

SECCIÓN AMÉRICA LATINA

**La Carrera de Campeche (1717-1818):
demografías móviles, devociones
vernáculos y caminería provincial**

**The Campeche Race (1717-1818): Mobile Demographics,
Vernacular Devotions and Provincial Roads**

**La Carrera de Campeche (1717-1818): demografía móvil,
devoções vernáculos e estradas provincias**

*Francisco Rodolfo González Galeotti**

Resumen:




Este artículo estudia cómo la Carrera de Campeche, una serie de rutas de tráfico y movilidad fluviales y terrestres, conectó la ciudad portuaria de Campeche y el golfo de México con la Carrera de Guatemala, el circuito comercial que vinculó las audiencias/reinos de Nueva España y Guatemala. Para ello, se hizo una revisión de la historiografía regional, económica y de los estudios antropológicos; asimismo, se examinaron documentos de archivo y cartografía recabada en México, Guatemala, Estados Unidos y España, para sustentar la hipótesis de la existencia de las rutas. Como resultado, se corroboró la existencia de una demografía dinámica y en continuo movimiento, fortificada por devociones regionales que afianzaron la integración religioso-cultural y que permitió sustentar los proyectos de caminería de magistrados y élites en la Carrera de Campeche, al término del período colonial español.

Fecha de recepción: 25/07/2023 - Fecha de aceptación: 19/10/2023

* Guatemalteco. Doctor en Historia por El Colegio de Michoacán, Zamora, Michoacán. Académico en el Programa de Becas Posdoctorales en la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), Ciudad de México, México y becario del Centro Peninsular en Humanidades y Ciencias Sociales, Mérida, Yucatán México, asesorado por el doctor Arturo Taracena Arriola.


Correo electrónico: petateandolahistoria2.0@gmail.com ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0468-3892>

Palabras claves: comercio transversal; demografía; economía; historia; México; Guatemala.

Abstract: 

This article studies how the Carrera de Campeche, a series of fluvial and land traffic and mobility routes, connected the city port of Campeche and the gulf of Mexico with the Carrera de Guatemala, the commercial circuit that linked the audiencias/kingdoms of New Spain and Guatemala. For this, a review of the regional, economic historiography and anthropological studies was made; also archival documents and cartography collected in Mexico, Guatemala, the United States and Spain to support the hypothesis of the existence of the routes. As a result, it was possible to corroborate the existence of a dynamic demography and in continuous movement, fortified by regional devotions that strengthened the religious-cultural integration and that allowed to sustain the road projects of magistrates and elites in the Carrera de Campeche, at the end of the Spanish colonial period.

Keywords: cross trade; demographics; economics; history; Mexico; Guatemala.

Resumo: 

Este artigo estuda a forma como a Carrera de Campeche, um conjunto de vias fluviais e terrestres de tráfego e mobilidade, ligava a cidade portuária de Campeche e o Golfo do México à Carrera de Guatemala, o circuito comercial que ligava as audiências/reinos da Nova Espanha e da Guatemala. Para tal, foi efectuada uma revisão da historiografia regional e económica e de estudos antropológicos, bem como uma análise de documentos de arquivo e cartográficos recolhidos no México, na Guatemala, nos Estados Unidos e em Espanha, a fim de apoiar a hipótese da existência das rotas. Como resultado, foi corroborada a existência de uma demografia dinâmica em contínuo movimento, fortalecida por devoções regionais que reforçaram a integração religioso-cultural e que permitiram sustentar os projectos de estradas de magistrados e elites na Carrera de Campeche, no final do período colonial espanhol.

Palavras chaves: comércio transversal; demografia; economia; história; México; Guatemala.

Introducción

Vincular la mar del Norte con la del Sur fue un interés vital durante siglos. No es extraño, entonces, que personajes como Hernán Cortés y Lucas Alamán reconocieron tanto en el siglo XVI como en el XIX,

respectivamente, el valor de la ruta transistmica. Pero, además, tal importancia fue resaltada por las personas oriundas de dicha área, dedicadas al comercio, principalmente hacia el este del istmo.

Allí el comercio afianzó la Carrera de Campeche,¹ un sistema mercantil que conectó los nodos portuarios del golfo de México, sobre todo el de Campeche, con las rutas de comercio fluviales de la región de los ríos y el camino real, que se adentraban en las jurisdicciones de Tabasco, Chiapas, Guatemala y Oaxaca durante el período colonial. Tales rutas funcionaron de forma complementaria a la Carrera de Guatemala, un circuito de flujos económicos vinculantes de los reinos de Nueva España y Guatemala durante la dominación hispana. Conforme avanzó el siglo independiente, no se hizo mención de esas vías, a excepción de los casos de viajeros provenientes del extranjero, como Stephens (1840),² Heller (1845-1848)³ y Morelet (1847),⁴ quienes las recorrieron en contextos de convulsiones políticas. Paulatinamente, los caminos restringieron su alcance a la búsqueda de maderas preciosas por medio de senderos fluviales⁵, usados solo por la población local,⁶ aunque aún continuaron funcionando hasta mediados del siglo XX. Partiendo de este horizonte, surgen las preguntas: ¿Qué impulsó la creación de la Carrera de Campeche? ¿Qué factores influyeron en su auge y desuso? ¿Se interesaron en ello las autoridades monárquicas?

Flujos de vinculación

La Carrera de Campeche debió mucho de su existencia a las luchas imperiales por la hegemonía mercantil y marina del Caribe. Del lado español, un monopolio de comercio, reforzado por el sistema de flotas de la Carrera de Indias, permitió la preponderancia de la élite comercial novohispana durante buena parte del período colonial. Esta estrategia tuvo su contraparte en el control marítimo ejercido por los británicos, quienes siguieron una táctica de dominio marino

1 Retomo el término *Carrera de Campeche* de José Javier Guillén Villafuerte, «El problema de la decadencia en el Chiapas tardocolonial», *Estudios de Cultura Maya*, vol. 61 (2023): 211, <https://doi.org/10.19130/iifl.ecm/61.002x4856001sm7.20|1>

2 John Loyd Stephens, *Incidentes de viaje a Centroamérica, Chiapas y Yucatán* (San José, Costa Rica: EDUCA, 1971).

3 Karl B. Heller, *Alone in Mexico: the astonishing travels of Karl Heller, 1945-1848* (Tuscaloosa: The University of Alabama Press, 2007).

4 Arthur Morelet, *Viaje a América Central, Isla de Cuba y Yucatán* (Mérida: CEPHCIS, 2018).

5 Jan De Vos, «Oro verde». *La conquista de la Selva Lacandona por los madereros tabasqueños, 1822-1949* (México: Fondo de Cultura Económica, 1996).

6 Fray Tomás de la Torre, *Desde Salamanca, España hasta Ciudad Real, Chiapas: diario de viaje, 1544-1545*. (México: Editora Central, 1982); Vargas Pacheco, Ernesto y Ernesto Ochoa, «Navegantes, viajeros y mercaderes: notas para el estudio de la historia de las rutas fluviales y terrestres entre la costa de Tabasco-Campeche y tierras adentro», *Estudios de Cultura Maya*, vol. 14 (2013): 65-72, 109-118, <https://doi.org/10.19130/iifl.ecm.1982.14.551>

desde la conquista de Jamaica, con la instalación de asentamientos en las costas del Caribe y del golfo de México, la extracción de recursos naturales mercadeables y el contrabando.⁷

Un resultado de lo anterior fueron los ataques de marinos británicos —piratas— en las costas de Tabasco y la instalación de un asentamiento en la Isla del Carmen. Así, desde la Laguna de Términos su presencia se hizo sentir en la Región de los ríos o Mesopotamia tabasqueña. Esa presencia británica impactó económica y demográficamente el área. ¿Cómo? Por una parte, con la fundación de poblados tierra adentro, para evitar los ataques y correrías de quienes fueron denominados piratas; por otra, la migración de población africana, afroestiza e indígena hacia las inmediaciones de la Laguna de Términos como un territorio de refugio del control español.

¿Por qué y cómo la Región de los ríos tomó ese carácter? La atracción era por la gran biodiversidad del delta tabasqueño y del sur de Campeche, en especial, por sus bosques maderables. El corte de palo de tinte, que abundaba en las desembocaduras de los ríos Usumacinta y Grijalva, fue un gran incentivo económico en ese sentido. Desde la Isla del Carmen se ejecutó una sistemática deforestación para obtener dicho palo, siguiendo la vera del Usumacinta. Tal producción se caracterizó por ser insustentable, ya que, al deforestar un área, las cuadrillas de cortadores seguían las riberas hasta encontrar otros focos de crecimiento de árboles que talaban por miles, así que los terrenos desmotados se adaptaban a un sistema agrícola de plantación y crianza de ganado, lo cual impedía la recuperación del bosque.⁸ Debido a lo previo, la rentabilidad, el sistema de plantación y el control británico volvieron el área en un polo de atracción para pobladores afrodescendientes que huían del dominio español. Luego de la expulsión británica por las milicias españolas en 1717, la explotación forestal no hizo más que intensificarse, estimulando, aún más, la migración afrodescendiente, como sucedió con la fundación de Jonuta y Palizada.⁹

7 Peggy K. Lyss, *Los imperios trasatlánticos. Las redes de comercio y de las Revoluciones de Independencia* (México: Fondo de Cultura Económica, 1989).

8 Mario Ruz, «Un lugar verdaderamente deleitable. El pasado virreinal», en *Paisajes de río, ríos de paisaje. Navegaciones por el Usumacinta*, coord. por Ruz, Mario H. (México: CEPHCIS, IIFL, Consejo de Ciencia y Tecnología del Estado de Tabasco —CCYTET—, 2010), 135-139.

9 Ruz, «Un lugar verdaderamente deleitable» (2010), 129-132; Rosa Torras Conangla, *La tierra firme de enfrente. La colonización campechana sobre la Región de Los Ríos (s. XIX)* (Mérida: CEPHCIS, 2012), 38-44. No está demás señalar que la cuña de deforestación impulsada por los británicos y continuada por los españoles se aceleraría luego de la Independencia, no solo con el palo de tinte, sino también con las maderas preciosas que llegaban desde Tabasco, Chiapas y Guatemala hasta bien entrado el siglo XX. Asimismo, huelga señalar que entre los impulsores de este negocio hubo mercaderes ligados a través de la Carrera de Campeche, como los integrantes de la familia Sastré, de origen catalán. Jan de Vos, «*Oro verde*»..., 96-102; José Luis Capdepon Ballina, *Con la furia de las sierras cayeron las caobas y se fue nadando la selva. Las*

Por otra parte, inclusive con la expulsión, la huella británica perfiló dinámicas demográficas en Chiapas. Por ejemplo, San Juan Chicoacán, en las montañas zoques, fue fundado por refugiados de los ataques piratas desde los ahualulcos en 1673.¹⁰ Posteriormente, a mediados del siglo XVIII, en las estribaciones de Chapultenango, se establecieron haciendas de cultivo de cacao, lo que atrajo población mulata, mestiza e india de los límites entre Chiapas y Tabasco.¹¹ Finalmente, hacia 1793, con la constitución del pueblo de San Fernando de Guadalupe, en las inmediaciones entre las montañas mayas y las vertientes del río Usumacinta, sus habitantes conformaron un conglomerado multiétnico, compuesto de indios de los alrededores, así como afroestizos que siguieron la vera del Usumacinta desde Tabasco y Campeche.

A su vez, desde la serranía chiapaneca existió un flujo demográfico inverso, de sur a norte, a causa del refugio y la atracción económica. Los refugios, en particular, se debían a dos razones: la primera, a consecuencia de las represiones de la rebelión zendal de 1712, que dispersó a la población de las montañas mayas hacia Palenque y Tabasco; la segunda, como resultado de la crisis climática de 1769-1772, que empujó a la huida de los embates de la plaga de langosta, la carestía de alimentos y las epidemias.¹²

La movilización desde el sur siguió tres rutas que aprovecharon los sistemas fluviales. La primera, de vocación mercantil y derivada de lo señalado arriba, siguió la cuenca del Usumacinta. Esta ya había sido usada para el contrabando de Ciudad Real con los británicos y se mantuvo como una de las principales vías de conexión con el golfo de México y Campeche.¹³ La segunda, alcanzó los márgenes del río Grijalva en las montañas zoques, debido al crecimiento de las haciendas cacaoteras, y estaba compuesta, sobre todo, por población procedente del área maya que huyó de la crisis climática y el auge económico.¹⁴ La última ruta, construida más que todo por el contrabando, aprovechó la vertiente del Grijalva y, conectando con los ríos Naranja y Coatzacoalcos, atravesaba la Chontalpa. Tomó forma por el tráfico de maderas del istmo para los astilleros, junto al comercio de *tabaco de Corral* y cacao chiapanecos, grana de Nexapa y pólvora del Caribe. Ello creó un circuito que conectaba los Ahualulcos, la Chontalpa en

monerías en las sierras de Tabasco y Chiapas (1855-1936) (Tesis de Doctorado, El Colegio de Michoacán, 2008), URL: <https://colmich.repositorioinstitucional.mx/jspui/handle/1016/1410>

10 Tadashi Obara-Saeki y Juan Pedro Viqueira, *El arte de contar tributarios* (México: El Colegio de México, 2017), 573.

11 *Ibid.*, 596.

12 Obara-Saeki y Viqueira, *El arte*, 589.

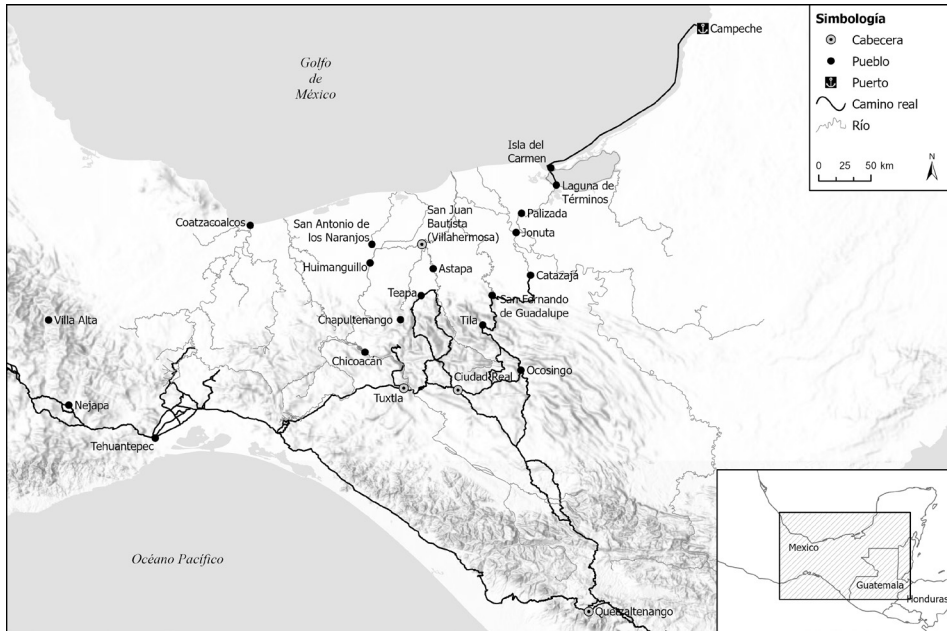
13 Obara-Saeki y Viqueira, *El arte*, 570; José Javier Guillén, «El problema de la decadencia en el Chiapas tardocolonial», 2023, 210-211.

14 Obara-Saeki y Viqueira, *El arte*, 139-140, 496, 586.

Tabasco y Veracruz, Villa Alta y Nexapa de Oaxaca con el puerto de Campeche, por medio de la navegación en bongos a lo largo de las costas¹⁵. Estas dinámicas poblacionales se pueden ubicar en el mapa 1.

Mapa 1

Dinámicas poblacionales y flujos de vinculación de la Carrera de Campeche



Fuente: Elaborado por el cartógrafo Marco Antonio Hernández Andrade, con indicaciones del autor.

Los flujos de movilización de personas y trasiego mercantil en estas rutas se desarrollaron durante el siglo XVIII; ampliaron su alcance hacia Coatzacoalcos, Villa Alta, Nexapa, Totoncapán y Quezaltenango —estas dos últimas plazas

15 Alcántara, Álvaro, «Configuración territorial, grupos de poder y dinámicas sociales en la provincia colonial de Guazaqualco, siglos xvii y xviii», en *El istmo mexicano: una región inasequible*, dirigido por Emilia Velázquez, Érica Léonard, Odile Hoffmann y Schapira Prévôt (México: CIESAS, 2009), 45; Laura Machuca, «Proyectos oficiales y modos locales de utilización del Istmo de Tehuantepec en la época colonial: historias de desencuentros», en *El istmo mexicano: una región inasequible*, dirigido por Emilia Velázquez, Érica Léonard, Odile Hoffmann y Schapira Prévôt (México: CIESAS, 2009), 78, 88; Huemac Escalona Lüttig, *Rojo profundo: grana cochinita y conflicto en la jurisdicción de Nexapa, Nueva España, siglo XVIII* (Tesis de Doctorado en Historia, Universidad Pablo de Olavide, 2016), 167; Archivo General de Indias (AGI) Plano de entradas y salidas furtivas por los Agualulcos, Mapas y Planos - México, 722.

en el Reino de Guatemala—. De esa manera, la vinculación a regiones como el sotavento veracruzano, la sierra norte de Oaxaca y Los Altos guatemaltecos amplificó el alcance e importancia de la Carrera de Guatemala. A ello se sumó la geografía sagrada.

La geografía sagrada

La Carrera de Campeche, además de su demografía y económica, tiene, ciertamente, una dimensión social reflejada en la geografía sagrada. Esta tomó forma en a las romerías y peregrinaciones, a raíz de la ritualización de hitos físicos y simbólicos presentes en el territorio, los cuales marcaron lugares tanto únicos como especiales para los pobladores y peregrinos.¹⁶

De esa forma, existió una territorialización devocional vinculada a la Carrera de Campeche y sus enlaces con la Carrera de Guatemala. Así, el tránsito y uso de rutas fluviales y caminos reales fueron imbuidos de una sacralidad específica. Esta hipótesis la podemos sustentar, al observar la evolución devocional de los Cristos negros y sus santuarios entre Nueva España y Guatemala. Igualmente, es apoyada en las romerías, en especial al santuario de Tila, a partir del Cristo negro de Esquipulas en Guatemala.

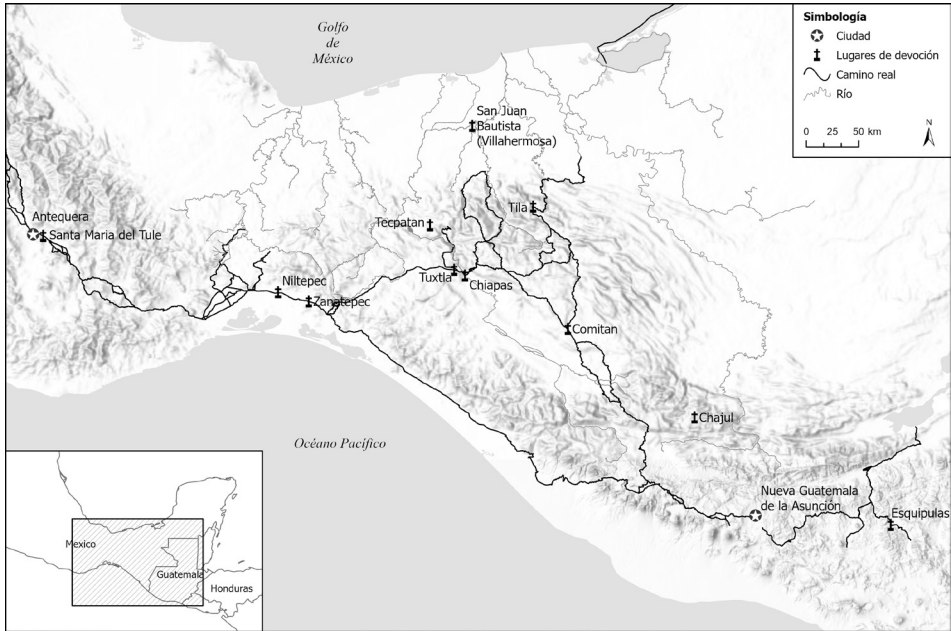
Los cristos fronterizos

En el camino real entre Oaxaca y Chiapas, destacan varios centros de devoción a Cristos negros, como las cofradías de Zanatepec en Oaxaca, Tuxtla y Tecpatán, al igual que la de Chiapas, fundadas en 1796, 1795 y 1802, respectivamente. A ello se suma la existencia de imágenes del Cristo en Niltepec, datada desde 1802, en Santa María del Tule y Oaxaca.¹⁷ Los registros indican que todas las cofradías correspondían a imágenes nombradas como cristos morenos o de Esquipulas, ubicados en las rutas observadas en el mapa 2.

Los poblados que se mencionan también formaron parte de la ruta que partía de San Juan Bautista —Villahermosa—, siguiendo por la cuenca del río Grijalva en dirección a Teapa, Ixtacomitán, Quechula, Tecpatán, hasta llegar a Tuxtla. Como veremos más adelante, este derrotero fue señalado por el teniente de justicia Domingo de Valcárcel de Ocuapan y el capitán general de Guatemala, Carlos Urrutia, en sus respectivos proyectos de apertura de caminos para facilitar el tráfico del Reino de Guatemala, Tabasco, Oaxaca y Campeche, entre 1800 y 1818. Por supuesto, tales devociones se extienden hasta el valle de Oaxaca, el

16 Yenyfer Juliana Florez Albino, *La geografía sagrada, una propuesta «Otra» para aprender el territorio Desde Ingativa* (tesis de maestría con énfasis en Comunicación Intercultural, Etno-educación y Diversidad Cultural, Universidad Distrital Francisco José de Caldas, 2021), 46, <https://repository.udistrital.edu.co/handle/11349/29089?show=full>

17 Carlos Navarrete, «El Cristo Negro de Esquipulas: Origen y difusión», *Estudios*, 38, (1999), 103.

Mapa 2*Centros devocionales del Cristo de Esquipulas*

Fuente: Elaborado por el cartógrafo Marco Antonio Hernández Andrade, con indicaciones del autor, basado en Carlos Navarrete, 1993.

valle de Comitán y la sierra de los Cuchumatanes. Eso corresponde con la vía de las mercancías desde Campeche hacia Oaxaca¹⁸ y con rutas de romerías al este, según veremos.

Las romerías de «La Trinitaria»

Por otra parte, en dirección hacia lo que fue el partido de Huehuetenango, de la jurisdicción de Totonicapán en Guatemala, se ubican varias rutas de romerías en lo que actualmente se define como *La Trinitaria*. Algunas de ellas son la dirigida en San Mateo Ixtatán al *Padre Eterno*, en La Trinitaria y Santa Margarita a *San Bartolo*, y a *San Carlos*, La Laguna, Altamirano.¹⁹ Tal como se observa

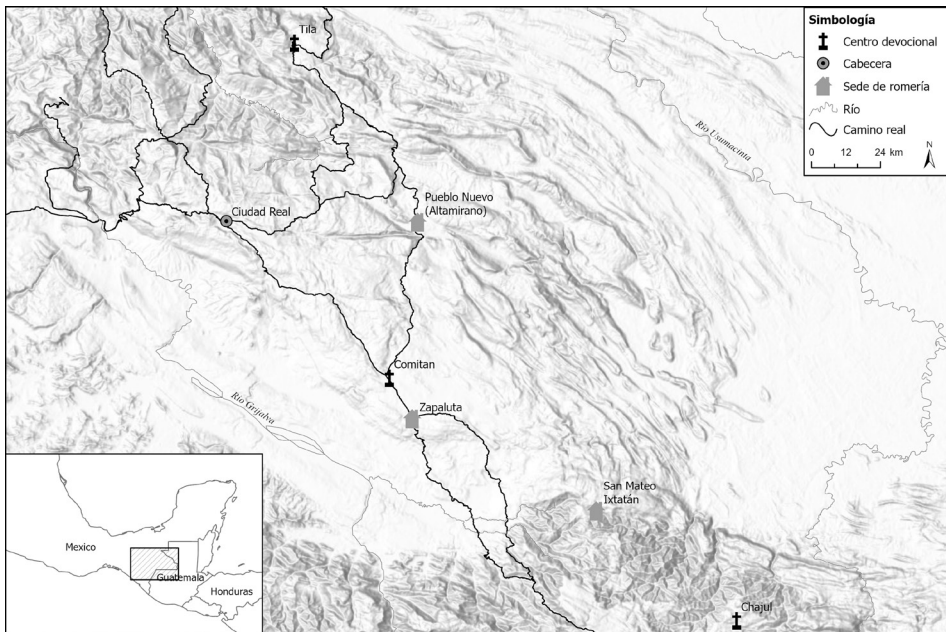
18 Silke Hensel, *El desarrollo del federalismo en México: la élite política de Oaxaca entre ciudad, región y estado nacional, 1786-1835* (Oaxaca: UABJO, El Colegio de Michoacán, El Colegio de San Luis, 2012), 378-380.

19 Enrico Straffi, *Ofrendas para la lluvia: transformaciones en los recorridos rituales en el sur de Chiapas* (tesis de doctorado, Universidad Complutense de Madrid, 2015), 26-27, <https://docta.ucm.es/entities/publication/7eb66701-50ca-4b6d-92ab-642b0c88a318>

en el mapa 3, esos trayectos devocionales corren de manera paralela a proyectos camineros abiertos entre 1797 y 1808. Como se verá adelante, esos se realizaron con el objetivo de reunir a la población en el área ch'ol, facilitar el comercio con Tabasco y el Caribe,²⁰ agilizar el tráfico y evadir enfermedades endémicas en la región coxoh.²¹ Así, las romerías de La Trinitaria se complementarían con dichos proyectos, dando cuenta de la movilidad sociorreligiosa entre los Altos de Guatemala, los Altos de Chiapas y la ruta más oriental de la Carrera de Campeche.

Mapa 3

Romerías de la región de Zapaluta o «Trinitaria»



Fuente: Elaborado por el cartógrafo Marco Antonio Hernández Andrade, con indicaciones del autor, basado en Straffi (2015).

Por otra parte, es necesario señalar la romería al Cristo del Gólgota de Chajul, cuyo alcance podía movilizar personas de toda Guatemala, Oaxaca y El Salvador, que duró hasta 1982 y, por motivos de la guerra civil, fue la segunda

20 Francisco Rodolfo González Galeotti, *Comercio franco y mercaderes en la Carrera de Guatemala (1740-1822)* (tesis de doctorado, El Colegio de Michoacán, 2020), 76-78, 80, 82.

21 Alma Rosa Martínez González, «La desaparición del pueblo coxoh de Escuintenango, Chiapas. Siglos XVI-XIX», *Revista de Historia*, n. 85 (2022): 168, <https://doi.org/10.15359/rh.85.10>

en importancia de Guatemala. Tal alcance ciertamente coincide con la Carrera de Guatemala. Además, relevante en este espacio sacro fue la coexistencia de la romería con una peregrinación más antigua hacia el cerro de Juil, de importancia en la tradición maya ixil y su cuenta calendárica.²²

Los casos aludidos sustentan que la geografía sagrada de las romerías y peregrinaciones se concatenaron tanto con la Carrera de Campeche como con la de Guatemala. En ese sentido, se traslaparon los vínculos entre Guatemala, Oaxaca y Chiapas, así como los proyectos camineros. Pero, ¿cómo se vinculó con Campeche? Veamos la devoción del Cristo de Tila.

El Señor de Tila

Tila fue un epicentro devocional situado en el cruce de rutas que conectaron el camino real, desde Guatemala, y las rutas fluviales hacia Campeche. El culto local se nucleó alrededor de la imagen del Cristo de Tila, cuya característica afamada es que era negro como su par de Esquipulas. Asimismo, se sumó la existencia de un centro de peregrinación ubicado en una caverna, como parte de la geografía sagrada maya ch'ol, que antecede la fundación de la iglesia del pueblo.²³ En la cosmogonía ch'ol son vitales las cuevas y se relacionan con los dueños del cerro, igual que con los colores negro y blanco.²⁴ Por otro lado, a finales del siglo XVII, en el contexto de la revitalización del control religioso, con la fundación del Colegio de Propaganda Fide en Querétaro, destacan los registros de un Cristo negro de Esquipulas en Tila. Se ha propuesto que se introdujo por el franciscano Antonio de Margil, a cargo, que llevó dicha imagen a Querétaro en 1683, trabajó con la población ch'ol de Verapaz y acompañó al Capitán General Barrios Leal en su entrada contra los lacandones en 1695.²⁵ En 1692, el obispo dominico Fray Francisco Núñez de la Vega señaló la existencia de un Cristo que experimentaba una 'transmutación prodigiosa', debido a que la imagen se tiznó por la devoción.²⁶ Tales datos permiten plantear que Tila amalgamó elementos claves para la geografía sagrada, tanto la mesoamericana como la católica, quizá similar al caso de Chajul. La diferencia con este último fue la vinculación a la Carrera de Campeche.

22 Leslie Ellen Straub, «La romería como modelo de peregrinaciones en las tradiciones centroamericanas», *Mesoamerica*, vol. 6, n. 9, (1985), 119-122, <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4009082>

23 Kathryn Josserand y Nicholas A. Hopkins, «Tila y su Cristo Negro: Historia, peregrinación y devoción en Chiapas, México», *Mesoamérica*, n. 49 (2007): 102-105, 109-111, <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2537749>

24 Navarrete, «El Cristo Negro de Esquipulas» (1999): 100; Josserand y Hopkins, «Tila y su Cristo Negro» (2007), 109-110.

25 Josserand y Hopkins, «Tila» (2007), 96.

26 Navarrete, «El Cristo Negro» (1999), 112; Josserand y Hopkins, «Tila» (2007), 96.

Luego de la rebelión zendal de 1712, en la cual participó la población ch'ol, y la conspiración de 1727, el gobierno civil y eclesial impuso su autoridad más vehementemente. Así comienzan las noticias de peregrinos guiados por la devoción del Cristo del Tila.²⁷ Eso explica que en 1752 se funde en Tila una cofradía del Señor de Esquipulas. La influencia se extiende hasta Tabasco, al crearse el barrio de Esquipulas en San Juan Bautista, en 1754.²⁸ Así, hacia la década de 1750 se marcan las huellas de la existencia de peregrinaciones y romerías con epicentro en Tila.

Estos datos son relevantes, porque señalan una precedencia respecto a la difusión oficial del culto del Santo Cristo de Esquipulas, en 1759. Las romerías fueron contemporáneas a la fundación de la cofradía del Cristo de Esquipulas en Comitán, en 1769,²⁹ con lo cual se vincularía la expansión devocional desde Esquipulas, en el oriente de Guatemala, hasta Tila. Huelga señalar que Comitán fue punto clave para el tránsito de pasajeros, mercancías y romerías durante la Colonia. Finalmente, en las cofradías del Cristo de Tila participaron activamente vecinos de Tabasco, quienes desde 1763 daban sostén económico a la corporación.³⁰

Todo lo anterior permite sugerir que la geografía sagrada del Señor de Tila creó una región devocional vinculada a la geografía económica de la Carrera de Campeche, a mediados del siglo XVIII. Entonces, ¿cuál fue el alcance de la devoción del Cristo de Tila? A partir de los textos devocionales, es posible entrever la geografía devocional. En el *Himno dedicado al Sr. de Tila* se indican los lugares de procedencia de los peregrinajes:

De Laguna del Carmen y Campeche / Palizada y Tabasco también / Visitamos al Padre de Tila / De nosotros ser Cristo Rey / Visitamos al Señor de Tila / De nosotros ser Cristo Rey.³¹

Aunque la mención del Cristo Rey sitúa estas líneas en la segunda década del siglo XIX, la ubicación de los lugares de la peregrinación deja en claro que la devoción se volcó hacia la Región de los ríos, la cual abarca desde la Laguna del Carmen hasta Tabasco. Por otra parte, el *Despedimiento al Señor de Tila* suma otros puntos por considerar:

27 Fabiola Patricia Monroy Valverde, *Tila: las raíces históricas de su importancia como centro de peregrinación en Chiapas* (tesis de licenciatura, UNAM, (1995), 71.

28 Navarrete, «El Cristo Negro de Esquipulas» (1999), 112.

29 *Ibid.*, 103, 112.

30 Fabiola Patricia Monroy Valverde, *Tila*, 1995, 73-74; Jasseram y Hopkins, «Tila» (2007), 99.

31 Carlos Navarrete, «Textos populares de poesía religiosa al Cristo de Tila, Chiapas», *Anuario del Centro de Estudios Superiores de México y Centroamérica*, (2007): 59, <https://repositorio.cesmeqa.mx/handle/11595/392>

Los de Tabasco se van / se despiden con anhelo / a dios Señor de Tila / hasta el año venidero

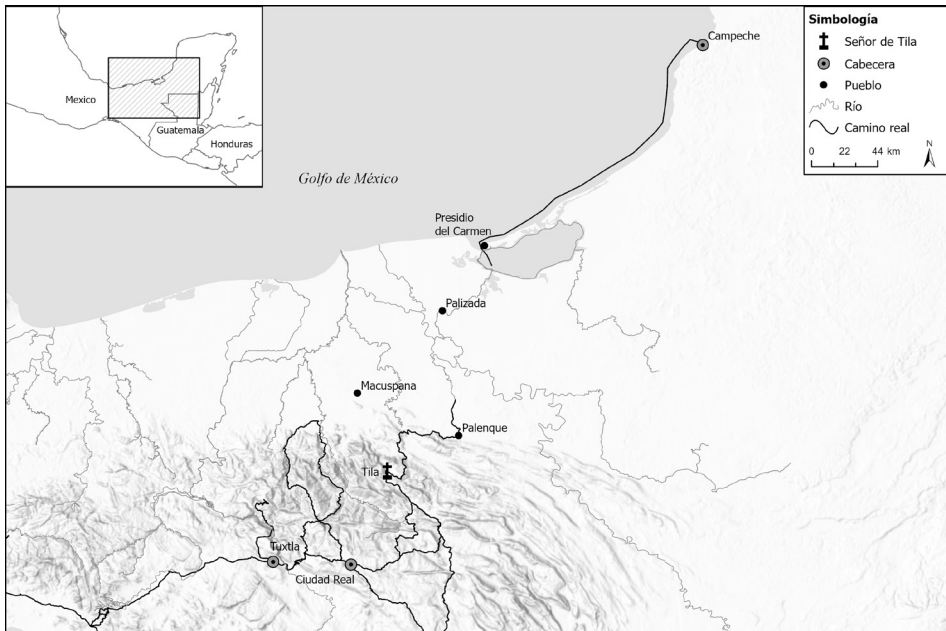
Se van los de Macuspana / con el corazón llorando / también en Tenosique / sabe Dios hasta cuándo.³²

El despedimiento localiza, a su vez, la geografía sagrada desde Macuspana hasta Tenosique, colocando la extensión del peregrinaje en la Mesopotamia tabasqueña, con el aprovechamiento de las conexiones fluviales para el traslado. Asimismo, poblaciones circunvecinas como Palenque estaban incluidas en el *hinterland* de la devoción.

La geografía sagrada del Señor de Tila, plasmada en el mapa 4, se orientó hacia la Región de los ríos, al tiempo que el poblado fue la antesala al camino real que conectó Chiapas, utilizando un sendero de la Carrera de Campeche. Ello tomó forma en lo presentado a continuación. Así, Tila nucleó a peregrinos y, por lo tanto, mercancías trasegadas para la celebración el 15 de enero.

Mapa 4

Romería del Señor de Tila



Fuente: Elaborado por el cartógrafo Marco Antonio Hernández Andrade, con indicaciones del autor, basado en Carlos Navarrete (2007).

32 Ibid., 65.

Los proyectos de caminería ilustrada (1775-1818)

¿Cómo intervino el estado monárquico en la Carrera de Campeche? Veamos varios proyectos de caminería orientados a conectar o mejorar las conexiones entre el Caribe y el Pacífico. Estos fueron promovidos por autoridades reales, siguiendo preceptos de utilidad estratégico-militar y comercial para el beneficio de los dominios hispanos, o bien para el de las provincias locales. A pesar de que algunos proyectos se plantearon desde lo local, los horizontes globales no se dejaron de lado.

Los proyectos ístmicos

Como se señaló, el interés en controlar una ruta que atravesara el istmo de Tehuantepec fue importante para los ideales geopolíticos coloniales. Ello se reflejó en la atención al uso vernáculo del tráfico, tal como sucedía con las denuncias de contrabando y en propuestas de apertura tanto de rutas como de caminos para el ahorro de fletes. Uno de estos proyectos fue impulsado por el alcalde mayor de Tehuantepec, Juan García Conde, en 1732, quien propuso usar el río Coatzacoalcos desde Tehuantepec.³³

Si bien la atención al cruce del istmo fue objeto de los magistrados regionales, con el advenimiento de los proyectos de ingeniería de la ilustración, este atrajo el interés desde las altas esferas de gobierno. No resultó casualidad, ya que, al tener noticias de exploradores rusos en las Californias, hubo alertas y se evidenció la necesidad de contar con una infraestructura que facilitase el traslado de tropas del Caribe a la fachada del Pacífico.

Entre 1773 y 1774, el virrey Antonio de Bucareli mandó expedicionarios que inspeccionaran el istmo de Tehuantepec, como el coronel Agustín Crame, para encontrar la ruta usada por los conquistadores. Con ese ímpetu, Crame exploró las desembocaduras de los ríos Malatenango y Saravia en el área de Tehuantepec, así como propuso enlazarlos con los ríos del Sotavento, para conectar ambos mares. Además, aprovechó la navegación por el río Coatzacoalcos y fundó embarcaderos. El Coronel añadió que tal conexión permitiría «establecer por ella el comercio de Perú, reuniendo a un punto todo el comercio de las dos Américas».³⁴ Esta observación reflejó la importancia del comercio en la mar del Sur, como complementó al proyecto ístmico.

Posiblemente entusiasmado por esta perspectiva, Bucareli insistió en aquel proyecto y en 1775 ordenó un nuevo reconocimiento de las cuencas navegables en el sotavento, desde la barra de Alvarado hasta la de Coatzacoalcos, bajo la

33 Laura Machuca, «Proyectos oficiales y modos locales de utilización del Istmo de Tehuantepec en la época colonial: historias de desencuentros» (2009), 79-80.

34 *Ibid.*, 86.

dirección del coronel ingeniero Miguel de Corral y del capitán de fragata Joaquín Aranda.³⁵ Los militares dieron una perspectiva más mesurada del plan y su conexión por Perú, señalando las enormes dificultades por falta de un puerto viable, y entregaron un informe en regla de la ingeniería ilustrada —descripción del terreno, recursos maderables, situación de fuertes y milicias—. Su propuesta se enfocó en reparar el camino desde *Mal Paso* hasta Guichicovi y facilitar la navegación con la barra de Coatzacoalcos. La proposición se atendió y en 1789 reiniciaron la navegación de esa barra hasta Tehuantepec, con lo cual se permitirían ahorrar entre 30 y 16 pesos de flete, más 15 días de distancia entre los extremos el istmo.³⁶

Figura 1

*Mapa del istmo de Tehuantepec y curso del río de Goazacoalcos (1774),
elaborado por Agustín Crame*



Fuente: AGI, Mapas y Planos - México, 302.

³⁵ *Ibid.*, 86-88.

³⁶ *Ibid.*, 88.

La figura 1 es una reproducción de inicios del siglo XIX del reconocimiento hecho por Crame. Este dispositivo visual nos da una visión bastante detallada de la ruta transistmica propuesta para conectar los mares. Refleja la importancia del área dentro de la estrategia de las autoridades monárquicas. Además, la atención a las especificidades útiles del espacio —poblados, caminos, barras, afluentes de ríos, pasos de tránsito— permite ubicar esta reproducción en el contexto de la modernidad. Es, pues, un dispositivo ilustrado, que se ajusta a las necesidades de una estrategia militar y geopolítica de conexión interoceánica. Precisamente, ese será el trasfondo de los proyectos que impulsaron magistrados provinciales y autoridades de las audiencias de Guatemala y Nueva España, entre 1787 y 1820.

La salida a Campeche por el Tulijá

En 1787, desde Chilón, el subdelegado Sebastián Fulgencio Solórzano dirigió la apertura de un camino recto entre Palenque y Bachajón. Con eso en mente, acompañado de una partida de milicianos pardos y tributarios, se abrió un sendero de 25 leguas y se señaló: «Dicho camino queda ya zenderizado, he conocida su rectitud, obitados sus malos pasos nombrados sus parajes —y en estos, ranchos qe sirvieron en ntro trancito— como vera VS en el derrotero qe incluye con las distancias rreguladas por ahora a prudentes congeturas».³⁷

Este proyecto se hizo con el fin de controlar a la población local, pensando que serían lacandones, y a indios que vivían fuera del manejo jurisdiccional de las autoridades.³⁸ La obra no tuvo solo la intención de conectar los poblados, también buscó facilitar el tráfico hacia Tabasco, lo que permitió el arribo de burócratas y la comunicación entre magistrados. Lo notable es el método de esta obra. El proyecto entrañó una racionalidad reflejada en pormenorizar los emplazamientos, al redactar un itinerario; es decir, un dispositivo documental que señalaba las distancias. Tal racionalidad documental esconde dos factores. El primero era el conocimiento local de guías pardos y trabajadores —¿baquianos?— del sendero en dirección a Tabasco, quienes fueron provistos al subdelegado para la redacción de su informe. Tal saber, ciertamente ya existía tiempo atrás, con la formulación de la apertura del sendero. El segundo factor consistía en el hecho de que la distancia de 25 leguas, sin duda, se midió en función del tiempo para hacer los recorridos. Esta información revelada en la lectura a contrapelo del dispositivo

37 Latin American Library (LAL) Chiapas Collection n. 33, box 1, folder 8. Carta de Solórzano al Gobernador Intendente Francisco Saavedra 25 de diciembre de 1787.

38 El informe iba acompañado por un derrotero señalando ranchos, pasos y ríos; así se facilitaba el control de un área que indicaba la existencia de lacandones: «prolectando estos según sus idea, pueden todos juntos darnos asalto en algún paraje, y por obiar contingencias con los mismos naturales tributario, qe viéndose muchos en aquel desierto pueden faltar a mis ordenes, desobedeciendo a lo qe se les mandase, y faltando al Respeto de la superioridad». LAL Chiapas Collection n. 33, box 1, folder 8. Carta de Solórzano al Gobernador Intendente Francisco Saavedra 25 de diciembre de 1787.

fue un aspecto siempre presente en los proyectos camineros o de cartografía del Reino de Guatemala.³⁹

La propuesta del subdelegado no fructificó, ya que el intendente Francisco Saavedra consideró más peligrosos los hipotéticos ataques de los lacandones.⁴⁰ Tales temores eran infundados, pues para inicios del siglo fueron reducidos y extinguidos con las entradas militares, por lo que los denominados *lacandones* eran en realidad mayas ch'oles y tzotziles, refugiados y dispersos por la represión de 1712 y la crisis climática de la década de 1760.⁴¹ No sería casual que esta población refugiada pudiese aprovechar el comercio de la región de los ríos, ser parte de este y, por ende, guiase a magistrados con interés en abrir tanto caminos como rutas hacia el golfo de México.

Precisamente por la importancia que entrañó esa salida al mar, el proyecto fue retomado por el sucesor intendente de Chiapas, Agustín de Quantas y Zayas. En 1794, este mandó a fundar un nuevo poblado en el paraje de Salto del Agua, a la vera del sur del río Tulijá, ya que, a la par de reunir a la población dispersa:

[...] concivio la idea de dar, por este rio, comunicación al Reyno de Guatemala con el de Nueva España, provincia de Campeche, Ysla del Carmen y Villahermosa de Tabasco, y desde estos a los de Veracruz, la Havana y otros de America, y de España: igualmente abrir caminos anchos y andables con reguas para que desde el citado paraje y pueblo Nuevo se entre en carrera para la capital del Reyno, y para otros pueblos facilitando el flete comodo de los efectos que se conduzcan., [...] ⁴²

Para habilitar este proyecto, el intendente tomó 1500 pesos de cajas de la comunidad, con el fin de abrir y construir puentes de hamacas sobre los ríos, en la ruta del nuevo poblado. Se usó, como fuerza de trabajo y abasto, a población de Tila, Tumbalá y Palenque; adicionalmente, se pobló con una compañía de milicias pardas. Además, se mandó habilitar una vía que conectase el novedoso poblado, San Fernando de Guadalupe, con Comitán, aunque ya existía un camino hacia Tumbalá y Bachajón. La novedad fue la creación de cuatro hospedajes entre Ocosingo y Comitán —Pueblo Nuevo, Palma Real, Jotuna y Yaxá—. Según señaló Polushin, dicho proyecto se usó como autopromoción por el intendente,

39 Sylvia Sellers-García, *Distance and Documents at the Spanish Empire's Periphery* (Stanford: Stanford University Press, 2013).

40 LAL Chiapas Collection n. 33, box 1, folder 8. Carta del Intendente Francisco Saavedra al subdelegado Sebastián Solórzano, Ciudad Real, 31 de diciembre de 1787.

41 Obara-Saeki y Viqueira, *El arte de contar*, 2017: 606; Luis Alberto Arrijo Díaz Virruell, *Bajo el crepúsculo de los insectos. Climas, plagas y trastornos sociales en el reino de Guatemala (1768-1805)* (Zamora: El Colegio de Michoacán, 2019).

42 LAL Chiapas Collection n. 33, box 1, folder 12. Relación de lo practicado para verificar el proyecto de la Nueva oblación y apertura de caminos, Ocosingo 14 de febrero de 1794.

en la lógica de que el sencillo emplazamiento podría generar grandes riquezas, gracias al tráfico transatlántico hacia Tabasco y Campeche.⁴³

El proyecto terminó en 1797 con la apertura de San Fernando. Si bien una parte de la población era maya ch'ol, varios de los pobladores fueron mulatos y negros. Estos procedían de los alrededores y llegaron de la cuenca del Usamacinta. Rastreaban los movimientos poblacionales en busca de refugio, desde Campeche y los alrededores de la Isla del Carmen, siguiendo la explotación de palo de tinte⁴⁴. El derrotero del camino habilitado por el intendente Quentas y Zayas se observa a continuación en el mapa 5.

Mapa 5

Camino habilitado por el intendente de Chiapas, Agustín Quentas y Zayas (1794-1797)



Fuente: Elaborado por el cartógrafo Marco Antonio Hernández Andrade, con indicaciones del autor, basado en LAL. Chiapas Collection n.º 33, box 1, folder 12, «Informe del intendente Quentas y Zayas», San Fernando de Guadalupe 15 de abril de 1794.

43 Michael A. Polushin A., *Bureaucratic conquest, bureaucratic culture: town and office in Chiapas, 1780-1832* (tesis de doctorado, Universidad de Tulane, 2000), 74-80.

44 Rosa Torras Conangla, *La tierra firme de enfrente*, (2015), 70-71.

Durante la fundación del pueblo, una anécdota señala que un árbol le cayó al intendente y sobrevivió. Quentas y Zayas lo consideró un milagro de la Virgen de Guadalupe, por lo que bautizó al pueblo como San Felipe de Guadalupe. Según correspondía, mandó pintar un exvoto para agradecer el milagro observado en la figura 2. Lo interesante de la obra es que sintetizó tanto el milagro como el sentido ilustrado de cómo debía verse un pueblo recién fundado. En él se aprecia la arquitectura de las casas habitacionales, la utilidad de la ruta fluvial para el comercio y la introducción de animales que favorecieron el fomento de la economía —por tanto, para fiscalización del comercio y la tributación—. La obra refleja la intencionalidad de convertir un área fronteriza inútil, un *desierto*, en un espacio productivo de la *Guatemala útil*, tal como sucedía en esos años con el Soconusco y Suchitepéquez.⁴⁵

Figura 2

Vista de la nueva población de San Fernando de Guadalupe en el Salto de Agua del río Tulijá, que lleva su corriente a las lagunas de Chichicasté y de Términos



Fuente: AGI. Vista de la nueva población de San Fernando de Guadalupe en el Salto de Agua del río Tulijá, que lleva su corriente a las lagunas de Chichicasté y de Términos. Mapas y Planos - Guatemala, 271.

45 Jean Piel, *Sajcabajá Muerte y resurrección de un pueblo de Guatemala 1520-1970* (Guatemala, México: Centro Francés de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, Seminario de Integración Social, (1989), 29-48.

El razonamiento de esa utilidad se refleja en la leyenda del exvoto. Este señala que redujo a «los indios que vivían como brutos en aquellos montes, los reunió y estableció», aludiendo a una idea en el margen entre el barbarismo y la rusticidad. A fin de conectar el poblado, se indica que quedó «abierta la comunicación por agua con el Reino de Nueva España como en aquellos días vino el Bongo grande del Precidio del Carmen por maíces y otros frutos arrivando hasta la Casa Real de dha población».⁴⁶ Con ese poblado, mantuvo una utilidad vital como medio de comunicación y abasto al presidio, con la razón estratégica de proveer fortalezas costeras. Ciertamente, el panorama que presenta el dispositivo ilustrado nos da una idea del *buen gobierno* que el intendente pretendió proyectar a sus superiores:

[...] dejó el Intendente más de 300 almas de vecindario de Yglesia provista de ornamentos vasos sagrados, copon sagrario, faroles, cera, vino, campanas y lo demás que es preciso para celebrar el Sto Sacrificio de la causa, también dejó canoas, Bacas, Yeguas, gallinas, marranos, palomas, plantados arboles de cacao, platanos, piñas, cañas, sembradas las milpas de mais y frijol [...]⁴⁷

En resumen, el dispositivo cristaliza el buen servicio a *ambas majestades*, la real y la divina, justificando la existencia del pueblo. El exvoto funge también como un mecanismo similar a los mapas, que refleja y racionaliza el espacio arrebatado al entorno natural. Es un discurso gráfico, el cual proyecta cómo se ve y se conceptualiza el avance de la civilización y las luces dirigidas por los magistrados provinciales de la monarquía hispana.

Ahora bien, aunque la racionalidad ilustrada quiso domar a la naturaleza, esta ciertamente no quedó serena. San Fernando vivió dos inundaciones en 1816 y 1822, debido a la crecida del río Tulijá, por lo que la población debió trasladarse al norte en busca de un mejor paraje donde asentarse.⁴⁸ Asimismo, en 1821, la ruta propuesta por Solórzano finalmente quedó abierta, lo que permitió el paso entre los valles de Paxila, el norte del río Tulijá y el Bacan. Esta adecuación se consideró vital para el tráfico entre Mérida y Guatemala, así que se abrió en mes y medio, echando mano de 200 a 400 personas con un capital de 1468 pesos. Pero, por su poco tráfico, «las recuas no podían dar estabilidad a este camino, que por desgracia se abrió en puntos despoblados y de ningún comercio, teniendo de por medio los ríos Tulijá, Bacan, Chacamás, que ecsigían canoa en tiempo de aguas,

46 AGI, *Vista de la Nueva Población de San Fernando de Guadalupe en el Salto de Agua del Río Tulijá, que lleva su corriente a las lagunas de Chichicaste y de Términos*. Mapas y Planos - Guatemala, 271.

47 AGI, *Vista de la Nueva Población de San Fernando de Guadalupe en el Salto de Agua del Río Tulijá, que lleva su corriente a las lagunas de Chichicaste y de Términos*. Mapas y Planos - Guatemala, 271.

48 Obara-Saeki y Viqueira, *El arte*, (2017), 606-607.

y el de Pasila, Hamaca, por ser rápida corriente y tener muchas piedras».⁴⁹ Por esas razones, la vía se abandonó; se usó, entonces, la que conectó desde Tumbalá y el sur del Tulijá.⁵⁰

Las adecuaciones del río Nentón y la región Coxoh

Entre 1809 y 1810, se realizó un proyecto caminero para facilitar la comunicación y el tráfico entre Comitán y San Martín Cuchumatán. Las obras iniciaron por la queja de los mayas jakaltecos de Santa Ana Huista en Guatemala, quienes arriesgaban sus vidas al atravesar los ríos Cuilco, Dolores y Nentón cuando debían abastecer a los pasajeros del camino real de Zapaluta —Trinitaria— y Coneta. La queja no era un asunto menor, ya que este cruce atravesaba el área coxoh, donde la confluencia de la explotación para habilitar pasajeros y las enfermedades endémicas asolaron a la población local. De hecho, en 1781, el pueblo de Escuintenango se mandó a poblar con tributarios de Jacaltenango y San Sebastián Coatán.⁵¹ Y, como este problema afectaba al correo, la Audiencia de Guatemala mandó a que el intendente de Chiapas, Mariano Valero, y el alcalde mayor de Totonicapán, Prudencio de Cozar, trabajaran juntos para adecuar el camino real.

Cozar y Valero se coordinaron, seleccionando y forzando a los tributarios cercanos para que trabajasen en las labores. De la misma forma que Solórzano, Cozar envió un informe que pormenorizaba los parajes, ranchos y pasos de ríos en el nuevo camino real realizado al norte y conectado directamente con Comitán. En las obras hubo resistencia a los mandamientos por parte de los jakaltecos, pero eran vitales para ubicar los parajes. Gracias a ello, la nueva ruta pasaría por el pueblo de San Martín Cuchumatanes, Jacaltenango, San Andrés Cuilco, el río Nentón, Yalisijao, Zapaluta y Comitán.⁵²

Las labores se adelantaron para aprovechar la canícula de junio, pese al retraso a causa de la epidemia de tabardillo (tifo) que asoló el área. En agosto, Cozar se comunicó con el capitán general, Antonio González, y le informó que las faenas habían finalizado, al haber habilitado mesones y construido un puente en el río Dolores, raya límite jurisdiccional.⁵³

49 Emeterio Pineda, *Descripción geográfica del departamento de Chiapas y Soconusco* (Tuxtla: Fondo de Cultura Económica, Coneculta, 1999): 97.

50 Karen Bassie-Sweet, Nicholas A. Hopkins y Robert M. Laughlin, «The colonial to twentieth-century period in the Ch'ol region» en *The Ch'ol Maya of Chiapas*, editado por Karen Bassie-Sweet (University of Oklahoma Press, 2015), 34-35.

51 Alma Rosa Martínez González, «La desaparición del pueblo coxohh», (2022), 167.

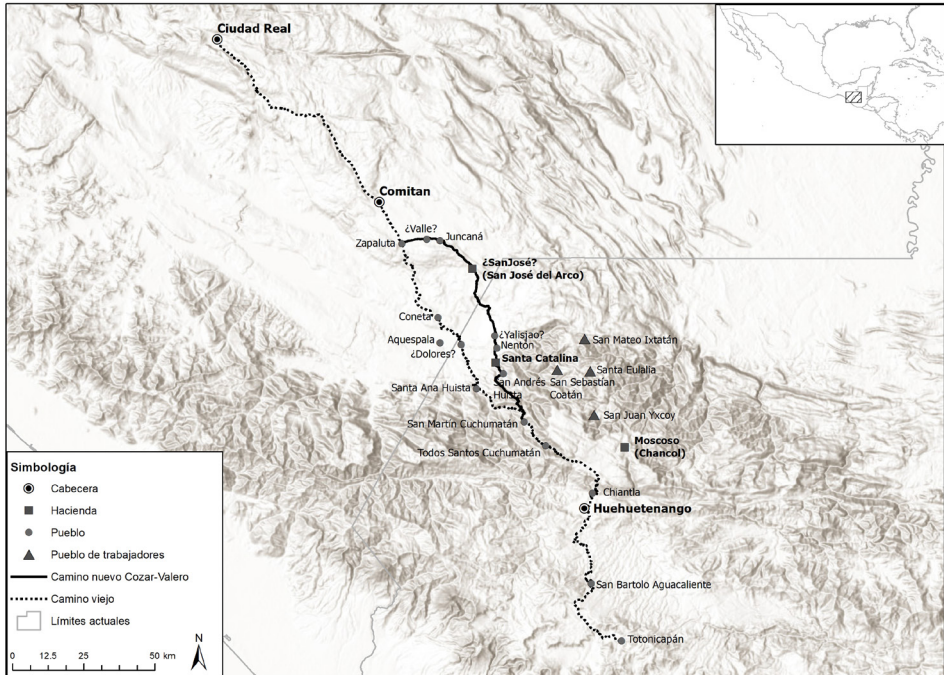
52 Archivo General de Centroamérica (AGCA) sig. A1, leg. 6111, exp. 56094. Para salir a Comitán desde San Martín sin pasar la sienega de Coneta, ni río Dolores.

53 AGCA, sig. A1, leg. 6111, exp. 56094. Carta del Capitán General Antonio González al Sr Alcalde Mayor de Totonicapán, Ciudad de Guatemala, 10 de agosto de 1809.

En el mapa 6, se observa que, si bien la extensión de las obras realizadas es muy puntual, su alcance geográfico abarca varias locaciones. Desde la región coxoh hasta las cumbres de la Sierra de los Cuchumatanes, ciertamente existió un empalme parcial con las mencionadas rutas devocionales.

Mapa 6

*Camino real abierto por el intendente Valero y el alcalde mayor Cozar
(1809-1810)*



Fuente: Elaborado por el cartógrafo Marco Antonio Hernández Andrade, con indicaciones del autor, basado en AGCA. Sig. A1, leg. 6111, exp. 56094, «Camino de Comitán», 1809; leg. 167, exp. 4891, «Representación», 1779; leg. 6104, exp. 55766, «Carta de Felipe Jesús Aguirre al Teniente General Manuel de Carrascosa», Jacaltenango, 29 de septiembre de 1802; exp. 55767, «Carta de Marcos Castañeda al Comisionado Felipe Aguirre», San Sebastián Coatlán, 22 de septiembre de 1802; Pierre Angrand, *Atlas guatemalteco en ocho cartas formadas y grabadas en Guatemala de orden del jefe Estado C. Dr. Mariano Gálvez por Manuel Rivera Maestre*, Ciudad de Guatemala, Imprenta Casildo España, 1832.

Respecto a este caso, es importante indicar por qué fue importante. Primero, hubo conexión con los eslabones de reposo entre Comitán y Ocosingo, que se fundaron como parte de las obras dirigidas por el intendente Quentas años

atrás. Segundo, la ruta de las nuevas obras estuvo atravesada por las romerías de la Trinitaria. Tercero, era una de las vías fundamentales para los comerciantes mayas-chuj acusados de contrabando luego de la Independencia.⁵⁴ Por todo ello, las adecuaciones de Valero y Cozar permitieron el enlace hacia la Carrera de Campeche.

De la vera del Grijalva al istmo de Tehuantepec

Los proyectos señalados sugieren la existencia de la Carrera de Campeche, a través de vínculos puntuales. Pero, ¿hubo una perspectiva completa del asunto? Para esto, veamos la obra propuesta por el teniente de Justicia de Ocuapan, Domingo de Valcárcel. Este, entre 1801 y 1803, planteó abrir un camino que vinculase Tabasco con Tehuantepec y Guatemala. La razón fue que Ocuapan tuvo un papel vital para el embarco y desembarco de mercancías. De hecho, era la tercera ruta clave de la Carrera de Campeche y quedó denunciada en un mapa, ya citado, de la región de los Agualulcos. Sin embargo, la utilidad pública de esta vía estaba limitada según Valcárcel, ya que:

Son infinitas las incomodidades que los Pasajeros, y correos, experimentaron en sus personas, cargas, o equipages, y en las bestias que los conducen, por hacerse preciso en tiempo de agua, a embarcarse desde la Hacienda de San Vicente hasta el Paraje nombrado Tierra colorada por la anegación que causa el Rio de Tancochapa, los muchos cenagales, atascaderos, tembladeras, y ríos incomodos para vadear los caymanes y otras sabandijas.⁵⁵

Pese a ello, Ocuapan y en general la región de la Chontalpa tenían un rol privilegiado, al ser un punto de confluencia de rutas que se dirigían hacia San Juan Bautista, Campeche, Veracruz, Tehuantepec y Chiapa.⁵⁶ El camino que propuso Valcárcel atravesaba la región de la Chontalpa hacia el sur, en dirección a la sierra de las Chimalapas. Se planteó cortar la vegetación hacia el pie de monte y atravesar la sierra hasta San Juan Guichicovi. La propuesta fue acompañada de un mapa indicador de la nueva ruta y de las más utilizadas. Este dispositivo gráfico destaca, ya que se realizó y pintó a mano alzada, sin consideraciones técnicas, pero reflejando claramente la importancia del istmo para los magistrados locales del golfo y de Tehuantepec. Esto se evidencia cuando Valcárcel racionaliza la información del mapa en tres grupos geográficos clave: las partes norte y sur del 'Reyno de

54 Amanda Úrsula Torres Freyermuth, *Los traficantes de la raya El comercio ilegal en la frontera Chiapas-Guatemala, 1824-1842* (San Cristóbal de las Casas, Chiapas: UNAM-CIMSUR, 2022), 109-113.

55 Archivo General de la Nación (AGN), Caminos y Calzadas, vol. 18, exp. 8 f, 145.

56 Martín Ortiz Ortiz, *Los caminos de Tabasco. Las vías de comunicación terrestre y la historia de Tabasco, desde la época prehispánica hasta 1850* (Villahermosa, Tabasco: Gobierno del Estado de Tabasco, Secretaría de Educación, Cultura y Recreación; Dirección de Educación Superior e Investigación Científica, 1988), 104-105.

México' y la parte sur del 'Reino de Guatemala'.⁵⁷ Esta cartografía del istmo, presentado a continuación como la figura 3, sin duda, antecedió los discursos gadi-tanos de los chiapanecos ilustrados, como Mariano Robles,⁵⁸ y el de un político mexicano, como Lucas Alamán,⁵⁹ al germen de una futura fronterización entre México y Guatemala.⁶⁰ Destaca porque surgió a partir del interés provincial y, por ende, desde las regiones en desarrollo, durante el reformismo borbónico tardío.

Figura 3

Plano iconográfico que demuestra la dirección y los vientos de los pueblos, ríos, montes y caminos que se hallan entre los dos mares Norte y Sur y el Reino de Guatemala



Fuente: Archivo General de la Nación (AGN). Plano iconográfico que demuestra la dirección y vientos de los pueblos, ríos, montes y caminos que se hallan entre los dos mares de Norte y Sur y Reino de Guatemala. Caminos y Calzadas, vol. 18, exp. 8, f. 145.

57 AGN, Caminos y Calzadas, vol. 18, exp. 8 f. 145.

58 Mariano Robles Domínguez Mazariegos, *Memoria histórica de la provincia de Chiapa, una de las de Guatemala* (Cádiz: Imprenta Tormentaria, 1813), 36.

59 Mario Vásquez Olivera, «“Criterios de alta política”. La anexión de Chiapas a México en el canal de Tehuantepec». *Tzintzun: Revista de Estudios Históricos*, n. 31 (2000): 132-133, <http://tzintzun.umich.mx/index.php/TZN/article/view/1339>

60 América Alejandra Navarro López, «Construcción de una frontera en el oeste del obispado de Chiapa y Soconusco, 1650-1810. Una aproximación desde los SIG-H», *Revista Geográfica de América Central*, vol. 1, n. 70, (2023): 75, <http://dx.doi.org/10.15359/rgac.70-1.2>

La lectura del dispositivo remitido por Valcárcel sustenta la hipótesis de su concepción regional. En este, el punto de vista parte del norte novohispano, o sea, desde Tabasco, desde la esquina inferior izquierda del mapa hacia el sur novohispano y Guatemala. Ello es evidente, al observar la disposición con la cual se representan las sierras montañosas y el recorrido visual de ríos y caminos que comunican con los caminos de la mar del Sur. Si bien la intencionalidad del proyecto se ajusta al borbonismo ilustrado, el diseño del mapa hace evidente la impronta de la información recabada localmente, sin seguir los convencionalismos del diseño de la ingeniería ilustrada de corte militar, a diferencia del mapa de Corral y Aranda de 1774.

Por otra parte, si bien era permitida la navegación por Coatzacoalcos desde 1789 y, por lo tanto, el tráfico hacia Tehuantepec, ¿por qué abrir una nueva ruta? Valcárcel consideró que hacerlo desde Ocuapan hasta San Juan Guichicovi permitiría reactivar el comercio, dando réditos para la Real Hacienda, la producción agrícola y el tráfico tanto fuera como dentro de Tabasco.⁶¹ Con esa perspectiva, el teniente contó con el respaldo del gobernador militar de Tabasco, Miguel de Castro y Araoz, quien señaló su utilidad para impulsar el movimiento marítimo y fluvial de Tabasco, igual que su conexión con Guatemala, Chiapas y Tehuantepec. Eso se lograría gracias al tráfico de embarcaciones y al apoyo del Consulado de Comercio de Veracruz.⁶² Asimismo, hubo respaldo del subdelegado de Tehuantepec Francisco Antonio de Gordon y del cura de San Juan Guichicovi, quienes supervisaron la apertura de un camino que conectó este último poblado con la sierra mixe.⁶³ ¿Por qué esos auxilios? Según Valcárcel, luego de San Juan, el tránsito seguía hacia Chimalapa, Niltepec, La Venta, Juchitán, Chiquihitán hasta Tehuantepec, por lo que era del interés de los magistrados del istmo.⁶⁴

Aunque ciertamente Valcárcel realizó, o mandó a realizar, un dispositivo para clarificar las indicaciones que señalaba, no está demás que se pueda trasladar dicha información a un medio actual. Así, a través del mapa 7, podemos observar el alcance geográfico del magistrado de Ocuapan.

61 Alma Rosa Martínez González, «La desaparición del pueblo coxohh», (2022), 95.

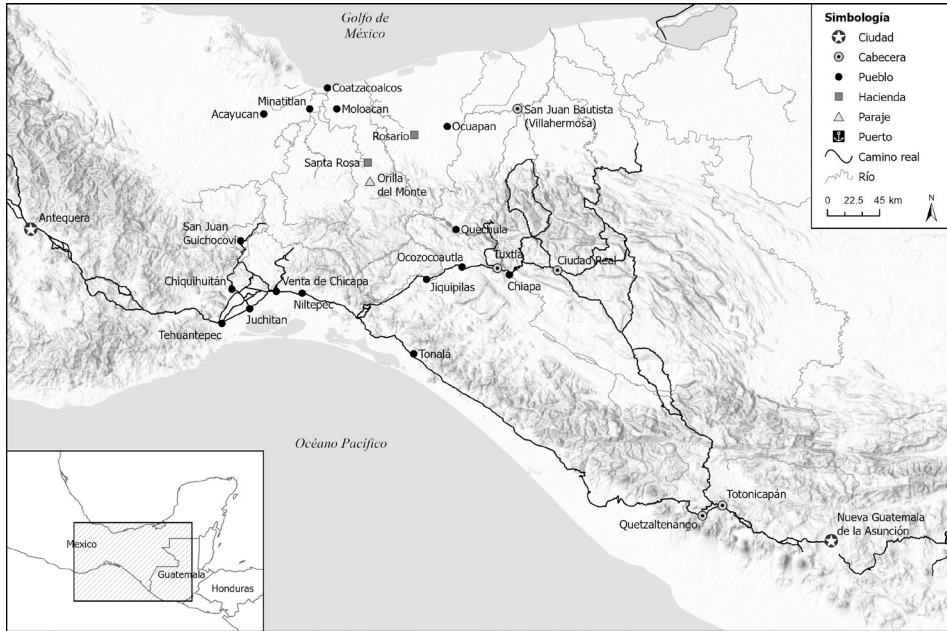
62 *Ibíd.*, 90, 94.

63 *Ibíd.*, 95-96.

64 *Ibíd.*, 106.

Mapa 7

Proyecto de Antonio de Valcárcel (1801-1803)



Fuente: Elaborado por el cartógrafo Marco Antonio Hernández Andrade, con indicaciones del autor, basado en AGN. Caminos y Calzadas, vol. 18, exp. 8, f. 145.

Otra razón de peso para hacer el camino fue abrir una ruta que vinculara el comercio de Guatemala, pero evitando la que seguía el río Grijalva o Chiapa, y el riesgoso paso de la Jineta, la raya limítrofe entre Oaxaca y Chiapas.⁶⁵ El derrotero que tradicionalmente seguía ese trayecto partía de Ocuapan, por la ruta fluvial, hasta llegar a Quechula, Sayula, Ocozocuatla y Xiquipilas. Desde allí, se podía continuar hacia el sur en Tonalá y la hacienda de Santa Bárbara, o hacia el oeste atravesando la Jineta en dirección a Tehuantepec.⁶⁶ Según el teniente, el problema de esa vía era ser muy montañosa, con suelos escabroso, quebrado, difícil y peligroso para los pasajeros del camino real, con menos recursos naturales por aprovechar. Además, y sobre todo, tal camino era tardado, ya que al arribar a Ocozocuatla se debía esperar la llegada de las recuas de los arrieros para ir a Oaxaca o Guatemala.⁶⁷

65 América Alejandra Navarro López, «Construcción de una frontera en el oeste del obispado de Chiapa y Soconusco», (2023), 73.

66 Martín Ortiz Ortiz, *Los caminos de Tabasco*, (1988), 106.

67 *Ibid.*, 86-87, 106.

Así, la propuesta de Valcárcel buscó conectar mejor las jurisdicciones vecinas del sur de Nueva España y Guatemala. Su proposición nos indica, también, la existencia de una ruta de tránsito que corría por el río Grijalva, la cual empalma con la vía de movilización impulsada por el contrabando y parte de la geografía sagrada del Cristo de Esquipulas. De este modo, vemos que la Carrera de Campeche corría, igualmente, por las aguas del Grijalva.

Del Reino de Guatemala al Caribe por el regionalismo chiapaneco

El interés de conectar el Caribe y Guatemala llamó la atención en la Real Audiencia de Guatemala. En 1818, el presidente de la Audiencia de Guatemala y capitán general, Carlos de Urrutia y Montoya remitió un proyecto al Consejo de Indias y una copia a la Audiencia de México para establecer un plan de comercio entre el Reino de Guatemala con La Habana.⁶⁸ Este surgió como resultado de la experiencia de gobierno de Urrutia en el espacio circuncaribe —Veracruz y Santo Domingo— y su vinculación a Cuba, ya que era nativo de allí. Según el informe, Urrutia señaló que la toma de Pensacola por los norteamericanos —en la segunda guerra con los seminolas— era un riesgo para la hegemonía hispana en el Caribe. Por ello, indicó la importancia de una comunicación directa de Guatemala con Cuba. Propuso hacer una feria anual en Tonalá, intendencia de Chiapas, para reunir la riqueza del comercio y enviarlo al Caribe en caso de emergencias. La solicitud no se aceptó, porque Tonalá era muy vulnerable a la naturaleza y ataques de corsarios independentistas.

¿Que tenía que ver Tonalá con Cuba? El documento no lo especifica, pero, gracias al mapa adjunto, la lógica de la propuesta se aclara. En este, se reconstruyen, de forma precisa, cuatro derroteros que conectaban al Reino de Guatemala con Nueva España. Una ruta procedía desde la Verapaz, conectando por tierra con Petén y Campeche. La segunda, la ruta de los zendales, unía Comitán y Ciudad Real con Campeche, a través de los ríos. La tercera, el camino del Soconusco, que entraba desde Tonalá hacia Oaxaca, era conexión por medio del El Chilillo. La última indicaba el camino que se hacía desde San Juan Bautista hasta Tuxtla y desde allí a Oaxaca, pasando por la hacienda Dolores y entroncando con el camino proveniente de Tonalá.⁶⁹

Ahora bien, la proposición del proyecto fue conectar a Tonalá con el Caribe. Aunque el documento no lo señala, en el mapa se ve con detalle el derrotero de esa ruta, la misma que fue la cual Valcárcel propuso evitar. De norte a

68 AGN, Industria y Comercio, vol. 6, exp. 10, Carta del Capitán General Carlos de Urrutia al Virrey de Nueva España, Guatemala 3 de septiembre de 1818.

69 AGI, Plano en Croquis de la provincia de Chiapa o de Ciudad R[ea], con parte de las de Oaxaca, Tabasco y Campeche, colindantes con la primera con el objeto de manifestar la relación de linderos q[u]e tienen entre sí y con aquella, Mapas y Planos - Guatemala, 278.

sur, iniciaba en Villahermosa, seguía hasta Teapa, continuaba por el camino de los zoques hasta Tuxtla, donde se encontraba con el camino real de Guatemala. Aunque no se indica, una vez allí, el derrotero sería hacia la hacienda Dolores y, luego, Tonalá. Está de más decir que tal propuesta no ahorraba costos en distancia o fletes, como indicó Valcárcel, sino que aseguraba la conexión mercantil de Tonalá con el comercio Atlántico, mucho del cual tenía al puerto de Campeche como primer filtro. El artefacto gráfico nos habla de las rutas usadas para conectar la Intendencia Chiapas con Nueva España, y no tanto con Guatemala. Con ello, podemos recalcar que la Carrera de Campeche no se limitó a una sola ruta de tránsito, sino que fue un conglomerado de vías.

Figura 4

Provincias de Yucatán, Tabasco, Ciudad Real y del Petén



Fuente: AGI. Plano en Croquis de la provincia de Chiapa o de Ciudad R[ea], con parte de las de Oaxaca, Tabasco y Campeche, colindantes con la primera con el objeto de manifestar la relación de linderos que tienen entre sí y con aquella. Mapas y Planos - Guatemala, 278; AGN. Provincias de Yucatán, Tabasco, Ciudad Real y del Petén. México y Guatemala, Industria y Comercio, vol. 6, exp. 10, f. 329.

Es llamativo que el mapa reconstruye las provincias involucradas, pero, no así al puerto de Omoa, la salida tradicional al Caribe del Reino de Guatemala.

¿Por qué, entonces, la importancia de esas rutas hacia el golfo de México? Es factible que en este proyecto influyese una visión estratégica del istmo desde Guatemala, sin embargo, en el dispositivo no aparece la capital del reino. Estas ausencias son muy notorias, al pensar que esta propuesta geopolítica del Caribe se hubiese planteado desde Guatemala.

En cambio, el mapa tiene por centralidad la Intendencia de Chiapas, el Soconusco y, marginalmente, Petén y Verapaz. De manera notable, no señala poblados de Los Altos de Guatemala. Eso, sumado a la propuesta de la feria de Tonalá como sede ferial, sugieren que en realidad el proyecto del capitán general tendría detrás un cerebro chiapaneco. ¿Quién sería? Recordemos que el cura Mariano Robles, diputado por Chiapas en las Cortes de Cádiz, había vivido en Tonalá⁷⁰ y, en su *Memoria Histórica de la Provincia de Chiapa*, de 1813, señaló la importancia de dicho emplazamiento y de varias rutas fluviales, para estimular el comercio de la intendencia:

El río de Ococingo, qe tiene el mismo desagüe y atraviesa todo el partido de Cendales aunque con el mismo inconveniente de saltos para su navegación, puede hacerse todo navegable con más facilidad que el de Chiapa, por los menores obstáculos.

El de Gusacalcos, que desagua en el mismo mar del N. y el Chimilapa en el del S. distante uno de otro de 7 a 8 leguas, si se abriese un canal se facilitaría el comercio de la provincia de Guatemala, y al mismo tiempo se daría por la comunicación a los dos mares, *según lo manifiesta el plano que presentó a las Cortes.*

Últimamente se facilitaría también el comercio del partido de Soconusco con Guatemala y Vera-Cruz, abriéndose los puertos de Tapachula y Tonalá, que entrando por la laguna del Paredon hasta San Francisco, continuarían por el rio de Chimilapa hasta Vera-Cruz y Cádiz con mayor ahorro y seguridad de los comerciantes y menor perjuicio de los Indios.⁷¹

Es seguro que el plano presentado a las Cortes se trata del mapa que trabajamos. En ese sentido, es factible que este documento sea la manifestación visual de una perspectiva regionalista, chiapaneca, probablemente ya con miras autonomistas, gestada en dicha intendencia, la que llegó a las altas esferas de gobierno a ambos lados del Atlántico. En realidad, será interesante saber cómo y por qué Urrutia se involucró en la promoción de esta visión regional, aunque en el ropaje de la autoridad de la Audiencia. Resta decir que, finalmente, la feria de Tonalá sí se mandó a fundar, pero gracias a la diputación provincial de Guatemala luego de

70 Polushin, *A Bureaucratic conquest*, (2000), 38.

71 Mariano Robles Domínguez Mazariegos, *Memoria histórica de la provincia de Chiapa*, (1813), 58-59.

la Independencia de 1821, debido al interés guatemalteco por controlar el territorio de Soconusco, que consideraba propio.⁷²

Conclusiones

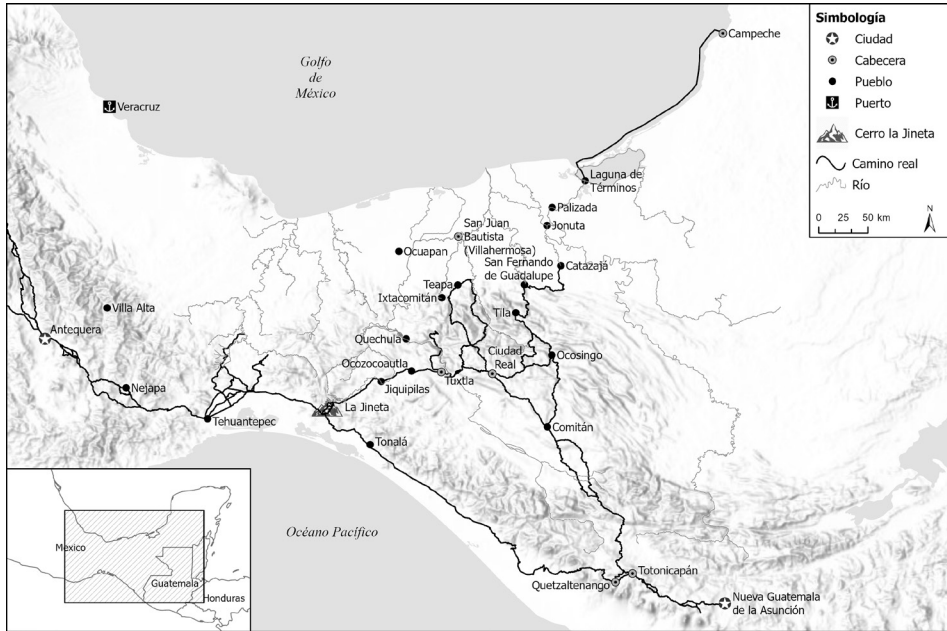
La Carrera de Campeche no se trató de una sola ruta de tránsito entre Los Altos de Chiapas y de Guatemala y este puerto, sino que consistió en un conglomerado de varias vías para el movimiento de personas, mercancías, contrabando y comunicaciones. El elemento en común que tuvieron tales trayectos era la importancia vital del acceso del altiplano al Caribe y Atlántico, por medio del golfo de México; el puerto de Campeche se convirtió su principal nodo portuario. Se trataba de dar un uso amplio y sistemático a las rutas fluviales creadas por las cuencas del Usumacinta y Grijalva, y, en menor medida, del Coatzacoalcos. Asimismo, ocurre la conexión con nodos urbanos de la Carrera de Guatemala, como Quetzaltenango, Ciudad Real, Tuxtla, Tehuantepec y Antequera de Oaxaca. A partir de estos elementos comunes hemos agrupado un sistema de rutas bajo el nombre de Carrera de Campeche.

Las principales rutas de la Carrera fueron las siguientes. 1) Desde los Altos de Guatemala, Comitán, San Fernando de Guadalupe, Palizada, la Laguna de Términos el presidio del Carmen y Campeche. 2) Desde San Juan Bautista, Teapa, Ixtacomitán y Tuxtla. 3) Desde Ocuapan, remontando el Grijalva hasta Quechula y Ocozocuatla. 4) Desde Ocuapan, siguiendo el río Naranjo hasta Coatzacoalcos, desde donde se salía hacia Campeche en bongos o se seguía el curso del río hasta Villa Alta, Nexapa y Tehuantepec en Oaxaca. Estas rutas resumen la información procedente de los proyectos impulsados en los años finales del siglo XVIII e inicios del XIX. Con ello, se nos habla de un importante tráfico de personas y de comercio fiscalizado, así como del contrabando que se movía en ambas direcciones. ¿Por qué? Sin duda, como una forma de evadir el control fiscal de las autoridades reales, pero también de los monopolios de las élites mercantiles de Ciudad de México, Guatemala y Veracruz. Dichas vías se pueden observar a continuación, en el mapa 8.

72 Víctor Miguel Díaz, *Recopilación de documentos históricos desde la fundación de la Nueva Guatemala en 1776 hasta el año de 1865. Juntas provinciales año de 1821* (Guatemala: Diario de Centroamérica, 1930), 60.

Mapa 8

La Carrera de Campeche



Fuente: Elaborado por el cartógrafo Marco Antonio Hernández Andrade, con indicaciones del autor.

El análisis del comercio merece un estudio mucho más detallado, pero huelga señalar que el tráfico y la funcionalidad de las rutas recayó siempre en las espaldas de los conglomerados humanos que poblaron las regiones conectadas por la Carrera de Campeche. A partir de estas líneas hemos observado el papel primordial que desempeñaron las poblaciones mayas —ch’ol, jakalteca, q’anjobal, chuj, tzeltal—, zoques y afrodescendientes en la ocupación, el poblamiento y el repoblamiento de distintas áreas como la Región de los ríos, las montañas mayas, las montañas zoques, la región coxoh y los Cuchumatanes, por mencionar apenas algunas.

En ese sentido, es notable el papel que desempeñaron las poblaciones, en relación con la territorialización del espacio, a través del corte de palo de tinte, la producción de cacao y cierta colonización del paisaje selvático de Chiapas, Tabasco y Campeche. Ciertamente, esas dinámicas también estuvieron impulsadas por la búsqueda de zonas de refugio, ante el control esclavista, la represión armada y la crisis climática. A partir del conocimiento de este gremio, que pasó a ser informante clave, se logró la proyección de planes de caminería e

infraestructura orientada al control y beneficio del comercio de la Carrera de Campeche.

Por otra parte, este trasfondo social de la población también nos permite entender la existencia de las devociones a Cristos Negros, igual que comprender cómo éstas se retroalimentaron de habitantes quienes se asentaban en la Región de los ríos y las rutas en dirección a esta zona desde los Altos de Chiapas. Ciertamente, la geografía sagrada jugó un papel crucial en la activación y el funcionamiento de la Carrera, mediante las romerías y peregrinaciones tradicionales, en especial las del Cristo de Tila. Este tuvo una importante impronta en la Región de los ríos como núcleo de peregrinaciones y se concatenó con parte de las rutas de la Carrera. Por otro lado, la geografía sagrada del Cristo de Esquipulas, a lo largo del camino real de Nueva España-Guatemala, influyó directamente en las rutas de tránsito de la Carrera que usaron la cuenca del Grijalva para el transporte.

Los proyectos camineros y de fundación de infraestructura destacan por varios aspectos, entre ellos: su dispersión y que no hubo participaciones activas de las grandes élites mercantiles. Así, es fundamental rescatar la dimensión regional del alcance e interés de estos proyectos y sus impulsores, para definir su carácter. Bien fuese la autopromoción de Quentas y Zayas, la utilidad señalada por Valcárcel, la cooperación de Valero y Cozar o la proyección indirecta de Robles en la propuesta de Urrutia, se trasluce la agencia de los magistrados provinciales en los espacios institucionales. Pero, se puede ir mucho más allá, al considerar que detrás de estas propuestas hubo apoyo de élites provinciales beneficiadas por estos proyectos, como se trasluce del caso de Robles y la élite chiapaneca o de Cozar, enlazado a las élites mercantiles de Quetzaltenango.

Con todo lo anterior, la Carrera de Campeche queda evidenciada no solo como un conglomerado de rutas aprovechadas para el comercio, sino también como un espacio dinámico, marcado por los procesos sociales de movilización y territorialización tanto económica como devocional afro-maya-zoque-mestiza. Y es en la riqueza potencial de esta gran zona, que buscaron hincar el diente las élites de las jurisdicciones de Chiapas, Tabasco, Quetzaltenango y Tehuantepec, en su disputa con los monopolios de los grupos dominantes en ambos reinos, en un esfuerzo por privilegiar sus intereses políticos a través de la agencia de la burocracia provincial. Esto quedará más claro al analizar las dinámicas económicas.

Bibliografía

- Angrand, Pierre. *Atlas guatemalteco en ocho cartas formadas y grabadas en Guatemala de orden del gefe Estado C. Dr. Mariano Gálvez por Manuel Rivera Maestre*. Ciudad de Guatemala, Guatemala: Imprenta Casildo España, 1832.
- Alcántara, Álvaro. «Configuración territorial, grupos de poder y dinámicas sociales en la provincia colonial de Guazaqualco, siglos XVII y XVIII», en *El istmo mexicano: una región inasequible*, dirigido por Emilia Velázquez, Érica Léonard, Odile Hoffmann y M. F. Prévôt-Schapira. México: CIE-SAS, 2009.
- Arriola Díaz Viruell, Luis Alberto. *Bajo el crepúsculo de los insectos. Climas, plagas y trastornos sociales en el reino de Guatemala (1768-1805)*. Zamora, Michoacán: El Colegio de Michoacán, USAC, UNAN, 2019.
- Bassie-Sweet, Karen, Hopkins, Nicholas A. y M. Laughlin, Robert. «The colonial to twentieth-century period in the Ch'ol region», en *The Ch'ol Maya of Chiapas*, editado por Bassie-Sweet, Karen. Oklahoma: University of Oklahoma Press, 2015.
- Capdepon Ballina, Jose Luis. *Con la furia de las sierras cayeron las caobas y se fue nadando la selva. Las monterías en las sierras de Tabasco y Chiapas (1855-1936)*. Tesis de doctorado en historia, El Colegio de Michoacán, 2008. URL: <https://colmich.repositorioinstitucional.mx/jspui/handle/1016/1410>
- De la Torre, fray Tomás. *Desde Salamanca, España hasta Ciudad Real, Chiapas: diario de viaje, 1544-1545*. México: Editora Central, 1982.
- De Vos, Jan. *La paz de Dios y del Rey: La conquista de la selva lacandona (1525-1821)*. México: Fondo de Cultura Económica, 1988.
- De Vos, Jan. «Oro verde». *La conquista de la Selva Lacandona por los madereros tabasqueños, 1822-1949*. México: Fondo de Cultura Económica, 1996.
- Díaz, Víctor Miguel. *Recopilación de documentos históricos desde la fundación de la Nueva Guatemala en 1776 hasta el año de 1865. Juntas provinciales año de 1821*. Guatemala: Diario de Centroamérica, 1930.
- Ellen Straub, Leslie. «La romería como modelo de peregrinaciones en las tradiciones centroamericanas». *Mesoamerica*, vol. 6, n. 9 (1985): 104-132. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4009082>
- Escalona Lüttig, Huemac. *Rojo profundo: grana cochinitilla y conflicto en la jurisdicción de Nexapa, Nueva España, siglo XVIII*. Tesis doctoral en Historia, Universidad Pablo de Olavide, 2016. <https://rio.upo.es/xmlui/handle/10433/2560>

- Florez Albino, Yenyfer Juliana. *La geografía sagrada, una propuesta «Otra» para aprender el territorio Desde Ingativa*. Tesis de maestría con énfasis en Comunicación Intercultural, Etno-educación y Diversidad Cultural, Universidad Distrital Francisco José de Caldas, 2021. <https://repository.udistrital.edu.co/handle/11349/29089?show=full>
- González Galeotti, Francisco Rodolfo. *Comercio franco y mercaderes en la Carrera de Guatemala (1740-1822)*. Tesis doctoral en Historia, El Colegio de Michoacán, 2020. <https://colmich.repositorioinstitucional.mx/jspui/handle/1016/1251>
- Guillén Villafuerte, José Javier. «El problema de la decadencia en el Chiapas tardocolonial». *Estudios de Cultura Maya*, vol. 61 (2023): 193-226. <https://doi.org/10.19130/iifl.ecm/61.002x4856001sm7>
- Heller, Karl B. *Alone in Mexico: the astonishing travels of Karl Heller, 1945-1848*. Tuscaloosa: The University of Alabama Press, 2007.
- Hensel, Silke. *El desarrollo del federalismo en México: la élite política de Oaxaca entre ciudad, región y estado nacional, 1786-1835*. Oaxaca: UABJO, El Colegio de Michoacán, El Colegio de San Luis, 2012.
- Josserand, J. Kathryn y Hopkins, Nicholas A. «Tila y su Cristo Negro: Historia, peregrinación y devoción en Chiapas, México». *Mesoamerica*, n. 49 (2007): 82-113. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2537749>
- Lyss, Peggy K. *Los imperios trasatlánticos. Las redes de comercio y de las Revoluciones de Independencia*. México: Fondo de Cultura Económica, 1989.
- Machuca, Laura. «Proyectos oficiales y modos locales de utilización del Istmo de Tehuantepec en la época colonial: historias de desencuentros». En: *El istmo mexicano: una región inasequible*, dirigido por Emilia Velázquez, Érica Léonard, Odile Hoffmann y M. F. Prévôt-Schapira. México: CIE-SAS, 2009.
- Martínez González, Alma Rosa. «La desaparición del pueblo coxohh de Escuintenango, Chiapas. Siglos XVI-XIX». *Revista de Historia*, n. 85 (2022): 147-183. <https://doi.org/10.15359/rh.85.10>
- Monroy Valverde, Fabiola Patricia. *Tila: las raíces históricas de su importancia como centro de peregrinación en Chiapas*. Tesis de licenciatura en historia, UNAM, 1995.
- Morelet, Arthur. *Viaje a América Central, Isla de Cuba y Yucatán*. 2 tomos. Mérida, Yucatán: CEPHCIS, 2018.
- Navarrete, Carlos. «El Cristo Negro de Esquipulas: Origen y difusión». *Estudios*, n. 38 (1999): 96-127.

- Navarrete, Carlos. «Textos populares de poesía religiosa al Cristo de Tila, Chiapas», *Anuario del Centro de Estudios Superiores de México y Centroamérica*, (2007): 43-84. <https://repositorio.cesmecha.mx/handle/11595/392>
- Navarro López, América Alejandra. «Construcción de una frontera en el oeste del obispado de Chiapa y Soconusco, 1650-1810. Una aproximación desde los SIG-H». *Revista Geográfica de América Central*, vol. 1, n. 70 (2023): 57-90. <http://dx.doi.org/10.15359/rgac.70-1.2>
- Obara Saeki, Tadashi y Viqueira, Juan Pedro. *El arte de contar tributarios*. México: El Colegio de México, 2017.
- Ortiz Ortiz, Martín. *Los caminos de Tabasco. Las vías de comunicación terrestre y la historia de Tabasco, desde la época prehispánica hasta 1850*. Villahermosa, Tabasco: Gobierno del Estado de Tabasco, Secretaría de Educación, Cultura y Recreación; Dirección de Educación Superior e Investigación Científica, 1988.
- Piel, Jean. *Sajcabajá Muerte y resurrección de un pueblo de Guatemala 1520-1970*. Guatemala y México: Centro Francés de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, Seminario de Integración Social, 1989.
- Pineda, Emeterio. *Descripción geográfica del departamento de Chiapas y Soconusco*. Tuxtla, México: Fondo de Cultura Económica, Coneculta, 1999.
- Polushin, Michael. *A. Bureaucratic conquest, bureaucratic culture: town and office in Chiapas, 1780-1832*. Tesis de doctorado en historia, Universidad de Tulane, 2000.
- Robles Domínguez de Mazariegos, Mariano. *Memoria histórica de la provincia de Chiapa, una de las de Guatemala*. Cádiz: Imprenta Tormentaria, 1813.
- Ruz, Mario H. «Un lugar verdaderamente deleitable. El pasado virreinal», en *Paisajes de río, ríos de paisaje. Navegaciones por el Usumacinta*, coordinado por Mario H. Ruz. México: CEPHCIS, IIFL, Consejo de Ciencia y Tecnología del Estado de Tabasco (CCYTET), 2010.
- Sellers-García, Sylvia. *Distance and Documents at the Spanish Empire's Periphery*. Stanford: Stanford University Press, 2013.
- Stephens, John Lloyd. *Incidentes de Viaje a Centroamérica, Chiapas y Yucatán*. 2 tomos. San José, Costa Rica: EDUCA, 1971.
- Straffi, Enrico. *Ofrendas para la lluvia: transformaciones en los recorridos rituales en el sur de Chiapas*. Tesis de doctorado en Historia, Universidad Complutense de Madrid, 2015. <https://docta.ucm.es/entities/publication/7eb66701-50ca-4b6d-92ab-642b0c88a318>
- Torras Conangla, Rosa. *La tierra firme de enfrente. La colonización campechana sobre la Región de Los Ríos (s. XIX)*. Mérida, Yucatán: CEPHCIS, 2012.

- Torres Freyermuth, Amanda Úrsula. *Los traficantes de la raya. El comercio ilegal en la frontera Chiapas-Guatemala, 1824-1842*. San Cristóbal de las Casas, Chiapas: UNAM-CIMSUR, 2022.
- Vargas Pacheco, Ernesto y Ochoa, Lorenzo. «Navegantes, viajeros y mercaderes: notas para el estudio de la historia de las rutas fluviales y terrestres entre la costa de Tabasco-Campeche y tierra adentro». *Estudios de Cultura Maya*, vol. 14 (2013): 59-118. <https://doi.org/10.19130/iifl.ecm.1982.14.551>
- Vásquez Olivera, Mario. «“Criterios de alta política”. La anexión de Chiapas a México en el canal de Tehuantepec». *Tzintzun: Revista de Estudios Históricos*, n. 31 (2000): 19-150. <http://tzintzun.umich.mx/index.php/TZN/article/view/1339>
- Viqueira, Juan Pedro. *Cronotopología de una región rebelde: La construcción histórica de los espacios sociales en la alcaldía mayor de Chiapas, 1520-1720*. Tesis de doctorado en historia, École de Hautes Études en Sciences Sociales, 1997. <https://juanpedroviqueira.colmex.mx/wp-content/uploads/2023/04/cronotopologia-de-una-region-rebelde.pdf>

Documentos

- AGI, Mapas y Planos - México, 722, s. f., «Plano de entradas y salidas furtivas por los Agualulcos».
- AGI, Mapas y Planos - México, 302, 18 de marzo de 1774, «Mapa del Istmo de Tehuantepec y Curso del Rio de Goazacoalcos».
- AGI, Mapas y Planos - Guatemala, 271, 1795, «Vista de la Nueva Población de San Fernando de Guadalupe en el Salto de Agua del Río Tulijá, que lleva su corriente á las lagunas de Chichicaste y de Términos».
- LAL, Chiapas Collection n. 33, box 1, folder 8, 25 de diciembre de 1787, «Carta de Solórzano al Gobernador Intendente Francisco Saavedra».
- LAL, Chiapas Collection n. 33, box 1, folder 8, 31 de diciembre de 1787, «Carta del Intendente Francisco Saavedra al subdelegado Sebastián Solórzano, Ciudad Real».
- LAL, Chiapas Collection n. 33, box 1, folder 12, 14 de febrero de 1794, «Relación de lo practicado para verificar el proyecto de la Nueva oblación y apertura de caminos, Ocosingo».
- LAL, Chiapas Collection n. 33, box 1, folder 12, 15 de abril de 1794, «Informe del intendente Quentas y Zayas, San Fernando de Guadalupe».
- AGCA, sig. A1, leg. 167, exp. 4891, 3 de julio de 1779, «Representación».
- AGCA, sig. A1, leg. 6104, exp. 55766, 29 de septiembre de 1802, «Carta de Felipe Jesús Aguirre al Teniente General Manuel de Carrascosa, Jacaltenango».

- AGCA, sig. A1, leg. 6104, exp. 55767, 22 de septiembre de 1802, «Carta de Marcos Castañeda al Comisionado Felipe Aguirre San Sebastián Coatán».
- AGCA, sig. A1, leg. 6111, exp. 56094, 1 de septiembre de 1809, «Para salir a Comitán desde San Martín sin pasar la sienega de Coneta, ni río Dolores».
- AGCA, sig. A1, leg. 6111, exp. 56094, «Carta del Capitán General Antonio González al Sr Alcalde Mayor de Totonicapán, Ciudad de Guatemala, 10 de agosto de 1809».
- AGN, Fondo Caminos y Calzadas 186, volumen. 18, 1 de febrero de 1803, «Escrito de Antonio de Valcárcel al Fiscal de lo civil, f. 145».
- AGN, Industria y Comercio, vol. 6, exp. 10, 3 de septiembre de 1818, «Carta del Capitán General Carlos de Urrutía al Virrey de Nueva España, Guatemala».