

# El puente colonial de Hampolol, Campeche

El puente de Hampolol, ubicado al norte de la ciudad de Campeche, es un olvidado monumento virreinal que forma parte del patrimonio cultural histórico del sureste de México. Este texto brinda referencias históricas, el proceso de intervención para su conservación y algunas consideraciones acerca de su importancia.

*Palabras clave:* Hampolol, puente, camino real, virreinal, Campeche.

134 |

**E**n la ciudad de San Francisco de Campeche existen vestigios de algunos puentes novohispanos hoy poco visibles por su integración al desarrollo urbano. Uno es el Puente de los Perros, adjunto al mercado central; otro es el llamado Puente de Iturbide, ubicado sobre la calle República, misma que llega al barrio de Santa Ana. En esta ocasión nos referiremos a un puente alejado del bullicio urbano, pero que formó parte del camino real que enlazó a Campeche y Mérida. Este artículo incluye diversas referencias históricas entre las que sobresale un documento gráfico del siglo XIX, específico para el puente de Hampolol. La obra fue remozada a finales del siglo XX, y aquí brindamos también un resumen de dicha intervención. Hoy constituye un importante monumento histórico regional.

A pocos kilómetros al norte de la ciudad y puerto de San Francisco de Campeche se levanta una serie de arcos de mampostería que durante varios siglos facilitó el traslado de personas y mercancías a lo largo del camino real. Nos referimos al puente de Hampolol, infraestructura caminera que durante una época formó parte fundamental de la única vía terrestre que enlazaba Campeche y Mérida (figura 1).

“Camino real” es una frase de uso común en la península de Yucatán, especialmente en su porción occidental. Hoy nos referimos así a la carretera que une ambas capitales peninsulares, pero en tiempos virreinales, allá por finales de la segunda mitad del siglo XVI, el término comenzó a usarse para denotar no sólo la vía que marcaba la estrecha relación entre Campeche y la capital yucateca, sino también su pertenencia a la Corona española.

\* Centro INAH Campeche.

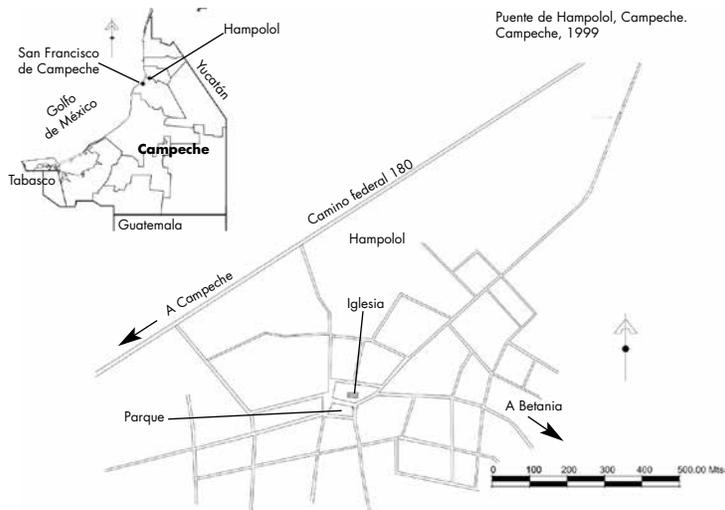


Figura 1. Localización del puente de Hampolol al noreste del poblado epónimo.

Las *Relaciones Histórico Geográficas de la Gobernación de Yucatán*<sup>1</sup> es una importante fuente histórica peninsular que data de la última parte del siglo XVI —fundamentalmente de 1579 a 1581—, y en ella se menciona, en la “Relación de la Ciudad de Mérida”, que la distancia entre San Francisco de Campeche y Mérida era de 32 leguas largas, cifra que podemos calcular en unos 190 kilómetros.

En esa época, para medir las distancias se usaban leguas cortas y leguas largas. Las primeras eran casi 4 km, y era la distancia promedio recorrida a pie, en una hora, en parajes planos y de fácil acceso. En contraste, las leguas largas medían unos 6 km y eran aquellas resultado de la misma caminata, pero en condiciones más difíciles (colinas, terrenos lodosos, etcétera).

La Relación mencionada incluye el siguiente párrafo: “Los caminos son asperísimos y pedregosísimos en gran manera, y a causa de caminar por poblado, van muy torcidos, y por huir de las piedras que por ellos hay, van haciendo muchas

vueltas”.<sup>2</sup> Existía ya una importante conexión entre Campeche y Mérida, tanto por mar como por tierra. No obstante, hasta ese momento en ningún pasaje se menciona el “camino real”.

## Menciones históricas

La referencia más temprana al camino real que nos ocupa parece ser la consignada por Antonio de Ciudad Real, quien narró el viaje en el que acompañó a fray Alonso Ponce en 1588: “[...] tampoco hay fuentes sino solo una junto al mesmo Campeche, en el camino real, y es de agua dulce [...]”.<sup>3</sup>

Los trabajos de mantenimiento de los caminos virreinales peninsulares a finales del siglo XVI incluyeron “a la calzada que se extendía desde el puente de mampostería en Hampolol, hasta el puente de madera tendido sobre la ría de San Francisco, en Campeche”.<sup>4</sup>

Las informaciones anteriores son confirmadas en otros documentos históricos, como el de Diego López Cogolludo, quien relató que en 1649 dos pescadores del pueblo de Xampolol hallaron una imagen de la virgen del Rosario cerca de un manantial (fuentezuela) “que está en el camino real”.<sup>5</sup>

De hecho, la comunidad de Hampolol había sido fundada poco tiempo después de establecerse la villa de San Francisco de Campeche en 1540, y era paso obligado en el camino hacia el norte de la península. El templo de Hampolol

<sup>2</sup> *Ibidem*, vol. I, p. 73.

<sup>3</sup> Antonio de Ciudad Real, *Tratado curioso y docto de las grandezas de la Nueva España*, 2 vols., México, UNAM, 1976, vol. II, p. 314.

<sup>4</sup> Cfr. Raúl E. Casares G. Cantón, *Yucatán en el tiempo. Enciclopedia Alfabética*, 6 tt. Mérida, Inversiones Cares, 1998, t. II, C-E, p. 38.

<sup>5</sup> Diego López de Cogolludo, *Historia de Yucatán*, pról. de J. Ignacio Rubio Mañé, México, Academia Literaria, 1957, p. 736.

<sup>1</sup> Mercedes de la Garza (coord.), *Relaciones Histórico-Geográficas de la Gobernación de Yucatán*, 2 vols., México, IIF-UNAM, 1983.

fue dedicado a San Juan Bautista. Los poblados de Imí y Kobén aún no existían, pues datan de finales del siglo XIX y principios del XX.

El recorrido del camino real entre Mérida y Campeche se hacía en varios días, dependiendo de la fortaleza, habilidad y medios de los viajeros, pero también de la época del año, pues en temporada lluviosa se ocupaba mayor tiempo. Si suponemos las mejores condiciones para cubrir el trayecto (tiempo de secas, día nublado pero sin lluvia, tramos planos, etcétera) y pensamos en jornadas diarias de 12 horas, a razón de 4 km por hora, obtenemos un mínimo de cuatro días de caminata. A lo largo del siglo XVII y durante el XVIII fue cada vez más común el uso de caballos, mulas, carretas y calesas.

Tras caminar los 17 km que separan Campeche de Hampolol, los viajeros podían abastecerse de agua en el arroyo —antes Río Homtún y hoy llamado Río Verde—, que cada temporada lluviosa —generalmente de mayo a septiembre— crecía y dificultaba el paso.

En una relación de las principales defensas militares, iglesias, barrios y otros sitios que había en la villa de Campeche, en 1662 se menciona la existencia del puente en el camino de Hampolol hacia dicha población y puerto. El mencionado puente necesitaba entonces repararse y hacerle una construcción en forma de diamante para ubicar dos cañones para su defensa.<sup>6</sup> Eran tiempos en que San Francisco de Campeche sufría constantes asedios por parte de los piratas, quienes atacaban por mar y tierra.

Aparentemente los problemas de conservación y defensa del puente fueron resueltos en 1665, cuando se concluyó la construcción del puente de

Hampolol bajo la administración de Rodrigo Flores Aldana, entonces gobernador de Yucatán.<sup>7</sup>

### Un testimonio gráfico del siglo XIX

No obstante, al pasar las décadas de la segunda mitad del siglo XVII y las del XVIII el puente comenzó a ser barrido por la fuerte corriente, situación agravada por el abandono de las autoridades coloniales. Para finales del siglo XVIII el puente debió estar en muy malas condiciones, lo que explicaría porqué las autoridades hispanas elaboraron planes para su mejora a pocos años de haberse iniciado el siglo XIX. Así, en el Archivo General de Indias, en Sevilla, existe un documento de 1813, elaborado en pergamino, que propone mejoras al puente de Hampolol<sup>8</sup> (figura 2). El proyecto muestra una imagen lateral de la obra planeada y va acompañado de un texto que reproducimos a continuación:

*Ydea de la obra que debe hacerse en el Puente de Hampolol para evitar su total ruina, enmendar los soletos de su primera construcción y proporcionar que en el tiempo de lluvias quede transitable aquel país ante los [ilegible] riesgos que en el día se experimentaron para el [ilegible] se esta ciudad.*

*Vista del puente por el lado de la corriente.*

*Escala de 40 varas.*

*Explicación A. Nivel natural del terreno en que está situado el puente.*

**B.** *Los tres unicos arcos u de que en el día tiene dicho Puente.*

**C.** *Dos de más que deben abrirse para dar paso a las muchas lluvias que en tiempos de ese las cargan sobre de la ciudad y desborden este las calzadas colaterales dejando aquel paso intransitable por falta de alto para el curso de dichas aguas.*

<sup>6</sup> Carlos Alberto Euán Uc, "Principales construcciones en la villa de San Francisco de Campeche (1662)", *El Sur, Suplemento Dominical/Apuntes* 213, Campeche, 2 de diciembre de 2007. El expediente se encuentra en el Archivo General Militar de Madrid, carpeta 2.3, "José Campero de Sorrevilla 1660".

<sup>7</sup> Ricardo Encalada Argáez, *Las poblaciones del Municipio de Campeche*, Campeche, Ayuntamiento de Campeche, 1987, p. 136.

<sup>8</sup> Archivo General de Indias (AGI), Sevilla, ES.41091.AGI/1.16418.17//MP-México, 684BIS.

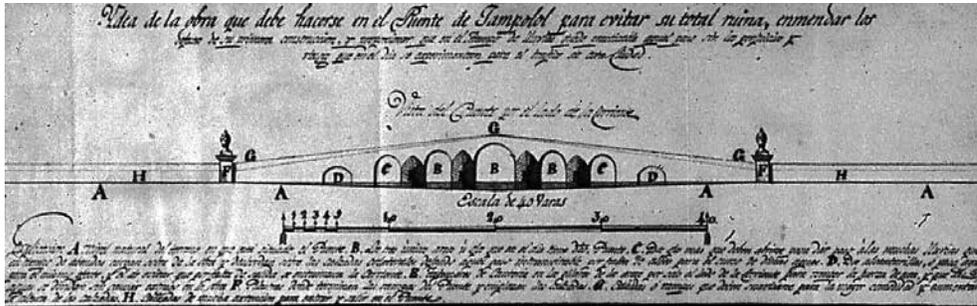


Figura 2. Plano del puente de Hampolol fechado en 1813.

**D.** Dos alcantarillas, una para aguas otra del mismo grande [ilegible] para evitar que [ilegible] de agua se [ilegible] la corriente.

**E.** Fábricas de cantería en los pilotes de los arcos por solo el lado de la corriente para romper la fuerza de esta y que dichas aguas se desvien sin [ilegible].

**F.** Pilastras donde terminan las ramas del Puente y empiezan las entradas.

**G.** Bardas para [ilegible] que deben soportarse para la mayor comodidad y aumentar Patrón de las calzadas.

**H.** Barandas de ancha extensión para entrar y salir en el Puente.

Posiblemente el proyecto y su texto se integraron luego a los trámites de rigor, pues en carta del 10 de junio de 1815 el ayuntamiento de Campeche solicitó al gobernador, capitán general de la provincia de Yucatán, diversas obras de utilidad pública, entre las que se encontraban “la composición” de los caminos, y en particular la del puente de Hampolol, de común y útil servicio a toda la provincia. Pocos años después, por cédula real don Miguel de Castro y Araos, gobernador de la provincia de Yucatán, con fecha del 16 de abril de 1818, mandó ejecutar las obras solicitadas.<sup>9</sup>

El movimiento independentista de México (1810-1820) pudo haber postergado los trabajos de reparación, mantenimiento y ampliación del puente de Hampolol, y quizá por ello, algún tiempo después, entre las mejoras materiales realizadas en Campeche en 1834, fue necesario efectuar repa-

raciones en los puentes de Hampolol, Guadalupe y San Francisco, como lo exigía el tráfico público.<sup>10</sup>

Aquí podemos comentar que en 1830 el general Francisco de Paula Toro emprendió la construcción de la carretera que debía unir Campeche y Mérida, empezando desde las goteras de la ciudad y puerto. Simultáneamente trabajaban cuadrillas en varios tramos para abreviar el término. Y para que se hiciera conforme al plan que se propuso, nombró agentes en las poblaciones del trayecto. Don Lorenzo Peón lo era de Maxcanú, en funciones de inspector en los tramos de Calkiní y Umán.<sup>11</sup> Incluso el prominente coronel don José Segundo Carvajal, encargado de la primera magistratura de Yucatán, cooperó en la construcción del camino.<sup>12</sup> Tanto interesaba esta obra que, a solicitud del ayuntamiento de Campeche del 1 de diciembre de 1843, el día 4 se decretó el establecimiento de un presidio general, sostenido por el propio ayuntamiento y los pueblos inmediatos, debiendo ocuparse los sentenciados en la construcción del camino real, hasta la medianía entre Campeche y el pueblo de Tenabo.<sup>13</sup>

Varios años después, en 1848, las tropas campechanas detuvieron el avance indígena, durante la Guerra de Castas, precisamente en el puente de Hampolol. Otra mención al histórico inmueble data de diciembre de 1865, ocasión en que la em-

<sup>9</sup> Francisco Alvarez Suárez, *Anales históricos de Campeche. H. Ayuntamiento de Campeche 1989-1991*, 2 t., Mérida, Col. San Francisco de Campeche, 1991, t. I, pp. 97-99.

<sup>10</sup> Manuel A. Lanz, *Compendio de historia de Campeche*, Campeche, Tipografía El Fénix de Pablo Llovera Marcín, 3ª. De Comercio núm. 35, 1905 (reimp. 1977), p. 350.

<sup>11</sup> *Ibidem*, p. 213.

<sup>12</sup> *Ibidem*, p. 214.

<sup>13</sup> *Ibidem*, p. 351.

peratriz Carlota Amalia pasó por el puente en su viaje de Mérida a Campeche.

Antes de finalizar ese siglo, el 28 de julio de 1898 se inauguraba el camino de hierro que enlazaba Mérida y Campeche.<sup>14</sup> Aquí debemos comentar que los constructores de la vía férrea desmantelaron parcialmente el camino real en un tramo ubicado al norte del puente de Hampolol. Ello puede constatarse en el sector oriental próximo al acceso a las actuales instalaciones de la Estación de Vida Silvestre de Hampolol, que coordina la Universidad Autónoma de Campeche. El uso del tren agilizó el movimiento de personas y mercancías no sólo entre Mérida y Campeche, sino también en muchos de los puntos intermedios. Esto, a su vez, fue relegando el puente de Hampolol a un segundo plano.

A mediados del siglo XX los gobiernos estatales de Yucatán y Campeche cumplieron sus respectivos compromisos y finalizaron la pavimentación de la carretera 261, popularmente llamada Vía Ruinas, misma que une ambas entidades y cuyos puntos más cercanos son Santa Elena, Yucatán y San Antonio Yaxché, Campeche. Esta nueva línea de comunicación facilitó el movimiento de vehículos a motor; y no fue sino hasta la década de 1980 cuando se construyó otra opción carretera, más corta, entre ambas capitales estatales. Esta vía enlazó Ténabo, Hecelchakán y Calkiní con Halachó y Maxcanú, haciendo más rápido el traslado de bienes y viajeros. Evidentemente el avance tecnológico en las comunicaciones dejó en el olvido al añoso puente de Hampolol.

En 1987 el periodista Encalada Argáez<sup>15</sup> elaboró una monografía del Municipio de Campeche, y entre

<sup>14</sup> Gabriel Ferrer de Mendiola, "Historia de las comunicaciones", en *Enciclopedia Yucatanense*, México, Conmemorativa del IV Centenario de Mérida y Valladolid. Gobierno del Estado de Yucatán, 1947, t. III, pp. 507-626; Fausta Gantús, *Ferrocarril campechano 1900-1913*, Campeche, Gobierno del Estado de Campeche/Universidad Autónoma de Campeche/Instituto de Cultura de Campeche, Serie Historia, Palo de tinte y Campeche, 1996, p. 31.

<sup>15</sup> Ricardo Encalada Argáez, *op. cit.*

los puntos históricos abordados señaló la importancia del puente virreinal de Hampolol y las malas condiciones de conservación. Poco más de una década después la Coordinación Estatal de Sitios y Monumentos del Patrimonio Cultural del gobierno del estado de Campeche y el Centro INAH Campeche laboraron conjuntamente para rescatar el puente de Hampolol.

### La intervención de 1998-1999

Como un primer paso se efectuaron exploraciones arqueológicas para 1) documentar el tipo de cimentación empleado en su construcción; 2) apreciar el estado general de conservación, y 3) comprobar si el partido arquitectónico original había sido alterado. Debido a que el puente constituye una estructura histórica que data de la época virreinal, era de vital importancia documentar adecuadamente sus características y el proceso constructivo para que las obras de restauración pudieran llevarse a cabo de la mejor manera posible.

Al momento de nuestro arribo apreciamos malas condiciones de conservación por el abandono en que se hallaba; incluso presentaba varios sectores desplomados. Completamente elaborado con mampostería, apenas conservaba un tramo de su barandilla. Los extremos de las bases habían cedido a la corriente del agua, incluyendo las cimentaciones, a excepción de los situados en ambos lados de los extremos del puente, que se mantenían en pie, pero en malas condiciones. Los apoyos estuvieron formados en punta de diamante en el lado oriente (para romper la fuerza del agua) y de forma redondeada en el costado poniente. Ambos apoyos fueron erigidos sobre anclajes o cimentaciones sobre el terreno firme del lecho del arroyo. En términos generales, la estructura presentaba pérdida total del aplanado de revestimiento de los muros, exposición y fractura de la mampostería. También se advirtió el



Figura 3. Lado este del puente durante los trabajos de restauración.

desprendimiento de sillares de revestimiento de las paredes, los desplomes de muros y la acumulación de derrumbe en su derredor (figuras 3-4).

Si bien la obra de Hampolol debió construirse utilizando varas toledanas (con 89.28 cm promedio cada una), aquí utilizamos el sistema métrico decimal. Apuntamos esto con base en la conversión de 50 varas toledanas (por 89.28 cm), lo cual corresponde a 44.64 m, así como a la conversión de 3 varas toledanas (por 89.28 cm), que equivalen a 2.67 m. Estas cifras métricas son muy cercanas a las medidas registradas en el párrafo siguiente.

El puente tiene una orientación longitudinal sur-norte; mide 44.70 m de largo; 6.60 m de ancho máximo y tiene una altura máxima de 2.70 m en el interior del arco central. Cuenta con una cubierta a dos aguas sostenida por ocho anclajes que forman siete arcos de medio punto sobre los soportes. Antes de iniciar su rescate, la cubierta estaba completamente sellada por asfalto y relleno constructivo que impedían ver su pavimento original de piedras labradas<sup>16</sup> y su

<sup>16</sup> Durante la intervención del puente fue evidente la reutilización de sillares bien cortados, a la usanza *Puuc*, seguramente procedentes de la zona arqueológica de Cansaché,



Figura 4. Costado oeste del puente durante las obras de restauración.

estado de conservación. Una vez liberado ese piso de piedras, pudimos observar varios desniveles y la ausencia de sillares en algunas partes, con huellas del desgaste ocasionado por el constante tránsito de los vehículos —carretas, carrozas y calesas— y animales de carga en tiempos coloniales (figura 5).

Con el propósito de recuperar el estado original y estructural del puente, se realizó una excavación extensiva con una retícula de control en la base del puente. Esto permitió recuperar los materiales constructivos y arquitectónicos de los soportes, las cimentaciones y las paredes. Nos referimos a elementos como sillares de revestimiento, piedras de mampostería y de las cimentaciones. Esto también permitió saber que los soportes del puente eran de brazos cortos, con puntas de diamante en un lado y redondeados en el otro. Fueron construidos con grandes piedras talladas que se colocaron sobre una cimentación corrida de mampostería lograda con piedras amorfas. Es posible que con el paso del tiempo y ante los problemas estructurales crecientes se agregaran otros contrafuertes, o bien se ampliaron y reforzaron los existentes sobre

asentamiento prehispánico del que aún existen algunos montículos justo al oriente de la Estación de Vida Silvestre ya mencionada.

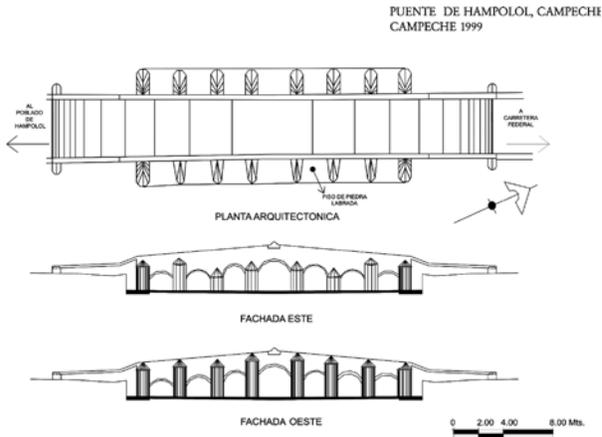


Figura 5. Alzado y planta arquitectónica del puente de Hampolol.

cimentaciones excavadas en el lecho del arroyo.

Las paredes de las bases originales del puente fueron revestidas con piedras labradas con un buen corte que ensamblaron perfectamente en los paramentos. Es de notar que las ampliaciones posteriores siguieron la misma técnica, dando así unidad constructiva y arquitectónica a la obra, aunque hoy día acusan deterioro por el paso del tiempo y por la exposición a la intemperie.

Cabe señalar que las paredes de los soportes del arco central y las de los arcos contiguos presentan oquedades con formas rectangulares y cuadradas profundas en la mampostería, sin que sepamos la función que pudieron haber tenido. Algunos estudiosos han sugerido que podrían ser las huellas del andamiaje de construcción de los arcos (figura 6).

Como se ha mencionado, durante las excavaciones arqueológicas se retiró el derrumbe y el fango del nivel correspondiente a las bases de los soportes del puente. Ello permitió ver que hubo un piso elaborado con sillares labrados y piedras de forma irregular. Varias partes de este empedrado estaban completamente desniveladas y otras presentaban pérdida de sillares en algunos tramos, siendo más notorio hacia las orillas.

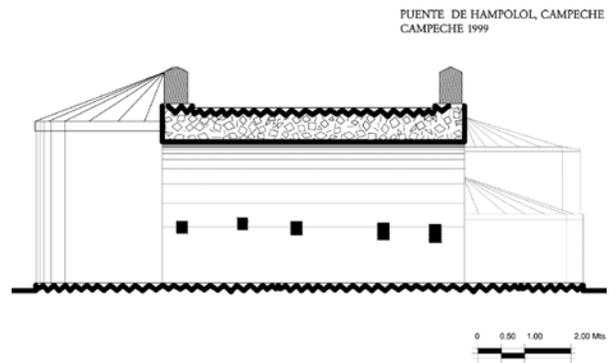


Figura 6. Corte transversal en el arco central del puente.

Para la recuperación estructural de la obra y a fin de integrarla al poblado de Hampolol y a un tramo del antiguo camino real, se procedió a efectuar la liberación completa de la cubierta de asfalto que había sobre el empedrado. Así se continuó con los restos inservibles de los muros de mampostería de las barandillas, así como el tramo de un arco, bases y cimentaciones en mal estado de conservación. Posteriormente se niveló el piso de piedras, restituyendo las piezas faltantes. Se repuso parte de uno de los arcos colapsados y se consolidaron los restantes. También se resanaron varias grietas en paredes y se restituyeron los extremos de los apoyos que se habían caído. Finalmente, todo el puente fue revestido con aplanado.

En cuanto al nivel de empedrado liberado en las bases de los apoyos, se reintegraron los sectores faltantes y se procedió a su consolidación, así como a la de los apoyos. Cabe indicar que durante este proceso pudieron reintegrarse los componentes arquitectónicos y constructivos que se localizaron en las excavaciones arqueológicas practicadas en la base del puente.

Durante los trabajos de restauración un vecino de Hampolol devolvió un fragmento de piedra tallada en bajorrelieve que aseguró haber recuperado del lecho del arroyo, a pocos metros del lado oriente del puente. El trozo mide 52 cm



Figura 7. Sillar con grabado que formó parte de la construcción original.

de alto por 47 cm de ancho, y tiene 20 cm de grosor (figura 7).

El análisis de la sección de piedra nos indica que correspondió a la parte superior de un escudo formado por un círculo de línea delgada, dividido verticalmente en partes iguales, con un león rampante en la mitad derecha y un torreón de tres almenas en la mitad izquierda del espectador. Encima del elemento circular hay una corona, y en la parte inferior del escudo se aprecia un segmento de hojas de laurel. Al concluir el rescate del puente, ese fragmento de piedra caliza fue colocado al centro de la pared interior de la barandilla este.<sup>17</sup>

No obstante la erosión sufrida, en el escudo aún puede apreciarse el emblema del imperio

<sup>17</sup> Heber Ojeda Mas, "Trabajos arqueológicos realizados en el puente de Hampolol, Campeche", informe de trabajo, Campeche, Centro INAH Campeche, 1999, inédito.

español, con la corona del emperador cubriendo los iconos que indican la unión de las coronas de Castilla, Aragón, Navarra y Granada, es decir, de todos los estados españoles, menos Portugal. Las coronas de Castilla y de Aragón se unieron en 1479 tras el matrimonio de la reina Isabel I la Católica (hija de Juan II de Castilla), con el rey Fernando II de Aragón en 1469. El escudo de los reyes católicos presenta una compleja combinación de motivos, misma que en este caso fue representada únicamente, y por mitades iguales, mediante un torreón y un león rampante, elementos que aparecen cuatro veces en el escudo original. La parte inferior fue complementada con hojas de laurel, mismas que desde tiempos griegos y romanos son símbolo de victoria.

También debemos decir que el puente de Hampolol aún conserva en sus extremos los vestigios del camino real, mismo que también fue cubierto con una capa de asfalto en varios momentos del siglo xx, de modo que dicho agregado tiene un espesor variable de 20 a 50 cm. La sección sur del camino, proveniente del poblado, tiene una longitud de 246.20 m, con 7.50 m de ancho interior máximo. No obstante su mal estado de conservación, aún pueden verse en él algunos tramos de las barandillas de mampostería, con 56 cm de grosor promedio y una altura menor a medio metro. También pueden verse algunos contrafuertes elaborados con mampostería, ubicados a los lados de la vía, igualmente en malas condiciones de conservación. Una cala de exploración realizada al principio de este camino mostró que la entrada estuvo enmarcada por jambas de piedra labradas con el mismo espesor del muro.

En contraste, el otro lado del camino real que corre hacia el norte del puente tiene 174.40 m de largo y 5.23 m de ancho interior. También presentó malas condiciones de conservación y no se



Figura 8. Sillares prehispánicos reutilizados como empedrado.

efectuaron labores de restauración en ninguno de ambos tramos. De manera similar, en el tramo norte se detectaron restos de barandillas y de contrafuertes próximos a caer. Cabe mencionar que observamos más apoyos en el tramo norte, y ello se debe a que pasa por una zona de mayor anegación durante las crecidas del arroyo. La cala de exploración practicada en el límite norte del camino permitió hallar un remate en forma de hemiciclo, con un ancho aproximado de 9.35 m. Desde ahí continuaba el camino real, hoy desprovisto de piedras o pavimento, rumbo a la hacienda Hampolol, y de ésta los caminantes avanzaban otros 19 km hasta llegar a Tenabo, población cuyo nombre significa “en el lirio acuático”, de la voz maya *tahnab*. Otras calas complementarias en ambos tramos del camino mostraron el empedrado hallado en el puente. Desconocemos si en ese tramo el camino real pasaba por Xkuncheil y Tinum, poblados ubicados un poco al oriente del actual trazo carretero, pero que eran visitados por los religiosos de Hecelchakán, según documentan López de Cogolludo en 1656 y Frans V. Scholes en 1582<sup>18</sup> (figura 8).

<sup>18</sup> Diego López de Cogolludo, *op. cit.*; France V. Scholes, Carlos R. Menéndez, J. Ignacio Rubio Mañé y E. Adams (eds.),

A poca distancia, al norte de los restos de la hacienda de Hampolol, aún se conservan algunas partes del camino, tanto del piso enlajado como de algunos sectores de los muretes bajos, barandillas o pretiles que había a los lados. Los vestigios aún en pie indican que los muretes tenían 45 cm de grosor; una altura promedio de 65 cm por dentro y alturas exteriores variables según los desniveles del terreno. En un caso llegamos a medir 130 cm de altura por fuera. La anchura promedio del camino fue de 8 m, espacio suficiente para el tránsito peatonal o de dos carruajes en ambos sentidos. Cabe aclarar que dichos vestigios corresponden a las mejoras del camino realizadas en la segunda mitad del siglo XVII y a lo largo del XVIII. No obstante, en la mayor parte del recorrido original ya no queda nada. Los materiales fueron retirados en diversos momentos del siglo XX por diversas empresas dedicadas a vender y triturar piedra como materiales de construcción (figura 9).

### Algunas comparaciones

A guisa de comparación y de manera contemporánea, en el centro de México hubo un importante constructor de puentes: Andrés de Segura de la Alcuña, mejor conocido como fray Andrés de San Miguel (1557-1652). Profesó como carmelita y tuvo a su cargo el diseño y la construcción de varias iglesias y conventos para su orden, así como otras obras como puentes: dos sobre el río Lerma —uno entre Toluca y el Distrito Federal, otro próximo a Salvatierra, Guanajuato— y uno sobre el río Apatlaco, cerca de Jojutla, Morelos.<sup>19</sup>

*Documentos para la historia de Yucatán*, Mérida, Tipografía Yucateca, 1936, t. I, pp. 1550-1561; *cfr.* Ralph Loveland Roys, *The political geography of the Yucatan Maya*, Washington, Carnegie Institution of Washington Publ. 613, 1957, pp. 25-26.

<sup>19</sup> Guillermo Boils, “La arquitectura de puentes de fray Andrés de San Miguel”, *Boletín de Monumentos Históricos*, 8, México, INAH, 2006, pp. 22-35.

PUENTE DE HAMPOLOL, CAMPECHE  
CAMPECHE 1999

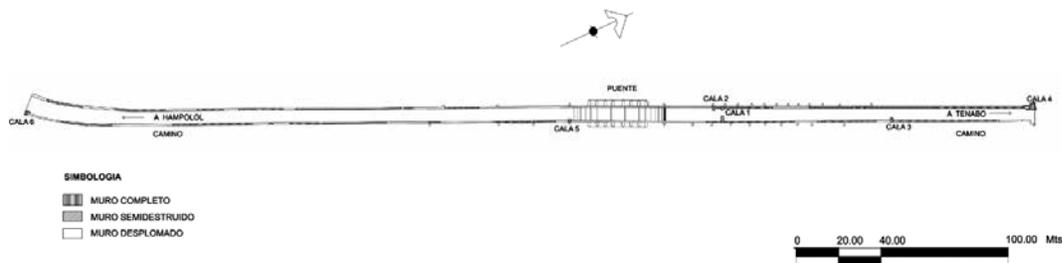


Figura 9. Vestigios del camino real en el tramo del puente de Hampolol.

Puente de Lerma: anchura de casi 6 m (7 varas castellanas) y 30 m de longitud (casi 38 varas castellanas), con tres arcos escarzanos, el central 10 m de claro y 5.30 m los laterales. Los pilares intermedios que soportan los arcos tienen un espesor poco mayor a 180 cm (poco más de 2 varas castellanas).

Puente de Batanes (Salvatierra, Guanajuato): longitud total de 180 m (casi 217 varas castellanas), ancho de la vía, 4.10 m (poco más de 5 varas castellanas), ancho total, incluyendo pretiles, 4.80 m (casi 6 varas castellanas). Tiene 14

arcos; los mayores alcanzan poco más de 6 m de claro y la altura máxima de los pilares centrales está encima de los 11 metros.

### Valores del puente de Hampolol

Evidentemente, una obra de infraestructura es útil por su funcionalidad, es decir, por facilitar las actividades para las que fue construida. En el caso del puente de Hampolol su utilidad por los servicios prestados es innegable.

Respecto al valor estético, generalmente los

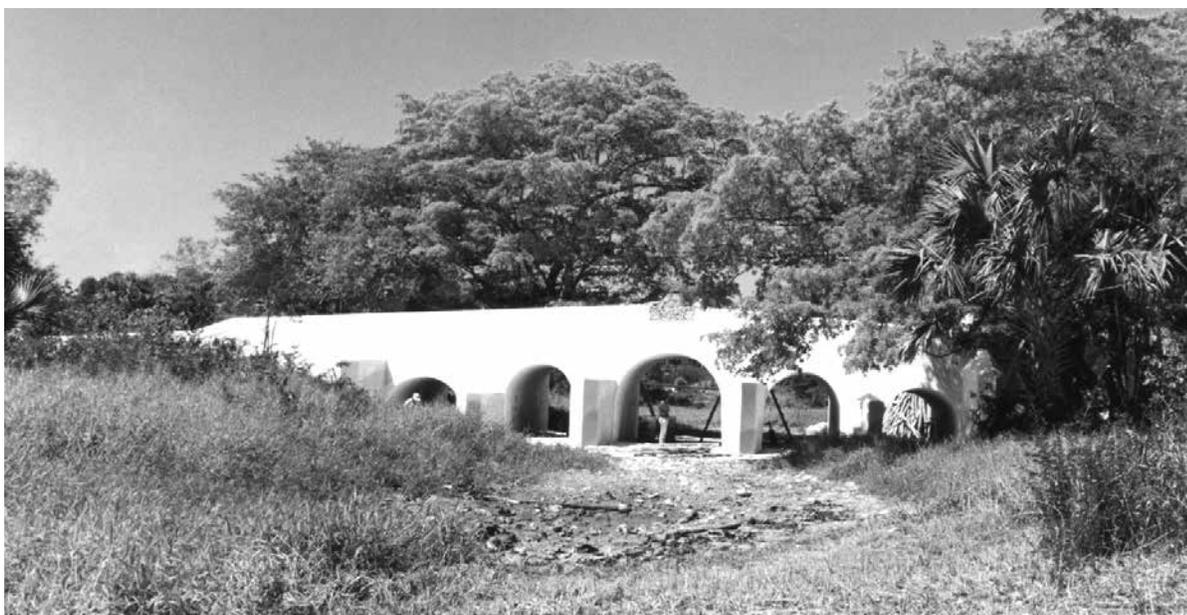


Figura 10. Lado oriente del puente al concluir la intervención.

---

puentes no son apreciados con justicia porque se camina sobre ellos. Para valorarlos de mejor manera es menester verlos desde abajo y, si es posible, desde alguna de las riveras del cauce que salvan. Por fortuna esto puede hacerse en el caso de Hampolol, donde el desarrollo urbano no lo ha incluido entre calles o pasos a desnivel. Si bien la carretera federal 180 pasa cerca, aún es posible deambular sobre el añoso puente y disfrutar de las panorámicas que ofrece, especialmente en tiempo de lluvias.

Pero existe también en esta obra de Hampolol un valor histórico relevante. La apreciación sociocultural nos permite identificarlo como una obra importante del patrimonio virreinal campechano. Nos interesa recordar aquí la existencia de ese olvidado monumento arquitectónico, po-

co conocido por algunos o ignorado por muchos. Hacemos votos porque su mayor y mejor conocimiento y valoración facilitarán su conservación (figura 10).

Otras obras virreinales de carácter civil, militar o religioso deberían ser también rescatadas del olvido. A muchos no escapan las imágenes, parcialmente cubiertas de vegetación, de aquellos viejos muros que conformaron templos como los que aún se encuentran en pie en la abandonada población de Seiba Cabecera (al oriente de Seybaplaya) o como el de San Antonio Sahcabchén (a 32 km al sur de Champotón). Hoy forman parte de un paisaje rural que amerita recuperar su valor histórico y cultural; por los pobladores que lo conocen mejor que nadie; por quienes vendrán mañana para conocer su historia.

