

# glifos

Revista trimestral del Centro INAH Campeche  
Año 9 | Número 38 | Diciembre 2023



# DIRECTORIO

**Secretaria de Cultura**

Alejandra Frausto Guerrero

**Director General del Instituto Nacional  
de Antropología e Historia**

Diego Prieto Hernández

**Coordinador Nacional de Centros INAH**

René Alvarado López

**Consejo editorial**

Luis Fernando Álvarez Aguilar

Iván Urdapilleta Caamal

Ana Patricia Figueroa Balam

Verenice Ramírez Rosado

**Coordinación editorial**

Verenice Ramírez Rosado

Marilyn Domínguez Turriza

Marco Antonio Salazar Gómez

Carolina Cervera Rosado

Antonio Benavides Castillo

**Diseño Editorial**

Carolina Cervera Rosado

**Coordinadora Nacional de Difusión**

Beatriz Quintanar Hinojosa

**Directora del Centro INAH Campeche**

Adriana Velázquez Morlet

Portada: Parte de la casa principal de la Hacienda Tankuché.  
Fotografía por de Diego Antonio Canché Kantún

Glifos, año 9, No. 38, diciembre 2023, es una publicación trimestral editada por el Instituto Nacional de Antropología e Historia, Córdoba 45, Colonia Roma, C.P. 06700, Delegación Cuauhtémoc, Ciudad de México, [www.inah.gob.mx](http://www.inah.gob.mx), [revista.glifos@inah.gob.mx](mailto:revista.glifos@inah.gob.mx) Editor responsable: Adriana Velázquez Morlet. Reserva de Derechos al Uso Exclusivo No.: 04-2022-092110160600-102, ISSN: 2007-9451, ambos otorgados por el Instituto Nacional de Derechos de Autor. Responsable de la última actualización de este Número, Centro INAH Campeche, Carolina Cervera Rosado, Calle 59 #36 entre 14 y 16 col. Centro Histórico, C.P. 24000, Campeche, Campeche, fecha de última modificación, 31 de diciembre de 2023. Queda prohibida la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la publicación sin previa autorización del Instituto Nacional de Antropología e Historia.



# ÍNDICE

4

## **Editorial**

*Adriana Velázquez Morlet*

6

## **El Camino Real de Campeche a Mérida: orígenes**

*Adriana Rocher Salas*

12

## **Forma y espacio para la producción en el Camino Real de Campeche**

*Aida Amine Casanova Rosado*

24

## **Afrodescendientes en el Camino Real de Mérida a Campeche durante el siglo XVIII**

*Jorge Victoria Ojeda*

32

## **Conformación de una hacienda en el Camino Real: el paraje nombrado Tankuché y el indígena maya**

*Miriam Edith León Méndez*

*Diego Antonio Canché Kantún*

43

## **Excavaciones en el Camino Real Campeche-Mérida**

*Antonio Benavides C.*

*Sara Novelo O.*

*Jaime Vera E.*

# EDITORIAL

En el desarrollo histórico de las tierras campechanas, las estancias y haciendas han sido testigos mudos de la evolución de sociedades y formas de producción. Cada rincón, cada estructura, lleva consigo la narrativa de un pasado que se entrelaza con la tierra misma. En este número de Glifos, exploraremos las diferentes etapas de desarrollo de estos conjuntos productivos, analizando cómo la tierra, los negocios y la vida cotidiana se moldearon a lo largo del tiempo. Las estancias y haciendas no solo son monumentos arquitectónicos, sino también cronistas silenciosos de la complejidad de nuestras raíces y del devenir económico y social.

La ruta que corre desde San Francisco de Campeche hasta la ciudad de Mérida, Yucatán, es conocida como el Camino Real. Se trata de una región llena de cultura, tradiciones e historia; es una ruta que la misma emperatriz Carlota Amalia recorrió y que por esa razón, es reconocida entre los locales. Sin embargo, su nombre no deriva de ello, como algunos creen.

Esta edición de Glifos, hará un recorrido por este camino, lleno de haciendas, mitos e historias, el cual abarca las poblaciones intermedias de Calkiní, Becal, Dzitbalché, Hecelchakán y Tenabo, en el estado de Campeche; así como Halachó, Maxcanú, Chocholá y Umán, del estado de Yucatán.

En primera instancia, Adriana Rocher Salas presenta “El Camino Real de Campeche a Mérida: orígenes”, en donde explica a detalle de dónde proviene el nombre de esta región del estado de Campeche, aclarando que no deriva del hecho de que la emperatriz Carlota atravesara esa senda, sino que era una ruta comercial muy importante durante la época colonial y que dichos caminos eran construidos con el peculio de la “real” hacienda, por lo tanto, se consideraba que pertenecían al rey.

Posteriormente, Aida Amine Casanova Rosado comparte “Forma y espacio para la producción en el Camino Real de Campeche”, quien ahonda en la producción de las princi-

pales haciendas que constituyeron el Camino Real de Campeche a Mérida, destacando que la gran mayoría se transformaron en haciendas agroganaderas y en su última fase, incorporaron al henequén como actividad principal. Además, resalta el camino comercial que esta ruta representaba para las ciudades más importantes de la península de Yucatán.

De la pluma de Jorge Victoria Ojeda se incluye en esta presentación, "Afrodescendientes en el Camino Real de Mérida a Campeche durante el siglo XVIII", donde describe cómo dicha región se fue poblando de mulatos y pardos, debido a que eran la mano de obra en las haciendas. Además, detalla cómo las ciudades más importantes de la península se fueron poblando, esto, a partir de un cuidadoso análisis de las partidas de nacimiento de las parroquias de la región en el siglo XVIII.

A continuación, Miriam León Méndez y Diego Canché Kantún presentan "Conformación de una hacienda en el Camino Real: el paraje nombrado Tankuché y el indígena maya", quienes hacen un extenso re-

corrido por la hacienda Tankuché, la cual formaba parte de esta región. León y Chanché precisan el quéhacer de la hacienda, pues en un principio estaba enfocada en la agricultura y ganadería, hasta trabajar el palo de tinte. Así mismo, narran la vida cotidiana del lugar, que involucró a dueños y trabajadores.

Finalmente, Antonio Benavides, Sara Novelo y Jaime Vera comparten "Excavaciones en el Camino Real Campeche-Mérida", artículo en el que presentan los resultados de las excavaciones arqueológicas realizadas en esta región, como parte de los trabajos de prospección durante la construcción del Tren Maya, y que brinda datos complementarios acerca del desarrollo de las ciudades del Camino Real.

A medida que recorremos los caminos históricos de estancias y haciendas en el Camino Real, descubrimos que estas no solo son vestigios arquitectónicos, sino las piedras fundamentales de la micro historia local. Cada época dejó su huella, marcando la tierra y definiendo la vida de quienes la trabajaban. La historia de estas propiedades rurales es un testimonio de adaptación, cambio y resistencia. Al reconocer y preservar este patrimonio, no solo honramos nuestro pasado, sino que también abrazamos la diversidad de experiencias que ha dado forma a nuestra tierra. Las estancias y haciendas, en su majestuosidad, nos instan a reflexionar sobre la conexión sutil entre la tierra y las comunidades que la han labrado, tejiendo así un tapiz histórico que merece ser celebrado y preservado para las generaciones venideras.

Adriana Velázquez Morlet.

# El Camino Real de Campeche a Mérida: orígenes

Adriana Rocher Salas

Dice el dicho que siempre hay que empezar por el principio, lo cual parece una indicación tan clara como innecesaria, pues parece algo de sentido común: ni modo que empecemos por el final o por en medio. El problema es cuando lo que no está claro es el qué o, para ser más precisos, aunque pequemos de repetitivos, el principio de ¿qué? Aunque pareciera que estoy rizando el rizo, como dirían los españoles, o de que estoy dando más vueltas que un perro para echarse, como me haría ver algún nativo oaxaqueño, la reflexión dista de ser ociosa. Me explico.

Si salgo a la calle, en algún lugar de mi querido estado de Campeche, y pregunto ¿qué es el Camino Real?, lo más probable será que me contesten: “así se les llama a los poblados que se ubican en la carretera que va de la ciudad de Campeche a Mérida”. Entonces, el nombre no se refiere a un camino propiamente dicho, sino a una región, pero aquí viene una segunda y casi tan peliaguda pregunta

como la primera, ¿y por qué se llama así y no como otras regiones, cuyo nombre proviene de sus características físicas o accidentes topográficos? Más aún, están bordeando una carretera federal, no un camino. “Ah”, tal vez me contestaría mi imaginario interlocutor, “se le dice así porque por ahí pasó la emperatriz Carlota cuando vino de visita a la península de Yucatán”.

Pero ... hay varios “peros” ahí. Aun, cuando la idea se encuentra firmemente arraigada en el imaginario local, esa respuesta es errónea. Considerando el carácter de cabeza de un Imperio de Carlota Amalia (por eso era emperatriz y no reina), de ser el caso la ruta tendría que haber recibido el apelativo de “el camino imperial”, que remite a “imperio”, en lugar de nuestro conocido “Camino Real”, que refiere a “reino”.

De ahí que la lógica vincule los orígenes del nombre al tiempo en que la región formó parte de un reino, y ahí sí que no

hay pierde: estaríamos hablando de los años en que la península de Yucatán constituyó una porción de los “Reinos de las Indias”, que fue como se conoció a las entidades políticas de América y Asia pertenecientes a la monarquía hispánica. O, dicho en buen cristiano, habría que remitirnos al llamado “período colonial”.

En los reinos sujetos a la monarquía española, los funcionarios y recursos materiales que dependían del rey llevaban añadido el título “real”. Como los caminos que comunicaban entre sí a las principales poblaciones o rutas comerciales solían ser construidos con el peculio de la “real” hacienda, se consideraba que pertenecían al rey y, por lo tanto, ellos también llevaban el apellido “real”, de ahí el nombre de “Camino Real”, con que se les conoció. Es por eso que durante el período colonial existieron múltiples caminos reales, de los cuales el más importante sin duda lo fue el camino real de Tierra Adentro, también conocido como el camino de la plata, porque enlazaba a los principales centros mineros del norte novohispano con la ciudad de México<sup>1</sup>.

En el caso de la península de Yucatán hubo dos caminos reales que tuvieron el objetivo de comunicar a la entonces capital, Mérida, con los dos principales puertos de la región, que eran San Francisco de Campeche y Sisal. Aunque existieron desde la segunda mitad del siglo XVI, a partir del último cuarto del siglo XVIII, se estableció una división entre ambos al volverlos parte de entidades políticas separadas, en la cual a la primera se le llamó “Camino Real Alto”, e incluyó a los actuales municipios campechanos de Calkiní, Hecelchakán, Tenabo y Hopelchén, este último en la región hoy conocida como “Los Chenes”. Mientras que a la segunda se le dio por nombre “Camino Real Bajo”, y partía de Halachó, ya en el hoy estado de Yucatán, pasando por Maxcanú, Umán y Hunucmá, hasta llegar a Sisal.

Debo aclarar que, si bien en la actualidad se conoce como “el Cami-

---

1. Hernández Hortigüela, J. “Los caminos reales españoles. Historia de las rutas de cultura española en las América”, *Boletín de la Asociación de alumnos de la Universidad Complutense*, abril de 2021. En internet <https://www.ucm.es/adamuc/file/los-caminos-reales-espanoles-articulo-de-juan-hernandez-hortiguella>, consultado el 13 de noviembre de 2023.

no Real” a las poblaciones cruzadas por la carretera federal que une a Campeche con Mérida, en este trabajo nos adscribiremos a la distribución y geografía política de tiempos virreinales que, como puede verse arriba, fue un tanto distinta.

### El Camino Real Alto

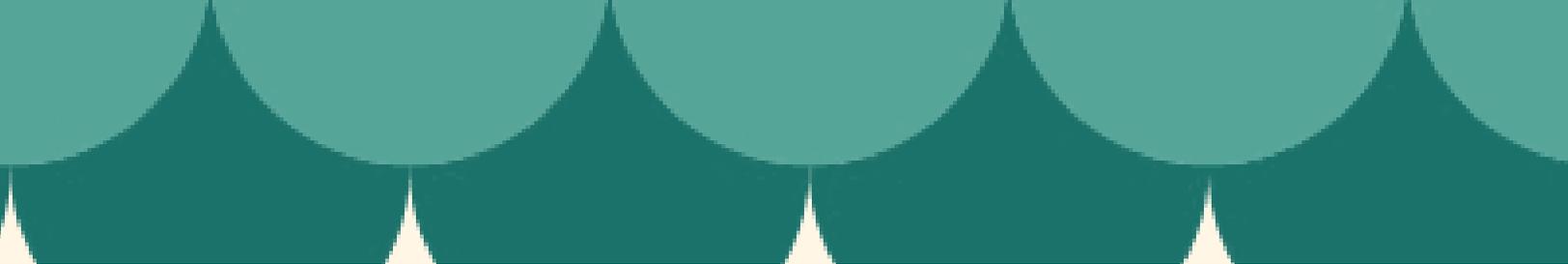
El trazado de caminos no inició con la colonización. Antes bien hubo de esperar algunos años para que las autoridades yucatecas pusieran el empeño necesario en levantar la infraestructura que el tráfico humano y comercial ameritaban. En 1552, el visitador enviado a Yucatán para poner orden en lo temporal y espiritual, Tomás López Medel, ordenó en sus célebres ordenanzas “que se abriesen caminos anchos y capaces, que se hiciesen calzadas y reparos ... para que con comodidad se fuese de unas partes a otras, porque estaban [los caminos] muy cerrados de arboleda”<sup>2</sup>. A raíz del mandato del visitador iniciaron los trabajos para los nuevos caminos, los cuales recibirían un impulso notable y definitivo en tiempos de don Diego de Quijada, alcalde mayor de Yucatán, Cozumel y Tabasco de 1560 a 1565.

En esos momentos, el área circundante al



Esta es una composición resultante de unir dos mapas tomados de Gerhard, P. *La frontera sureste de la Nueva España*, pp. 72 y 76.

2. López Cogolludo, D. (1996). *Historia de Yucatán, Campeche*, H. Ayuntamiento de Campeche, Tomo II, p. 101.



incipiente Camino Real era una de las más densamente pobladas de la península y cuya población en tiempos de la conquista, en su mayor parte, había reconocido a integrantes del linaje Canul como a sus señores, con la excepción de Mopilá y Dzitbalché, gobernados por los linajes Euan y Canché, respectivamente. Con la reorganización iniciada a mediados del siglo XVI, que buscó congregar en un mismo lugar a los grupos familiares dispersos que se encontraban bajo la autoridad de un mismo señor, el mapa de la región adquirió el rostro que actualmente conocemos, con Calkiní y Hecelchakán como sus principales poblaciones. Ya como pueblos de indios, con su gobierno y trazo urbano a la manera española, se convirtieron también en sedes conventuales, que para entonces

implicaba ser sede parroquial, aunque sui géneris, por no estar adscrita propiamente a una diócesis sino a una provincia religiosa, como lo era la franciscana de San José de Yucatán. Con la erección del obispado de Yucatán en 1561, las cosas comenzaron a cambiar y, entre otras, esos grandes territorios eclesiales se fragmentaron para en el siglo XVII dar paso a los curatos de Maxcanú y Bécál<sup>3</sup>.

Por su parte, el área que en nuestros días conocemos como “Los Chenes” al momento de la invasión española se encontraba bajo la órbita de influencia del linaje Xiú. La zona fue colonizada a partir de la segunda década del siglo XVII, gracias a varias misiones franciscanas que tuvieron el propósito de hacer avanzar la frontera colonial, lo que devino en la erección del convento y curato de Bolonchén Ticul en 1633, que en la segunda mitad del siglo XVIII se dividió permitiendo la creación de la parroquia de Hopelchén”<sup>4</sup>. Si bien actualmente la territorialidad eclesiástica no tiene mayor impacto fuera de la propia Iglesia católica, en tiempos coloniales estaba a la par que la geografía política civil, lo que explica, entre otras cosas, que su influencia fuera determinante en la confec-

---

3. Sobre la reorganización poblacional de la segunda mitad del siglo XVI, véase Okoshi Harada, T. (2006) *Los Canul y los Canché. Una aproximación del ‘Códice de Calkiní’*, en Okoshi Harada, et. al. *Nuevas perspectivas sobre la geografía política de los mayas*. México, UNAM-UAC-Foundation for the Advancement of Mesoamerican Studies, Inc., pp. 29-56. Gerhard, P. (1991). *La frontera sureste de la Nueva España*. México, UNAM, pp. 72-75.

ción de los municipios del siglo XIX.

### El Camino Real Bajo

En 1554 inició la historia del Camino Real que conducía al puerto de Sisal, con la construcción de la calzada que llevaba al pueblo de Hunucmá. Nuestro ya conocido Diego de Quijada dio un impulso a la obra gracias a los recursos provenientes de un controversial impuesto al comercio que estableció con este propósito, controversial porque no fue del agrado de quienes tuvieron que pagar por él. El camino tuvo diversas mejoras a lo largo del período colonial y ya en el siglo XIX adquirió una importancia añadida debido al auge henequenero, que tuvo a Sisal como su principal puerto de embarque”<sup>5</sup>.

Al momento de la conquista, la población de la futura subdelegación del Camino Real Bajo incluía a pueblos bajo la autoridad del linaje Canul, como era el caso de Maxcanú, Halachó y Kopomá, y otros que reconocían a los Chakán como a sus señores, como Dzibilkal y Tahumán. Con la congregación emprendida en los 60´s y el comercio a través del puerto de Sisal crecieron pueblos como Caucel, Ucú y, principalmente, Hunucmá, que luego vio su estrella declinar a partir de 1630, cuando Sisal perdió con Campeche la batalla por ser el puerto habilitado para el tráfico atlántico, para luego recuperar algo de su fulgor a principios del siglo XIX, con la declaración de Sisal como puerto menor. La menor incidencia demográfica de

la zona llevó a un más lento desarrollo de la geografía eclesial en comparación al otro camino real. Durante décadas, sus pueblos fueron “visitas” dependientes de los conventos de Calkiní y Mérida, hasta que entre 1583 y 1603 se les dio a Hunucmá, Umán (Tahumán) y Maxcanú el estatus de conventos y cabeceras de curato. Habría que esperar al último cuarto del siglo XVIII para nuevas erecciones parroquiales, ahora en Halachó y Kopomá, que hasta entonces habían pertenecido a Maxcanú.

### Palabras finales

No es un secreto ni un magno descubrimiento de este trabajo el apuntar el valor de la ubicación en las cercanías de importantes nodos de transporte y comunicación (“location, location, location”, reza la expresión en inglés que da cuenta de este fenómeno). ¿Cuántas películas o anécdotas habremos visto o escuchado de la especulación que se desata por tierras que serán atravesadas por un camino o una vía de tren? Los caminos reales yucatecos no fueron la excepción, particularmente el Alto, por dirigirse al puerto de Campeche, principal puerta de entrada y salida de la península. En más de una ocasión, frailes y obispos se enzarzaron en violentas disputas por el control de los curatos de Hecelchakán, Calkiní, Bécal y Maxcanú. Todos, absolutamente todos querían un pedazo del gran pastel que esa ruta comercial ofrecía. Y, sin embargo, la noche de los tiempos se ha tragado esas historias, que perecieron en

---

4. Gerhard, p. 74.

5. Padilla Cabrera, D. y Sotomayor Sandoval S. A. “El Camino Real de Tierra Bajo: una propuesta para su conservación como patrimonio histórico”. *Boletín del Archivo General de la Nación*, enero-abril de 2019, No. 1, p. 24-26.

silencio, aplastadas por las ruedas del carruaje de Carlota Amalia, a quien le bastaron solo unos días para convertir al antiguo camino del Rey en el camino por donde pasó la emperatriz.

### **Bigliografía**

Hernández Hortigüela, J. “Los caminos reales españoles. Historia de las rutas de cultura española en las América”, Boletín de la Asociación de alumnos de la Universidad Complutense, abril de 2021.

López Cogolludo, D. (1996). Historia de Yucatán, Campeche, H. Ayuntamiento de Campeche, Tomo II, p. 101.

Padilla Cabrera, D. y Sotomayor Sandoval S. A. “El Camino Real de Tierra Bajo: una propuesta para su conservación como patrimonio histórico”. Boletín del Archivo General de la Nación, enero-abril de 2019, No. 1, p. 24-26.



# Forma y espacio para la producción en el Camino Real de Campeche

*Aida Amine Casanova Rosado*

Cada una de las etapas en las que aparecieron y se multiplicaron las estancias o las haciendas en el territorio significó diferentes formas de apropiarse de la tierra, de estructurar y organizar el negocio, de producir materia prima y de ocupar y usar el espacio. Cada uno de los conjuntos, de acuerdo al tipo de producción, pero también a la organización y manejo que el propio estanciero o hacendado aplicaba para la población trabajadora y, por último, al entorno geográfico y ambiental, fue configurando su partido y características urbano-arquitectónicas.

Ningún conjunto productivo nació de la invención o diseño de un ar-

quitecto, diseñador o propietario, sino que es el producto de toda una historia que se cristaliza, se manifiesta y se caracteriza fundamentalmente como un sistema productivo, de acuerdo a sus necesidades, por lo que cada uno de éstos presenta sus propias características espaciales.

En el Camino Real de Campeche existieron diversas estancias y haciendas; algunas de las estancias ganaderas permanecieron como tal durante todo su período de vida, como Yalnón, Mumún, San Francisco, Santa Elena, Chanhahal, entre otras; pero la gran mayoría de ellas se transformaron en haciendas agroganaderas y, en su última fase



Ruta del Camino Real delimitada sobre el plano de 1814 elaborado por Manuel Artazo, basado en el "Mapa Cartográfico de Yucatán" de Juan José de León de 1798. Archivo INAH.

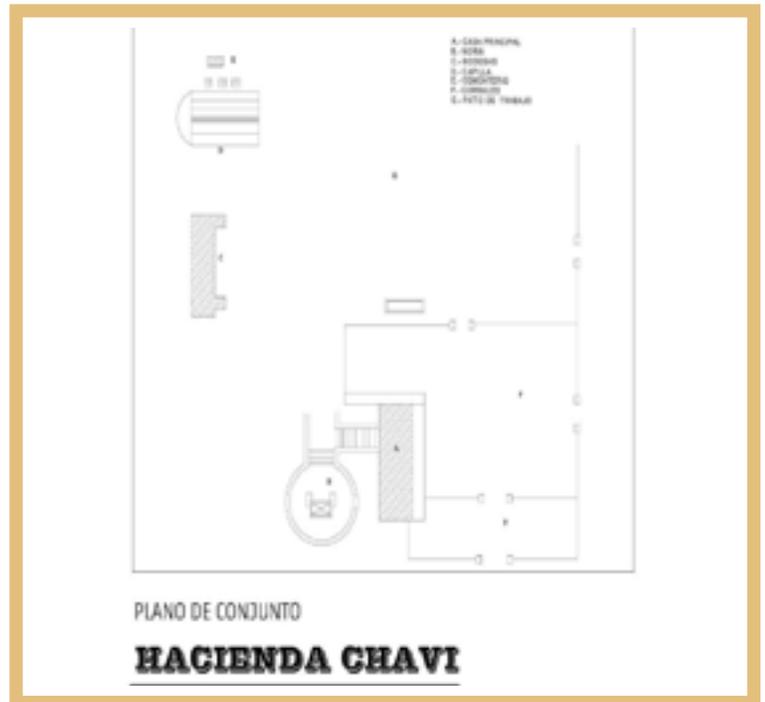
de vida, incorporaron el henequén como actividad preponderante, como Chilib, Chunkanán y Kuncheil; algunas solo lo incorporaron como un producto más y algunas más se mantuvieron como haciendas mixtas hasta su cierre como Chaví y Nachehá.

A través del presente artículo se pretende caracterizar las unidades productivas de la zona del Camino Real de Campeche a Mérida a partir de aquellas estancias y haciendas que reúnen en conjunto los componentes urbano-arquitectónicos que mejor representan al conjunto de estancias o haciendas en las inmediaciones del Camino Real, que fue el eje vial articulador de estos conjuntos, fundamentalmente porque era el camino por el que se manejaban los insumos tanto para la construcción, el mantenimiento y la generación de producción. Esta última era transportada por la

misma vía para ser comercializada en las principales ciudades de la península yucateca.

La zona en donde se estableció el Camino Real de Campeche, al igual que buena parte de la provincia yucateca, presentaba, para el siglo XVI, una serie de circunstancias que condicionaron el carácter de sus propiedades y la estructura agraria que se desarrolló en ella, propiciando un claro predominio de las explotaciones ganaderas sobre las agrícolas, al menos al inicio. “La opción más accesible para muchos propietarios de tierras resultó la formación de las estancias de ganado, estas requerían escasa mano de obra, tierras que no era necesario fueran de gran calidad y muy poca inversión para poder iniciar” (Casanova, 2000:52); de manera paulatina fueron estableciéndose estas propiedades en toda la península.

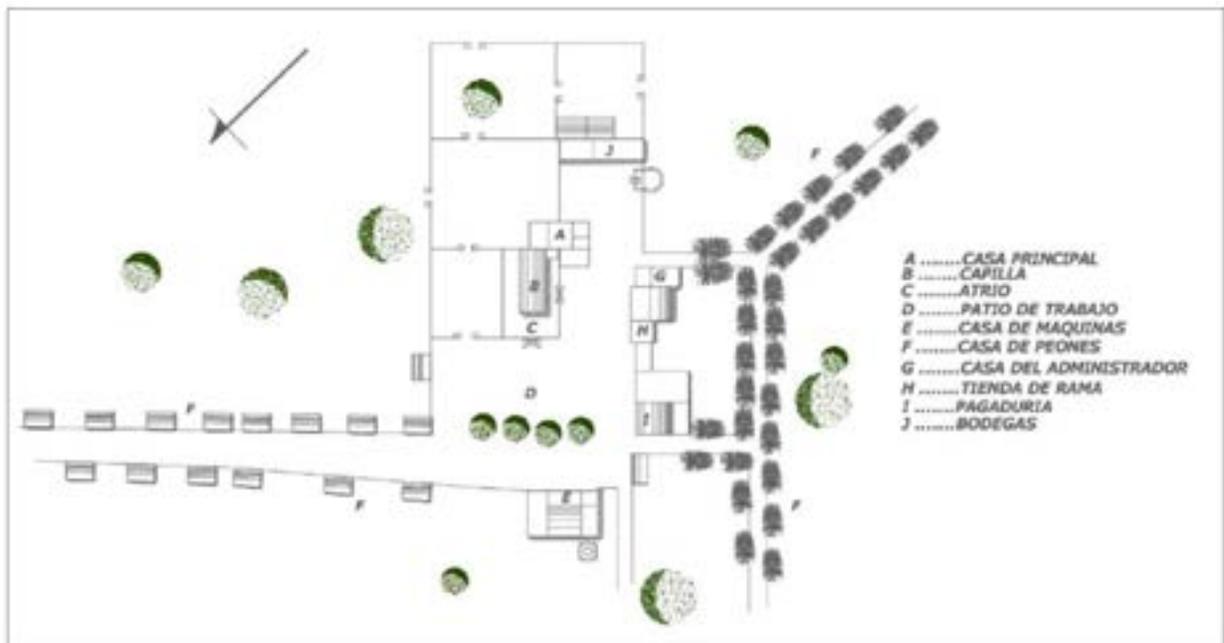
El paso de estancia a hacienda se debió a la diversificación en la producción,



*Planta de conjunto de la exhacienda Chaví. Elaboración propia.*

que en el caso de la región que abordamos fue de una economía mixta que generaba la obtención de excedentes. Para Rivas (2010), esto estaba sustentado en una clase específica de trabajadores permanentes y eventuales que permitían satisfacer las necesidades productivas de los entornos agrícolas y, de igual manera, generar excedentes para ser comercializados.

La importancia que adquirió el Camino Real por el tránsito comercial entre Mérida y Campeche generó una diversidad de conjuntos productivos



PLANO DE CONJUNTO

## **HACIENDA CHILIB**

*Plano de conjunto de la exhacienda Chilib. Elaboración propia.*

en la zona. No solo allí es donde se pueden ubicar una mayor cantidad de estancias y haciendas en el territorio campechano, sino que muchos de ellos tienen un largo período de vida, se hayan o no transformado y diversificado.

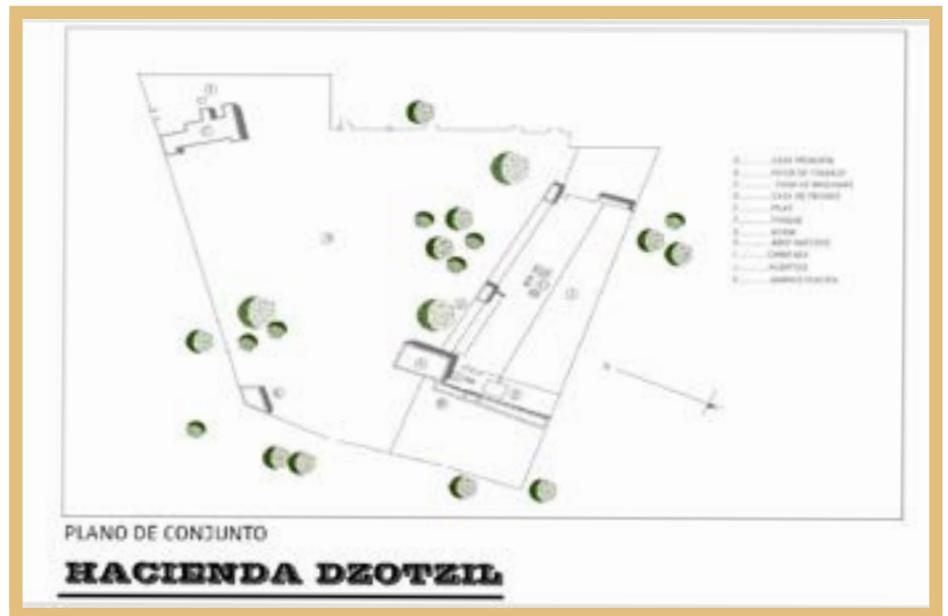
Las estancias ganaderas no fomentaron un asentamiento humano significativo, no había mano de obra acasillada, como sí la hubo tiempo después en la hacienda henequenera. El establecimiento de las estancias ganaderas, de inicio, fue ocupar los terrenos dados por encomienda y empezar a hacerlos productivos, siendo el único capital con el que muchos estancieros contaban; la producción de ganado mayor no requería mayor mano de obra, un mayoral y algún o algunos vaqueros, así como el administrador, componían el grupo de trabajadores, por lo que los espacios para su albergue eran menores. Una o dos viviendas compuestas esencialmente por un área común

servían como resguardo de los mismos. A finales del siglo XVII y principios del XVIII, “muchas estancias continuaban con sus construcciones [...] y aparte de la noria, corrales y bebederos solo contaban con una o dos casas cubiertas de paja que servían para alojar al propietario además de a los vaqueros” (Millet, 1985:37). La tipología de la vivienda pudo ser de forma regular o semicircular, como las casas que tradicionalmente ocupaba la población maya de la región, ubicándose esta alejada del conjunto principal, construida con piedra caliza, argamasa y techumbre de huano o rollizos de madera y un conglomerado de piedra en la techumbre.

La puerta y una o dos ventanas eran los únicos componentes espaciales que rompían la horizontalidad del inmueble; podía o no existir una casa para el propietario, la cual tenía una disposición espacial bastante sencilla, estructurada espacialmente por un corredor porticado de acceso, una crujía posterior que albergaba múltiples funciones, una habitación para el propietario o la familia y un espacio destinado como oratorio. El resto del conjunto de la estancia se componía de corrales, chiqueros, abrevaderos, huerto y pozo ya sea de brocal redondo o de noria; salvo el huerto, los demás espacios comúnmente se ubicaban al frente de la casa principal.

Un ejemplo claro en la zona del Camino Real es el de la hacienda denominada Chaví, la cual se funda a mediados del siglo XVIII como estancia bajo la propiedad de Don Joaquín Villa con una extensión de 8 x 16 leguas dedicada a la cría de ganado mayor y menor. Para mediados del siglo XIX, había diversificado sus actividades hacia el cultivo del maíz principalmente, pero también cultivaba caña de azúcar, arroz y mantenía la cría de ganado. Para este siglo, bajo la propiedad de Don Pedro Ramos, tenía una “Casa de alto, una torre principal y en sus bajos 2 caballerizas, dos corrales, iglesia, 6 casas de paja 2 norias y bebedero” (Estadística del Estado de Campeche, 1859, t. 2).





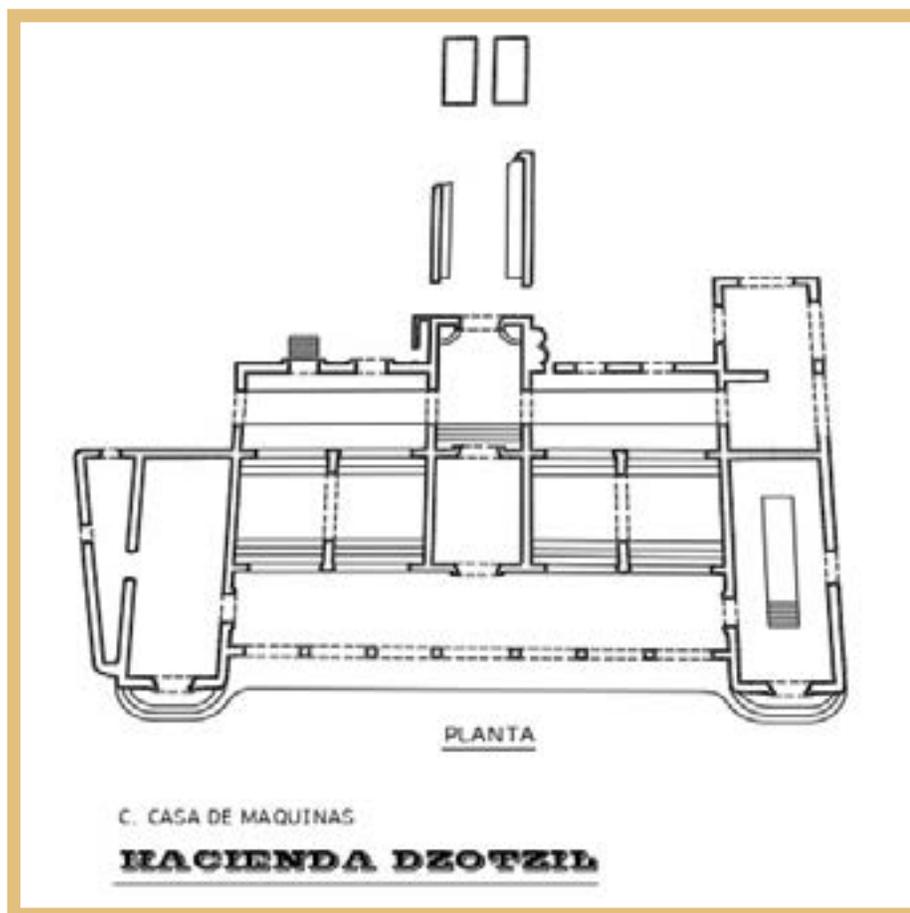
Plano de conjunto de la exhacienda Dzotzil. Elaboración propia.

Aún con la diversificación hacia una hacienda ganadero-maicera, la actividad ganadera seguía siendo preponderante. Es por ello que la infraestructura de la hacienda crece, pero mantiene una estructura compacta y escasa. La casa principal y una gran noria son los únicos inmuebles dentro del principal conjunto a los que se accede a través de los corrales; la casa principal es de dos niveles, siendo el espacio de la planta baja destinado a bodegas, mientras la planta alta las habitaciones de los propietarios.

La noria se ubica en el nivel

de la segunda planta, siendo que desde este nivel se tiene un panorama completo de la hacienda. Respecto de la capilla y el cementerio anexo, el otro complejo importante del conjunto, esta se compone esencialmente de una pequeña nave de forma rectangular que en el arranque de la misma cuenta con la puerta de acceso y al final un pequeño altar como elemento compositivo. La fachada es coronada de forma ascendente con unos pináculos alargados y concluye con una sencilla espadaña de un solo claro.

En el caso de las haciendas,



*Planta arquitectónica y fachada de la casa de máquinas de la ex-hacienda Dzotzil. Elaboración propia.*

la organización productiva y las relaciones sociales condicionaron la ocupación de los espacios donde se desarrollaban las diferentes actividades, ya sea para la producción o para la vivienda. Los hacendados, que en muchos casos eran propietarios de varias haciendas, estancias y sitios siempre en una misma región, se distanciaron de origen de los trabajadores, función que recaía en la sociedad indígena principalmente. Al tener otros gustos, costumbres, preferencias y riqueza, los espacios

de albergue para unos y otros se localizan de forma bastante separada en los conjuntos productivos. Independientemente de la actividad productiva principal de las haciendas, que para el caso de las del Camino Real predominó la agricultura, siendo el maíz el principal producto y hacia la segunda mitad del siglo XIX y principios del XX el henequén, éstas siempre mantenían un hato ganadero de diversas especies que servían fundamentalmente como animales de carga y también

eran aprovechados como alimento o para producir artículos para el vestir. Por lo que los conjuntos hacendarios siempre cuentan con espacios para atender a estos animales, corrales mayores y menores, abrevaderos, noria y caballerizas; las huertas en donde se producían verduras, legumbres, frutales, granos y forrajes fueron espacios de igual manera característicos de estas unidades productivas. Los primeros siempre se mantuvieron al frente y los costados de la casa principal; a través del corral mayor se accedía a ella, mientras las huertas se ubicaban en la parte posterior.

Refieren Casanova y García (2021) que la hacienda Chilib, localizada en las inmediaciones del Camino Real de Campeche en la municipalidad de Tinún, data del año 1670 cuando fue vendida a Don Bartolomé Aldana en la municipalidad de Tinum. Su propietario en el siglo XIX era Don Pedro Ramos, con varias propiedades entre ellas la hacienda Chaví (p. 257). Esta hacienda, de acuerdo a Casanova y García (2021), a mediados del siglo XIX se componía de una casa de altos con corredor principal, cuatro piezas bajas y cuatro altas, una casa de seis piezas, una casa con dos bodegas, una caballeriza con tres bodegas, tres

corrales con sus bajos de agua y 60 casas de paja, y una iglesia de piedra con bodega (p. 257). Esta descripción nos sirve para comprender la dimensión del conjunto productivo en ese momento, cuya infraestructura fue complementada unas décadas después con una gran casa de máquinas para el desfibrado del henequén, cuyo cultivo y tratamiento sería la producción principal de esta hacienda.

La hacienda Chilib es uno de los conjuntos productivos más completos y con mayores recursos arquitectónicos y urbanos; la traza urbana de la hacienda se estructura a partir de un gran corral en forma de L que podía funcionar como plaza central, en cuyo costado suroeste se ubican la capilla con su pequeño atrio y el cementerio; hacia el norte de la plaza por detrás de la capilla y en el mismo nivel se localiza la casa principal que es de dos niveles; del lado sureste y de frente a la capilla se encuentra la casa de máquinas de corte arquitectónico ecléctico, un edificio básicamente de un solo nivel con un primer espacio semiabierto a través de una arquería de arcos mixtilíneos, una segunda crujía paralela a la anterior y dos crujías transversales eran los espacios destinados al



procesamiento de la fibra del henequén; un cuerpo de dos niveles remata en una de las esquinas la casa de máquinas, espacio que albergó el tren de raspa; la columna de la chimenea soportada por el cuerpo octogonal del fogón complementa esta unidad productiva; por el lado sureste y delimitando la gran plaza/corral se ubican la casa del administrador, la tienda de raya y la pagaduría. Dos calles paralelas parten del lado sureste de la plaza una arranca en el entronque donde se ubican la casa de máquinas y la pagaduría, en tanto la otra lo hace a partir de la casa del administrador, ambas terminan en otra vialidad que transversalmente las une, y sobre las mismas se ubica una gran cantidad de pequeñas viviendas cuya tipología corresponde a la vivienda tradicional del pueblo maya de la región; del lado opuesto y cercano a la capilla se ubica otra vialidad que permite el acceso a la plaza corral en donde se localizan a ambos lados de la misma varias viviendas de una sola pieza de forma regular cuyos

muros son de piedra caliza y la techumbre a dos aguas soportada por vigas de madera y tejas de Marsella.

La capilla de esta hacienda es única dentro de las tipologías de capillas de los conjuntos productivos en la región que tiene un paso de gallina ciega o paso de ronda, el cual es un pequeño pasaje localizado al interior de los gruesos muros laterales de la capilla a la altura de las ventanas que servían para dar mantenimiento al edificio. La fachada de la capilla se compone del vano de acceso y el del coro y dos pequeñas espadañas laterales de tres claros.

Otro conjunto hacendario de gran importancia ubicado muy cerca del Camino Real de Campeche es el denominado Sosil o Dzotdzil, ésta fue una de las haciendas más productivas de la municipalidad de Hecelchakán, manteniendo un hato ganadero significativo, y producción de maíz, caña de azúcar, frijol, pepita de calabaza, chile, miel de abeja, cera de colmena, pannels de azúcar, cebollas, san-



*Planta arquitectónica y fachada de la casa de máquinas de la exhacienda Dzotzil. Elaboración propia.*

días, maderas preciosas, ganado vacuno y caballar. Desde Dzotzil había caminos que comunicaban con Jaina, Tiquin y Hecelchakán.

La hacienda se estructura a partir de una muy extensa explanada que funcionaba también como área de tendadero para el secado del henequén; la casa principal de dos niveles se localiza en el este de la gran plaza, en un punto más alto que el resto del conjunto de tal manera que permitía desde la casa poder observar todo el complejo. La distribución espacial del conjunto es atípica de los que comúnmente se presentan en las haciendas henequeneras de la región lo que según Paredes (2001) en la mayoría de las haciendas henequeneras comparten un patio único frontal de acceso (p. 171).

La casa principal era colindante al área de bodegas, formando una escuadra de frente a los tendaderos y al área del bagazal. Esta área de bodegas comprende una crujía muy larga como un gran corre-



dor que solo es interrumpido en su parte media con un edificio de dos niveles que funcionaba como la administración de la hacienda. Este corredor es un espacio porticado con arcos de medio punto y servía fundamentalmente como bodega, pero igualmente podía alojar a los trabajadores solteros.

La casa de máquinas de esta hacienda destaca por sobre las demás en la zona del Camino Real, por las dimensiones, la composición espacial y los elementos tipológicos del diseño arquitectónico; ésta concentró la empacadora, la desfibradora, el cuarto de la maquinaria de vapor, el depósito de leña y la cochera; cuenta con espacios para albergar el tren de raspa con un nivel intermedio o entrepiso sobre el cual se ubicaba la maquinaria, que permitía que una gran cantidad de fibra y los productos de desecho como el bagazo y el jugo de la planta fueran desalojados en el nivel inferior; grandes arcos apuntados y de medio punto recorren las diferentes crujías al interior del edificio que tiene un claro estilo ecléctico, pero destacando los elementos compositivos de orden neoclásico.

Las esquinas del edificio son espacios que sobresalen de la fachada principal, con cuerpos

redondeados en sus esquinas y coronados sus accesos con guardapolvos triangulares a manera de tímpanos. Un entablamento y un pretil moldurados rematan el edificio en todo el perímetro, y en la fachada principal un pequeño pretil la corona a manera de tímpano, al centro se ubica un pequeño nicho que tiene en sobre relieve el año de 1895.

Los usos, espacios y la tipología arquitectónica en las estancias y haciendas del Camino Real de Campeche son variados; de acuerdo a los ejemplos aquí revisados podemos identificar que para el Camino Real, las estancias y haciendas establecidas a lo largo del mismo o en sus alrededores, iniciaron, algunas de ellas, como estancias de ganado y se mantuvieron así durante todo su período de vida, otras arrancaron como estancias ganaderas pero durante los siglos XVIII y XIX fueron diversificándose e incorporaron otras actividades como la agricultura, la destilación de la caña de azúcar, y la producción de henequén, algunas de ellas a mediados del XIX solo se dedicaron al cultivo del henequén; y por último aquellas unidades productivas que nacieron gracias al boom del henequén y solamente mantuvieron esa actividad.

De igual manera se puede observar que existieron espacios heredados de etapas anteriores, estancias ganaderas, algunos conservados en su integridad y otros ampliados o transformados; algunas ya en su etapa de haciendas continuaron modificándose en mayor grado

al diversificarse o dedicarse de lleno a algún tipo de actividad de forma predominante. En algunos casos el trazo y la tipología arquitectónica plasmaron el ideal de la sencillez y el orden que predomina en la actividad productiva, algunas otras reflejaron más bien la riqueza y opulencia que la propia actividad productiva en algunos casos trae consigo.

## Bibliografía

Casanova, A. A. (2000). "Estancias y haciendas de Campeche en la época virreinal". *Arquitectura y urbanismo virreinal*. Peraza, M. (Coord.). Universidad Autónoma de Yucatán.

Casanova, A. A. y García, I. M. (2021). "Ordenar el espacio, producción y prosperidad". *Las haciendas en Campeche, Siglo XIX. Arquitectura para la producción: orden y progreso*. Casanova, A.A. y García, I. M. (Coord.). Gobierno del Estado de Campeche, Universidad Autónoma de Campeche.

Estadística del Estado de Campeche Agricultura e Industrias anexas bajo la administración la Agencia del Ministerio de Fomento de Campeche. (1859). 10 volúmenes que obran en Tulane Latin American Library.

Millet, L. (1985). "Las haciendas de Yucatán". En *Cuadernos de Arquitectura de Yucatán*, UADY, no. 2, pp. 34-42.

Paredes, B. E. (2001). *Arquitectura de las haciendas en Yucatán en los siglos XVII, XVIII y XIX*. Tesis para optar al grado de doctor en arquitectura. Universidad Nacional Autónoma de México.

Rivas, F.J. (2010). *Relaciones sociales y productivas en las haciendas de Campeche del siglo XIX*. Tesis para obtener el grado de maestro en Historia. Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social CIESAS-Peninsular.

# Afrodescendientes en el Camino Real de Mérida a Campeche durante el siglo XVIII

Jorge Victoria Ojeda

La comunicación entre Mérida y Campeche, los dos principales asentamientos españoles de la península de Yucatán durante el virreinato, se realizó principalmente por medio del llamado Camino Real que, sin tener esa denominación desde su inicio, se abrió en tiempos tempranos de la Colonia con la fuerza de trabajo indígena. Esa vía fue construida por instrucción de la Corona española, bajo el mandato de Felipe II, quien estuvo al frente de la monarquía entre 1556 y 1598 para incentivar el comercio y las comunicaciones, y fue ampliada con el tiempo.

Fue uno de los caminos que en el siglo XVIII se denominarían a veces “caminos principales” y en ocasiones “caminos reales”, aludiendo a su carácter público y utilidad general. Por medio de ese camino empedrado quedaron entrelazadas la ciudad de Mérida y la villa de San Francisco de Campeche a cada extremo, y las poblaciones intermedias de Calkiní, Bé-

cal, Dzitbalché, Hecelchakán y Tenabo, del actual estado de Campeche; así como Halachó, Maxcanú, Chocholá y Umán, del estado de Yucatán.

Las disputas por las tierras en esa región aparecieron con mayor intensidad en el siglo XVIII, por las condiciones de mercados urbanos y de exportación, así como por contar con numerosa mano de obra indígena. Durante esos tiempos virreinales, el Camino Real presentó una notable acumulación de población de origen español, indígena migrante y de ascendencia africana, sobre todo en las cercanías de los sitios de cada extremo, debido a que esa franja vivió un periodo de desarrollo económico en torno a las haciendas ganaderas y agrícolas en la primera mitad de la mencionada centuria (Farriss, 1992, pp. 323, 565”).

Sin embargo, los españoles que vivían en algunas poblaciones del Camino Real

Mapa del Camino Real.  
Fuente: <https://www.calkinini.net/corazondeahcanul/numero8/elcamino-real.htm>



para ese siglo, por ejemplo, Calkiní, estaban lejos de ser similares a los de Mérida, dado que sus casas eran de menor calidad y el contar con individuos esclavizados era un lujo poco común para ellos. En cuanto a la movilidad espacial de la gente maya, las actas de bautizo o matrimonios de las poblaciones señaladas acusan un activo movimiento desde distintas partes de la provincia. En cuanto a la gente de raíz africana, se reportan mulatos, o sea, hijos de españoles con negras, y pardos, descendientes de gente africana con indígenas mayas. La presencia de esta población, sobre todo de los segundos, fue notoria en numerosos pueblos del Camino Real, espacio que en unión con el de la capital hasta Tizimín, Restall (2020) ha denominado “la media luna de la piel oscura” (p. 175).

En concordancia con la postura de este investi-

gador acerca de que resulta imposible y anacrónico escribir hoy en día la historia del Yucatán colonial sin tomar en cuenta a los afrodescendientes (Restall, 2020, p. 396), como un atisbo de su existencia a lo largo del Camino Real, se mencionan en estas líneas algunos casos de su registro en diversos poblados, asunto que, sin duda, permite un acercamiento a la existencia de “otro” grupo social en esa región, sumada a las ya conocidas de españoles e indígenas, y de los cuales la historia se ha ocupado.



Los pardos en la milicia. Fuente: *Milicias de Pardos en Mérida*, AGI. MP, Uniformes, 101.

De tal manera, para inicios del siglo XVIII (1700) De Solano, (1975) apunta la población afrodescendiente existente en algunas poblaciones del Camino Real: Calkiní: seis pardos; Bolonchén: tres mulatos; Maxcanú: 55 mulatos; Halachó: 12 mulatos, y Bécal: un mulato (pp. 72-73). Para ese año en Maxcanú, incluso se sabe que existían dos mulatos dedicados al arreo de mulas, de nombre Antonio Nuncia y Mateo Perera, casados respectivamente, y con hijos (Restall, 2020, p. 187).

A pesar de la cantidad que De Solano ofrece para Maxcanú, Repetto (1997) en su estudio encuentra otros datos de interés que traslucen el aumento notorio y sostenido de aquella gente para el período de 1694 a 1756. De tal manera, como ejemplo de la migración hacia esa región, así como de los nacimientos, la citada investigadora en el primer año señalado encuentra solo dos bautizados de esa ascendencia, para 1719 fueron seis, para 1729 fueron 21 los nacidos de ese origen, para 1749 se reportaron 38, y para 1756 el número fue de 54 infantes afrodescendientes (p. 95).

En otros poblados del Camino Real, aunque no se cuenta con más cifras, un atisbo a los nacimientos ofrece, por igual, la idea de la presencia de afrodescendientes en ellos. Así, en Becal, el 18 de junio de 1735 se bautizó

a Manuela, mulata, hija de Juan de Torres y de Josepha Marcela Sesaria (sic) (Becal, Bautismos 1, s/d, 1735-1756) y para el 28 de mayo de 1738 hizo lo similar el niño Francisco Xavier, mulato, hijo de Francisco Ordoñez y de Úrsula Rodríguez (Becal, Bautismos, s/d, 1735-1756). En Hecelchakán, para la segunda década del siglo XVIII se reporta la presencia del pardo Joseph Zavala, acusado de curandero y hechicero (AGN, Inquisición, 1164, fs. 249-249v), y más adelante, para el 9 y 10 de enero de 1796, el bautismo de los menores Juana María Mendoza y de José Manuel Ortiz, señalados “de color” (Hecelchakán, Bautismos, L. 14, f.4).

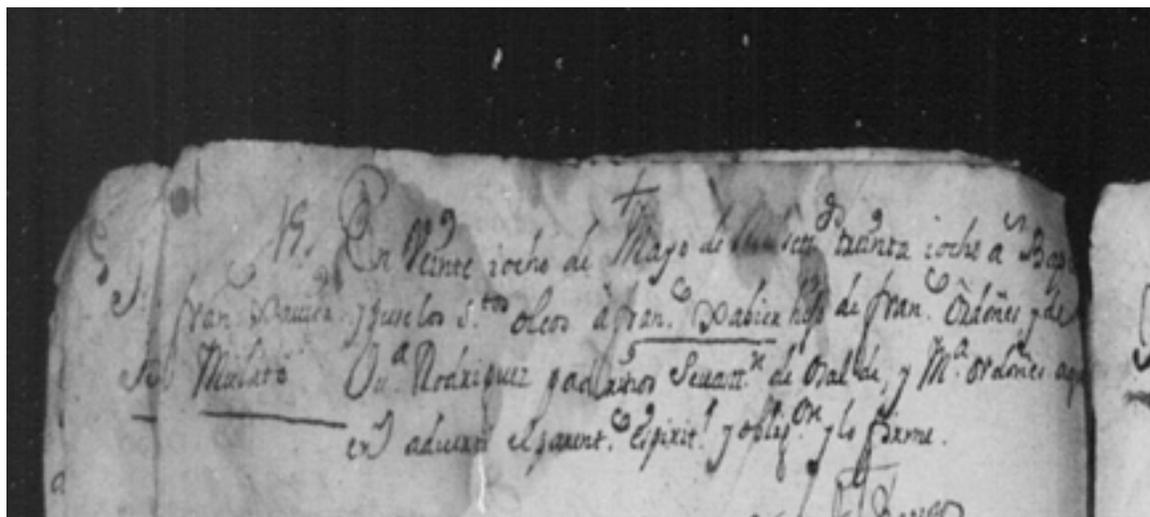
Para Tenabo, en 30 de abril de

1758 se indica el bautismo del menor Marcelino, señalado como pardo, hijo de Marcelino Medina, mulato y de Josepha Yeies, “de la misma calidad” (Tenabo, Bautismos 1, s/d, 1755-1782). Para el poblado de Calkiní, con la finalidad de señalar la presencia de gente de origen africano, se apunta el título que lleva el libro de bautismos de inicios de la segunda década del siglo XIX, que sirve a la vez de indicio de la continuidad de los grupos de población que ahí se asentaban desde el siglo anterior.

El manuscrito se titula: “Libro de Bautismos de Españoles, Mestizos, Indios y Pardos en esta Párrroquia de San Luís Obispo de Calkiní [...] siendo cura [...] Juan



Fuerzas pardas en el puerto campechano. Fuente: Diseño de uniformes de las Compañías Seltas de Tiradores Pardos de Campeche, AGI, MP, Uniformes, 83.



Bautismo del niño Francisco Xavier, mulato, el 28 de mayo de 1738 (Bécal, Bautismos, 1735-1756, L. 1, s/d).

José Garrido. Desde Agosto de 1812 hasta 1814" (Calkiní, Bautismos, L. 1, 1812-1814)"<sup>1</sup>.

A pesar de que no se sabe la cuantía de afrodescendientes a lo largo de la importante vía, llama la atención el dato que el entonces gobernador y capitán general de Yucatán ofreciera a los visitadores reales Juan Antonio Valera y Francisco de Corres en 1766, quienes escribieron "Que en la villa y puerto de Campeche [debió ser el recinto y los barrios] se hallaba la gente más activa y rica [de la provincia] con muy

cerca de 13,000 habitantes, de los que 1,200 eran españoles europeos, 5,000 españoles americanos, 8,000 mestizos, 800 indios y 3,000 negros y mulatos. Que era la población que más negros y mulatos tenía en la provincia. Que esta gente de color abundaba también en el Camino Real hacia Mérida" (Rubio, 1975, p. 38. Subrayado nuestro).

### Los milicianos del Camino Real

La presencia de afrodescendientes en las milicias se fortaleció debido a la reglamentación del ramo de 1755

---

1. Los libros de bautismos citados se consultaron en [familysearch.com](http://familysearch.com)

que hizo posible la formación de agrupamientos de mulatos y pardos en los territorios de América hispana. Para 1788, por medio del Reglamento respectivo, se estableció la formación de batallones de pardos libres con cabeceras en Mérida y Campeche, con ocho compañías cada una, distribuidas en esos sitios y poblaciones aledañas, muchas asentadas en el Camino Real (Campos, 2005, p. 88).

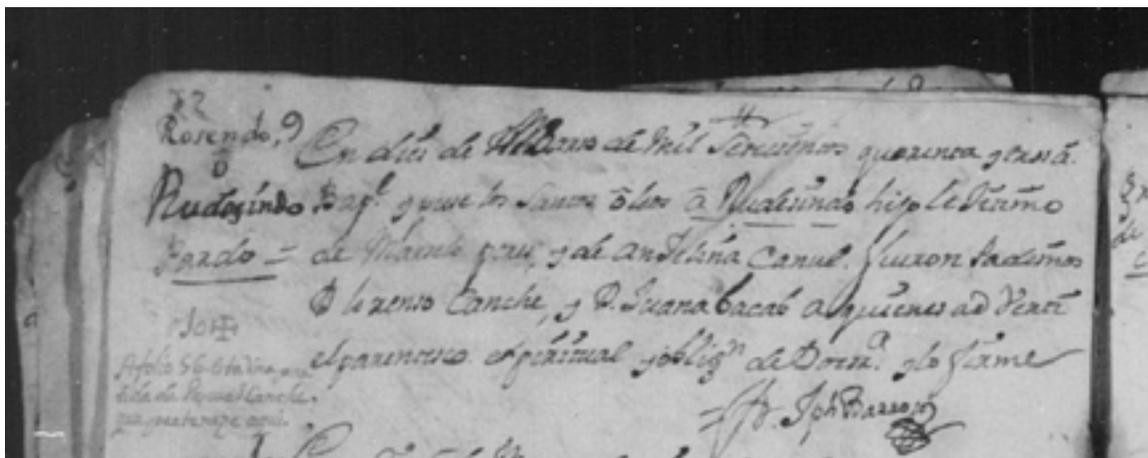
Para Campeche, las 680 plazas, divididas en 8 compañías, que se contemplaron dentro de la Segunda División de Pardos para ese último año, se conformaban de las Compañías 1ª y 2ª con gente procedente de Campeche y sus barrios; de la 3ª de los pueblos de Seybaplaya, Seybaplaya Cabecera, Xkeulil y Champotón; de la 4ª eran

pobladores de los pueblos de Hool, Sihochac, Haciendas de Sullucac [sic] y Hobomó; de la 5ª de los pueblos Pocyaxum y Hampolol; la 6ª se conformaba por individuos de Tenabo, Hecelchakán y Pomuch; de la 7ª de lugares como Calkiní, Bécal y Halachó; y para la 8ª sólo de Maxcanú (Rodríguez, 2015, p. 171).

La formación de parte de esas milicias con gente de poblaciones del Camino Real es otro indicador de la existencia de afrodescendientes a lo largo de su extensión, durante el siglo XVIII, lo cual constituyó una protección para el puerto campechano, de la misma vía caminera y de la ciudad capital, que también hacía lo propio en los poblados más cercanos a ella asentados en el Camino Real.

### Consideraciones

La falta de estudios sobre la población afrodescendiente en el Camino Real impide tener una idea más precisa sobre ella, pero



Bautismo del niño Rosendo Rudesindo, pardo, el 10 de marzo de 1743 (Bécal, Bautismos, 1735-1756, L. 1, s/d).



Libro de bautismo de la iglesia de San Luis Obispo de Calkiní, 1812-1814. Calkiní, Bautismos, 1812-1814, L. 1.

teniendo en consideración que los extremos de la vía, el puerto de Campeche y Mérida, contaron con gente libre y esclavizada de esa procedencia, sin duda que su tramo intermedio, debido a los movimientos e intereses que ahí se registraban, también fue foco de atención para que muchos libres se trasladasen a la región en busca de mejores condiciones económicas, e incluso algunos esclavizados que acompañaron a sus poseedores que también buscaron mejores beneficios. Los casos citados de los primeros, aunque mínimos, ejemplifican su presencia.

Los datos expuestos ofrecen la idea que, en diversos poblados del Camino

Real también existía gente afrodescendiente adulta que desempeñaba diversas tareas jornaleros, conductor de mulas, milicianos y también gente que se anunciaba como curandero, entre otros, y que, en su reproducción, contribuían al crecimiento demográfico.

Las notas presentadas líneas antes constituyen un llamado de atención para que los investigadores dejen de pensar únicamente en el binomio español/indígena en los estudios de historia colonial peninsular e integren a sus trabajos un importante faltante en la sociedad virreinal: la gente de ascendencia africana.

## Bibliografía

Campos, M. (2005). Castas, feligresía y ciudadanía en Yucatán. Los afroestizados bajo el régimen constitucional español, 1750-1822. Mérida: Conacyt, Universidad Autónoma de Yucatán.

De Solano, F. (1975). "Estudio socioantropológico de la población rural no indígena de Yucatán, 1700", Revista de la Universidad de Yucatán. Núm. 17, Mérida, 1975, pp. 65-128.

Farriss, N. (1992). La sociedad maya bajo el dominio colonial. Madrid: Alianza Editorial.

Repetto, B. (1997). Demografía histórica de la población maya-yucateca colonial, Maxcanú, Yucatán (1682-1756). Tesis de Maestría. Mérida: Facultad de Ciencias Antropológicas, Universidad de Yucatán.

Restall, M. (2020). Entre mayas y españoles. Africanos en el Yucatán colonial. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica.

Rodríguez, O. (2015). Bastiones de ébano. Milicias regladas de Tiradores Pardos Libres en Campeche (1788-1822). Tesis de Maestría. Ciudad de México: Facultad de Filosofía y Letras Universidad Nacional Autónoma de México.

Rubio, J. I. (1975). Noticias históricas de Yucatán. Ciudad de México: Libros de México.

# Conformación de una hacienda en el Camino Real: el paraje nombrado Tankuché y el indígena maya

Miriam Edith León Méndez

Diego Antonio Canché Kantún

En el espacio geográfico considerado como Camino Real<sup>1</sup>, destacan los vestigios arquitectónicos de haciendas que, en su época, destacaron por ser parte fundamental en la economía del estado de Campeche, unas conservadas a través del tiempo y otras más en las ruinas y abandono.

Sumado al Partido de Campeche, Champotón, El Carmen y los Chenes, Calkiní era uno de los cinco partidos que integraron a Campeche como estado de la Federación; dentro de su espacio territorial, Calkiní se identificaba por el asentamiento de 70 haciendas, en 1868. Las haciendas -igualmente llamadas fincas rústicas, que se asentaron en las zonas

rurales- se asemejaron por sus construcciones y por la gran cantidad de hectáreas que las formó: imponentes, se erigieron como símbolo de grandeza y desarrollo. Tal es el caso de la Hacienda Tankuché, ubicada en la municipalidad de Nunkiní<sup>2</sup>, que perteneció a José María Peón, la cual registraba -en 1868- 109 sirvientes, indígenas mayas a su servicio. Es la hacienda, en el Camino Real y de todas las municipalidades, que más sirvientes reconoció con una deuda de seis mil 822.62 pesos (León, 2010: 42); en 1895, su población había aumentado: en el listado censal se distinguían 238 hombres y 296 mujeres, quienes sumaban un total de 534 sirvientes (León, 2010: 55). Sin lugar a duda, esta hacienda repre-

---

1. En el trayecto de Yucatán hacia Campeche, que comprendió el Partido de Calkiní en 1865, se le conoce como el Camino Real. La denominación surge por la visita de la emperatriz Carlota de Habsburgo a esas tierras peninsulares, durante el Segundo Imperio en México: "La esposa de Maximiliano realizó una gira por Yucatán y Campeche a finales de 1865 con el fin de consolidar el imperio. Fueron días de fiestas y alegría para los lugareños y jornadas agotadoras de recepciones y recorridos por hospitales y escuelas", Periódico Oficial del Departamento de Campeche, 1865.

2. El Partido de Calkiní se formaba con 7 municipalidades, en 1868: Nunkiní, Hecelchakán, Tenabo, Dzitbalché, Bécal, Tinún y Calkiní.

sentó uno de los pilares fundamentales de la economía de la región.

La hacienda Tankuché se caracterizaba por poseer una estructura arquitectónica de estilo francés, la que aún se puede observar en la casa principal de dos plantas con una torre; su capilla, el oratorio, contaba con una campana regular de bronce y dos chicas, una de bronce y otra de hierro, un cáliz de plata, entre otros objetos de culto; poseía, además, un cuarto de máquinas, el cual funcionó hasta los años 70's del siglo XX, dos norias, un corral y dos trascorrales, un chiquero cercado y una huerta sembrada de frutales, una escuela y la necesaria e indispensable tienda de raya<sup>3</sup>.

En su origen se dedicó a la actividad ganadera y se orientó a la producción agrícola (diversos cultivos menores, maíz y henequén); su conformación como hacienda derivó de la ampliación de sus tierras como resultado del proceso de la enajenación de tierras comunales, de principios del siglo XIX.

*“El procurador del pueblo de Nunkiní, partido de jequelchacan (sic) con el respeto que corresponde y en aquella vía y forma que más haya lugar a u. c. espero: que tenga noticia habemos servido pasar el expediente que hizo en representación dos privilegiados derechos de mi pueblo, y contra la ilegal adjudicación que se ha mandado hacer a Don Simón Peón, (...) del paraje nombrado Tankuché...”<sup>4</sup>.*



*Arquitectura francesa en la casa principal de la Hacienda Tankuché. Fotografía de Diego Antonio Canché Kantún.*

En las líneas anteriores, que corresponden a un documento fechado el 6 de octubre de 1831, el procurador del pueblo de Nunkiní, Juan José Chel, a manera de protesta, manifestó su desacuerdo por la adjudicación de las tierras, que declaraba ilegal, a uno de los grandes hacenda-

---

3. *“Inventario de Tankuché, San Mateo, Sinkeuel y Chunchucmil”*, AGEY, Justicia, Caja 95, 1850.

4. *“Representación del pueblo de Nunkiní, Partido de Hecelchakán, sobre la ilegal adjudicación del paraje Tankuché, en perjuicio de los derechos de dicho pueblo”*, Archivo General del Estado de Yucatán, Poder Ejecutivo, Tierras, exp. 24, 6 de octubre de 1831.

dos y comerciantes de aquellos tiempos, don Simón Peón Cano, miembro de una de las familias más poderosas de la elite emeritense (Augeron, 2014: 91-120).

Es de notar que don Simón Peón, pretendía establecer la expansión de su dominio sobre esas tierras, en ese caso, en la región del Camino Real Alto; su interés procedía del año de 1830, cuando se fundó “una sociedad anónima con capital de 7 500 pesos en treinta acciones cuyo objetivo era promover, aumentar y perfeccionar el cultivo, manufactura y expendio del henequén” (Molina, 1921: 102-103). Entre los principales accionistas se encontraba, precisamente, el prominente hacendado Simón Peón Cano, descendiente de una acaudalada familia, que poseía magníficas haciendas en todo el corredor geográfico que iba de Mérida a Uxmal y en otros espacios de la región peninsular. El paraje de Tankuché, perteneciente al pueblo de Nunkiní, era un conjunto de tierras de reserva que los indígenas utilizaban para la agricultura y la alimentación del ganado vacuno; representó al territorio adecuado para los propósitos económicos del hacendado, quien la convirtió en propiedad privada.

Hacia la década de los años



*Arcadas en la casa principal de la Hacienda Tankuché.  
Fotografía de Diego Antonio Canché Kantún.*

cuarenta del siglo XIX, Tankuché como hacienda, ya se destacaba por la extracción del palo de tinte; así lo describe John L. Stephens, un viajero que visitó Yucatán, en los años de 1841-42:

*“...y continuamos a galope dos leguas más hasta la hacienda Tankuiché (sic). Esta finca era la favorita de D. Simón Peón, como que la había creado desde sus fundamentos y hecho todo el camino que va hasta el pueblo. Era un hermoso*

*Torre de la casa principal de la Hacienda Tankuché. Fotografía de Diego Antonio Cancán Kantún.*



*tintal, y se habían levantado máquinas allí para extraer la tinta del palo” (Stephens, 1937).*

Por consiguiente, se perfilaba por una economía de exportación y por su alto índice de población, de tal suerte que los años que le siguieron fue de crecimiento, aún después de la muerte de Simón Peón. La hacienda fue heredada a su hijo, José María Peón, quien reorganizó la producción e instauró nuevas formas de trabajo, ya que consideró que el corte del palo de tinte era una actividad económica redituable, que se había posicionado por encima de la actividad henequenera, con una gran demanda en el mercado internacional.

El corte del palo de tinte, “a través de la concesión para su extracción en Yaltón e Isla Arena, sitios localizados en el Golfo de México” (Peniche, 2010: 33), durante su periodo de bonanza, representó un polo de atracción para los indígenas que, despojados de sus tierras, no les quedó más opción que ofrecer su fuerza de



*El esplendor en una época: casa principal de la Hacienda Tankuché. Fotografía de Diego Antonio Canché Kantún.*

trabajo, mediante el sistema de enganche o préstamo anticipado; otros, en cambio, fueron tomados mediante un contrato de compra-venta:

*“En la villa de Halachó de Zavala a los veinte y nueve días del mes de octubre de mil ochocientos ochenta años ante mi Manuel J. Montilla juez de paz tercero de esta villa y mis testigos de asistencia se presentó Cecilio Góngora y dijo:- que D. José María Peón ha pagado por él á D. Felipe Góngora la cantidad la suma de cuarenta y cuatro pesos Siete reales que le adeudaba con*

*condición de pasar a vivir a la Hacienda Tankuché con su familia en veinte y dos de noviembre próximo para prestar en dicha hacienda sus servicios personales conforme a los usos y costumbres en ella establecidos hasta cumplir dicha suma y las que en adelante se le suministren por vía de anticipos, si que pueda obligarlo al corte de palo o tumba de monte siendo responsable de los gastos y perjuicios que ocasione por falta de cumplimiento.*

*Presente el C. José María Peón y conforme con lo expresado por el C. Cecilio Góngora el C. Juez aprobó cuanto ha lugar en Derecho el presente contrato mandando a las partes que estén y pasen por él. Con lo que se concluyó esta acta que firma el C. Peón menos el C. Góngora porque expresó no saber lo que hace la autoridad y nosotros los de su asistencia que testificamos.”<sup>5</sup>*

Las leyes se plasmaban entre letras, legalmente se establecían con todas las normas de la época, sin embargo, no funcionaron en la vida diaria del sirviente de campo, ya

---

5. UTA, Library, Col. Simón Peón, Special collections, caja 5, folder 11. <https://libraries.uta.edu/collections/special-collections/about>

que -en la realidad cotidiana- predominaban los usos y costumbres que orientaron a la implementación de mecanismos de explotación, sumisión y de miseria. En deterioro de la vida del indígena, el sirviente de campo fue la fuerza de trabajo, base indiscutible de la productividad económica en las haciendas; hacinado, sólo ocupaba un espacio para habitar: chozas al estilo tradicional maya en contraste total con la majestuosidad de la “Casa grande”.

Pese a la cristalizada Independencia de México, la población maya, en el transcurso del siglo decimonónico, no había logrado mejorar su situación económica y social, “como ciudadanos sus derechos estaban restringidos, y sus contribuciones personales constituían la parte más importante de las finanzas estatales y la iglesia aun dependía de las obviaciones” (Quezada, 2001: 121). De la época colonial al siglo XIX, el escenario de los indígenas de la península de Yucatán expresaba una continuidad de análogas formas, no superadas hasta gran parte del siglo XX; el proyecto de nación, pretendido en los primeros años de la Independencia, no lo incluía, a decir de José



Parte de la casa principal de la Hacienda Tankuché: en el fondo se distingue el cuarto de máquinas. Fotografía de Diego Antonio Canché Kantún.

María Luis Mora:

*“El Indio carece por lo comun de imajinacion aun cuando ha llegado a adquirir cierto grado de cultura: su espresion ya sea de palabra o por escrito es muy arida y descarnada [...] su estilo desaliñado, inculto y concentrado en las arideces de un raciocinio pujado, es por lo comun poco agradable.*

*Una de las cosas que impiden e impediran los progresos de los indijenas en todas lineas, es la tenacidad con que aprenden los objetos, y la absoluta imposibilidad de hacerlos variar de opi-*



Vestigios del cuarto de máquinas de la Hacienda Tankuché. Fotografía de Diego Antonio Canché Kantún.

*nion: esta terquedad que por una parte es el efecto de su falta de cultura, es por otra el origen de sus atrasos y la fuente inagotable de sus errores". (Mora, 1836: 70).*

Por tanto, sólo en la raza blanca se vislumbraba un futuro de progreso en México: el indígena tenía que desvanecerse, desaparecer de la faz de la tie-

rra, disgregarse jurídica y étnicamente (Hale, 1972: 229), toda vez de que era incapaz de despojarse de ese estado de ignominia e inanición. Percibido de esta forma, sólo entorpecía el desarrollo y progreso de la nación.<sup>6</sup>

Así las cosas, al sirviente de campo, al llamado peón de la hacienda, al indígena maya se

---

6. "La población blanca es con mucho esceso la dominante en el día, por el numero de sus individuos, por su ilustración y riqueza, por el influjo esclusivo que ejerce en los negocios públicos y por lo ventajoso de su posición con respecto a las demas: en ella es donde se ha de buscar el carácter mejicano, y ella es la que ha de fijar en todo el mundo el concepto que se deba formar de la República." (Mora, 1836: 75)

le consideraba como un jornalero que prestaba sus servicios en la finca, de acuerdo con la Ley para el servicio en los establecimientos de Campo del 3 de noviembre de 1868<sup>7</sup>, en ella se establecía que debía trabajar ocho horas para liquidar su deuda, hecho que no sucedió -del todo- ni con el gobierno de Mucel (1916: 16), quien decretó la anulación del peonaje, el 22 de septiembre de 1914.

Los acontecimientos, el clima político de las primeras décadas del siglo XX, los postulados de la Revolución mexicana y la Ley agraria de 1915 fue apagando, poco a poco, a la gran hacien-

*Máquina raspadora de henequén de la Hacienda Tankuché. Fotografía de Diego Antonio Canché Kantún.*



---

*7. Cf. Artículo 5º, 6º y 7º en la Ley de 3 de noviembre de 1868 para el servicio de los establecimientos de campo, Campeche, Imprenta de la Sociedad Tipográfica, 1870.*



*El deceso de la Hacienda Tankuché. Fotografía de Diego Antonio Canché Kantún.*

da mexicana. Tankuché no fue la excepción, ya que fue afectada por el deslinde de tierras en diferentes momentos: por resolución presidencial el 2 de abril de 1925, con ejecución hasta el 29 de julio de 1927, y el 27 de julio de 1938, con aplicación hasta el 25 de julio de 1942.

*“Mi ponderante Sra. Eduviges Peón viuda de Arrigunada es propietaria de la planta o casco de la finca rustica henequenera denominada “Tankuché” correspondiente al antiguo municipio de Calkiní, localidad de la Junta municipal de Nunkiní de este estado de Campeche...  
...la finca rustica en referencia quedo reducida a la extensión de veintíun hectáreas cincuenta y cuatro áreas y noventa y dos centiáreas de*

*tierras (...), que vienen representando el casco de la propia hacienda”<sup>8</sup>.*

Tras la muerte de José María Peón, la hacienda pasó a ser propiedad de su hija, Eduviges Peón Peón, quien contrajo matrimonio con don Alonso Arrigunaga Gutiérrez de Estrada; siendo propietaria únicamente del casco, mantuvo la actividad económica en torno al henequén, producción que –al igual que el corte del palo de tinte– fue redituable para sus finanzas. De tal manera, la familia Arrigunaga Peón se hizo cargo del funcionamiento de lo que subsistía de la hacienda hasta finales de los años 70’s, cuando se generó una serie de complicaciones con los trabajadores debido a la falta de pagos; el problema se agravó, a tal grado, que se

salió de su control. Este fue el motivo que propició que, en el gobierno de Eugenio Echeverría Castellot, se ejecutara la orden de embargar la hacienda para instituir la como propiedad del estado; tiempo más tarde, sería cedida a los habitantes del poblado y conservaría el nombre de Tankuché, vocablo maya que significa “adelante de los cedros”.

Más de un siglo de permanencia, prototipo del esplendor y el quebranto de una hacienda, que es tangible por los vestigios históricos que hoy se observan, que muestran el abandono y la destrucción por las inclemencias del tiempo, por el descuido de un gobierno que no apuesta a la inversión con miras a la conservación de su patrimonio histórico cultural.

---

8. “Por la orden de pagar los sueldos de los maestros de la escuela rural en la finca de Tankuché...”, Archivo de la Casa de la Cultura Jurídica-Campeche (CCJ-C), Amparo, caja 260, exp. 113, 1947.

## Bibliografía

Augeron, M. (2014). "Las grandes familias mexicanas a la conquista de las subdelegaciones costeras. El ejemplo del clan Peón en Yucatán (1794-1813)" en Laura Machuca Gallego (Coord.), Grupos privilegiados en la península de Yucatán, siglos XVIII y XIX, México: CIESAS, Gobierno del estado de Yucatán, Sedeculta, Conaculta, pp. 91-120.

Hale, Ch. (1972). El liberalismo mexicano en la época de Mora, 1811-1853, México: Siglo XXI.

León Méndez, M. E. (2010). Origen y desarrollo de la haciendas en Campeche, Campeche: Gobierno del Estado de Campeche.

Molina Solís, J. F. (1921). Historia de Yucatán desde la independencia de España, hasta la época actual, t. 1, Mérida: Talleres gráficos de la Revista de Yucatán.

Mora, J. M. L. (1836). Mejico y sus revoluciones, tomo I, París: Librería de la Rosa,

Mucel Acereto, J. (1916). 1º y 2º Informe de gobierno, Campeche.

Peniche Rivera, P. (2010). La historia secreta de la hacienda henequenera de Yucatán: Deudas, migración y resistencia maya (1879-1915), Mérida: Archivo General de la Nación e Instituto de Cultura de Yucatán.

Quezada, S. (2001). Breve historia de Yucatán. México: Fondo de Cultura Económica.

Stephens, J.L. (1937). Viaje a Yucatán 1841-1842, México.

# Excavaciones en el Camino Real Campeche-Mérida

Antonio Benavides C.

Sara Novelo O.

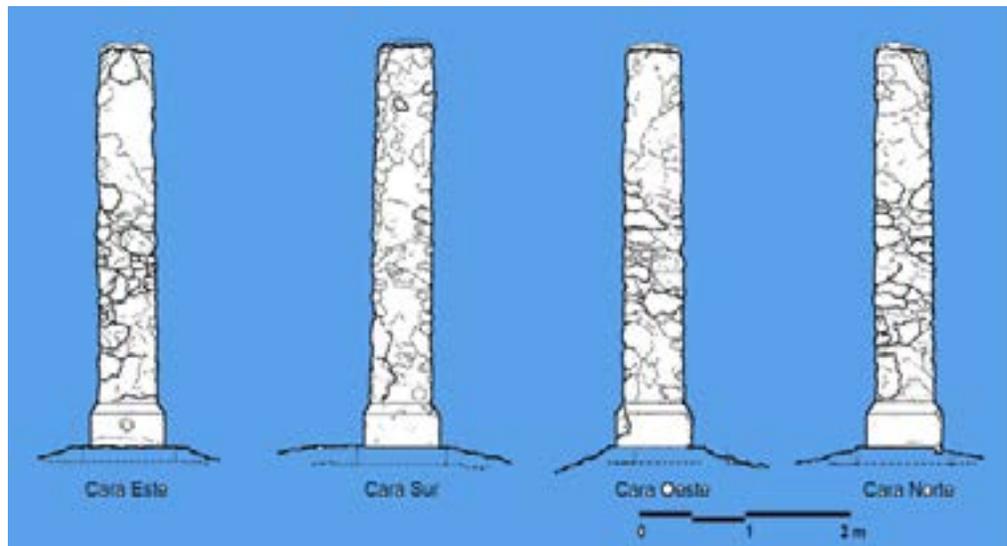
Jaime Vera E.



*Plano con los 51 km del camino real registrados.*

## Resumen

Como parte de las labores de prospección y excavación del proyecto Tren Maya, durante 2021 y 2022 se confirmó buena parte del trazo original del camino novohispano que enlazó a los asentamientos de Campeche y Mérida, a partir de la segunda mitad del siglo XVI. Los trabajos de campo permitieron documentar las características de la vía empedrada, las comunidades que comunicó y las modificaciones después generadas por la introducción de los ferrocarriles a fines del siglo XIX y durante el XX.



*El leguario 2 del camino real (dibujos de Félix Camacho Zamora).*



*El leguario 2 del camino real.*

Presentamos los resultados de las excavaciones arqueológicas realizadas a lo largo de 17.4 km paralelos a lo largo del trazo de la vía férrea y los registros de otros sectores del camino colonial que se alejan de la trayectoria actual del tren. Este muestreo arqueológico brinda un complemento a los enfoques históricos para la dinámica del desarrollo de las comunidades del camino real como un espacio de uso continuo.

A lo largo de 2021 y en 2022, en diversos recorridos se documentó la antigua vía novohispana llamada camino real y que comunicó a las entonces villas de Campeche y Mérida<sup>1</sup>. Su comunicación fue fundamental para la conquista española en la península, si bien los

---

<sup>1</sup>. Los títulos de ciudad para Mérida y Campeche les fueron concedidos en 1605 y 1777 respectivamente.



*Registro fotográfico de uno de los sectores del camino real excavados en toda su amplitud. A la derecha se aprecian las huellas dejadas por el paso de diversos carruajes.*

territorios al oriente y al sureste tardaron en ser sojuzgados e integrados a la Corona española.

El uso de mano de obra indígena para mover cargas fue prohibido por Carlos V y Felipe II desde la primera mitad del siglo XVI, de ahí la necesidad de construir caminos que permitieran el uso de arrias y de esa forma liberar a los indígenas de tan penoso trabajo. Aunque hubo renuencia a esta ordenanza, quienes vieron una ventaja económica en ella iniciaron la compra de animales de tiro y adquirieron y/o construyeron diferentes tipos de carruajes (Escamilla Peraza, 2012).

El inicio del establecimiento del camino colonial se dio a finales del siglo XVI mediante instrucción de Tomás López Medel (visitador y oidor de la provincia de

Yucatán) (De la Garza, 1983), iniciando la construcción del camino real entre 1561 y 1566 con Diego de Quijada, alcalde mayor de Yucatán (Scholes y Adams, 1938). En momentos posteriores se hicieron arreglos y ampliaciones del camino novohispano, siendo de mayor importancia los de 1606 y 1612, bajo el gobierno de Carlos de Luna y Arellano.

Tras la conquista española, los indígenas mayas fueron distribuidos, a manera de pago, en encomiendas entregadas a los españoles que habían intervenido en la conquista. Los encomendados recibían de sus encomendados diversos productos (miel, cera, gallinas de la tierra, mantas de algodón, maíz, etc.) y servicios personales. Sin embargo, quienes comerciaban los excedentes de la producción utilizaban cargadores

o portadores para su traslado, lo cual hacía difícil llevar un control y por ende el pago de impuestos y alcabalas. La construcción del camino real fue una forma de consolidar la sujeción de los pueblos indígenas. También fue más fácil movilizar tropas en caso de protestas, proteger los asentamientos ante la presencia de piratas y controlar la producción y el cobro de impuestos.

No podemos olvidar que los caminos no solo transportan bienes, también transportan ideas, y así fue más fácil a los misioneros trasladarse a las diferentes poblaciones indígenas que se encontraban a lo largo del camino para adoctrinarlos.

Con la transformación de las encomiendas en estancias ganade-

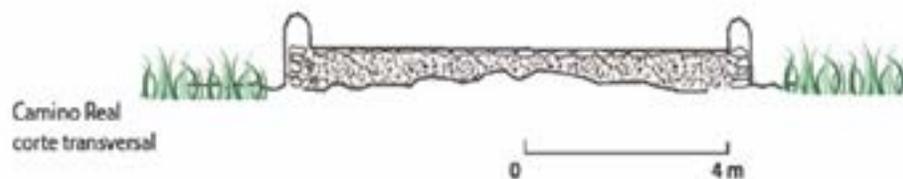
ras, el camino real fue nuevamente la vía para sacar la producción, tanto de ganado como de maíz y demás productos de la tierra.

La longitud total de este camino virreinal fue de 48 leguas cortas (aproximadamente 192 km), en Campeche el camino llegaba hasta lo que hoy es el ex Convento de San Francisco y en Mérida llegaba hasta el arco de San Juan pasando antes por la Ermita de Nuestra Señora del Buen Viaje, conocida actualmente como la Ermita de Santa Isabel (Burgos et al. 2010).

Las evidencias del camino real encontradas durante la etapa de los recorridos de superficie en el proyecto de salvamento arqueológico del Tren Maya se registraron usando tecnología



Dibujo de planta del sector mostrado en la figura 3.



*Dibujo reconstructivo del corte ideal del camino real.*

de última generación para los levantamientos topográficos y, en su momento, para los registros de excavaciones arqueológicas. Se encontraron evidencias del camino real a lo largo de 51 km (poco menos de 13 leguas) aproximadamente, iniciando en el municipio de Campeche y pasando por Tenabo y Pomuch, éste último en el municipio de Hecelchakán. En esta longitud se realizaron registros de sectores donde todavía era visible en superficie y en 17.4 km del trayecto se realizaron trabajos de salvamento arqueológico.

El inicio del camino real en la ciudad de San Francisco de Campeche sólo se ha podido documentar mediante registros en los antiguos planos del asentamiento, por ello sabemos que pasaba a un costado del ex convento de San Francisco, continuaba por un corto trecho paralelo a la costa y

luego se dirigía hacia el noreste (Antochiw, 1994).

El primer elemento arqueológico que registramos corresponde a un antiguo leguario. Como se hizo en España y en otras regiones europeas, el camino real peninsular debió contar con marcas o leguarios que indicaban la distancia recorrida. El único ejemplo que tenemos se encuentra a pocos kilómetros al noreste de Campeche; una obra de mampostería alguna vez recubierta con un aplanado pintado de rojo. Su base es cuadrangular (90 cm por lado) y tiene una altura de 3.45 m. Su cúspide termina en punta.

El leguario campechano marcaba la segunda legua recorrida desde el convento de San Francisco hacia el norte, dado que se ubica justo a 8 km, distancia comprendida por dos leguas cortas. Corro-



*Registro fotográfico de algunas de las calas realizadas en el camino real.*

boramos que este elemento corresponde al segundo leguario del camino real porque en documentos de deslinde de tierras de la finca “Río Verde” mencionan como uno de los marcadores de linderos “la pilastra que marca dos leguas en la carretera.” (Periódico oficial del gobierno del estado libre y soberano de Campeche, 17 de mayo de 1910; Diario Oficial de la Federación, 18 de febrero de 1943).

Este monumento quedó fuera del trazo inicialmente planteado por el proyecto de construcción del Tren Maya y en él se hicieron trabajos de conservación de emergencia, ya que en 2022 un incendio de la maleza circundante lo afectó. Otros leguarios que han perdurado en el camino real que se construyó entre Mérida y Sisal han sido registrados en

las poblaciones de Hunucmá y Caucel. (Sánchez Baquedano, 2021).

El leguario fue erigido justo en el borde poniente de la vía colonial y desde ahí el camino prosigue 10 km hacia el noreste para llegar posiblemente al poblado de Hampolol, donde debió desviarse hacia el norte hasta llegar al puente virreinal que salva la corriente del río Verde (antes Homtún) (Roys 1957: 14, 16). El puente mide 44.70 m de largo por 6.60 m de ancho y tiene una altura máxima de 2.70 m dentro del arco central (Ojeda y Benavides 2010: 139). El camino aún es visible a ambos lados del puente. Durante el proyecto fue posible realizar varios vuelos y la limpieza de vegetación del lado norte para realizar su ubicación.

La vía empedrada luego retoma un rumbo noreste a lo largo de poco más de 20 km hasta llegar a Tenabo. Entre el puente colonial y lo que antiguamente fue la finca “Río Verde” se registró, en años previos, un sector del camino real que fue afectado por la construcción de la carretera federal 180.

A partir de esta finca y hasta la entrada del poblado de Tenabo, el camino real y la vía férrea antigua y moderna se entrelazan en poco más de 17 km, donde se realizaron trabajos de salvamento arqueológico.



*Registro fotográfico de algunas de las calas realizadas en el camino real. Las piedras grandes fueron la base del pretil.*

Uno de los nuevos retos en este proyecto y el proceso de excavación, fue el cambio de chip tecnológico para todos los arqueólogos que trabajamos en esta oportunidad. El escaso tiempo y la precisión en los registros, debían de ir a la par en las excavaciones. Para lograr esto se echó mano de otras disciplinas y especialistas en sistemas de información geográfica, drones, escáneres 3D, estaciones totales y aparatos topográficos manejados por ingenieros topógrafos, geógrafos y arqueólogos. La finalidad fue obtener un registro arqueológico preciso y rápido, donde al terminar la excavación, los dibujos y el procesamiento de los datos de registro fueran al día.

Los objetivos de las excavaciones se concentraron en:

- + registrar la existencia y condiciones de conservación del camino

real y su sistema constructivo.

- + registrar la forma en que el tren del siglo XIX utilizó el antiguo camino real para construir encima el terraplén ferroviario y el camino de servicio contiguo.

- + recuperar todos los materiales arqueológicos para su análisis y posterior interpretación.

Los primeros sondeos y excavaciones en los terrenos de la finca Río Verde permitieron definir la longitud de las calas, teniendo el camino real un ancho promedio de 8 metros, que corresponden aproximadamente a 9 1/2 varas castellanas; las excavaciones tuvieron una longitud de 10 a 12 metros. Después se excavaron 64 calas transversales al trazo de la futura nueva vía proyectada para el Tren Maya. Se aprove-



*Una antigua carreta, registrada en el poblado de Pomuch, Campeche.*

charon así, como muestras, los lugares donde se construyeron obras de drenaje pluvial, pasos de fauna y pasos para personas y vehículos. Estas operaciones se extendieron en algunas secciones para complementar la información sobre el terraplén de la línea férrea de finales del siglo XIX y principios del XX, o bien para documentar con mayor precisión las bases de los pretilos.

Además de esas calas de excavación, se liberaron dos espacios de mayores dimensiones con la finalidad de obtener una visión más amplia del camino y con ello un mejor registro del elemento cultural. Estos sectores midieron 549 m<sup>2</sup> y 756 m<sup>2</sup>, registrándose las bases de los pretilos con piedra careada y un pavimento empedrado con piezas de diver-

sos tamaños. De esa manera, se constató que el camino real llegaba a Tenabo.

Los trabajos de salvamento realizados en este transecto nos permitieron confirmar la existencia de una calzada empedrada limitada en ambos costados por pequeñas bardas o pretilos (de unos 40 cm de altura en promedio), como los que aún se conservan a cada lado del camino justo al norte del puente colonial de Hampolol. Allá también pueden verse las alcantarillas laterales que facilitaban el desagüe pluvial y, por fuera de los pretilos, las salidas de esos



colectores y varios contrafuertes que ayudaron a reforzar los segmentos de la vía.

La altura del camino real a lo largo de su recorrido tuvo de 30 a 50 cm, pero existen sectores de mayor altura, especialmente en los lugares donde se acumula el agua en época de lluvias, uno de estos casos está a un kilómetro al norte del puente de Hampolol, donde alcanza unos 4 m de alto.

En las excavaciones se pudo observar una constante en el sistema constructivo. Sobre el nivel del suelo, que en su mayor parte estaba cerca de la laja, se colocó una capa de piedras grandes y encima piedra menuda sobre la que se ordenaron lajas de caliza para formar el empedrado. En los extremos del camino real se pusieron piedras talladas con el canto hacia el interior que sirvieron como base para los pretiles que delimitaron el paso de vehículos y personas.

Cuando el camino atravesó zonas arqueológicas, las bases de los pretiles fueron elaborados con los sillares bien cortados que alguna vez fueron parte de los edificios prehispánicos, como pudimos observar en las zonas arqueológicas de Cansacbé, La Pobreza y Los Reyes.

El sistema utilizado en los caminos de la época precolombina es muy similar al que encontramos en el camino real (Benavides, 1976). La diferencia fue que los mayas utilizaron un aplanado de estuco como acabado final, mientras que en la época virreinal se utilizó el sistema de enlajado.

Los trabajos de salvamento arqueológico también permitieron documentar las huellas de los diferentes vehículos que transitaban sobre la superficie del camino real hasta finales del siglo XIX. Los antiguos vehículos de transporte (volanes, carretas, calesas, etc.) llevaban ruedas con cinchos de acero para una mayor duración y esos elementos, unidos al peso que transportaban, propició la formación de hendiduras que marcaron el ancho entre



*Restos de los antiguos durmientes que conformaban la vía ferroviaria del siglo XIX.*

los ejes de las ruedas de los transportes que variaron entre 1.60 y 1.80 metros.

El uso de arrias también implicó la presencia de lugares donde los conductores y viajeros pudieran descansar, comer, cambiar animales cansados por animales frescos etc., tal como documentaron Burgos, Palomo y Dzul (2010) en los espacios aledaños a la Ermita de Nuestra Señora del Buen Viaje en Mérida. En el caso del camino real a Campeche no encontramos evidencia de esos lugares, pero sí hallamos algunos pozos y bebederos. Dada las cortas distancias entre los principales poblados (un promedio de 2 a 4 leguas) es muy posible que en ellos se realizaran las actividades de reposta.

Actualmente, en el camino real unos pocos pobladores siguen usando las antiguas carretas, sólo

que con modificaciones como el uso de llantas de hule en lugar de madera. Hace unos 20 años aún existía en el poblado de Dzitbalché la tradición de manufacturar carretas. Pero la actividad está cayendo en desuso por los medios de transporte modernos.

El surgimiento de las fincas y las haciendas henequeneras haría ver la necesidad de mejores caminos para sacar la producción. La opción de utilizar vías férreas para optimizar el traslado de productos para su comercialización en las ciudades de Mérida y Campeche fue una decisión que afectó al camino real. Los trabajos de excavación y registro indican que la vía férrea sólo siguió de manera parcial el trazo del camino virreinal y que, a la par del uso del tren, los pobladores locales continuaron utilizando la vía colonial para trasladarse a los terrenos cer-

canos, mientras que la producción henequenera y el comercio de bienes y servicios utilizó la vía férrea.

Las excavaciones también mostraron que a fines del siglo XIX, el lado poniente del camino colonial fue cubierto con un pedraplén para formar la base sobre la que correría el primer ferrocarril de la península. Esa larga plataforma tuvo dimensiones promedio de 1.50 m de ancho por 50 cm de alto que variaron según los desniveles del terreno y permitió enlazar Campeche y Mérida desde fines de ese siglo (28 de julio de 1898) (De Irabién 1928: 48).

Para la construcción del terraplén ferroviario de finales del siglo XIX se retiraron y aprovecharon los pretilos del camino real y toda aquella piedra que se encontraba en los alrededores del trazo, aprovechando también buen número de sillares bien tallados que se obtuvieron de los montículos prehispánicos cercanos al trayecto. Los constructores utilizaron la mitad poniente del camino real como base y sobre ella construyeron el terraplén, que tuvo una anchura promedio de 5 a 6 metros y fue ligeramente ampliado durante la segunda mitad del siglo XX. La mitad oriente del camino novohispano siguió siendo usada como vía de comunicación por las comunidades aledañas.

Las excavaciones permitieron recuperar materiales cerámicos prehispánicos, coloniales y modernos. También se registraron elementos como vidrio, metal, materiales de construcción como pisos y tejas; y en algunas calas se recuperaron fragmentos de durmientes de madera e, incluso, una moneda de fines del siglo XIX. Los materiales se encuentran en proceso de clasificación y análisis.

La cerámica sólo estuvo presente en 17 de las 64 calas excavadas. Se concentraron en los espacios que atravesaban las zonas arqueológicas, fincas y haciendas. Los materiales cerámicos más antiguos datan del período Preclásico Tardío (250 a.C. al 250 d.C.), hay ausencia de materiales del Clásico Temprano, pero contamos con tuestos del Clásico Tardío (600-700 d.C.) hasta llegar al Clásico Terminal (850-1000 d.C.). No registramos materiales postclásicos. La cerámica posterior a la conquista española se fecha a partir del 1550 y hay algunos fragmentos fechados hasta 1950/1980.

En cuanto a los materiales asociados a la vía férrea, haciendas y fincas que atraviesa, pudimos observar la transición de la vía



*Fotografía aérea de la estación Vista Alegre, las evidencias del camino real y la vía férrea antigua.*

férrea angosta (0.904 m) a la vía férrea ancha (1.44 m). Este cambio también fue evidente porque se registró diferencia en los tamaños de los clavos utilizados para fijar los rieles. Asimismo, se registraron durmientes del siglo XIX tallados toscamente, a diferencia de los usados posteriormente, con mayor longitud y un tallado regular (Figura 8). A finales del siglo XX los travesaños de madera fueron sustituidos por durmientes de concreto y las placas de sujeción de los rieles cambiaron, de metal a plástico.

Los materiales encontrados permiten corroborar que el camino real sirvió como una vía de comunicación activa hasta finales del siglo XIX y que con la llegada de nuevas formas de comunicación (ferrocarril, carreteras) sirvió como base del terraplén ferroviario, mientras un sector se usó como camino de servicio hasta el siglo XXI. Las excavaciones mostraron muchos de los elementos señalados, así como las huellas dejadas sobre el empedrado del camino por el incontable paso de vehículos a lo largo del periodo novohispano. También se documentó la construcción del pedraplén para las obras ferrocarrileras de los siglos XIX y XX sobre el hombro poniente del camino colonial. Como dato histórico, el ferrocarril se

dejó de usar en Campeche el 31 de julio de 2020.

El antiguo camino real seguramente atravesó la actual ciudad de Tenabo, pero en este caso no pudimos documentar su ubicación precisa. Fuera de este asentamiento registramos algunos sectores del camino virreinal en los terrenos de la ex hacienda Cholul hasta poco antes de llegar al poblado de Pomuch, en el municipio de Hecelchakán. No se realizaron excavaciones en estos espacios ya que no fueron afectados por el trazo del nuevo tren.

### **Otros monumentos históricos registrados en el trazo del camino real**

La corriente de agua originalmente llamada Homtún, que podría traducirse como “zanja de piedra” (Barrera 1980: 228) y que sirvió de lindero entre los territorios de Canpech y Ah Canul del sur, fue después bautizada como Río Verde. Una finca con ese nombre fue construida cerca de su paso y aún perduran algunos vestigios de sus construcciones. Pueden verse varias bardas, paredes de habitaciones de mampostería e incluso un gran depósito cuadrado para agua. Fue un lugar en funciones a mediados del siglo XIX, cuando la emperatriz Carlota descansó allí en 1865 en su recorrido entre Mérida y Campeche (Alcocer 2015).

Otros elementos históricos fueron registrados en Vista Alegre, ubicada a 36.5 km al norte de Campeche. Las ruinas de la hacienda se encuentran muy cerca de la carretera federal; entre ésta y el trazo del nuevo tren. Aún subsisten la casa principal con su noria y varios corrales. Desde la hacienda había un camino hacia la costa, lo cual podría indicar que participó en la extracción de palo de tinte. A lo largo de la segunda mitad del siglo XIX su población fue decreciendo. Seguramente no participó en actividades he-nequeneras y sus acasillados fueron reagrupados en otras haciendas.

El trazo del Tren Maya pasó justo a un lado de la estación ferroviaria de Vista Alegre, sobre el camino real. Las excavaciones permitieron definir el camino novohispano, una



*Sector conservado del camino real en la ex hacienda Cholul.*

rampa que debió facilitar el acceso a la hacienda e incluso varias marcas dejadas por el paso de carruajes. También se documentó la reutilización del hombro poniente del camino colonial para la infraestructura del tren; así como los detalles de la estación decimonónica y su andén.

La estación fue un solo salón techado a dos aguas con teja marselesesa, con el andén al oriente y una terraza del lado poniente. La edificación de Vista Alegre mide 13.50 m de largo por 7.54 m de ancho y sus muros de mampostería alcanzan 5.53 m de alto. La longitud total del andén fue de 46 m con una anchura de 4 m y una altura promedio de un metro.

Evidentemente, tanto el camino real como la estación ferroviaria aprovecharon cuanta piedra cercana encontraron y ello es más

notorio en el piso de la estación, formado con buen número de sillares de revestimiento de inmuebles del estilo arquitectónico Puuc. Mucha de esa piedra labrada formó parte del sitio Los Reyes. Se ha programado la conservación de la estación decimonónica.

En el costado oriente del camino real se registró una rampa adosada de 12 m de largo por 8 m de ancho. Posiblemente la rampa facilitó la circulación de individuos y cargamentos en época de lluvias, dado que en ese sector hay un amplio paraje de kankab o tierra roja.

Un poco más al norte, el camino real fue aprovechado por la ex hacienda Santa Rosa. De hecho, las instalaciones hacendarias crecieron a ambos lados del camino. Aún pueden verse los vestigios de varias edificaciones como la casa principal, la casa de máquinas, dos chimeneas o chacuacos, dos norias, varios corrales y casas de mampostería, la mayoría con techos a dos aguas alguna vez cubiertos con teja marselesesa. Sabemos que esta hacienda participó en la producción de henequén y de ello dan fe el número de peones que vi-

vieron en el lugar durante la segunda mitad del siglo XIX.

A principios del siglo XX, tras el movimiento revolucionario (1910-1920) la hacienda fue abandonada y sus habitantes se establecieron en el sector suroeste de Tenabo. Formaron así el barrio de Santa Rosa, con unas 50 viviendas que han expandido el crecimiento urbano de Tenabo. Hoy, los elementos hacendarios se encuentran en una propiedad particular.

El último conjunto de carácter histórico registrado en asociación con el camino real fue la ex hacienda Cholul, ubicada a  $\frac{1}{2}$  km al norte de Tenabo. De hecho, el trazo pasa justo al poniente de la hacienda y solo afectó ligeramente una barda. El camino real se conserva a lo largo de un centenar de metros al oriente del acceso a la hacienda, en este caso aún con altos pretilos a ambos lados. Los vestigios hacendarios incluyen una casa principal, una casa de máquinas, una chimenea, una capilla, dos norias, algunos abrevaderos que reutilizaron jambas prehispánicas, varios corrales y dos pilastrones de acceso en el costado poniente. La hacienda Cholul también participó activamente en la producción de fibra henequenera.

Los trabajos en el camino real fueron realizados por un amplio equipo de especialistas que laboraron en campo y en gabinete y a los que solo nos queda agradecerles su inestimable apoyo.

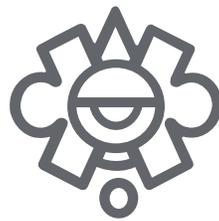
La extensión del territorio mexicano hacía imposible su rápida comunicación a los diferentes puntos comerciales y ciudades, pero principalmente al puerto más importante que era Veracruz y que servía de comunicación con el resto del mundo.

## Bibliografía

- Alcocer Bernés, José Manuel  
2015 “La visita imperial de Carlota a Campeche” BiCentenario, el ayer y hoy de México. México. Instituto Mora. 28: 20-25. [revistabicentenario.com.mx / Consultado en Campeche el 10 de agosto de 2020]
- Antochiw, Michel  
1994 Historia cartográfica de la península de Yucatán. Gobierno del Estado de Campeche.  
Grupo Tribasa. Comunicación y Ediciones Tlacuilo. México.
- Barrera Vásquez, Alfredo  
1980 Diccionario Maya Cordemex. Ediciones Cordemex. Mérida.
- Benavides C., Antonio  
1976 El sistema prehispánico de comunicaciones terrestre en la región de Cobá y sus implicaciones sociales. Tesis de maestría. ENAH-UNAM
- 2022 “El camino real Campeche-Mérida”, *Arqueología Mexicana*, 174: 84-89. Editorial Raíces/INAH. México.
- Burgos Villanueva, Rafael, Yoly Palomo Carrillo y Sara Dzul Góngora  
2010 El Camino Real a Campeche: una perspectiva arqueológica e histórica. Mérida, INAH/Ayuntamiento de Mérida.
- Chab Cárdenas, José Arturo  
2016 “Un pasaje real de cal y canto” en: periódico Expreso Campeche. 24 de abril de 2016.
- Ciudad Real, Antonio de 1976 Tratado curioso y docto de las grandezas de la Nueva España. Relación breve y verdadera de algunas cosas de las muchas que sucedieron al padre Fray Alonso Ponce en las provincias de la Nueva España siendo comisario general de aquellas partes, 2 vols. UNAM. México.
- De Irabién Rosado, Manuel  
1928 Historia de los ferrocarriles de Yucatán. Talleres Gráficos Bassó. Mérida.
- De la Garza, Mercedes (Coord.)  
1983 Relaciones Histórico-Geográficas de la Gobernación de Yucatán. 2 vols. UNAM, México.
- Diario oficial de la federación.  
1943 Año. LXI, Núm. 8032. Febrero 18 de 1943.
- Encalada Argáez, Ricardo  
1987 Las poblaciones del municipio de Campeche. Campeche. Ayuntamiento de Campeche.
- Escamilla Peraza, Ricardo  
2012 Los caminos de Yucatán en la encrucijada del siglo XVI. Tesis de maestría. CIESAS, Mérida, Yucatán.
- León Méndez, Miriam Edith  
2010 Origen y desarrollo de las haciendas en Campeche.  
Poder Legislativo del Estado de Campeche. LX Legislatura. Campeche.
- López Cogolludo, Diego  
1954 Historia de Yucatán. Comisión de Historia. Campeche.
- Ojeda Mas, Heber y Antonio Benavides C.  
2010 “El puente colonial de Hampolol, Campeche” *Boletín de Monumentos Históricos*, 20: 134-144. INAH. México.
- Pacheco Berzunza, Joel G.  
2022 “El camino real de Mérida a Campeche” en: periódico Por esto!, sección dominical. 9 de octubre de 2022.
- Periódico Oficial del Estado Libre y Soberano de Campeche.  
1910 Año XXVIII, Martes 17 de mayo de 1910, Núm. 2067.
- Roys, Ralph Loveland  
1957 The political geography of the Yucatan Maya. Carnegie Institution of Washington Publ. 613. Washington.
- Scholes, France V. y Eleanor B. Adams  
1938 Don Diego Quijada alcalde mayor de Yucatán, 1561-1565: documentos sacados de los archivos de España. Antigua librería Robredo de José Porrúa e hijos. México.

## Referencias electrónicas:

- Sánchez Baquedano, Humberto  
2021 Leguarios de Mérida a Sisal. <https://yucatanancestral.com/leguarios-de-merida-a-sisal> consultado en septiembre de 2022.



**Centro INAH  
Campeche**

Revista trimestral del Centro INAH Campeche  
Año 9 | Número 38 | Diciembre 2023

**CULTURA**  
SECRETARÍA DE CULTURA

