

Tráfico, comercio y contrabando en la Carrera de Campeche (1793-1821)

Traffic, trade and contraband in the *Carrera de Campeche* (1793-1821)

Francisco Rodolfo González Galeotti
Centro Peninsular en Humanidades y Ciencias Sociales, UNAM
petateandolahistoria2.o@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0003-0468-3892>

 **Foundation**

DOI: [10.24901/rehs.v45i178.1069](https://doi.org/10.24901/rehs.v45i178.1069)

[Tráfico, comercio y contrabando en la Carrera de Campeche \(1793-1821\)](#) by [Francisco Rodolfo González Galeotti](#) is licensed under [CC BY-NC 4.0](#) 

Fecha de recepción: 15 de agosto de 2023

Fecha de aprobación: 2 de diciembre de 2023

RESUMEN:

Este estudio aborda el carácter económico de la Carrera de Campeche, una serie de rutas anfibia que conectaron el sur novohispano y Guatemala a través de ríos y caminos terrestres. Se analiza el origen económico de las rutas que se usaron y cómo concatenaron los suelos alcabalatorios de Tabasco, Chiapas, Oaxaca y los Altos de Guatemala. Se da cuenta cómo el comercio y el contrabando fueron dos caras de un mismo proceso en el que los productos de la tierra y las importaciones transatlánticas se complementaron durante los últimos años del período colonial español.

Palabras clave: Comercio, contrabando, Campeche, Nueva España, Guatemala

ABSTRACT:

This study addresses the economic nature of the Carrera de Campeche, a series of routes that connected southern New Spain and Guatemala through amphibious routes using rivers and land roads. The economic origin and use of different routes that were used and how they were concatenated with the *alcabalatorios* soils of Tabasco, Chiapas, Oaxaca and the Guatemalan Highlands are analyzed. It shows how trade and smuggling were two sides of the same process in which local products and transatlantic imports complemented each other during the last years of the Spanish colonial period.

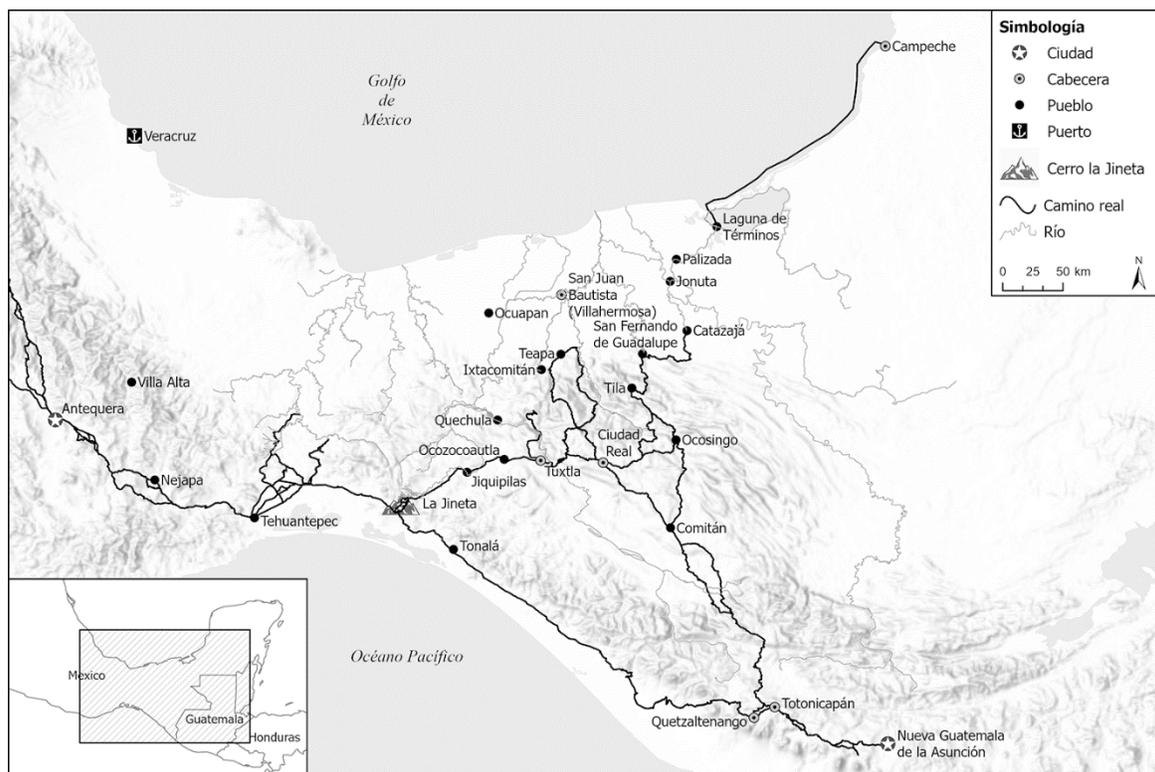
Keywords: Trade, contraband, Campeche, New Spain, Guatemala

1. Introducción

La Carrera de Campeche¹ fue un sistema de comunicaciones y transporte que conectó los nodos portuarios del Golfo de México, sobre todo Campeche, con las rutas de comercio que se adentraban en las jurisdicciones de Tabasco, Chiapas, Guatemala y Oaxaca. Esta ruta vinculó el Atlántico novohispano con la Carrera de Guatemala. En otras palabras, fue la conexión entre los circuitos de intercambio “que progresaron en los puertos de Veracruz, Campeche y Tampico, a partir del movimiento marítimo-mercantil con España, Inglaterra, los distintos embarcaderos del Caribe y puertos de la costa este de Estados Unidos (...) [junto al] tráfico costanero que recorría los puertos y embarcaderos de Tampico, Veracruz, Tabasco, Isla del Carmen, Campeche y Sisal” (Trujillo Bolio, 2009, p. 25), y su entronque con el circuito de comercio que franqueó por el camino real que conectó a los reinos de Nueva España y Guatemala, mientras se vinculaba a los mercados globales gracias al tráfico marítimo de la Mar del Sur y los puertos caribeños de Omoa y Veracruz. Este sistema de comercio y comunicación hacia 1800 abarcó jurisdicciones novohispanas en la intendencia de Veracruz (subdelegación de Acayuca), la de Yucatán (gobernación de Carmen), la gobernación militar de Tabasco y, en parte, la intendencia de Oaxaca (subdelegaciones de Villa Alta y Nexapa). También abarcó jurisdicciones de la Audiencia guatemalteca como la intendencia de Chiapa, las alcaldías mayores de Totonicapán, Chimaltenango y Verapaz, y el corregimiento de Quezaltenango.

Esta Carrera de Campeche abarcó varias rutas que usaron las cuencas de los ríos Mezcalapa, Grijalva y Usumacinta, y los caminos de herradura y el camino real. Las principales rutas de esta 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 Ocozacoautla; 4) desde Ocuapan hasta Coatzacoalcos, donde seguían a Campeche o hacia Oaxaca. Estos derroteros resumen rutas identificadas en proyectos de caminería, peregrinaciones, romerías, migraciones, y se puede observar a continuación en el [Mapa 1](#).

Mapa 1. La Carrera de Campeche ca. 1800



Fuente: elaborado por el cartógrafo Marco Antonio Hernández Andrade con indicaciones del autor. Con base en: [LAL](#). Chiapas Collection N° 33, Box 1 Folder 12. “Informe del intendente QUINTAS Y ZAYAS”, San Fernando de Guadalupe 15 de abril de 1794; [AGCA](#). Sig. AI, 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 Coatán, 22 de septiembre de 1802; [AGN](#). Caminos y Calzadas, vol. 18, Exp. 8 f. 145. “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”; 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 “Provincias de Yucatán, Tabasco, Ciudad Real y del Petén. México y Guatemala, Industria y Comercio”; [Archivo General de Indias \(AGI\)](#), Plano de entradas y salidas furtivas por los Agualulcos, Mapas y Planos, México, 722 ([Guillén Villafuerte, 2023, p. 211](#); [Vargas Pacheco y Ochoa, 2013, pp. 109-118](#)).

Los derroteros revelan un sistema de transporte y comunicación, de comercio, fiscalizado y de contrabando. Su importancia radicó en facilitar el vínculo entre Nueva España y Guatemala al margen del control fiscal y de los monopolios de las élites mercantiles de Ciudad de México, Guatemala y Veracruz. En consecuencia, este artículo busca responder a las siguientes

interrogantes: ¿cómo surgió la Carrera de Campeche?, ¿cuáles eran sus rutas?, y ¿cómo operó el comercio y el contrabando?

2. Panorama histórico de la Carrera de Campeche

La Carrera de Campeche se originó desde el siglo XVII. Influyeron el auge y la crisis del sistema de flotas de la Carrera de Indias, el cierre formal del tráfico novohispano-peruano en la Mar del Sur, y los enclaves británicos en el Caribe, Centroamérica y la Laguna de Términos ([Macleod, 1980](#); [Ardash Bonialian, 2019](#); [Ruz, 2010](#)). Así, el único canal de tráfico entre Nueva España y Guatemala, el camino real, y ocasionalmente el cabotaje del Pacífico, siguió el minúe de las flotas y el monopolio del Consulado de Comercio de Ciudad de México. Con las reformas borbónicas se distendió tal sistema restrictivo con los navíos de registro y la autonomía guatemalteca, al fundar su Consulado de Comercio en 1792. Irónicamente, ello creó otro monopolio mercantil, guatemalteco, que controló la puerta al Caribe por Omoa, en Honduras.

Tal contexto afectó de varias formas. Primero, los ataques de marinos británicos o piratas obligaron a los tabasqueños a ingresar tierra adentro. Segundo, el enclave británico del Carmen se afianzó por el corte de palo de tinte y por la presencia afroestiza e indígena. Tercero, el interés y temor español del contrabando por el riesgo que suponía una alianza en su contra ([Ruz, 2010](#); [Obara Saeki y Viqueira, 2017](#)). Cuarto, al expulsar a los ingleses en 1717, los hispanos continuaron con la explotación de flora tintórea, cacaotera, caña y ganado, robusteciendo así el crecimiento demográfico de la fuerza de trabajo. Finalmente, la consolidación de la devoción del Cristo de Tila, enlazada a su par de Esquipulas ([Navarrete, 2007](#)), cristalizando los eslabones culturales de esa región demográficamente diversa.

Lo anterior añadió una capa económica a la integración de las jurisdicciones de Chiapas, Tabasco y Yucatán. Inicialmente solo involucró el partido-región de los Ríos² y Chiapas. Más adelante, una red de intercambios se extendió al este, a Quetzaltenango,³ en Guatemala, y al oeste, hacia Oaxaca, en la Nueva España. La expansión se impulsó por el interés de las élites provinciales en el potencial económico de la Carrera de Campeche y para poder evadir monopolios mercantiles en el comercio del Atlántico ([Hammnet, 2013](#); [Taracena, 2002](#)).

Tal potencial también fue reconocido por los magistrados provinciales, poro ejemplo, la fundación de San Fernando de Guadalupe (hoy Salto del Agua) por el intendente de Chiapas, Agustín Quntas y Zayas. Sobre su importancia, el gobernador del presidio del Carmen (hoy isla del Carmen), Rafael de la Luz, subrayó su utilidad, ya que:

Se hace totalmente innegable las grandes ventajas, que se conseguirán, si se habilitase a ese puerto, sin prejuicios del de Omoa para el libre comercio libre de ese reino, con el de N(ueva).E(spaña) por Veracruz, y el de la metrópolis, al paso por el de la Habana, omitiendo por ahora ocultará el fomento, que tomaría, cuando menos el comercio, y habitantes de las provincias de esa intendencia Quetzaltenango; Totonicapán con las dos Chiapas, si se les franquease el comercio por este puerto el que sostiene en el día en géneros, y frutos de Castilla [...] ([Gobierno del Estado de Chiapas, 1993, p. 104](#)).

Esta perspectiva fue respaldada y complementada por los argumentos de las autoridades de la Audiencia de Guatemala indicando que “[...] al mismo tiempo halló proporciones para llenar las ideas que había concebido; a fin de a fin de dar comunicación por el río al reino de Guatemala con el de Nueva España, Provincia de Campeche, Isla del Carmen, Villa Hermosa de Tabasco, y desde estos puertos, a otros de América y Europa” ([Gobierno del Estado de Chiapas, 1993, p. 81](#)).

Al mismo tiempo, se hicieron adecuaciones de esta ruta, se condicionó al nuevo pueblo para servir como receptoría de alcabalas al estar “acostumbrada al cuatro por ciento con los llamados de entrada y salida”, como indicó la Real Audiencia en 1799 ([Gobierno del Estado de Chiapas, 1993, p. 110](#)). ¿Cuál era la ruta? El derrotero señalado por el intendente y el gobernador se observa en la [Tabla 1](#):

Tabla 1. Derrotero desde Comitán al pueblo de Palenque y a la Playa de Catazajá para embarcarse al puerto del Carmen

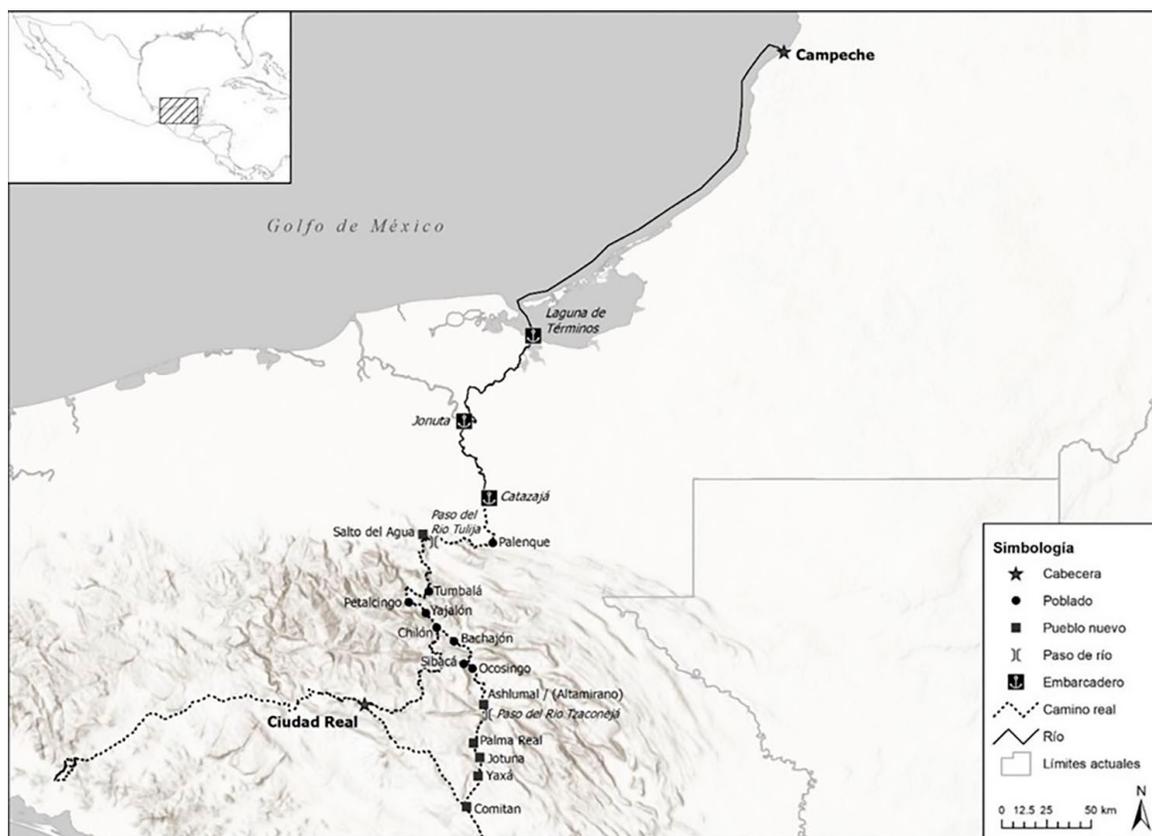
Pueblo	Notas	Leguas
Comitán		0
Jotaná		6
Chaconejá		9
Ocosingo		9
Bachajón		6
Chilón		4
Yajalón		4
Tumbalá		5

Isteljá	Rancho en despoblado	6
Tulijá	Rancho en despoblado	6
Noapa	Rancho en despoblado	6
Palenque		6
Total de leguas terrestres		48
Desde San Fernando hasta la Laguna de Chichicaste		50
Desde la laguna de Chichicaste hasta boca del río Amatitán		19
Desde este predio del Carmen hasta la boca del río Amatitán		25
Total de leguas río arriba		94
Leguas en total		142

Fuente: Derrotero desde Comitán al pueblo de Palenque, y a la Playa de Catazajá para embarcarse a la Laguna, y de allí a Campeche escrito por Agustín Quantas y Zayas a la Real Audiencia de Guatemala, 18 de enero de 1794; Relación de Rafael de la Luz sobre la navegación del río hasta las puertas del Golfo, 6 de julio de 1795. En [GOBIERNO DEL ESTADO DE CHIAPAS, 1993, pp. 77-78, 103-104](#)).

El derrotero facilitó conectar el Carmen, las rutas fluviales de la cuenca del Usumacinta, el camino de los zendales y el camino real hacia Guatemala. Esa ruta se identificó gracias a los magistrados provinciales, mismos que reconocían su importancia. La geografía de esta ruta se puede observar en el [Mapa 2](#).

Mapa 2. 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 con base en [Latin American Library \(LAL\)](#). Chiapas Collection N° 33, Box 1 Folder 12. “Informe del intendente Quentas y Zayas”, San Fernando de Guadalupe, 15 de abril de 1794.

El reconocimiento de la ruta se tradujo en noticias sobre la llegada de productos a San Fernando, publicadas la *Gazeta de Guatemala*, y múltiples expedientes de alcabalas, aduanas y de juicios sobre mercancías remitidas desde Campeche, Ciudad de Guatemala y Antequera de Oaxaca. Inclusive, en sus inicios la élite guatemalteca participó de este comercio, como fue el caso de la Casa Aycinena (Vicente y José Aycinena) y sus allegados en Guatemala (Manuel Marticorena y José Gorriz) y Oaxaca (Antonio de Goytia).⁴ A medida que las élites regionales de Ciudad Real y Quezaltenango se beneficiaron del tráfico, los guatemaltecos se opusieron calificándolo de “contrabando desleal”. Sin embargo, finalmente reconocieron su importancia al punto que la Diputación Provincial de Guatemala mandó, entre mayo y junio de 1821, adecuar un camino a Bachajón y abrir una bodega en las playas de Catazajá ([Díaz, 1930, pp. 13, 44-45, 75](#)).

Además del comercio, la Carrera también funcionó como ruta de tránsito. A diferencia del comercio, los pasajeros seguían la ruta que partía de la isla del Carmen hasta Palizada. Ese fue el

caso de la familia García Granados, procedente de Cádiz, España, la cual arribó a La Habana en 1810:

De Campeche, un buque pequeño nos llevó a la Laguna de Términos, en la Península de Yucatán. Allí en un bongo subimos por el río Usumacinta, tardando de quince a veinte días en llegar a un punto, creo denominado Playas de Catasajá, y desde allí, por malísimos caminos, y atravesando la provincia de Chiapas, vinimos a esta Capital [Nueva Guatemala]. Para una familia numerosa, como era la mía, este viaje debía estar lleno de penalidades, costar mucho dinero, y no hacerse en menos de siete u ocho meses. En efecto, no llegamos a Guatemala sino hasta enero del año de 1811 ([García Granados, 2011, p. 10](#)).

Los viajes solían ser recurrentes y eran utilizados por las élites que regresaban vía Campeche. Por ejemplo, en 1809 José Bordas, José María Beltranena y Tomás Castillo fueron detenidos por un teniente que guardaba el peaje del río Negro, cerca de Chiantla, en la jurisdicción de Totonicapán. Indicaron que “venían de Campeche con pasaporte del Sr. presidente y que no pagaban puente sino a balazos”.⁵ Beltranena debió regresar a Campeche, pues en 1810 residía allí y era apoderado por Manuel Tejedor.⁶

La ruta de Comitán-San Fernando fue de las más usadas para el tránsito, pero no la única. En 1831, el abogado Tomás O’Horan y Argüello viajó con su esposa Gertrudis Escudero y familia, ocho hijos e hijas. Salían exiliados de la Federación Centroamericana debido a la gestión del abogado como oidor y su respaldo a los centralistas en la Guerra Federal (1826-1829). La familia viajó por Ciudad Real, San Juan Bautista y Campeche ([Erosa Barbachano, 2005, p. 26](#)). Esta era una de las rutas más usadas para conectar Ciudad Real y Villahermosa, como se verá en el siguiente apartado.

3. Derroteros de tráfico y tránsito

¿Qué derroteros se usaron en la Carrera de Campeche? Las fuentes permiten identificarlos, además de lo señalada arriba. De acuerdo con Ruiz Abreu, las rutas fluviales de los ríos Seco y Grijalva conectaron con la salida al mar. “Cunduacán, San Antonio del Río Seco, Jalpa y Nacajuca, [aprovechaban] al máximo el río Grijalva y sus afluentes” ([Ruiz Abreu, 2002, p. 43](#)). Usando los ríos se llegaba a San Juan Bautista o Villahermosa, desde donde se “iba de Huimanguillo a Quechula e interconectó a Teapa e Ixtacomitán para llegar a Tuxtla” ([Ruiz Abreu, 2002, p. 43](#)).

Este recorrido era reconocido provincialmente. En 1801, el teniente de justicia de Ocuapan, Domingo de Valcárcel, remitió un informe como parte de su propuesta de apertura de camino entre ese pueblo de la Chontalpa y el istmo de Tehuantepec. En el mismo incluyó un mapa en cuya leyenda señaló que:

[...] El camino que transitan las gentes de Tabasco, y Ocoapan con sus cargamentos de cacao, pita floxa, y otros efectos que producen aquellas partes, es por el río arriba de los Naranjos (que tiene tres leguas de mal paso, donde es necesario descargar las canoas, y experimentan varios atrasos) buscando el sur hasta el Pueblo de Quechula, Reyno de Guatemala donde se desembarcan, y en hombros de Yndios, conducen los efectos hasta el pueblo de Ocosocoutla, que queda al este de Tehuantepeque [...] tienen que caminar los de ambos comercios para sus negociaciones ciento setenta y ocho leguas con infinitésimos trabajos, pérdida de intereses y ensurronamiento de cacao en Ocosocoutla y esperas de mulas, y por estas causas demora de días considerables⁷.

Es interesante observar que Valcárcel señale la importancia para los tabasqueños de la ruta que seguía el sendero del río Grijalva. En el “Mapa del río Grande de Chiapa”, localizado en el [Archivo General de Indias \(AGI\)](#), Fondo Mapas y Planos-Guatemala, 318 bis, destaca cómo el curso del río Grande o Chiapa sirvió tanto como raya limítrofe entre jurisdicciones y como derrotero interprovincial. En el mismo se observa la cercanía de Ocuapan con Huimanguillo, situado a la vera del río Chiapa y pasando por el pueblo de Sayula hasta Quechula, Chicoasen hasta Chiapa.⁸

Sabemos por los registros alcabalatorios de Tabasco que esta ruta fue de las más usadas. Como refiere Ruiz Abreu “El tráfico de esta ruta fue constante según los registros de productos localizados en los libros reales de alcabalas de las provincias vecinas y en las guías de las mismas” ([Ruiz Abreu, 2020, p. 43](#)). Precisamente esa era la ruta propuesta por el capitán general Carlos Urrutia en 1818 para fundar una feria en Tonalá y conectarla al Caribe. Tal iniciativa se acompañó de un mapa que señaló una ruta que seguía las montañas zoques y el río Tacotalpa. Haciendo un acercamiento al mismo⁹ se observa el sendero entre Villahermosa y Tuxtla.¹⁰ Luego del largo viaje, una vez en Chiapas, en Ocozocoautla, el camino entroncaba con la Carrera de Guatemala.¹¹

Para el tráfico entre Villahermosa y Ciudad Real se usó el río Grijalva, así como dos rutas que aprovechaban sus tributarios. Estas rutas quedan resumidas a continuación en la [Tabla 2](#).

Tabla 2. Rutas de Villahermosa a Ciudad Real

Ruta 1	Ruta 2
(ruta Tapijulapa-Huititiupán)	(ruta Teapa - zoques)
Villahermosa	Villahermosa
Río Tapijulapa	Río Teapa
Tapijulapa	Tapilula
Oxolotlán	
Pueblos de Huitiupán	Jitotol
Simojovel	
Huixtán	Huixtán
Chamula	Chamula
Ciudad Real	Ciudad Real

Fuente: [Ruiz Abreu, 2002, p. 43](#); [Obara y Viqueira, 2017, p. 595](#); [Torres Freyermuth, 2022, p. 88](#).

Lo anterior permite reconsiderar la importancia del tráfico entre Tabasco y Chiapas para la Carrera de Guatemala por la ruta del río Grijalva y cuestionar el desuso portuario de Quechula. Aunque es factible que sí fuese desplazado por la atención de la ruta isla del Carmen-Salto del Agua ([Guillén Villafuerte, 2023, p. 218](#)).

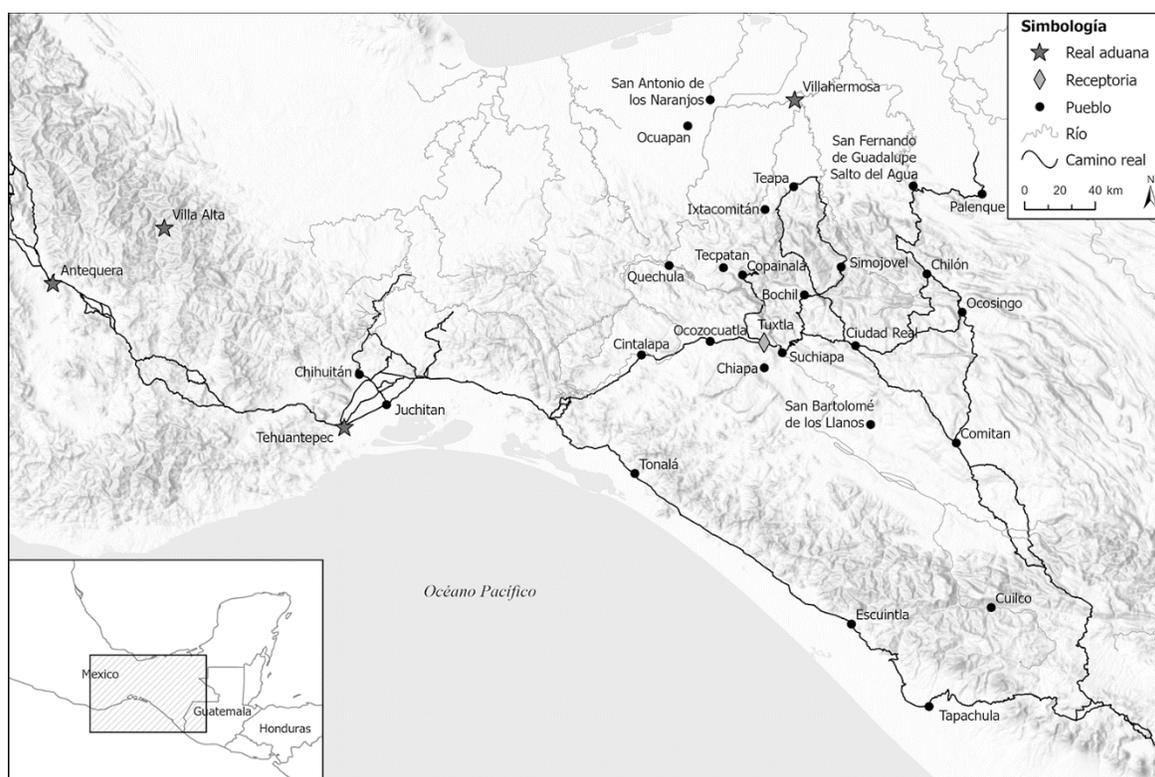
4. Los suelos alcabalatorios

También podemos dimensionar el alcance de las rutas descritas a partir de los suelos alcabalatorios que las atravesaban. ¿De qué se trataba? El suelo alcabalatorio venía a ser una región fiscal; es decir, un determinado espacio que estaba dividido por las autoridades reales “en una administración y ésta a la vez en receptorías y sub-receptorías” ([Ruiz Abreu, 2002, p. 44](#)). El objetivo era controlar la recaudación de alcabalas de sus jurisdicciones. Así, ubicar las receptorías permite reconstruir las regiones fiscales y el origen y/o destino de las mercancías. Veamos cuáles serían las que concatenaron con las rutas.

En la Gobernación de Tabasco, su epicentro fue la Real Aduana de San Juan Bautista. Subordinadas tenía las receptorías de Nacajuca, Jalpa, Conduacán y San Antonio de los Naranjos, al noroeste dentro de la jurisdicción de la Chontalpa; en el sur, las de Jalapa, Tacotalpa y Teapa; y al suroeste Macuspana, en el partido de la Sierra. Esta distribución se concatenó con las tres rutas señaladas.

En lo que sería luego la intendencia de Chiapas (1786), la Real Aduana se ubicó en Tuxtla desde 1777. Su jurisdicción abarcó Tuxtla, Ciudad Real, Soconusco y los Altos de Guatemala (Totonicapán, Quezaltenango, Suchitepéquez) ([González Alzate, 2015, pp. 116-117](#)). Así fue hasta 1801, cuando se mudó la sede a Ciudad Real por el auge del tráfico de Salto del Agua. En esa fecha el suelo alcabalatorio chiapaneco abarcó 18 receptorías y dos comisarías ([Mapa 3](#)), y dos más hacia 1820 ([Guillén Villafuerte, 2023, p. 212](#)).

Mapa 3. Suelo alcabalatorio de la Real Aduana y receptoría de Tuxtla (1800)



Fuente: elaborado por el cartógrafo Marco Antonio Hernández Andrade con indicaciones del autor. Con base en [AGCA](#). A.3. Leg. 146. Exp. 1721. Guías de la administración de Tuxtla; Exp. 1718. Tornaguías de la receptoría de Tuxtla.

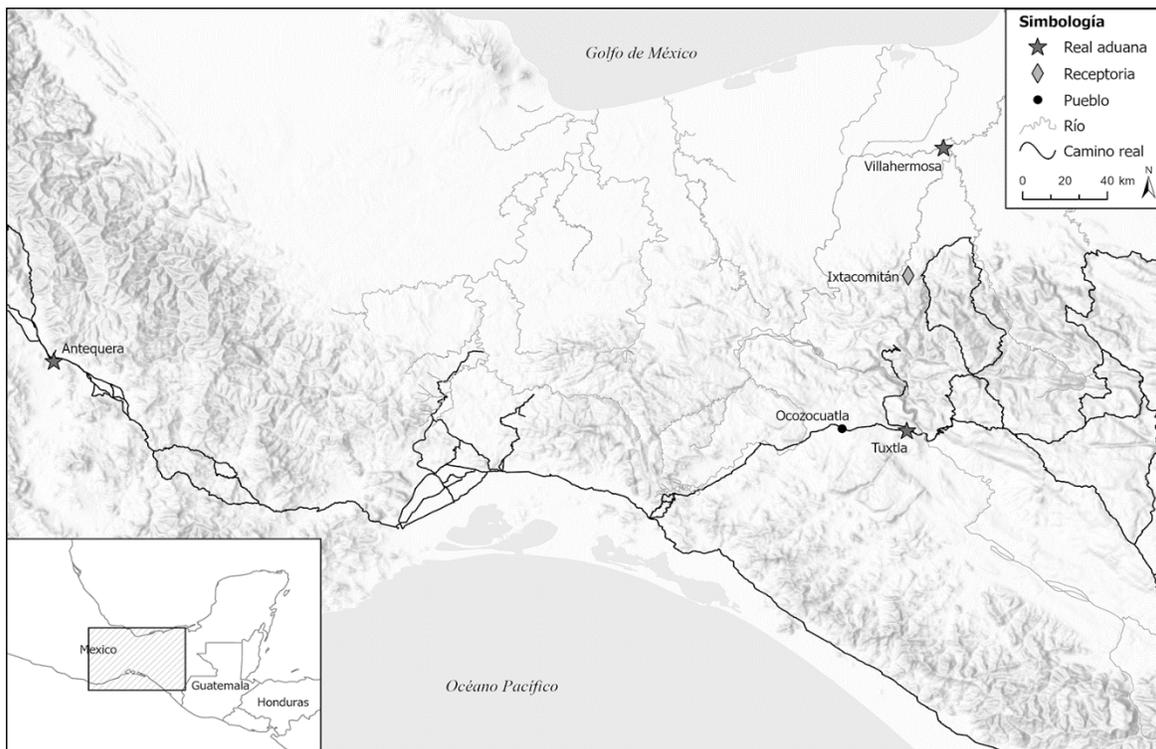
El suelo puede dividirse en cuatro subregiones. Por la cuenca del Grijalva-Chiapas y las montañas zoques (Pichucalco, Ixtacomitán, Quechula, Tecpatán, Bochil, Chiapa, Tuxtla), el Usumacinta (Ocosingo, Chilón, San Fernando, Palenque), la depresión central (Ocozocoautla, Suchiapa, San Bartolomé de los Llanos, Socoltenango, Comitán), y la costa del Pacífico (Tonalá,

Escuintla, Tapachula). Observando las dos primeras, se advierte la fiscalización de las rutas de la Carrera de Campeche. En tanto las dos últimas, que abarcaron desde Tehuantepec hasta Guatemala, fiscalizaban la Carrera de Guatemala.

Finalmente, en los Altos de Guatemala el suelo alcabatorio era partícipe de la Carrera. Lugares como Cuilco, en la entrada fluvial del río homónimo, Chiantla, Huehuetenango, Momostenango y Totonicapán enlazaban Comitán con las cabeceras de Totonicapán y Quezaltenango.¹² Asimismo, hacia el oeste, en Nueva España, el suelo alcabatorio oaxaqueño que abarcó el istmo, la sierra zapoteca y los valles centrales, también se vinculó con el tráfico campechano, como se verá más adelante.

El traslape entre rutas y suelos se refleja en el origen y registro de los pases y guías de alcabalas que aprovecharon el devenir de los ríos Grijalva y Tacotalpa, que revisaremos de forma exploratoria para el año 1800. Como se observa en el [Mapa 4](#), en la receptoría de Ixtacomitán se corrobora su relación con Villahermosa, Tuxtla y Antequera. Ciertamente, esa ruta iba de la mano con las descritas arriba, además de vincularse a la Carrera de Guatemala al recibir productos desde Oaxaca.

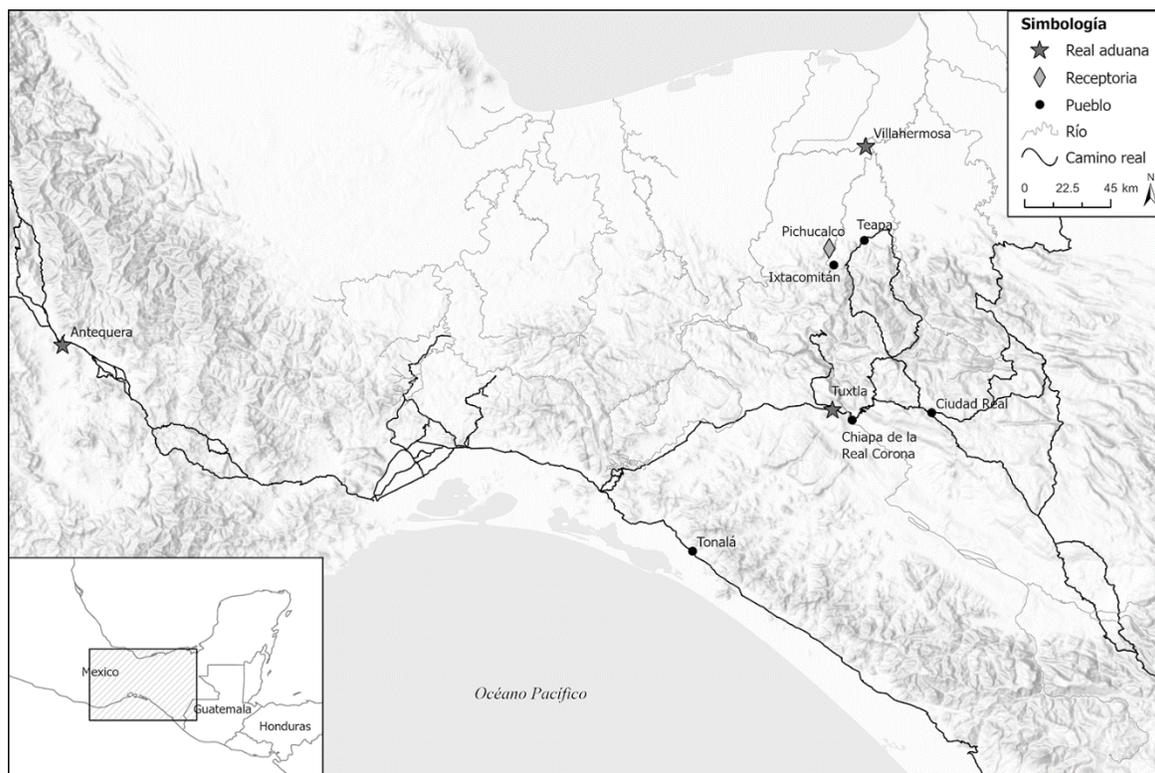
Mapa 4. Suelo alcabatorio de la receptoría de Ixtacomitán, 1800



Fuente: elaborado por el cartógrafo Marco Antonio Hernández Andrade con indicaciones del autor. Con base en [AGCA](#). A.3. Leg. 143. Exp. 1686. Tornaguías de la receptoría de Ixtacomitán; Leg. 150. Exp. 1777. Tornaguías de la receptoría de Ixtacomitán; Leg. 155, exp. 1834. Tornaguías de la receptoría de Ixtacomitán.

Una situación similar ocurrió en la comisaría de Pichucalco, que se observa en el [Mapa 5](#). La diferencia fue que este último se conectó más a Tabasco, Oaxaca e, incluso, Veracruz. En ese sentido, tal poblado funcionó como puerta a Chiapas por la ruta del Grijalva. Asimismo, que Tonalá integrase su suelo fiscal corrobora el interés de conectar ese pueblo con el Caribe.

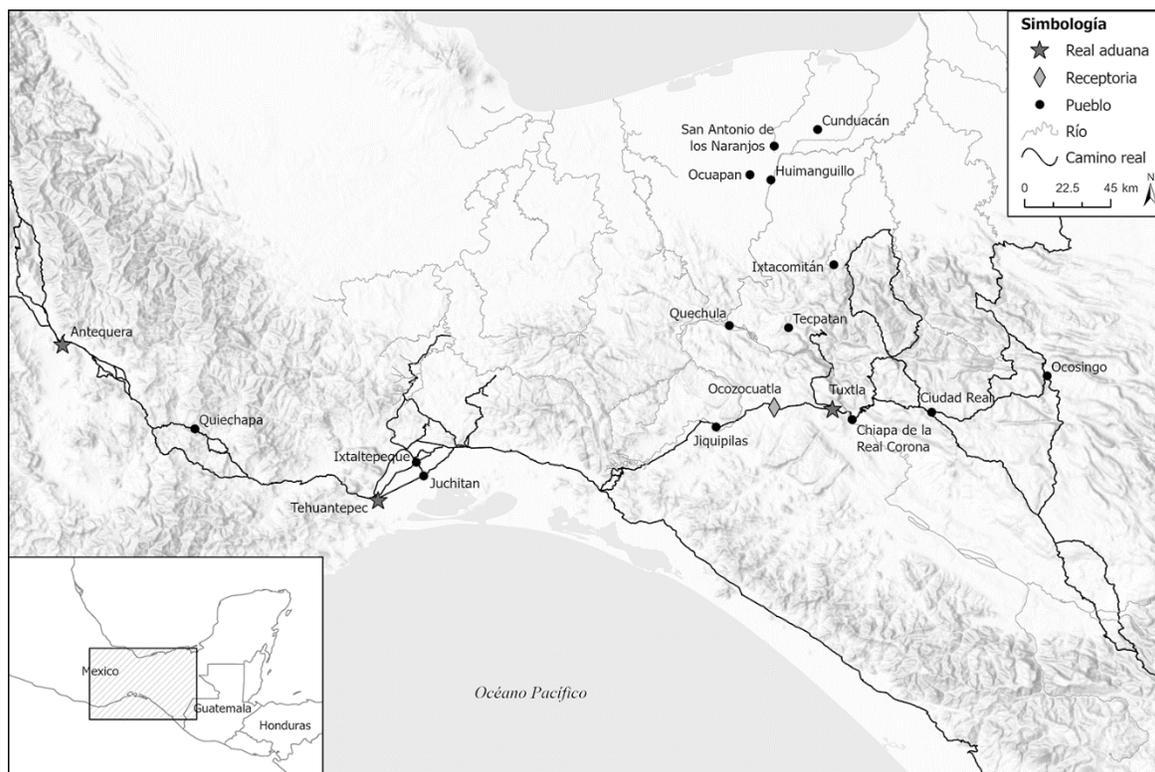
Mapa 5. Suelo alcablatorio de la comisaría de Pichucalco, 1800



Fuente: elaborado por el cartógrafo Marco Antonio Hernández Andrade con indicaciones del autor. Con base en [AGCA](#). A.3. Leg. 151. Exp. 1786. Tornaguías de la Comisaría de Pichucalco.

Las receptorías de los valles centrales (Ocozocoautla, Socoltenango, San Bartolomé y Chiapas) entroncaban con la vera del río Grijalva y el camino real. Siguiendo el [Mapa 6](#), en Ocozocoautla confluyeron flujos mercantiles de Tabasco y Oaxaca corroborando las nociones geográficas de los proyectos de Valcárcel y Urrutia. Además, allí era la verdadera garganta de este Reino al converger el camino real de la Nueva España y la Carrera de Campeche.

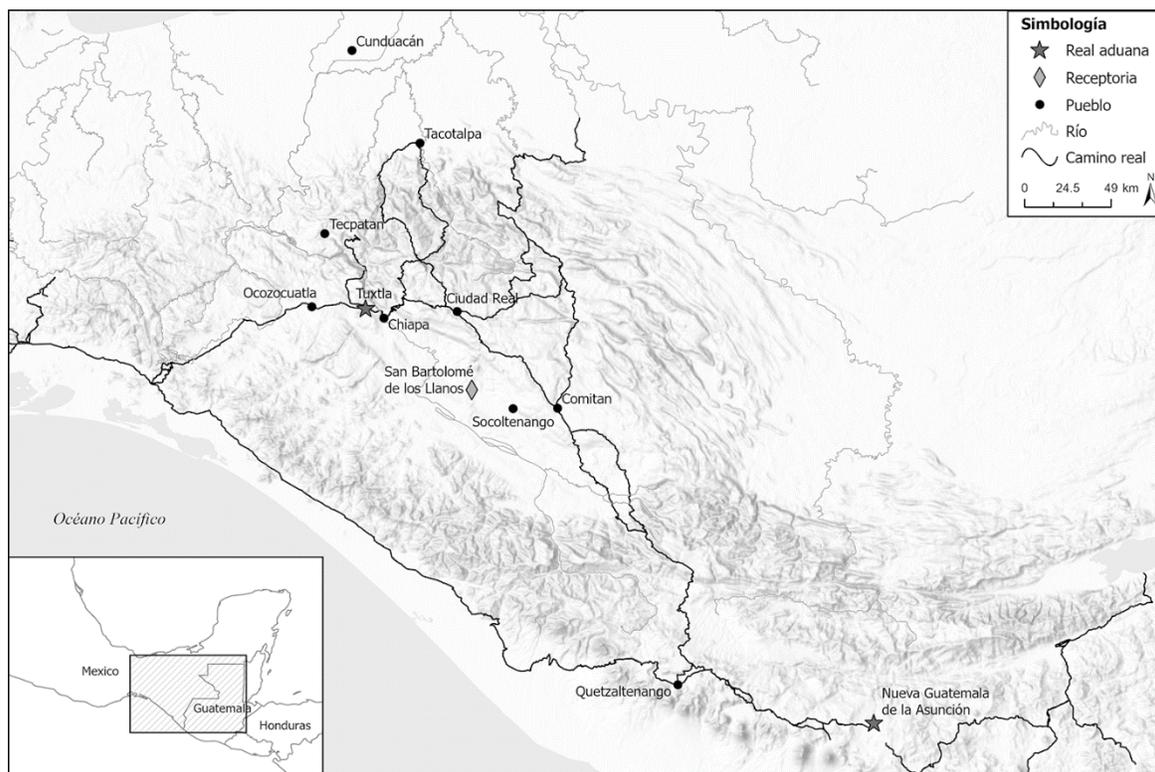
Mapa 6. Suelo alcabalatorio de la receptoría de Ocozocoautla, 1800



Fuente: elaborado por el cartógrafo Marco Antonio Hernández Andrade con indicaciones del autor. Con base en [AGCA](#). A.3. Leg. 144 Exp. 1697, 1698, 1700 Tornaguías de la receptoría de Ocozocoautla.

Ciertamente, tanto Socoltenango como San Bartolomé de los Llanos ([Mapa 7](#)) también participaron en esa dinámica. Estos se distinguen, ya a pesar de experimentar continuas debacles demográficas, al estar en el antiguo camino real mantuvieron su conexión a los Altos de Guatemala y, en especial, Quezaltenango.

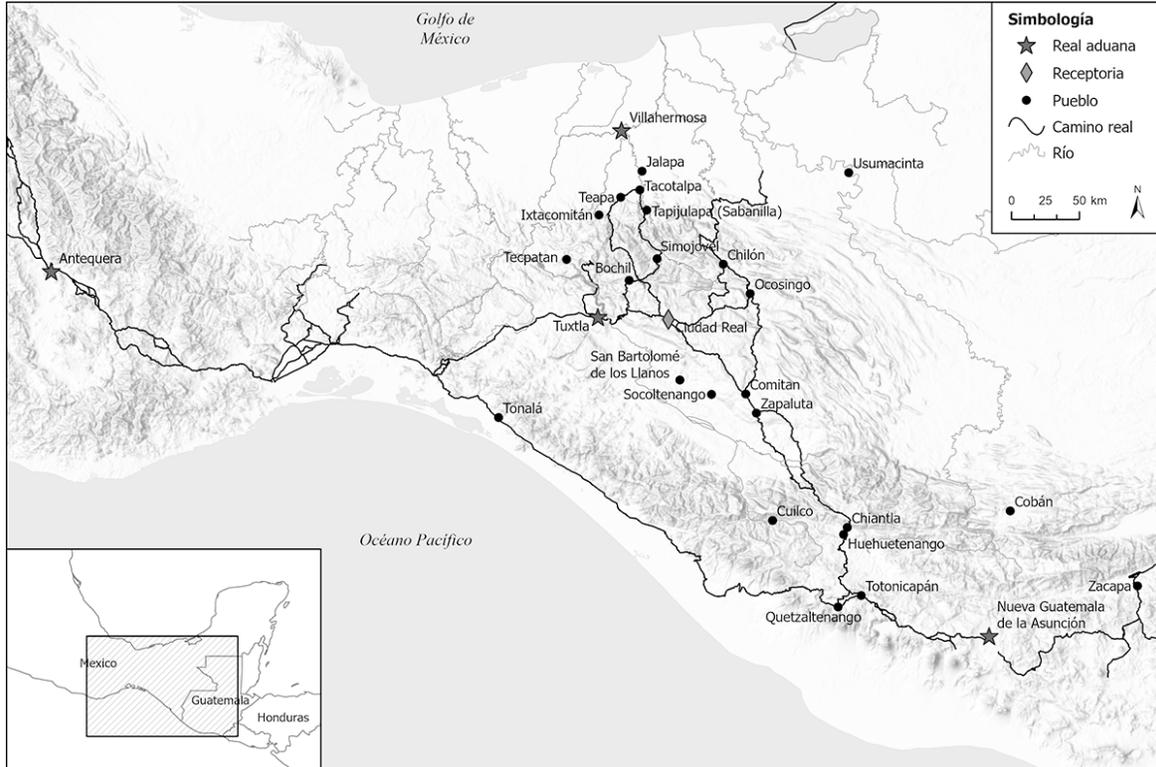
Mapa 7. Suelo alcabalatorio de San Bartolomé de los llanos, 1800



Fuente: elaborado por el cartógrafo Marco Antonio Hernández Andrade con indicaciones del autor. Con base en [AGCA](#). A.3. Leg. 145, exp. 1707, 1709, 1710, Tornaguías de la receptoría de San Bartolomé de los Llanos.

Naturalmente, los suelos de los pueblos del antiguo camino real llegaron hasta la capital del Reino de Guatemala. Así, en las receptorías coincidían los flujos de comercio usaban el camino real Nueva España-Guatemala y daban forma a la Carrera de Guatemala. Pero no eran los únicos nodos fiscales, de ello eran partícipes también las receptorías de Ciudad Real ([Mapa 8](#)) y Comitán ([Mapa 9](#)), vitales también para la salida hacia el Golfo de México.

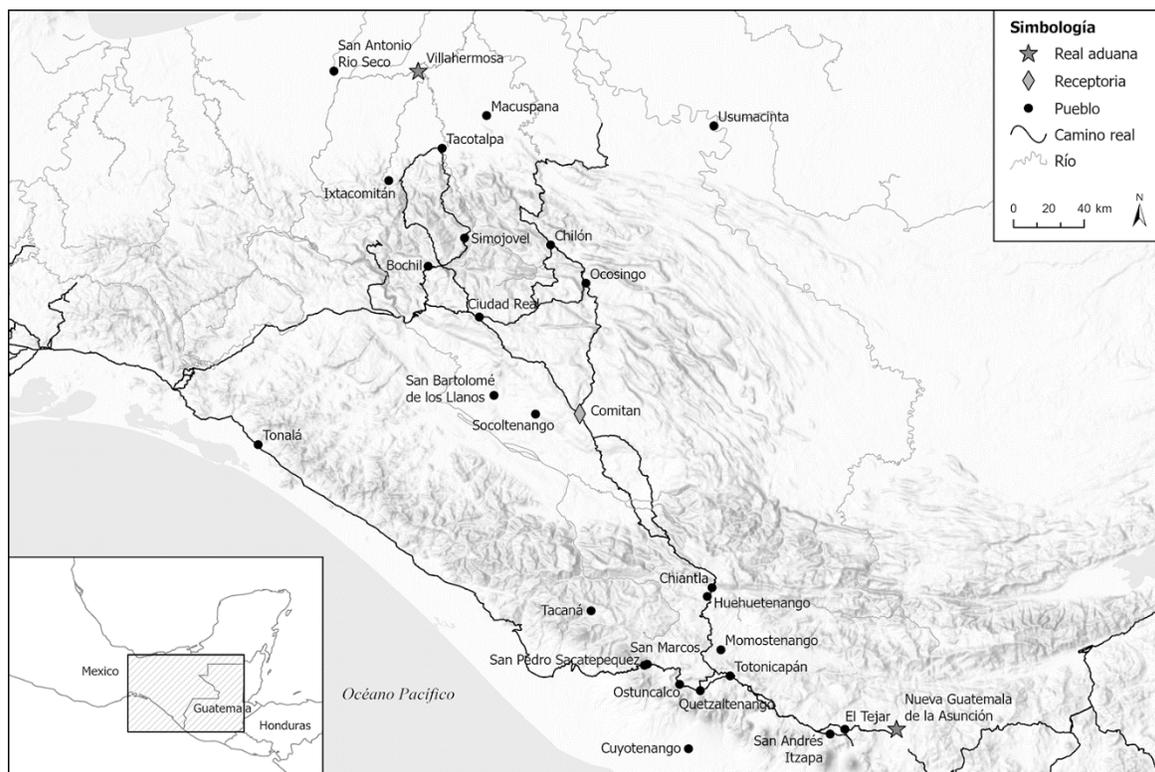
Mapa 8. Suelo alcabalatorio de Ciudad Real, 1800



Fuente: elaborado por el cartógrafo Marco Antonio Hernández Andrade con indicaciones del autor. Con base en [AGCA](#). A.3. Leg. 145 Exp. 1711, Tornaguías de la Receptoría de Ciudad Real; Leg. 146 Exp. 1717, 1719. Alcabalas de la Receptoría de Ciudad Real.

Aunque en los libros de alcabalas de 1800, en la receptoría de Ciudad Real no hay registros de ingresos desde San Fernando de Guadalupe, ello no significa su inexistencia. Como se verá más adelante, desde ese año el flujo mercantil con Campeche aumentó y se regularizó. Ciudad Real y Comitán fueron receptorías vitales para las rutas que serpenteaban las montañas zoques y mayas y conectaban con los Altos de Guatemala. Así, las guías y permisos de tránsito corroboran la vital conexión de esos nodos con las jurisdicciones de Totoncapán, Quezaltenango y la capital del Reino.

Mapa 9. Suelo alcabalatorio de Comitán, 1800



Fuente: elaborado por el cartógrafo Marco Antonio Hernández Andrade con indicaciones del autor. Con base en [AGCA](#). A.3. Leg. 145. Exp. 1713, 1714, 1715, 1716, Tornaguías de la receptoría de Comitán.

En ambos mapas, es clara la conexión entre Ciudad Real y Villahermosa a través de Simojovel (Chiapas) y Tacotalpa (Tabasco). También la vinculación al partido de los Ríos a través de la receptoría de Ocosingo y la comisaría de Chilón, antesala de San Fernando de Guadalupe y Palenque.

Los datos de las receptorías confirman las rutas hacia Tabasco (y Campeche) y el papel de Pichucalco y Ocozocoautla como las puertas del reino de Guatemala. Aunque esta reconstrucción de los suelos sea exploratoria, se corrobora la importancia del río Grijalva para vincular el Caribe por las rutas de Ixtacomitán y Simojovel. Destaca que las rutas que conectaron por el Grijalva confirman su preferencia para enlazar al reino de Guatemala a las plazas novohispanas tabasqueñas, oaxaqueñas e, incluso, veracruzanas.

Es evidente el rol fiscal de pueblos de los valles centrales chiapanecos (Socoltenango, San Bartolomé de los Llanos) y su vinculación con los Altos de Guatemala. Además, se confirma el rol de Ciudad Real y Comitán en enlazarse con Quezaltenango, plaza que articuló económicamente a las jurisdicciones de Suchitepéquez, Sololá y Chimaltenango. Eso permite cuestionar seriamente la tesis de un pobre comercio entre Chiapas y Guatemala esgrimida por

las élites chiapanecas de inicios del siglo XIX ([Gutiérrez Cruz, 2009, pp. 133-139](#); [Vásquez Olivera, 2018, pp. 57, 78](#)).

5. Comercio y contrabando

¿Cómo funcionó el comercio de la Carrera de Campeche? El tráfico en el área es muy antiguo. Se remonta a los siglos VII y VIII con el uso que le dieron los “reinos” mayas al curso de las cuencas del Mezcalapa, Usumacinta y Grijalva para mover productos manufacturados, cazados o cosechados. De esa forma se enlazó el comercio fluvial con el terrestre de la Sierra Madre que atravesó los Altos de Chiapas y Guatemala, algo aprovechado en el posclásico por población mayecese y nahua. Por ende, no fue casual que las mismas rutas fuesen usadas por los castellanos (conquistadores, religiosos y burócratas) entre los siglos XVI y XVII ([Obregón Rodríguez y Liendo Estuardo, 2016](#); [De la Torre, 1982](#); [Moreno Amador, 2013, pp. 1151-1154](#)). Como ya se mencionó, la Carrera de Campeche hunde sus raíces en los enclaves británicos del siglo XVII por el contrabando, y luego fiscalizado por los españoles. Ese comercio se fortaleció con el *Reglamento de libre comercio* (1778) que elevó a Campeche como puerto secundario robusteciendo su tráfico costanero en el Golfo de México ([Mezeta Canul, 2019, p. 96](#), [Trujillo Bolio, 2019, 183-191](#)).

Una dinámica afincada en el contrabando, también se observa en el ramal más oriental de la Carrera. Entre el Coatzacoalcos y el Papaloapan:

[...] El conjunto de cuencas que provenientes de las tierras altas oaxaqueñas se reúnen al descender a la costa veracruzana hace posible que una vertiente del caudal del Caxonos, sin olvidar el que sigue su curso al norte bajo el nombre de río Papaloapan, corra hacia el este imitando en su recorrido una suerte de herradura que atravesaba la provincia de Acayucan, encontrando en el puerto interior de San Juan Michapa la oportunidad de intercambiar la grana de los mixes y mixtecos por los productos que a este embarcadero fluvial arribaban de Tabasco, Chiapas o Campeche, además de los que producía la propia región. ([Alcántara, 2016, p. 87](#)).

Gracias a ello, el sotavento veracruzano se articuló con el tráfico del Atlántico novohispano, Carrera de Guatemala y el contrabando interprovincial. Según Alcántara, esas “rutas invisibles” permitían el intercambio de productos “de la tierra” por otros de origen atlántico ([Alcántara, 2016, p. 89](#)). Además, ciertos partidos, como los Agualulcos, participaron de ese tráfico mientras afianzaban el contrabando con las jurisdicciones de Chiapas y Oaxaca, como fue denunciado en “Plano de entradas y salidas furtivas por los Agualulcos”.¹³

¿Cómo funcionó el contrabando? Según Alcántara, fue una práctica institucionalizada sostenida por “la participación directa de autoridades y de reconocidos miembros de la sociedad española local” ([Alcántara, 2016, p. 92](#)). Para funcionar fueron vitales las redes sociales entre alcaldes mayores y otros burócratas provinciales y sujetos subalternos (negros, afroestizos,

indígenas), comerciantes y extranjeros que les dieron un carácter “internacional” incluyendo enclaves británicos en la Isla de Carmen y el Gran Caribe.

Tal era el caso de Pedro Zavaleta, un magistrado de Chiapas bien posicionado y vinculado a Tabasco, que se dedicó a comerciar entre Chiapas y Campeche y traficar cacao con los británicos hacia 1714 ([Obara Saeki y Viqueira, 2017, pp. 103-110, 570](#)). No fue el único. Casos interesantes fueron las participaciones de una parte de la población indígena local que guio, ayudó y trabajó para los británicos en sus ataques o en el corte de palo de tinte. Claro, no todos eran partícipes, ya algunos fueron capturados y enviados como esclavos a Jamaica. Así, los magistrados españoles arqueaban las cejas sobre la “naturaleza traidora” de los indígenas que, llegado el caso, preferían colaborar con piratas a contribuir a su expoliación fiscal ([Ruz, 2010, pp. 122-123, 125](#)). Por ello, pese a la expulsión británica y la fundación del presidio del Carmen, entre 1717 y 1724, el pasado contrabandista no se borró de la percepción de poderosos, como el hacendado Francisco Jiménez, para quien la población de Jonuta era contrabandista, explicando su destrucción dos veces ([Ruz, 2010, p. 128](#)).

Ese prejuicio de Jonuta se atribuyó también a Palizada, refugio de afrodescendientes e indígenas¹⁴ que huían de las haciendas cacaoteras tabasqueñas o del corte de maderas desde otras jurisdicciones.¹⁵ En Palizada, la mayoría de población indígena procedía del partido de Ríos y Palenque, además de afrodescendientes desde la Isla del Carmen ([Torras, 2012, p. 44](#)). La misma dinámica se repitió en Playas de Catazajá, Palenque y San Fernando ([Torras, 2012, pp. 47-48](#)). Gracias a demografía refugiada, la región de los Ríos y la región *ch'ol* sostuvieron una base humana vital para el comercio y contrabando experimentando importantes transformaciones socioeconómicas, como ha estudiado [Andrade y Mejía \(2015, pp. 106-116\)](#) y [Fenner \(2020, pp. 51-132\)](#).

Así, la cuenca del Usumacinta era un área de refugio y alta rentabilidad. Por su carácter semi-selvática, su población fue “una excelente clientela para los artículos de los hispanos contrabandistas, que a través de los ríos y las selvas habían montado un lucrativo negocio donde fluían, de ida y vuelta mercancías de Tehuantepec, Veracruz, la ciudad de México, Guatemala, España, Nueva Orleans, Inglaterra y Holanda” ([Ruz, 2010, p. 133](#)).

Paulatinamente, ese contrabando fue reemplazado por el tráfico fiscalizado. Es ejemplar cómo en la cuenca del Usumacinta al fundarse San Fernando de Guadalupe (1795) se instaló una receptoría de alcabalas. Ello se hizo en el contexto del primer permiso para comerciar con naciones neutrales (1797-1799), facilitando la introducción legal de mercancías antes consideradas prohibidas ([Palma, 2007; Mezeta Canul, 2019, pp.101-127; Trujillo Bolio, 2019: 179-182](#)). Así, se robusteció un flujo de comercio de textiles importados hacia las principales capitales provinciales de la Carrera (Villahermosa, Ciudad Real, Tuxtla, Quezaltenango, Nueva Guatemala, Oaxaca) que continuó con altibajos entre 1800 y 1820¹⁶ que acentuaron su control usando de pólizas de seguros.¹⁷ Gradualmente de ese tráfico se beneficiaron pobladores y viandantes indígenas de Chiapas y Totonicapán (Huehuetenango) que, al no pagar la alcabala, podían evadir el fisco consolidando el comercio interprovincial, hasta que la frontera nacional

atravesó sus rutas mercantiles en 1826 ([Guillén Villafuerte, 2023, pp. 213-214](#); [Torres Freyermuth, 2022, pp. 111-113, 135-141](#)).

Las guerras europeas influyeron en el auge del contrabando. Durante las guerras españolas con Inglaterra y Francia, las limitaciones al tráfico transatlántico derivaron en que el tráfico entre Veracruz y Campeche se intensificaran, en especial durante las oportunidades de comerciar con naciones neutrales ([Trujillo Bolio, 2009, pp. 52, 54-55](#)) y fue así que regresó el contrabando ([Canul, 2019, p. 136](#)).

En Campeche, estas limitaciones se traducían en una baja recaudación fiscal y la fuga o monopolización de numerario por el contrabando y los comerciantes ([Canul, 2019, p. 220](#)). Así que, durante el contexto gaditano, las élites peninsulares campechanas impulsaron proyectos para abrir el puerto de Sisal, erigir un Consulado de Comercio y quitar las trabas para facilitar el tráfico con las provincias vecinas ([Mezeta Canul, 2019, pp. 140-145](#)). Así, desde 1814 hasta 1821, Yucatán tuvo plena autonomía mercantil autorizando el tráfico con varios mercados ([Mezeta Canul, 2019, pp. 145-146](#)).

Ese auge mercantil benefició a los comerciantes de Ciudad Real, Tuxtla e incluso de Antequera. Un beneficiado inesperado fue la élite quezalteca que afianzó su enlace con la Carrera de Campeche a través de Ciudad Real, Comitán e incluso Tabasco ([Taracena, 2002, pp. 40-43](#)). Así, los altenses tuvieron una salida al mar sin depender de Omoa y el control del Consulado de Comercio de Guatemala. Ciertamente, ello irritó a los comerciantes guatemaltecos, que plasmaron su inconformidad en los *Apuntamientos sobre la agricultura y comercio del Reyno de Guatemala para el año de 1811*, redactado por su intelectual, José María Peinado ([Bonilla, 2015, pp. 51, 56](#)). Este documento, respaldo documental de su diputado en las Cortes de Cádiz, Antonio de Larrazábal, indicó que:

Las introducciones se hacen por el Puerto de Villahermosa, en la Provincia de Tabasco, las más de ellas igualmente fraudulentas, se elaboran en cadena de giro, que circulando progresivamente de mano en mano, constituye una base de comercio sobre que estriba el 2º orden de ese ramo compuesto de mercaderes con tiendas más o menos surtidas en la Capital y demás Cabeceras de Partidos, así como de viandantes, que andan por todas partes acechando las ocasiones de proveerse de anchetas a todo trance y riesgo ([Taracena, 2002, p. 42](#)).

El gobierno colonial buscó imponer un control sobre dicha situación al requerir pólizas para la introducción de mercancías desde Salto del Agua. De esa forma, la élite guatemalteca intentó mantener su monopolio mercantil y no dejar que provincianos o, incluso, viandantes les desplazaran. No obstante, para 1820, debieron adaptarse al “contrabando desleal” y conciliar intereses con el contrabando británico de Belice y Honduras ([Palma, 2007, pp. 125-127](#)). Pese a ello, el contrabando se afianzó como mecanismo de comercio ante las crisis bélicas, políticas, climáticas y alimentarias de inicios del siglo XIX ([Arrijoja, 2019](#); [Trujillo Bolio, 2019, p. 243](#)).

6. El nervio de la Carrera: las mercancías traficadas

El tráfico de mercancías fue el nervio de la Carrera de Campeche. Pero, ¿qué mercancías? Identifiquemos las principales mercancías exportadas hacia el Atlántico novohispano desde el Papaloapan hasta el Usumacinta, y rastrearemos el destino de las mercancías importadas y consumidas en las plazas de Guatemala, Chiapas y Oaxaca.

Las exportaciones dependían de las provincias integrantes de las Carrera, ya que cada una se vinculó con productos particulares. En la parte más oeste, donde se enlazaban las cuencas del Coatzacoalcos y Papaloapan se intercambiaba sal, grana de Villa Alta y Nexapa, añil, algodón, cueros, cacao, tabaco, arboladuras, vainilla o maíz ([Alcántara, 2016, p. 89](#)). En los Agualulcos se traficó cacao chiapaneco o *tabaco de corral* enviado por el río Naranjo hasta la barra del Coatzacoalcos y Campeche, o bien a Villa Alta, en Oaxaca.⁴⁸ Por otra parte, en los espacios de las rutas de la cuenca del Grijalva, que abarcaron desde Villahermosa hasta Ciudad Real, se producía miel, aves de corral, ganado cimarrón y doméstico, palo de tinte y maderas preciosas ([Ruz, 2010, pp. 129-134](#)). Tampoco se puede olvidar que gracias a la vinculación a Chiapas ocasionalmente se exportaba ganado mular a Yucatán, que no tenía los espacios necesarios para su crianza ([Pérez-Mallaína Bueno, 1978, p. 47](#)).

Como se ha mencionado, una de las principales exportaciones fue el palo de tinte, que se explotó sistemáticamente desde la ocupación británica en la Laguna de Términos. Conforme se consolidó la población indígena y afroestiza, la caña de azúcar se volvió un producto redituable gracias a trapiches que transformaban la caña en paquetes de panela. También es importante no olvidar la importancia que tenía la cosecha y comercio de especias como la pimienta de Tabasco⁴⁹ y, además, no debe olvidarse la relevancia de la producción y exportación del cacao en las cuencas del Grijalva y del Usumacinta.

El cacao fue el rubro más redituable para 1800. El visitador general del partido de los zendales, Felipe Solís, informó que en San Fernando tenían sembrados “9,570 árboles de cacao entre chicos y grandes”, elogiando dicha producción que, según él, “no se comparaba con la producción de otras jurisdicciones de la Intendencia” ([Gobierno del Estado de Chiapas, 1993, p. 112](#)). Otras áreas también producían el grano, como las haciendas en la cuenca del Mezcalapa en la Chontalpa. De hecho, estas fueron identificadas en el mapa ordenado por el gobernador de Tabasco, Miguel de Castro y Araoz, en 1803 ([Figura 1](#)).

Figura 1. Plan de Tabasco comprendido entre la línea de división, 1803



Fuente: Plan de Tabasco comprendido entre la línea de división-COYB.TAB.M47.
VI.0011. Biblioteca Digital Mexicana A.C., Mapoteca Manuel Orozco y Berra.

La producción cacaotera del Mezcalapa se extendía hacia el partido de Ixtacomitán, Chiapas. Como fue señalado por José Luis Ramírez Nárez, allí hubo intereses de comerciantes tabasqueños y oaxaqueños que recibían el grano usando las rutas fluviales (Coneculta, 2021). En la parte más oriental de la Carrera, en Quezaltenango, se recibían mercancías procedentes de las distintas rutas como se observó en el análisis de las receptorías. Algunas de esas mercancías recibidas las podemos observar en la [Tabla 3](#):

Tabla 3. Extracto de “Lugares de procedencia de los efectos introducidos en Quezaltenango”

Lugar	Producto
Campeche	Cera, royales finas, vino
Ciudad Real	Azúcar, cacao, petates, cera, vacas, calcetas
Comitán	Cacao, panela, colchas, lana, petates chapaneos
Habana	Cera, aguardiente
Ocosingo	Panela
Palenque	Hijo jocoque
San Bartolomé del Llano	Sillas ginetas, cera blanca
Socoltenango	Sebo
Tabasco	Cacao, ropa, sebo, tinta, cera, canela
Tuxtla	Cacao, chile, algodón, pita, hijo jocoque, cerdos, panela
Usumacinta	Cacao
Villahermosa	Hijo jocoque, acero, pimienta, canela, royal, casimir, bretaña, tijeras, paño, pimienta, loza

Fuente: [González Alzate, 2006, pp. 12-14.](#)

La llegada de esos productos no era casual debido a la presencia de comerciantes originarios de Ciudad Real, Oaxaca y Campeche ([González Alzate, 2015, p. 101](#)). ¿Qué productos del Caribe y el Atlántico se recibían en el resto de regiones de la Carrera? Por ejemplo, en el sotavento veracruzano y los Agualulcos se recibían aguardiente, telas finas, azogue, azúcar, armas, herramientas, libros, pólvora y, ocasionalmente, esclavos ([Alcántara, 2016, p. 52](#)).

En tanto, en la región de los Ríos de Tabasco-Chiapas, la importación se consolidó gracias al consumo de enseres, lencería, textiles, herramientas de trabajo agrícola, orfebrería, retratos de

santos ([Ruz, 2010, pp. 129, 134](#)). Gracias a ello, en Ciudad Real se recibía pita, hierro, vino, herramientas, pedernales, textiles, aceite, vinagre, lencería, papel y algodón, que eran solo algunos de los productos que pasaban por la capital chiapaneca.²⁰ ¿Hasta dónde llegaban esas mercancías? Veamos un caso a modo de ejemplo.

En la *Gazeta de Guatemala* se informó que el 4 de noviembre de 1800 llegó a San Fernando de Guadalupe un bongo destinado al chiapaneco Miguel Gutiérrez con un cargamento de “Piezas de royales 500; Iden de bretaña angosta contrahecha 500; iden churlas de canela superior 7; iden resmas de Papel 100; iden un tercio de cera; iden dos caxones y seis baules de tejidos de seda; iden botijuelas de azeite 24”.²¹ Gutiérrez era un viandante oriundo de Tuxtla que solía viajar a Ciudad Real, aunque en esa ocasión, teniendo sobrantes, decidió venderlos en Antequera, donde fueron confiscados en febrero de 1801, debiendo esperar un mes para extraerlos y venderlos hasta la Ciudad de México, donde nuevamente fueron decomisados por sospecha de ser contrabando.²² Ese caso da cuenta del alcance de las mercancías desde la Carrera de Campeche hasta la capital novohispana.

En general, los cargamentos fueron en su mayoría textiles europeos (especialmente españoles y británicos), así como vino de Málaga, tercios de papel, herramientas de metal, aceite español, cera blanca, churlas de canela, etc.²³ Varias de esas mercancías anuncian el impacto de la Revolución industrial a través de textiles manufacturados. Un análisis detallado del tipo de telas corresponderá a otro estudio. Por ahora solo consideremos subrayar ¿cuál era el valor de las mercancías introducidas? Una revisión panorámica de cuatro casos de Oaxaca y dos de Chiapas ofrecerán una noción de ello.

En septiembre de 1800, Francisco Ruiz de la Peña pretendió introducir productos con guía de Campeche, entre lo que se contaban algunos de origen inglés valuados en un total de 19,907 pesos con 5 reales. Luego de un desglose, los productos ingleses se valoraron en alrededor de 4,310 pesos 1 1/2 reales, lo que equivalía a un 22% de productos considerado de contrabando. Al año siguiente, en marzo, Eugenio Carvallo, viandante y vecino de Campeche, solicitó permiso para introducir su mercancía en Oaxaca. El valor de los productos era de 6,384 pesos y 1 3/4 reales.²⁴ En 1805 se registró una introducción de productos de Campeche por vía de Tabasco, valuados en 2,619 pesos²⁵ y, el mismo año, se intentó introducir mercancía desde Villahermosa, valuadas primero en 8,328 pesos y, luego, en 9,503 pesos tres reales, pero cuyo monto real fue de 22,298 pesos, de las cuales 2/3 eran contrabando inglés ([Hensel, 2012, p. 378-380](#)).²⁶ En 1811 se realizaron dos introducciones más, estando una valuada en 6,621 pesos y 6 reales²⁷. Por otra parte, en Ciudad Real, el registro de productos introducidos desde Tabasco y Campeche en 1806 se elevó hacia 6,353 pesos²⁸ y, para 1814, en 3,581 pesos.²⁹

Considerando lo anterior, el promedio del valor de las introducciones mercantiles por la vía de la Carrera de Campeche solía ser de 7,237 pesos. Tal promedio no era despreciable y solo resultó opacado cuando se intentó contrabandear productos ingleses, ya que eran casos cuando se alteraron los montos de las mercancías. No está por demás indicar que los mismos se dieron entre 1800 y 1805, correspondiendo a la etapa de comercio con naciones extranjeras neutrales a fin de evadir los bloqueos portuarios ([Trujillo Bolio, 2019, p. 185](#)).

Conclusiones

El destino final de la Carrera de Campeche será objeto de otro texto que puntualice la vicisitudes políticas, económicas y bélicas que influyeron en su decadencia. Por el momento, baste señalar que la regionalización de la política en el marco de las luchas republicanas entre el federalismo y centralismo, las guerras civiles que suscitó y la invasión norteamericana (1846-1848), fueron las principales causas que llevaron a su decadencia y virtual olvido institucional y por parte de las élites mercantiles.

Partiendo de lo analizado, podemos extraer varias conclusiones. En ese sentido, la Carrera de Campeche fue un circuito mercantil y de tránsito anfibia que integró rutas fluviales y terrestres que permitieron afianzarse entre los siglos XVII-XIX, con raíces de larga duración. Segundo, la articulación de esas rutas descansó en la rentabilidad económica de las jurisdicciones que integró (Campeche, Tabasco, Oaxaca, Tuxtla, Soconusco, Chiapas, Totonicapán y Quezaltenango). Gracias a esta integración se pudieron integrar circuitos de mayor alcance como el Atlántico novohispano, el Gran Caribe y la Carrera de Guatemala.

Las principales rutas utilizadas aprovecharon las cuencas fluviales de los ríos Mezcalapa, Grijalva y Usumacinta, y parcialmente las del Coatzacoalcos y Papaloapan. Estas se identificaron a través del análisis de datos fiscales, judiciales y de proyectos de caminería. Estas fueron: 1) la que conectó los Aguascalientes y el sotavento con Oaxaca y Chiapas; 2) la que partió desde Tabasco y aprovechó el río Grijalva, convertido en el Chiapas hasta Quechula; 3) tres rutas que vinculaban San Juan Bautista/Villahermosa hasta Tuxtla y Ciudad Real, aprovechando los ríos Teapa y Tacotalpa, los caminos zoques y de Huitiupán; 4) finalmente, la que inició desde la isla del Carmen hasta llegar a San Fernando de Guadalupe.

Otro factor que corrobora la existencia de estas rutas fue la fiscalización de las mismas, reflejadas en los datos contenidos en las guías de alcabalas que han permitido reconstruir los suelos alcabalaros de Tabasco, Chiapas, Oaxaca, Totonicapán y Quezaltenango. Huelga señalar que cada uno operó de forma independiente según su jurisdicción teniendo como factor común el tráfico y tránsito de productos procedentes desde Campeche o del tráfico costanero y marítimo ligado a dicho puerto. Gracias a esa reconstrucción geo-fiscal, se corroboró tanto la vitalidad de la Carrera de Campeche, como su entronque con la de Guatemala.

Al analizar los suelos, se corroboró que ciertas receptorías como Pichucalco y Ocozocoautla fueron las puertas mercantiles entre Nueva España y Guatemala, desde Tabasco y Oaxaca, respectivamente. Asimismo, se pudo comprobar la huella del comercio entre Chiapas y Guatemala en las receptorías de la depresión central chiapaneca, además de la importancia del flujo comercial entre Ciudad Real y Comitán con los Altos de Guatemala. Esto último permite desafiar las nociones económicas de las élites chiapanecas para justificar su anexión a México y supuesto aislamiento de Guatemala, siendo un discurso que permeó en la historiografía.

Por último, al analizar comercio mismo (tanto contrabando como fiscalizado) se demostró su dual importancia y como funcionaron de forma paralela y quizá hasta complementaria. En ese

sentido vital lugar tuvieron los distintos actores involucrados (británicos, indígenas, afroestizos, magistrados y hacendados españoles). En esa dinámica, la producción y comercio de productos “de la tierra” -palo de tinte y el cacao- permitió dinamizar la economía de las regiones y facilitar la articulación de intereses de comerciantes de provincias circunvecinas. A cambio de ello, entraban mercancías del Atlántico novohispano creadas en el marco de la Revolución industrial, como textiles y manufacturas de metal, que auguraban un cambio en las dinámicas económicas de la temprana globalización del moderno sistema-mundo.

Finalmente, resta decir que al considerar el panorama económico de la Carrera de Campeche (rutas, fiscalización, contrabando, comercio, producción, demografía) se presenta el perfil de un área considerada marginal dentro de la Monarquía hispana cuya riqueza no descansó ni en minerales (como en el centro y norte novohispano) y solo parcialmente en la fuerza de trabajo indígena (como el sur novohispano y el reino de Guatemala).

Archivos

AGCA. Archivo General de Centroamérica, Guatemala

AGN. Archivo General de la Nación, México

AGEPEO. Archivo General del Poder Ejecutivo del Estado de Oaxaca

AGI. Archivo General de Indias, España

LAL. Latin American Library, Tulane, Estados Unidos de América

Bibliografía

ANDRADE GARCÍA, D. y MEJÍA GONZÁLEZ, L. (2015). La configuración del territorio ch'ol en torno a los caudales del río Tulijá. En E. Kauffer Michel y D. Escobar Castillejos (Coords.), *De Chiapas a la Península de Yucatán: intersticios hídricos* (pp. 99-120). Universidad Autónoma de Chiapas, CONACYT, RISAF. https://www.academia.edu/22718259/De_Chiapas_a_la_Pen%C3%ADsula_de_Yucat%C3%A1n_intersticios_h%C3%ADricos

ALCÁNTARA, A. (2016). Un Imperio también de agua: puertos interiores, redes mercantiles y comercio de contrabando en las costas novohispanas, 1776-1795. *Illes et imperes*, (18), 77-104. <https://raco.cat/index.php/IllesImperis/article/view/313300>

ARDASH BONIALIAN, M. (2019). *La América española: entre el Pacífico y el Atlántico. Globalización mercantil y economía política, 1580-1840*. El Colegio de México.

ARRIOJA DÍAZ VIRUELL, L. A. (2019). *Bajo el crepúsculo de los insectos. Climas, plagas y trastornos sociales en el reino de Guatemala (1768-1805)*. El Colegio de Michoacán, USAC, UNAH.

- BONILLA, H. (2015). Triunfos y fracasos de la política ilustrada centroamericana (1774-1838). En B. Connaughton (Coord.), *Repensando Guatemala en la época de Rafael Carrera. El país, el hombre y las coordenadas de su tiempo* (pp. 41-110). Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa, Gedisa.
- CONECULTA. (27 de octubre de 2021). *Segundo Ciclo de Conferencias Historia del Norte de Chiapas. José Luis Ramírez Narez. Apuntes sobre la conformación geo-histórica del Norte de Chiapas* [Transmisión en vivo]. Facebook. <https://www.facebook.com/ConecultaChiapasOficial/videos/472167700710671>
- DE LA TORRE, T. (1982). *Desde Salamanca, España hasta Ciudad Real, Chiapas: diario de viaje, 1544-1545*. Editora Central.
- DÍAZ, V. (1930). *Recopilación de documentos históricos desde la fundación de la Nueva Guatemala en 1776 hasta el año de 1865. Juntas provinciales año de 1821*. Diario de Centroamérica.
- EROSA BARBACHANO, A. (2005). *Biografía del Dr. Agustín Jorge O'Horán Escudero*. Ediciones de la Universidad Autónoma de Yucatán.
- FENNER, J. (2020). *Tierra y Trabajo. Aportes a la historia de Chiapas desde la región ch'ol, 1528-1914*. CIMSUR-UNAM. <https://www.cimsur.unam.mx/index.php/publicacion/obra/149>
- GARCÍA GRANADOS, M. (2011). *Memorias del General Manuel García Granados*. Tipografía Nacional.
- GOBIERNO DEL ESTADO DE CHIAPAS. (1993). *Segundo Centenario 1793-1993, Salto de Agua, 1993*. Consejo Estatal de Fomento a la Investigación y Difusión de la Cultura, DIF Chiapas, Instituto Chiapaneco de Cultura, H. Ayuntamiento Municipal, Casa de la Cultura, Comité del Segundo Centenario.
- GONZÁLEZ ALZATE, J. H. (2006). La Fuente de alcabalas y comercio interno colonial guatemalteca: El caso del corregimiento de Quezaltenango, 1763-1821. *Boletín AFEHC*, (26), 1-19.
- GONZÁLEZ ALZATE, J. H. (2015). *La experiencia colonial y transición a la independencia en el occidente de Guatemala. Quetzaltenango: de pueblo indígena a ciudad multiétnica, 1520-1825*. UNAM, CEPHCIS.
- GONZÁLEZ GALEOTTI, F. R. (2020). *Comercio franco y mercaderes en la Carrera de Guatemala (1740-1822)* [Tesis de doctorado]. El Colegio de Michoacán. <https://colmich.repositorioinstitucional.mx/jspui/handle/1016/1251>
- GUILLÉN VILLAFUERTE, J. J. (2023). El problema de la decadencia en el Chiapas tardocolonial. *Estudios de Cultura Maya*, (61), 193-226. <https://doi.org/10.19130/iifl.ecm/61.002x485600ism7>

- GUTIÉRREZ CRUZ, S. N. (2009). *Casa, crisol y altar. La hidalguía vasconavarra a la hacienda: Los Esonda y Olachea, 1731-1821*. UNICACH. <https://doi.org/10.29043/CESMECA.rep.111>
- HAMMNET, B. R. (2013). *Política y Comercio en el Sur de México 1750-1821* [Edición facsimilar]. Universidad Autónoma “Benito Juárez” de Oaxaca, El Colegio de Michoacán, El Colegio de San Luis.
- HENSEL, S. (2012). *El desarrollo del federalismo en México: la élite política de Oaxaca entre ciudad, región y estado nacional, 1786-1835*. UABJO, El Colegio de Michoacán, El Colegio de San Luis.
- MACLEOD, M. (1980). *Historia socioeconómica de la América Central española 1520-1720*. Piedra Santa.
- MEZETA CANUL, L. A. (2019). *Comerciantes yucatecos en el tráfico mercantil del Atlántico Caribe: Redes, negocios y política regional, 1770-1835* [Tesis de doctorado]. CIESAS. <https://ciesas.repositorioinstitucional.mx/jspui/handle/1015/978>
- MORENO AMADOR, C. (2013). Las comunidades prehispánicas en la región de Tabasco: Límites territoriales y formas de comunicación. En J. M. Aldea Celada, C. L. San Segundo, P. Ortega Martínez, M. R. Soto García y F. J. Vicente Santos (Coords.), *Los lugares de la Historia*, (pp. 1141-1156). Universidad de Salamanca.
- NAVARRETE, C. (2007). Textos populares de poesía religiosa al Cristo de Tila, Chiapas. *Anuario del Centro de Estudios Superiores de México y Centroamérica*, 43-84. <https://repositorio.cesmecca.mx/handle/11595/392>
- OBARA SAEKI, T. y VIQUEIRA, J. P. (2017). *El arte de contar tributarios*. El Colegio de México.
- OBREGÓN RODRÍGUEZ, M. C. y LIENDO ESTUARDO, R. (2016). *Los antiguos reinos mayas del Usumacinta. Yaxchilán, Bonampak y Piedras Negras*. Fondo de Cultura Económica, El Colegio de México.
- PALMA MURGA, G. (2007). Between Fidelity and Pragmatism Guatemala’s Commercial Elite Responds to Bourbon Reforms on Trade and Contraband. En J. Dym y C. Belaubre, *Politics, Economy and Society in Bourbon Central America, 1759-1821* (pp. 101-127). University Press of Colorado.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P. E. (1978). *Comercio y autonomía en la intendencia de Yucatán (1797-1814)*. Escuela de Estudios Hispano Americanos de Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- ROBLES DOMÍNGUEZ DE MAZARIEGOS, M. (1813). *Memoria histórica de la provincia de Chiapa, una de las de Guatemala*. Imprenta Tormentaria.

- RUIZ ABREU, C. E. (2001). *Tabasco en la época de los Borbones: comercio y mercados, 1777-1811*. Universidad Juárez Autónoma de Tabasco.
- RUIZ ABREU, C. E. (2002). Rutas, impuestos y productos comerciales de Tabasco en el siglo XVIII. *Antropología. Revista Interdisciplinaria Del INAH*, (66), 41-52. <https://revistas.inah.gob.mx/index.php/antropologia/article/view/4990>
- RUZ, M. H. (2010). Un lugar verdaderamente deleitable. El pasado virreinal. En M. H. Ruz (Coord.), *Paisajes de río, ríos de paisaje. Navegaciones por el Usumacinta (79-202)*. CEPHCIS, IIFL, Consejo de Ciencia y Tecnología del Estado de Tabasco (CCYTET).
- TARACENA ARRIOLA, A. (2002). *Invencción criolla, sueño ladino y pesadilla indígena. Los Altos de Guatemala de región a estado, 1740-1871*. CIRMA.
- TORRAS CONANGLA, R. (2012). *La tierra firme de enfrente. La colonización campechana sobre la Región de Los Ríos (s. XIX)*. CEPHCIS.
- TORRES FREYERMUTH, A. U. (2022). *Los traficantes de la raya El comercio ilegal en la frontera Chiapas-Guatemala, 1824-1842*. UNAM, CIMSUR. <https://www.cimsur.unam.mx/index.php/publicacion/obra/164>
- TRUJILLO BOLIO, M. A. (2009). *El péndulo marítimo mercantil en el Atlántico Novohispano (1798-1825). Comercio libre, circuitos de intercambio, exportación e importación*. CIESAS, Universidad de Cádiz. <https://rodin.uca.es/handle/10498/27184>
- TRUJILLO BOLIO, M. A. (2019). *Trasiegos marítimos y costaneros desde Yucatán. Mercado ultramarino y de cabotaje a partir de los litorales campechano y maya-yucateco*. CIESAS.
- VARGAS PACHECO, E. y OCHOA, E. (2013). 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*, (14), 59-118. <https://doi.org/10.19130/iifl.ecm.1982.14.551>
- VÁSQUEZ OLIVERA, M. (2018). *Chiapas mexicana La gestación de la frontera entre México y Guatemala durante la primera mitad del siglo XIX*. CIALC, CIMSUR, UNAM. <https://www.cimsur.unam.mx/index.php/publicacion/obra/160>

Notas

1 Se ha retomado el término a partir de los hallazgos arrojados en la investigación realizada por [Guillén Villafuerte \(2023\)](#).

2 La Gobernación de Tabasco se dividió en tres partidos: La Chontalpa, La Sierra y los Ríos. Tal división se ha usado para regionalizar a los grupos humanos indígenas previo a la

conquista y colonización del territorio por la Monarquía hispana ([Moreno Amador, 2013, pp. 1145-1148](#)).

3 A lo largo de este trabajo usaremos el término “Quezaltenango” en lugar de Quetzaltengo, debido a que el primero corresponde a la nomenclatura de la época.

4 [Archivo General del Estado del Poder Ejecutivo del Estado de Oaxaca \(AGEPEO\)](#). Fondo Tesorería General de Oaxaca, sección Real Aduana, Serie Tesorería Legajo 7 Exp. 8. Sobre solicitud de Don Eugenio Carballo, mercader viandante y vecino de Campeche para que se le permita la libre introducción y venta de una partida de efectos de Campeche, 1801.

5 [Archivo General de Centroamérica \(AGCA\)](#). Signatura. A1. Legajo. 386, Expediente. 8039. “Sobre insultos a José Bordas por F. Beltranena que no pagaron el peaje del puente del río Negro”, 5 de julio de 1809.

6 [AGCA](#). Sig. A1.20 Leg. 824, Leg. 824, Exp. 9317. Protocolo de José Francisco Gavarrte, ff. 50-51. Poder general de Manuel Tejedor a José María Beltranena residente en Campeche, 23 de febrero de 1810.

7 [Archivo General de la Nación \(AGN\)](#), Fondo Caminos y Calzadas 186, Volumen 18. Escrito de Antonio de Valcárcel al Fiscal de lo civil, 1 de febrero de 1803.

8 [AGI](#). “Mapa del río Grande de Chiapa, señalando la jurisdicción de los obispos de Oaxaca, Chiapa y Yucatán”; Fondo Mapas y Planos-Guatemala, 318 bis. <https://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/description/19988?nm>

9 Este mapa acompañó la Memoria histórica de la provincia de Chiapa presentada por Mariano Robles en 1813 durante las Cortes de Cádiz ([Robles Domínguez de Mazariegos, 1813](#)).

10 [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[ue] tienen entre sí y con aquélla”. Mapas y Planos-Guatemala, 278. <https://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/description/19912?nm>

11 [AGEPEO](#), Fondo Tesorería General de Oaxaca, sección Real Aduana, Serie Correspondencia, Leg. 9, Exp. 25. 1805.

12 [AGCA](#). A3. Leg. 144 Exp. 1696, Exp. 1705; Leg. 145 Exp. 1701.

13 [AGI](#). “Plano de entradas y salidas furtivas por los Agualulcos ca. 1760”. Mapas y Planos-México, 722. <https://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/description/21706?nm>

14 Para 1782, el 57% era población parda, el 49% indígena y solo un 5% españoles ([Ruz, 2010, pp. 129-130](#)).

- 15 La misma tendencia demográfica se refleja en los padrones parroquiales con un 53% de población afrodescendiente, 24 % indígena, 19% española y 4% mestiza ([Ruz, 2010, p. 131](#); [Torras, 2012, p. 39](#))
- 16 [AGCA](#). Sig. A.3. Leg. 902 Exp. 16660; Leg. 1016, Exp. 18692.
- 17 [AGCA](#). Sig. A.3. Leg. 902. Exp. 18685
- 18 [AGI](#) Mapas y Planos-México, 72. Plano de entradas y salidas furtivas por los Agualulcos, ca. 1760.
- 19 En particular para profundizar en la dinámica económica de Tabasco véase: [Ruiz Abreu, 2001](#). Y sobre su vinculación a Campeche y Yucatán, véase: [Trujillo Bolio, 2019](#) y [Pérez-Mallaina Bueno, 1978](#).
- 20 [AGCA](#). A.3. Leg. 902 exp. 16660, año 1806; Leg. 1016, exp. 18692, año 1814, exp. 18696; exp. 18697; exp. 18698; exp. 18699, año 1819.
- 21 *Gazeta de Guatemala* Tomo IV, N° 188, 13 de enero de 1801, p. 386.
- 22 [AGEPEO](#), Fondo Tesorería General de Oaxaca, sección Real Aduana, Serie Correspondencia, Leg 9, Exp. 19, D. Miguel Antonio Gutiérrez suplica se le devuelvan unas mercancías que en salida de Depósito existen en la aduana de Alcabalas, 1801.
- 23 *Gazeta de Guatemala*, Tomo V, N° 207, 8 de junio de 1801, p. 488; N° 225, 21 de septiembre de 1801, pp. 574-573.
- 24 [AGEPEO](#), Fondo Tesorería General de Oaxaca, sección Real Aduana, Serie tesorería, Legajo 7 Exp. 8. Sobre solicitud de Dm Eugenio Carballo (mercader viandante y vecino de Campeche que se le permita la libre introducción y venta de una partida de efectos de Campeche, 1801.
- 25 [AGEPEO](#), Fondo Tesorería General de Oaxaca, sección Real Aduana, Serie Correspondencia, Leg. 9 Exp. 25. 1805.
- 26 [AGEPEO](#), Fondo Real Intendencia, Sección Intendente, Serie Juicios. Leg. 3 y Leg. 8. 1805.
- 27 [AGEPEO](#), Fondo Tesorería General de Oaxaca, sección Real Aduana, Serie Correspondencia, Leg. 9 Exp. 32, 1810.
- 28 [AGCA](#), Sig. A.3. Leg. 902, Exp. 16660. Legajo con 86 documentos y comprobantes de efectos de Nueva España de año de 1806.
- 29 [AGCA](#), Sig. A.3. Leg. 1016, Exp. 18692. 54 documentos que comprueban la separación de efectos de Nueva España del libro Real de Alcabalas de Ciudad Real del año de 1814.