

# El Camino Real de Tierra Bajo: una propuesta para su conservación como patrimonio histórico

*The Camino Real de Tierra Bajo: a proposal for its preservation as historic heritage*

**Daniel Enrique Padilla Cabrera**

Miembro del Comité Interdisciplinario del Sureste.  
Pasado, Presente y Futuro del Patrimonio Cultural  
Facultad de Ciencias Antropológicas-UADY  
Instituto Nacional de Antropología e Historia  
depc\_padilla@hotmail.com

**Susana Alejandra Sotomayor Sandoval**

Programa de Doctorado en Historia Peninsular  
Centro de Investigaciones y Estudios Superiores  
en Antropología Social-Peninsular  
alesotoetnohis@hotmail.com

**Cómo citar este artículo:** Daniel Enrique Padilla Cabrera y Susana Alejandra Sotomayor Sandoval, "El Camino Real de Tierra Bajo: una propuesta para su conservación como patrimonio histórico", en *Boletín del Archivo General de la Nación*, núm. 1 (enero-abril 2019), pp. 11-35.

## Resumen

El Camino Real de Tierra Bajo abastecía de diversos insumos a la ciudad de Mérida desde el puerto de Sisal, provenientes del puerto de Campeche. A partir de su decadencia a mediados del siglo XIX, ha quedado en el olvido, pero sigue vigente en los restos materiales aún visibles en su trayectoria, por lo que se propone una revalorización integral como patrimonio histórico por medio de su análisis, conocimiento y divulgación.

**Palabras clave:** Camino Real de Tierra Bajo, Sisal, Mérida, Campeche, patrimonio histórico

## Abstract

The Camino Real de Tierra Bajo provided diverse supplies to the city of Mérida through the port of Sisal, coming from the port of Campeche. Since its zenith in the middle of the 19th century, it has fallen into neglect, but it remains significant for its still visible material remains, as proposed by an integral reevaluation of its historical heritage based upon its analysis, knowledge, and publication.

**Keywords:** Camino Real de Tierra Bajo, Sisal, Mérida, Campeche, Historical heritage

## Introducción

El presente artículo tiene como objetivo ser una propuesta para la conservación del Camino Real de Tierra Bajo como patrimonio histórico a través de su análisis, conocimiento y divulgación; ya que a pesar de su importancia histórica durante el periodo colonial en la zona de Yucatán y Campeche, con el transcurso de los años y su caída en desuso ha quedado en el olvido, aun siendo visibles los vestigios materiales y culturales de su existencia, así como en el impacto que tuvo en el desarrollo de los pueblos por donde circuló.

Aunque el estudio del camino real puede derivar en el análisis del patrimonio inmaterial inmerso en éste, el presente trabajo se enfocará a la parte material y monumental. Este acercamiento nos permitirá dilucidar la importancia histórica del Camino Real de Tierra Bajo, razón por la que hay que procurar su conservación y divulgación. Es así que el camino real, en su dimensión integral, es un sujeto presente y vigente a través del legado material que se preserva, por tanto, nos referimos a un proceso de larga duración. Por lo que se procura hablar de él, incluyendo todos los bienes inmuebles que conectó y que representa, a la vez, el espacio en el que estaba circunscrito.

Por esto, se ahondará en su construcción e importancia durante su mayor periodo de auge, a manera de invitación a su estudio. Si bien el camino conformó una ruta amplia que conectaba el puerto de Campeche con la ciudad de Mérida y a ésta con el puerto de Sisal, denominándose Camino Real de Tierra Alto y Camino Real de Tierra Bajo, en este artículo se hablará, en mayor medida, del tramo de Mérida a Sisal nombrado “Camino Real de Tierra Bajo”, denominación que impactó y dio nombre a toda una jurisdicción territorial en el actual estado de Yucatán.

Hemos decidido abordar este camino debido al gran desconocimiento que se tiene de él, pues las investigaciones con las que se cuenta son básicamente artículos breves sobre el camino real a Campeche; pero no un estudio global y profundo al respecto. Es así que poco se sabe sobre el Camino Real de Tierra Bajo. Aunado al motivo anterior y a manera de apaciguar nuestra preocupación por la pérdida del patrimonio material; por la explotación turística descontextualizada, ya que es la única manera como el estado se ha interesado en su patrimonio material, pero no en la totalidad del camino, exaltando a Sisal como puerto mágico para fines turísticos más que históricos o culturales. Otro motivo de la pérdida de este

patrimonio es la inevitable expansión demográfica de Mérida y los riesgos que esto supone para la conservación del Camino Real de Tierra Bajo.

## **El patrimonio cultural en México: interés oficial y los historiadores**

Para comenzar debemos hablar de “patrimonio cultural” como un concepto complejo y cambiante, entendiéndose como un conjunto de creaciones humanas –tangibles e intangibles– que las sociedades han recibido como legado histórico y que al poseer un *valor* excepcional son resguardados como bienes culturales.<sup>1</sup> Asimismo, cuando se habla de aquéllos que deben ser considerados como “patrimonio”, hay que tomar en consideración que éstos se han expandido de tal modo, que los objetos que se valoran hoy en día, ya no son solamente artísticos o monumentales como antaño, sino también “los de carácter archivístico, documental, bibliográfico, material y etnográfico, junto con las creaciones y aportaciones del momento presente y el denominado legado inmaterial”.<sup>2</sup> Visto de manera integral, tal como pretendemos en este trabajo, el Camino Real de Tierra Bajo se encontraría catalogado como patrimonio monumental o histórico tangible, considerando también el aspecto inmaterial inmerso en él.<sup>3</sup>

No obstante, definir teóricamente el concepto de patrimonio y otorgarle una categoría a la zona monumental en cuestión es solo una parte minúscula del problema; si queremos dar una respuesta satisfactoria a la pregunta planteada, tendremos que tomar en cuenta tres aspectos fundamentales que se desprenden de este análisis, a saber: a) el *valor* del Camino Real de Tierra

.....

<sup>1</sup> Pueden consultarse los conceptos elaborados por Josué Peñalba en “Evolución del concepto y la significación social del patrimonio cultural”, en *Arte, individuo y sociedad*, vol. 17, febrero 2005, p. 181. Asimismo, se recomienda el texto de Boly Cottom, *Nación, patrimonio cultural y legislación: los debates parlamentarios y la construcción del marco jurídico federal sobre monumentos históricos, siglo XX*, México, Miguel Ángel Porrúa, Cámara de Diputados, LX Legislatura, 2008, p. 22.

<sup>2</sup> Peñalba, “Evolución”, p. 181.

<sup>3</sup> Pese a lo fundamental que resulta el estudio y análisis del patrimonio inmaterial incorporado directa o indirectamente al camino en cuestión, por razones de delimitación teórica y de discusión nos circunscribiremos a verlo desde la perspectiva material y monumental.

Bajo, es decir, por qué es meritorio de considerarse como un bien cultural; b) cuál es el interés del Estado al que, en sentido estricto, le corresponde la responsabilidad de protegerlo y promoverlo como patrimonio, y c) qué papel jugamos los historiadores en la legitimación y divulgación de los vestigios del pasado para que se preserven para futuras generaciones.

Una temprana hipótesis que se propone es que el Camino Real de Tierra Bajo tiene “valor” en tanto es un “documento histórico”, un bien –o conjunto de bienes– que contribuye a enriquecer el conocimiento del pasado, y es un medio didáctico para la formación histórica de la sociedad yucateca. El Estado, sin embargo –siguiendo con esta hipótesis–, ha dejado, desde hace unas décadas hasta el día de hoy, su tradicional papel como promotor de una cultura nacional, relajando su función y estructura a favor de la mercantilización del patrimonio a través del turismo y las actividades de ocio masivo en detrimento de la educación y la cultura general.<sup>4</sup> Frente al incierto panorama de desplazo de la función social del patrimonio por parte de su supuesto protector, el historiador debe mantener una posición crítica y construir un discurso histórico alternativo al que se ha venido haciendo, regresándole su carácter educativo y cultural sobre el turístico y comercial que hoy en día tiene. Pero vayamos por partes.

Como bien lo dice Enrique Florescano, en cada época se rescatan, de manera distinta, los bienes culturales y los criterios para hacerlo, dependen, en gran parte, de los grupos dominantes correspondientes.<sup>5</sup> México tiene su propia tradición jurídica<sup>6</sup> con respecto al patrimonio que se refleja en su actual Ley de Monumentos Arqueológicos, Artísticos e Históricos, que, pese a las sucesivas reformas, aún conserva la esencia de su terminología y razón de ser en el discurso. Recorrer esta historia nos percatará no sólo del significado oficial del patrimonio cultural, sino de algo que no salta inmediatamente a la vista: la relativamente poca importancia histórica de los bienes históricos coloniales (a los que pertenece el camino real) frente a los sitios arqueológicos prehispánicos.

Lo anterior tiene su explicación en la primera etapa de vida independiente. Resultado del llamado nacionalismo criollo del siglo XVIII,<sup>7</sup> México comenzó a construir una identidad nacional al margen de su antigua

<sup>4</sup> Franco, *Transformaciones*, pp. 13-19.

<sup>5</sup> Florescano, “El patrimonio nacional”, p. 15.

<sup>6</sup> Cottom, *Nación*, p. 61.

<sup>7</sup> Brading, *Los orígenes*, p. 15.

metrópoli y aunque las condiciones sociopolíticas limitaron el campo de acción del nuevo Estado, las “antigüedades mexicanas” datadas antes de la Conquista comenzaron a ser valoradas. La dificultad de establecer una legislación coherente de protección a los bienes históricos delimitó al gobierno a instituir un mando que le facultaba para otorgar permisos de excavación de las zonas arqueológicas a particulares; además, para 1859, la nacionalización de los bienes eclesiásticos tuvo importantes repercusiones, pues engrosaba los monumentos que pertenecían a la nación sin que esto significase una promoción oficial entusiasta. En este contexto, la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística, fundada por Valentín Gómez Farías años atrás, en 1833, fue la primera institución que expidió un proyecto de ley para proteger los bienes antiguos de la nación mexicana. El dictamen emitido por la Sociedad establecía la propiedad nacional de las ciudades antiguas, tales como Palenque, Ocosingo, Uxmal, etcétera; además hacía un recuento de lo que hasta ese momento había sido el panorama internacional de protección de los bienes históricos. Un punto por demás resaltable es el papel que le otorgaba al Estado como protector de monumentos históricos para su utilización educativa y promoción cultural en el pueblo mexicano. Aunque la propuesta del proyecto avanzó, la inestabilidad se adueñó de nuevo del escenario político mexicano con la caída –momentánea– de la República Juarista y la llegada del Segundo Imperio Mexicano.<sup>8</sup>

No fue hasta el Porfiriato, cuando el orden permitió validar una legislación concerniente a los *monumentos históricos*. Esta ley hundía sus antecedentes en los reiterados expolios que diversos exploradores europeos habían llevado a cabo, aprovechándose del difícil contexto y la incapacidad del Estado para operar. Así, la Ley de 1897 estipulaba en su artículo 2º que:

Se reputan monumentos arqueológicos, para los efectos de esta Ley, las ruinas de ciudades, las casas grandes, las habitaciones trogloditas, las fortificaciones, los palacios, los templos, pirámides, rocas esculpidas o con inscripciones y, en general, todos los edificios que bajo cualquier aspecto sean interesantes

.....

<sup>8</sup> Cottom, *Nación*, pp. 92-98.

para el estudio de las civilizaciones o historia de los antiguos pobladores de México.<sup>9</sup>

Es en estos años, cuando el indigenismo comenzó a tomar fuerza como medio para dotar al país de su “esencia histórica”, un requisito fundamental para las naciones modernas.<sup>10</sup> La legislación resultaba vaga en cuanto a los monumentos coloniales, en especial los religiosos. Esto puede explicarse a través de la secularización forzada de la sociedad mexicana después de la época de la Reforma; además, el pasado inmediato había sido marcado por dos intervenciones extranjeras, por lo que *lo propio*, simbolizado en las culturas precolombinas adquirió mayor prestigio en estos años.<sup>11</sup>

La Ley de 1892 estuvo vigente *de facto* hasta 1930, debido a los conflictos revolucionarios y a los reacomodos del proyecto nacional. Pese a esto, durante el trayecto del Porfiriato al Maximato callista hubo infructuosos intentos por poner en práctica leyes de este tipo. La primera del siglo xx, promulgada durante el gobierno golpista de Victoriano Huerta en 1914, establecía que “los monumentos, edificios y objetos artísticos e históricos constituyen un patrimonio cultural universal que los pueblos deben cuidar empeñosamente”.<sup>12</sup> Este decreto resalta la introducción, por primera vez, del término *patrimonio cultural*,<sup>13</sup> debido al contexto internacional, y por incluir más explícitamente a los templos coloniales como edificios históricos y artísticos que eran dignos de protección y restauración. Aunque sería aventurado sacar conclusiones especulativas, probablemente la cercanía que tuvo Huerta con el clero católico y sectores políticos conservadores haya sido un factor determinante en el “interés patrimonial” del efímero gobierno. Pero casi nada cambió en este sentido, pues con el triunfo de la Revolución, todas las disposiciones huertistas fueron nulificadas. Posteriormente, el gobierno de Venustiano Carranza creó el proyecto de Ley sobre Conservación de Monumentos, Edificios, Templos y Objetos Históricos y Artísticos de 1916; en dicha Ley se contemplaba la absoluta prohibición de la destrucción y enajenación de cualquier edificio artístico e histórico, no

<sup>9</sup> Cottom, *Nación*, p. 426.

<sup>10</sup> López, “De cómo el pasado”, p. 139.

<sup>11</sup> López, “De cómo el pasado”, pp. 142-143.

<sup>12</sup> Cottom, *Nación*, p. 431, artículo 1º de dicha ley.

<sup>13</sup> Cottom, *Nación*, p. 181.

solo arqueológico.<sup>14</sup> Hay que considerar que la condición para que esta protección se validara era que dichos monumentos estuvieran inventariados por la Dirección General de las Bellas Artes, lo cual subjetivaba la protección de las construcciones coloniales, dejando ver una vez más el interés del Estado en esta materia. Este proyecto tampoco tuvo aplicación legal, ni siquiera fue promulgado, debido a la guerra de facciones que por entonces se vivía.

En 1930, año en que el gobierno posrevolucionario ya se había asentado de mejor manera y la estabilidad había regresado al país, se promulgó la Ley sobre Protección y Conservación de Monumentos y Bellezas Naturales, en ésta se retornaba con más vigor al interés nacional traducido en los sitios arqueológicos. Si bien gran parte de la concepción de nación era de inspiración liberal, hubo ciertas rupturas en la Constitución de 1917. Por ejemplo, en lo relativo a la propiedad el Estado buscó regular la adquisición privada de ésta en los terrenos donde se encontraban los sitios arqueológicos. Los terrenos donde se encontraban Chichén Itzá o Teotihuacán dejaron de pertenecer a propietarios particulares y pasaron a ser propiedad de interés nacional.<sup>15</sup> De nuevo no había más que una superficial consideración de los templos religiosos como monumentos históricos.<sup>16</sup> Y como ya se expresó, el interés oficial establecía que “los monumentos y objetos arqueológicos constituían el recuerdo del pasado de esta nación”.<sup>17</sup>

En el pináculo del indigenismo y en la promoción arqueológica se promulgó la Ley sobre Protección y Conservación de Monumentos Arqueológicos e Históricos, Poblaciones Típicas y Lugares de Belleza Natural de 1934. Pero para Bolfy Cottom, esta ley no puede considerarse como “nueva” ya que el bagaje jurídico de sus antecesoras no había quedado del todo

.....

<sup>14</sup> Cottom, *Nación*, pp. 440-441.

<sup>15</sup> Cottom, *Nación*, p. 200.

<sup>16</sup> En el artículo 1º de dicha ley se menciona lo siguiente: “Artículo 1. Para los efectos de esta ley, se consideran como monumentos las cosas muebles o inmuebles cuya protección y conservación sean de interés público, por su valor artístico, arqueológico o histórico. Entre los monumentos se podrá comprender a los códices, manuscritos y otros documentos, incunables y otros libros raros o excepcionalmente valiosos, diseños, grabados, planos y cartas geográficas, medallas, monedas, amuletos, joyas, sepulcros, fortificaciones, cenotes, cavernas y habitaciones prehistóricas, rocas esculpidas o pintadas, y cualesquiera estructuras arquitectónica o construcciones que llenen el requisito que exige el párrafo anterior...”, Cottom, *Nación*, p. 445.

<sup>17</sup> Cottom, *Nación*, p. 204.

superado,<sup>18</sup> y en efecto, este documento sólo presentaba algunas reformas parciales de su predecesora. Para el tema que nos compete, vemos que esta es la ley que más excluía los monumentos históricos coloniales, siendo en cambio más puntual con todos aquellos “vestigios de las civilizaciones aborígenes, anteriores a la consumación de la conquista”.<sup>19</sup> La importancia de esta etapa radica en que en ella se crearon las primeras instituciones a nivel federal (Instituto Nacional de Antropología e Historia y el Instituto Nacional de Bellas Artes), destinadas a dirigir la materia de los bienes patrimoniales, al mismo tiempo que se dedicaban a incentivar y producir la investigación correspondiente a estos sitios.<sup>20</sup>

Regresando al interés oficial por los monumentos coloniales, tenemos que destacar su ausencia de los debates y la legislación, hasta la Ley Federal de 1966. Cuando fue presentada como iniciativa, esta ley reconocía por primera vez la existencia de estos sitios de los que se asentaban “testimonios de admirables construcciones religiosas, civiles y militares, así como pinturas y esculturas, entre otros”.<sup>21</sup> Si bien décadas atrás, en la mencionada Ley huertista, ya se determinaban estos monumentos como *patrimonio cultural*, los legisladores mexicanos no la mencionaron en los debates,<sup>22</sup> debido, por supuesto, al auge del nacionalismo oficial y que en el imaginario del grupo de poder, era inconcebible (para ellos, como “herederos” de la Revolución), reconocer ese periodo. Como sea, dicha ley sólo sobrevivió dos años, puesto que desde 1968 hasta 1970, la cuestión sobre el alcance de la propiedad nacional cundió de nuevo en los debates legislativos.

De esta manera, en 1968 fue presentada al Congreso de la Unión la iniciativa de Ley Federal de Patrimonio Cultural de la Nación. Como se logra apreciar, hubo un importante cambio –semántico y jurídico– al incluir por primera vez (de manera oficial y operativa) el concepto de “patrimonio cultural”, modificando la tradición construida históricamente.<sup>23</sup>

.....

<sup>18</sup> Cottom, *Nación*, pp. 207-212.

<sup>19</sup> Cottom, *Nación*, p. 468.

<sup>20</sup> Cottom, *Debates por la cultura*, p. 32.

<sup>21</sup> Cottom, *Nación*, p. 221.

<sup>22</sup> Cottom, *Nación*, p. 222.

<sup>23</sup> Cottom, *Nación*, p. 250.



Esto se explica por una cercanía cada vez mayor a organismos internacionales como la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y su oficina, la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO). Aunque “avanzada”, esta nueva legislación difuminaba el interés clásico de los monumentos arqueológicos y el recién reconocido –al menos explícitamente– de los monumentos coloniales, en una amplísima gama de muebles, inmuebles y otras manifestaciones culturales, tanto del rubro material como del inmaterial.<sup>24</sup> Aunque ha de admitirse que en un par de artículos, la nueva ley era mucho más específica con el patrimonio colonial, se incluían entre otras cosas los edificios construidos entre los siglos XVI y XIX, tanto de carácter civil, militar y religioso.<sup>25</sup> Esta ley, sin embargo, duraría muy poco. Fuese por la limitación de las instituciones del Estado para regular un campo tan amplio como el del patrimonio cultural, o simplemente porque ésta no respondía al bagaje histórico que se había forjado en México desde el siglo XIX; pero apenas unos años después se expidió la Ley sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas (1972).

Por seguir vigente, nos remitimos a la Ley de 1972 como el principal sustento jurídico para el rescate, estudio y divulgación del Camino Real de Tierra Bajo. En su momento, ésta introdujo un novedoso sistema para integrar a los monumentos históricos que hasta entonces se promovían como “interés nacional”, las *zonas de monumentos*, definidas “como las áreas donde se encontraran dos o más monumentos de aquellas categorías [arqueológicos, artísticos e históricos]”.<sup>26</sup> Este cambio matizaba el gran espectro material e inmaterial que su antecesora aspiraba a proteger, pues a partir de entonces

.....

<sup>24</sup> El artículo 3º de la mencionada Ley establecía que eran bienes de valor cultural: “[...] los monumentos muebles e inmuebles arqueológicos, históricos y artísticos; los manuscritos, incunables, ediciones, libros, documentos, publicaciones periódicas, mapas, planos, folletos y grabados importantes o raros así como sus colecciones; las colecciones científicas y técnicas; las piezas etnológicas; las piezas paleontológicas; los especímenes tipo de la flora y de la fauna; los museos y colecciones de armas; los museos y colecciones numismáticas y filatélicas; los archivos oficiales, las fonograbaciones, películas, archivos fotográfico, cintas magnetofónicas y cualquier otro objeto de interés para la cultura que contenga imágenes o sonidos, los lugares típicos o pintorescos, los lugares de belleza natural, y cualquier otro bien que tenga interés nacional para quedar adscrito al patrimonio cultural”. Cottom, *Nación*, p. 250.

<sup>25</sup> Cottom, *Debates por la cultura*, p. 262.

<sup>26</sup> Cottom, *Debates por la cultura*, p. 302.

no se contemplaría solamente al edificio o predio que contenía al monumento, sino sus alrededores y su entorno en general. Esto significaba pues, que tanto el inmueble como los muebles ahí contenidos y el “paisaje” iban a ser considerados dentro de una misma categoría y por tanto tratados como “patrimonio”. Como veremos más adelante, el camino que recorre de Sisal a Mérida tiene un buen número de edificios históricos, datados desde la época Colonial hasta la segunda mitad del siglo XIX, que en su conjunto y con base en los artículos 36, 37, 41 y 42 de la mencionada ley<sup>27</sup> debería reglamentarse y protegerse como una zona de monumentos históricos, pues cumple con los requerimientos mínimos, a saber:

ARTÍCULO 35.- Son monumentos históricos los bienes vinculados con la historia de la nación, a partir del establecimiento de la cultura hispánica en el país, en los términos de la declaratoria respectiva o por determinación de la Ley.

ARTÍCULO 36.- Por determinación de esta Ley son monumentos históricos: I.- Los inmuebles construidos en los siglos XVI al XIX, destinados a templos y sus anexos; arzobispados, obispados y casas curales; seminarios, conventos o cualesquiera otros dedicados a la administración, divulgación, enseñanza o práctica de un culto religioso; así como a la educación y a la enseñanza, a fines asistenciales o benéficos; al servicio y ornato públicos y al uso de las autoridades civiles y militares. Los muebles que se encuentren o se hayan encontrado en dichos inmuebles y las obras civiles relevantes de carácter privado realizadas de los siglos XVI al XIX inclusive.

Sin embargo, en México, se ha demostrado que la práctica está, en la mayoría de las veces, separada de la teoría, por eso vale la pena preguntarse ¿qué valor tiene, en la actualidad, el patrimonio histórico en México? Apenas una década después de que fuera expedido el vigente documento sobre monumentos, en 1982, arribó al poder el primero de los gobiernos neoliberales que persiste hasta la actualidad. Este grupo, conocido también como .....

<sup>27</sup> Última reforma publicada, *Diario Oficial de la Federación* (en adelante DOF), 28 de enero de 2015.

“tecnócrata”, inició un fuerte proceso de desmantelamiento de muchas de las prácticas, tradiciones e instituciones en las que había basado su estabilidad política y social.<sup>28</sup> Fue en esos años en que el gobierno federal abandonó su antiguo régimen paternalista, populista y nacionalista para entrar al terreno internacional adoptando y subordinándose a las políticas del Fondo Monetario Internacional (FMI) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Estos cambios afectaron sobremanera el campo de la educación, la cultura y el patrimonio cultural.

En 1988, el entonces presidente Carlos Salinas de Gortari creó un órgano de cultura descentralizado de la Secretaría de Educación Pública (SEP), el Consejo Nacional para la Cultura y la Artes (CNCa) que comenzó a hacerse de varias de las funciones que tenía históricamente el INAH como instancia que procuraba la investigación seria del patrimonio histórico y arqueológico y, a la postre, degradó a ésta a un mero servidor técnico que procuraba los sitios ante la creciente actividad turística.<sup>29</sup> Este rubro fue ampliamente explotado en el contexto del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), a la vez que grandes corporaciones se expandían, mostraban un mayor “interés” por las rutas históricas y el “turismo cultural”.<sup>30</sup> A través de los años, la desvinculación entre educación y cultura ha traído una nueva concepción de ésta última: la cultura para el desarrollo económico.<sup>31</sup> A partir de estos años —y más en la actualidad—, con la creación de la Secretaría de Cultura (2015), los bienes patrimoniales han seguido un rumbo totalmente diferente respecto a las etapas anteriormente analizadas. Los antiguos intereses nacionalistas —inclusivos o exclusivos—, la función cognitiva del patrimonio como elemento para “buscar conocimiento”<sup>32</sup> han cedido forzosamente su lugar en el interés oficial a la promoción de espectáculos de luz y sonido en las zonas arqueológicas,  
.....

<sup>28</sup> Castro, *Las políticas salinistas*, p. 17.

<sup>29</sup> Franco, *Transformaciones del proyecto*, p. 57.

<sup>30</sup> Franco, *Transformaciones del proyecto*, p. 55.

<sup>31</sup> Como bien dice Iván Franco, la UNESCO como instancia internacional ha impuesto estas tendencias desarrollistas seguida por los países satélites, incluyendo a México. En donde las manifestaciones culturales son explotadas por diversas empresas transnacionales. Véase, Franco, *¿Quiénes lucran?*, p. 29.

<sup>32</sup> García, “Patrimonio cultural”, en *Arqueoweb. Revista sobre Arqueología en Internet*, 9(2), 2008, s/p, en <https://pendientedemigracion.ucm.es/info/arqueoweb/pdf/9-2/angelica.pdf> [consultado el 17 de agosto 2017].

conciertos masivos, grandes concesiones que menoscaban la integridad de paisajes y zonas de monumentos históricos.<sup>33</sup>

El Camino Real de Tierra Bajo no ha escapado de esta tendencia. En años recientes, el sector privado, con beneplácito de los gobiernos locales, se ha acercado a la zona histórica, por supuesto, para fines comerciales. En 2013, el gobernador de Yucatán, Rolando Zapata, anunció en el “Encuentro del Sector Turístico de Yucatán” su intención de “invertir” para convertir a Sisal en el primer “Puerto Mágico”,<sup>34</sup> siendo la única forma en que el gobierno vuelque su vista al abandonado sitio. El camino, por sí mismo, también ha querido lanzarse al mercado turístico; en este caso, fue una organización privada, la Asociación de Especialistas en Restauración y Conservación del Patrimonio Edificado, A.C., presidida por Limbergh Herrera, quien lanzó la propuesta para la creación de la “Ruta de la Emperatriz Carlota”.<sup>35</sup> Adaptándose a las nuevas tendencias, la mencionada ruta no busca promover la historia total del sitio fechado en siglos, sino una etapa muy específica que, de hecho, reafirma el discurso conservador de la historia, personificado en sucesos como el Primer o Segundo Imperio y el Porfiriato. Pero más aún, este tipo de iniciativas, lejos de llevar a cabo un serio programa de restauración e información cultural, delimita su acción a aquellas personas que puedan pagar por visitar la ruta y “conocer” sus curiosidades históricas, lo cual termina siendo por demás elitista, y excluyente para los nativos, quienes son los más directos herederos de ese patrimonio.

Ante los nuevos modelos que se ciernen sobre el patrimonio histórico, ¿cómo valorar en su auténtica dimensión cultural el camino real y otros sitios históricos y arqueológicos? A diferencia del amplio concepto que enunciamos al principio de este apartado, el valor de uso que tienen estos bienes en la

.....

<sup>33</sup> Una interesante crítica a la Secretaría de Cultura la hace Franco en “La Secretaría de Cultura”, p. 185.

<sup>34</sup> “Chichén Itzá tendrá nuevo Luz y Sonido y Sisal será el primer puerto mágico de Yucatán”, en *El Grillo*, 4 de diciembre de 2013, en <http://grilloporteno.com/2013/12/04/chichen-tendra-nuevo-luz-y-sonido-y-sisal-sera-el-primer-puerto-magico-de-yucatan/> [consultado el 18 de agosto de 2017].

<sup>35</sup> Mejía, “Al rescate del Camino de la Emperatriz Carlota”, en *Milenio Novedades*, 13 de julio de 2014, en <http://sipse.com/milenio/proponen-rescatar-la-ruta-de-la-emperatriz-carlota-por-yucatan-101637.html> [consultado el 18 de agosto de 2017].

sociedad enfrenta una gran divergencia entre los estudiosos del patrimonio y el consenso es difícil. Por un lado, Néstor García Canclini, desde un cuestionable relativismo, defiende la idea de que el capital puede ser “ambivalente” en el tema del patrimonio y que la acción de los empresarios en ciertas circunstancias promueve –debido a sus intereses económicos– la preservación del valor histórico de los bienes.<sup>36</sup> Sin embargo, no debemos perder de vista que el fin último de la historia es el conocimiento humano y la construcción de identidades que promuevan la conciencia reflexiva y cree condiciones favorables para la convivencia de diferentes grupos humanos. Por tanto, más allá de la visión economicista del patrimonio, debemos considerar acercarnos a él desde su valor simbólico que, a saber de Josep Ballart, es aquel que sustituye “algo que no existe, es decir, algo del pasado y no del presente, sea esto una persona, una historia, una idea”.<sup>37</sup> En este sentido, quienes generan este valor son –o deben ser– los historiadores, quienes fungen como los encargados de investigar y producir el conocimiento pretérito emanado de los bienes culturales. Aunque sabemos que es un tema difícil, debido a la generalizada indisposición del Estado por invertir en la investigación científica,<sup>38</sup> debemos tener muy claro que los resultados de nuestras indagaciones tienen que ir, al menos en primera instancia, dirigidos hacia un sector primordial: estudiantes y profesores. Pues a la hora de generar el conocimiento, si bien estamos hablando (en el caso del camino) de un patrimonio material y monumental, también se encierra en él un importante valor inmaterial: el conocimiento que da a la sociedad. Y es responsabilidad de los historiadores aportar ese conocimiento y de igual forma, del Estado, procurar un uso apropiado del mismo, para que a largo o mediano plazos, obtenga la legitimación social como patrimonio meritorio de conservación.

Aunque los ideales son casi siempre superados por la inexorable realidad social y política, si logramos crear una historiografía sólida sobre el Camino Real de Tierra Bajo, en particular, y el de la historia colonial en general, habremos dado el primer paso para reconocer que el Camino Real de Tierra Bajo tiene los elementos mínimos para ser considerado, como su homólogo

.....

<sup>36</sup> García, “El patrimonio cultural”, pp. 68-70.

<sup>37</sup> Ballart, Fulloa y Petit, “El valor”, en *Complutum*, pp. 215-224.

<sup>38</sup> Olivares, “Recorte presupuestal al Conacyt”, p. 35.

norteño, el Camino Real de Tierra Adentro, dentro de los Itinerarios Culturales de la UNESCO, definidos como “toda vía de comunicación terrestre, acuática o de otro tipo, físicamente determinada y caracterizada por poseer su propia y específica dinámica y funcionalidad histórica al servicio de un fin concreto y determinado”.<sup>39</sup> Definitivamente, el reconocimiento nacional o internacional no resolverá *per se* la situación del patrimonio en México, pero será un aliciente para su cuidado, en tanto, los historiadores debemos involucrarnos cada día más en ese ámbito, dominado por otras disciplinas, pues a nosotros nos toca la parte más compleja: mostrar una visión crítica de los bienes del pasado, dimensionando todo lo que se encierra en ellos, y a la vez, construir un discurso contrapuesto a todas estas modas culturales que han menoscabado la utilidad educativa de nuestro patrimonio cultural.

A continuación reseñamos, a manera de invitación, la historia del Camino Real de Tierra Bajo, pretendiendo ser un acercamiento historiográfico que invite a una reflexión y estudio de su historia y alcances en su época.

## **Conformación histórica del Camino Real de Tierra Bajo y su espacio**

Las mercancías que abastecían a Mérida y que eran llevadas a Campeche se transportaban desde Mérida por medio de carretas y mulas<sup>40</sup> hasta el puerto de Sisal. Este trayecto se hacía a través de una antigua calzada que permitía la comunicación entre el corazón de la provincia y su puerto de cabotaje, camino que en 1572<sup>41</sup> dio paso al Camino Real de Tierra Bajo; hecho que benefició a una serie de pueblos, aún existentes (Caucel, Ucú, Hunucmá, etcétera), ya que eran puntos intermedios.

La importancia de este camino obedece a la existencia de tres puertos coloniales: San Francisco de Campeche, Salamanca de Bacalar (la séptima) que eran villas de españoles, y el puerto de Sisal, siendo el camino real a Campeche el más importante. Éste transitaba por la esquina noreste de Yucatán, limitando al oeste por playas, lagunas y salinas, rodeadas de  
.....

<sup>39</sup> Salinas, “Entre el reconocimiento y el abandono”, p. 1114.

<sup>40</sup> Landa, *Relación*, p. 173.

<sup>41</sup> Landa, *Relación*, p. 173.

manglares y el oeste lindaba con los cerros de la cadena Puuc, se le conocía como el Camino Real de Tierra Alto,<sup>42</sup> mientras que la sección que cruzaba de Mérida hacia el puerto de Sisal, pasando por Caucel, Ucú y Hunucmá se conocía como Camino Real Bajo. Después de las reformas borbónicas, en 1775,<sup>43</sup> se nombró a los antiguos pueblos como partidos, estos sitios tomarían el nombre del camino, conociéndose a toda el área de Maxcanú como partido Camino Real Alto y al área de Hunucmá como partido Camino Real Bajo, quedando los pueblos de Caucel y Ucú considerados dentro del partido de Mérida.<sup>44</sup>

La construcción de este importante camino inició en 1554 con la edificación de la calzada de Sisal a Hunucmá, antecedente del camino real,<sup>45</sup> ordenada por el alcalde mayor Álvaro Carvajal, nombrado por la Audiencia de Guatemala. La calzada, o camino, iniciaba de la punta de Ebtún y Sisal, “a un tiro de ballesta”<sup>46</sup> de la costa, legua y media hasta la tierra firme, debiendo atravesar la ciénega, pasar por Hunucmá y terminar en Mérida. La obra fue continuada por el alcalde mayor, el bachiller Juan de Paredes en 1559, con 500 pesos de oro anuales concedidos por la Audiencia de Guatemala y la construcción fue supervisada por el visitador García Jufre de Loaliza,<sup>47</sup> mediante una providencia expedida el 5 de diciembre de 1560 que señalaba la inversión de 500 pesos de oro de minas sufragados por el tesorero real para que continuase la obra, nombrando como superintendente y tesorero a Joaquín de Leguizamó.<sup>48</sup>

.....

<sup>42</sup> Repetto, *Demografía*, p. 41.

<sup>43</sup> Gerhard, *La frontera*, p. 78.

<sup>44</sup> Gerhard, *La frontera*, p. 78.

<sup>45</sup> Molina, *Historia de Yucatán*, p. 83.

<sup>46</sup> La frase “a un tiro de ballesta” hacía referencia a una distancia que dependía del alcance del tipo de ballesta empleado; en 1605 alcanzaba los 100 y 200 metros. Macías, “Alborada”, pp. 231-232. Citado en Escamilla, “Los caminos de Yucatán”, p. 133.

<sup>47</sup> Ferrer, “Historia de las comunicaciones”, p. 508; “Residencia de Quijada”, AGI, *Justicia*, 246 en *DDQAMT* t. I, pp. LXXXI-LXXXII; Casares *et al.*, *Yucatán en el tiempo*, p. 38; Molina, *Historia*, pp. 83-84.

<sup>48</sup> Ferrer, “Historia de las comunicaciones”, p. 508; “Residencia de Quijada”, AGI, *Justicia*, 246 en *DDQAMT*, t. I, pp. LXXXI-LXXXII; Casares *et al.*, *Yucatán en el tiempo*, p. 38; Molina, *Historia*, pp. 83-84.

El transporte por la ciénega se hizo con arriaz<sup>49</sup> por las partes más insalubres, e indios en las más firmes. El pago era de un real de plata o su equivalente en cacao, siempre y cuando, las cargas no excedieran las dos arrobas equivalentes a 23 kilogramos.<sup>50</sup>

El alcalde mayor, doctor Diego Quijada, asignó un impuesto de uno por ciento sobre las mercancías que se exportasen por vía Sisal y Campeche, pues estaba determinado a la construcción masiva de caminos, lo que le ganó el rechazo de los encomenderos. El 16 de marzo de 1563 las partes en conflicto: el cabildo de Mérida y el doctor Quijada, cada uno por su lado, escribieron sus versiones del estado de la provincia al rey. Quijada se justificó por implementar la tasación del uno por ciento a las exportaciones en Sisal y Campeche, desde donde se embarcaban 80 000 mantas de algodón y gran cantidad de cera que valía más de doscientos cincuenta mil pesos. El cobro ayudaría a la construcción de la calzada que redundaría en beneficio de los mismos mercaderes.<sup>51</sup> Fue hasta 1572, cuando el gobernador y futuro encomendero de Hunucmá, don Diego Santillán, inició los trabajos de la aduana de Sisal.<sup>52</sup>

Para estos años, Santillán describe el Camino Real de Tierra Bajo como:

una calzada junto al mar, donde había una ciénega bien trabajosa de pasar y con la dicha calzada pasan los caballos y carretas fácilmente, en que se traen a esta ciudad las mercaderías que los navíos y barcas traen al dicho puerto de la Nueva España y otras partes.<sup>53</sup>

.....  
<sup>49</sup> “Arriaz: Parece género de botón o virola que se ponía entre el hierro del puñal o cuchillo, y el mango, para que no se corriese la mano, y se lastimase con el corte”. *Diccionario de autoridades*, 1726, pp. 411-412. Aunque también puede referirse a las bestias de carga o tiro y las carretas que eran empleadas por los arrieros (n. del e.).

<sup>50</sup> Ferrer, “Historia de las comunicaciones”, p. 508; “Residencia de Quijada” AGI, Justicia, 246 en *DDQAMI*; t. I, pp. LXXXI-LXXXII, Casares *et al.*, *Yucatán en el tiempo*, t. II, p. 38; Molina, *Historia*, pp. 83-84.

<sup>51</sup> “Carta del doctor Diego Quijada, alcalde de Mérida de Yucatán, al rey don Felipe II, dando cuenta de diferencias habidas con el obispo de aquella diócesis, y de otros varios asuntos. Mérida, 15 de marzo de 1563”, AHN, Nueva España, Justicias y regimientos, en *Cartas de Indias*, vol. I, carta LXVIII, p. 388; carta del cabildo de la ciudad de Mérida a su majestad, dando relación del estado de la provincia, Mérida, 15 de marzo de 1563”, en *DDQAMI*; t. 2, pp. 46-52. Citado en Escamilla, “Los caminos de Yucatán”, p. 151.

<sup>52</sup> Molina, *Historia*, pp. 132-133.

<sup>53</sup> De la Garza, *Relación*, p. 34.



Más adelante sabemos que el camino real siguió con mejoras y tránsito hasta el siglo XIX, en el que de manera paralela a su construcción se tiró una línea para los *trucks* que provenían de haciendas cercanas a Sisal y que embarcaban la fibra de henequén en ese puerto. Si bien su importancia se mantuvo hasta el siglo XIX, debida, en gran medida, al auge henequenero de Yucatán y en parte por la situación sociopolítica del país; el puerto de Sisal siempre fue importante para el abasto de Mérida, así como para la venta de diversas mercaderías. Empero, a pesar de la relevancia del puerto de Sisal, los estudios sobre esta zona son escasos.

## Puerto de Sisal

Para esta investigación es importante considerar el papel del puerto de Santa María Sisal en virtud de que fue un punto de llegada y tráfico de mercancías. Cabe señalar que durante la mayor parte del periodo colonial, Sisal careció de habitantes, salvo los vigías<sup>54</sup> que temporalmente residían extramuros en “unas casitas de guano donde habita el vigía y cuatro indios con el objeto de dar parte al capitán general de las necesidades que noten en la costa”,<sup>55</sup> apreciación rectificada en 1804 por Humboldt, quien menciona a Sisal como “un puertecillo con unas bodegas de material perecedero, dos pozos, algunas chozas mayas y una casa solitaria de cal y canto construida en 1587.”<sup>56</sup> Así como el encargado y algunos cargadores de la aduana y los trabajadores estacionales de algunas pequeñas salinas que eran explotadas desde la época Prehispánica.<sup>57</sup> El periodo de mayor auge del puerto corresponde a 1807-1871 en que fue empleado como puerto de altura.

Por otra parte, el Fuerte de Santiago fue construido en 1596; cuando Felipe II dispuso “que en los puertos donde convenga se pongan atalayas”<sup>58</sup>

.....

<sup>54</sup> Los vigías eran los funcionarios o sujetos que vivían en las vigías, velas o atalayas instaladas a lo largo de las playas; su misión era celar el horizonte marítimo en prevención de algún barco enemigo que se acercase a tierra y el desembarco de gente o producción no autorizadas en la jurisdicción bajo su responsabilidad. Victoria, “Redes sociales”, pp. 121-138.

<sup>55</sup> Victoria, *De la defensa*, p. 71.

<sup>56</sup> Citado en Canto, “Sisal”, p. 61.

<sup>57</sup> Gerhard, *La frontera*, p. 166.

<sup>58</sup> *Recopilación*, citado en Victoria, *De la defensa*, pp. 33-34.

con dos o más centinelas para vigilar, con un salario que sería pagado de la real hacienda, el gobernador y el cabildo de la ciudad donde se ubicase.<sup>59</sup> Fue así que en 1596<sup>60</sup> y siguiendo estos mandamientos, Juan Miguel Agüero, maestro mayor de la catedral de Mérida, visitó Sisal para trazar el plano del que sería el Fuerte de Santiago, “situado en un lugar conveniente para la defensa de la calzada (el futuro camino real de tierra bajo)”.<sup>61</sup> Para complementar la defensa del puerto se construyeron sistemas de trincheras de madera y arena de espesor suficiente y dos retornos a los costados, que impedían el desembarco de dicha trinchera, que da al camino de la playa,<sup>62</sup> ubicados a lo largo del manglar y la selva camino a Hunucmá, específicamente en el año de 1717<sup>63</sup> para proteger los caminos a Mérida de cualquier ataque pirata.

En cuanto al puerto que se defendía, sabemos que era un surgidero incómodo y peligroso ya que no tenía abrigo al norte:<sup>64</sup>

[era un sitio] que dista del antecedente [Chuburna] seis leguas donde su surgidero es limpio, y es hondable, las embarcaciones grandes pueden aproximarse una legua de tierra y a media las menores cargadas, están todas expuestas por los vientos que perjudican este puerto [...] esta al sur del pueblo de Hunucmá que dista seis leguas [...] en el citado camino [camino real] a un cuarto de legua de la vigía hay una ciénaga bastante molesta en tiempo de lluvias y vestigios de un puente que al presente está cegado con piedras y tierra [...] del puerto dista la capital de Mérida doce leguas.<sup>65</sup>

De acuerdo con García Bernal, desde 1560<sup>66</sup> Hunucmá fue centro receptor del comercio atlántico en la península yucateca, beneficiado con la construcción  
.....

<sup>59</sup> Victoria, *De la defensa*, p. 39.

<sup>60</sup> Rubio, *Movimiento*, p. 27.

<sup>61</sup> Victoria, *Piratería*, p. 79.

<sup>62</sup> Gerhard, *La frontera*, p. 80

<sup>63</sup> Victoria, *Piratería*, p. 56.

<sup>64</sup> Canto, “Sisal”, p. 62.

<sup>65</sup> *Biblioteca Británica*, “Visita”, s/p., citado en Canto, “Sisal”, p. 62.

<sup>66</sup> García, *Campeche*, p. 101.

del Camino Real de Tierra Bajo y sus puentes levadizos para sortear la ciénega, la cual era intransitable en tiempo de lluvias (aún en nuestros días),<sup>67</sup> y que logró su máximo y fugaz apogeo a principios del siglo XIX. Así, durante el siglo XVI y hasta el siglo XVIII llegaban al puerto de cabotaje<sup>68</sup> de Sisal mercancías para abastecer a Mérida provenientes de Veracruz o Campeche,<sup>69</sup> en tanto las embarcaciones llevaban diversas mercancías hacia Campeche.

Después, con el establecimiento de las reformas borbónicas y el sistema de las intendencias en la Nueva España, la zona se estableció bajo el nombre de partido de Camino Real de Tierra Bajo, hasta constituirse en la región de mayor densidad demográfica y de mayor producción agrícola (maíz), cría de ganado mayor, vacuno y caballar, contando con un número de aproximadamente cuarenta sitios, 32 ranchos y 99 haciendas de reducido tamaño y ubicadas en toda su jurisdicción.<sup>70</sup>

## Consideraciones finales

A lo largo del trabajo pudimos constatar que la escasez de estudios históricos sobre el Camino Real de Tierra Bajo y el problema del “desamparo” oficial que enfrenta el patrimonio cultural en México, corresponden, en ese orden, al trabajo de los historiadores, mientras que la promoción y protección del legado histórico es responsabilidad del Estado. Pero como constatamos, estos elementos se encuentran aislados, si bien deberían estar vinculados.

De esta manera, la protección (no sólo del camino real) sino de cualquier bien histórico no puede partir del presente. Como ya vimos, el término patrimonio deriva de la idea de “legado”, algo que nos viene de “tiempo atrás”, por ende, cualquier monumento histórico debe contemplarse de manera íntegra, a saber: el conocimiento pretérito que encierra y el valor formativo presente.

Es así que documentados sobre el estado actual de abandono del camino real y sus edificios históricos, nos vimos en la necesidad de llamar la atención .....

<sup>67</sup> Gerhard, *La frontera*, p. 166.

<sup>68</sup> Un puerto de cabotaje es aquel de donde sólo salen embarcaciones que van a otro puerto del mismo país, es decir navegan únicamente bordeando las costas.

<sup>69</sup> Landa, *Relación*, p. 173.

<sup>70</sup> Contreras, *Población*, pp. 74-75.

a su defensa y reconocimiento como patrimonio histórico, dentro de la legislación correspondiente. Sin embargo, si no conocemos lo que pretendemos proteger, nos estaríamos enfrentando a una tarea parcial y hasta superficial. Este problema ya lo estamos encarando, en un contexto donde poco importa el valor histórico y educativo de los bienes, que se ve desplazado por el ocio y la explotación turística desmedida –y descontextualizada– por parte de la iniciativa privada y el Estado.

Es aquí donde debe actuar el historiador. Pretendimos pues, hacer notar que el estudio del Camino Real de Tierra Bajo, no sólo nos permite respaldar su valor como un bien cultural que tiene los méritos suficientes para su reconocimiento local, nacional e incluso internacional, sino también es la oportunidad de abrir líneas de investigación tales como la historia económica, demográfica, religiosa, geográfica, regional, arquitectónica y el estudio propio de los caminos. Todo ello, con el fin de complementar de buena manera la historiografía colonial y el entendimiento de los procesos que permitieron el desarrollo y dieron forma al Yucatán actual.

Más que responder dudas, el fin último de nuestra propuesta es generar interés, sobre todo en los historiadores que en años recientes se están involucrando más en el ámbito del patrimonio histórico. Creemos que nuestra disciplina puede contribuir en gran medida a contrariar el discurso mercantil del que están siendo objeto los bienes muebles e inmuebles del pasado, y eso sólo se logra con una historiografía sólida y creando canales propicios (a través de la educación, por ejemplo), para que la historia no se vea solamente como un entretenimiento o un conjunto de datos “exóticos” sino como un vehículo de identidad y reflexión de nosotros mismos.

## Fuentes

### Hemerografía

DOF *Diario Oficial de la Federación*

### Bibliografía

Ballart, Josep, Josep Fulloa y María de los Ángeles Petit, “El valor del patrimonio histórico”, en *Complutum Extra*, 6 (II), 1996, pp. 215-224, en <https://revistas.ucm.es/index.php/CMPL/article/viewFile/CMPL9696330215A/29835> [consultado el 17 de agosto].

Brading, David, *Los orígenes del nacionalismo mexicano*, México, Ediciones Era, 1980.

Canto Mayén, Emiliano, “Sisal: comercio y vida cotidiana (1806-1871)”, en Ivett García Sandoval, Marisa Pérez Domínguez y José Rozón León, *Puertos y comercio en el Golfo de México (siglo XIX)*, Colección Venablo, México, Ediciones Morbo, 2014.

Castro, Pedro, *Las políticas salinistas: balance a mitad de sexenio (1988-1991)*, México, Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa, 1993, p. 176.

“Chichén Itzá tendrá nuevo luz y sonido y Sisal será el primer puerto mágico de Yucatán”, en *El Grillo*, 4 de diciembre de 2013, en <http://grillopor-teno.com/2013/12/04/chichen-tendra-nuevo-luz-y-sonido-y-sisal-sera-el-primer-puerto-magico-de-yucatan/> [consultado el 18 de agosto de 2017].

Contreras Sánchez, Alicia del Carmen, “Población, economía y empréstitos en Yucatán a fines de la época colonial”, en Zamora, tesis doctoral inédita en historia, El Colegio de Michoacán, 2000.

Cottom, Bolfy, *Debates por la cultura. Las consultas públicas que precedieron a la promulgación de la ley federal sobre monumentos y zonas arqueológicas, artísticas e históricos en la Cámara de Diputados, 1972*, México, Secretaría de Cultura-Instituto Nacional de Antropología e Historia-Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo-Miguel Ángel Porrúa, 2006.

—, *Nación, patrimonio cultural y legislación: los debates parlamentarios y la construcción del marco jurídico federal sobre monumentos históricos, siglo XX*, México, Miguel Ángel Porrúa, Cámara de Diputados, LX Legislatura, 2008.

Landa, Fray Diego de, *Relación de las cosas de Yucatán*, México, Dante, 1994.

De la Garza, Beatriz (coord.), *Relaciones histórico geográficas de la gobernación de Yucatán (Mérida, Valladolid y Tabasco)*, ts. I y II, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1983.

*Diccionario de Autoridades*, en <http://ntlle.rae.es/ntlle/SrvltGUIMenuNtlle?cmd=Lema&sec=1.0.0.0.0>. [consultado el 17 de mayo de 2016].

Escamilla Peraza, Ricardo, “Los caminos de Yucatán en la encrucijada del siglo XVI”, tesis de maestría inédita en historia, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social-Peninsular, 2012.

Florescano, Enrique, “El patrimonio nacional. Valores, usos, estudio y difusión”, en Enrique Florescano, *El patrimonio nacional de México*, t.I, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes-Fondo de Cultura Económica, 1997.

- Franco, Iván, “La Secretaría de Cultura: modelo estatal para promover y comerciar cultura y patrimonio cultural”, en *Antrópica. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, vol. 2, núm. 3 (enero-junio 2016), pp. 182-187.
- , *¿Quiénes lucran con el patrimonio cultural en México?*, Mérida, Unas Letras Industria Editorial, 2011.
- , *Transformaciones del proyecto cultural en México. Educación, cultura y patrimonio cultural ante el neoliberalismo*, México, Editorial Praxis, 2005.
- García Bernal, Manuela Cristina, *Campeche y el comercio atlántico yucateco (1561-1625)*, Campeche, Universidad Autónoma de Campeche, 2006.
- García Canclini, Néstor, “El patrimonio cultural en México y la construcción imaginaria de lo nacional”, en Enrique Florescano, *El patrimonio nacional de México*, t. I, pp. 57-86.
- García López, Angélica, “Patrimonio cultural: diferentes perspectivas”, en *Arqueoweb. Revista sobre Arqueología en Internet*, 9(2), 2008, s/p, en <https://pendientedemigracion.ucm.es/info/arqueoweb/pdf/9-2/angelica.pdf> [consultado el 17 de agosto de 2017].
- Gerhard, Peter, *La frontera sureste de la Nueva España*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1991.
- López Caballero, Paula, “De cómo el pasado prehispánico se volvió el pasado de todos los mexicanos”, en Pablo Escalante (coord.), *La idea de nuestro patrimonio histórico y cultural*, t. II, México, Conaculta, 2011.
- Molina Solís, Juan Francisco, *Historia de Yucatán: dominación española*, vol. I, México, Consejo Editorial de Yucatán, 1988.

Mejía, Jesús, “Al rescate del Camino de la emperatriz Carlota”, en *Milenio Novedades*, 13 de julio de 2014, en <http://sipse.com/milenio/proponen-rescatar-la-ruta-de-la-emperatriz-carlota-por-yucatan-101637.html> [consultado el 18 de agosto de 2017].

Olivares Alonso, Emir, “Recorte presupuestal al Conacyt impactará las becas de posgrado”, en *La Jornada*, 22 de marzo de 2017, p. 35, en <http://www.jornada.unam.mx/2017/03/22/sociedad/035n1soc> [consultado el 18 de agosto de 2017].

Peñalba, Josué, “Evolución del concepto y la significación social del patrimonio cultural”, en *Arte, individuo y sociedad*, vol. 17, febrero de 2005, p. 181.

Repetto Tió, Beatriz Eugenia, “Demografía histórica de la población maya-yucateca colonial: Maxcanú Yucatán (1682-1756)”, tesis de maestría inédita en Ciencias Antropológicas, opción Etnohistoria, México, Universidad Autónoma de Yucatán, 1997, p. 291.

Rubio Mañe, Jorge Ignacio, *Movimiento marítimo entre Veracruz y Campeche, 1801-1810*, vol. 14, Issue 4, 1954.

Salinas Ramos, Miguel Santos, “Entre el reconocimiento y el abandono. La situación del Camino Real de Tierra Adentro en el norte de Guanajuato”, en *Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, vol. 14, núm. 5 octubre 2016, pp. 1,109-1,122.

Victoria Ojeda, Jorge, “Redes sociales en el Yucatán novohispano. Una aproximación a partir de la introducción del contrabando desde la costa, en grupos privilegiados en la península de Yucatán. Siglos XIX y XX”, en Laura Machuca (coord.), Mérida, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social-Secretaría de Cultura, 2014, pp. 121-138.



- , “De la defensa a la clandestinidad. El sistema de vigías de Yucatán”, tesis de doctorado inédita en historia, México, UNAM-Facultad de Filosofía y Letras.
- , “Mérida de Yucatán de las Indias. Su fortificación y defensa durante la colonia”, tesis de maestría, Facultad de Ciencias Antropológicas de la Universidad Autónoma de Yucatán, Mérida, 1994.
- , *Mérida de Yucatán de las indias. Piratería y estrategia defensiva*, México, Ayuntamiento de Mérida, 1995.