

# 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.

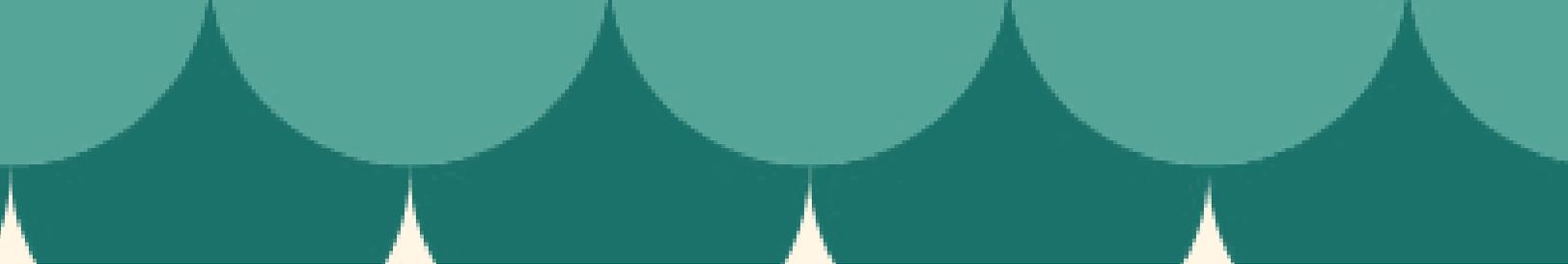
En esos momentos, el área circundante al



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 congregarse 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 generis, 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.