

# Excavaciones en el Camino Real Campeche-Mérida

Antonio Benavides C.

Sara Novelo O.

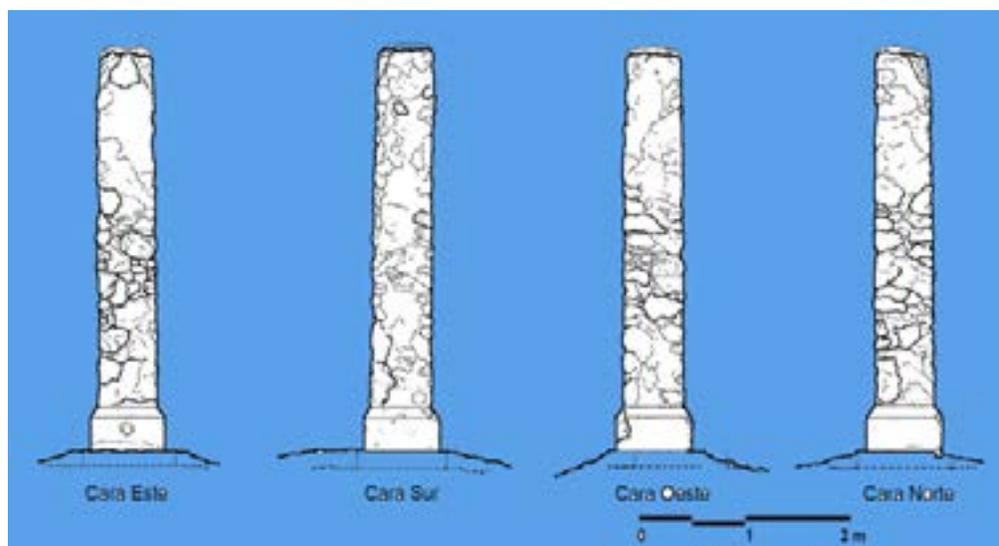
Jaime Vera E.



*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-

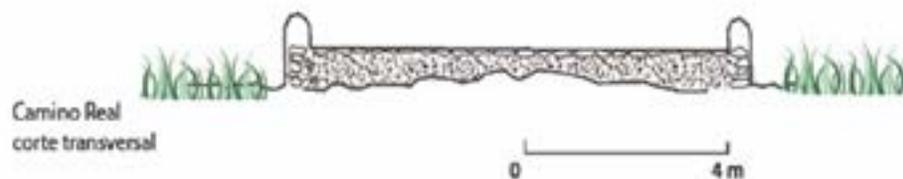
ras, el camino real fue nuevamente la vía para sacar la producción, tanto de ganado como de maíz y demás productos de la tierra.

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 chacucos, 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.