

## HALLAZGO DE UNA GARITA COLONIAL: HISTORIA Y ARQUEOLOGÍA EN EL TEMPRANO CAMINO REAL A CAMPECHE (SIGLO XVII)

JORGE VICTORIA OJEDA  
Secretaría de la Cultura y las Artes de Yucatán

Al salir los conquistadores hispanos de la población de Ah Kin Pech, donde recién habían fundado San Francisco de Campeche en 1541, rumbo a T’ho, donde fundarían la Mérida novohispana en la Península de Yucatán, comenzaron a recorrer los caminos, veredas y sendas que debido a su número y cargamento fueron ampliando a cada paso, sentando de esa manera las bases del sistema colonial de caminos en la región.

Años más tarde, en 1552, en relación a la apertura de caminos, en las Ordenanzas de Tomás López en Mérida, se especificaba:

Por ser necesario para la policía, el trato, comunicación, conversación y comercio de algunos pueblos con otros, y especialmente de las personas buenas y de buen ejemplo, lo cual no podía hacerse sin dar entrada a los pueblos, mandó que se abriesen caminos anchos y capaces, que se hiciesen calzadas y reparos donde fuese necesario, para que con comodidades se fuese de unas partes a otras, porque estaban muy cerrados de arboledas, y encargó a las justicias de los pueblos los reparasen con cuidado cada año.<sup>1</sup>

Además de algunas vías de procedencia prehispánica que se seguían utilizando durante la época colonial, de los tiempos tempranos de la administración española en la región peninsular yucateca destaca la construcción de una calzada entre el puerto de Sisal y Mérida (1554-1564), diversos caminos carreteros y vecinales que comunicaban esta ciudad con importantes poblaciones de la provincia (1565 en adelante), y particularmente el camino a Guatemala (1695-1697).<sup>2</sup>

La historia peninsular únicamente recoge el nombre de dos gobernadores preocupados por la realización de caminos en su jurisdicción: Carlos Luna y Arellano (1604-1612) y Lucas de Gálvez (1789-1792). El primero terminó de abrir y rectificar los caminos a Campeche, Valladolid y Bacalar, y dispuso la construcción de

<sup>1</sup> Citado en Eligio Ancona, *Historia de Yucatán*, t. II, p. 556.

<sup>2</sup> *Enciclopedia Yucatanense*, t. III, pp. 507-516; *Yucatán en el Tiempo*, t. II, pp. 37-39.

mesones para los viajeros a lo largo de esas rutas.<sup>3</sup> El segundo inició la ampliación de los principales trayectos para el tránsito de carrozas y carretas. En el caso del de Campeche, con poco más de ocho leguas de largo, se dice que Gálvez lo llevó hasta el pueblo de Chocholá.<sup>4</sup>

En esos caminos no se hace mención de la existencia de medidas de seguridad o garitas, como aquella cuyo estudio se aborda en estas líneas, ubicada al inicio del camino real a Campeche. Con base en el análisis de los vestigios arquitectónicos se propone que la edificación, localizada hoy día en el patio de un predio de la calle 64, en Mérida, fue en el siglo XVII e inicio del XVIII una garita<sup>5</sup> que celaba la entrada y salida de comerciantes, viajeros y demás personas que transitaban por esa vía, la más importante de la red peninsular. Su estudio conlleva aportaciones arqueológicas, arquitectónicas e históricas y nuevos planteamientos sobre la vida colonial meridana.

#### LOS CAMINOS REALES EN ESPAÑA Y AMÉRICA

Desde el año de 1476 los caminos en el territorio de lo que más tarde sería España pasaron a formar parte de las regalías de la Corona, actuando a manera de catalizadores de toda la organización económica que se creó, basada en un principio en el ganado trashumante y más tarde en las minas (en las regiones de América donde las había). Además de permitir el transporte de mercancías, servían como obstáculos para acciones bélicas —al impedir el libre tránsito a los enemigos— y como fuente de ingresos por portazgos y de otros peajes. El regio interés en todos los caminos vitales para el desarrollo económico y del Estado explica que la legislación los colocara directamente bajo la protección de los monarcas. Fueron éstos los caminos que en el siglo XVIII se denominarían a veces “caminos principales” y en ocasiones “caminos reales”, aludiendo a y reforzando su carácter público y utilidad general”.<sup>6</sup> Así se asienta en el *Tratado legal y político de Caminos públicos y Posadas, elaborado en 1755*, que procede de otro anterior de 1720, donde se señala como camino real al que “que unen dos cabezas o sitios importantes”.<sup>7</sup>

Esas leyes no concedían la titularidad al camino, ni en Europa ni en América, sino únicamente aportaban la protección real. De manera similar ese dominio

<sup>3</sup> Juan Francisco Molina Solís, *Historia de Yucatán*, t. II, p. 5.

<sup>4</sup> *Yucatán en el Tiempo*, t. II, p. 39.

<sup>5</sup> El *Diccionario de la Real Academia Española* ofrece varias acepciones para garita: torre pequeña de fábrica o de madera, con ventanillas largas y estrechas, que se coloca en los puntos salientes de las fortificaciones para el abrigo y defensa de los centinelas; casilla pequeña, para abrigo o comodidad de centinelas, guardafrenos, etc.; en México, entradas a las ciudades. <http://buscon.rae.es/drae1804-2012>. Tamara Blanes apunta que la garita es una accesoria militar de tamaño reducido, existiendo varios tipos de ella (*Fortificaciones en el Caribe*, p. 224).

<sup>6</sup> María Luisa Pérez González, “Los caminos reales de América en la legislación y en la historia”, pp. 38-39.

<sup>7</sup> Thomas Manuel Fernández, *Tratado legal y político de caminos públicos y posadas*, pp. 35-36.

fue ejercido por medio de las reiteradas referencias de su constitución como bien público y para el Estado en la masa documental generada por la administración hispana, como en el caso del camino de Campeche a Guatemala.<sup>8</sup> Así, el camino real, directamente bajo el patronato de la Corona y de sus leyes, debía estar protegido de todo tipo de abusos para contribuir al fortalecimiento del modelo de desarrollo económico impulsado. Pero no obstante esa protección, el uso de los caminos estuvo siempre plagado de abusos, los cuales afectaban a todo tipo de población, incluyendo a la nativa.<sup>9</sup>

En la *Ordenanza general de Correos, Postas Caminos y demás Ramos, de Orden Superior agregados a la Superintendencia general*, de 1794, se consigna:

Mi primer Secretario de Estado y del Despacho será (como hasta aquí) Superintendente General Nato de la Renta de Correos de España y de sus Indias, y de los Marítimos y sus Arsenales, y asimismo de Caminos y Posadas, y de los Bienes Monstrenkos, Vacantes y Ab intestatos, y de la Real Imprenta... [y] cuidará de su construcción y conservación, y del arreglo y establecimiento de Postas en los Lugares mas oportunos, y por las carreras mas cortas, y menos expuestas a detenciones y peligros: y zelará por sus Ministros y Dependientes, que los caminos se mantengan transitables y seguros, y las Posadas limpias, cómodas, y bien abastecidas de mantenimientos á precios moderados con arreglo á Arancel, que debe formarse por las Justicias todos los años con proporción á la abundancia ó escaséz de frutos , y que las Postas se mantengan en todos tiempos sobre las tarifas con que se manejan".<sup>10</sup>

Dentro del plan global concebido desde instancias superiores, el camino real era la vía de interés público desde el punto de vista oficial, y articulaba el territorio según las directrices de la economía de la zona. Al denominar a un camino como “real” se recogía toda la legislación metropolitana y de América: la aspiración tradicional de la Corona por consolidar al unísono el poder regio, el Estado y los elementos indispensables para sustentarlos. Pero el camino real en América tuvo un valor añadido fundamental: ayudó a consolidar la colonización como una empresa real, aunque a veces, y en algunas regiones como Yucatán, el tráfico por él fue un tanto débil por la misma precariedad de la colonización.<sup>11</sup>

En América es posible hacer una diferencia en la red de caminos reales. Los hubo de larga longitud, como fue el caso del que partía de la capital novohispana hasta Santa Fe de Nuevo México, el de México a Guatemala, o el de Lima a Venezuela, cuya función como integradores del territorio fue notable, mientras

<sup>8</sup> Ver “Testimonios de Autos sobre la apertura del camino entre Yucatán y Guatemala. 1696”, AGI, Patronato, 237.

<sup>9</sup> Pérez González, *op. cit.*, pp. 40-45.

<sup>10</sup> *Ordenanza general de Correos, Postas, Caminos y demás Ramos, de Orden Superior agregados a la Superintendencia general*, de 1794, Capítulo Primero, del Título Primero y Capítulo Décimo, Primer Título (Se respetó la ortografía original).

<sup>11</sup> Pérez González, *op. cit.*, p. 45.

que otros eran más cortos, como el de Veracruz y Acapulco a la ciudad de México, los cuales eran unas vías de comunicación indispensable.<sup>12</sup> Más allá de la clasificación por su longitud y tránsito, en un tercer rubro podemos incluir al camino real de Mérida a Campeche, de importancia para la relación comercial de la Península, aunque incomparable con el que enlazaba Veracruz con México.

A pesar de su nombramiento como tales desde el siglo XVI, en general la adecuación del nombre “camino real” a la realidad topográfica empezó a producirse hacia fines del siglo XVIII, aunque en la mayoría de los casos novohispanos no se logró nunca. En esa centuria se intentó una racionalización de la red caminera, pero no obstante el regalismo borbónico, las actuaciones en las vías de comunicación terrestre fueron escasas, siendo una de ellas la que unía Mérida con Campeche. Fue en ese siglo, como se ha señalado, cuando el término “Principal”, “Real” o “General” aludía a un camino que trataba de adecuarse en sus dimensiones al término. Así, por ejemplo, el de Veracruz a México se dice debía tener 12 varas de ancho, o sea, 10.03 m, mientras que un camino de travesía bastaba tuviese, cuando máximo, de ocho a 10 pies, unos 2.70 m de anchura.<sup>13</sup>

Tal como indica Pérez, el camino real en América posibilitó quizás más que ninguna otra instancia la vinculación de los nuevos territorios y sus habitantes al resto de las posesiones hispanas. No en balde se denominó “real” a la vía casi desde los albores de la provincia colonizada que recorría. A pesar de que su estado y conservación no fueran los deseados, ese camino garantizaba la prolongación de la normativa regia a cualquier punto de España y de las Indias, así como la integración territorial. De tal manera que al revisar la legislación sobre los caminos y su desenvolvimiento en el Nuevo Mundo es notorio el interés de la Corona en proteger el tráfico comercial de los abusos y evitar la merma del desarrollo económico.<sup>14</sup>

#### LA ECONOMÍA EN EL CAMINO REAL MÉRIDA-CAMPECHE

El establecimiento y posterior expansión de las estancias ganaderas en Yucatán se originó por el fracaso de las primeras exploraciones agrícolas emprendidas por los hispanos, y fue, junto con la encomienda y el comercio, una de las oportunidades que la región ofrecía para lograr una relativa prosperidad.<sup>15</sup> Esas unidades ganaderas fueron asentándose en torno a Mérida, la capital administrativa de la provincia, desde tiempos tempranos de la Colonia debido a la población española que en ella habitaba y al comercio que ahí circulaba. Otros sitios donde se desarrollaron estancias, aunque en menor proporción, fueron Valladolid y Tizimín, en el oriente peninsular, y Campeche por el oeste. En esa distribución geográfica influyeron

<sup>12</sup> Pérez González, *op. cit.*, p. 48.

<sup>13</sup> Pérez González, *op. cit.*, pp. 50-51.

<sup>14</sup> Pérez González, *op. cit.*, pp. 53-54.

<sup>15</sup> Manuela Cristina García Bernal, *Desarrollo agrario en el Yucatán Colonial. Repercusiones económicas y sociales*, pp. 87, 115-116,

tanto el propósito de abastecer de carne a los mercados urbanos como el de exportar los productos ganaderos y, secundariamente, el de utilizar a las estancias como depósitos o centros de recaudación de tributos. Además, pronto se introdujo en ellas la producción de cera y miel destinada al comercio local y foráneo.<sup>16</sup>

Conforme las estancias extendían su radio de acción comenzaron a surgir explotaciones pecuarias a lo largo de las principales vías de comunicación, sobresaliendo en este rubro el camino real a Campeche y el de Izamal con destino a Valladolid.<sup>17</sup> La presencia de estancias en la sierra yucatanense se ubicaría cronológicamente hasta para mediados de esa centuria, o sea de 1650 en adelante, pero en otro trabajo hemos apuntado que pueden provenir de tiempos más tempranos (1612),<sup>18</sup> y que bien pudieron destinarse también al comercio por el puerto de Campeche.

El historiador Jorge Rubio Mañé apunta que el liderazgo español en la conquista de América posibilitó la concentración de todas las fuerzas militares en esa empresa. Posteriormente, la economía derivada de la encomienda de pueblos, los repartimientos y mayorazgos, además de la explotación de ciertos recursos naturales, permitió la obtención de riqueza, sobre todo proveniente de la mano de obra indígena, así como la explotación de ciertos recursos naturales y de productos y cultivos.<sup>19</sup>

En ese sentido, los productos obtenidos del esfuerzo nativo y de los recursos naturales, tales como las mantas de algodón, la cera, la miel, la sal, el maíz, el cuero, el añil y el palo de tinte propiciaron un sistema mercantil que enlazaba a los pueblos con las ciudades y los puertos durante las centurias siguientes a la conquista, convirtiendo esa economía en una actividad estratégica que desde su inicio requirió del resguardo de la costa, debido a la codicia que despertó en piratas de diversa procedencia.<sup>20</sup>

Un documento de 1692 apunta hacia en ese sentido al indicar que

los frutos de esta tierra, de mantas, patíes, ceras, hilados y otros; estos géneros, como nobles, lo[s] comercian hombres de caudal vecinos y residentes en la ciudad de Mérida y Villa de Valladolid; que los de esta villa de Campeche no tienen esta conveniencia por su pobreza, y sólo sirve este puerto y villa de puente a dichas mercaderías.<sup>21</sup>

<sup>16</sup> Nancy Farriss, *La sociedad maya bajo el dominio colonial*, p. 64; García Bernal, *op. cit.*, pp. 14-15, 87.

<sup>17</sup> García Bernal, *op. cit.*, p. 88.

<sup>18</sup> Jorge Victoria Ojeda y Sergio Grosjean Abimerhi, “Obras hidráulicas en la región serrana de Yucatán”, p. 198.

<sup>19</sup> Jorge Ignacio Rubio Mañé, *Noticias históricas de Yucatán*, p. 36.

<sup>20</sup> Marco Tulio Peraza Guzmán, *Ciudades y equipamiento colectivo de Yucatán en la época virreinal*, p. 310.

<sup>21</sup> AGI, México, leg. 363, R. 4, N. 47, 75v, imágenes 201-202. “Carta del Tesorero Juez de la Real Hacienda de la Provincia al rey. Campeche a 13 de junio de 1692”.

No obstante esa interrelación comercial, los caminos coloniales en la Península no fueron adecuados, ocasionando dificultades para su transporte, que descansaba en hombros indígenas o en recuas de bestias de carga, mulas o caballos.<sup>22</sup>

A pesar de no contar con fuentes que lo indiquen explícitamente, se dice que el camino entre Mérida y Campeche fue, junto con el de Sisal que conducía a la capital de la provincia, fue de los primeros en “construirse” a lo largo de la década de 1554-1664.<sup>23</sup> Años después el gobernador Carlos de Luna y Arellano concluyó la apertura y rectificación de varias vías carreteras, entre ellas la de Mérida a ese puerto del Golfo.<sup>24</sup> Aquella debió modificarse tiempo después ya que se apunta que fue a fines del siglo XVII cuando se construyó el camino de Mérida a Campeche por la ruta de Hecelchakán por parte del gobernador Martín de Urzúa, quien llegó a gobernar en 1695.<sup>25</sup> Sumado a esas modificaciones y reparos, el inicio del camino en Mérida sufrió alteraciones en su trazo en la primera mitad del siglo XVIII con la finalidad de hacer la vía más lineal, para lo que se estrechó la calle, del arco de San Cristóbal hacia el sur. (Ilus. 1)

#### LA ZONA ENTRE EL BARRIO DE SAN JUAN Y LA ERMITA

Los recientes trabajos arqueológicos dirigidos por Rafael Burgos en parte del llamado camino real, entre la plaza del barrio de San Juan y la ermita de Santa Isabel,<sup>26</sup> arrojaron datos de interés que nos ayudan a comprender mejor esa zona de las afueras de Mérida para tiempos coloniales y por ende de nuestra investigación.

La ermita de Santa Isabel, o capilla de Nuestra Señora del Buen Viaje, que se creía construida en el siglo XVIII, es mencionada por el cronista López Cogolludo en su obra escrita en 1656;<sup>27</sup> lo que debió existir para ese tiempo fue una capilla de mampostería y una ramada de materiales perecederos, erigida sobre una plataforma

<sup>22</sup> Adela Pinet Plasencia, *La Península de Yucatán en el Archivo General de la Nación*, pp. 128-129.

<sup>23</sup> *Ibid.*

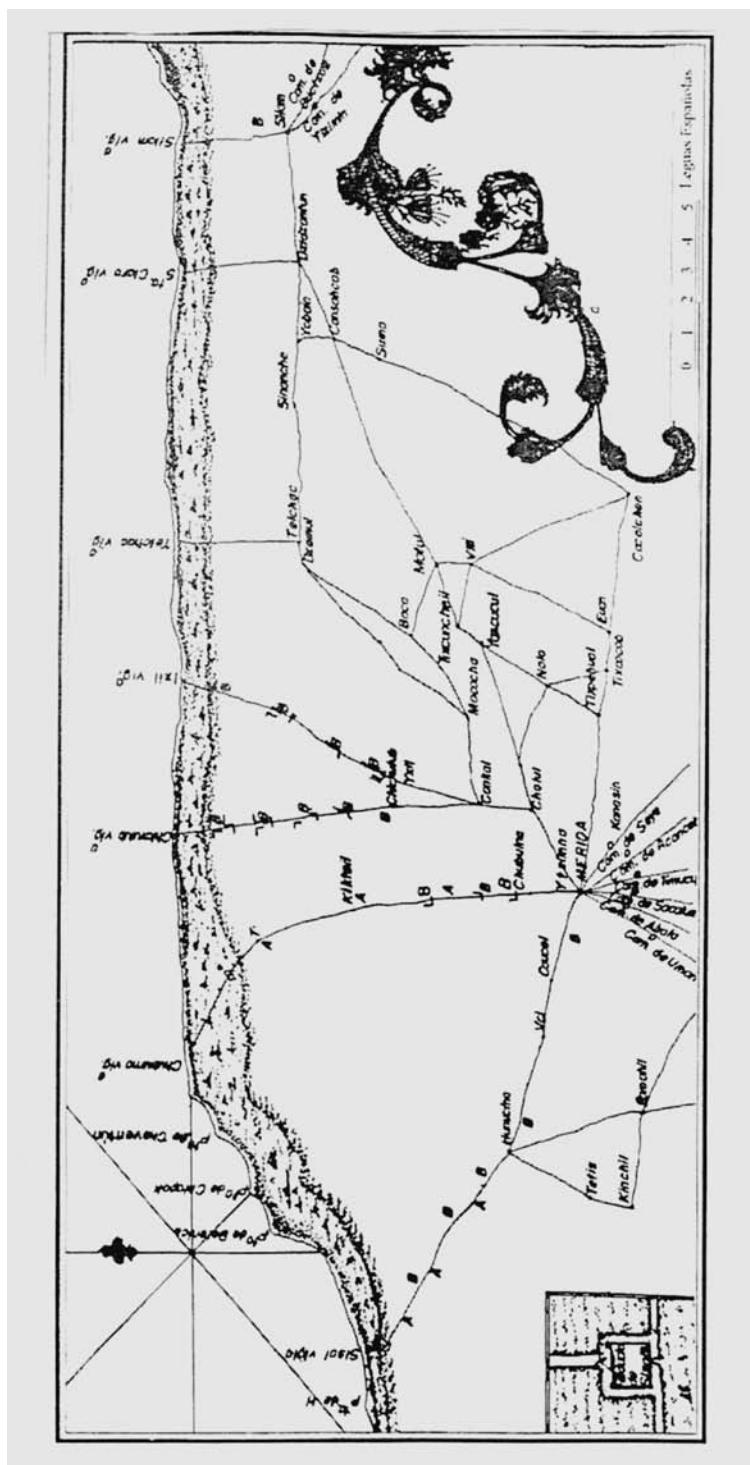
<sup>24</sup> *Ibid.*

<sup>25</sup> *Ibid.* No obstante lo señalado, Juan Francisco Molina Solís, *Historia de Yucatán*, t. II, pp. 312-313, indica que ante la aparición en 1685 de los piratas Laurent Graff y Grammont frente a Campeche, el gobernador Téllez de Guzmán salió hacia ese puerto con ayuda e hizo un alto en Hecelchakán, donde estableció su cuartel general.

<sup>26</sup> Los resultados pueden verse en Rafael Burgos Villanueva, Yoly Palomo Carrillo y Sara Dzul Góngora, *El Camino Real a Campeche: una perspectiva arqueológica e histórica*. Los trabajos se enmarcaron en el programa del Ayuntamiento de Mérida, denominado “Centro Histórico, Orgullo que Vive”, que sufragó los gastos. Por su parte, el Instituto Nacional de Antropología e Historia aportó el recurso humano para la investigación.

<sup>27</sup> Diego López Cogolludo, *Historia de Yucatán*, t. I, p. 384. A los datos anteriores hay que sumar la investigación realizada por Juan Peón acerca de Gonzalo de Ledesma, fundador de la capilla original, a quien ubica en el siglo XVII.

## HALLAZGO DE UNA GARITA COLONIAL



**FIGURA 1.** Plano de la parte norte de la Península, señalando los principales accesos a la capital. Elaborado en 1721 (AGC, Mapas y Planos, P. 119).

prehispánica de 2.15 m de elevación, que hacía las veces de capilla de indios.<sup>28</sup> Las oraciones las debían elevar no sólo ellos sino cualquier persona que deseara encomendarse antes de iniciar el periplo por el camino a Campeche, que pasaba por su costado norte, doblando por su frente oeste y de ahí seguía, dejando atrás los últimos elementos accesorios de la ciudad meridana.

En el otro extremo de esa parte del camino Mérida a Campeche se encontraba el barrio de San Juan, “intramuros” de la ciudad. La plaza del sitio estaba dominada desde 1552 por la ermita dedicada a San Juan Bautista, la cual fue reconstruida en 1620<sup>29</sup> y ampliada en el siglo siguiente.<sup>30</sup>

San Juan, cuyo nombre original maya se desconoce, fue un pueblo indígena absorbido por el crecimiento y la expansión urbana, de donde derivó que su población fuese diversa, ignorándose las disposiciones respecto de que la gente blanca no pudiese habitar en pueblos o barrios ajenos a los suyos.<sup>31</sup>

Los datos arqueológicos constituidos por la presencia de cerámica mayólica española y novohispana en la plaza de San Juan y sus alrededores apuntan hacia una ocupación temprana por parte de la población no indígena en la zona desde finales del siglo XVI y la mitad de la siguiente centuria.<sup>32</sup> Asimismo, la presencia de un mesón público donde alojarse también a fines del XVI,<sup>33</sup> en conjunto con la información arqueológica recabada por Burgos y su grupo, indica que esa parte de Mérida, salida para Campeche y punto de llegada desde el camino real, tenía un importante movimiento económico y de personas. Ahí se conjuntaban talleres de herreros y carpinteros, arriadas para el transporte, mercaderes, viajeros, etcétera.<sup>34</sup>

De tal forma, para el inicio del siglo XVIII el ya entonces barrio de San Juan exhibía una población conformada por criollos, mestizos, pardos e indígenas. La gente no española que residía en él tenía cierta capacidad económica, dedicados a la artesanía y el arrendamiento de mulas, entre otras actividades.<sup>35</sup>

#### UBICACIÓN DE LA GARITA EN EL CAMINO REAL MÉRIDA-CAMPECHE

Esta presunta garita de vigilancia se encontraba en la curva comprendida hoy día entre las calles 73 y 75, la cual debió ser modificada con posterioridad, tal vez reduciéndose en lo ancho para la construcción de la calle 64 en línea recta. Fue entonces cuando se construyeron las piezas del actual frente en el siglo XVIII, dejando invalidada la función militar de la garita (Ilus. 2).

<sup>28</sup> Burgos *et al.*, *op. cit.*, pp. 20-21.

<sup>29</sup> Martha Espejo Ponce, *Colonial Yucatán: Town and Region in the Seventeenth Century*, p. 210.

<sup>30</sup> Francisco Montejo Baqueiro, *Mérida en los años veinte*, p. 238.

<sup>31</sup> Véase *Recopilación de Leyes de Indias*, Ley XXI, Título III, Libro IV (1680).

<sup>32</sup> *Ibid.*, p. 24.

<sup>33</sup> Juan Francisco Molina Solís, *Historia de Yucatán*, t. I, p. 281.

<sup>34</sup> Burgos *et al.*, *op. cit.*, p. 38.

<sup>35</sup> Burgos *et al.*, *op. cit.*, pp. 36-37.

HALLAZGO DE UNA GARITA COLONIAL



FIGURA 2. Vista de la calle 54, antiguo camino real, desde la ermita de Santa Isabel hasta el predio estudiado.



FIGURA 3. Fachada de la casa erigida aprox. en la segunda mitad del siglo XVIII (foto del autor).

El predio que estudiamos<sup>36</sup> está marcado con el número 560 de la calle 64, en el barrio de San Juan (Ilus. 3). Hoy día el terreno exhibe 12.56 m de frente por 44.05 m de fondo y, con base en la legislación vigente, fue declarado Monumento Histórico el 8 de octubre de 1982.<sup>37</sup> En su fachada ostenta una placa que apunta que es “Patrimonio de la Nación”, sin embargo, esa denominación no se debe al tema que ahora tratamos, sino exclusivamente a la antigüedad del predio y como parte representativa del tejido urbano de una época.

A decir de los resultados de un estudio realizado hace unos años por una arquitecta, la construcción que ocupa el terreno citado corresponde a una vivienda popular-accesoria característica del siglo XVIII. El término hace alusión a un tipo de casa-habitación anexa a una vivienda principal, la cual es señalada en algunos casos documentados como “casa accesoria situada en el barrio”, teniendo como objetivo principal el ser arrendada a las clases bajas que no poseían una propiedad, ser utilizada como taller, o bien ser propiedad de los que la habitaban. Por lo general se componían de una o dos piezas de mampostería, y en ocasiones muestran influencias de arquitectura española y vernácula.<sup>38</sup> (Ilus. 4)

En su estudio la arquitecta subraya que el auge de las estancias ganaderas y un alza en la economía durante el siglo XVIII originaron que los colonos hispanos mejoraran su vivienda y construyesen otras. Cuando la accesoria se desplazaba del espacio de la casa principal y se ubicaba en algún barrio, adquiría características formales consolidando su esquema arquitectónico y ornamentándose con ciertos elementos. Dentro de las variantes que apunta nos interesa aquella en la cual caería el predio 560 de la calle 64. Se apunta que se compone de dos crujías paralelas a la calle, donde la sala hacía las veces de vestíbulo, espacio para el taller y para el descanso, y una más separada por el patio.<sup>39</sup> En el primero de ellos se encuentra el pozo para servicio de la casa. La función de este espacio verde fue dividir las áreas habitacionales de las de servicio y proveer de un microclima a la vivienda.<sup>40</sup>

Las áreas de servicio de las que disponía eran la cocina y el lavadero o despensa, localizadas donde termina el primer patio. La forma más generalizada fue la cuadrada, con dimensiones variables y se caracterizaba por contar con una pequeña hornilla en una de las esquinas. En referencia a la casa número 560 se menciona lo siguiente: “La cocina tiene en la parte superior del muro, donde se encuentra esta estufa rudimentaria, unas troneras para evitar la acumulación de humo y olores”. En otros casos visibles, la techumbre era a base de rollizos apoyados sobre vigas de arrastre y éstas a su vez sobre canes. En el edificio en estudio, el techo estaba

<sup>36</sup> Agradezco a la antropóloga Eugenia Montalván Colón, propietaria del predio, las atenciones prestadas y el interés por el conocimiento y difusión de la presente historia.

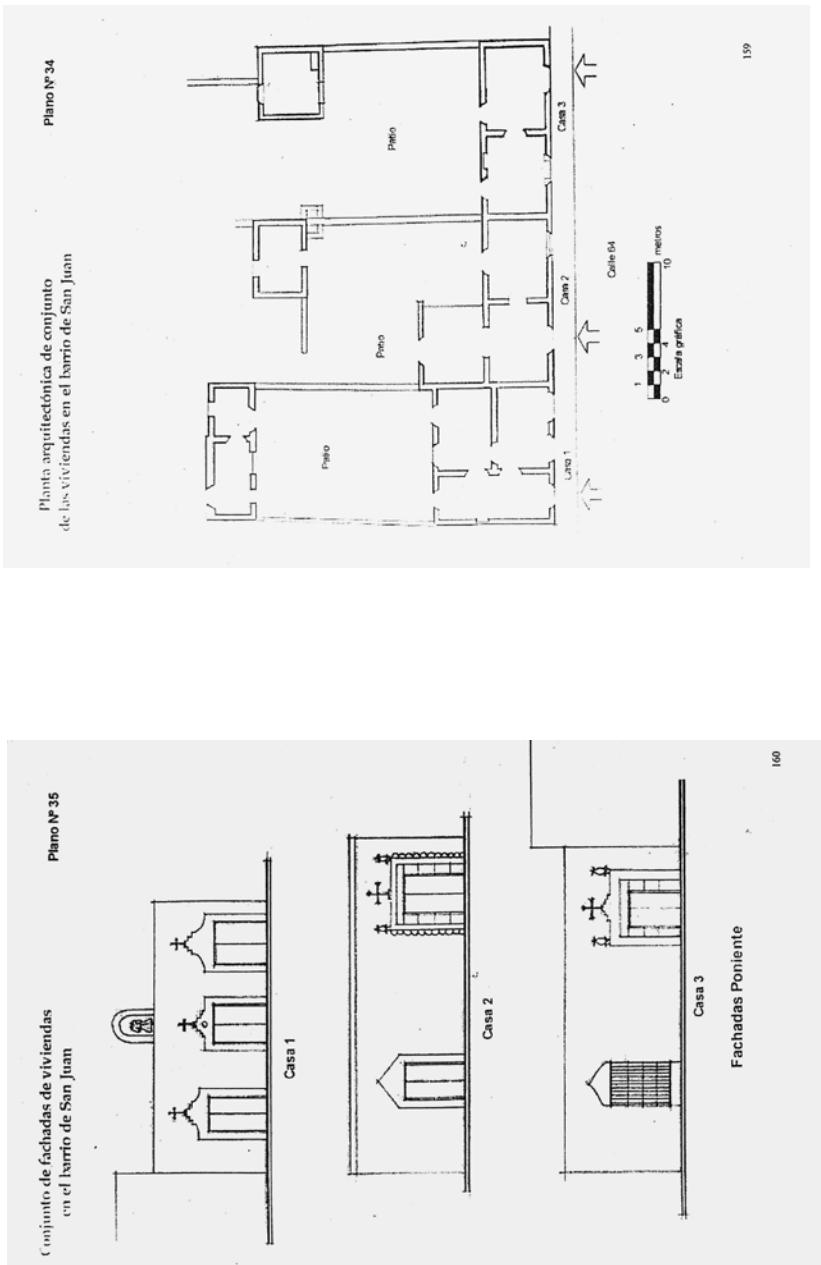
<sup>37</sup> ARPPC, tomo 20, Urbanas, f. 17.

<sup>38</sup> Martha Angélica Pacheco León, *Estudio tipológico de la vivienda colonial en Mérida*, pp. 148 y 225.

<sup>39</sup> Pacheco León, *op. cit.*, p. 250.

<sup>40</sup> Pacheco León, *op. cit.*, p. 251.

## HALLAZGO DE UNA GARITA COLONIAL



desplomado, aunque se observan aún dos gárgolas de piedra tallada para desalojar el agua pluvial.<sup>41</sup>

El segundo patio se ocupaba en estos predios como huerto de la vivienda.<sup>42</sup>



FIGURA 6. La garita antes de su remodelación (foto Eugenia Montalván).



FIGURA 7. Troneras cegadas en la pared oriente de la garita (foto del autor).

<sup>41</sup> Pacheco León, *op. cit.*, p. 250.

<sup>42</sup> *Ibid.*

En cuanto al grosor generalizado de este tipo de construcciones, se nos dice que era mamostería de media vara de ancho (44 cm), muros de cuatro varas de altura (3.34 m), acompañados de pisos de estuco de cal, y que el color blanco predominaba en las fachadas, las cuales se adornaban con elementos de piedra o argamasa que ayudaban a diferenciarlas de las ocupadas por los sectores más bajos de la población.<sup>43</sup>

Ya se apuntó que tipológicamente las construcciones del predio provienen del siglo XVIII, sin embargo se nos presenta la duda si todas son contemporáneas entre sí. No comulgamos con la idea de que “la cocina” con sus troneras formase parte de esa tipología constructiva, pensamos más bien que al edificarse los espacios del actual frente del solar, aquella ya existía.

Por sus rasgos militares (troneras, visibles por dos lados) y la desviación con respecto a la casa, así como por otros puntos del contexto histórico, proponemos que la construcción debió funcionar como una garita de entrada a la ciudad de Mérida. Ubicamos su erección para finales del siglo XVII.

El dibujo de planta del solar que la arquitecta presenta tampoco es correcto pues ubica con la misma orientación las fachadas de los predios contiguos e incluso los de las cocinas, pero en verdad la orientación de la garita mira un tanto al suroeste, no al este, lo cual es comprobable por medio de fotos satelitales o aéreas (Ilus. 5).

Esta construcción, que mide 5.40 m de ancho en su frente original por 5.60 m de fondo (muro donde está actualmente la entrada), se alza a 4.17 m y exhibe muros de 48 cm de grosor, ha sufrido modificaciones con el paso del tiempo pero aún mantiene rasgos que nos ayudan a sustentar nuestra idea (Ilus. 6). Cabe decir que la actual entrada, ubicada al suroeste, no es la original. Ésta estuvo en la pared noreste y debió cerrarse para lograr mayor accesibilidad cuando se reutilizó el espacio.<sup>44</sup> Las cuatro troneras existentes en la pared suroeste tienen una vista desviada hacia la derecha; en la pared contigua, que según se nota fue reconstruida, no hay evidencia actual de troneras, pero con seguridad las tuvo, con una vista desviada igualmente a su derecha. Esos dos grupos de troneras, a una altura a 2.62 m, posibilitaban mayor y mejor amplitud de cobertura visual de la curva de entrada con dirección al arco de San Juan, labor para la que se requerían, cuando menos, dos personas. Dichas troneras medían 52 cm de alto por 20 de ancho. Por la pared del noreste hay tres troneras cegadas, a 1.96 m de altura de altura, por medio de las cuales se celaba ese rumbo (Ilus. 7). La medida de las troneras de este costado varía con respecto a las otras ya que miden 64 cm de alto por 27 de ancho. A un costado existe una puerta que también debió abrirse con posterioridad, aunque no hay rasgos de otras troneras por ese lado.

Recreando un tanto el ambiente de la garita es posible pensar en una choza al costado noreste para el descanso de los caballos de los vigilantes-celadores, cuyo

<sup>43</sup> *Ibid.*

<sup>44</sup> Mide 2.10 m de alto por 1.47 m de ancho en la parte del piso.

número pudo ser a lo máximo de 10 personas según las troneras factibles, aunque en la realidad, en consideración a las carencias de personal de aquel entonces, pudieron ser menos (tres para cubrir las visuales). Un pozo con borde rectangular de 2.40 m, situado a unos 7 m de distancia por el lado norte, ayudaba a surtir de agua a ese espacio para las diversas necesidades.

#### A LA BÚSQUEDA DE LA HISTORIA DE LA GARITA MERIDANA

Ahora bien, cuándo y por qué se construyó la garita no queda claro, pero se propone que fue por seguridad a raíz de los temores por alguna invasión de piratas que es sabido quisieron marchar de Campeche a Mérida en algunos casos. Recordemos que en 1671 el temido pirata Henry Morgan atacó la ciudad de Panamá cruzando del Caribe al Atlántico por el río Chagras y recorriendo el camino real o de las Cruces, por lo que el asunto no sería novedad.<sup>45</sup> Una primera idea hace referencia a los numerosos reportes de acoso de piratas a las costas yucatecas y a Campeche en especial, lo que originó, desde el gobierno de Carlos Luna y Arellano (1604-1612), poner en prevención a la provincia construyendo algunas defensas.<sup>46</sup> No obstante, puede parecer muy temprana su construcción para ese tiempo.

Otra propuesta se relaciona con la Ciudadela de San Benito, proyecto que inició el gobernador Flores Aldana en 1667. Posteriormente, él mismo señalaba que

Mérida se halla a ocho leguas de la mar con muchos caminos abiertos, es ciudad rica y que nunca el enemigo ha llegado a ella si bien se hallaba amenazada, y temerosos sus moradores, y habiendo reconocido cuanto necesitara ponerla en defensa lo ejecuté con mucho trabajo de suerte que en menos de dos años perfeccioné un castillo y ciudadela inexpugnable como lo podrá[n] afirmar don Fernando Franco Escobedo gobernador de Campeche y don Marcos Lucio ingeniero mayor del Reino de Nueva España que se halló en mucha parte de sus medidas y fábrica, y a su calor está la provincia con más seguridad que nunca pues antes en toda ella no había una almena, y hoy se halla su cabeza con pie firme".<sup>47</sup>

Las menciones a la situación de la ciudad respecto a la costa y su riqueza, apuntan a que la construcción de la Ciudadela estuvo dirigida a la defensa contra las probables intrusiones de piratas.<sup>48</sup> No obstante, no se alude a garita alguna.

Una tercera posibilidad se ubicaría en tiempos del gobernador Bruno de Téllez (1683-1688), cuando ante el peligro que representaba la presencia continua de

<sup>45</sup> John Exquemelin, *Piratas en América*, p. 43; Falia González y Pilar Lázaro, *Mare Clausum. Mare Liberum. La piratería en la América colonial*, p. 147.

<sup>46</sup> Molina Solís, *op. cit.*, t. I, p. 19.

<sup>47</sup> AGI, México, leg. 1006, doc. 30. "Carta del ex gobernador don Rodrigo Flores de Aldana al rey. Noviembre de 1671".

<sup>48</sup> Jorge Victoria Ojeda, *Mérida de Yucatán de las Indias. Piratería y estrategia defensiva*, p. 84.

piratas en el Caribe y el Golfo de México, el temor se expandió en las poblaciones de Mérida, Campeche, Valladolid y Bacalar, considerando los vecinos que estaban en vísperas de ser atacados. Para intentar defenderse de los graves e inminentes riesgos se celebraron reuniones por las autoridades y se tomaron diversas determinaciones de resistencia, dando como resultado que los campechanos decidieran levantar una muralla que circunvalara la villa; los meridianos por su parte resolvieron que nada sería mejor y adecuado para la ciudad que cercarla de una muralla de mampostería, la cual a su juicio, les pondría fuera de peligro, “porque distando Mérida diez u once leguas de la mar, el enemigo no podría acarrear fácilmente artillería de abatir; aunque la acarrease, una muralla presentaría suficiente resistencia, mientras llegaban los auxilios de Veracruz”.<sup>49</sup>

Se acordó por unanimidad que se fabricase en Mérida una muralla, con baluartes y sala de armas, a costa de los encomenderos, y que se solicitase al rey la aplicación del impuesto de dos pesos anuales por manta que pagaban los encomenderos de la provincia, además de que la vigilancia de la obra corriese a cargo de una comisión de ciudadanos elegida por mayoría de votos en asamblea general de encomenderos, presidida por el gobernador Bruno de Téllez, y que esta Junta tomase cuenta y razón de los recaudados y gastado en la obra hasta conseguir se concluyese, en lo cual mostraron profundo interés el Ayuntamiento, el Cabildo Eclesiástico, los encomenderos y el gobernador. Escribieron al rey algunas cartas, encareciendo la urgente necesidad de la construcción de la muralla y la conveniencia de aplicar a este objeto la contribución decretada primero para sostener 100 hombres de caballería que constantemente recorriesen la costa y destinada luego al sostenimiento de dos buques guardacostas. Por último, se pidió con insistencia al soberano enviar un ingeniero que se encargase de la dirección técnica de los trabajos.<sup>50</sup>

La cuarta posibilidad se relaciona con el hecho de que en 1690 tomó posesión del gobierno de la provincia el militar Juan José de la Bárcena (1690-1693), maestre de campo y general de los reales ejércitos, con altas graduaciones y reputación ganada en diversas batallas en Europa. El mílite vino a Yucatán con una compañía de caballería y 100 hombres de infantería. Molina Solís indica que este gobernante hizo hincapié en la organización militar de la provincia, impulsó la construcción de la muralla de Campeche que provenía de la administración anterior, recorrió todas las vigías, “organizó de una manera análoga la defensa de

<sup>49</sup> Molina Solís, *op. cit.*, t. II, pp. 310-311.

<sup>50</sup> AGN, Reales Cédulas, vol. 20, exp. 119, ff. 291-292. “Se pide al Virrey su parecer acerca de la propuesta hecha por los encomenderos de Yucatán sobre el amurallamiento de la ciudad de Mérida, aplicándose para ello la contribución del montado y terminada la obra queden relevados de la contribución. Madrid, octubre 1 de 1685”; Juan Francisco Molina Solís, *Historia de Yucatán*, t. II, pp. 10-311.



FIGURA 8. Reconstrucción hipotética de la garita y los puntos visuales desde ella (propuesta del autor).

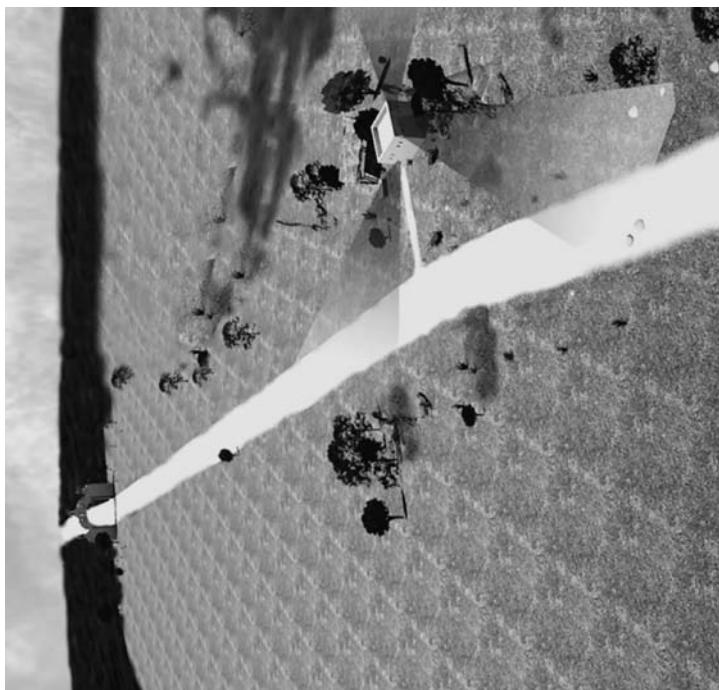


FIGURA 9. El arco de San Juan en la actualidad (foto del autor).

Mérida y de las villas de Valladolid y Salamanca”, y creó el puesto de sargento mayor de Mérida.<sup>51</sup>

De la Bárcena escribió al rey señalando que el ingeniero Zezera, además de erigir los arcos a la salida a Campeche, la costa y pueblos del sur, “está excavando frente a los conventos franciscanos, concepcionistas, Catedral y casa de la Compañía para hacer los subterráneos en donde se abrigue la población [en] caso de entrada de piratas”.<sup>52</sup> Los temores no eran infundados puesto que se sabía acerca de “los designios del Pirata que se dirigían a ymbadir la ciudad de Mérida o la Veracruz”.<sup>53</sup>

De estas cuatro propuestas, el momento más propicio para la construcción de la garita, a mi parecer, sería bajo la administración de De la Bárcena por el estado de seguridad que trató de imponer,<sup>54</sup> los temores existentes y las obras implantadas como medidas preventivas.

Cabe recordar que Tello opina que el siglo XVII fue una centuria de consolidación, equipamiento e infraestructura para Mérida, y que entre esas medidas se encontraba el hacer de ella una ciudad murada, lo que derivó únicamente “en la construcción de diferentes puertas o arcos”.<sup>55</sup> En ese sentido, la garita pudo estar ligada al proyecto de los arcos, en específico al dedicado a San Cristóbal<sup>56</sup> —más conocido como de San Juan—, levantado hacia el norte de la misma, a una distancia aproximada de 230 m (Ilus. 8). El celo establecido y los temores ante el peligro hicieron que la entrada a la ciudad estuviese protegida de alguna manera, pero tampoco hay que olvidar el afán por controlar el tráfico de mercancías ilegales y la seguridad pública del camino, aunque la primera idea nos parece más atractiva.<sup>57</sup> (Ilus. 9)

<sup>51</sup> Molina Solís, *op. cit.*, t. II, pp. 323-326.

<sup>52</sup> AGN, Correspondencia de Virreyes. “Carta del capitán general de Yucatán al virrey de la Nueva España. Mayo 18 de 1690”.

<sup>53</sup> AGI, México, leg. 363, R. 4, N. 43, 1v, imagen 6. “El gobernador da cuenta de los designios del Pirata que se dirigía a ymbadir la ciudad de Mérida o la Veracruz. Mérida a 18 de año de 1690” Desde dos años antes se anunciaría a la Corona los temores de invasión procedente de Jamaica, AGI, México, leg. 363, R. 4, N. 47, 1, imagen 1. “Se avisa de la probable invasión de Piratas desde Jamaica a Mérida y puertos de la Provincia en el año de 1689. Mérida a 28 de diciembre de 1692”.

<sup>54</sup> Ver AGI, México, leg. 363, R. 4, N. 70, 1, imagen 5. “Contestación ala Real Cédula a propósito de las órdenes dadas para hacer obras, fortificaciones, de nuevo reparo de castillos o murallas y para la compra de cualesquiera guarda costas. Mérida a 30 de abril de 1690”.

<sup>55</sup> Lucía Tello Peón, “Actores y signos urbanos en la Mérida de los siglos XVI, XVII y XVIII”, *Cuadernos de Arquitectura de Yucatán* (11-12), p. 223.

<sup>56</sup> Es interesante recordar que en el pasado se instalaban imágenes de San Cristóbal en las puertas de las ciudades, ya que era creencia común que bastaba con su representación para que el viajero se viese libre de todo peligro durante su periplo. Es considerado el patrono de los transportistas

<http://www.ewtn.com/spanish/saints/Cristobal.htm>

<sup>57</sup> No se apunta que fuese para control fiscal ya que para esos años sería difícil su existencia. Por ejemplo, en la ciudad de México, la recaudación del gravamen por el abastecimiento de carne se hacía por medio de una aduana y un sistema de garitas que fue perfeccionándose. A lo largo del siglo XVII otras ciudades como Puebla, comenzaban a organizarse, Yovana Celaya Nández,

Durante el gobierno de De la Bárcena comenzaron a construirse los arcos exentos en la ciudad que, según algunas opiniones servirían como entradas a la ya solicitada muralla que defendiese la capital.<sup>58</sup> El gobernante señaló que “Después de las murallas de Campeche, el yngenero Zezera se ocupa de levantar las pueras de los camynos de esta ciudad en forma de arcos, a la vera de los que salen para Campeche, la costa y pueblos del sur y oriente”.<sup>59</sup> Molina Solís señala que “en cuanto a las murallas de Mérida apenas se consiguió hacer los grandes arcos para las puertas y todo lo demás quedó relegado a proyecto”.<sup>60</sup>

El militar solicitó en más de una ocasión la medida defensiva de la muralla y aún el 15 de mayo de 1691 se hacía en Madrid la observación de que “también habrá de tomar resolución sobre la fortificación de Mérida en que habla el Gobernador de Yucatán”.<sup>61</sup>

Como acabamos de ver, De la Bárcena señaló que se estaban construyendo puertas en los caminos que conectaban a Mérida con la costa, los pueblos del sur y oriente, y la villa de Campeche, “en forma de arcos”, lo que permite suponer la construcción de cuatro entradas que podrían corresponder a los arcos de “Dragones” (61 x 50) para el oriente; el del “Puente” (63 x 50) para los pueblos del sur, y el de “San Cristóbal” (64 x 69) en el inicio del camino real a Campeche. El cuarto, suponemos, sería el que se situaba en el cruce de las calles 61 x 70 (arco de San Sebastián o “el Caído”) y que conducía al puerto de Santa María de Sisal. También puede pensarse que el arco del camino a los pueblos del sur haya sido el que se localizaba a cinco cuadras al sur de la catedral, ya que los dos primeros arcos están más cercanos entre sí.<sup>62</sup> Es asimismo posible que los arcos

“La cesión de un derecho de la Real Hacienda: la administración del impuesto de alcabala novohispana en el siglo xvii”, pp. 97-98.

<sup>58</sup> Ver AGN, Reales Cédulas, vol. 20, exp. 110, ff. 291-292. “Se pide al Virrey su parecer acerca de la propuesta hecha por los encomenderos de Yucatán sobre el amurallamiento de Mérida, aplicándose para ello la contribución del montado y, terminada la obra queden relevados de la contribución. Mérida a 1 de octubre de 1685”; AGI, México, leg.1006. “Sobre el estado de la Muralla de Campeche. Proposición de hacerla en Mérida. Madrid a 15 de mayo de 1691”. Otra idea acerca del origen de los arcos señala que fueron únicamente delimitadores virtuales de la ciudad, Aercel Espadas Medina, “Mérida: la traza urbana borbónica última virreinal, primera modernización”, p. 60.

<sup>59</sup> AGN, Correspondencia de los Virreyes. “Carta del Capitán General de Yucatán al Virrey de la Nueva España. Mérida a 18 de mayo de 1690”.

<sup>60</sup> Molina Solís, *op. cit.*, t. II, p. 326. Algún historiador ha errado al afirmar que Mérida estuvo cercada por la muralla (Juan Marchena Fernández, “El Poder de las Piedras del rey. El impacto de los modelos europeos de fortificación en la ciudad barroca americana”, p. 1050).

<sup>61</sup> AGI, México, leg.1006. Sobre el estado de la Muralla de Campeche. Proposición de hacerla en Mérida. Madrid a 15 de mayo de 1691 .

<sup>62</sup> Victoria Ojeda, *op. cit.*, pp. 94-95. Gabriel Ferrer de Mendiolea, *Nuestra ciudad. Mérida de Yucatán (1542-1938)*, p. 51, opina que con excepción del de San Cristóbal (San Juan), estos arcos no pudieron haber servido como puertas de la ciudad capaces de cerrarse ya que se encontraban en escampado. Sin embargo si observamos algún plano del diseño de la muralla de Campeche los ingenieros consideraban dejar terreno por el lado de la campaña previniendo el crecimiento del poblado e incluso de los sirvientes que vivían dentro del recinto amurallado.

erigidos después de los de 1690 hayan formado parte del plan de organización de cuarteles de la ciudad ya que los límites de éstos eran los propios arcos.<sup>63</sup>

Ahora bien, la construcción en el siglo XVIII de la casa erigida al oriente de la garita daba por terminada la función de ésta. Si en el estudio arquitectónico señalado se hace mención que su erección extramuros se debió a una mejoría en la economía, también hay que considerar la variante de la seguridad y la situación de la piratería, sobre todo en la costa campechana. De tal forma que una revisión de la documentación arroja como temporalidad tentativa de construcción de esa edificación a partir de 1717, cuando se expulsó a los ingleses de la Isla de Términos, pasando entonces el problema a la región oriental peninsular, donde entre 1727 y 1729 se levantaría la fortificación de San Felipe, en Bacalar.<sup>64</sup>

Podemos decir que a partir de la primera fecha los moradores de la ciudad de Mérida empezaron a respirar aires de cierta tranquilidad, pues aunque los vaivenes políticos de la metrópoli europea ocasionarían situaciones de inseguridad, se buscó responder a ellas con medidas como los planes de defensa para Campeche, Mérida y Bacalar en 1779, cuya invasión se consideró probable.<sup>65</sup> No se olvidó del todo la seguridad en el camino real puesto que si la vía fue modificada para aprovechar los espacios y crear paramentos lineales en los bordes del camino puede pensarse que el cierre o seguridad por medio de esos paramentos suplía en parte la función que antes desempeñaba la garita.<sup>66</sup>

Para las primeras décadas del siglo XVIII la seguridad de la Mérida novohispana estaba conformada por un sistema de 17 grupos trincheras “de piedra suelta” que protegían los caminos de acceso a Mérida, desde Sisal hasta Ixil, por la costa del norte. Tales trincheras se reconstruyeron y mejoraron a través de todo el siglo. Por el costado noroeste se encontraba el fuerte de Sisal, y la capital contaba con la Ciudadela de San Benito. Por todo ello puede decirse que, a pesar de estar situada tierra adentro, Mérida contó con una estrategia defensiva estática.<sup>67</sup>

Cuando en 1790 el entonces intendente y gobernador de la provincia, Lucas de Gálvez (1789-1792), investido del reformismo borbónico (administrativo, urbano-arquitectónico, cultural, educativo e ideológico), inauguró la vía denominada camino real a Campeche, la calle 64 era ya más estrecha pues contaba con menos

<sup>63</sup> Consultese Espadas Medina, *op. cit.*, pp. 45-88.

<sup>64</sup> Ver José Antonio Calderón Quijano, *Fortificaciones en Nueva España*, pp. 291 y 305; Victoria Ojeda, *op. cit.*, pp. 191-195.

<sup>65</sup> IHCM, Yucatán, 5-3-11-7. “Plan de defensa para la Plaza de Campeche, hecha por orden del rey por el brigadier de ynfantería don Agustín Crame, de acuerdo con el coronel don Roberto de Rivas, gobernador y capitán general de dicha provincia. Campeche a 20 de mayo de 1779”. Véase también Victoria Ojeda, *op. cit.*, pp. 196-206.

<sup>66</sup> Pablo Chico Ponce de León nos comentó que el plano de Mérida, elaborado en 1864-65, comúnmente denominado de Salazar Ilarregui, bien puede ser una radiografía de finales del siglo XVIII pues no hubo variaciones drásticas en el tejido urbano durante ese lapso. Los paramentos levantados señalados en el texto pueden apreciarse en ese plano.

<sup>67</sup> Victoria Ojeda, *op. cit.*, pp. 139-142.

de 10 m de anchura. De hecho cuando se construyó el espacio arquitectónico, en algún momento de ese siglo, fue para hacer trazar la entrada a la ciudad en línea recta (ver Ilus. 2). La salida de los espacios habitacionales y/o talleres —casas accesorias—, extramuros de la ciudad, debió ocurrir en tiempos de auge de las estancias y de cierta bonanza económica, pero también hay que considerar la variante de seguridad, al diminuir los temores ante algún eventual ataque enemigo.

La placa colocada junto al arco de salida para Campeche, apunta lo siguiente:

Este Camino real se debe a la personal asistencia, buen celo y prudente política, con que el Gob. Cap. Gen. e Inte. de esta prov., el Sr. D. Lucas de Gálvez, supo animar los estímulos generosos de un pueblo amante al común beneficio propenso a la libertad; en cuyo noble recurso halló los fondos de su abertura y construcción.

En ese tiempo la longitud del camino debió ampliarse, a más de mejorar las condiciones para el tránsito de carruajes, carretas y bestias.<sup>68</sup>

## CONSIDERACIONES

El primario camino real, abierto a golpe de machete por las huestes hispanas e indígenas que arribaron a T'ho precedentes de la novel villa de San Francisco de Campeche, sentó las bases para la comunicación entre esos dos sitios, y por ende del poder real a lo largo de esa ruta.

Bajo la regia protección y como bien público la autoridad debía procurar la seguridad de los transeúntes, evitando cualquier tipo de abuso y contribuyendo de esa manera al desarrollo económico. El celo por el cuidado de la vía y quienes la empleaban explica que, ante la probabilidad de que los piratas cumpliesen su amenaza de invadir la capital administrativa de la provincia, se tomara la medida de implantar una guardia en sus afueras.

El hallazgo de una garita a la salida de Mérida,<sup>69</sup> sobre la cual no se contaba con referencias documentales, resulta sin duda de importancia para los estudiosos de temas arqueológicos, históricos y arquitectónicos de la ciudad, y para la historia en general de la región. Si los hallazgos encontrados por Burgos en esa zona del camino real arrojaron información para que el arqueólogo ofrezca propuestas de tipo económico y social sobre el barrio y su población, una futura excavación en la garita y su entorno seguramente brindaría datos que nos ayuden a conocer más de su función o a rectificar sobre la misma.

En el plano de la historia, y de nuevo pese a la carencia de documentación archivística o publicada (v.g. cronistas) que hablen de esa construcción, la presencia de lo que consideramos fue una garita enriquece el tema de la prevención

<sup>68</sup> Burgos *et al.*, *op. cit.*, p. 23.

<sup>69</sup> Reconstruida sin lineamientos estipulados por el INAH, que la clasificaba como una cocina (Ilus. 11).

y defensa contra los ataques piratas, y nos permite hablar de un entorno de celo en la entrada de la ciudad de Mérida, así como variaciones en la percepción de esos temores para el siglo XVIII, cuando la población sale del plano “urbano”. Con la nueva construcción a la orilla del camino real su función militar queda obsoleta, pero los altos paramentos de las casas cumplen entonces una función de resguardo. Por último la arquitectura militar de la ciudad también se enriquece y brinda la oportunidad de conocer nuevas tipologías arquitectónicas militares para la ciudad colonial y corregir datos que la ubicaba en un tipo de vivienda. Todo ello se amalgama en una perspectiva de la Mérida novohispana temerosa de ser botín para los enemigos de la Corona, aunque los piratas tuviesen que caminar tierra adentro. Lamentablemente no es posible comprobar si en las otras salidas, por ejemplo la de Sisal, haya podido existir una edificación similar, aunque es sabido que por esa vía hubo varios grupos de trincheras desde mediados del siglo XVII. Habrá que seguir investigando.

Demos pues, la bienvenida a esta construcción, testigo del pasado meridano, cuya historia aporta unas líneas a la biografía de nuestra Mérida de Yucatán de las Indias.

## ARCHIVOS

AGI, Archivo General de Indias, Sevilla.

AGN, Archivo General de la Nación, México, D.F.

ARPPC, Archivo del Registro Público de la Propiedad y Comercio, Mérida.

IHCM, Instituto de Historia y Cultura Militar, Madrid.

## ARCHIVOS ELECTRÓNICOS

<http://buscon.rae.es/drael/garita>

<http://www.ewtn.com/spanish/saints/Cristobal.htm>

## BIBLIOGRAFÍA

ANCONA, Eligio

1978 *Historia de Yucatán*. Mérida, Ediciones de la Universidad de Yucatán.

BLANES, Tamara

2001 *Fortificaciones del Caribe*. Madrid, Letras Cubanas.

BURGOS VILLANUEVA, Rafael, Yoly PALOMO CARRILLO y Sara DZUL GÓNGORA

2010 *El Camino Real a Campeche: una perspectiva arqueológica e histórica*. Mérida, INAH y Ayuntamiento de Mérida.

CALDERÓN QUIJANO, José Antonio

1984 *Fortificaciones en Nueva España*. Madrid, Consejo Superior de Investigación Científica, Gobierno de Veracruz y Escuela de Estudios Hispano Americanos de Sevilla.

CELAYA NÁNDEZ, Yovana

2010 “La cesión de un derecho de la Real Hacienda: la administración del impuesto de alcabala novohispana en el siglo XVII. Tres estudios de caso”, *América Latina en la Historia Económica* 33, pp. 92-125, enero-junio.

ESPADA MEDINA, Aercel

1993 “Mérida: la traza urbana borbónica última virreinal, primera modernización”, *Mérida. El azar y la memoria*, pp. 45-88. Mérida, Imprenta Manlio (Colección Científica Gaceta Universitaria, 3).

ESPEJO PONCE, Martha

1974 *Colonial Yucatán: Town and Region in the Seventeenth Century*. Los Angeles, University of California.

EXQUEMELIN, John

1984 *Piratas en América*. La Habana, Academia de Ciencias de Cuba.

FARRISS, Nancy

1992 *La sociedad maya bajo el dominio colonial.* México, Alianza Editorial.

FERNÁNDEZ, Thomas Manuel

1755 *Tratado legal y político de Caminos públicos y Posadas.* Valencia, Joseph Thomas Lucas.

FERRER DE MENDOLEA, Gabriel

1938 *Nuestra ciudad. Mérida de Yucatán (1542-1938).* Mérida, Talleres Gráficos Bassó.

1977 "Historia de las comunicaciones", *Enciclopedia Yucatanense*, III tomo, pp. 507-626. Mérida, Consejo Editorial de Yucatán.

GARCÍA BERNAL, Manuela Cristina

2006 *Desarrollo agrario en el Yucatán Colonial. Repercusiones económicas y sociales.* Mérida, Universidad Autónoma de Yucatán.

GONZÁLEZ, Falia y Pilar LÁZARO

2010 *Mare Clausum. Mare Liberum. La piratería en la América colonial.* Madrid, Ministerio de Cultura.

LÓPEZ COGOLLUDO, Diego

1954 *Historia de Yucatán.* Campeche, Comisión de Historia.

MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan

2001 "El Poder de las Piedras del rey. El impacto de los modelos europeos de fortificación en la ciudad barroca americana", *Barroco Iberoamericano. Territorio, arte, espacio y sociedad*, vol. II, pp. 1047-1073. Sevilla, Fundación El Monte, Ed. Giralda.

MOLINA SOLÍS, Juan Francisco

1910 *Historia de Yucatán bajo la dominación española*, t. II. Mérida, Imprenta de la Lotería del Estado.

MONTEJO BAQUEIRO, Francisco

1981 *Mérida en los años veinte.* Mérida, Ediciones del Ayuntamiento de Mérida.

*Ordenanza general de Correos, Postas, Caminos y demás Ramos, de Orden Superior agregados a la Superintendencia General*

1794 Madrid, Imprenta Real.

PACHECO LEÓN, Martha Angélica

1997 *Estudio tipológico de la vivienda colonial en Mérida*, Tesis de Maestría en Arquitectura, Universidad Autónoma de Yucatán, Mérida.

PERAZA GUZMÁN, Marco Tulio

2001 *Ciudades y equipamiento colectivo de Yucatán en la época virreinal*, Tesis de maestría-doctorado en Arquitectura, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Arquitectura, México.

PÉREZ GONZÁLEZ, María Luisa

- 2001 "Los caminos reales de América en la legislación y en la historia", *Anuario de Estudios Americanos*, tomo LVIII, pp. 33-60. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos.

PINET PLASENCIA, Adela (coord.)

- 1998 *La Península de Yucatán en el Archivo General de la Nación*. México, Universidad Nacional Autónoma de México, Centro de Investigaciones Humanísticas de Mesoamérica y Gobierno del Estado de Chiapas.

*Recopilación de Leyes de Indias*

- 1943 Madrid, Consejo de la Hispanidad, 3 tomos.

RUBIO MAÑÉ, Jorge Ignacio

- 1975 *Noticias Históricas de Yucatán*. Mérida, Gobierno del Estado de Yucatán.

TELLO PEÓN, Lucía

- 1998- "Actores y signos urbanos en la Mérida de los siglos XVI, XVII y XVIII", *Cuadernos de Arquitectura de Yucatán*, núm. 11-12, pp. 229-235. Mérida, Universidad Autónoma de Yucatán, Facultad de Arquitectura.

*Yucatán en el tiempo*

- 1998 R. Casares G. Cantón (ed.). México, Inversiones Cares, S. A. de C. V., 6 tomos.

VICTORIA OJEDA, Jorge

- 1995 *Mérida de Yucatán de las Indias. Piratería y estrategia defensiva*. Mérida, Grupo CORME y Ayuntamiento de Mérida.

VICTORIA OJEDA, Jorge y Sergio GROSJEAN ABIMERHI

- 2009 "Obras hidráulicas en la región serrana de Yucatán", *Arqueología Colonial Latinoamericana. Modelos de estudio*, pp. 187-191. Juan García Targa y Patricia Fournier García (coords.). Londres, BAR International Series.