topadoras se utilizaron en un intento por ensanchar el moderno camino adyacente. Foto de Jennifer Mathews, 2002.

[Figura 3c](#): Foto de una familia sentada sobre una vagoneta de tren usada cuando se creó un ferrocarril a pequeña escala sobre el lecho del camino para la industria del chicle (goma de mascar). Foto cortesía de Jorge Sánchez, de fecha desconocida.

[Figura 3d](#): Foto de un campamento chiclero histórico localizado cerca del ferrocarril del chicle que corría entre Leona Vicario y Puerto Morelos. Foto cortesía de Jorge Sánchez, de fecha desconocida.

[Figura 3e](#): La directora de campo, Lilia Lizama-Rogers, indica a los estudiantes cómo dibujar el perfil del muro lateral, el corte transversal y los planos de Kilómetro 9, una de las secciones mejor preservadas. Foto de Jennifer Mathews, 2002..

[Figura 3f](#): Corte transversal de Kilómetro 9 mostrando el estilo constructivo del lecho del camino. Dibujo de Bente Andersen y Shanti Morrell-Hart, 2002.

[Figura 4](#): Fotografía de la Estructura 1 sobre el piso del camino. Foto de Jennifer Mathews, 1999.

[Figura 5](#): Unidad 1, lado sur del piso del camino, excavación realizada durante la temporada 1999. Foto de Jennifer Mathews, 1999.

[Figura 6](#): Unidad 2, lado norte del piso del camino, excavación realizada durante la temporada 1999. Foto de Jennifer Mathews, 1999.

[Figura 7](#): Unidad 3, ubicada cerca de la Estructura 1, excavación realizada durante la temporada 1999. Foto de Jennifer Mathews, 1999.

[Figura 8](#): Tiestos cerámicos de cuerpos de vasijas recuperados en la Unidad 3. Foto de Jennifer Mathews, 1999.

[Figura 9](#): Concha de caracol intacta obtenida en la Unidad 3. Foto de Jennifer Mathews, 1999.

## Referencias Citadas

Aldrete, Manuel

1998 Desarrollo Institucional Chicle/Miel en la Comunidad de Señor, Ejido X-Maben y Anexos en el Municipio de Felipe Carrillo Puerto, Quintana Roo. Informe inédito archivado en el Gobierno del Estado de Quintana Roo Secretaría de Turismo, Fondo de Chicle, Chetumal, Quintana Roo, México.

Benavides Castillo, Antonio

1981 *Los Caminos de Cobá y Sus Implicaciones Sociales*. Instituto Nacional de Antropología e Historia, México.

Charnay, Désiré

1883 *Ancient Cities of the New World*. New York.

Derechos Reservados, México

1998 *El Chicle*. Video Promocional para el Plan Piloto Chiclero de Quintana Roo y Campeche.

Escalona-Ramos, Alberto

1940 Las vías de comunicación en Quintana Roo. *Revista Mexicana de Geografía* 1:207-229.

Fedick, Scott L., Dawn M. Reid, y Jennifer Mathews

1995 Road Systems. En *The View from Yalahau: 1993 Archaeological Investigations in Northern Quintana Roo, México*, editado por Scott Fedick y Karl Taube. Latin American Studies Program, Field Report Series, no. 2. University of California, Riverside Press.

Folan, William

1983 The Ruins of Cobá. En *Cobá: A Classic Maya Metropolis*. Folan, William J., Ellen R. Kintz y L.A. Fletcher, editores, págs. 65-87. Academic Press, New York.

1991 *Sacbes of the Northern Maya*. En *Ancient Road Networks and Settlement Hierarchies in the New World*, editado por Charles D. Trombold, págs. 222-229. Cambridge University Press, Cambridge.

Freidel, David A. y Jeremy A. Sabloff

1984 *Cozumel: Late Maya Settlement Patterns*. Academic Press, New York.

Hyslop, John

1984 *The Inka Road System*. Academic Press, Orlando.

Joslin, David

1963 *A Century of Banking in Latin America; to commemorate the centenary in 1962 of the Bank of London and South America Limited*. Oxford University Press, London.

Keller, Angela

1996 *Roads to Understanding: Language and Lowland Maya "Sacbes" of the Classic Period*. Ponencia presentada en la 61a Reunión Anual de la Society for American Archaeology, New Orleans.

Kurjack, Edward B. y E. Wyllys Andrews V.

1976 Early Boundary Maintenance in Northwest Yucatán, México. *American Antiquity* 41:318-325.



Macías Zapata, Gabriel

1992 Soldados, indios y libre comercio en Quintana Roo, 1893-1903. *Relaciones: Estudios de historia y sociedad*, Vol. 49:invierno.

Maldonado, Rubén

1979a Izamal-Aké, Cansahcab-Ucí, Sistemas Prehispánicos del Norte de Yucatán. *Boletín de la Escuela de Ciencias Antropológicas de la Universidad de Yucatán* 6(36):33-44.

1979b Los *Sacbeob* de Izamal-Aké y Ucí, Cansahcab en el Noroeste de Yucatán. *Antropología e Historia: Boletín del Instituto Nacional de Antropología e Historia* 27:23-29.

1995 Los Sistemas de Caminos del Norte de Yucatán. En *Seis Ensayos Sobre Antiguos Patrones de Asentamiento en el Área Maya*, Ernesto Vargas Pacheco, editor, págs. 68-92. Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad de México.

Mathews, Jennifer P.

2000 Proyecto de investigaciones de una histórica vía de ferrocarril y posible *sacbé* antiguos cerca del Puerto Morelos: Informe para las investigaciones arqueológicas de 1999 en el norte de Quintana Roo. Informe de investigación archivado en el Consejo de Arqueología del Instituto Nacional de Antropología e Historia, México. (Informe de investigación en inglés y español).

1999 "On the Road to the Past: the Use of Ethnographic and Historic Sources to Locate an Ancient Maya Causeway in the Yucatán Peninsula". Ponencia presentada en el 98a Reunión Anual de la American Anthropological Association, Chicago, Illinois.

1998a *The Ties That Bind: The Ancient Maya Interaction Spheres of the Late Preclassic and Early Classic Periods in the Northern Yucatán Peninsula*. Tesis de Doctorado archivada en la Universidad de California, Riverside y UMI.

1998b The Interaction Spheres of the Late Preclassic to Early Classic Maya in the Yucatán Peninsula. Ponencia presentada en la 63a Reunión Anual de la Society of American Archaeology, Seattle, Washington.

1998c Results of Radiocarbon Dating, Documenting the Megalithic Style, and Tracing the Regional Sacbe at Puerto Morelos. *The Yalahau Project: Preliminary Technical Report on 1997 Archaeological Investigations in Northern Quintana Roo, México*. Archivado en el Consejo de Arqueología del Instituto Nacional de Antropología e Historia, México. (Informe de investigación en inglés y español).

Möller, Harry

1986 Un Ferrocarril que Nadie Quiere Recordar. *México Desconocido*, No. 111:36-40.

Plan Piloto Chiclero

1998 *El Chicle*. Video promocional, Chetumal, Quintana Roo.

Raisz, Erwin

1959 Landforms of México. Map prepared for the Geography Branch of the Office of Naval Research, Cambridge, Mass.

Ringle, William M.

1993 *Preclassic Cityscapes: Ritual Politics Among Early Lowland Maya*. Ponencia presentada en el Simposio de Dumbarton Oaks sobre Conducta Ritual, Identidad Social y Cosmología en la Mesoamérica del Preclásico. Washington, D.C.

Roys, Lawrence y Edwin M. Shook

1966 Preliminary Report on the Ruins of Aké, Yucatán. *Society for American Archaeology Memoirs* 20, vol. 31(3):1-54.

Tozzer, Alfred M.

1941 Landa's Relación de las Cosas de Yucatán, A Translation. *Papers of the Peabody Museum of American Archaeology and Ethnology*, Harvard University, Cambridge.

Trombold, Charles D., editor

1991 *Ancient Road Networks and Settlement Hierarchies in the New World*. Cambridge University Press, Cambridge.

Villalobos González, Martha H.

1993 Las concesiones forestales en Quintana Roo a fines del porfiriato. *Relaciones: Estudios de historia y sociedad*, Vol. 53:invierno.

Villa Rojas, Alfonso

1934 The Yaxuná-Cobá Causeway. *Carnegie Institution of Washington* 9(2):187-208.

Von Hagen, Victor W.

1960 *The World of the Maya*. The New American Library.