

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA
UNIDAD IZTAPALAPA
DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE FILOSOFÍA
ÁREA DE HISTORIA

EL PUERTO DE CAMPECHE
(1800-1829)

ALUMNA: **María Luisa Parra Árias.**

MATRÍCULA: **87341595.**

ASESOR: **Mtro. Jaime García Mendoza**

LECTORES:

Mtra. Rosario Lima Jiménez.

Lic. Carlos Ruiz Abreu.

DICIEMBRE DE 1998

AGRADECIMIENTOS

A MIS PADRES QUE ME INCULCARON EL AMOR
AL ESTUDIO.

A TODOS MIS HERMANOS POR SU AYUDA.

A MI HERMANA ROSA POR SU COMPRENSIÓN Y
APOYO.

A MI HIJA SARAY POR CONCEDERME MUCHO DE SU
TIEMPO PARA LA CONCLUSIÓN DEL PRESENTE
TRABAJO.

MUY ESPECIALMENTE A MARIO, POR BRINDARME SU
APOYO, COMPRENSIÓN Y CARIÑO.

A MI PROFESOR Y ASESOR, POR SU VALIOSA AYUDA
E INFINITA PACIENCIA.

INDICE

	pag.
INTRODUCCION	2
I. DESCRIPCION HISTORICO GEOGRAFICA DE CAMPECHE	4
II. CAMPECHE Y EL COMERCIO EN MEXICO	13
II.1 EL COMERCIO A FINES DE LA EPOCA COLONIAL Y PRINCIPIO DE LA EPOCA INDEPENDIENTE	13
II.2. IMPORTANCIA ESTRATEGICA DEL PUERTO DE CAMPECHE	19
III. COMERCIO EN CAMPECHE	26
III.1. FUNCIONAMIENTO DEL PUERTO DE CAMPECHE	26
III.2. CONEXIONES COMERCIALES	33
III.3. TIPOS DE EMBARCACION	37
III.4. COMERCIANTES Y FIADORES EN CAMPECHE	41
IV. ANALISIS COMPARATIVO	50
IV.1. IMPORTACIONES	50
IV.2. EXPORTACIONES	61
CONCLUSIONES	66
FUENTES PRIMARIAS	79
BIBLIOGRAFIA	82

INTRODUCCION.

Este proyecto de investigacion tiene como finalidad analizar el puerto de Campeche en el periodo de 1800 a 1829.

Este lugar fue uno de los puertos maritimos de suma trascendencia para la colonia novohispana, especialmente a partir de las Reformas Borbónicas. Generalmente, este puerto no ha sido considerado como importante por los historiadores, porque la supremacia la tenia el puerto de Veracruz. Pero habria que preguntarse ¿hasta qué año aproximadamente Veracruz fue el unico puerto comercial con Europa y los Estados Unidos de América? En ese sentido, uno de los objetivos es conocer la importancia que tuvo Campeche, pues por las fuentes se sabe que fue uno de los puertos más importantes de la colonia, que mantenía relaciones mercantiles con otros puertos del interior de la Nueva España como Tuxpan, Tampico, Alvarado, Coatzacoalcos y Tabasco; pero también con otros lugares del continente americano, como Estados Unidos de America, Jamaica, Honduras, La Habana, Puerto Rico, Panamá, Caracas, Trinidad y Santa Margarita; inclusive con puertos europeos de España, Inglaterra, Francia, Irlanda y Alemania. Por lo mismo, la importancia de esta investigacion radica en analizar un puerto que hasta la fecha no ha sido trabajado por los investigadores, así como también penetrar en un campo poco o nada estudiado por los mismos, que son los puertos novohispanos y su comercio marítimo.

A partir de 1770 se otorgó a Campeche el permiso para poder comerciar con puertos hispanos e islas de Borlovento. Esto permitió que los circuitos comerciales se ampliaran y que Campeche ocupara desde entonces el segundo lugar en importancia marítima, para la Nueva España. Precisamente la hipótesis de esta investigacion pretende

demostrar que Campeche era el segundo puerto en importancia de la Nueva España, después de Veracruz.

Los capítulos de los cuales consta el presente trabajo son cuatro. En el primero, se pretende dar un esbozo general de la situación de Campeche durante el periodo colonial.

En el segundo capítulo se analiza el comercio novohispano a fines de la colonia y principios de la independencia. Aquí se sigue paso a paso la importancia marítima del puerto de Campeche, comenzando por un estudio a nivel general y posteriormente a nivel regional.

El comercio de Campeche se estudia en el tercer capítulo, resaltando el funcionamiento del puerto, sus conexiones comerciales, los tipos de embarcaciones y los comerciantes ligados al tráfico portuario.

El último capítulo, intenta un análisis comparativo entre las entradas y salidas del puerto de Campeche y las de Veracruz en el mismo periodo.

I. DESCRIPCIÓN HISTÓRICO GEOGRÁFICA DE CAMPECHE.¹

Desde antes de 1519, Campeche era una ciudad prehispanica ubicada en la parte occidental de la Península de Yucatán, cuya denominación indígena era *Kim I'ech*, sede de un señorío de lengua maya, que abarcaba desde la costa occidental en el norte de la península hasta la parte centro sureste de la misma.

Las provincias de este señorío maya eran Campech, Tixbulul, Maxton, Seybaplaya, Dzapton, Samula, Yaxacholul y Tixmucuy, cacicazgos que se formaron a partir de la escisión del antiguo imperio maya a mediados del siglo XV.²

Descubrimiento español.

En 1511 un grupo de españoles que había naufragado en su viaje de las costas de Centroamérica hacia la isla de Jamaica, llegaron a las costas orientales de la península de Yucatán. Algunos de los naufragos murieron de hambre, otros fueron sacrificados por los indios del lugar, y siete más, que los tenían prisioneros, lograron huir; cinco de los cuales murieron y dos sobrevivieron. Gonzalo Guerrero, uno de los dos sobrevivientes, se casó con una rica señora de Nachankan, con la que tuvo hijos, convirtiéndose en capitán del lugar. El

¹ El estado actual de Campeche cuenta con una superficie de 50,812 kilómetros cuadrados, que representa el 2.6 % del territorio de la República Mexicana. Limita al norte y al noreste con el estado de Yucatán; al este con Quintana Roo y la República de Belice; al sur, con la República de Guatemala y el estado de Tabasco; y al oeste con el Golfo de México. El estado de Campeche se divide en ocho municipios que son: Calkin, Hecelchakan, Tenabo, Campeche, Hapechen, Campoton, El Carmen y Palizada. En términos generales, prevalece en la entidad el clima cálido húmedo, el cual se presenta con variaciones anuales en la precipitación pluvial desde 1,100 mm. en la parte norte, hasta 1,500 mm. en la parte sur. La temperatura media es de 26 grados centígrados; aunque en época de sequía es mayor, entre 28 y 29 centígrados, por la concurrencia de vientos cálidos procedentes del este y del sureste.

² Alejandro Negrín Muñoz, *Campeche. Una historia compartida*, p. 13.

otro sobreviviente, Jeronimo de Águilar, quedó como esclavo del cacique indígena de Xamanzana.³

A principios de 1517, Diego Velazquez, gobernador de Cuba, envió una expedición con tres navios hacia las costas de Yucatán. La expedición estaba a cargo de Francisco Fernández de Córdoba, quien llevaba como piloto a Antón de Alaminos. Ya en la costa noreste de la península de Yucatán, después de doblar el cabo san Antón descubrieron un lugar al que llamaron Isla de Mujeres, por haber encontrado allí varias esculturas del sexo femenino en un templo indígena (Ver Mapa 1). Posteriormente, llegaron a un poblado que bautizaron con el nombre del Gran Cairo, hoy cabo Catoche. Después arribaron a Campeche, el 22 de marzo de 1517, donde desembarcaron para abastecerse de agua. Bernal Díaz del Castillo refiere:

“... y lleváronos a unas casas muy grandes, que eran adoratorios de sus ídolos y bien labradas de cal y canto; y tenían figurado en unas paredes muchos bultos de serpientes y culebras grandes y otras pinturas de malas figuras, y alrededor de uno como altar, lleno de gotas de sangre...”⁴

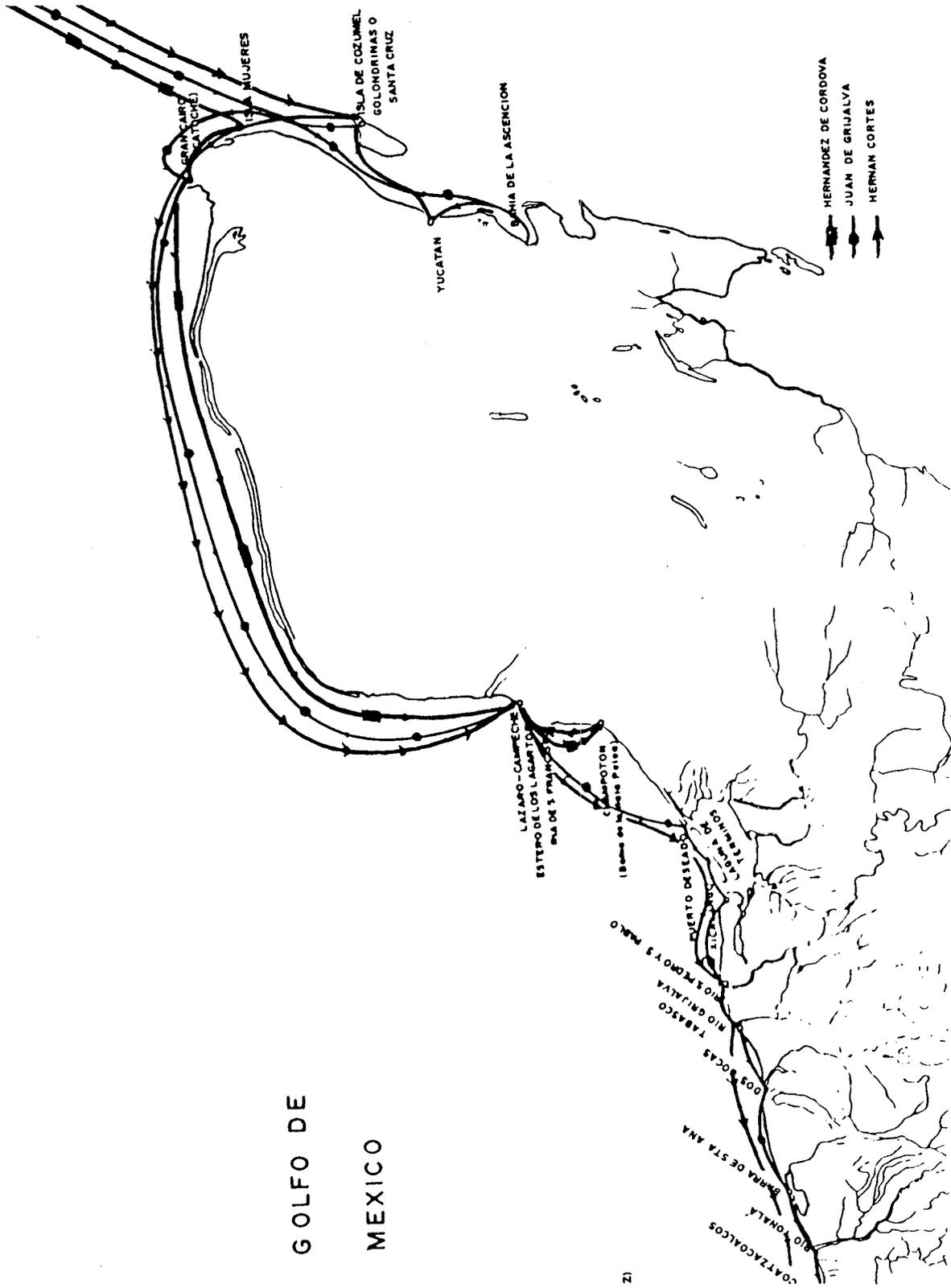
Fray Juan de Torquemada explicó que los indios llamaban a ese lugar *Quin Pech*, que significaba “lugar crecido”, al cual Francisco Fernández de Córdoba lo nombró Lázaro, por haber llegado en el día de su advocación. El mismo autor refiere que la expedición hizo rescate de diversos artículos, entre ellos plata y oro.⁵

La expedición pasó a otro pueblo denominado Champotón, donde fueron atacados por los naturales del lugar, muriendo 26 españoles. Fernández de Córdoba escapó de ese

³ Francisco López de Gómara, *Historia General de las Indias*, t. II, pp. 29-30

⁴ Bernal Díaz del Castillo, *Historia de la conquista de la Nueva España*, cap.III, p. 7.

⁵ Citado por Román Piña Chán, *Campeche durante el periodo colonial*, p. 5. Ver También Peter Gerhard, *La frontera suereste de la Nueva España*, pp. 19-81.



GOLFO DE
MEXICO

MAPA 1. Itinerarios de las primeras expediciones españolas a Campeche (1517-1519).

(Jorge Gurría Lacroix, Itinerarios de Hernán Cortés, p. 64.)

lugar, regresando a la isla de Cuba, donde murió. Sin embargo, pronto se corrió la noticia de las riquezas de las tierras recién descubiertas.⁹

En mayo de 1518, salió de Cuba otra expedición organizada por Diego de Velázquez, la cual estuvo compuesta por cuatro navíos encomendados a Juan de Grijalva y como piloto mayor a Anton de Alaminos, con 160 hombres, vecinos de la isla de Cuba. En este segundo viaje llegaron a un pueblo que bautizaron como San Juan de Porta Latina en la isla de Cozumel, a la cual le pusieron el nombre de Santa Cruz. En esa ocasión, la expedición incursionó por la costa oriental de Yucatán hacia el sur, hasta llegar a un lugar al que denominaron Bahía de la Asunción. Posteriormente, regresaron por la misma ruta, hasta doblar la parte noreste de la península, dirigiéndose a Campeche (Ver Mapa 1). En ese lugar, los españoles tuvieron un enfrentamiento con los indios, quienes les impidieron bajar a tierra a tomar agua.¹⁰

De Campeche partieron con rumbo al sur, siguiendo la costa, hasta llegar a un río al que nombraron de Grijalva. En ese lugar, los españoles hicieron rescate de oro y plata con los indígenas. López de Gómara menciona que el capitán Juan de Grijalva también hizo rescate de oro y plata en Potonchan, San Juan de Ulúa y otros lugares de la costa del Golfo de México. Posteriormente, Juan de Grijalva regresó a la isla de Cuba.¹¹

El gobernador de Cuba junto con varios de los vecinos más prominentes de la isla de Cuba organizaron una nueva expedición, con diez navíos y nombrando a Hernán Cortés como capitán de la misma. La expedición salió de Santiago de Baracoa el 10 de febrero de

⁹ Hernán Cortés, "Primera Carta de Relación, 10 de julio de 1519" en Hernán Cortés, *Cartas de Relación*, pp. 1-8.

¹⁰ Hernán Cortés, *op. cit.*, "Primera Carta...", pp. 8-9; Bernal Díaz del Castillo, *op. cit.*, *Historia...*, cap. VIII p. 15-17; Peter Gerhard, *op. cit.*, *La frontera...*, pp. 19-81.

¹¹ Hernán Cortés, *op. cit.*, "Primera Carta...", pp. 9-19; Francisco López de Gómara, *op. cit.*, *Historia...*, pp. 19-22; Bernal Díaz del Castillo, *op. cit.*, *Historia...*, cap. XI, p. 20-21.

1519 rumbo a Cozumel. Posteriormente, Hernán Cortés pasó a Cabo Catoche, donde se enteró de la existencia de dos españoles que vivían entre los naturales de la península, a quienes mandó buscar. Estos dos españoles eran Jerónimo de Aguilar y Gonzalo Guerrero, referidos en páginas anteriores, este último prefirió quedarse con su mujer e hijos. Luego, la expedición se dirigió al río Grijalva, y luego a Tabasco, antes de llegar a San Juan de Ulúa, donde Hernán Cortés inició la conquista de el imperio mexicana.⁹

Conquista del señorío maya de Campeche y fundación de la villa española de Campeche.

Es interesante observar como la península de Yucatán pasó desapercibida para los españoles por más de un lustro a partir de 1519, ya que ni siquiera Hernán Cortés tomó en cuenta este territorio cuando realizó su expedición a las Hibueras. Fue en 1526, cuando Francisco de Montejo solicitó a la Corona española una capitulación para la conquista de Yucatán.¹⁰

¿Por qué el interés de Francisco de Montejo por Yucatán? Este personaje había participado en las tres primeras expediciones que llegaron a la península, con Francisco Fernández de Córdoba, Juan de Grijalva y Hernán Cortés, de ahí que se hubiera interesado por ese territorio al ver la riqueza de las ciudades indígenas. En 1525, fue designado por Cortés como procurador ante la Corona, donde obtuvo el nombramiento de Adelantado de Yucatán, como ya se mencionó. Partió de San Lúcar de Barrameda el 27 de junio de 1527 rumbo a la península con la finalidad de conquistarla, al mando de de 258 hombres y como

⁹ Hernán Cortés, *op. cit.*, “Primera Carta...”, pp. 12-17; Francisco López de Gómara, *op. cit.*, *Historia...*, pp. 23-46; Bernal Díaz del Castillo, *op. cit.*, cap. XIX, p. 31, 32, 33.

¹⁰ Demetrio Ramos Pérez, “La Conquista” en *Historia de Iberoamérica*, t. II, p. 149.

sus oficiales reales Alonso Dávila, contador; Pedro de Luna, tesorero; y Hernando de Cueto, factor y veedor. En esta expedición, Francisco de Montejo gastó más de 30,000 castellanos.¹¹

Francisco de Montejo fundó una población en Can Pech, a la que llamó Salamanca, la cual no pudo sostenerse por las dificultades naturales del terreno, pues carecía de ríos para abastecerse de agua, pues los españoles no conocían de la existencia de los cenotes o pozos naturales. Así que Francisco de Montejo recurrió a la ayuda de la primera Audiencia, la cual lo nombró alcalde en el río Grijalva, en el territorio de Tabasco, el 30 de julio de 1529. Desde la base de conquista establecida en Tabasco, Francisco de Montejo el Mozo, hijo del ya mencionado con el mismo nombre, fue sometiendo varias poblaciones mayas de esta región a partir de ese año.¹²

La audiencia de México escribió a la Corona española el 19 de abril de 1532, que Francisco de Montejo el Mozo había conquistado algunas poblaciones indígenas del río San Lázaro. En tanto que en 1533, Francisco de Montejo el Viejo se encontraba conquistando Honduras en compañía de Alonso Dávila. Entre las provincias que pacífico se encontraban San Salvador, Guatemala, San Miguel y Comayagua. Para 1535, muchos de los conquistadores que lo habían acompañado a Honduras, se habían ido a la conquista del Perú. En 1536, Francisco de Montejo el Viejo regresó a la ciudad de México.¹³

¹¹ Víctor M. Álvarez, *Diccionario de Conquistadores*, N° 701, pp. 367-371; Francisco A. de Icaza, *Diccionario autobiográfico de conquistadores y pobladores de Nueva España*, v. 1, N° 1, pp. 1-2.

¹² Demetrio Ramos Pérez, *op. cit.*, "La Conquista", pp. 149-150; Víctor M. Álvarez, *op. cit.*, *Diccionario...*, pp. 367-371; Roman Pina Chan, *op. cit.*, *Campeche...*, p. 40

¹³ Víctor M. Álvarez, *op. cit.*, *Diccionario...*, pp. 367-371; Francisco A. de Icaza, *op. cit.*, *Diccionario...*, v. 1, N° 1, pp. 1-2; Roman Pina Chan, *op. cit.*, *Campeche...*, p. 40.

En 1537, Francisco de Montejo el Viejo, se reincorporó a la conquista de Yucatán, con una flota que desembarcó en Champotón. Desde Champotón, su hijo penetró hacia el norte de la península, fundando San Francisco de Campeche en 1540.¹⁴

Al año siguiente, los españoles instalaron un cabildo en la villa de San Francisco, que fue el único ayuntamiento de Yucatán durante un año. Posteriormente, la jurisdicción de la península se dividió con Mérida, Valladolid y Salamanca de Bacalar.¹⁵

Para 1539, Francisco de Montejo el Viejo era gobernador de Chiapas. En el año siguiente, Pedro de Alvarado y Francisco de Montejo el Viejo tuvieron algunos problemas por el cargo de Adelantado de Yucatan, así que el virrey don Antonio de Mendoza, ordenó a Alvarado que le entregara a Montejo la Ciudad Real de Chiapas, la encomienda de Xochimilco y 2,000 pesos de oro a cambio de la gobernación de Honduras, lo que no se realizó por la muerte de Pedro de Alvarado.¹⁶

Después de la fundación de la villa de San Francisco de Campeche, Francisco de Montejo el Mozo logró la conquista del norte de la península y establecer la villa de Nuestra Señora de la Encarnación de Mérida, el 6 de enero de 1542.¹⁷

La jurisdicción política de Campeche durante el periodo colonial.

Al morir en 1541, don Pedro de Alvarado, Alonso de Maldonado, yerno de don Francisco de Montejo el Viejo, fue nombrado gobernador de Guatemala, cargo que desempeñó de 1542 a 1548, siendo a la vez Presidente de la Audiencia de los Confines.¹⁸ La

¹⁴ Demetrio Ramos Pérez, *op. cit.*, "La Conquista", p. 150.

¹⁵ Peter Gerhard, *op. cit.*, *La frontera...*, pp. 79-81.

¹⁶ Víctor M. Álvarez, *op. cit.*, *Diccionario...*, pp. 367-371; Román Piña Chán, *op. cit.*, *Campeche...*, 40.

¹⁷ Demetrio Ramos Pérez, *op. cit.*, "La Conquista", p. 150.

¹⁸ Guillermo Porras Muñoz, *El gobierno de la ciudad de México en el siglo XVI*, p. 348.

provincia de Yucatán pasó a la jurisdicción de la Real Audiencia de Los Confines o Guatemala, por real cédula del 7 de julio de 1550 (Ver Mapa 2). El 22 de agosto de ese año, Francisco de Montejo el Viejo fue depuesto como alcalde mayor de Yucatán, nombrando en su lugar a Juárez de Ávila.¹⁹

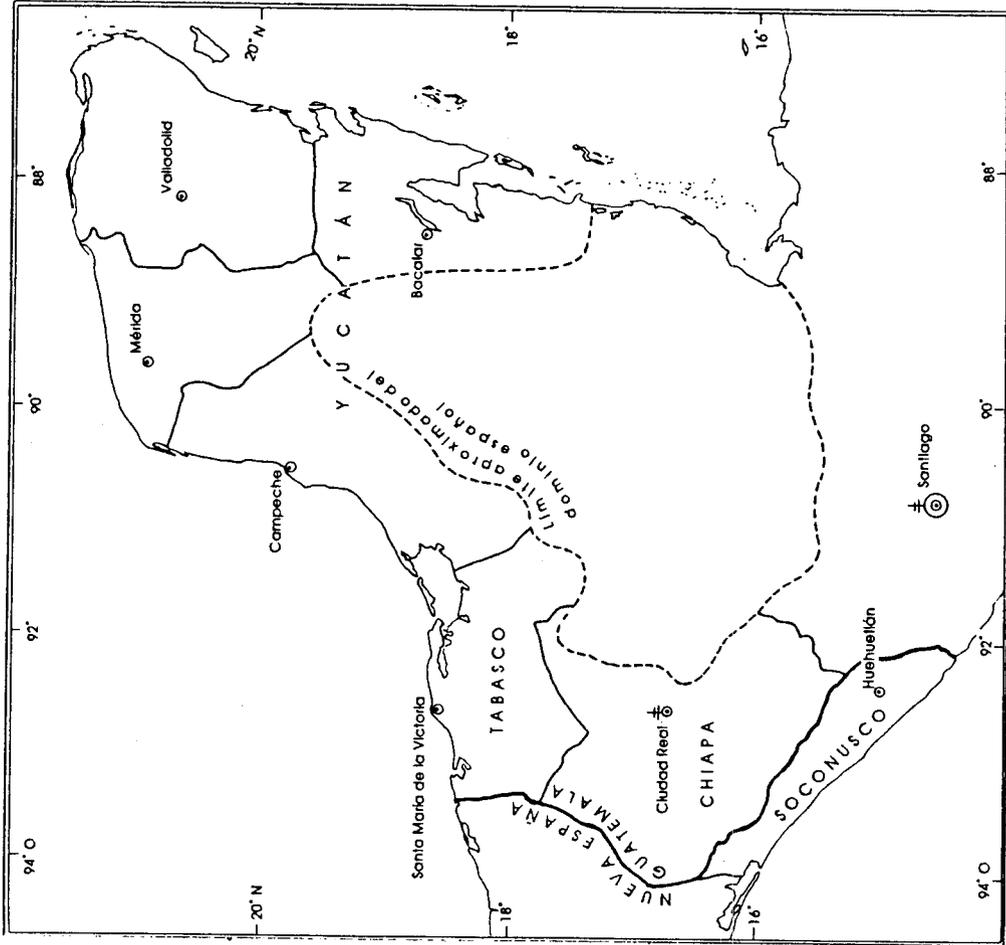
Cerca del puerto de Campeche, hacia el noreste a unos dos kilómetros de la playa, se localizaba el convento franciscano de San Francisco Kinpech, donde inicialmente los indios fueron congregados. Hacia el suroeste se fundó el barrio de indígenas mexicanos de San Roman. Para el siglo XVII, algunos documentos mencionan varios barrios indígenas como el de Santa Ana, Santa Lucía, Hampolol, Xecelchakán y Zamulá, entre otros.²⁰

A principios del siglo XVII, el gobernador de Yucatán tenía derecho a nombrar un representante en Campeche, cargo ocupado generalmente por algún comerciante importante, a quien se le otorgaba el título militar de capitán. A mediados de ese siglo, el representante del gobernador en Campeche, recibió el título de sargento mayor, al que se le agregó la nomenclatura de teniente de capitán general, que en jerarquía era el segundo oficial militar de la gobernación de Yucatán (Ver Mapa 3). Para 1687, los nombramientos sobre este cargo se empezaron a autorizar en España. En caso de muerte del gobernador de Yucatán, el sargento mayor de Campeche asumía el mando militar de la gobernación. A partir de 1744, el cargo de sargento mayor comenzó a designarse como teniente del rey. Sin embargo, el gobierno local estaba en manos del cabildo, que desde su fundación a mediados del siglo XVI, había mantenido una gran autonomía frente al gobierno de Yucatán.²¹

¹⁹ Guillermo Porrás Muñoz, *El gobierno de la ciudad de México en el siglo XVI*, p. 334.

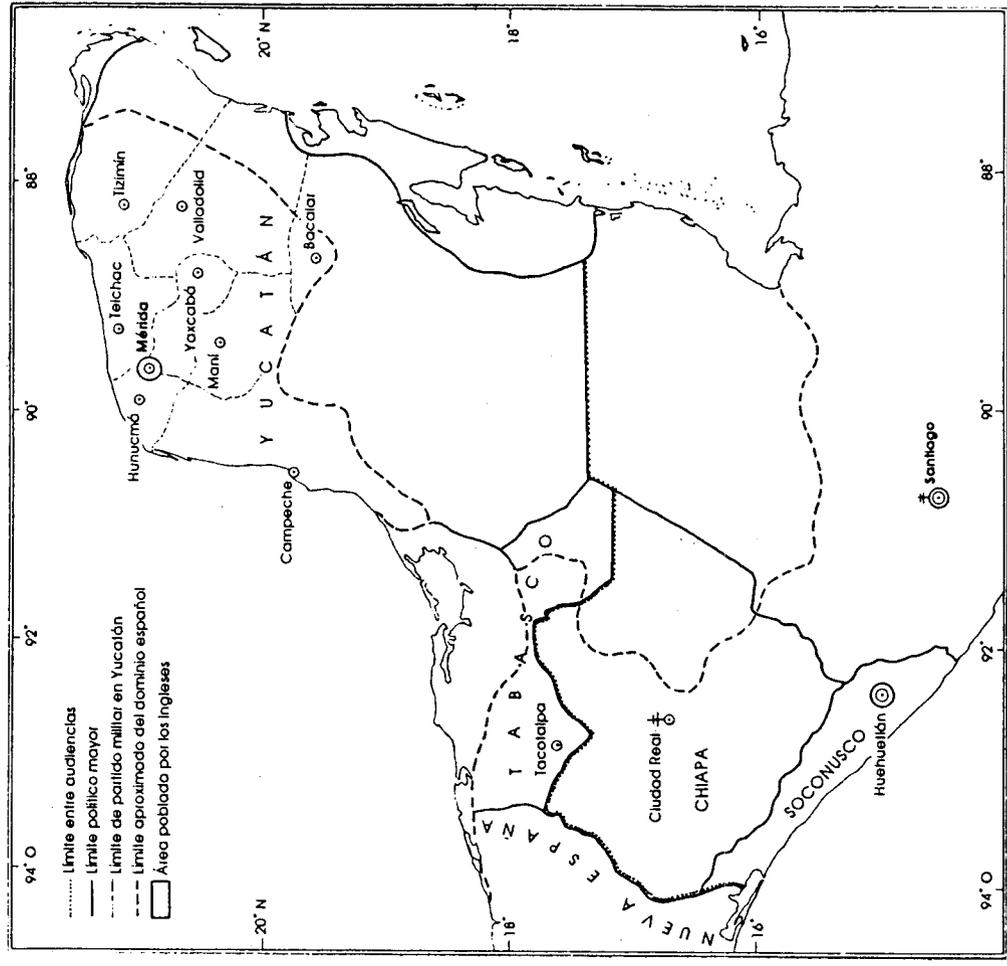
²⁰ Peter Gerhard, *op. cit.*, *La frontera...*, pp. 79-81.

²¹ Peter Gerhard, *op. cit.*, *La frontera...*, pp. 79-81.



MAPA 2. Campeche en 1549.

(Peter Gerhard, La frontera Sureste de la Nueva España, pp. 13 y 14.)



MAPA 3. Campeche en 1670.

La jurisdicción territorial del teniente de capitán general, representante del gobernador en Campeche, coincidía originalmente con la jurisdicción del ayuntamiento de la villa de San Francisco, que abarcaba casi todo el sureste de la península. Para el siglo XVIII, algunos representantes del teniente de capitán general que habían sido designados para las poblaciones de Becal y Sahcabchén, pasaron a ocupar una jerarquía similar a la de teniente de capitán general y fueron nombrados por el gobernador de Yucatán. En años posteriores, Bolonchencauch se transformó en un partido, restringiendo el territorio de Campeche, y con su propio subdelegado. La villa de Campeche adquirió el rango de ciudad en 1777.⁴⁴

Campeche a finales del periodo colonial (1786-1821)

De acuerdo a las ordenanzas para la fundación de las intendencias de la Nueva España en 1786, la intendencia de Mérida de Yucatán constaba de las siguientes provincias: Yucatán, Laguna de Términos, Tabasco, Villa Hermosa, Acapala, Chiltepeque, Escobar y Cupilco (Ver Mapa 4).⁴⁵

La provincia de Yucatán tenía bajo su jurisdicción las subdelegaciones siguientes: Bacalar, Beneficios Altos, Beneficios Bajos, Bolonchencauch, Camino Real Alto, Camino Real Bajo, Campeche, Costa, Mérida, Sahcabchen, Sierra, Tizimin y Valladolid (Ver Mapas 5 y 6).⁴⁶

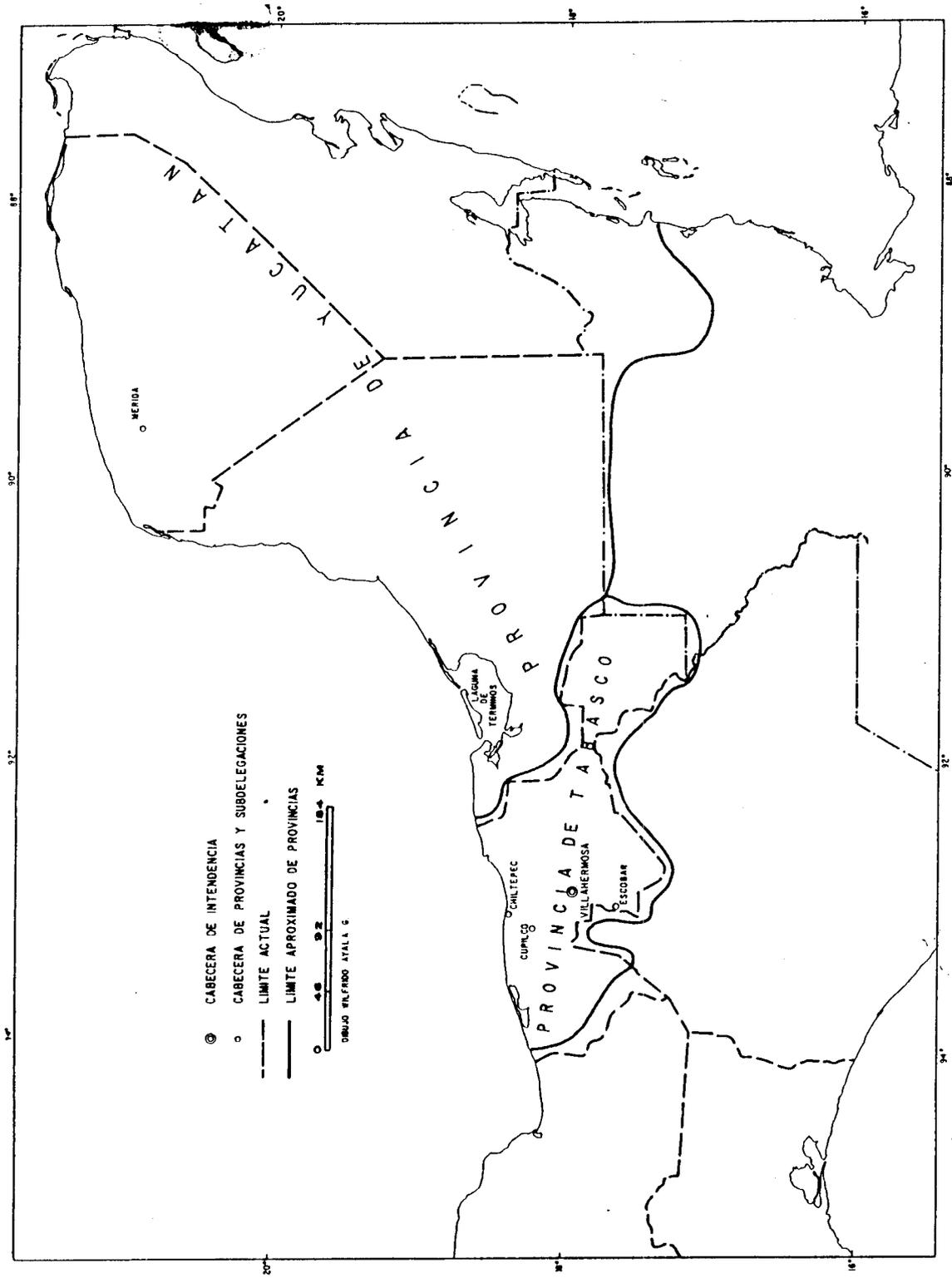
La subdelegación de Campeche estaba conformada por las poblaciones de Campeche, Campechuelo, Guadalupe, Hampolol, San Francisco y Zamula (Ver Mapa 7).⁴⁷

⁴⁴ Peter Gerhard, *op. cit.*, *La frontera...*, pp. 79-81.

⁴⁵ Aurea Commons, *Las intendencias de la Nueva España*, pp. 44-48.

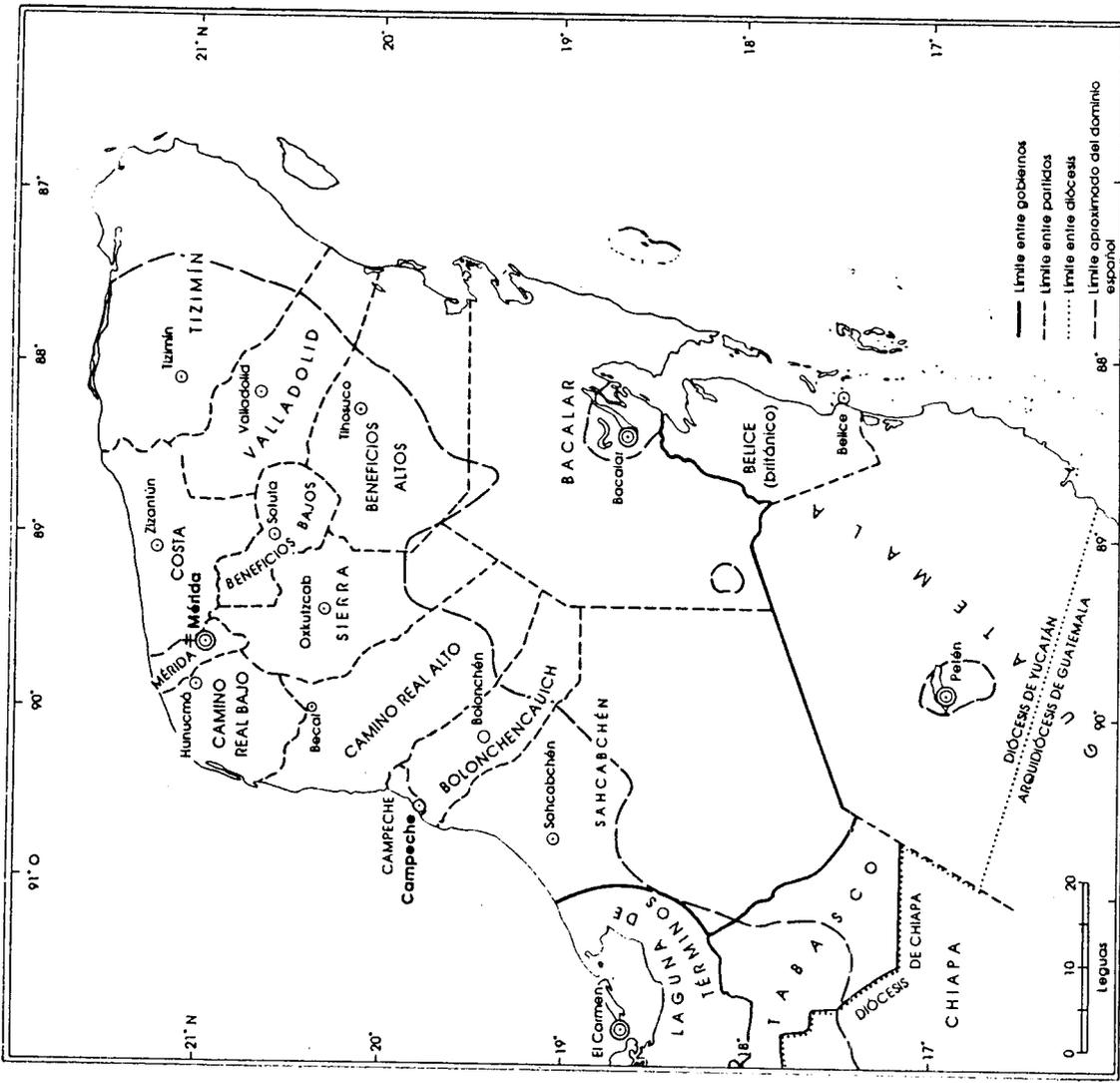
⁴⁶ Aurea Commons, *op. cit.*, *Las intendencias...*, pp. 44-48.

⁴⁷ Aurea Commons, *op. cit.*, *Las intendencias...*, pp. 44-48.

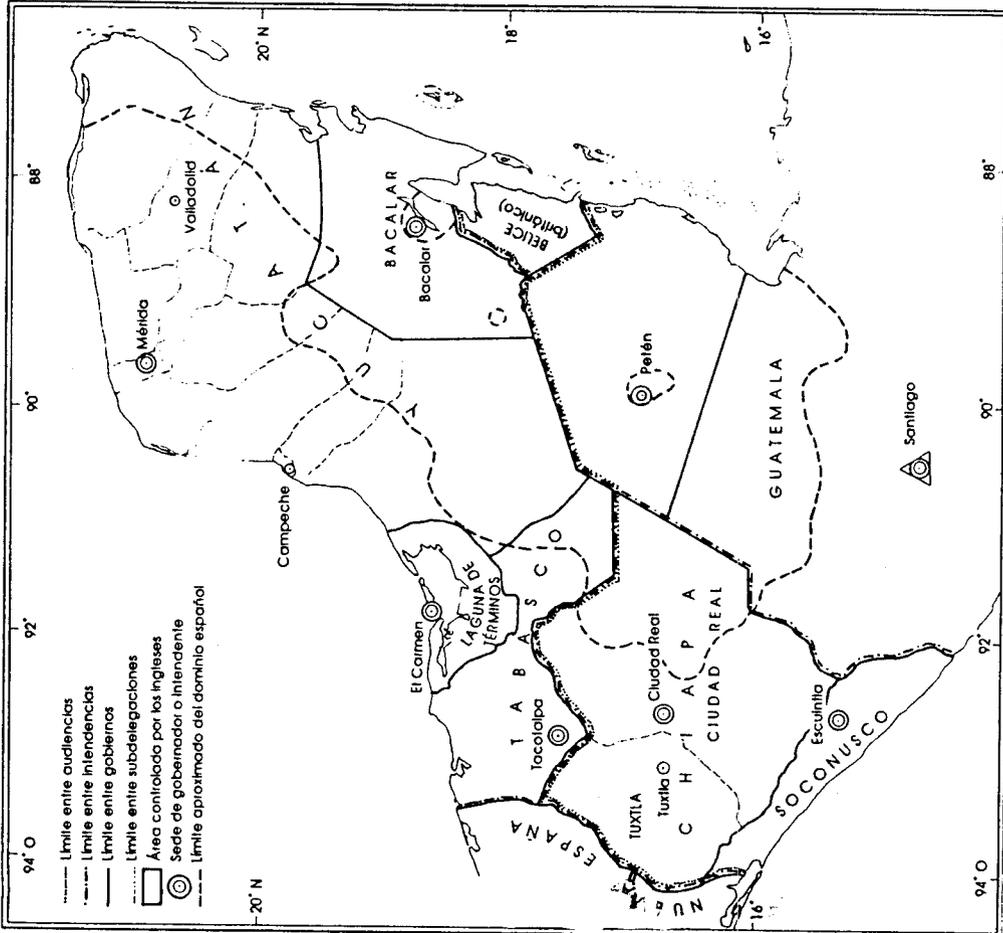


MAPA 4. Intendencia de Yucatán en 1786.

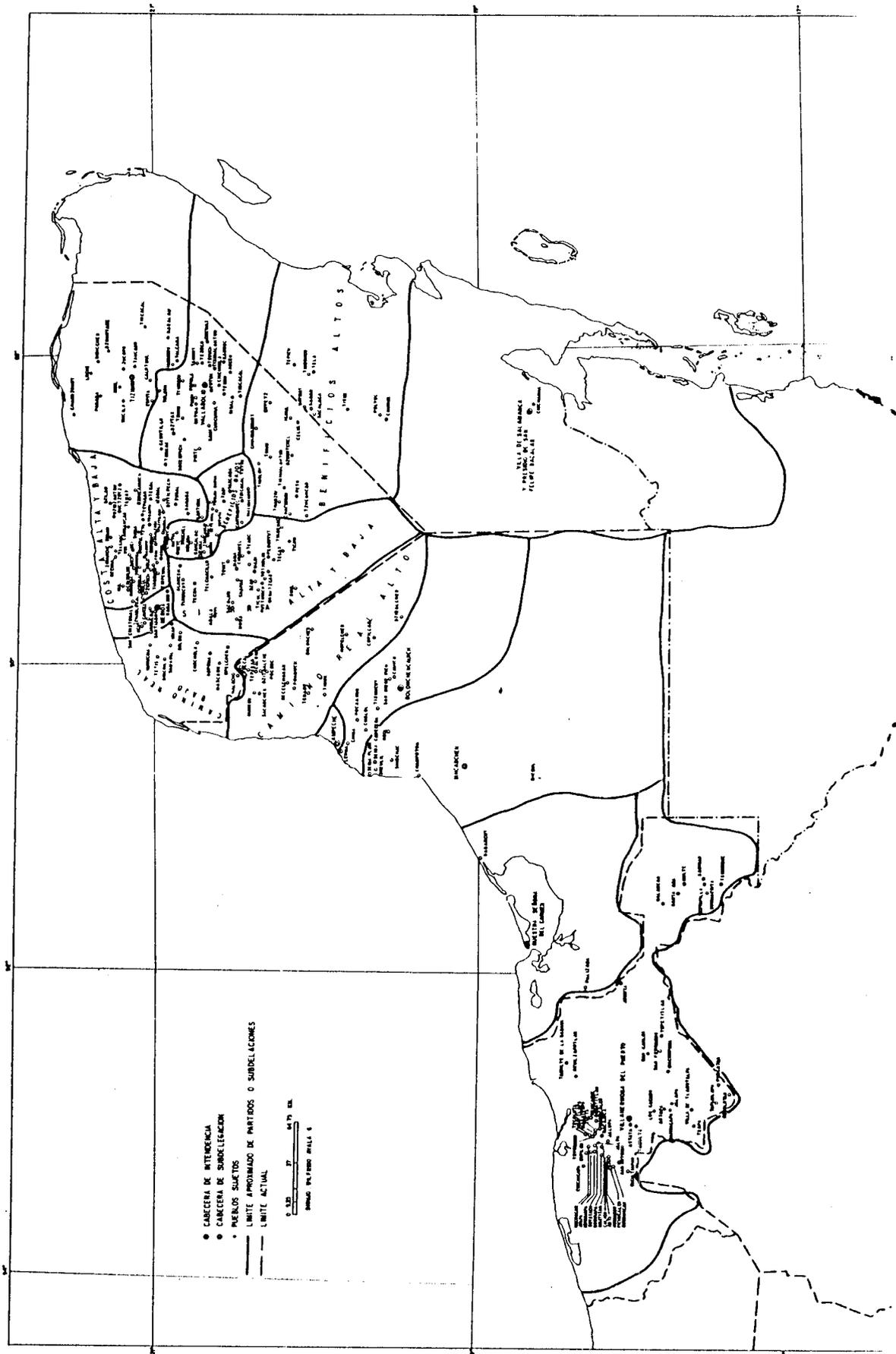
(Aurea Commons, Las Intendencias de la Nueva España, p. 49).



MAPA 6. Provincias de Yucatán.
 (Peter Gerhard, La frontera Sureste de la Nueva España, pp. 15 y 46).



MAPA 5. Campeche en 1786.



MAPA 7. La Intendencia de Yucatán a principios del siglo XIX.

(Aurea Commons, Las Intendencias de la Nueva España, p. 146.)

A partir de 1786, al cargo de gobernador y capitán general de Yucatan se le agregó el de intendente. Lucas de Gálvez fue al primer oficial real que se le dió el título de Gobernador, Capitán General e Intendente de la Real Hacienda de Yucatán y Tabasco, tomando posesión de su cargo el 28 de febrero de 1789. Este intendente trató de atender los problemas más urgentes en la intendencia, pero su labor se vió interrumpida por su asesinato en 1792, supliéndolo don José Sabido de Vargas.²⁰

Lucas de Gálvez realizó muchas mejoras en las ciudades más importantes de la intendencia a su cargo. En particular en Campeche, mandó reparar el muelle y las calles, dividió en cuarteles la ciudad, planificó el mercado público de carnes, mandó construir el Hospital para leprosos y ordenó la construcción de pósitos en todos los pueblos.²¹

Campeche en los inicios del periodo Independiente.

A partir de 1824, de acuerdo al acta constitutiva del 26 de mayo, la intendencia de Yucatán fue desmenbrada en varios estados de la república federal: Tabasco y Yucatán. De 1836 a 1847, durante la república central, Yucatan y Tabasco se convirtieron en departamentos. Después de 1847, estas entidades volvieron a ser estados. A partir del decreto del 19 de febrero de 1862, se creó como estado de la Federación al distrito de Campeche, con el mismo territorio y límites que tenía como distrito.²⁸

Así que en los inicios de la época independiente, Campeche era un distrito del estado de Yucatán.

²⁰ Aurea Commons, *op. cit.*, *Las intendencias...*, pp. 141-148.

²¹ Aurea Commons, *op. cit.*, *Las intendencias...*, pp. 144-148.

²⁸ Aurea Commons, *op. cit.*, *Las intendencias...*, p. 147.

II. CAMPECHE Y EL COMERCIO EN MEXICO.

II. 1. EL COMERCIO EN MEXICO A FINES DE LA EPOCA COLONIAL Y PRINCIPIOS DE LA EPOCA INDEPENDIENTE.

Epoca colonial.

Cuando las mercancías europeas llegaban al puerto de Veracruz, éstas eran recibidas por los comerciantes del consulado de la ciudad de México, los cuales también manejaban las exportaciones novohispanas, principalmente oro, plata, añil, palo de tinte, azúcar y cueros, entre otros. El papel fundamental que desempeñaron fue el de abastecer de metales preciosos y productos tropicales a la metrópoli, en consecuencia se crearon diversos núcleos exportadores, y así surgieron otros centros productivos, subsidiarios, secundarios o simplemente marginados, los cuales ejercían el comercio con la Corona española.⁴⁹

Posteriormente, entre 1760 y 1821 se introdujo la reforma política y administrativa más radical que emprendió España en sus colonias, con la finalidad de captar mayor cantidad de ingresos fiscales.

Las reformas que a partir de mediados del siglo XVIII comenzaron a implantar los Borbones en todo el imperio español buscaron remodelar la situación interna de la península en sus relaciones con las colonias. Los principios básicos de esta nueva política fueron una característica del llamado "Despotismo Ilustrado", que significó el predominio de los intereses del monarca y del estado sobre los individuos y las corporaciones. Por otro lado, tenían la intención de impulsar la agricultura, la industria y el comercio con sistemas racionales, en los que se aplicaba el conocimiento científico y técnico.

⁴⁹ Ciro Cardoso, México en el siglo XIX (1821-1910), p. 24,26

“La política aplicada en las Indias a partir de 1760 incluía propósitos más amplios: reforma del aspecto administrativo de gobiernos, recuperación de los poderes delegados a las corporaciones, reformas económicas, y sobre todo, mayor participación de la colonia en el financiamiento de la metrópoli.”³⁰

El encargado de promover las Reformas Borbónicas en América fue José de Galvez, visitador de la Nueva España de 1765-1771 y más tarde ministro de las Indias de 1776 a 1787.

En el ámbito del comercio, se crearon los consulados de Veracruz, Guadalajara y Puebla, lo que provocó el debilitamiento del monopolio de comerciantes de la ciudad de México. Además, con la creación de las intendencias, la hegemonía del consulado de México poco a poco se fraccionó, fortaleciéndose así, las economías regionales.³¹

El resultado de las reformas fue sorprendente: se calcula que aproximadamente en 1796, la Nueva España era la colonia más rica del imperio y la que mayores ingresos aportaba a la metrópoli.³²

En consecuencia estas reformas tuvieron el propósito de controlar la economía española, pero sobre todo la colonial y sus objetivos en el campo comercial fueron:

- Recuperar las concesiones comerciales otorgadas a las naciones europeas desde el siglo XVII. Terminar con el permiso otorgado a los ingleses para introducir esclavos y mercancías en las colonias. Del mismo modo, eliminar a los prestanombres sevillanos que servían como intermediarios de los consorcios extranjeros, favoreciendo a los comerciantes españoles y acabar con el monopolio sevillano.

³⁰ Daniel Cosío Villegas, *Historia General de México*, T. 1, p. 488

³¹ Ciro Cardoso, *México en el siglo XIX (1821-1910)*, p.30

³² Daniel Cosío Villegas, *Historia General de México*, T. 1, p. 504

- Mejorar el sistema de extracción de materias primas de las colonias y ampliarlo a las posesiones poco explotadas como Buenos Aires, Caracas y La Habana.

- Fomentar el desarrollo agrícola, industrial y manufacturero de la península con el propósito de que sus artículos fueran la base del intercambio comercial con las colonias, evitando el contrabando de los productos de otras regiones europeas.

Las consecuencias más trascendentes de estas reformas fueron:

- Adopción de ideas de libre comercio. La apertura de los puertos americanos para comerciar directamente entre sí y con otros puertos españoles.

- El apoyo a nuevos comerciantes y la creación de nuevos consulados.

- Supresión del llamado repartimiento de mercancías españolas, controlado por los alcaldes mayores, quienes actuaban como agentes comerciales del consulado de comerciante de la ciudad de México.

- La fractura del monopolio de comerciantes de la ciudad de México.

En el Cuadro 1, se observa que a partir de 1791, el número total de barcos aumenta considerablemente hasta casi duplicarse en 1790. Si bien es cierto que el número de barcos españoles que entraron a Veracruz se duplicó en los primeros cinco años, en los otros cinco años posteriores, su número disminuyó. Esta disminución del comercio entre los puertos españoles y Veracruz se debió a la guerra que España sostuvo en esos años con Inglaterra. En cambio el número de embarcaciones provenientes de otros lugares de América casi se triplicó en los últimos tres años del periodo analizado. Lo anterior permite establecer que se registró una notable apertura comercial entre los puertos americanos, no solamente

provocado por las reformas borbónicas sino también por el conflicto anglo-español de esos años.

Cuadro 1. Barcos mercantes registrados en el puerto de Veracruz.⁵³

AÑOS	DE ESPAÑA	DE AMÉRICA	TOTALES
1790	31	29	60
1791	51	42	93
1792	77	43	120
1793	64	41	105
1794	62	51	113
1795	45	38	83
1796	31	48	79
1797	8	100	108
1798	22	76	99
1799	39	87	120

Inicios de la época Independiente (1821-1830).

Ciro Cardoso expone el siguiente panorama sobre el periodo:

“... El colapso del ‘pacto colonial’, suprimió la relación que había establecido la Nueva España con el mercado mundial, a través de puertos y aduanas españoles, abriendo entonces la posibilidad de buscar nuevas conexiones, más directas, sobre todo con el centro hegemónico: Inglaterra. En los inicios del siglo XIX, el pujante capitalismo europeo se expandía a través del mercado mundial mediante mecanismos comerciales y bancarios, y, de manera mucho más restringida, por medio de inversiones de capital. De ahí que su dinámica de expansión industrial descansara no tanto en el control de los centros de producción de los países periféricos, sino prioritariamente en el control de sus abastecimientos de productos primarios (agromineros), y por tanto, en el control de su red de comercialización en el mercado mundial...”⁵⁴

⁵³ R.S. Smith, Shipping in the Port of Veracruz, citado en Daniel Cosío Villegas, *Historia General de México*, t. I, p. 550.

⁵⁴ Carlos San Victoria y Salvador Velázquez Ramírez, “La formación del Estado y las políticas económicas (1821-1880)” en Circo Cardoso (coord.), *México en el siglo XIX (1821-1910)*, op. cit., p. 66.

De acuerdo al mismo autor, la vieja oligarquía intentaba restaurar su preminencia económica. Lucas Alaman intentó organizar la economía de tal manera que esta lograra recuperarse. Este proyecto se basó en el crecimiento de la minería y de la región agrícola del Bajío. Un papel significativo se le intentó dar al Banco de Avio, que intentó financiar y estimular la producción de telas baratas de algodón, lana y lino. La principal fuente de recursos del Banco de Avio provenía de los impuestos a las importaciones de telas de algodón crudo. Este proyecto de organización económica fracasó debido a que las oligarquías regionales no se pusieron de acuerdo en un proyecto de estado-nación que se edificara a expensas de las corporaciones existentes, que en la realidad eran enemigas del naciente estado independiente.⁵⁵

Hay que tomar en cuenta que desde 1804, se inició una retirada de capital de la Nueva España que tenía su origen en las capellanías y obras pías, que servía para financiar muchas de las actividades económicas. En realidad el periodo de 1821 a 1830 se caracterizó por una carencia crónica de capitales, a pesar de que en 1824 entraron algunos de origen inglés. A lo anterior, hay que agregar la caída de la producción general de la Nueva España durante la guerra de Independencia, reduciendo la producción agrícola a la mitad y la minera a la tercera parte, además de dañar las vías de comunicación y extinguir la décima parte de la población.

A partir de 1821 se establecieron una serie de aranceles de aduanas exteriores, que tenían un carácter proteccionista, que prohibían la importación de varios artículos u otros que fueron gravados con fuertes derechos de importación y exportación. Esta política fue aplicada debido a la necesidad de los gobiernos de asegurarse entradas fijas a través de los

⁵⁵ *Ibid.*, p. 67.

impuestos al comercio y a las presiones que ejercieron algunos grupos de productores y comerciantes nacionales ante la entrada de productos extranjeros.⁵⁶

Esta autora ofrece el siguiente panorama acerca del comercio marítimo:

“Dada la precariedad de las vías terrestres de circulación, la navegación fue fundamental tanto para el tráfico comercial internacional como para el interno. Aunque la marina mercante mexicana y, en general, la navegación nacional, fue casi nula en el transporte externo de carga y de pasajeros, en el plano interno las pequeñas embarcaciones nacionales realizaron un activo comercio de cabotaje y permitieron el traslado de mercancías a través de ríos, lagos y lagunas.

En las regiones costeras, donde el transporte terrestre era costoso solo para los productos del comercio exterior y de algunos nacionales, toda la vida económica dependía de estas embarcaciones; éste fue el caso de la costa de Veracruz a Bacalar y del sureste en general. Los navíos nacionales practicaron también el comercio de cabotaje con los puertos de regiones limítrofes como Belice y Estados Unidos”⁵⁷

La misma autora dice que las rutas marítimas fueron casi las únicas vías hasta la penetración del ferrocarril. Las rutas marítimas más importantes comunicaban a México con la costa atlántica norteamericana y con Inglaterra, Francia y Europa en general. Los principales puertos de procedencia y destino fueron Nueva York, Nueva Orleans, Burdeos, Marsella, El Havre, Londres, Liverpool, Southampton, Gibraltar y San Francisco.⁵⁸

⁵⁶ Inés Herrera Canales, “La circulación: transporte y comercio” en Circo Cardoso (coord.), *México en el siglo XIX (1821-1910)*, op. cit., p. 194.

⁵⁷ *Ibid.*, p. 202.

⁵⁸ *Ibid.*, pp. 202 y 207.

II.2. IMPORTANCIA ESTRATEGICA DEL PUERTO DE CAMPECHE.

Ignacio Rubio Mañe se refiere a la importancia que tuvo el puerto de Campeche de la siguiente manera:

*“ Puede afirmarse que durante el régimen virreinal el único puerto del seno mexicano que podía rivalizar con Veracruz era el de Campeche, y esto es con la consideración de que Nueva España no tenía otro puerto habilitado para el tráfico con España que Veracruz, como Acapulco con el extremo oriente. De hecho Campeche superó a Veracruz en sus fortificaciones. ”*³⁹

El sistema monopolico novohispano permitió que Veracruz fuera reconocido como único puerto para el comercio con Europa, en tanto que Campeche se le admitía como único puerto de Yucatán. Con la exportación del palo de tinte, el henequén, la grana, los cueros, el cebo y otros artículos este puerto vino a ser el centro mercantil de todo el comercio de Guatemala, Tabasco y la península yucateca.

Poco a poco fue creciendo el comercio de Campeche, que se extendió por todo el Golfo de México, llegando hasta Tampico, Tuxpan, Alvarado y Coatzacoalcos de donde se enviaban: algodón, pita almagre, piloncillo, queso y cueros a cambio de sal, costales de henequén, sombreros de paja, cera y manufacturas de carey y otros productos.

Desde mediados del siglo XVI, Campeche fue un centro comercial y administrativo de vital importancia para los gobernantes de Yucatán. Al ser el puerto principal de la península, Campeche fue atacada en 1561 por los piratas. Así que la Corona española mandó construir una serie de fuertes y una muralla que rodeaba la población.⁴⁰

Al respecto Marco Barrera Bassols y Gutiérrez Maupomé señalan:

“ De las riquezas obtenidas por los piratas, sin duda surgió la base económica que posibilitó la Revolución Industrial. Con la expansión y desarrollo de

³⁹ José Ignacio Rubio Mañe, *Movimiento Marítimo entre Veracruz y Campeche*, p. 3-4

⁴⁰ Peter Gerhard, *op. cit.*, *La frontera...*, pp. 79-81.

la primera industria nació la ansiedad por obtener materias primas como el palo de tinte, utilizado en la industria textil. ⁴¹

La piratería declinó hacia fines del siglo XVIII debido al mejoramiento de las condiciones de defensa de la villa y desplazamiento de los piratas ingleses hacia Belice. El sistema amurallado defensivo de la villa de Campeche fue levantado aproximadamente entre 1604 y 1704. ⁴²

A mediados del siglo XVII la villa de Campeche tenía ya un comercio bastante activo y de su puerto salían naves hacia Caracas, Trinidad y Santa Margarita. En 1644 se decía que:

“ La provincia de Campeche, en la estimación, es la tercera que no produce oro ni plata, que se conserva con sus frutos y a maniobras de sus naturales, que tiene una gran trabazon su comercio con toda la Nueva España e islas del dominio de V. M., mediante la concentración del palo de Campeche que se cria allí, silvestre; que en la labor y la corte de él consiste el alimento de aquellos naturales; que en cambio de este género les llevan de otras partes de las Indias el cacao y otros frutos que se necesita para sus sutento y vestuario, (a la vez) de España les llevan a si mismo el vino, el aceite y otros géneros que se cambian en trueque de palo” . ⁴³

A partir de la implementación de las Reformas Borbónicas, el puerto de Campeche se vió favorecido extraordinariamente, sobre todo, después que el rey le concedió a dicho puerto el libre comercio con las Antillas, el 8 de Noviembre de 1764.

El 16 de julio de 1770 decía desde Madrid el ministro de Marina e Indias, El Baylio Frey Don Julian de Arriaga, al virrey de Nueva España, Marqués de Cróix:

“De orden del rey remito a V.E la adjunta copia de mi mano del Real Decreto en que S.M., se sirva ampliar y extender a la provincia de Yucatán y Campeche, sin internación a otras, la gracia del libre comercio establecido para las islas de Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y Trinidad, en los términos y condiciones que manifiesta: Para que en su inteligencia disponga V.E su

⁴¹ Veáse *Revista Arqueología Mexicana*, julio-agosto de 1995, vol. III, número 14, p. 45-46.

⁴² Veáse Héctor Pérez Martínez, “*Piraterías en Campeche (S. XVI, XVII, XVIII)*” en *Enciclopedia Ilustrada Mexicana*.

⁴³ Alejandro Negrín Muñoz, *Campeche. Una Historia Compartida*, p. 15

puntual cumplimiento en la comprensión de ese virreinato, comunicando esta real resolución a los tribunales, gobernadores y oficinas que corresponda a su puntual observancia en las cosas que se ofrezcan. ⁴⁴

En 1778, se designó a Campeche como un puerto menor con lo que pagaba impuestos reducidos y, en 1784, quedó exento de ellos, reforzando con esta medida sus vínculos con Veracruz.

Las reformas borbónicas consolidaron el papel del puerto campechano como intermediario de las mercancías peninsulares de exportación y como redistribuidor de los productos extranjeros que ingresaban a la intendencia.

En términos de volumen comercial, antes de 1765 el comercio yucateco reportaba al erario cerca de 8,000 mil pesos fuertes al año, pero después de los decretos de libertad de comercio se rebasaron los 25,000 mil pesos fuertes, entre los años de 1770 a 1797. Por otra parte, los volúmenes de importaciones de la península yucateca muestran también la creciente importación del puerto de Campeche. En la década de 1770-1780, los volúmenes anuales fluctuaron entre los 208,456 y los 663,381 pesos, hacia finales del siglo el incremento era notable, como se demuestra en la cuadro siguiente: ⁴⁵

Cuadro 2. Cantidades de pesos que ingresaron por comercio al puerto de Campeche. ⁴⁶

AÑOS	INGRESOS (En pesos)
1797	776,461 pesos
1798	1,250,168 pesos
1799	1,334,792 pesos
1800	1,346,642 pesos
1801	1,342,000 pesos
1802	2,160,963 pesos

⁴⁴ A.G.N.M., Reales Cédulas, v. 97, exp. 10, f. 24; exp. 15, fs. 40 y 45.

⁴⁵ Alejandro Negrin Muñoz, *Campeche una Historia compartida*, p. 19

⁴⁶ *Loc. cit.*

A partir de 1797, el comercio marítimo que realizaba Campeche, Tabasco y el presidio con Veracruz se vio afectado por la situación beligerante entre España e Inglaterra como ya se mencionó. Sin embargo, una vez restablecidas las relaciones comerciales entre Veracruz y los países neutrales en 1804, el tráfico se regularizó hasta que estalló nuevamente la guerra entre estas dos naciones entre 1804 y 1805). Fue hasta 1807, cuando se volvió a reanudar el tráfico comercial español de manera regular, al respecto señala Alicia del Carmen Contreras:

“ Durante estos años (1798-1807) llegaron a Veracruz 175, 460 quintales de palo de tinte; de los cuales 65, 828 (37.52 %) arribaron a Tabasco; 62,293 (35.50%) de Campeche y 47, 339 (26.98 %) del presidio.”⁴⁷

A partir de 1797, los comerciantes campechanos comenzaron a mantener relaciones mercantiles con varios de puertos extranjeros, incluso el valor de su comercio aumentó rápidamente. Ejemplo de ello es la siguiente tabla que muestra los lugares de comercio nacional, en América e incluso en Europa. (Ver Cuadro 3 y Mapa 8).

Cuadro 3. Puertos que comerciaban con Campeche.⁴⁸

MÉXICO	CENTRO AMÉRICA	E.U.A	DINAMARCA	ESPAÑA
Veracruz	En Honduras: Puerto Cabello, Omoa y Trujillo	Nueva Orleans	Santa Cruz	Cádiz
Tabasco	Cartagena	Panzacola		Santander
Puerto del Carmen	En el Caribe: La Habana, Jamaica y Puerto Rico	Nueva York		Tenerife
Salto Agua	Santo Tomás	Charleston		Málaga
Tuxpan	Panamá			

⁴⁷ Alicia del Carmen Contreras, *El palo de tinte, su proceso de explotación y sus circuitos comerciales (1750-1807)*, p. 75

⁴⁸ *Loc. cit.*

Durante cerca de tres centurias, Campeche fue el único puerto de la península de Yucatán, hasta que cerca de 1800, se fundó el puerto de Sisal, situado entre Campeche y Mérida.⁴⁹

Entre Campeche y Mérida existieron puntos de disidencia debido a la importancia comercial del primero. Mérida capital de la provincia, quería dominar a Campeche en materia de gobierno. Campeche la ciudad más rica de Yucatán quería dominar a Mérida por su supremacía mercantil. Mérida luchaba por tener un puerto dependiente del de Campeche. Este a su vez luchaba porque le diesen participación en la dirección de los negocios públicos de la península. Mientras Campeche se engrandecía, Mérida luchaba porque se habilitara el puerto de Santa María de Sisal.

“Cuenta la tradición que a principios de este siglo [XIX] un capitán general vino a visitar Campeche, llegó a Extramuros donde esperó en vano que el cabildo fuese a darle la bienvenida, pero el cabildo se detuvo en el puentecito de la puerta de Guadalupe y le envió a decir: “ que aquella era la puerta de la ciudad, que sus preeminencias no le permitían pasar más adelante, que si quería allí le recibiría “ el capitán general tomó lo anterior como un insulto, por lo que entró solo a la ciudad y acusó a éste ante la corte española y su conducta fue reprobada.”⁵⁰

De esta desavenencia nació el puerto de Santa María de Sisal. Así, a partir del 13 de febrero de 1810 se dió una real orden para que durante la guerra pudieran desembarcar en Sisal los buques de La Habana, que prefiriesen este puerto al de Campeche, y el 3 de marzo de 1811 fue declarado como puerto menor.⁵¹

Al respecto Sotelo Regil señala que el puerto de Sisal fue desplazado después por el de Progreso hacia 1871, al desarrollarse la industria henequenera. El puerto de Progreso,

⁴⁹ Áurea Commons, *op. cit.*, *Las intendencias...*, pp. 141-148.

⁵⁰ Tomás Aznar Barbachano, *El Estado de Campeche*, p. 22-23

⁵¹ Tomás Aznar Barbachano, *El Estado de Campeche*, p. 27

aunque con menor abrigo, tenía más profundidad y solamente distaba 36 kilómetros de Mérida.⁵²

En Campeche y Champotón también se construyeron navíos con éxito desde la época colonial.⁵³ Junto con el comercio las actividades de construcción naval recibieron un impulso importante y hacia 1650 la villa contaba con un astillero que producía buques de buena calidad y de bastante duración. En la carpintería “La Ribera” de ese puerto, en 1811, se contaba con 179 operarios, divididos en carpinteros, calafates, herreros, en tanto que la maestranza y matrícula ocupaban a 2,277 individuos. Estos datos muestran la prosperidad de la construcción naval del puerto que según se decía “que desde la independencia hasta hoy, jamás ha sido igualada.”⁵⁴

El astillero más famoso fue el de San Román, floreció entre 1765 y 1811, se levantaron grandes bodegas a orillas del mar, para albergar cabuyería y jarcías que servían para el aparejo de las naves, se construyeron depósitos de madera de construcción y artículos para la reparación de buques. Se calcula que para 1811 había cerca de 300 personas entre pilotos, contra maestres, cabos y marinos, quienes se dedicaban a varias labores de la marinería; además de otros trabajadores como carpinteros, herreros y calafateros, ocupados en la construcción naval.⁵⁵

En 1803, la matrícula campechana contaba con 229 embarcaciones de las cuales 21 eran naves mayores como las fragatas y bergantines, el resto eran navíos menores: canoas,

⁵² Luis Sotelo Regil, *Campeche en la historia, del descubrimiento a los albores de su segregación de Yucatán*, p. 178

⁵³ Aurea Commons, *op. cit.*, *Las intendencias...*, p. 145.

⁵⁴ J. Francisco Molina Solís, *Historia de Yucatán durante la dominación española*, p. 537

⁵⁵ Alejandro Negrín Muñoz, *Campeche. Una Historia Compartida*, pp. 21-22

bongos y goletas. Para 1811, el total de las embarcaciones era de 366, de las cuales 14 eran de gran tonelaje y el resto menores.⁵⁶

Los buques de Campeche adquirieron fama por su prolongada duración y solidez, a causa de que sus principales piezas se hacían de maderas escogidas e incorruptibles. De muchas de ellas se hacían memoria respecto a que:

*“ Después de 40 años de activo servicio, permanecían útiles en la navegación, compitiendo con los mejor contruidos en los astilleros de España y Cuba .”*⁵⁷

Así que, a partir de las reformas borbónicas, el puerto de Campeche aumentó su actividad comercial. Ese grado de prosperidad todavía continuó en los primeros lustros del siglo XIX, para a decaer a mediados del mismo siglo. Esa actividad se debió principalmente al tráfico de las maderas tintóreas, el llamado palo de Campeche, que tenía una gran demanda en los mercados europeos. Además, en Campeche se desarrolló la industria de la construcción naval, actividad que tuvo mucho prestigio.

El papel fundamental que desempeñó Campeche en relación con el comercio de la intendencia yucateca, tuvo efectos que permitieron la consolidación de un grupo de comerciantes campechanos, quienes controlaban toda la actividad comercial del puerto. En la primera década del siglo XIX, este grupo constituía ya una fuerza política de primer orden en la vida de la intendencia.⁵⁸

⁵⁶ *Loc. cit.*

⁵⁷ J. Francisco Molina Solís, *Historia de Yucatán durante la dominación española*, p. 537

⁵⁸ Alejandro Negrín Muñoz, *Campeche. Una Historia Compartida*, p. 21

III. COMERCIO EN CAMPECHE.

En este capítulo se analizarán los aspectos del funcionamiento del puerto y la aduana de Campeche, sus conexiones comerciales con los puertos de México, América y Europa. El tipo de embarcaciones que entraban y salían del puerto de Campeche. Y la red de comerciantes que estaban ligados al comercio en dicho puerto.

III.1. FUNCIONAMIENTO DEL PUERTO DE CAMPECHE

El puerto de Campeche estaba bajo la jurisdicción de un teniente del rey, quien dependía directamente del intendente de Yucatán, o en otras ocasiones recaía el puesto en el mismo intendente, como se mencionó en páginas anteriores.⁵⁹ A principios del siglo XIX, se intentó que el intendente de Yucatán fijara su residencia en el puerto de Campeche, debido a la importancia que dicho puerto tenía para la colonia española:

“... que es el mayor en importación, exportación y marina, y el mejor por su fondeadero, abrigo y copia de pertrechos y auxilios navales de toda la Provincia, y situado en el centro de la extensión litoral de su intendencia...”⁶⁰

La función del teniente de corregidor del puerto de Campeche era la de facilitar la expedición de los negocios y la protección del comercio y la navegación. En el puerto había bajo las órdenes del teniente de corregidor varios oficiales de la Real Hacienda, los que se encargaban de la administración directa del mismo.⁶¹

⁵⁹ *Supra.*, p. 11; Peter Gerhard, *La frontera...*, *op. cit.*, pp. 79-81; AGNM, Archivo Histórico de Hacienda, v. 857, año de 1818, fs. 1-8, “Documento que acredita haberse pagado a don Pedro Méndez por los auxilios que facilitó a la goleta americana “La pevo” y su capitán don David Hooli”.

⁶⁰ AGNM, Archivo Histórico de Hacienda, Caja 1084, Legajo 30, f. 1v. “Documento enviado por los oficiales de la Sala capitular de Campeche al excelentísimo señor Virrey Intendente General de Nueva España don Félix María Calleja, el 23 de septiembre de 1813”.

⁶¹ AGNM, Archivo Histórico de Hacienda, v. 857, año 1818, fs. 1-8.

El puerto de Campeche contaba con una Aduana Marítima, la cual estaba dividida en dos secciones:

1.- La Administración Pública, que recibía las mercancías y expedía los permisos y las facturas para el comercio. Esta dependencia estaba bajo la dirección de un administrador. Esta administración, después de la Independencia, recibió el nombre de Administración de Hacienda Nacional.

2.- La Contaduría de la Aduana, que recibía las respectivas fianzas de los embarques y cobraba los impuestos de comercio como el impuesto de avería. Esta oficina estaba a cargo de un contador, oficial de la Real Hacienda.

De acuerdo a la *Guía de negociantes*, en las facturas que se expedían para los embarques, debería anotarse la cantidad y la calidad de los productos. En caso de no llevarse a cabo dicho trámite, los comerciantes tenían la obligación de presentar sus originales y todos los documentos de remesa en la aduana, para que ésta pudiera determinar lo más oportuno.⁶²

Asimismo, los capitanes, maestros y patrones de cualquier embarcación tenían la obligación de pagar una fianza para cubrir el valor de los daños que pudieran originarse en los viajes, ya sea por imprudencia o por accidente y asegurar, de este modo, las inversiones de los comerciantes.

Los capitanes y maestros de los navíos ingleses, franceses y holandeses deberían de entregar a los administradores de la aduana, en un término de 24 horas a partir de su arribo al puerto, los manifiestos de sus cargamentos, expresando bajo juramento los fardos o

⁶² José María Quirós, *guía de negociantes, Compendio de la Legislación mercantil de España e Indias*, capítulo V. Comercio Marítimo, artículo 2. Navegación general de España, de Canarias y la correspondiente a las Américas y Filipinas. N° 21, p. 214

bultos, sus marcas y sujetos a quienes iban consignados y asimismo la carga que traían de tránsito o para el mismo puerto.⁶³

Los barcos que navegaban hacia América pagaban los derechos correspondientes en cada puerto que descargaban mercancías. Esto hacía posible una regulación del comercio, donde operaba la ley de la oferta y la demanda.⁶⁴

Todas las embarcaciones tenían que pagar sus respectivos impuestos de averías, ya fuesen ordinarias, gruesas o simples.

La avería ordinaria se definía como el gasto menor que hacían los capitanes o maestros de cualquier navío, ya fuera en su viaje, en los puertos donde arribaban, por causa de temporal o por daños del navío, para su descarga parcial o total.⁶⁵

La avería gruesa era el impuesto que se originaba por los medios que se adoptaban para librar a la embarcación y su carga de un naufragio, como cuando se arrojaban al mar algunas mercaderías, efectos, el bote, lanchas y arboladuras de respeto, o cuando se abandonaban a cortar las anclas, cables, mástiles, maniobras, cordelajes, y otros cualesquiera aparejos de la embarcación.⁶⁶

La avería simple era el impuesto que se pagaba por aquellos daños causados al navío o a las mercaderías por separado, cuyo perjuicio debería padecerse única y respectivamente

⁶³ José María Quirós, *Guía de negociantes, Compendio de la Legislación mercantil de España e Indias*, capítulo V, Comercio Marítimo, artículo 2. Navegación general de España, de Canarias y la correspondiente a las Américas y Filipinas. N° 22, p. 214

⁶⁴ Luz María Méndez Beltrán, "El comercio entre Chile y el puerto de Filadelfia en los Estados Unidos de Norteamérica. 1810-1850" en *Revista chilena de historia y geografía*, año 1996, N° 162, p. 51.

⁶⁵ José María Quirós, *Guía de negociantes, Compendio de la Legislación mercantil de España e Indias*, capítulo V, Comercio Marítimo, artículo 6. Averías, sus diferencias y modo de arreglar la gruesa., N° 1, P. 265

⁶⁶ José María Quirós, *Guía de negociantes, Compendio de la Legislación mercantil de España e Indias*, capítulo V, Comercio Marítimo, artículo 6. Averías, sus diferencias y modo de arreglar la gruesa, N° 7, p. 267

por la parte que lo recibiere: por los dueños del navío, los daños causados a su casco y aparejos; y por los interesados en la carga, los que a ésta hubieren resultado, según los motivos que la ocasionaran.⁶⁷

CUADRO 4. Impuestos de avería, ordinaria y extraordinaria.⁶⁸

AÑO	NÚMERO DE NAVÍOS	AVERÍA ORDINARIA	AVERÍA EXTRAORDINARIA	TOTAL
1800	11	445		445
1810	7	588		588
1814	19	420	110	530
1820	11		85	85
1822	11		46	46
TOTALES	59	1453	241	1694

En los años mencionados en el Cuadro 4, entraron a Campeche un total de 11 barcos anuales en promedio. Los barcos que entraron en los años de 1800, 1810 y 1814 pagaron avería ordinaria, que correspondía al 1% del valor de la carga.⁶⁹ Los navíos registrados en los años de 1820 a 1822, pagaron la avería extraordinaria, que correspondía al 0.5% del valor de la carga. Únicamente las embarcaciones que entraron en 1814, pagaron avería

⁶⁷ José María Quirós, *Guía de negociantes, Compendio de la Legislación mercantil de España e Indias*, capítulo V, Comercio Marítimo, artículo 6. Averías, sus diferencias y modo de arreglar la gruesa, N° 23, p. 271.

⁶⁸ AGNM, Ramo de Marina, v. 149, fs. 1-108, 147-167, 296-308, 330-340 y 363-374, año de 1800, A Campeche; v. 150, fs. 110-220, 220-238 y 416-442, año 1800, A Campeche; v. 191, fs. 43-47, 141-143, 159-163, 176-180, 184-190, 308-315, 319,320, año 1822, A Campeche; v. 264, fs. 203-212, 231-261, 287-313, 329-334, año 1810, A Campeche; v. 277, Completo, año 1814, A Campeche; v. 284, fs. 89-102, 107-119, 194-207, 243-245, 262-273, 311-321, año 1817, A Campeche; v. 291, Exp. 1, fs. 1-5, 8-13, 19-21, año 1822, A Campeche; Ramo de Consulado, v. 103, Completo, año 1820, A Campeche.

⁶⁹ Sobre el valor de los impuestos ver: AGNM, Ramo de Marina, v. 284, año de 1817. f. 194; f. 243; v. 264, año 1810, f. 329. Impuesto de avería ordinaria, 1%; impuesto de avería extraordinaria, 0.5%; impuesto de subvención de guerra, 1.5%; impuesto de consulado, 1%; e impuesto de reemplazo, 1%. Todos sobre el valor de la carga.

ordinaria y extraordinaria. El total de los años registrados que entraron embarcaciones a Campeche, pagaron 1,694 pesos por los dichos impuestos de avería.

En los años analizados sobre la información de salidas del puerto de Campeche, solamente en el año de 1810, se registró el pago del impuesto de avería por 33 embarcaciones que salieron, sumando el impuesto un total de 1,416 pesos, correspondiente al 1% del valor de la carga.⁷⁰

No se sabe cual es la razón por la que no se registró el impuesto de avería en las matriculas de salidas de los otros años del periodo analizado. Posiblemente, el impuesto de avería se registró en una cédula aparte. Pero llama la atención que el impuesto de avería pagado en un sólo año por salidas de navíos con mercancías sea casi igual al de todo el periodo analizado de los barcos que entraron al puerto de Campeche. Esto se debe a que el número de barcos que salieron con mercancías de dicho puerto entre 1800 y 1829, fue de 244, en tanto que el número de barcos que entraron a dejar mercancías fue de tan sólo 68. De donde se deduce que el tráfico de exportaciones de dicho puerto era muy superior al de importaciones.

También se cobraba un impuesto de subvención de guerra y un impuesto de consulado. El impuesto de subvención de guerra correspondía al 1.5% del valor de la carga, en tanto que el impuesto de consulado era del 1%.

El total del impuesto de subvención de guerra, en los años mencionados, pagados por los barcos que ingresaron mercancía en el puerto de Campeche fue de 179 pesos y el de consulado fue de 385 pesos, ambos sumaron 564 pesos.

⁷⁰ AGNM, Ramo de Consulado, v. 77, año de 1810, fs. 1-544, De Campeche.

CUADRO 5. Impuestos de subvención de guerra y consulado.⁷¹

AÑO	NÚMERO DE NAVÍOS	SUBVENCIÓN DE GUERRA	CONSULADO	TOTAL
1810	7	121		121
1814	19	58		58
1817	10		110	110
1820	11		184	184
1822	11		91	91
TOTALES	58	179	385	564

Igualmente, ambos impuestos aparecen registrados únicamente en las salidas de barcos con mercancías en 1810 y solamente se cobraron a 10 de las 33 embarcaciones que salieron ese año. El importe total del impuesto de subvención de guerra fue de 192 pesos, mientras que el de consulado sumó 676 pesos.⁷²

Al igual que en el impuesto por avería, tampoco se conocen las razones por las cuales no se registraron los impuestos de subvención de guerra y consulado en las matriculas de salidas de los otros años del periodo analizado. También llama la atención que los impuestos de subvención de guerra y consulado pagados en un sólo año por las salidas de navíos con mercancías sea casi igual al de todo el periodo analizado de los barcos que entraron al puerto de Campeche. La única explicación, como ya se mencionó es que el tráfico de exportaciones de dicho puerto era muy superior al de importaciones.

No todos los impuestos se pagaron siempre durante el periodo analizado. Por ejemplo, de acuerdo a las fuentes, el impuesto de subvención de guerra solamente se pagó

⁷¹ AGNM, Ramo de Marina, v. 149, fs. 1-108, 147-167, 296-308, 330-340 y 363-374, año de 1800, A Campeche; v. 150, fs. 110-220, 220-238 y 416-442, año 1800, A Campeche; v. 191, fs. 43-47, 141-143, 159-163, 176-180, 184-190, 308-315, 319,320, año 1822, A Campeche; v. 264, fs. 203-212, 231-261, 287-313, 329-334, año 1810, A Campeche; v. 277, Completo, año 1814, A Campeche; v. 284, fs. 89-102, 107-119, 194-207, 243-245, 262-273, 311-321, año 1817, A Campeche; v. 291, Exp. 1, fs. 1-5, 8-13, 19-21, año 1822, A Campeche; Ramo de Consulado, v. 103, Completo, año 1820, A Campeche.

⁷² AGNM, Ramo de Consulado, v. 77, año de 1810, fs. 1-544, De Campeche.

en 1810 y en 1814, que tiene una explicación por las luchas del gobierno virreinal contra los insurgentes. En el caso de 1814, de 19 barcos, sólo pagaron el impuesto de subvención de guerra 10 barcos.

III.2. CONEXIONES COMERCIALES.

A partir de la libertad de comercio decretada en 1770 y de la exención de impuestos de 1784, Campeche amplió su radio de comercio, pues comenzó a tener relaciones con puertos de los Estados Unidos de América, con otros de Hispanoamérica y con algunos puertos de Europa. Así que se puede establecer que había dos circuitos comerciales, en los cuales Campeche está insertado, el circuito novohispano o interno y el circuito externo.

Circuito interno.

La mayoría de los productos que entraban a Campeche provenían de Veracruz, lo que indica que este Campeche desempeñaba una función doble: como centro receptor de artículos provenientes de Europa y como redistribuidor en algunos puertos del Golfo de México y en el interior de la península de Yucatán.

Campeche distribuía hacia el interior de la península muchas de las mercancías que allí se descargaban. Las principales poblaciones del interior de la intendencia como Mérida y Valladolid, recibían los siguientes productos europeos: lozas, vidrios, tejidos, herramientas de metal y hasta alimentos que no se producían en la península como harina de trigo, jamones, quesos y vinos. Al mismo tiempo Campeche enviaba a otras partes del mundo los productos que salían de Mérida o de Valladolid, principalmente maíz y henequén. El henequén se utilizaba en la industria campechana de la construcción de navío o era exportado en hilos o costales. Campeche era a su vez un puerto que redistribuía mercancías europeas hacia los puertos de Tabasco, que a su vez enviaban a Campeche palo de tinte, cacao y maderas, que eran reexportadas a Veracruz y la Habana.⁷³

⁷³ Alejandro Negrín Muñoz, *Campeche...*, *op. cit.*, pp. 19-20

Los principales puertos del circuito comercial interno que aparecen registrados en las fuentes entre 1800 y 1829 son los siguientes (Ver Mapa 9): Tampico, Tuxpan, Tecolutla, Veracruz, Alvarado, Coatzacoalcos, Tabasco, Villa del Carmen, La Laguna, Habre de García y Sisal.⁷⁴

Circuito exterior.

Campeche no se pudo liberar de la supremacía de Veracruz y solamente comerció directamente con los países neutrales hasta 1814, cuando la intendencia declaró, en forma unilateral la apertura de sus puertos a países amigos y neutrales. Veracruz remitía a Campeche para su redistribución en la península de Yucatán manufacturas y productos europeos así como las mercancías novohispanas consumidas en la intendencia de Yucatán.⁷⁵

Campeche enviaba a La Habana manufacturas, palo de tinte y sal, los cuales eran reexportados de Cuba hacia otros lugares. Campeche también enviaba arroz y otros productos alimenticios que eran consumidos por la población habanera.⁷⁶

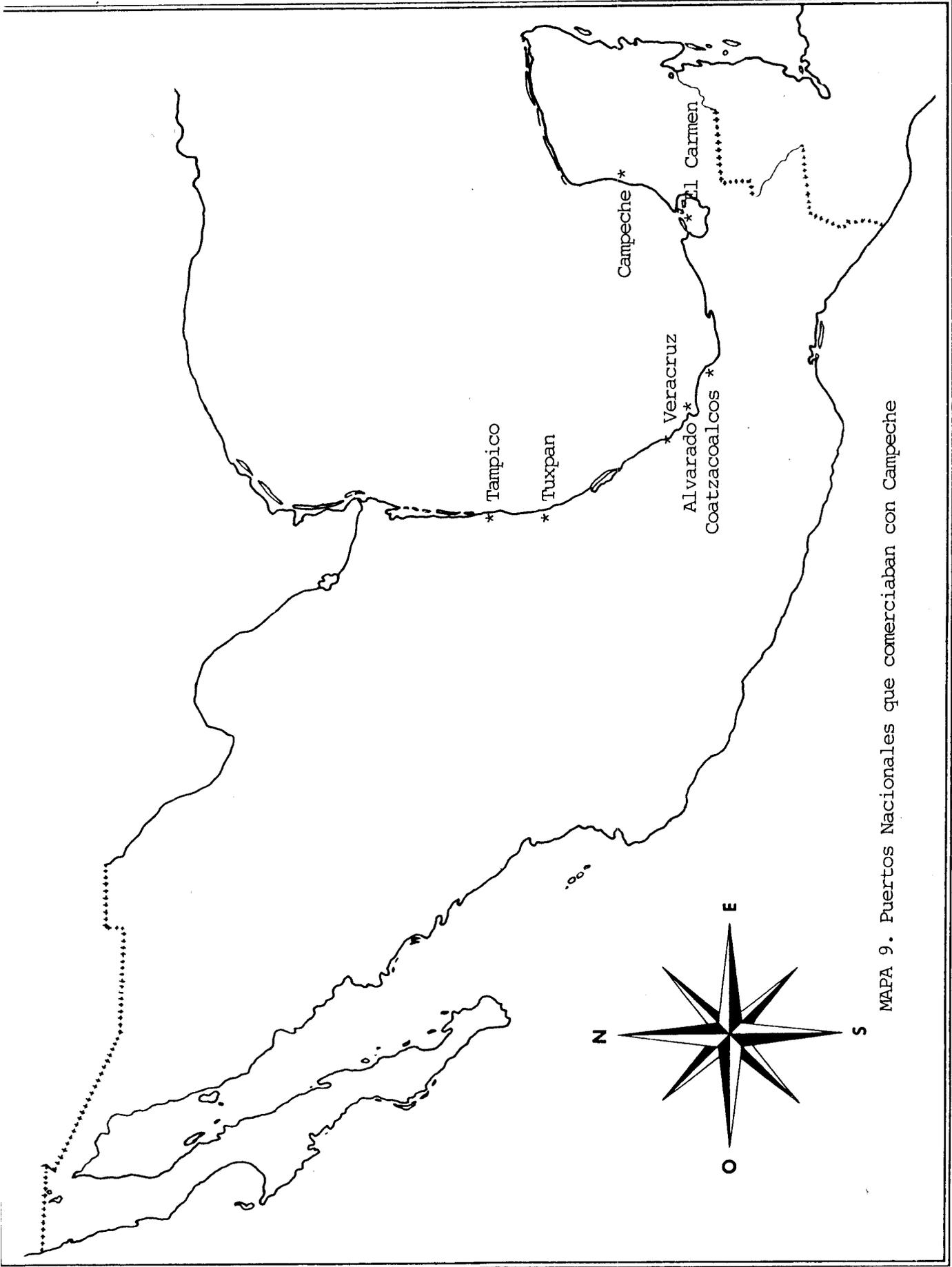
Campeche enviaba al puerto de Nueva Orleans palo de tinte, sal arroz, y cueros entre otros productos y a cambio recibía manufacturas que eran utilizadas en la construcción naval campechana.⁷⁷

⁷⁴ AGNM, Ramo de Marina. v. 210, 294 fs., año 1804. De Campeche: Ramo de Consulado v. 77, fs. 544, año de 1810, De Campeche; Archivo Histórico de Hacienda, Caja 166-2, año 1828-1829, De Campeche; Alejandro Negrín Muñoz, *Campeche...*, *op. cit.*, pp. 19-21; Alicia del Carmen Contreras, *El palo de tinte...*, *op. cit.*, p. 75.

⁷⁵ *Loc. cit.*

⁷⁶ *Loc. cit.*

⁷⁷ *Loc. cit.*



MAPA 9. Puertos Nacionales que comerciaban con Campeche

El circuito externo con el que estaba ligado el puerto de Campeche puede subdividirse en tres: uno, hispanoamericano, en la cuenca del Caribe; el segundo, el norteamericano; y el tercero, el europeo.

Los principales puertos comerciales del Caribe eran: La Habana, Kingston, Puerto Rico, Puerto Cabello, Omoa Trujillo, Panamá, Cartagena y Santo Tomás (Ver Mapa 10).⁷⁸

El circuito norteamericano estaba compuesto por los siguiente puertos que comerciaban con Campeche: Charleston, Baltimore, New Haven, New Orleans, Portland, Panzacola y Nueva York (Ver Mapa 10).⁷⁹

El comercio de Estados Unidos con Campeche era uno de los tantos circuitos marítimos que esta nación mantenía con países de Hispanoamérica, un ejemplo de ello es el caso de Chile, donde ambas naciones mantenían ya un tráfico de comercio desde fines del siglo XVIII y principios del XIX.⁸⁰

La penetración de los Estados Unidos de América en el comercio novohispano se inició con la introducción de mercancías por contrabando. Posteriormente, a partir de 1797, Estados Unidos fue incluido formalmente en el comercio establecido con la Nueva España.⁸¹

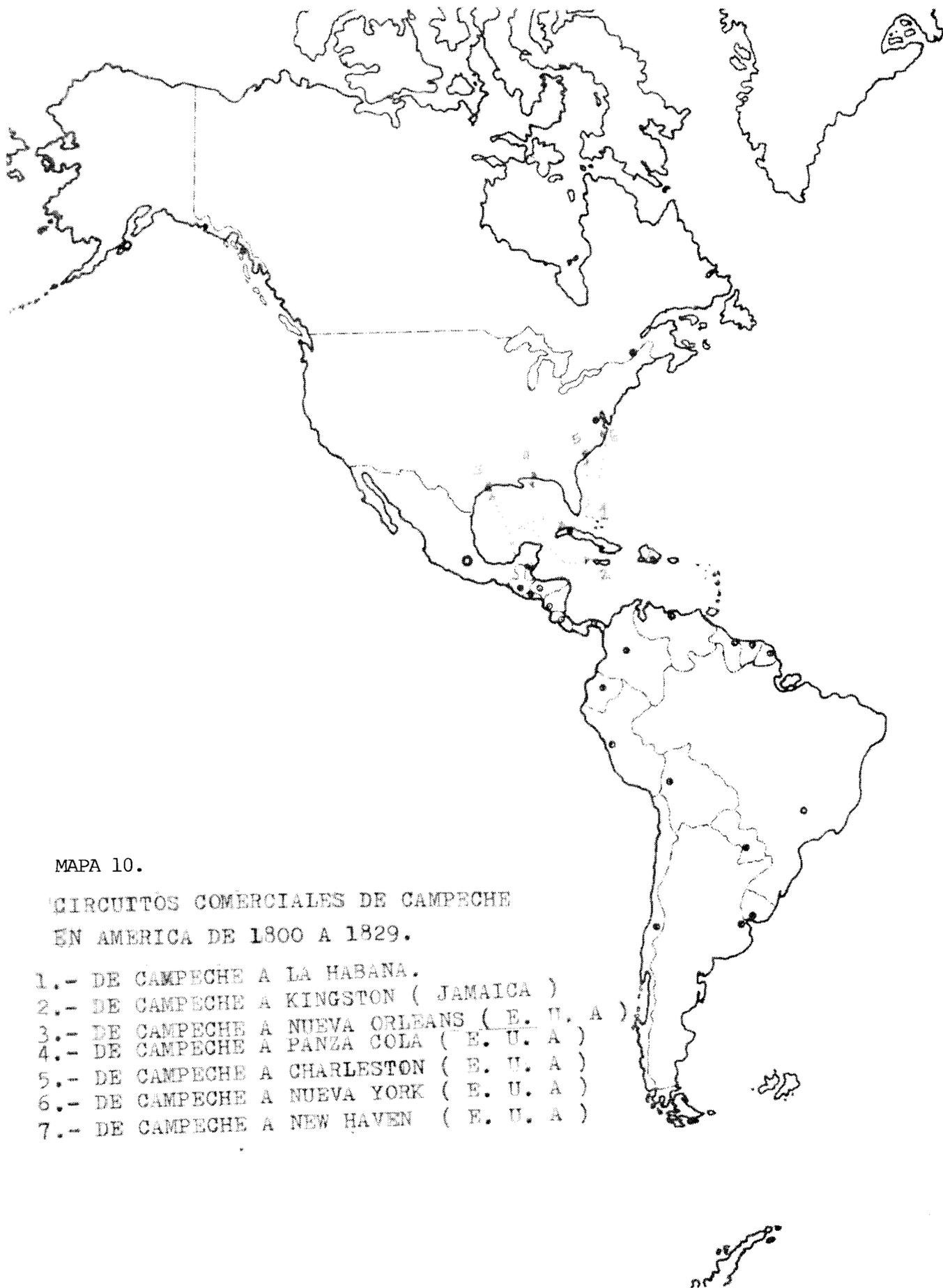
Los Estados Unidos de América importaban de México productos tropicales como café, azúcar, palo de tinte, cueros, cuerdas y sombreros, entre otros.

⁷⁸ AGNM, Ramo de Marina, v. 149, año 1800; v. 150, año 1800; v. 191, año 1822; v. 210, año 1804; v. 264, año 1810; v. 277, año 1814; v. 284, año 1817; v. 291, año 1822, fs. 325; Ramo de Consulado v. 77, año de 1810; v. 103, año 1820; Archivo Histórico de Hacienda, Caja 166-2, año 1828-1829; v. 857, año 1818; Caja 1084-30; Alejandro Negrín Muñoz, *Campeche...*, op. cit., pp. 19-21; Alicia del Carmen Contreras, *El palo de tinte...*, op. cit., p. 75.

⁷⁹ AGNM, Ramo de Marina, v. 149, año 1800; v. 150, año 1800; v. 191, año 1822; v. 210, año 1804; v. 264, año 1810; v. 277, año 1814; v. 284, año 1817; v. 291, año 1822, fs. 325; Ramo de Consulado v. 77, año de 1810; v. 103, año 1820; Archivo Histórico de Hacienda, Caja 166-2, año 1828-1829; v. 857, año 1818; Caja 1084-30; Alejandro Negrín Muñoz, *Campeche...*, op. cit., pp. 19-21; Alicia del Carmen Contreras, *El palo de tinte...*, op. cit., p. 75.

⁸⁰ Luz María Méndez Beltrán, *El comercio entre Chile y el puerto de Filadelfia en los Estados Unidos de Norteamérica. 1810-1850*, p.53, en *Revista Chilena de Historia y Geografía*, año 1996, N° 162,

⁸¹ *Loc. cit.*



MAPA 10.

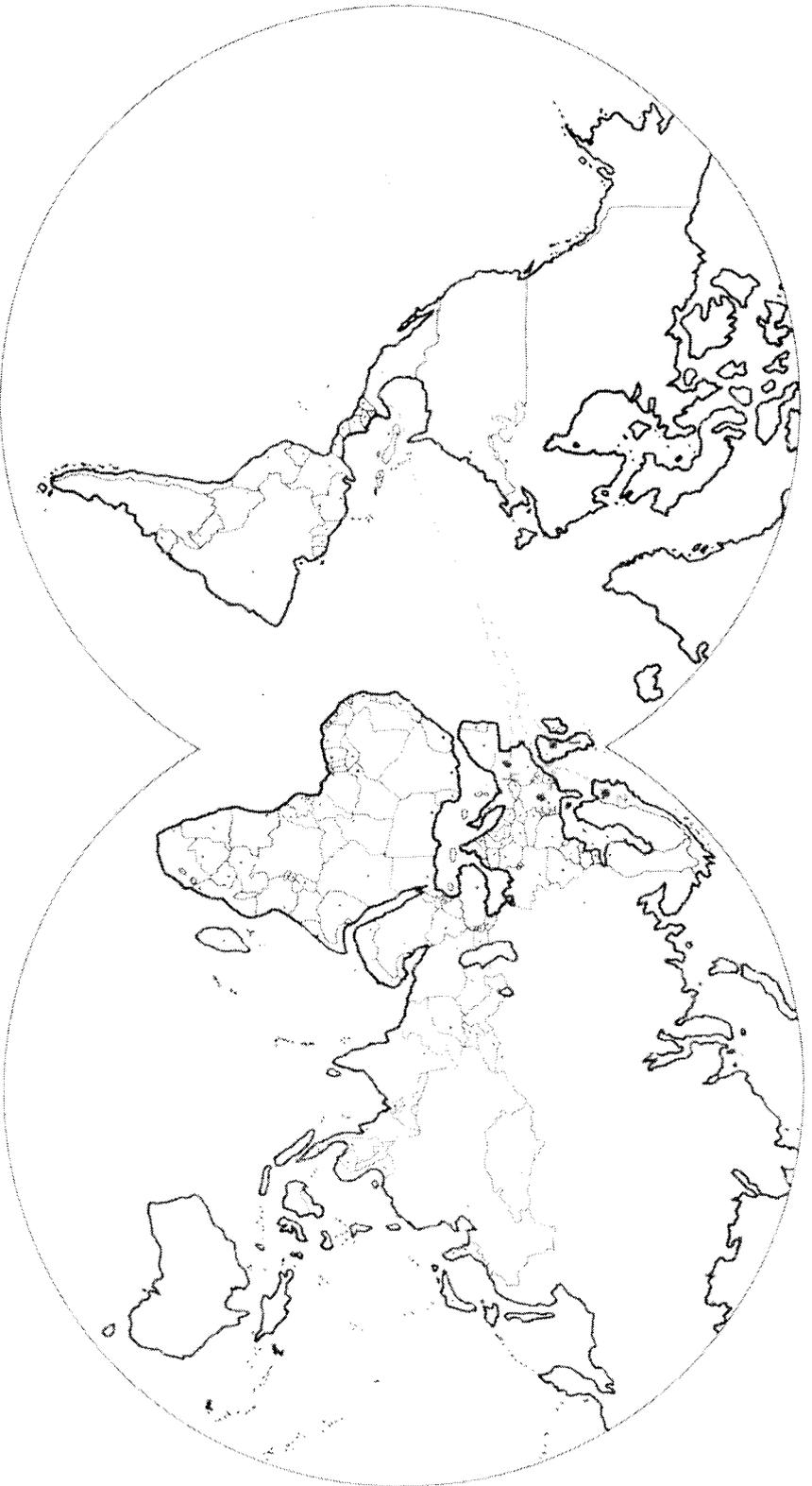
CIRCUITOS COMERCIALES DE CAMPECHE
 EN AMERICA DE 1800 A 1829.

- 1.- DE CAMPECHE A LA HABANA.
- 2.- DE CAMPECHE A KINGSTON (JAMAICA)
- 3.- DE CAMPECHE A NUEVA ORLEANS (E. U. A)
- 4.- DE CAMPECHE A PANZA COLA (E. U. A)
- 5.- DE CAMPECHE A CHARLESTON (E. U. A)
- 6.- DE CAMPECHE A NUEVA YORK (E. U. A)
- 7.- DE CAMPECHE A NEW HAVEN (E. U. A)

Los principales puertos europeos que comerciaban con Campeche eran: Bremen, en Alemania; Burdeos, en Francia; Dublin, en Irlanda; Liverpool, en Inglaterra; Santa Cruz, en Dinamarca; y Cádiz, Santander, Tenerife y Málaga, en España (Ver Mapa 11).⁸²

En cuanto a las contrataciones comerciales con Campeche, el mayor número correspondió a los Estados Unidos de América, lo que indica que después de la Independencia, esta nación pasó a ocupar el primer lugar de compra-venta de mercancías con Campeche. En menor medida se presentan algunas importaciones y exportaciones hacia Europa. Entre 1821 y 1829, no se presentó ninguna exportación con los puertos de España, debido a la Independencia de México.

⁸² AGNM, Ramo de Marina, v. 149, año 1800; v. 150, año 1800; v. 191, año 1822; v. 210, año 1804; v. 264, año 1810; v. 277, año 1814; v. 284, año 1817; v. 291, año 1822, fs. 325; Ramo de Consulado v. 77, año de 1810; v. 103, año 1820; Archivo Histórico de Hacienda, Caja 166-2, año 1828-1829; v. 857, año 1818; Caja 1084-30; Alejandro Negrín Muñoz, *Campeche...*, *op. cit.*, pp. 19-21; Alicia del Carmen Contreras, *El palo de tinte...*, *op. cit.*, p. 75.



MAPA II.

CIRCUITOS COMERCIALES DE CAMPECHE A EUROPA:
DE 1800 A 1829.

- 1.- DE CAMPECHE A LIVERPOOL (INGIATERRA)
- 2.- DE CAMPECHE A DUBLIN (IRLANDA)
- 3.- DE CAMPECHE A BREMEN (ALEMANIA)
- 4.- DE CAMPECHE A BURDEOS (FRANCIA)

III.3. TIPOS DE EMBARCACIÓN.

La invención de nuevas embarcaciones a fines del siglo XVIII y principios del XIX, como el pailebot o paquebot, el clipper americano y el clipper comercial, agilizaron el comercio marítimo de mercancías gracias a su gran velocidad. Además de las naves mencionadas, había otras de menor tonelaje, como los bergantines y las fragatas que por su poco calado podían maniobrar con facilidad en aguas poco profundas, abaratando el costo del transporte y de los fletes.⁸³

Las naves del tráfico marítimo en los puertos del continente americano eran de proporciones medianas, con cerca de 300 toneladas en promedio, entre las que predominaban los bergantines y las fragatas.⁸⁴

La balandra era una pequeña embarcación que tenía un palo con cangreja y foque.⁸⁵ El bergantín tenía dos palos, mayor y trinquete, con bauprés y velas cuadrangulares, en el palo mayor usa una cangreja grande, de 8 a 10 bancos de remeros. La corbeta era un navío ligero con tres palos y vela cuadrada, semejante a la fragata, aunque de menor tamaño, a partir del siglo XVIII, también se empleó como barco de reconocimiento en la marina de guerra, debido a su ligereza y gran velocidad para navegar. La fragata era un barco de tres palos con aparejo de cruz, que apareció a mediados del siglo XVII, ante la necesidad de disponer de una unidad más ligera que otros navíos. El pailebot era una embarcación semejante a la

⁸³ Luz María Méndez Beltrán, "El comercio entre...", *op. cit.*, pp. 54-55.

⁸⁴ *Ibid.*, p. 64.

⁸⁵ Cangreja es una vela de cuchillo, envergada por dos relingas en pico y palo correspondientes. El foque es una vela triangular que se orientan y amuran sobre el bauprés. Las relingas son cuerdas donde se colocaban los plomos y corchos de las redes de pescar. El bauprés es un palo horizontal o algo inclinado que sale de la proa. La gavia es una vela que se coloca en el mastelero mayor de las naves la que da nombre a éste, a su verga, etcétera y por extensión cada una de las velas correspondientes a los otros dos mastileros. El trinquete es la verga mayor del palo de proa. La proa es la parte delantera de las embarcaciones.

goleta pero de menor tamaño, muy raza y fina y no utilizaba gavias. La goleta era un barco de bordas poco elevadas, con dos palos, y a veces tres, con una cangreja en cada uno.

Los barcos que entraron con mercancías en el puerto de Campeche eran de diversas características, todos provenientes del puerto de Veracruz. Según el Cuadro 4, en el periodo de 1800 a 1822, entraron 32 goletas, 24 bergantines y 8 pailebots. La entrada de otro tipo de barcos es mínima con respecto a los mencionados. De acuerdo al Cuadro 5, en el periodo de 1804 a 1829, salieron de Campeche a diversos puertos del mundo, principalmente a Veracruz, Tabasco y Nueva Orleans: 91 bergantines, 74 goletas, 35 pailebots, 14 fragatas y 16 bongos. De acuerdo a lo anterior, según parece, salían mayor número de barcos con mercancías de Campeche, lo que parece indicar que había un mayor número de mercancías de exportación. Al comparar en los dos cuadros referidos el año de 1810, se observa que salieron de Campeche 20 bergantines y entraron 5; salieron 11 goletas y entraron 2; y únicamente salieron 2 fragatas. Lo que confirma que salían un mayor número de barcos de Campeche con rumbo hacia otros lugares, es decir, había un mayor número de exportaciones que de importaciones.

Como se dijo en el párrafo anterior, los puertos de destino de las mercancías salidas de Campeche fueron principalmente Veracruz, Tabasco y Nueva Orleans. Las fuentes primarias consultadas, especifican que el número de barcos con destino a Veracruz fue de 116, a Tabasco, 66, y a Nueva Orleans, 33, de un total de 279 barcos. Hubo salidas con destino a otras partes del mundo: 2 a Baltimore, 1 a Charleston, 1 a New Haven, 2 a New York y 1 a Portland, en los Estados Unidos de América; 1 a Bremen, en Alemania; 3 a Burdeos, en Francia; 1 a Dublin, en Irlanda; 2 a Liverpool, en Inglaterra; y 5 a Jamaica. Se

denota que hubo un desplazamiento del tráfico comercial de Europa, en particular de España, hacia los puertos de los Estados Unidos, especialmente hacia Nueva Orleans.

Cuadro 6. Tipos de embarcaciones que entraron con mercancías al puerto de Campeche entre 1800 y 1829.⁸⁶

Tipo	1800	1810	1814	1817	1820	1822	Total
Bergant.	1	5	7	2	4	5	24
Goletas	8	2	6	5	7	4	32
Pailebots	1	0	5	1	0	1	8
Fragatas	1	0	0	0	0	0	1
Bongos	0	0	1	0	0	0	1
Polacras	0	0	0	1	0	0	1
Barcas	0	0	0	1	0	0	1
Totales	11	7	19	10	11	10	68

En el Cuadro 8, se observa que el valor de las mercancías que entraron de Veracruz a Campeche fue disminuyendo conforme avanzó el periodo, sobre todo a partir de 1810 hay una caída drástica de más del 50%. Para el periodo el valor total de las mercancías que entraron fue de 236,615 pesos. En la información que había de salidas para el año de 1810, se encontró que el valor total de los cargamentos en ese año fue de 143,434 pesos, 2.43 % mayor al registrado por las mercancías que entraron ese mismo año que fue de 59,064 pesos.⁸⁷

⁸⁶ AGNM, Ramo de Marina, v. 149, fs. 1-108, 147-167, 296-308, 330-340 y 363-374, año de 1800, A Campeche; v. 150, fs. 110-220, 220-238 y 416-442, año 1800, A Campeche; v. 191, fs. 43-47, 141-143, 159-163, 176-180, 184-190, 308-315, 319,320, año 1822, A Campeche; v. 264, fs. 203-212, 231-261, 287-313, 329-334,año 1810, A Campeche; v. 277, Completo,año 1814,A Campeche; v. 284,fs. 89-102,107-119,194-207, 243-245, 262-273, 311-321,año 1817, A Campeche; v. 291,Exp. 1,fs. 1-5, 8-13,19-21, año 1822, A Campeche; Ramo de Consulado, v. 103, Completo,año 1820, A Campeche.

⁸⁷ AGNM, Ramo de Consulado, v. 77, año 1810, De Campeche.

Cuadro 7. Tipos de embarcaciones que salieron con mercancías del puerto de Campeche entre 1804 y 1829.⁸⁸

Tipo	1804	1810	1828	1829	Total
Bergant.	17	20	26	28	91
Goletas	23	11	19	21	74
Pailebots	5	0	20	10	35
Fragatas	4	2	5	3	14
Bongos	0	0	10	6	16
Polacras	1	0	0	0	1
Barcas	0	0	1	0	1
Balandras	0	0	2	6	8
Corbetas	2	0	0	0	2
Cruceiro	0	0	0	1	1
Canoas	0	0	1	0	1
Totales	52	33	84	75	244

Cuadro 8. Valor de los cargamentos que entraron a Campeche entre 1800 y 1822.⁸⁹

Año	Número de Embarcaciones	Valor del cargamento en toneladas
1800	11	90128
1810	7	59064
1814	19	28756
1817	10	21056
1820	11	29287
1822	10	8324
Totales	68	236615

Las deducciones anteriores, plantean la hipótesis de un desplazamiento por parte de la economía norteamericana, del comercio español con Campeche. La introducción de

⁸⁸ AGN, Ramo de Marina, v. 149, año 1800; v. 150, año 1800; v. 191, año 1822; v. 210, año 1804; v. 264, año 1810; v. 277, año 1814; v. 284, año 1817; v. 291, año 1822, fs. 325; Ramo de Consulado v. 77, año de 1810; v. 103, año 1820; Archivo Histórico de Hacienda, Caja 166-2, año 1828-1829; v. 857, año 1818; Caja 1084-

⁸⁹ AGN, Ramo de Marina, v. 149, fs. 1-108, 147-167, 296-308, 330-340 y 363-374, año de 1800, A Campeche; v. 150, fs. 110-220, 220-238 y 416-442, año 1800, A Campeche; v. 191, fs. 43-47, 141-143, 159-160, 176-180, 184-190, 308-315, 319,320, año 1822, A Campeche; v. 264, fs. 203-212, 231-261, 287-313, 320-334, año 1810, A Campeche; v. 277, Completo, año 1814, A Campeche; v. 284, fs. 89-102, 107-119, 190-207, 243-245, 262-273, 311-321, año 1817, A Campeche; v. 291, Exp. 1, fs. 1-5, 8-13, 19-21, año 1822, A Campeche; Ramo de Consulado, v. 103, Completo, año 1820, A Campeche.

mercancías europeas la realizaban los españoles en Campeche, via Veracruz. El intenso avance del tráfico comercial de los Estados Unidos en la Nueva España se vió favorecido por la coyuntura política de la Nueva España de su proceso de independencia entre 1810 y 1821.

III.4. COMERCIANTES Y FIADORES EN CAMPECHE.

Los comerciantes y las compañías podían fletar naves a diferentes puertos, el sistema de navegación internacional permitía que ciertos grupos empresariales controlaran sus intereses a distancia en el comercio de otras ciudades.⁹⁰ El comercio se realizaba tanto por casas comerciales como por comerciantes individuales.⁹¹

Los representantes de la clase mercantil europea eran generalmente los capitanes de barcos, que intercambiaban sus mercaderías europeas por mercancías coloniales, lo que producía una circulación de mercancías. En este sistema, el dinero se utilizaba, ya que la circulación de mercancías se realizaba por medio del crédito, con el anticipo de mercancías sobre otras mercancías futuras.⁹²

También hubo comerciantes o casas comerciales de extranjeros que introducían mercancías en México, algunos de ellos asociados con casas comerciales del país. Estas casas mantenían sus sedes en la ciudad de México, además de sucursales en los principales puertos de Veracruz, Tápico, Matamoros, Mazatlán y San Blas y, además, contaban con agentes en otros puertos y en las principales ciudades del interior.⁹³

⁹⁰ Luz María Méndez Beltrán, "El comercio entre Chile..." en *Revista chilena...*, *op. cit.*, p. 52.

⁹¹ *Ibid.*, p. 96.

⁹² Ciro Cardoso, "Introducción" en Ciro Cardoso (coord.), *México en ...*, *op. cit.*, p. 26.

⁹³ Ines Herrera Canales, "La circulación: transporte y comercio" en Ciro Cardoso (coord.), *México en el siglo XIX...* *op. cit.*, p. 199

En el mismo periodo, surgieron en América Latina las casas comerciales extranjeras que realizaron intercambios con el exterior a través de sus gestiones, ejemplo de ellas son: Richards, Barclay, Green, Ruperti, Wance, Taylor; y Cross, entre otras. Muchas de ellas fracasaron pero al poco tiempo aparecieron otras que tuvieron más larga duración, por ejemplo: Jecker, Barron, Forbes, Teodoro Labadie, Manning y Mackintosh, Manning y Marshall, etc.⁹⁴

En México, al comenzar la época independiente, los consulados de comercio aún controlaban las transacciones mercantiles con el exterior, pero a partir de 1827 se comenzó a registrar una entrada masiva de extranjeros, norteamericanos, alemanes, franceses, y principalmente ingleses.⁹⁵

La penetración extranjera no alteró el control mercantil preexistente, ya que los extranjeros y algunos mexicanos pasaron a cumplir el papel de grandes comerciantes de los consulados virreinales, controlando los intercambios externos, pero utilizando una red interna de circulación de mercancías a cargo de comerciantes mexicanos.⁹⁶

En la Nueva España, desde fines del siglo XVIII, los mercaderes mantenían estrechas relaciones con la iglesia, la que desempeñaba el papel de prestamista para los comerciantes, mineros, hacendados y otras personas.⁹⁷

Los capitanes, maestros, oficiales de mar y tripulaciones tenían diferentes actividades que realizar, al respecto José María Quirós señala:

⁹⁴ Luz María Méndez Beltrán, "El comercio..." en *Revista Chilena...*, op. cit., p. 72-73. Inés Herrera Canales, "La circulación" en *Ciro Cardoso (coord.), México en el siglo XIX...*, op. cit., p. 220.

⁹⁵ José Antonio Bádiz Vázquez " Aspectos financieros y monetarios (1821-1880)" en *Ciro Cardoso (coord.) México en el siglo XIX...* op. cit., p. 169.

⁹⁶ *Ciro Cardoso (coordinador) México en el siglo XIX (1821-1910), historia económica y de la estructura social, p.219-220*

⁹⁷ *Loc. cit.*

“El capitán o patrón de cualquier embarcación mercante es el que tiene a su cargo toda la nave; al maestro toca el gobierno económico y lo correspondiente al ajuste de fletes, despacho en las oficinas, recibo y entrega de los cargamentos; el piloto es el que la guía; y el contramaestre el que corre con toda la maniobra, aparejos y pertrechos de ella, distribuye a la arinería y cuida de acomodar la carga del buque. un solo individuo, puede desempeñar los cargos de capitán y maestro y también el de piloto si fuere examinado.”⁹⁸

Una de las recomendaciones que se hacían a los comerciantes era la de conocer muy bien al capitán y maestro, los cuales deberían ser prudentes y prácticos en la navegación, además deberían de saber leer y escribir y sobre todo contar para dar cuenta y razón del navío y de las mercaderías que se cargaren en él.⁹⁹

Cabe destacar que los capitanes tenían la obligación de proporcionar una fianza a los dueños de las mercancías, para respaldar el valor del cargamento así como por los daños que por su imprudencia pudieran originarse en los viajes.¹⁰⁰

Todos los maestros de las naves otorgaban las fianzas por los géneros y caudales que condujeran en sus naves, bien fuera en el giro directo de la península o de un puerto a otro de América, obligándose también en ellas especialmente a dar cuenta y a entregar los bienes de los que hubieren fallecido en la navegación.¹⁰¹

Entre los comerciantes más destacados de la información registrada, aparecen varios maestros de barcos, que entre las mercancías que transportaban hacia Campeche, llevaban géneros de su propiedad para entregar en ese puerto.

Miguel Puente era maestro del paquebot “Experimento”, y entre la carga que llevó de Veracruz a Campeche el 13 de febrero de 1814, se encontraba registrada a su nombre un

⁹⁸ José María Quirós, *Guía de Negociantes*, p. 214

⁹⁹ *Loc. cit.*

¹⁰⁰ *Ibid.*, p. 229

¹⁰¹ *Ibid.*, p. 246.

partida de 10 sobornales de anís, con 40 arrobas, con valor de 120 pesos, de un valor total de la carga de 2,056 pesos. Lo anterior permite establecer que esta persona también era comerciante, además de maestro de dicha embarcación, y que aprovechaba los fletes que realizaba de Veracruz a Campeche para vender anís. En otra partida, igual de Veracruz hacia Campeche, del 22 de abril del mismo año, registró como parte de su mercancía personal 25 tercios de anís, con 110 arrobas, con un valor de 330 pesos, en tanto que el valor total de la carga del barco fue de 2,902 pesos.¹⁰²

Asimismo, Manuel de Lara, maestro del bergantín “Vicenta”, trasladó entre la carga que llevaba de Veracruz a Campeche, el 17 de mayo de 1814, 4 tercios de cominos, con 20 arrobas y un valor de 60 pesos, de un total de 510 pesos. El 20 de octubre del mismo año, llevó como carga personal a Campeche, 98 planchas de plomo, con un peso de 100 quintales, y 32 sobornales de anís con 80 arrobas, con valor de 920 pesos de un total de 4,052 pesos.¹⁰³ Para 1820, don Manuel de Lara era maestro del bergantín “Júpiter”; el 2 de noviembre, llevó una carga propia, en su navío, 230 arrobas de anís, con valor de 575 pesos de un total de 2410 pesos, para entregar en Campeche a don José María Leone. El último día de ese mismo año, transportó como carga personal en el navío “Júpiter”, 7 balones de papel averiado, con valor de 168 pesos de un total de 456 pesos, para entregar una parte en Campeche a don Juan Bautista de Arrigunaga y otra parte en Mérida a don José María Estrada.¹⁰⁴

¹⁰² AGNM, Ramo de Marina, v. 277, año de 1814, A Campeche, 13 de febrero, 22 de abril.

¹⁰³ AGNM, Ramo de Marina, v. 277, año de 1814, A Campeche, 17 de mayo, 20 de octubre.

¹⁰⁴ AGNM, Ramo de Consulado, v. 103, año de 1820, A Campeche, 2 de noviembre, 31 de diciembre.

El maestre Miguel Puente sólo comercializó anís en el puerto de Campeche, en tanto que el maestro Manuel de Lara diversificó los géneros que llevó a dicho puerto: anís, cominos, planchas de plomo y papel.

También había maestros de barcos que transportaban mercancías de Campeche hacia otros lugares, aprovechando el viaje para llevar efectos comerciales de su propiedad.

Francisco Quintana, maestre del bergantín “Júpiter” durante el año de 1810, en tres ocasiones trasladó mercancías de su propiedad de Campeche a Veracruz. En la primera ocasión, llevó 10 quintales de palo de Campeche, 51 arrobas de robalo, 39 arrobas de pámpano, 69 arrobas de tiburonera 182 arrobas de almidón y 14 colchas. En la segunda ocasión, transportó 4,800 costales, 130 arrobas de pámpano, 400 fanegas de sal, 100 quintales de palo de Campeche, 20 tablas, 12 vigas y 12 cambas. En la tercera ocasión, trasladó 120 costales, 420 reales de sal, 7 piezas de jarcía, 12 arrobas de hilo, 30 arrobas de almidón, 70 docenas de sombreros y 111 arrobas de cera.¹⁰⁵

Pedro Gafas, maestre del bergantín “Nieves”, el 6 de abril de 1810, llevó como carga comercial de su propiedad, 1,200 quintales de palo de Campeche y 22 tercios de Cacao de Tabasco. El 8 de mayo del mismo año, como maestre del bergantín “3 Amigos”, llevó 80 fanegas de sal. En las dos ocasiones del puerto de Campeche con destino a Veracruz¹⁰⁶

Los maestros Francisco de Quintana y Pedro Gafas sacaron de Campeche hacia Veracruz palo de Campeche, robalo, tiburonera, pámpano, cacao de Tabasco, almidón, sal, maderas, costales, hilo, colchas, jarcias, sombreros y cera.

¹⁰⁵ AGNM, Ramo de Consulado, v. 77, año de 1810, De Campeche de Campeche, 22 de febrero de 1810, 5 de junio de 1810, 12 de noviembre de 1810.

¹⁰⁶ AGNM, Ramo de Consulado, v. 77, año de 1810, De Campeche de Campeche, 6 de abril de 1810, 8 de mayo de 1810.

Habia otro tipo de comerciantes establecidos en Veracruz, que desde ese puerto enviaban mercancías a otros comerciantes con domicilio en el puerto de Campeche.

Anastasio de Lara era vecino de Mérida, pero se encontraba en Veracruz, desde donde enviaba las mercancías a Campeche. Anastasio de Lara envió, el 20 de octubre de 1800, a Nicolás Soriano, 8 arrobas de cominos, un tercio de jergas y 7 arrobas de plomo, en la goleta “El gran poder de Dios”. El 21 de octubre del mismo año, en el paquebot “La Asunción de Nuestra Señora” envió al mismo comerciante, 20 tercios de harina.¹⁰⁷

Vicente Miller, también comerciante de Yucatán, con residencia en Veracruz, envió anís, en varias ocasiones, a Campeche durante el año de 1820: en el bergantín San Román, el 4 de agosto de 1820, 76 arrobas de anís; en la goleta “Antonia”, el 6 de septiembre, más de 100 arrobas; en la goleta “Ana”, el 13 de octubre, 25 arrobas de anís, en la goleta “Margarita”, el 2 de noviembre, 28 arrobas; en el bergantín Júpiter, el mismo día, 28 arrobas.¹⁰⁸

Eusebio Ruiz registró en Veracruz, para enviar a Campeche, en el bergantín San Román, el 4 de agosto de 1810, un tercio de jerga ordinaria y 200 barriles. El 6 de septiembre del mismo año, en la goleta “Antonia”, encargó 140 arrobas de copal, 132 arrobas de anís, un cajoncito con 9 pares de balamas de cobre, un jacalito de vidrios de Puebla. El 2 de octubre, facturó en la goleta “Florencia”, 150 arrobas de anís. El 13 del mismo mes, registró 200 varas de jerga ordinaria, un huacal con losa de Jalapa, 28 arrobas de copal, 200 varas de jerga y 4 piezas de ninfas. El 2 de noviembre, envió 99 arrobas de

¹⁰⁷ AGNM, Ramo de Marina, v. 149, año de 1800, A Campeche, 10 de octubre, 21 de octubre.

¹⁰⁸ AGNM, Ramo de Consulado, v. 103, año de 1820, A Campeche, 4 de agosto, 6 de septiembre, 13 de octubre, 2 de noviembre.

anis y 200 varas de jerga. Ese mismo día, en el bergantín “Júpiter” mandó 200 varas de jerga y 33 arrobas de anís. El 19 de diciembre, encargó en la goleta “Ana”, 75 arrobas de anís.¹⁰⁹

Anastasio de Lara comerciaba con cominos, jergas, plomo y harina que enviaba de Veracruz a Campeche. Eusebio Ruiz embarcaba hacia Campeche, jerga, barriles, copal, anís, cobre, vidrios de Puebla y loza de Jalapa. Se observa que el comercio de géneros de Anastasio de Lara y Eusebio Ruiz era más diversificado que el de Vicente Miller, quien únicamente introducía anís en Campeche. Además, Eusebio Ruiz traficaba con productos del interior de la Nueva España.

Hubo también compañías comerciales como el caso de Martorell Pla y Cia. El 26 de noviembre de 1800, embarcó a Campeche en la goleta “El Diamante”, 35 tercios de harina, 10 tercios de azúcar y 48 arrobas de anís.¹¹⁰ El 10 de octubre de 1820, envió de Veracruz a Campeche, en la goleta “Florencia”, 16 arrobas de jamón. El 19 de diciembre, registró en la goleta “Ana”, 600 arrobas de anís indiano.¹¹¹

La casa comercial Martorell Pla y Cia, también tenía un comercio diversificado, además de anís, azúcar y harina, que introducían otros comerciantes en Campeche, esta casa llevaba jamón.

Los ya mencionados, Eusebio Ruiz y la casa comercial Martorell Pla y Cia., también se dedicaron a exportar productos de Campeche hacia Veracruz.

Eusebio Ruiz, durante el año de 18100, envió varias remesas de productos de Campeche con destino a Veracruz: el 28 de marzo, en la goleta “Santa Gertrudiz”, 900

¹⁰⁹ AGNM, Ramo de Consulado, v. 103, año de 1820, A Campeche, 4 de agosto, 6 de septiembre, 2 de octubre, 13 de octubre, 2 de noviembre, 19 de diciembre.

¹¹⁰ AGNM, Ramo de Marina, v. 149, 1800, f. 299.

¹¹¹ AGNM, Ramo de Consulado, v. 103, año de 1820, A Campeche, 10 de octubre, 19 de diciembre.

costales; el 11 de abril, en el bergantín “Correo de Voz”, 40 docenas de sombreros, el 18 de mayo, en la goleta “Santa Cecilia”, 300 costales; el 24 del mismo mes, en la goleta “Santa Gertrudiz”, 960 costales y un tercio de pabilo; dos días después, en el bergantín “Concepción”, 19 fanegas de cacao y 25 arrobas de hilo; el 5 de junio, en el bergantín Júpiter, 1,610 costales; el 25 del mismo mes, en la goleta “Bizarra”, 1500 costales; dos días después, en la fragata “Ceres”, 540 quintales de palo de Campeche; el 8 de julio, en el bergantín “Correo de voz”, 4 tercios de pabilo, un tercio de carey, un tercio de hilo y 15 docenas de sombreros de paja; el 12 del mismo mes, en el bergantín “Nancy”, 6,180 costales, un tercio de carey y 12 tercios de hilo; el 21 del mismo mes, en la goleta “San Román”, 200 costales; y el 28 de agosto, en el bergantín “Vigilante”, envió 25 arrobas de hilo y 30 docenas de sombreros.¹¹²

Martorell Pla y Cia. en el mismo años embarcó de Campeche a Veracruz: el 22 de febrero de 1810, en el bergantín “Júpiter”, 12 tercios de cacao de Tabasco; el 5 de junio, en el mismo navio, embarcó 62 tablas; el 21 de julio, en la goleta, “San Román”, 70 tercios de cacao de Tabasco; y el 17 de agosto, en el bergantín “Nuestra Señora de Paula”, 18 tercios de cacao de Tabasco.¹¹³

Los productos enviados de Campeche a Veracruz tanto por Eusebio Ruiz como por la casa Martorell Pla y Cia. fueron: costales, pabilo, hilo, cacao de Tabasco, palo de Campeche, maderas, carey, sombreros de paja y cacao de Tabasco. Algunos similares a los que el maestro Francisco de Quintana también había enviado de Campeche a Veracruz.

¹¹² AGNM, Ramo de Consulado, v. 77, año de 1810, De Campeche de Campeche a Veracruz, 28 de marzo, 11 de abril, 18 de mayo, 24 de mayo, 26 de mayo, 5 de junio, 25 de junio, 8 de julio, 21 de julio, 28 de agosto..

¹¹³ AGNM, Ramo de Consulado, v. 77, año de 1810, De Campeche de Campeche a Veracruz, 22 de febrero, 5 de junio, 21 de julio, 17 de agosto.

Entre los fiadores más importantes de Campeche se localizaron a Santiago Méndez, Juan Luis Macgregor, Buenaventura Oliver, José Puig Escandón y Carlos Aubrey.

Santiago Méndez afianzaba los cargamentos de las embarcaciones que iban de Campeche a los puertos del Golfo de México, como Alvarado, Coatzacoalcos, Tampico, Tecolutla, Tepetitán y Veracruz. Los tipos de embarcaciones afianzadas era principalmente: bongos y bergantines, aunque aparecen barcas y goletas, con un promedio de 40 toneladas de cargas.¹¹⁴

Buenaventura Oliver fue fiador de cargamentos de embarcaciones que se dirigieron principalmente hacia Veracruz, Tuxpan, Tecolutla y Tabasco; sólomente afianzó un navío que se dirigió hacia Nueva Orleans. Los tipos de barcos que afianzó fueron goletas y bergantines, con un promedio de 35 toneladas de carga.¹¹⁵

Juan Luis Macgregor afianzó, principalmente, barcos que iban de Campeche hacia puertos del extranjero como Baltimore y Nueva York, en Estados Unidos de América; Bremen, en Alemania; Dublin, en Irlanda; Liverpool en Inglaterra; y Kingstón, en Jamaica. Los principal afianzadores de barcos de Campeche a Nueva Orleans en los Estados Unidos y a Burdeos en Francia fueron José Puig Escandón y Carlos Aubrey. Los tipos de barcos asegurados por Macgregor, Puig Escandón y Aubrey fueron bergantines, fragatas, goletas y paquebots, con un tonelaje promedio de 150 toneladas de carga.¹¹⁶

¹¹⁴ AGNM, Archivo Histórico de Hacienda, Caja 166-2, Años de 1828-1829, De Campeche de Campeche.

¹¹⁵ AGNM, Archivo Histórico de Hacienda, Caja 166-2, Años de 1828-1829, De Campeche de Campeche.

¹¹⁶ AGNM, Archivo Histórico de Hacienda, Caja 166-2, Años de 1828-1829, De Campeche de Campeche.

IV. ANALISIS COMPARATIVO.

IV.1 IMPORTACIONES.

Los comerciantes de Sevilla, La Habana, Honduras y Veracruz enviaban las mercancías al puerto de Campeche, distribuyéndose desde este lugar a los mercados locales de Yucatán.¹¹⁷

CUADRO 9. Productos comestibles que entraron al puerto de Campeche en el año de 1800.¹¹⁸

Productos Comestibles	Toneladas
Aceite	9.143
Aceitunas	0.207
Ajos	0.400
Alpiste	0.069
Anís	45.080
Azafrancillo	2.070
Azúcar	51.090
Cacao de Guayaquil	12.030
Camarón	9.630
Cebada	7.200
Chile seco	0.200
Cilantro	1.640
Cominos	4.840
Dulces	1.110
Fideos	1.160
Frutos	1.920
Garbanzos	9.350
Grana	1.541
Habas	0.820
Harinas	69.250
Jamón	4.720
Lentejas	6.950
Nueces	1.990
Papas	0.880
Quesos	1.050
Sardinas	0.070
Totales	247.982

¹¹⁷ Aurea Commons, *op. cit.*, *Las intendencias...*, p. 145.

¹¹⁸ AGNM, Ramo de Marina, v. 264, año de 1810, fs. 203-212, 231-261, 287-313, 329-334. Las cantidades en toneladas son aproximadas, pues en los registros habían una variedad de medidas como las arrobas, las cargas, los tercios y los quintales.

De acuerdo al Cuadro 9, los diez productos comestibles con mayor demanda en el año de 1800 fueron los siguientes: harina, azúcar, anís, cacao de Guayaquil, camarón, aceite, garbanzo, lenteja, cominos y jamones. La mayoría de estos productos provenían del estado de Veracruz a excepción de las harinas que eran importadas desde los Estados Unidos y el cacao de Guayaquil.

CUADRO 10. Productos no comestibles que entraron en Campeche en 1800, con diversas unidades de medición.¹¹⁹

Productos no comestibles	Medidas
Abanicos	58 tercios
Alambre	170 docenas
Alfombras	1 cajón
Catecismos	72 tercios
Ceñidores	6 tercios
Charreteras de oro	2 tercios
Cintas de colores	576 varas
Cuerdas	55 tercios
Diccionarios	4 tercios
Frascos de vidrio	1 tercio
Hilos	33 tercios
Jarros	4 tercios
Jergas	48 tercios
Ladrillos	10 tercios
Loza	5 tercios
Pañuelos	16 tercios
Petates	618 piezas
Plata	30 docenas
Plomo	9 cajones
Platos	13 tercios
Seda de China	1 envoltorio
Tazas	9,000 unidades

¹¹⁹ *Loc. cit.*

En los cuadros 9 y 10, se encuentran una diversidad de productos que entraron a Campeche en 1800, entre los que destacan el alambre, las cintas de colores, los hilos, las jergas, los ladrillos, los petates, los platos, las tazas, los diccionarios, los catecismos, las municiones, la lana, los cueros, los alambiques, el alumbre y las cintas, destacando entre todos el jabón.

CUADRO 11. Productos no comestibles que entraron en Campeche en 1800.¹²⁰

Productos no comestibles	Toneladas
Agujas capoteras	0.483
Alambiques	7.728
Alumbre	1.794
Cintas	3.956
Cobre	0.480
Cueros	2.529
Incienso	0.680
Jabón	51.010
Lana	3.450
Municiones de plomo	4.910
Totales	77.110

De todos los productos que entraron a Campeche en 1800, sólo aparecen en los registros del comercio de Veracruz en 1802, las aceitunas, el aceite, el azafrán, los fideos, el hilo y la loza. En el registro de Veracruz había 32,099 arrobas, en tanto que en registro de Campeche fue de 882 arrobas, que significaban solamente el 2.7 % del aceite que provenía de España. El azafrán introducido en Veracruz desde España era de 5,187 libras, mientras que el azanfrillo llevado a Campeche fue de 4,500 libras, es decir, el 86.75 %. En Veracruz entraron 233 quintales de fideos, en Yucatán, 133, el 57 %. En Veracruz,

¹²⁰ *Loc. cit.*

ingresaron 376 quintales de hilo, en Yucatán, 50, el 13%.¹²¹ Esto significa que los otros productos que no aparecen en el registro de Humboldt y que entraron en Campeche provenientes de Veracruz, debieron ser originarios de algunas regiones de la Nueva España.

CUADRO 12. Productos comestibles que entraron en Campeche en 1810.¹²²

Productos comestibles	Toneladas
Aceite	3.082
Anís	243.225
Azanfrancillo	0.092
Azúcar	2.070
Cacao de Guayaquil	1.943
Cilantro	0.011
Harina	102.235
Jamón	0.851
Manteca	0.483
Piloncillo	3.036
Queso	9.775
Semillas	0.690
Totales	367.493

Entre los productos comestibles introducidos a Campeche en 1810, de acuerdo al Cuadro 11, el anís, la harina y el queso destacan por su volumen. Además, de los insumos del mismo cuadro, ingresaron a Campeche en el mismo año, 120 barriles y 2 pipas de vino, 24 botijas de aceitunas, 40 garrafones de aguardientes y 2 canastas de dulces.

Entre los productos no comestibles del Cuadro 12, introducidos en Campeche en 1810, sobresalen los cueros, las jergas, los jabones, los ladrillos, las pailas y los sombreros. También destaca el volumen de los siguientes productos 29.509 toneladas de algodón, los 368 kilogramos de incienso, 2.3 ton de hierro y 92 kilogramos de plomo.

¹²¹ Alejandro von Humboldt, *Ensayo Político sobre el reino de la Nueva España*, Libro V, cap. XII, p. 473. "Estado I. Balance del Comercio de Veracruz en 1802. A. Importación de España a México, en productos de agricultura y de industria nacional." Las cantidades calculadas para Campeche son aproximadas, ya que muchas de las medidas de los productos comparados venían en arrobas.

¹²² AGNM, Ramo de Marina, v. 264, fs. 203-212, 231-261, 287-313, 329-334, año de 1810, A Campeche.

Al comparar las mercancías que ingresaron en Campeche en el año de 1800 y el de 1810, se observa que aparecen nuevos productos como la manteca, el piloncillo, el acero, el alquitrán las cazuelas, las cuerdas de guitarra, las divisas de oro, los espejitos, las medallas, las novenas, las pailas, las sillas de montar y los tejidos de algodón.

CUADRO 13. Productos no comestibles que entraron en Campeche en 1810.¹²³

Productos no comestibles	Medidas
Acero	10 cajones
Alquitrán	3 barriles
Cazuelas	192 unidades
Charreteras de oro	15 unidades
Cintas	500 unidades
Cuerdas de guitarra	232 gruesas
Cueros	1,321 unidades
Divisas de oro	24 unidades
Espejitos	30 unidades
Jabón	67 cajones
Jergas	3,000 unidades
Ladrillos	6,000 unidades
Ligas	25 gruesas
Loza de Puebla y de Jalapa	21 unidades
Medallas de plata de la virgen de Guadalupe	29 unidades
Municiones	2 cajones
Novenas	480
Pailas	800 unidades
Planchas de Plomo	10 unidades
Seda	12 unidades
Sillas de montar	2 unidades
Sombreros	282 unidades
Tejidos de algodón	2 unidades

¹²³ *Loc. cit.*

En el cuadro 13, los productos de mayor demanda en 1814 fueron el anís, la harina, los cominos y el cacao. Al comparar los productos de este cuadro con los de los Cuadros 7 y 10, se observa que entraron otro tipo de productos como la canela, el chile ancho, los cominos, el frijol, el garbanzo, las lentejas y la pimienta. Entraron además, 72 piezas de dulces, 20,000 unidades de sardinas y 44 barriles de vinagre, como productos destacados.

CUADRO 14. Productos comestibles que entraron en Campeche en 1814.¹²⁴

Productos comestibles	Toneladas
Almendras	0.120
Anís	28.990
Cacao	10.460
Canela	13.020
Chile ancho	0.069
Cominos	1.188
Frijol negro	1.840
Garbanzo	1.419
Harina	24.840
Lentejas	0.529
Pimienta	1.380
Totales	83.855

En el Cuadro 14, destacan entre los productos no comestibles que ingresaron a Campeche en 1814, los cueros, los libros de canto y los vasos. Además, de éstos entraron 279 kilogramos de copal, 280 kilogramos de hilo y 4.6 toneladas de plomo. Con respecto al año de 1800, se nota que entraron como nuevos productos los vasos y el copal.

¹²⁴ AGNM, Ramo de Marina, v. 277, año de 1814, A Campeche.

CUADRO 15. Productos no comestibles que entraron en Campeche en 1814.¹²⁵

Productos no comestibles	Medidas
Cueros	1,450 unidades
Incienso	5 barriles
Jabones	26 cajones
Libros de cantos	300 unidades
Plata	12 cajones
vasos	100 unidades

CUADRO 16. Productos comestibles que entraron en Campeche en 1820.¹²⁶

Productos comestibles	Toneladas
Aceite	0.460
Anís	46.790
Garbanzos	0.340
Jamón	0.180
Lentejas	0.069
Totales	47.839

En el Cuadro 16, destaca únicamente el cargamento de anís entre los insumos que entraron a Campeche en 1820. También entraron dos pipas de vino y el aceite, como productos que no se habían registrado de acuerdo a las fuentes.

CUADRO 17. Productos no comestibles que entraron en Campeche en 1820.¹²⁷

Productos no comestibles	Toneladas
Alambres	1.84
Algodón	17.38
Cobre labrado	64.40
Copal	1.93
Totales	85.55

¹²⁵ *Loc. cit.*

¹²⁶ AGNM, Ramo de Consulado, v. 103, año de 1820, A Campeche.

¹²⁷ *Loc. cit.*

En los cuadros 17 y 18, entre los productos no comestibles que entraron en Campeche en 1820, destacan el algodón, el cobre labrado, las jergas, las mantas y los paños. Productos no mencionados en otros registros anteriores son el algodón, los rebozos, los paños y los vidrios. Es importante notar la cantidad de cobre labrado que ingresó en ese año, además de que en años anteriores había entrado cobre sin labrar.

CUADRO 18. Productos no comestibles que entraron en Campeche en 1820.¹²⁸

Productos no comestibles	Medidas
Jabón	35 cajones
Jergas	1,870 unidades
Mantas	400 unidades
Rebozos	72 unidades
Vidrios	96 unidades
Paños	244 unidades

En el año de 1822, sólo se registró la entrada a Campeche de 15.4 toneladas de anís, 2.58 toneladas de azúcar, 1.1 toneladas de frijol y un cajón de semillas, como productos comestibles. Y únicamente, como productos no comestibles ingresaron en ese año 69 kilogramos de jerga.¹²⁹

Ignacio Rubio Mañé hizo un registro de los cargamentos que entraron a Campeche provenientes de Veracruz entre los años de 1801 a 1807. De acuerdo a este autor ingresaron a Campeche 4,245 arrobas, equivalentes a 48.817 toneladas aproximadamente, en

¹²⁸ *Loc. cit.*

¹²⁹ AGNM, Ramo de Marina, v. 191, fs. 43-47, 141-143, 159-163, 176-180, 184-190, 308-315, 319-320, año de 1822, A Campeche; v. 291, e. 1, fs. 1-5, 8-13, 19-21, año de 1822, A Campeche.

tanto que en los años de 1814, 1820 y 1822, el anís sumó 91.14, 189 % más que lo anotado por Rubio Mañé.¹³⁰

El mismo autor registró 60,852 arrobas de azúcar que ingresaron a Campeche, equivalentes 699.798 toneladas aproximadas. Los años de 1822, ingresaron 2.58 toneladas, apenas 0.3% del periodo de 1801 a 1807.¹³¹

Como se nota en los Cuadros 9-18, el anís fue uno de los productos comestibles con mayor demanda.

De acuerdo a los productos registrados en la información del Archivo General de la Nación, base de esta investigación, se observa que hubo una gran diversidad de productos comestibles y no comestibles que ingresaron por la aduana de Campeche provenientes de Veracruz. De entre estos insumos destacan por su volumen, el anís, el azúcar, el harina, la canela, las sardinas, la manteca, el piloncillo, el queso, el cacao de Guayaquil, las pailas, los abanicos, los petates, los cueros y los jabones. Llamaron la atención la entrada de varios tipos de publicaciones, diccionarios, novenarios, catecismos y libros de cantos. Aunque en menor proporción se denota la importación de vidrios, vasos, tazas y lozas. Al comparar los productos que ingresaron a Veracruz que venían de España, únicamente entraron por la aduana de Campeche las aceitunas, el aceite, el azafrán, los fideos, el hilo y la loza, la mayor parte de los productos que fueron enviados desde Veracruz, seguramente tuvieron su origen en algunas regiones de la Nueva España, como el caso de las lozas que provenían de Puebla y de Jalapa, o productos de otras regiones americanas como el cacao de Guayaquil.

¹³⁰ Ignacio Rubio Mañé, *Movimiento Marítimo entre Veracruz y Campeche*, p. 201, "Resumen total. 1801-1807. De Campeche de Veracruz a Campeche".

¹³¹ *Loc. cit.*

CUADRO 19. Comparativo del tonelaje de productos comestibles que ingresaron a Campeche.

AÑO	TONELADAS
1800	247.982
1810	367.493
1814	83.855
1820	47.839
1822	19.080

Al comparar los volúmenes de insumos comestibles en Campeche se observa que hubo una disminución gradual (Ver Cuadro 19). Según parece de 1800 a 1810 hubo un aumento del 148.19%. Pero a partir de 1810 a 1814, en un término de 5 años, el tonelaje de productos comestibles cayó un 438.25 %. Para 1820, la caída representó un 57 % con respecto a 1814. Finalmente, para 1822 el déficit fue del 39.88 % con respecto a 1820. En el término de 12 años, el ingreso de comestibles cayó en más de 1,000 %.

Al comparar los índices anteriores con los del Cuadro 20, se llega a las siguientes conclusiones. Primero, que hubo también una baja gradual en el valor de los cargamentos, lo que parece indicar que disminuyeron las importaciones hacia Campeche. De 1800 a 1810, hubo una baja del 151.12 %. De 1810 a 1814, la caída fue del 205.40%. Para 1820, el déficit fue de 98.18 %, con respecto a 1814. En 1822, la caída representó el 351.83 % comparado con 1820. En general, en el término de 12 años, el déficit fue también de más del 1,000 %.

CUADRO 20. Comparativo del valor total de los cargamentos que ingresaron a Campeche.

AÑO	VALOR (En pesos)
1800	90,128
1810	59,064
1814	28,756
1820	29,287
1822	8,324

Se pueden inferir dos cosas de las conclusiones anteriores. Primero, si se compara el tonelaje de 1800 a 1810, con el valor de las mercancías en el mismo periodo, se puede deducir que cuando menos el ingreso de mercancías en Campeche tenía una tendencia favorable, aún cuando su valor fuera menor, ya que los valores de las mercancías podían variar. En segundo lugar, a partir de 1810, tanto los tonelajes como el valor de los cargamentos fueron disminuyendo hasta alcanzar un déficit de más del 1,000 en un lapso de 12 años. Éste fenómeno puede explicarse por varias razones. La primera, la invasión napoleónica a España, que afectó el comercio con la Nueva España; y el movimiento de Independencia de México, que desestabilizó el comercio interno.

IV.2. EXPORTACIONES.

En la información compilada del Archivo General de la Nación, únicamente se localizó un registro que da detalles sobre el tipo de productos que salieron de Campeche hacia Veracruz, los demás registros sólo mencionaban que carga era de “frutos”, sin especificar de que clase.

De los productos comestibles enviados de Campeche hacia Veracruz en 1810, de acuerdo al Cuadro 21, destacan por su importancia, en primer lugar la sal, siguiéndole en volumen, el tiburón, el cacao de Tabasco y el pámpano.

CUADRO 21. Productos comestibles que salieron de Campeche en 1810.¹³²

Productos comestibles	Toneladas
Almendras	0.360
Cacao de Tabasco	17.880
Café	1.070
Pimienta	0.210
Robalo	1.670
Sal	195.200
Tiburón	32.247
Vino	5.350
Pámpano	11.010
Totales	265.627

CUADRO 22. Productos no comestibles que salieron de Campeche en 1810.¹³³

Productos no comestibles	Toneladas
Almidón	9.690
Cera	8.519
Hilo de henequén	34.585
Pabilo	14.789
Palo de tinte	901.500
Totales	969.083

¹³² AGNM, Ramo de Consulado, v. 77, año de 1810, De Campeche del 21 de febrero al 28 de diciembre.

¹³³ *Loc. cit.*

De acuerdo a los Cuadros 22 y 23, los productos no comestibles de mayor importancia que salieron de Campeche a Veracruz en 1810 fueron, de mayor a menor volumen, el palo de tinte, los costales, los sombreros, los hilos de henequén, el pabilo, el almidón, la cera de Campeche y las colchas.

CUADRO 23. Productos no comestibles que salieron de Campeche en 1810.

Productos no comestibles	Medidas
Alquitrán	148 barriles
Butacas	40 unidades
Calabrotes	27 unidades
Libros de cantos evangélicos	63 unidades
Colchas	1,350 unidades
Costales	105,215 unidades
Hamacas	41 unidades
Sillas	137 unidades
Sombreros	19,781 unidades
Tablas	201 unidades
Zapatos	480 pares

En comparación con los productos en general que entraron a Campeche , los que salían de este puerto fueron, las almendras, el cacao de Tabasco, el café, el pámpano, la sal, el tiburón, el robalo, el almidón, la cera, el palo de tinte, los calabrotes, los hilos de henequén, las hamacas, los palos y los zapatos. Se puede apreciar que los productos con mayor demanda fueron el palo de tinte y la sal.

Al comparar la salida de productos comestibles de 1810 con los del periodo de 1801 a 1807, de los Cuadros 22 y 23, se observa que la proporción del volumen de los productos

es semejante, pues aparecen en primer lugar la sal, el cacao de Tabasco, el robalo y el tiburón. En cuanto a los productos no comestibles, la situación es similar, pues aparecen en primer lugar el palo de tinte, seguido del hilo de henequén y la cera. Lo mismo sucede con los costales y los sombreros, que entre 1801 y 1807, salieron de Campeche 470, 650 y 66 820 unidades, respectivamente.

CUADRO 24. Lista de productos comestibles que salieron de Campeche de 1801 a 1807.¹³⁴

Productos comestibles	Toneladas
Sal	7,027.410
Robalo	151.420
Tiburón	112.167
Cacao de Tabasco	244.977
Totales	7, 535. 974

CUADRO 25. Lista de productos no comestibles que salieron de Campeche de 1801 a 1807.¹³⁵

Productos no comestibles	Toneladas
Hilo de henequén	130.065
Palo de tinte	1,980. 346
Cera	96.163
Totales	2,207.159

Según Alejandro Von Humboldt en 1802 y en 1803, se exportaron a España, respectivamente, 799.894 y 1,225.210 toneladas de palo de Campeche, que suman 2,025.104 toneladas.¹³⁶ En el cuadro 23, Rubio Mañé menciona 1,980.346 toneladas en 7

¹³⁴ Ignacio Rubio Mañé, José Ignacio Rubio Mañé, *Movimiento marítimo entre Veracruz y Campeche*, p. 32.

¹³⁵ *Loc. cit.*

¹³⁶ Alejandro Von Humboldt, *Ensayo...*, *op. cit.*, Libro V, cap. XII, pp. 475 y 479, "Estado I. Balance del comercio de Veracruz en 1802. D. Exportación de México para España" y "Estado I. Balance del comercio de Veracruz en 1803. E. Exportación de México para España".

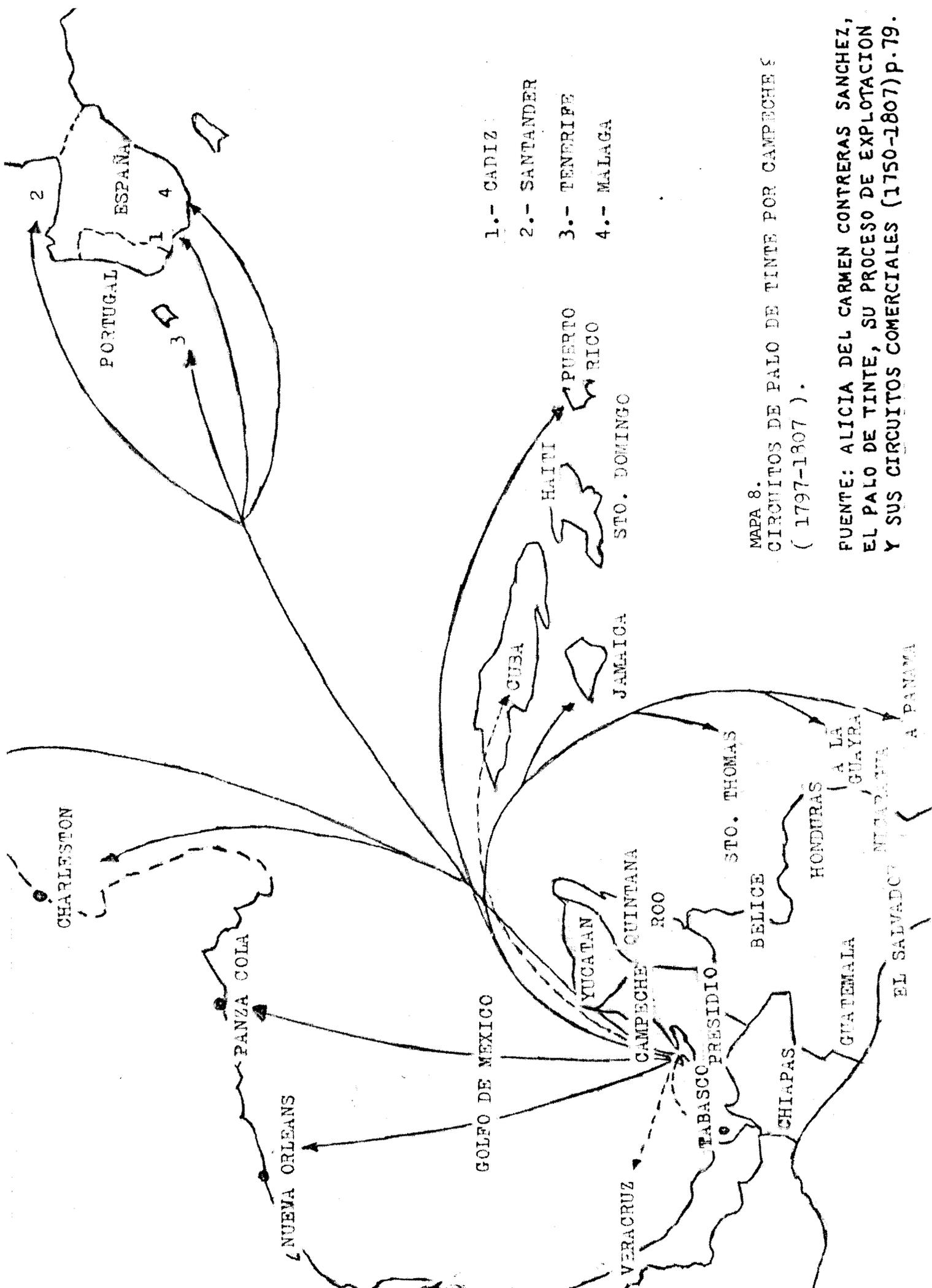
años. Los datos anteriores son bastante divergentes entre sí, debido a que Humboldt maneja cifras de la producción general de palo de tinte enviados a España, en tanto que Rubio Mañe únicamente las de Campeche hacia Veracruz. De acuerdo a los datos de 1810, del cuadro 22, salieron de Campeche 901.500 toneladas. Lo anterior permite afirmar, dos cosas. Primero, que el valor de 1810, es casi igual al de los años de 1802 y 1803 de Von Humboldt, es decir, que la mayor parte del palo de tinte se enviaba de Campeche a España, vía Veracruz. Segundo, probablemente, en el periodo de 1801 a 1807, no se haya efectuado algún envío importante de palo de tinte, sino hasta 1810.

Sobre el palo de tinte se puede agregar que, la región campechana se consolidó como área exportadora de este producto. A mediados del siglo XVIII existían rancherías, donde se cortaba dicho producto, situadas en los alrededores de la villa de Campeche, de donde procedía el mayor volumen de comercio legal. También, se explotó el palo de tinte en la isla de Términos, en Tabasco, que contaba con grandes bosques. El comercio de este producto permitió la consolidación una oligarquía comercial que influyó en otros ámbitos de la vida del distrito, según versión de Alicia del Carmen Contreras:

*“ Se ha demostrado que la fase comprendida entre 1784 y 1796 registró los mayores volúmenes de exportación del palo de tinte ”.*¹³⁷

La misma autora explica que, mediados del siglo XVIII, había cuatro circuitos comerciales del palo de tinte que partían de Campeche para abastecer los mercados textiles de diferentes regiones del mundo, el Caribe, Estados Unidos de América y Europa (Ver Mapa 8):

¹³⁷ Alicia del Carmen Contreras Sánchez, *El palo de Tinte, su proceso de explotación y sus circuitos comerciales (1750-1807)*, p. 47-48.



- 1.- CADIZ
- 2.- SANTANDER
- 3.- TENERIFE
- 4.- MALAGA

MAPA 8.
 CIRCUITOS DE PALO DE TINTE POR CAMPECHE
 (1797-1807).

FUENTE: ALICIA DEL CARMEN CONTRERAS SANCHEZ,
 EL PALO DE TINTE, SU PROCESO DE EXPLOTACION
 Y SUS CIRCUITOS COMERCIALES (1750-1807) p.79.

1.- El primero, de Campeche a Tenerife, Cádiz, Santander y Málaga y de allí a otros lugares de Europa.

2.- El segundo, de Campeche a Puerto Rico, La Habana, Jamaica, Santo Domingo, La Guaira y Panamá.

3.- El tercero, de Campeche a Veracruz.

4.- El cuarto, de Campeche a diferentes puertos de Estados Unidos de América: Nueva Orleans, Panzacola, Charleston y Nueva York.

La explotación salinera fue otra de las actividades económicas que contribuyeron a la riqueza campechana en la segunda mitad del siglo XVIII y principios del XIX. Las salinas se ubicaban a lo largo de la costa de Yucatán desde Cabo Catoche hasta Campeche. Entre 1765 y 1766 las salinas emplearon un promedio de 350 trabajadores que laboraban entre los meses de marzo y junio, la sal obtenida se orientaba a la exportación vía Veracruz hacia La Habana y Veracruz. La sal de Campeche también fue utilizada para salar los pescados. Al respecto Rubio Mañé señala:

“ Entre 1765 y 1767 se produjeron aproximadamente 45.749 fanegas con un promedio aproximado a 9.515 fanegas del año, a finales del siglo se llevaron a Veracruz hasta 60 mil fanegas anuales. El auge de fines del siglo XVIII no sería muy prolongado debido al estanco de la sal establecido en Veracruz que provocó un descenso del comercio salinero. El año de 1806 fue el más importante de la primera década del nuevo siglo en cuanto a volumen en la sal campechana dirigida a Veracruz que representó 24.073 fanegas.”¹³⁸

¹³⁸ José Ignacio Rubio Mañé, *Movimiento Marítimo entre Veracruz y Campeche*, p. 32

CONCLUSIONES.

Este lugar fue uno de los puertos marítimos de suma trascendencia para la colonia novohispana, especialmente a partir de las Reformas Borbónicas. Sin embargo, este puerto no ha sido considerado como importante por los historiadores, debido a la supremacía que tenía el puerto de Veracruz. Las fuentes han permitido observar que el puerto de Campeche fue uno de los más importantes de la colonia, que mantuvo relaciones mercantiles con otros puertos del interior de la Nueva España como Tuxpan, Tâmpico, Alvarado, Coatzacoalcos y Tabasco; pero también con otros lugares del continente americano, como Estados Unidos de América, Jamaica, Honduras, La Habana, Puerto Rico, Panamá, Caracas, Trinidad y Santa Margarita; inclusive con puertos europeos de España, Inglaterra, Francia, Irlanda y Alemania.

Desde antes de 1519, Campeche era una ciudad prehispánica cuya denominación indígena era *Kim Pech*, sede de un señorío de lengua maya, que abarcaba desde la costa occidental en el norte de la península hasta la parte centro sureste de la misma.

Desde principios de 1517, Diego Velázquez, gobernador de Cuba, envió una expedición hacia las costas de Yucatán. En 1518, salió de Cuba otra expedición organizada por Diego de Velázquez, la cual estuvo bajo las órdenes de Juan de Grijalva. El gobernador de Cuba junto con varios de los vecinos más prominentes de la isla de Cuba organizaron una nueva expedición, con diez navíos, nombrando a Hernán Cortés como capitán; la expedición salió de Santiago de Baracoa el 10 de febrero de 1519 rumbo a Cozumel. Posteriormente, la expedición se dirigió al río Grijalva, y luego a Tabasco, antes de llegar a San Juan de Ulúa, donde Hernán Cortés inició la conquista de el imperio mexicana.

La península de Yucatán pasó casi desapercibida para los españoles por más de un lustro a partir de 1519. En 1526, cuando Francisco de Montejo solicitó a la Corona española una capitulación para la conquista de Yucatán. Este personaje había participado en las tres primeras expediciones que llegaron a la península, con Francisco Fernández de Córdova, Juan de Grijalva y Hernán Cortés, de ahí que se hubiera interesado por ese territorio al ver la riqueza de las ciudades indígenas. Francisco de Montejo fundó una población en Can Pech, a la que llamó Salamanca. Desde la base de conquista establecida en Tabasco, Francisco de Montejo el Mozo, hijo del ya mencionado con el mismo nombre, fue sometiendo varias poblaciones mayas de esta región a partir de ese año. Desde Champotón, Francisco de Montejo el Mozo penetró hacia el norte de la península, fundando San Francisco de Campeche en 1540. Al año siguiente, los españoles instalaron un cabildo en la villa de San Francisco, que fue el único ayuntamiento de Yucatán durante un año. Posteriormente, la jurisdicción de la península se dividió con Mérida, Valladolid y Salamanca de Bacalar. Después de la fundación de la villa de San Francisco de Campeche, Francisco de Montejo el Mozo logró la conquista del norte de la península y establecer la villa de Nuestra Señora de la Encarnación de Mérida, el 6 de enero de 1542. La provincia de Yucatán pasó a la jurisdicción de la Real Audiencia de Los Confines o Guatemala, por real cédula del 7 de julio de 1550.

A principios del siglo XVII, el gobernador de Yucatán tenía derecho a nombrar un representante en Campeche. A mediados de ese siglo, el representante del gobernador en Campeche, recibió el título de sargento mayor, al que se le agregó la nomenclatura de teniente de capitán general, que en jerarquía era el segundo oficial militar de la gobernación

de Yucatán. La jurisdicción territorial del teniente de capitán general, representante del gobernador en Campeche, coincidía originalmente con la jurisdicción del ayuntamiento de la villa de San Francisco, que abarcaba casi todo el sureste de la península. Para el siglo XVIII, algunos representantes del teniente de capitán general que habían sido designados para las poblaciones de Becal y Sahcabchén, pasaron a ocupar una jerarquía similar a la de teniente de capitán general y fueron nombrados por el gobernador de Yucatán. En años posteriores, Bolonchencauich se transformó en un partido, restringiendo el territorio de Campeche, y con su propio subdelegado. La villa de Campeche adquirió el rango de ciudad en 1777.

De acuerdo a las ordenanzas para la fundación de las intendencias de la Nueva España en 1786, la intendencia de Mérida de Yucatán constaba de las siguientes provincias: Yucatán, Laguna de Términos, Tabasco, Villa Hermosa, Acapala, Chiltepeque, Escobar y Cupilco. La provincia de Yucatán tenía bajo su jurisdicción las subdelegaciones siguientes: Bacalar, Beneficios Altos, Beneficios Bajos, Bolonchencauich, Camino Real Alto, Camino Real Bajo, Campeche, Costa, Mérida, Sahcabchen, Sierra, Tizimin y Valladolid. La subdelegación de Campeche estaba conformada por las poblaciones de Campeche, Campechuelo, Guadalupe, Hampolol, San Francisco y Zamula.

A partir de 1824, de acuerdo al acta constitutiva del 26 de mayo, la intendencia de Yucatán fue desmenbrada en varios estados de la república federal: Tabasco y Yucatán. De 1836 a 1847, durante la república central, Yucatán y Tabasco se convirtieron en departamentos. Después de 1847, estas entidades volvieron a ser estados. A partir del decreto del 19 de febrero de 1862, se creó como estado de la Federación al distrito de Campeche, con el mismo territorio y límites que tenía como distrito.

En cuanto a la importancia estratégica del puerto de Campeche se puede decir que, durante el régimen colonial, este puerto rivalizó en importancia con el de Veracruz, al que incluso superó por sus fortificaciones. El sistema monopólico novohispano permitió que Veracruz fuera reconocido como único puerto para el comercio con Europa, en tanto que a Campeche se le admitió como único puerto de Yucatán. Con la exportación del palo de tinte, el henequén, la grana, los cueros, el cebo y otros artículos este puerto vino a ser el centro mercantil de todo el comercio de Guatemala, Tabasco y la península yucateca. De manera gradual, fue creciendo el comercio de Campeche, que se extendió por todo el Golfo de México, llegando hasta Tampico, Tuxpan, Alvarado y Coatzacoalcos de donde se enviaban: algodón, pita, almágre, piloncillo, queso y cueros a cambio de sal, costales de henequén, sombreros de paja, cera y manufacturas de carey y otros productos.

A mediados del siglo XVII la villa de Campeche tenía ya un comercio bastante activo y de su puerto salían naves hacia Caracas, Trinidad y Santa Margarita. A partir de la implementación de las Reformas Borbónicas, el puerto de Campeche se vio favorecido extraordinariamente, sobre todo, después que el rey le concedió a dicho puerto el libre comercio con las Antillas, el 8 de Noviembre de 1764. Estas reformas consolidaron el papel del puerto campechano como intermediario de las mercancías peninsulares de exportación y como redistribuidor de los productos extranjeros que ingresaban a la intendencia. A partir de 1797, los comerciantes campechanos comenzaron a mantener relaciones mercantiles con varios de puertos extranjeros, incluso el valor de su comercio aumentó rápidamente.

Durante cerca de tres centurias, Campeche fue el único puerto de la península de Yucatán, hasta que cerca de 1800, se fundó el puerto de Sisal, situado entre Campeche y

Mérida. Entre Campeche y Mérida existieron puntos de disidencia debido a la importancia comercial del primero. Mérida capital de la provincia, quería dominar a Campeche en materia de gobierno. Campeche la ciudad más rica de Yucatán quería dominar a Mérida por su supremacía mercantil. Mérida luchaba por tener un puerto dependiente del de Campeche. Éste a su vez luchaba porque le diesen participación en la dirección de los negocios públicos de la península. Mientras Campeche se engrandecía, Mérida luchaba porque se habilitara el puerto de Santa María de Sisal.

Campeche también fue importante por la construcción de navios que se hacía en ese lugar. Junto con el comercio las actividades de construcción naval recibieron un impulso importante y hacia 1650 la villa contaba con un astillero que producía buques de buena calidad y de bastante duración. Se levantaron grandes bodegas a orillas del mar, para albergar cabuyería y jarcías que servían para el aparejo de las naves, se construyeron depósitos de madera de construcción y artículos para la reparación de buques. Se calcula que para 1811 había cerca de 300 personas entre pilotos, contra maestres, cabos y marinos, quienes se dedicaban a varias labores de la marinería; además de otros trabajadores como carpinteros, herreros y calafateros, ocupados en la construcción naval. Los buques de Campeche adquirieron fama por su prolongada duración y solidez, a causa de que sus principales piezas se hacían de maderas escogidas e incorruptibles.

En cuanto a la actividad comercial, a partir de las reformas borbónicas, el puerto de Campeche aumentó su prosperidad comercial. Ese grado de prosperidad todavía continuó en los primeros lustros del siglo XIX, para a decaer a mediados del mismo siglo. Esa actividad se debió principalmente al tráfico de las maderas tintóreas, el llamado palo de

Campeche, que tenía una gran demanda en los mercados europeos. Además, en Campeche se desarrolló la industria de la construcción naval, actividad que tuvo mucho prestigio. El papel fundamental que desempeñó Campeche en relación con el comercio de la intendencia yucateca, tuvo efectos que permitieron la consolidación de un grupo de comerciantes campechanos, quienes controlaban toda la actividad comercial del puerto. En la primera década del siglo XIX, este grupo constituía ya una fuerza política de primer orden en la vida de la intendencia.

En lo que respecta al funcionamiento del puerto de Campeche, el teniente de corregidor facilitaba la expedición de los negocios y la protección del comercio y la navegación. En el puerto había bajo las órdenes del teniente de corregidor varios oficiales de la Real Hacienda, los que se encargaban de la administración directa del mismo. El puerto de Campeche contaba con una Aduana Marítima, la cual estaba dividida en dos secciones. La administración pública, que recibía las mercancías y expedía los permisos y las facturas para el comercio. Esta dependencia estaba bajo la dirección de un administrador. Esta administración, después de la Independencia, recibió el nombre de Administración de Hacienda Nacional. La segunda sección correspondió a la Contaduría de la Aduana, que recibía las respectivas fianzas de los embarques y cobraba los impuestos de comercio como el impuesto de avería. Esta oficina estaba a cargo de un contador, oficial de la Real Hacienda.

A partir de la libertad de comercio decretada en 1770 y de la exención de impuestos de 1784, Campeche amplió su radio de comercio, pues comenzó a tener relaciones con puertos de los Estados Unidos de América, con otros de Hispanoamérica y con algunos

puertos de Europa. Así que se puede establecer que había dos circuitos comerciales, en los cuales Campeche está insertado, el circuito novohispano o interno y el circuito externo.

La mayoría de los productos que entraban a Campeche provenían de Veracruz, lo que indica que este Campeche desempeñaba una función doble: como centro receptor de artículos provenientes de Europa y como redistribuidor en algunos puertos del Golfo de México y en el interior de la península de Yucatán. Campeche distribuía hacia el interior de la península muchas de las mercancías que allí se descargaban, principalmente a las ciudades de Mérida y Valladolid. Al mismo tiempo Campeche enviaba a otras partes del mundo los productos que salían de Mérida o de Valladolid. Campeche era a su vez un puerto que redistribuía mercancías europeas hacia los puertos de Tabasco, que a su vez enviaban a Campeche palo de tinte, cacao y maderas, que eran reexportadas a Veracruz y la Habana.

Los principales puertos del circuito comercial interno eran Tampico, Tuxpan, Tecolutla, Veracruz, Alvarado, Coatzacoalcos, Tabasco, Villa del Carmen, La Laguna, Habre de García y Sisal. El circuito externo con el que estaba ligado el puerto de Campeche puede subdividirse en tres: uno, hispanoamericano, en la cuenca del Caribe; el segundo, el norteamericano; y el tercero, el europeo. Los principales puertos comerciales del Caribe eran: La Habana, Kingston, Puerto Rico, Puerto Cabello, Omoa Trujillo, Panamá, Cartagena y Santo Tomás. El circuito norteamericano estaba compuesto por los siguientes puertos que comerciaban con Campeche: Charleston, Baltimore, New Haven, New Orleans, Portland, Panzacola y Nueva York. Los principales puertos europeos que comerciaban con Campeche eran: Bremen, en Alemania; Burdeos, en Francia; Dublin, en Irlanda; Liverpool,

en Inglaterra; Santa Cruz, en Dinamarca; y Cádiz, Santander, Tenerife y Málaga, en España.

En cuanto a las contrataciones comerciales con Campeche, el mayor número correspondió a los Estados Unidos de América, lo que indica que después de la Independencia, esta nación pasó a ocupar el primer lugar de compra-venta de mercancías con Campeche. En menor medida se presentaron algunas importaciones y exportaciones hacia Europa. Entre 1821 y 1829, no se presentó ninguna exportación con los puertos de España, debido a la Independencia de México.

La invención de nuevas embarcaciones a fines del siglo XVIII y principios del XIX, como el pailebot o paquebot, el clipper americano y el clipper comercial, agilizaron el comercio marítimo de mercancías gracias a su gran velocidad. Además de las naves mencionadas, había otras de menor tonelaje, como los bergantines y las fragatas que por su poco calado podían maniobrar con facilidad en aguas poco profundas, abaratando el costo del transporte y de los fletes. Las naves del tráfico marítimo en los puertos del continente americano eran de proporciones medianas, con cerca de 300 toneladas en promedio, entre las que predominaban los bergantines y las fragatas.

Los barcos que entraron con mercancías en el puerto de Campeche eran de diversas características, todos provenientes del puerto de Veracruz, en el periodo de 1800 a 1829, entraron 32 goletas, 24 bergantines y 8 pailebots. La entrada de otro tipo de barcos es mínima con respecto a los mencionados. En el mismo periodo salieron de Campeche a diversos puertos del mundo, principalmente a Veracruz, Tabasco y Nueva Orleans: 91 bergantines, 74 goletas, 35 pailebots, 14 fragatas y 16 bongos. De acuerdo a lo anterior,

según parece, salían mayor número de barcos con mercancías de Campeche, lo que parece indicar que había un mayor número de exportaciones.

Los puertos de destino de las mercancías salidas de Campeche fueron principalmente Veracruz, Tabasco y Nueva Orleans. Las fuentes primarias consultadas, especifican que el número de barcos con destino a Veracruz fue de 116, a Tabasco, 66, y a Nueva Orleans, 33, de un total de 279 barcos. Hubo salidas con destino a otras partes del mundo: 2 a Baltimore, 1 a Charleston, 1 a New Haven, 2 a New York y 1 a Portland, en los Estados Unidos de América; 1 a Bremen, en Alemania; 3 a Burdeos, en Francia; 1 a Dublin, en Irlanda; 2 a Liverpool, en Inglaterra; y 5 a Jamaica. Se denota que hubo un desplazamiento del tráfico comercial de Europa, en particular de España, hacia los puertos de los Estados Unidos, especialmente hacia Nueva Orleans.

Entre los comerciantes más destacados de la información registrada, aparecen varios maestros de barcos, que entre las mercancías que transportaban hacia Campeche, llevaban géneros de su propiedad para entregar en ese puerto. También hubo mestres de barcos que transportaron mercancías de Campeche hacia otros lugares, aprovechando el viaje para llevar efectos comerciales de su propiedad. Había otro tipo de comerciantes establecidos en Veracruz, que desde ese puerto enviaban mercancías a otros comerciantes con domicilio en el puerto de Campeche. Hubo también compañías comerciales como el caso de Martorell Pla y Cía que fueron parte de la organización del comercio en el puerto de Campeche.

Otro grupo importante ligado al comercio de Campeche fue el de los fiadores. Algunos de ellos otorgaron fianzas para los cargamento de embarcaciones que iban de Campeche a los puertos del Golfo de México, como Alvarado, Coatzacoalcos, Tampico,

Tecolutla, Tepetitlan y Veracruz. Los tipos de embarcaciones afianzadas fueron principalmente: bongos y bergantines. Otros fiadores aseguraron cargamento de embarcaciones que iban de Campeche hacia puertos del extranjero como Baltimore y Nueva York, en Estados Unidos de América; Bremen, en Alemania; Dublin, en Irlanda; Liverpool en Inglaterra; y Kingstón, en Jamaica. Los tipos de embarcaciones fueron principalmente, bergantines, fragatas, goletas y paquebots, con un tonelaje promedio de 150 toneladas de carga.

De acuerdo a los productos registrados en la información del Archivo General de la Nación, base de esta investigación, se observa que hubo una gran diversidad de productos comestibles y no comestibles que ingresaron por la aduana de Campeche provenientes de Veracruz. De entre estos insumos destacan por su volumen, el anís, el azúcar, el harina, la canela, las sardinas, la manteca, el piloncillo, el queso, el cacao de Guayaquil, las pailas, los abanicos, los petates, los cueros y los jabones. Llamam la atención la entrada de varios tipos de publicaciones, diccionarios, novenarios, catecismos y libros de cantos. Aunque en menor proporción se denota la importación de vidrios, vasos, tazas y lozas. Al comparar los productos que ingresaron a Veracruz que venían de España, únicamente entraron por la aduana de Campeche las aceitunas, el aceite, el azafrán, los fideos, el hilo y la loza, la mayor parte de los productos que fueron enviados desde Veracruz, seguramente tuvieron su origen en algunas regiones de la Nueva España, como el caso de las lozas que provenían de Puebla y de Jalapa, o productos de otras regiones americanas como el cacao de Guayaquil.

Al comparar los volúmenes de insumos comestibles en Campeche se observa que hubo una disminución gradual. De 1800 a 1810, hubo una baja del 151.12 %. De 1810 a 1814, la caída fue del 205.40%. Para 1820, el déficit fue de 98.18 %, con respecto a 1814. En 1822, la caída representó el 351.83 % comparado con 1820. En general, en el término de 12 años, el déficit fue también de más del 1,000 %.

Se pueden inferir dos cosas de las conclusiones anteriores. Primero, al comparar el tonelaje de 1800 a 1810, con el valor de las mercancías en el mismo periodo, se puede deducir que cuando menos el ingreso de mercancías en Campeche tenía una tendencia favorable, aún cuando su valor fuera menor, ya que los valores de las mercancías podían variar. En segundo lugar, a partir de 1810, tanto los tonelajes como el valor de los cargamentos fueron disminuyendo hasta alcanzar un déficit de más del 1,000 % en un lapso de 12 años. Éste fenómeno puede explicarse por varias razones. La primera, la invasión napoleónica a España, que afectó el comercio con la Nueva España; y el movimiento de Independencia de México, que desestabilizó el comercio interno.

En la información compilada del Archivo General de la Nación, únicamente se localizó un registro que da detalles sobre el tipo de productos que salieron de Campeche hacia Veracruz, los demás registros sólo mencionaban que carga era de “frutos”, sin especificar de que clase. De los productos comestibles enviados de Campeche hacia Veracruz en 1810, de acuerdo al Cuadro 19, destacan por su importancia, en primer lugar la sal, siguiéndole en volumen, el tiburón, el cacao de Tabasco y el pámpano. Los productos no comestibles de mayor importancia que salieron de Campeche a Veracruz en 1810 fueron,

de mayor a menor volumen, el palo de tinte, los costales, los sombreros, los hilos de henequén, el pabilo, el almidón, la cera de Campeche y las colchas.

En comparación con los productos en general que entraron a Campeche, los que salieron de este puerto fueron, las almendras, el cacao de Tabasco, el café, el pámpano, la sal, el tiburón, el robalo, el almidón, la cera, el palo de tinte, los calabrotes, los hilos de henequén, las hamacas, los palos y los zapatos. Se puede apreciar que los productos con mayor demanda fueron el palo de tinte y la sal.

Sobre el palo de tinte se puede agregar que, la región campechana se consolidó como área exportadora de este producto debido a que en su interior existieron plantaciones de palo de tinte. También, se explotó el palo de tinte en la isla de Términos, en Tabasco, que contaba con grandes bosques. El comercio de este producto permitió la consolidación una oligarquía comercial que influyó en otros ámbitos de la vida del distrito. Ya a mediados del siglo XVIII, existieron cuatro circuitos comerciales del palo de tinte que partían de Campeche para abastecer los mercados textiles de diferentes regiones del mundo, el Caribe, Estados Unidos de América y Europa.

La explotación salinera fue otra de las actividades económicas que contribuyeron a la riqueza campechana en la segunda mitad del siglo XVIII y principios del XIX. Las salinas se ubicaban a lo largo de la costa de Yucatán desde Cabo Catoche hasta Campeche.

De acuerdo a todo lo anterior se puede concluir que la hipótesis propuesta para esta investigación se confirma pues a partir de 1770, en que se otorgó a Campeche el permiso para poder comerciar con puertos hispanos e islas de Borlovento, los circuitos comerciales

de Campeche se ampliaron, permitiendo, que este puerto se convirtiera en el segundo en importancia marítima, para la Nueva España, después de Veracruz.

La historia económica sobre los puertos marítimos de la México es un campo de estudio que se ha trabajado escazamente por los historiadores. En este sentido, este trabajo contribuye a ampliar la visión histórica sobre los puertos. Una de mis intenciones es ampliar mi análisis sobre el puerto de Campeche y, posteriormente, dirigirme al estudio de otros puertos.

FUENTES PRIMARIAS

- AGNM, Archivo Histórico de Hacienda, v. 857, año de 1818, fs. 1-8, "Documento que acredita haberse pagado a don Pedro Méndez por los auxilios que facilitó a la goleta americana "La pevo" y su capitán don David Hooll"
- AGNM, Archivo Histórico de Hacienda, Caja 166-2, Completa, Años 1828-1829, Salidas: "1828-1829. De Campeche. Varios".
- AGNM, Archivo Histórico de Hacienda, Caja 1084, Legajo 30, f. 1v. "Documento enviado por los oficiales de la Sala capitular de Campeche al excelentísimo señor Virrey Intendente General de Nueva España don Félix Maria Calleja, el 23 de septiembre de 1813".
- AGNM, Ramo de Consulado, v. 77, 544 fs., Año 1810, "1810. De Campeche. Varios".
- AGNM, Ramo de Consulado, v. 103, Completo, Año 1820, "1820. A Campeche. Varios".
- AGNM, Ramo de Marina, v. 149, fs. 1-108, Año 1800, "1800. A Campeche. Goleta 'El Gran Poder de Dios'. Su maestre don Luis Barberi".
- AGNM, Ramo de Marina, v. 149, fs. 147-167v., Año 1800, "1800. A Campeche. Paquebot 'La Asunción de Nuestra Señora'. Su maestre Joseph María Gil".
- AGNM, Ramo de Marina, v. 149, fs. 296-308v., Año 1800, "1800, A Campeche. Goleta 'El Diamante'. Su maestre don Matias Morera".
- AGNM, Ramo de Marina, v. 149, fs. 330-340, Año 1800, "1800, A Campeche. Goleta 'Nuestra Señora de la Candelaria'. Su maestre don Francisco Javier Rozo".
- AGNM, Ramo de Marina, v. 149, fs. 363-374, Año 1800, "1800, A Campeche. Goleta 'Nuestra Señora de Guadalupe'. Su maestre don Felipe Antonio Molina".
- AGNM, Ramo de Marina, v. 150, fs. 90-110, Año 1800, "1800, A Campeche. Bergantín 'Nuestra Señora de los Dolores'. Su maestre don Juan López".
- AGNM, Ramo de Marina, v. 150, fs. 220-238, Año 1800, "1800, A Campeche. Goleta 'Nuestra Señora de la Piedad'. Su maestre don Luis Armario".
- AGNM, Ramo de Marina, v. 150, fs. 416-442, Año 1800, "1800, A Campeche. Goleta 'El Santo Cristo de San Román'. Su maestre don Francisco Javier Molina".
- AGNM, Ramo de Marina, v. 191, fs. 43-47, Año 1822, "1822. A Campeche. Bergantín 'Diligencia'. Su maestre don Pablo Ventosa".

AGNM, Ramo de Marina, v. 191, fs. 141-143, Año 1822, “1822. A Campeche. Goleta ‘San Erasmo’. Su maestre don José Borrell”.

AGNM, Ramo de Marina, v. 191, fs. 159-163, Año 1822, “1822. A Campeche. Bergantín ‘Francés-Megicano’. Su capitán don Francisco Basanae”.

AGNM, Ramo de Marina, v. 191, fs. 176-180, Año 1822, “1822. A Campeche. Goleta ‘Megicana’. Su maestre don José M. Martínez”.

AGNM, Ramo de Marina, v. 191, fs. 184-190, Año 1822, “1822. A Campeche. Bergantín ‘Júpiter’. Su maestre don Tomás López”.

AGNM, Ramo de Marina, v. 191, fs. 308-315, Año 1822, “1822. A Campeche. Goleta ‘San Cayetano’. Su maestre don José María Hernández”.

AGNM, Ramo de Marina, v. 191, fs. 319-320, Año 1822, “1822. A Campeche. Pailebot ‘Megicano’. Su maestre don Francisco Perera”.

AGNM, Ramo de Marina, v. 210, 294 fs., Año 1804, “1804. De Campeche. Varios”.

AGNM, Ramo de Marina, v. 264, fs. 203-212, Año 1810, “1810. A Campeche. Bergantín ‘Nancy’. Su maestre don Cristóbal Zapata”.

AGNM, Ramo de Marina, v. 264, fs. 231-261, Año 1810, “1810. A Campeche. Bergantín ‘María’. Su maestre don John Elorrieta”; “1810. A Campeche. Bergantín ‘Geronense’. Su Maestre don Pablo Lloret.”; “1810. A Campeche. Goleta ‘Carmen’. Su maestre Rafael Sánchez”.

AGNM, Ramo de Marina, v. 264, fs. 287-313, Año 1810, “1810. A Campeche. Bergantín ‘Júpiter’. Su maestre don Francisco de Quintana”; “1810. A Campeche. Goleta ‘Montañesa’. Su maestre Francisco Antonio Peña”.

AGNM, Ramo de Marina, v. 264, fs. 329-334, Año 1810, “1810. A Campeche. Bergantín ‘General Black’. Su maestre don Gaspar Muns”.

AGNM, Ramo de Marina, v. 277, Completo, Año 1814, “1814. A Campeche. Varios”.

AGNM, Ramo de Marina, v. 284, fs. 89-102, Año 1817, “1817. A Campeche. Goleta ‘Ventura’. Su maestre don Joaquin Múxica”; “1817. A Campeche. Paylebot ‘Félix’. Su maestre don Miguel Puentes”.

AGNM, Ramo de Marina, v. 284, fs. 107-119, Año 1817, “1817. A Campeche. Goleta ‘Concepción’. Su maestre don Francisco Ruiz”; “1817. A Campeche. Goleta ‘Albacora’. Su maestre José Boter”.

AGNM, Ramo de Marina, v. 284, fs. 194-207, Año 1817, “1817. A Campeche. Polacra ‘Carmen’. Su maestre don Bautista Ventura Aday”; “1817. A Campeche. Bergantin ‘Palafox’. Su maestre don Miguel Madiedo”.

AGNM, Ramo de Marina, v. 284, fs. 243-245, Año 1817, “1817. A Campeche. Goleta ‘Albacora’. Su maestre don José Boter”.

AGNM, Ramo de Marina, v. 284, fs. 262-273, Año 1817, “1817. A Campeche. Bergantin ‘Esperanza’. Su maestre don Manuel Marty”.

AGNM, Ramo de Marina, v. 284, fs. 311-321, Año 1817, “1817. A Campeche. Barca ‘Doncella’. Su maestre don Juan de Oleaga”.

AGNM, Ramo de Marina, v. 291, Exp. 1, fs. 1-5, Año 1822, “1822. A Campeche. Bergantin ‘San Román’. Su maestre don Agustín Carcaño”.

AGNM, Ramo de Marina, v. 291, Exp. 1, fs. 8-13, Año 1822, “1822. A Campeche. Bergantin ‘Maria Dolores’. Su maestre don Agustín Carbonell”.

AGNM, Ramo de Marina, v. 291, Exp. 1, fs. 19-21, Año 1822, “1822. A Campeche. Goleta ‘Santisima Trinidad’. Su maestre don Felipe Chan”.

BIBLIOGRAFÍA.

- ÁLVAREZ, Victor M., *Diccionario de Conquistadores*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 1975 (Cuadernos de Trabajo del Departamento de Investigaciones Históricas, 8).
- AZNAR, BARBACHANO, Tomás, *El Estado de Campeche*, Editorial "El Espíritu Público", Campeche, 1956.
- CARDOSO CIRO (Coor.) *México en el siglo XIX (1821-1910) Historia Económica y de la estructura social*. Editorial Nueva Imagen, México, 1983.
- COMMONS, Áurea, *Las intendencias de la Nueva España*, Instituto de Investigaciones Históricas, Instituto de Geografía, Universidad Nacionales Autónoma de México, México, 1993 (Espacio y Tiempo, 4).
- CONTRERAS SÁNCHEZ, Alicia del Carmen, *El palo de Tinte, su proceso de explotación y sus circuitos comerciales (1750-1807)*, Tesis de Licenciatura, Facultad de Economía, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1987.
- CORTES, Hernán, *Cartas de Relación*, 14ª de., Editorial Porrúa, S.A., México, 1985.
- COSÍO VILLEGAS, Daniel, Et Al. *Historia General de México*, 2 Ts., Editorial COLMEX (Colegio de México).
- GURRÍA LACROIX, Jorge, *Itinerario de Hernán Cortés*, 2ª de., Ediciones Euroamericanas, México, 1973.
- HERRERA CANALES, Inés, "La circulación: transporte y comercio" en Cardoso (coord.), *México en el siglo XIX (1821-1910). Historia Económica y de la estructura social*, 4ª de., Editorial Nueva Image, México, 1983, pp. 193-224.
- HUMBOLDT, Alejandro Von, *Ensayo Político sobre el reino de la Nueva España*, 4ª de., Editorial Porrúa, S.A., México, 1984 (Sepan Cuantos, 39).
- ICAZA, Francisco A. de, *Diccionario autobiográfico de conquistadores y pobladores de Nueva España*, 2 vols., editor Emundo Aviña Levi, Guadalajara, México, 1969.
- LÓPEZ DE GÓMARA, Francisco, *Historia General de las Indias*, 2 ts., Editorial Iberia, S.A., Ediciones Orbis, S.A., 1985, Barcelona, 1985.
- MÉNDEZ BELTRÁN, Luz María, "El comercio entre Chile y el puerto de Filadelfia en los Estados Unidos de Norteamérica. 1810-1850", p. 48-100, en *Revista Chilena de Historia y Geografía*, año 1996, N° 162, pp. 49-99.
- NEGRÍN MUÑOZ, ALEJANDRO, *Campeche. Una Historia Compartida*, Gobierno de Campeche, Instituto José María Luis Mora, México, 1991.
- PÉREZ MARTÍNEZ, Héctor, " Piraterías en Campeche (S. XVI, XVII, XVIII) en *Enciclopedia Ilustrada Mexicana*, N. 6, Editorial Porrúa, S.A., México, 1937.
- PORRAS MUÑOZ, Guillermo, *El gobierno de la ciudad de México en el siglo XVI*, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1982 (Serie de Historia Novohispana, 31).
- QUIRÓS, José María, *Guía de Negociantes*, Compendio de la Legislación mercantil de España e Indias, I.I.H, Serie Documental N. 19, UNAM (Universidad Nacional Autónoma de México), México, 1986.

RAMOS PÉREZ, Demetrio, "La Conquista" en Pablo Emilio Pérez-Mallaina (et. al.), *Historia de Iberoamérica*, Sociedad Estatal para la ejecución de programas del Quinto Centenario, Ediciones Cátedra S.A., Madrid, 1992 (Historia, Serie Mayor), t. II, pp. 109-200.

RUBIO MAÑÉ, José Ignacio, *Movimiento marítimo entre Veracruz y Campeche*, sobretirio del Archivo General de la Nación, México, 1954.

SAN VICTORIA, Carlos y Salvador Velázquez Ramírez, "La formación del Estado y las políticas económicas (1821-1880)" en Ciro Cardoso (coord.), *México en el siglo XIX (1821-1910). Historia económica y de la estructura social*, 4ª de., Editorial Nueva Imagen, México, 1983, pp. 65- 96.