

<http://dx.doi.org/10.18232/20073496.1571>

Artículos

De la estrategia económico-fiscal al proyecto comercial: Yucatán (1778-1824)

From the economic-fiscal strategy to the commercial project: Yucatán (1778-1824)

Lorgio G. Cobá-Noh¹, *  0000-0002-1264-698X¹ Universidad Autónoma de Yucatán, Mérida, México.* Correspondencia: lorgio.coba@correo.uady.mx

Resumen. El presente artículo argumenta que, a finales del siglo XVIII, la apertura comercial promovida por la corona para los puertos del Atlántico abrió la oportunidad para que los yucatecos empezaran a construir un proyecto comercial que buscó articular a la provincia de Yucatán como puerto reexportador hacia el Golfo de México y el Golfo de Honduras. Se muestra, a través de un análisis cuantitativo y cualitativo, que esta idea fue incorporada en el reglamento comercial de 1814 que permitió los intercambios de la provincia con países amigos y neutrales, pero es en 1823 cuando el proyecto cuaja en disposiciones que articulan importación y reexportación. Concluimos que el proyecto de 1814 fracasó, entre otros motivos, porque era un plan económico-fiscal, ya que no contempló disposiciones para favorecer la reexportación, una cuestión subsanada en el reglamento 1823.

Palabras clave: Golfo Norte de México; importación; reexportación.

Abstract. This paper argues that at the end of the 18th century the commercial opening promoted by the Crown for Atlantic ports opened the opportunity for Yucatecos to start building a commercial project that convert the Provincia de Yucatan as a re-export port to the Gulf of Mexico and the Gulf of Honduras. The

CÓMO CITAR: Cobá-Noh, L. G. (2026). De la estrategia económico-fiscal al proyecto comercial: Yucatán (1778-1824). *América Latina en la Historia Económica*, 33(1), e1571. DOI: [10.18232/20073496.1571](https://doi.org/10.18232/20073496.1571)



Esta obra está protegida bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial 4.0 Internacional

paper confirms through a quantitative and qualitative analysis that this idea was incorporated into the trade regulation of 1814 that allowed the province's exchanges with friendly and neutral countries, but it is in 1823 when the project takes shape in provisions that articulate import and re-export. We conclude that the 1814 project failed, among other reasons, because it was an economic-fiscal plan, since it did not contemplate provisions to favor re-export, an issue addressed in regulation 1823.

Key words: Northern Gulf of Mexico; import; re-export.

JEL: N16; N66.

Recibido: 14 de marzo de 2025.

Aceptado: 3 de septiembre de 2025.

Publicado: 17 de diciembre de 2025.

Agradecimiento: Un primer avance de esta investigación fue presentado en el Coloquio Conexiones Circuncaribeñas. Transformaciones y Revoluciones en el Gran Caribe: a dos centurias de los movimientos de insurgencia hispanoamericanos. Agradezco a los dictaminadores anónimos por las sugerencias y recomendaciones.

INTRODUCCIÓN

La historiografía ha demostrado que, desde mediados del siglo XVIII, las rutas y redes comerciales iniciaron cambios sustantivos en el marco de las reformas comerciales con las que la corona española buscó romper el monopolio de los comerciantes novohispanos: su expresión máxima fue el traslado del polo comercial del Pacífico al Atlántico (Bonialian, 2017a, 2017b). En medio de estas circunstancias, emergieron nuevas elites y redes comerciales con la fundación de consulados (Veracruz y Guadalajara) y la habilitación de nuevos puertos para el comercio (San Blas). Aquellos cambios se fueron acelerando en el contexto de las guerras imperiales y la presión del comercio británico (legal e ilegal) para participar del mercado hispanoamericano. La historiografía ha estudiado las mutaciones experimentadas en los centros comerciales más importantes: México, Guadalajara, Veracruz, Cuba, San Blas, Perú, La Plata, Manila, entre otros.¹ Las transformaciones de estos han destacado en su papel de nodos que articulaban mercados interiores para atender la demanda de los consumidores. Sin embargo, poco se ha atendido sobre los cambios experimentados por los centros menores, cuyo papel, de acuerdo con estos estudios, se reduce a ser intermediarios entre los grandes comerciantes importadores y el consumidor final.

El estudio que presentamos aborda uno de estos centros menores de comercio que demuestra que su papel no se reduce a ser un intermediario entre el consumidor final y los grandes comerciantes:² los comerciantes yucatecos y sus puertos de Campeche y Sisal. De esta forma, la historiografía ha analizado el comercio yucateco en el marco del Libre Comercio en el último tercio del siglo XVIII. Así, Pablo Pérez-Mallaína (1978) aborda este proyecto y los intentos de establecer un consulado, en el contexto gaditano, como parte de las ideas autonómicas de las elites regionales. También, Verónica Cordero (2004) define las rutas comerciales del puerto de Campeche a finales

¹ A modo indicativo, sobre la prolífica bibliografía sobre el comercio hispanoamericano y novohispano en la segunda mitad del siglo XVIII, véanse Ibarra (2016), Trejo (2006), Valle (2011) y Bonialian (2017b).

² El papel de puerto de intermediación y de reexportación no son excluyentes, sin embargo, en este artículo entendemos como intermediario aquella actividad de los comerciantes de un puerto que buscan importar mercancías para satisfacer su mercado interno de forma preponderante. Mientras un puerto reexportador, si bien no excluye abastecer el mercado interno, tiene vocación hacia el mercado externo como parte fundamental de sus actividades, es decir, reexportar sus importaciones.

del siglo xviii. En los últimos años se ha revisitado y profundizado en el tema, particularmente la experiencia del comercio libre de 1814 (Hernández, 2011) y un estudio reciente se remonta a esta época para trazar la forma en la que se articuló el comercio al mercado caribeño en el primer tercio del siglo xix (Mezeta, 2019). Para el periodo que abarca nuestro trabajo, la historia política ha mirado las confrontaciones entre el gobierno central y estatal en materia de comercio, como las disputas de un privilegio colonial y el precio exigido para unir sus destinos al gobierno nacional (Campos, 2013; Flores, 2017).

Como se puede apreciar, la historiografía nos muestra con claridad la importancia del comercio para los yucatecos. Sin embargo, sólo se ha cuantificado el valor comercial para la época colonial y parcialmente la primera década del siglo xix (Cordero, 2004; Mezeta, 2019; Pérez-Mallaína, 1978), lo que reduce la capacidad de mirar la forma en la que se articularon los comerciantes locales a los diversos puertos del Golfo de México y el Caribe en el marco de la crisis política de las primeras décadas del siglo xx. Por lo cual, nuestro estudio ofrece una mirada refrescante al tema. Por una parte, cuantifica el valor comercial de dos experiencias (1814-1822 y 1823-1824), junto con sus respectivos proyectos comerciales, que nos permite mirar cómo cada uno tiene una idea específica para articular el comercio con los cambios y transformaciones que se venían experimentando a finales de la época colonial. La hipótesis que planteamos es que en estos periodos se diseñaron proyectos comerciales que iban más allá de la simple participación en el mercado de importaciones para abastecer el mercado local que, junto con lo anterior y en el marco de la crisis imperial, buscaron articular un comercio de reexportación que articulaba un mercado más allá del ámbito local.

LA CONSTRUCCIÓN DEL MERCADO CARIBEÑO

Desde 1766, en el marco de las reformas comerciales de Hispanoamérica, los visitantes generales que arribaron a Yucatán revaloraron la riqueza comercial que ofrecían los recursos maderables de la región. Consideraron que la provincia se reducía a un “corto comercio con la Nueva España”. Señalaron también, que una forma de alentar a los yucatecos era estableciendo el comercio franco con América “sin que le aterroricen los impuestos y formalidades”. Por último, sugirieron incluir a la península de Yucatán en el privilegio del Comercio Libre por su cercanía con La Habana para crear un corredor comercial con el cual surtir de víveres a “otras islas menos proveídas”, es decir, fomentar un comercio de reexportación desde los puertos yucatecos y no ceñir la actividad comercial a satisfacer el mercado interno provincial.

Los visitantes enlistaron la riqueza comercial que Yucatán podría ofrecer al comercio europeo. En este rubro, nos detenemos en la cera porque su comercialización articula el Caribe con la península. Los mencionados visitantes, reconocieron la decadencia de la producción de cera local que se comercializaba con Veracruz; sin embargo, consideraron posible revitalizarla si se miraba hacia otros mercados como Guatemala, Portobelo, Cartagena, Caracas, entre otros, es decir, las costas del Golfo de Guatemala y Sudamérica. Este potencial mercado fue sacado a relucir de nuevo con la producción de arroz, cuya calidad la pusieron al nivel de la europea. Consideraron también que este se podría colocar en los mercados de Veracruz y La Habana, además de que, “siendo alimento nos fuera útil llevarlo a todas nuestras islas y costas, especialmente en Tierra Firme, Cartagena y Caracas” (Mañé, 1938, pp. 29-30, 54-55, 63). Sin mencionarlo explícitamente, proponían articular el comercio yucateco con los puertos centroamericanos y suramericanos que, en el marco de la atlantización del comercio, debilitó la presencia de comerciantes novohispanos

en aquellos lugares (Bonialian, 2017a, 2017b). De hecho, los yucatecos se preocuparon por controlar el comercio con las poblaciones del Golfo de México a pesar de las resistencias del gobierno virreinal (Cordero, 2004; Valle, 2011, pp. 242-243). El proyecto miraba también al sur: una red comercial Habana-Campeche-Centroamérica.

Las observaciones de los visitantes seguramente se plantearon con el conocimiento de los yucatecos de la reorganización comercial proyectada por la corona en el Atlántico y Caribe, que, como hemos indicado, reconfiguró los circuitos comerciales de este espacio: Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y Trinidad. En años subsecuentes fueron incorporados Luisiana en 1768, Campeche y Yucatán en 1770, y algunos de los mencionados por los visitantes: Santo Domingo, Tierra firme, Cartagena, Santa Martha, Portobello, entre otros (Coronas, 1992, pp. 77-79). De acuerdo con García-Baquero (1995, p. 125), esta organización comercial se restringió “a un área en cierto modo marginal” caracterizada por no producir plata. Agregaríamos que este mercado compartía ciertas características que los podía conectar entre sí. A excepción de la Luisiana, todos compartían intereses con el Caribe y varios podrían fungir como puertos para recibir productos de reexportación desde la provincia yucateca o se hallaban en el radio de acción. Además, el decreto de 1778, que apuntaló la política de apertura comercial, permitió el intercambio interprovincial, es decir, unos puertos podrían convertirse en abastecedores de otros menores (García-Baquero, 1995, pp. 126-127). Miremos en los hechos como se articuló el mercado yucateco con el Caribe a partir de estas reformas.

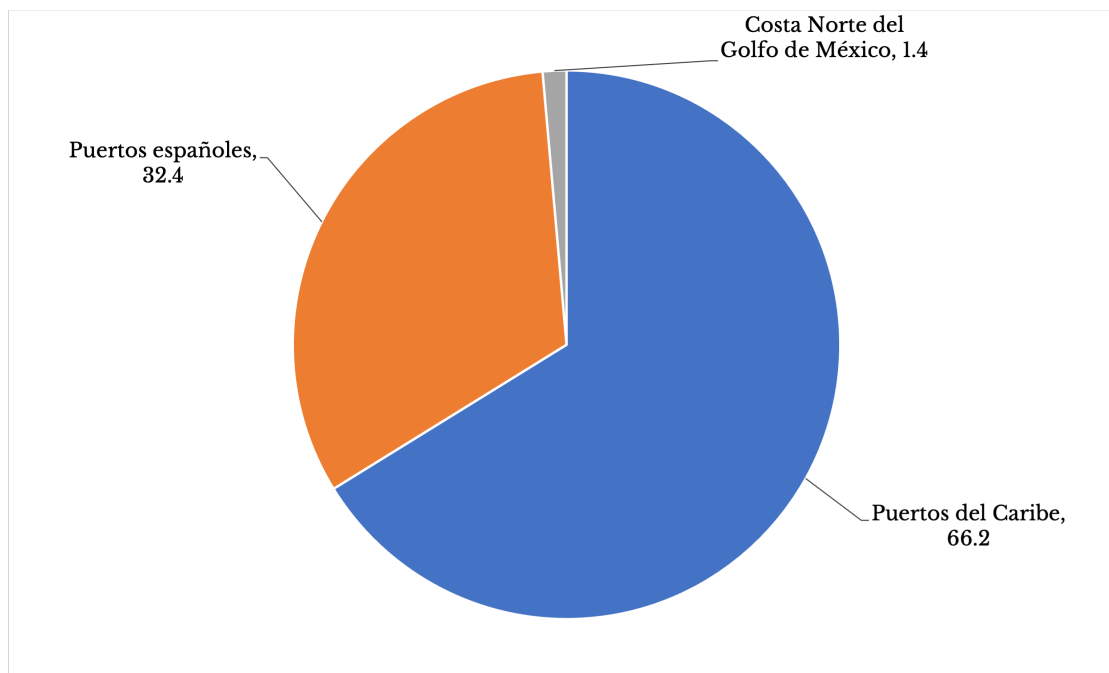
Pérez-Mallaína (1978) señala que las disposiciones de 1770 y 1778 puso a los puertos yucatecos en condiciones de comerciar con los puertos españoles habilitados para este intercambio, aunque “los contactos directos de Campeche con España fueron débiles”. Por lo contrario, Veracruz y La Habana continuaron siendo los puertos reexportadores que surtían de productos a Yucatán. Argumentamos que la idea no era poner en contacto a Yucatán con los puertos españoles, sino formar un mercado con los puertos del Caribe (Fisher, 1993). De tal manera que, Yucatán tendría en este mercado el papel de abastecer la costa del Golfo de México y Honduras con productos españoles y europeos obtenidos de la Habana. Los comerciantes campechanos de principios del siglo XIX tenían claro que el futuro comercial estaba vinculado con las importaciones del Caribe y la reexportación de mercancías (Bock, 2007).

La historiografía ha cuantificado el volumen comercial de este momento y ha arribado a conclusiones similares: el crecimiento del volumen comercial y la diversificación de puertos (Mezeta, 2019; Pérez-Mallaína, 1978). Por nuestra parte, hemos revisitado los datos para mostrar el peso de cada una de las rutas comerciales, lo cual nos ayudará a evaluar los vínculos comerciales con los ejes comerciales del Caribe, el Golfo de México y la costa Norte del Golfo de México (Nueva Orleans). Las siguientes gráficas muestran la composición de las importaciones según el puerto de origen. La primera corresponde a 1778 y la comparamos con la de 1800.

Como ha señalado la historiografía, la libertad de comerciar con los puertos del Caribe y del Golfo de México establecieron un vínculo con la región del Caribe. La gráfica 1 muestra que el lazo se generó con el Caribe y Sudamérica, ya que dos terceras partes de las importaciones provinieron de La Habana, Omoa, Trujillo y Portobello. En tanto que, un poco menos de la tercera parte, de Veracruz, Tabasco, El Carmen y otros puertos del Golfo de México. En síntesis, el grueso del comercio de importación se articuló en dos redes, La Habana y Panamá (Portobello, Omoa y Trujillo), dos de los centros de abastecimientos que recibían productos del comercio del Atlántico; la primera, por la vía España-Habana y la segunda, de forma indirecta España-Cabo Hornos-Panamá (Bonialian, 2017b; Bonialian y Hausberger, 2018). Precisamente a estas redes

comerciales se articularon los yucatecos, tal y como lo proyectaron los visitantes. Hay que destacar el incipiente contacto con la Costa Norte del Golfo de México, ya que este será un lugar común en el siglo XIX, un mercado atado a los comerciantes estadounidenses y el abastecimiento de harinas.

Gráfico 1. Puertos de origen de las importaciones yucatecas, 1778



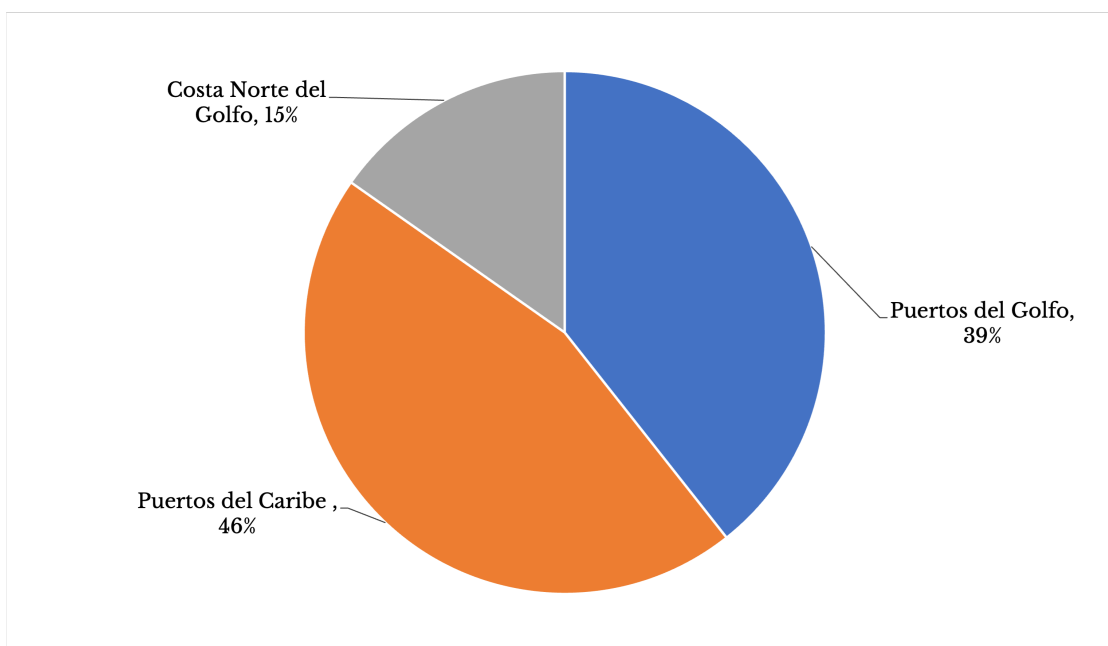
Fuente: Pérez-Mallaína (1978, p. 77).

Por otra parte, la historiografía ha mostrado que, a pesar de los conflictos bélicos de finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX, la provincia de Yucatán experimentó los momentos más florecientes en sus intercambios (Mezeta, 2019, pp. 110-113). La gráfica 2 ilustra este momento cumbre y los cambios en la estructura geográfica de las importaciones.

Partiendo del hecho del crecimiento comercial, la gráfica revela que estuvo acompañado de cambios geográficos; no obstante, el Caribe continuó siendo el lugar predilecto. Como se observa, casi 50 % de las importaciones provinieron de esta región (véase gráfica 2). Por lo cual, es importante señalar que los puertos con los que se mantuvo contacto en el Caribe se incrementaron al pasar de cuatro a cinco. Lo que vale destacar es la intensificación del giro comercial con el Caribe Insular. Por otra parte, el Golfo de México ganó terreno, quizá producto de la posibilidad de obtener mercancías del comercio neutral que practicaba Veracruz con los puertos estadounidenses (Marichal, 2002, p. 5); sin embargo, resalta el incremento de la participación de los puertos estadounidense, ya que pasó de 1.4 a 15 %. Un comportamiento que nos muestra que los yucatecos miraban hacia ese horizonte (véanse gráficas 1 y 2).

La gráfica 3 confirma la tendencia, pero con base en productos extranjeros y europeos importados. Los datos corresponden a 1798, parte de una época en la que el comercio experimentaba sus mejores momentos. Como se puede apreciar, es evidente que 80 % de los productos elaborados en otro país fue adquirido en los puertos del Caribe, particularmente del comercio con La

Gráfico 2. Puertos de origen de las importaciones yucatecas, 1800



Fuente: Pérez-Mallaína (1978, pp. 87-88).

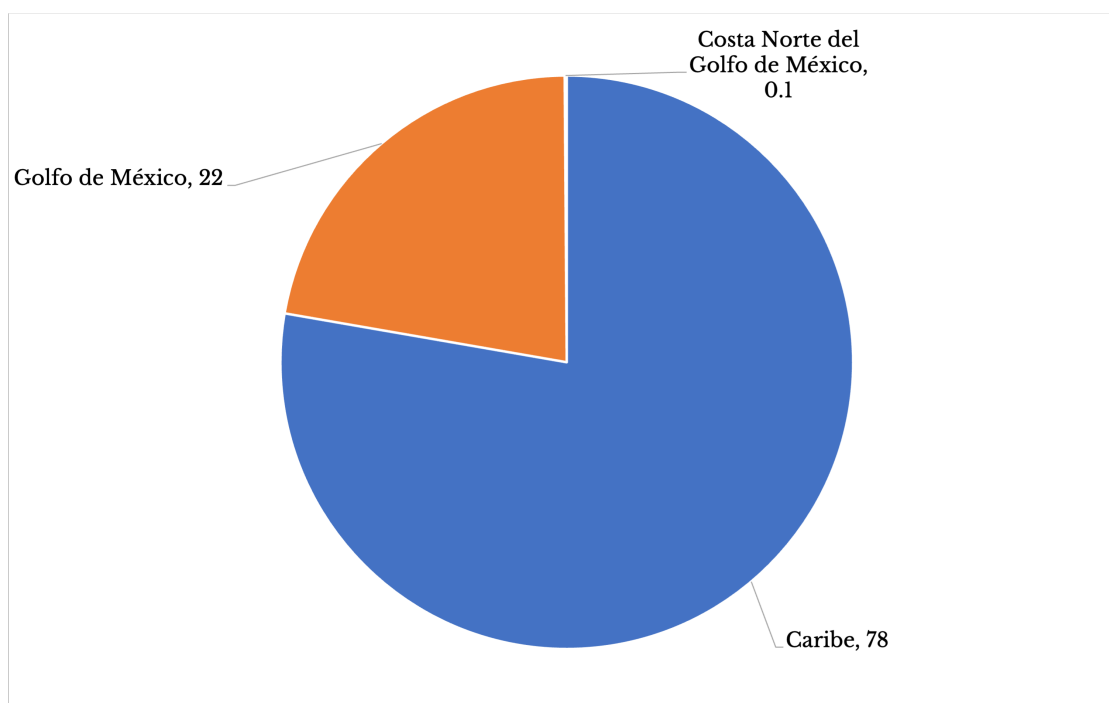
Habana. De tal manera que, podemos concluir que la libertad de comercio permitió que la provincia yucateca construyera un corredor comercial para la importación de productos extranjeros vinculado al Caribe, productos que, como veremos más adelante, no eran para el consumo local. Ahora, ¿cuál será la respuesta de los yucatecos cuando vean obstaculizadas estas rutas comerciales en el contexto de la crisis política de la monarquía española en 1808 y la independencia nacional que obligó a romper el comercio con los puertos españoles del Caribe?

DEL COMERCIO LIBRE Y NEUTRAL: EL PROYECTO ECONÓMICO-FISCAL DE 1813

En 1811, en la coyuntura de la reunión de las Cortes de Cádiz y la necesidad de dotar al representante provincial con información para presentar las demandas regionales en las Cortes,³ los yucatecos elaboraron un documento que muestra los alcances del comercio y su proyección. En ese sentido, Manuel de Regil situó a la provincia entre el Golfo de México y el Golfo Honduras “con la que logra la más ventajosa situación de comercio”; es decir, estableció un radio de influencia amplio para los comerciantes yucatecos que iba del Golfo de México al Golfo de Honduras y sus islas inmediatas. Recordó que los puertos habilitados para el comercio eran Campeche (1778) y Sisal (1811), el segundo con reconocimiento de Puerto Menor. El último, en teoría, se abría como aquel punto de salida que, por su posición geográfica, articulaba el mercado que se extiende a lo largo de la costa del Golfo de Honduras y Guatemala. Junto a estos estaban los habilitados para el comercio de productos locales, a saber: Dzilam, Río Lagartos, La Bahía de Ascensión, Tabasco

³ Sobre los diputados yucatecos en Cádiz, véase Machuca (2012).

Gráfico 3. Procedencia de los efectos extranjeros y de Europa, 1798



Fuente: Pérez-Mallaína (1978, pp. 96-97).

y la Laguna. Por tal razón, podemos argüir que la proyección es clara, puesto que, Campeche queda vinculado a los puertos del Golfo de México y Sisal (meridianos) unido al Golfo de Honduras. Por tanto, aparentemente los vínculos con el comercio del Caribe quedaban en manos de los meridianos.

Regil detalló que, a lo largo de la costa del Golfo de México, desde Nuevo Santander, pasando por Soto de la Marina, Tampico, Tuxpan, Alvarado y Coatzacoalcos, se articulaba el comercio yucateco con un mercado de importación y exportación de los excedentes de la producción local; no sólo en puntos de la costa, sino más amplio, pues de los lugares mencionados partían las mercancías a zonas del interior novohispano. Reveló también una cuestión más importante, ya que argumentó que este mercado se vería fortalecido si se le permitía participar del comercio que se extendía a lo largo del caudaloso Río Coatzacoalcos que conecta con el Mar del Pacífico, corredor que se podría abastecer de “efectos lícitos de Europa que son necesarios en aquellos para el consumo, comodidad, negociación” (Pedro Manuel de Regil, 1811, p. 19). De esta forma, Regil planteaba claramente la actividad de reexportación para competir con el comercio de México y Veracruz o atender un mercado que recibía productos del comercio del Pacífico.⁴ La propuesta cobra sentido, pues como hemos visto, los comerciantes campechanos tenían la capacidad de obtener productos europeos del Caribe y, por tanto, buscaban ampliar su mercado para poner sus importaciones, un mercado no necesariamente circunscrito al ámbito provincial.

⁴ Para las disputas del mercado del Golfo de México con el consulado Veracruzano, véanse Souto (2001), Campos (2013) y Valle (2011, pp. 242-243).

Por ello, frente a los privilegios concedidos a los consulados de México y Veracruz para el comercio de importación con países amigos y neutrales, así como el rechazo del intendente de Yucatán de participar en este tipo de intercambios (aunque en 1810 concedió excepciones para comerciar con el extranjero) (Marichal, 2002; Mezeta, 2019, pp. 126-137), Regil solicitó permitir a la provincia establecer contacto con puertos extranjeros para comercializar los productos de la agricultura e industria yucateca e importar otros para satisfacer las necesidades locales:

Este mismo fin [satisfacer el mercado local] se propone Yucatán deseando que se permitan conducir los productos de las suyas [agricultura e industria] a todos los puertos Americanos y Europeos, amigos y neutrales, donde tuviera demanda y consumo, y donde fuera más ventajosa su permutación, y la compra de cuantos artículos demanda su consumo y el uso constante de sus habitantes [...] (Pedro Manuel de Regil, 1811, pp. 24-25).

Lo que Regil no revela es que este comercio con potencias amigas y neutrales no se vincularía a puertos de Europa, sino que la idea es fortalecer el intercambio con las posesiones extranjeras en el Caribe; además, no sólo abastecería las necesidades locales, sino que reexportaría productos a la costa del Golfo de México y Golfo de Honduras. De hecho, en 1810, el intendente Benito Pérez Valdelomar reveló que los yucatecos abastecían con reexportaciones los mercados del Golfo de México y Guatemala con géneros de algodón que obtenían de países extranjeros por medio del contrabando; sin duda, estos procedían de Jamaica (Campos, 2013; Mezeta, 2019). Un comercio posible por la experiencia que en tiempos recientes había ensayado Veracruz en el comercio con potencias amigas y neutrales, cuya plaza principal de importaciones era Jamaica, lugar en el que se comerciaba con los exportadores británicos (Marichal, 2002). En 1811 Regil buscaba que los representantes yucatecos en las Cortes de Cádiz legitimaran este mercado clandestino.

En la primavera de 1814, la comisión yucateca que elaboró el informe para la regencia propuso abrir los puertos yucatecos al comercio con el extranjero como una estrategia para combatir el contrabando de telas provenientes de Jamaica, Nasáu y Nueva Orleans; aunque esta reconocía las críticas sobre los efectos negativos al comercio y riqueza nacional en el contexto de las urgencias del erario por la interrupción del situado (Marichal y Grafenstein, 2012) y la supresión de tributos (Cobá, 2009):

cuando una ley urgente e imperiosa [crisis fiscal] como la del caso en la que nos hallamos no deja recurso a la elección precisa [el libre comercio se justifica]. Puede ser que en otras circunstancias se presenten otros medios, y que la experiencia misma del trato, decidiendo el problema, asegure sin equivocación los planes conciliables, justos y provechosos; pero entre tanto, el gobierno debe ocurrir al reparo sin tardanza (Comisionados Yucatecos, 1971, pp. 47-48).

Es en este contexto de la imperiosa necesidad (Sánchez, 2016) en el que emerge la experiencia del comercio libre: estrategia fiscal antes que comercial. Ernest Sánchez Santiró (2012) estudió el periodo (1801-1821) y ha demostrado la crisis fiscal en la que se sumergió la provincia de Yucatán tras la abolición del tributo y la paralización del comercio. Una de sus conclusiones es que el comercio se convirtió en la tabla de salvación. En efecto, tras la crisis del imperio español, entre 1813 y 1814, los yucatecos discutieron estrategias para permitir el comercio con potencias extranjeras amigas y neutrales. Bajo el argumento de las urgencias del erario y con las instituciones gaditanas

emanadas de la constitución, el camino se allanó. Desde noviembre de 1813 la Diputación Provincial abogó por la apertura comercial para incrementar los ingresos del erario como lo habían hecho los puertos del Caribe, Cuba y Puerto Rico.⁵ El ayuntamiento de Campeche fue más allá al proponer una apertura comercial con los puertos americanos y europeos de potencias amigas y neutrales (Campos y Domínguez, 2006, p. 141),⁶ en otras palabras, abrir el comercio con las posesiones extranjeras del Caribe (Inglaterra) y con la costa Norte del Seno Mexicano (Nueva Orleans, Nueva York, Boston, entre otros). En abril de 1814 fue publicado el reglamento que permitió el comercio libre con países amigos y neutrales.

El reglamento estableció un trato preferencial al comercio de exportación de los productos locales que, como hemos visto, eran reducidos (3 % de salida). Empero, en el caso de las importaciones, llama la atención que fije un gravamen de 3 % de salida a los “frutos y efectos nacionales, europeos y americanos” que no hubiesen satisfecho derechos a su entrada. Lo anterior se refiere a que favorezca la reexportación de productos a otros mercados, equiparándolo con los productos locales. En cuanto al comercio de géneros de algodón proyectado para el Caribe, en especial Jamaica, estableció 12 % en embarcaciones españolas y 16 % en naves extranjeras.

Respecto a las importaciones distintas a los efectos de algodón, estas sufrirían un gravamen de 20 % en embarcación extranjera y 16 % en española. Como hemos señalado, el mercado para importar estos efectos era La Habana. El artículo 20 incorporó una forma de reducir aquel gravamen, ya que estableció 9 % a los efectos “extranjeros españolizados que se introduzcan de la Habana o cualquier otro puerto que tenga permiso de comercio con neutrales, pagarán los mismos derechos que pagan los frutos y producciones naturales de la Habana”, es decir, se abría una puerta para que La Habana continuara siendo el puerto predilecto para las importaciones de productos extranjeros distintos a los algodones (Ancona, 1917, p. 369). En síntesis, los aranceles estaban diseñados para favorecer la importación de géneros de algodón. Ahora, ¿cómo reconfiguró este reglamento los circuitos comerciales? En la gráfica 4 y el cuadro 1 hemos estimado el valor de las importaciones producto de los dos reglamentos (1814 y 1823) de comercio que estuvieron en vigencia de 1814 a 1824. Analicemos el primero (1814-1822).⁷

El cuadro 1 está integrado por tres variables. La primera, es la importación de productos bajo el reglamento de comercio libre de 1778 y son productos americanos. La presencia de este rubro indica que el reglamento de 1814 no abrogó la normatividad que permitía obtener productos de los puertos novohispano y habanero. Únicamente buscó abrir un camino para que se obtuvieran bienes de consumo (telas) y herramientas en puertos amigos y neutrales: segunda variable (derechos de importación). El tercer rubro es harina, su importancia tal vez revele una de las estrategias comerciales durante la primera etapa. La gráfica 4 muestra el comportamiento y la distribución del valor comercial de las importaciones entre los puertos provinciales realizadas al amparo del reglamento de comercio de 1814.

⁵ Para un estudio sobre el comercio libre con potencias amigas y neutrales, véase Macías (2020).

⁶ Para un detallado análisis del proceso, véase Hernández (2011, cap. 1).

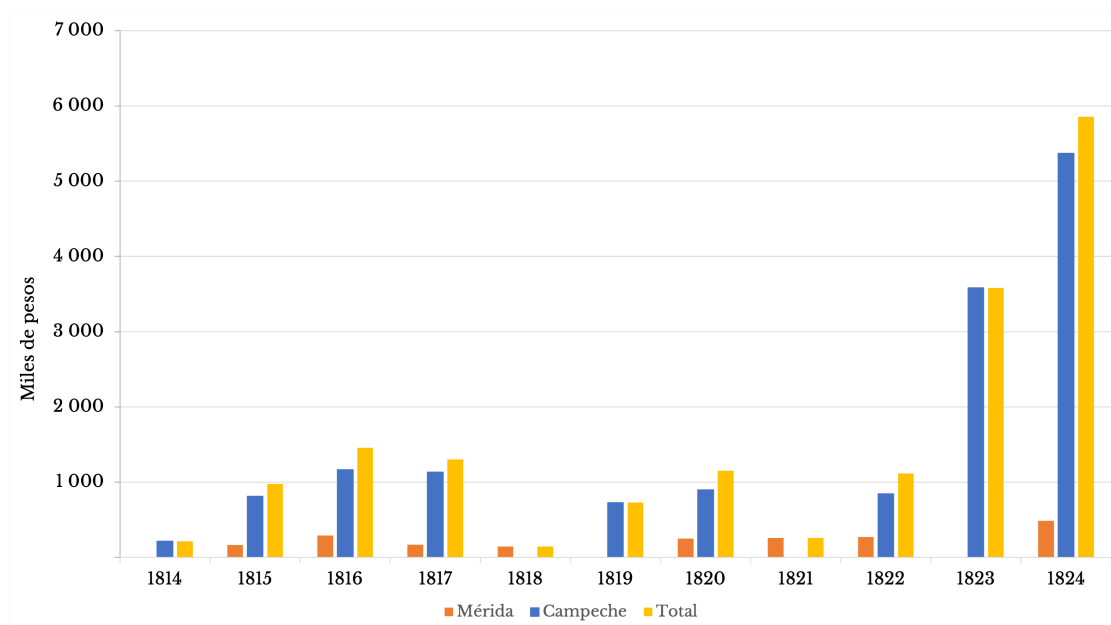
⁷ Nuestros datos provienen de diversas fuentes fiscales (libros de cargo y data). A partir del porcentaje gravado estimamos el valor total. De esta forma, lo que ofrecemos son cifras correspondientes al valor comercial, no la recaudación fiscal; esta última distorsionaría el total de las importaciones. Quedan excluidas las exportaciones. En el caso del valor comercial de la harina la obtuvimos de la siguiente manera. El gravamen registrado refiere a barriles de harina. Con dicha información estimamos el número de barriles importados anualmente. El valor comercial de cada barril (70 pesos) la obtuvimos del remate de un comiso de 1815. Con estos datos estimamos el valor de la harina importada. Quedaron fuera los derechos de importación del aguardiente habanero por no tener elementos para estimarlos, y otras menores: la cera de Cuba y el cacao de Guayaquil.

Cuadro 1. Volumen de importaciones por los puertos de la provincia de Yucatán, 1814-1824

Años	Importaciones (Reglamento, 1778)		Importación 1814-1824		Derecho de harina 1814-1824		Total
	Sisal	Campeche	Sisal	Campeche	Sisal	Campeche	
1814	s. d.	49 333	s. d.	72 914	s. d.	92 260	214 507
1815	58 200	22 700	s. d.	726 914	108 570	62 020	978 404
1816	75 666	54 133	s. d.	856 651	216 790	255 366	1 458 606
1817	32 783	49 300	s. d.	800 210	137 270	282 960	1 302 523
1818	51 533	s. d.	s. d.	s. d.	93 880	s. d.	145 413
1819	s. d.	43 833	s. d.	280 477	s. d.	405 370	729 680
1820	54 066	34 400	s. d.	391 827	197 820	473 270	1 151 383
1821	66 066	s. d.	3 191	s. d.	189 420	s. d.	258 677
1822	24 500	21 233	s. d.	385 131	247 100	437 675	1 115 639
1823	s. d.	s. d.	s. d.	3 197 411	s. d.	385 035	3 582 446
1824	s. d.	s. d.	281 078	5 012 294	205 240	356 655	5 855 267

Fuentes: Caja Matriz, vols. 1893, 1291, 2068, 533, exp. 1. Archivo Histórico de Hacienda, vol. 640, exp. 1; vol. 660, exp. 3; vol. 690, exp. 1; vols. 1012; 570, exps. 1 y 8. Indiferente Virreinal, Real Caja, vol. 690, exp. 2; Indiferente Virreinal, vols. 4110 y 6090, exp. 2; Tesorería General, vols. 482, 484, 498, 512, 529. Archivo General de la Nación (en adelante AGN).

Gráfico 4. Importaciones por los puertos de la provincia de Yucatán, 1814-1824



Fuente: cuadro 1.

Concentrémonos en el periodo de 1814 a 1822, años de aplicación del reglamento de comercio con potencias amigas y neutrales de 1814, pues, a pesar de la restauración absolutista y las órdenes del virreinato de Nueva España de terminar con aquel comercio, se mantuvo vigente hasta la resolución del gobierno metropolitano (Miguel de Castro y Araoz al virrey de Nueva España. Mérida, Yucatán, 20 de julio de 1816. Indiferente Virreinal, caja 6043, exp. 4, AGN). La barra con puntos refiere al total de las importaciones con países amigos y neutrales. Como se puede apreciar, se fijó un comercio, en los mejores años, en poco más de 1 000 000 de pesos. Sin embargo, si distinguimos por puertos, en el caso de Mérida (Sisal), el volumen es mucho menor al de Campeche (véase cuadro 2).

Cuadro 2. Comercio de importación con países amigos y neutrales según puertos de entrada, 1814-1822 (porcentajes)

<i>Años</i>	<i>Sisal</i>	<i>Campeche</i>	<i>Total</i>
1814	s. d.	s. d.	s. d.
1815	17	83	100
1816	20	80	100
1817	13	87	100
1818	s. d.	s. d.	s. d.
1819	s. d.	s. d.	s. d.
1820	22	78	100
1821	s. d.	s. d.	s. d.
1822	24	76	100

Fuente: cuadro 1.

Se observa que, en los mejores años, el porcentaje del valor comercial por Sisal apenas superó el 20 %. Por lo que podemos argumentar que por el puerto de Campeche ingresó más de las tres cuartas partes del comercio. Importa destacar que, en el caso de Campeche, sus importaciones son casi el total en algunos años: 1816, 1817 y 1820 (véanse cuadro 1 y gráfica 4). Los registros sobre importaciones, distintas a la harina, hechas por el puerto de Sisal son casi nulos o insignificantes, como el caso de 1820; de hecho, el registro corresponde a la caja subalterna de Bacalar. Los registros no muestran que los meridianos estuvieran participando en el comercio de importaciones con los puertos amigos y neutrales. Esta información está confirmada por Pedro Bolio, contador de Hacienda de Mérida: en 1816, la caja de Mérida registró sólo derechos por harina, “único artículo que ha entrado por Sisal, participando de los de más [productos del comercio] por el giro costeno de Campeche, a donde han contribuido los buques procedentes de colonias extranjeras” (Pedro Bolio al capitán general, 21 de julio de 1817, Mérida. Caja Matriz, 3171, AGN).

El giro en el que estaban involucrados los meridianos es en la importación de harinas, aunque su comercio es muy peculiar. Contamos con algunos registros que nos dan pistas de los puertos de origen. Así, entre 1816, 1820, 1821 y 1822, prácticamente el total de sus importaciones de productos americanos y de harina extranjera fueron de origen habanero, no de puertos amigos o neutrales. La explicación a este comportamiento quizá esté en las facilidades que permitió la apertura comercial de La Habana con los puertos estadounidenses para la importación y reexportación

de harinas (Macías, 2020, p. 72); el puerto de Sisal se convirtió en uno de los destinos de las harinas estadounidenses. Es importante tener presente este rasgo porque nos permitirá conocer su posicionamiento frente al reglamento de comercio.

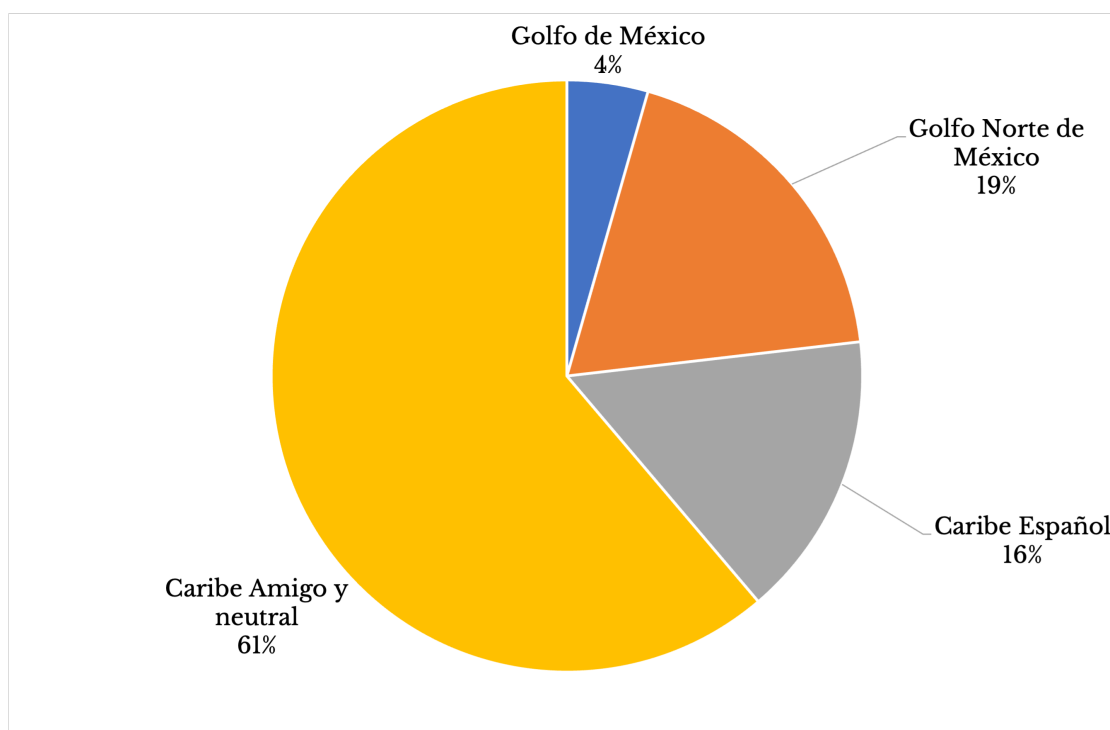
La nula presencia de buques en Sisal con productos del comercio extranjero fue reiterada por los funcionarios de Hacienda. En noviembre de 1814 estos evaluaron los efectos de la libertad de comercio y señalaron categóricamente: ninguna, “en primer lugar por el giro de nuestra aduana no se ha solicitado permiso o registro de buque para ir a ninguna colonia de dichas potencias ni de ellas han venido embarcaciones en uso de la libertad con que nada ha influido ni en la extracción de frutos provinciales ni ha causado derechos reales a favor de estas cajas”. En el caso del comercio con La Habana, aunque en su mercado existían productos de algodón abastecidos del extranjero, la normatividad no permitía la reexportación, por lo que no se podía especular con este giro. En el caso de los puertos estadounidenses “se hayan cerradas o sin permitir extracciones por la guerra que tienen con la Gran Bretaña”. Así que, con dificultades para comerciar con La Habana y los puertos de Estados Unidos, “no queda abiertas más puertas que los puertos ingleses de Providencia y Jamaica”, pero cuya dificultad estaba en los piratas que inundaban el Golfo de México (Pedro Bolio al intendente, Mérida, Yucatán, 22 de agosto de 1814. Caja Matriz, 3171, AGN).

En vista de la escasa participación del comercio sisaleño (meridanos), el puerto de Campeche se convierte en el espacio importante para conocer las características del comercio con amigos y neutrales de 1814 y la reconfiguración del mercado. En 1814 casi 90 % de las importaciones provinieron de puertos caribeños y, como era costumbre, La Habana se convirtió en el lugar predilecto (casi dos terceras partes); aunque emergen los puertos del Caribe que entran en la categoría de amigos y neutrales. Tal es el caso de Jamaica, una posesión inglesa, lugar de procedencia de una tercera parte de las importaciones. Si bien, es cierto que en 1815 la tendencia es la reducción de la participación de estos dos puertos en el mercado de las importaciones locales, pero 1816 muestra la consolidación (véase gráfica 5).

Las estimaciones muestran que, a dos años de vigencia del reglamento de comercio, se consolidó el mercado de importaciones caribeño. De este lugar provenía las tres cuartas partes de las importaciones y el Caribe no español; Jamaica, registró cerca de las dos terceras partes del total. Si comparamos esta estructura de puertos de origen con la de 1798 (véase gráfica 2), podemos argumentar que el mercado caribeño se consolidó, pero emergió el Caribe inglés con gran fuerza. Sin embargo, es importante destacar que una quinta parte del total de las importaciones tiene su origen en el Golfo Norte de México, de los puertos estadounidenses (Nueva Orleans y Nueva York), lugares desde el cual se importó harina. Por tanto, el puerto de Campeche se articuló a este mercado de harinas que se forjó a finales del siglo XVIII (Vidal, 2017). Una demanda de harina que no podía satisfacer el Caribe inglés ni la misma Habana, esta última reexportaba la harina que obtenía de los puertos estadounidenses, además el abastecimiento de su mercado dependía de los comerciantes estadounidenses (Böttcher et al., 2011, pp. 221-225). Podemos argumentar que mientras Sisal tenía como puerto de abastecimiento a La Habana, los campechanos acudían directamente al mercado estadounidense de las harinas, pero aquella dinámica se modificó con los cambios políticos que supuso la independencia nacional. Tenemos cifras confiables de las importaciones por el puerto de Campeche de 1822, mismas que nos muestran la estructura de este comercio (véase gráfica 6).

La literatura nos ha mostrado los vaivenes que experimentó este comercio neutral del reglamento de 1814 en el contexto de la restauración absolutista y la declaración de independencia, pero falta evaluar cuantitativamente estos cambios y su impacto en la estructura. La gráfica 5 revela una

Gráfico 5. Importaciones por el puerto de Campeche, 1816

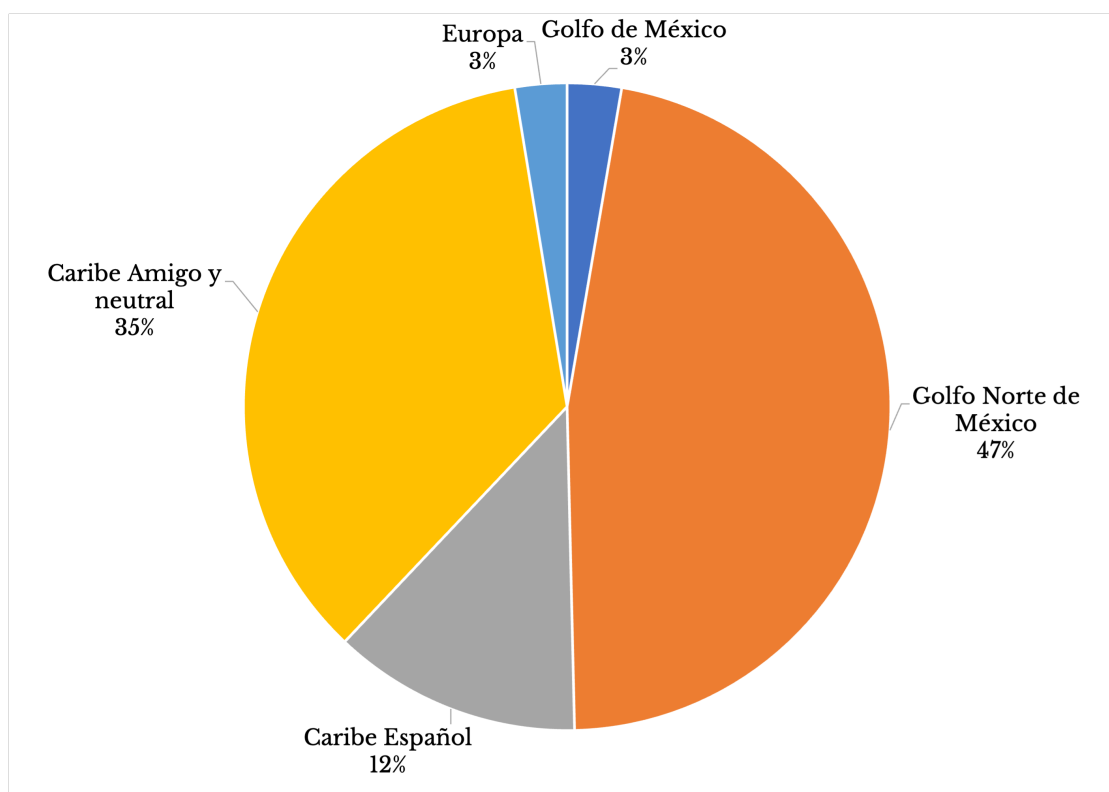


Fuente: cuadro 1.

reestructuración del mercado de importaciones. Es importante recordar que este comercio continuó al cobijo del reglamento local de 1814, a pesar de la legislación nacional y el arancel de comercio de diciembre de 1821. La gráfica sugiere que, por una parte, el comercio con el Caribe Insular (Habana y Jamaica) se redujo sensiblemente al pasar de 77 a 47 %, una caída cercana al 40 %. El mercado más afectado fue el jamaiquino. Este cambio favorece al estadounidense al pasar de 19 a 47 %, es decir, duplicó su participación como destino para satisfacer las importaciones campechanas. Es necesario apuntar que el producto que se obtuvo de aquel mercado fue la harina y que su peso en las importaciones es superior al resto de los otros productos. En este año el intercambio significó 54 % en harina y el restante 46 % productos distintos a ella (véase cuadro 1). Por lo anterior, podemos decir que la importancia del mercado estadounidense era endeble al depender de un sólo producto. Por último, es importante destacar el crecimiento de los intercambios con el Golfo Norte de México: Nueva Orleans y Nueva York (véase gráfica 6).

En síntesis, en el contexto de la guerra de independencia, la cual dificultó los contactos con los puertos del Golfo de México, los yucatecos redireccionaron el reglamento de comercio de 1814 hacia países extranjeros (ya no Cuba) para abastecer el mercado local, se consolidó así el proyecto económico construido hacia el Caribe. Además, el reglamento resolvió la vieja pugna con los comerciantes veracruzanos y su monopolio de productos extranjeros. Finalmente, hay que reconocer la emergencia de contactos directos con los puertos europeos que se habían interrumpido

Gráfico 6. Importaciones por el puerto de Campeche, 1822



Fuente: cuadro 1.

por las guerras imperiales, la independencia nacional plateó otro escenario que favoreció este intercambio. No obstante, esta experiencia considerada exitosa, en la segunda década del siglo XIX emergieron críticas que pusieron en duda su pertinencia, como veremos a continuación.

CRISIS Y RECOMPOSICIÓN DEL PROYECTO DE COMERCIO, 1823-1824

Desde el punto de vista cuantitativo el reglamento de comercio fue un éxito al articular un mercado de importaciones entorpecido por los conflictos bélicos que se libraban en la región central y los bloqueos en el Golfo de México. Sin embargo, en la segunda década del siglo XIX, en el marco de la crisis política que condujo a la independencia nacional, esta perspectiva no era compartida por los contemporáneos, pues, las condiciones cambiantes obligaron a repensar el proyecto. El ministro de Hacienda explicó que el crecimiento del comercio con el Caribe de 1814-1821 se debió a que:

el puerto de Kingston [Jamaica] no solo proporcionaba el surtido que se apetecía, sino para conservar tan útil e interesante monopolio, daba la protección y defensa que se deseaba. Periódicamente los convoyes, escoltados por buques de la armada británica

han arribado a este puerto y aun actualmente hay pendientes y se aguardan bajo la misma protección [...] (Dictamen del ministro de Hacienda de Campeche, Campeche, 24 de marzo de 1821).⁸

Con estas ventajas podemos comprender el cambio que se experimentó en la geografía de las importaciones, sobre todo, porque en el marco de la guerra de independencia otras regiones también buscaron nuevas estrategias y mercados para continuar con sus actividades, como Tampico, Nueva Galicia y las Provincias Internas (Ibarra, 2021; Trejo, 2015).

Una cuestión que es importante recordar es que el proyecto de 1814 nació como una solución imprescindible o de la “imperiosa necesidad” (Sánchez, 2016) que demandaba la Hacienda pública, no como un proyecto comercial. Por lo cual, este entró en crisis desde la restauración monárquica en España, la cual atendió privilegios y/o compromisos de carácter comercial. En mayo de 1815 la corona prohibió el comercio de algodones británicos y cerró los puertos hispanoamericanos habilitados para el comercio extranjero; aunque el intendente de Yucatán no aplicó la disposición, hemos señalado que el reglamento de comercio de 1814 continuó vigente. Al año siguiente, el virrey de Nueva España autorizó el tráfico del puerto de Campeche con Tampico, pero refrendó las disposiciones que prohibían el comercio con el extranjero. En octubre de 1816 Miguel de Castro y Araoz, intendente, manifestó lo contradictorio de la medida del gobierno de restaurar el “privilegio” del comercio de tejidos de algodón a la Compañía de Filipinas porque ello suponía la supresión del reglamento de comercio local de 1814, ya que dicho “giro consiste en manufacturas de algodón, y si ha de prevalecer la facultad exclusiva de la Compañía, sería lo mismo que derogar el comercio libre” (22 de octubre de 1816, Mérida, Yucatán. Indiferente Virreinal, caja 6043, exp. 4, AGN). El problema es que en el proyecto comercial embonaban dos cuestiones: una estrategia fiscal y un proyecto de comercio. Aunque compatibles, el primero era aplaudido por las autoridades, pero el segundo suponía la amenaza de privilegios de los consulados y de la Compañía de Filipinas. A pesar de que de este comercio no participaran directamente los puertos provinciales, el novohispano era uno de los mayores beneficiarios antes de las guerras imperiales y la crisis política de 1808 (Díaz-Trechuelo, 1965, pp. 112, 127-128), por lo que no dudamos que esta oportunidad fue aprovechada para minar el proyecto yucateco.

Por lo anterior, en septiembre de 1817 el intendente defendió el proyecto de libre comercio con potencias amigas y neutrales con el argumento de su utilidad para generar ingresos para cubrir los gastos de la Hacienda local y su pertinencia como proyecto económico. Apuntó que, no obstante, el restablecimiento de la monarquía y el contacto comercial con La Habana, los intercambios con Veracruz, “costas colaterales y provincia de Tabasco era complejo” por la presencia de piratas. Además, la idea implícita de dañar el comercio de telas de algodón de la Compañía de Filipinas no era real, “pues hace años que a Yucatán no viene registro ninguno de España que pudiera traer lienzos de su concesión, y por consecuente sus consumos, en estado negativo, no han recibido agravio”. Es decir, a falta de vínculos entre ambos comercios, Yucatán consideraba pertinente el mercado de importación que había favorecido y esperaba que, como el caso del libre comercio concedido a Baracoa en esas mismas fechas (y otros puertos del Caribe como Cartagena, Santa Marta, Caracas, Santo Domingo y Puerto Rico), la corona española sancionara el comercio libre yucateco (Miguel de Castro y Araoz al Virrey de la Nueva España. Mérida, Yucatán, 10 de septiembre de 1817. Indiferente Virreinal, caja 6043, exp. 4, AGN). En este mismo año (1817), y

⁸ Expediente sobre la ley prohibitiva de algodón (1821).

en vista de sus efectos favorables para el erario, recibió la sanción de las autoridades reales. Desde nuestra perspectiva, con esta resolución el proyecto fiscal de “emergencia” transita al proyecto comercial del siglo XIX que defenderían los yucatecos.

Tres años más tarde, la restauración del régimen liberal de 1820 y su prohibición del comercio de géneros de algodón (Campos, 2013, pp. 77-78, 84; Macías, 2020) puso en entredicho la vigencia del reglamento de comercio libre de 1814 y la importación de telas extranjeras del Caribe. En esa coyuntura las corporaciones yucatecas evaluaron la viabilidad del comercio libre. Mientras el ayuntamiento y comercio de Campeche apostaban por la continuidad, el ayuntamiento de Mérida se mostraba escéptico, pues, como mecanismo para resolver un problema financiero coyuntural fue exitoso, pero –argumentaron– la experiencia demostró que tenía efectos negativos sobre la agricultura e industria local porque se transformó en “un comercio puramente pasivo”, puesto que, las importaciones superaron a las exportaciones. Muestra del fracaso era que la caja de Mérida había transferido recursos a la de Campeche, siendo aquel puerto el usufructuario del comercio libre.⁹ Lo que no decían los meridianos era que no los había beneficiado, como vimos líneas arriba, además de que para 1821 el giro con La Habana no era claro.

Más tarde, los síndicos procuradores de Campeche convergieron con la idea del fracaso comercial. Revelaron algunas razones, la primera fue en torno a la dificultad para acudir a los mercados, pues, en aquel momento varios cargamentos habían sido presas de la piratería. Junto con esta condición, se refirieron a las restricciones impuestas por el virreinato a “una de sus navegaciones lucrosas”: el comercio con el Golfo de México. Y, por si fuera poco, poner en los mercados nacionales las importaciones extranjeras era complicado por las “convulsiones interiores de aquel reino”. Finalmente, señalaron que el comercio de los productos locales enfrentaba el problema del poco aprecio y sentenciaron: “todo, todo contribuye a la destrucción de nuestro precario y lánguido comercio”. Con estas vías obstaculizadas para la reexportación de los productos extranjeros, el consumo provincial era incapaz de absorber las importaciones extranjeras, por lo que estaba saturado.¹⁰ Por consiguiente, sin mercado distinto al local para abastecer con las importaciones, este giro no justificaba su necesidad. Un replanteamiento tendría que pensar en estrategias para la reexportación y sus mercados.

En un intento por detener la inminente aplicación de la ley de algodones de diciembre de 1820, en mayo del año siguiente el ayuntamiento de Campeche se sinceró respecto al significado del comercio libre para el consumo y comerciantes locales:

[Yucatán] Sin agricultura, sin industria, sin fábricas y sin otros productos y arbitrios con que ocurrir a sus necesidades internas, ni aun a lo que es de momentánea y continua urgencia, todo ha menester que la venga de afuera [...] Incapaz por ahora de surtir todo con sus producciones de su suelo y de su industria los consumos propios, mucho menos podrá proveernos, y aun cuando contase con sobrantes de que hacerlo, no tiene marina mercante que sea bastante a este objeto, ni la que existe cuenta con otra fuerza marítima que la proteja, auxilie o la haga respetar.¹¹

⁹ Dictamen de la diputación de comercio de Mérida sobre la ley de algodones. Mérida, 2 de mayo de 1821. Luis Sobrino, José Roch. Expediente sobre la ley prohibitiva de algodón (1821).

¹⁰ Exposición de los síndicos procuradores de Campeche, 27 de abril de 1821. Expediente sobre la ley prohibitiva de algodón (1821).

¹¹ Representación de ayuntamiento de Campeche sobre comercio libre, 2 de mayo de 1821. http://acervo.bibliotecavirtualdeyucatan.com.mx/janium-bin/janium_zui.pl?fn=4672&jzd=/janium/AP/XII-1821.1_2.0010/d.jzd

La cuestión revela una verdad a medias. Como ha demostrado Pedro Bracamonte y Sosa (1993), en estos años se inicia el desarrollo de una producción agroganadera comercial, ello explica que en momentos de crisis agrícola se requiera importar maíz del extranjero. Lo mismo se puede decir de una protoindustria algodonera, cañera y de aguardiente, pues, aunque existieron ensayos, en ninguno de los casos la provincia tuvo éxito en su desarrollo. Pero todo fue una verdad a medias porque las importaciones no eran para el consumo local. Por ello, sostenemos que el reglamento de comercio de 1814 mostraba sus limitaciones: sin consumidores, las importaciones extranjeras no tenían sentido.

Ante la prohibición del comercio extranjero y la cancelación inminente de la importación y reexportación de productos de algodón extranjero, la Diputación Provincial salió al paso y refrendó el reglamento de comercio de 1814 hasta recibir la orden de oficio. Pero lo más importante es que conminó a las corporaciones provinciales como ayuntamientos, diputaciones de comercio y los ministros de Hacienda para que “su patriótico celo indague y designe los arbitrios que juzgue subrogables, preferibles y equivalentes al comercio libre” (Zuleta et al., 2006, p. 689), no al proyecto fiscal; en otras palabras, diseñar un proyecto que permita el intercambio de reexportación con puertos nacionales e incluso extranjeros.

El diseño de un nuevo proyecto comercial ajeno al Caribe se hizo urgente ante la declaración de independencia que hacía inminente el cierre de la ruta con La Habana, pero también abría la posibilidad de que se restableciera con los puertos extranjeros al quedar en manos de la nación mexicana la definición de las reglas. Con la incorporación de la provincia a la independencia nacional en 1821, la legislación emanada de la Junta provisional gubernativa para regir el comercio de importación mostró lo impracticable del reglamento de 1814. Ciertamente que las posesiones inglesas del Caribe eran el origen de los productos de algodón, pero de acuerdo con nuestras cifras, no eran todas las importaciones porque una mitad de aquellas no consistían en algodones y provenía de La Habana, puerto que al ser de dominio español no tenía un claro camino a seguir, tal y como lo demostró el arancel general interino para el gobierno de las aduanas marítimas en el comercio libre del imperio. Una ley que minó los principios del reglamento local de 1814 al definir las reglas del comercio extranjero.

En primer lugar, el arancel nacional estableció un solo gravamen para toda la república y para todos los géneros, frutos y efectos que se importen de otras naciones. No obstante, dejó sin resolver el tema del comercio con aquellos “españoles y americanos” que estaban sujetos a la dominación española y que habían obtenido su independencia” (Dublán y Lozano, 1876, vol. 1, p. 567); entre estos quedaban las naciones emergentes del Golfo de Honduras, que eran mercados abastecidos por los yucatecos, pero también se cerraba La Habana para el comercio de importación. Además, establecía un arancel superior al yucateco. De manera que, al no favorecer el comercio con La Habana, y ante su posible cierre, no es descabellada la idea de abrir una nueva ruta para la cual había dos opciones: fortalecer los vínculos con Jamaica o regresar al Golfo de México.

En abril de 1823 la Diputación Provincial de Yucatán sancionó el *Reglamento para las aduanas marítimas de Yucatán*. Consideramos que este documento no sólo recompone el camino a partir de la experiencia de 1814, sino que se anticipa a ley de aduanas marítimas de 1824 como una declaración de intenciones del proyecto comercial regional. Este proyecto fue depositado en manos de una comisión nombrada por el ayuntamiento de Campeche y el 2 de octubre de 1822 entregó la propuesta. Uno de los argumentos que trabajó fue la idea de lo impracticable del arancel interino de 1821, particularmente porque consideraba que los aforos de los productos fueron establecidos con base en el precio de otros mercados, una cuestión delicada porque los gravámenes forman parte

del precio al consumidor. De lo anterior se desprende que los aranceles deben establecerse con base en los precios de las plazas de las que se importan. Para establecer los propios, la comisión siguió la práctica colonial y “adoptó como principio reconocido en las aduanas nacionales, por anteriores reglamentos, el valor corriente más inclinado al supremo, que a cálculo racional tienen las mercancías de más constante y general consumo en sus puertos de su más común e inmediata procedencia” (p. 3), a saber, los aforos que contiene el reglamento de 1823 es el precio menor del puerto de origen, no el valor comercial en la provincia. Así, con esta estrategia dejó sin vigor el arancel del imperio.

Aunque el proyecto introdujo otras modificaciones, como vimos líneas arriba, uno de los motivos que hizo virar el comercio hacia el Golfo Norte de México fue la importación de harina. El 14 de enero de 1822 la Soberana Junta Provisional Gubernativa prohibió la importación de harina de cualquier procedencia (Dublán y Lozano, 1876, vol. 1, p. 588) y aunque había concedido el privilegio a los yucatecos de importarla, todo era una cuestión política (Hernández, 2013, p. 177). La comisión reconoció la importancia de proteger la agricultura nacional, pero consideraba que era arriesgado esperar el abastecimiento de harina de los productores nacionales, por ello permitió su importación del extranjero.¹² Sin alguna duda, apostaban por continuar obteniendo este producto de los puertos estadounidenses.

Más allá de los fundamentos del reglamento, es importante la geografía comercial que define. Por lo que este señaló que todos los puertos habilitados para la importación nacional lo eran también para la importación extranjera (se reducía a Campeche y Sisal), pero también incorporó a Tabasco con el argumento de quedar comprendido en la misma intendencia e “idénticos y recíprocos sus intereses mercantiles”. De tal manera que, establecía un amplio espacio costero para el comercio que iba de las costas de Belice hasta los linderos con Veracruz, es decir, del Caribe al Golfo de México. Sin embargo, no todo este amplio espacio estaba incluido en el comercio de gran escala, ya que el artículo 11 restringió el comercio de cabotaje o de puerto a puerto de la provincia a los extranjeros. Por tanto, sólo los grandes comerciantes campechanos y meridianos podrían importar y comercializar a lo largo de las costas yucatecas y tabasqueñas. Salvo que pagaran un derecho de 2 % podrían estos barcos continuar a otros puertos provinciales.

Pero el radio de influencia se ensanchaba. Así, de acuerdo con el artículo trece, al entrar en vigor, la circulación interna de los productos nacionales o extranjeros, “será permitida y libre de toda contribución en toda la extensión de la provincia, sujetos a pases o guías”.¹³ Desde nuestro punto de vista esta disposición permitiría la comercialización con otras regiones porque vinculaba a los comerciantes mayoristas con los minoristas, pero también porque estas formalidades coque-teaban con la “línea [delgada] entre el comercio lícito e ilícito” (Ibarra, 2021, pp. 23-26). Como resultado, el espacio definido recorría una costa amplia que se extendía de Tabasco a las costas de la península de Yucatán y se conectaba con Belice y Chiapas.

En cuanto a los derechos, el arancel estableció un gravamen de 11 % para los productos extranjeros importados en buques con bandera mexicana, los voluminosos y ordinarios con 15 % (entre ellas los productos de algodón) y para los comestibles, especies, cristalería y ferretería y loza 16 %. Estos aranceles, a pesar del recargo de 4 % en buques extranjeros, eran menores a los del Imperio; además, hay que recordar que los aforos son de manufactura local. Empero, lo más interesante es que el reglamento incorporó un apartado para normar el comercio interior o de puerto en puerto

¹² Diputación Provincial de Yucatán. México (1823, p. 3).

¹³ Diputación Provincial de Yucatán. México (1823, p. 15).

nacional. En el caso de las producciones “naturales e industriales” de la provincia o nacionales, e incluso extranjeros, que hubieran satisfecho sus derechos de entrada, pagarán únicamente 2 % de salida. Esto significa que, como era práctica en aquella época, se nacionalizaban los productos del territorio nacional y extranjero y se podrían comercializar con otros puertos como locales. Sin embargo, también abrió la puerta para convertir a los puertos provinciales en depósitos al permitir permanecer, hasta por tres meses, importaciones extranjeras que después saldrían para los puertos nacionales o aquellos que cambiaran de opinión y desearan conducirlos a otros puertos nacionales en el mismo barco, en ambos casos pagarían dos por ciento.

En el caso de las importaciones con otros puertos nacionales, si fueran productos “de su suelo e industria” pagarían 3 % al ingresar a los puertos provinciales, si fueran reexportaciones de productos de otros puertos nacionales o extranjera y hubiese pagado derechos en su puerto de primera entrada, pagarían el mismo gravamen en la provincia (Diputación Provincial de Yucatán. México, 1823, pp. 37-38). Lo anterior significa que la nacionalización de los productos extranjeros en cualquier puerto del país abría una oportunidad para un comercio más ventajoso, lo que nos llevaría a concluir que el comercio con el Golfo de México se revitalizaría, pero ¿cómo impactó este reglamento en la geografía de las importaciones? (Véanse cuadro 1, gráfica 4).

Analicemos los datos de 1823 y 1824 que reflejan los efectos de este reglamento de comercio. Los datos del primer año corresponden a los primeros siete meses de vigencia. Así, de acuerdo con nuestras estimaciones, en 1823 por el puerto de Campeche ingresaron poco más de 3.5 millones de pesos en importaciones. Comparado con el mejor año (1816) del Reglamento de 1814 (1.4 millones de pesos), las mercancías que ingresaron por este destino triplicaron el volumen comercial. Al año siguiente esta cantidad se superó al registrarse más de 5.8 millones de pesos. Cabe destacar que, aunque los datos son para ambos puertos, es evidente que las importaciones crecieron (véase cuadro 3).

Cuadro 3. Porcentajes de la composición de las importaciones por los puertos de Campeche y Sisal, 1823-1824

<i>Composición de las importaciones</i>	<i>1823</i>		<i>1824</i>	
	<i>Campeche</i>	<i>Sisal</i>	<i>Campeche</i>	<i>Sisal</i>
Importación de harina extranjera	11	-	7	42
Importaciones distintas a harinas	13	-	4	25
Depósitos	76	-	89	33
Total	100	-	100	100

Fuentes: Archivo Histórico de Hacienda, vol. 1012; Tesorería General, vols. 482 y 512 AGN.

En el cuadro 3 distinguimos tres variables, el volumen de las importaciones de harina, las importaciones distintas a harina y los depósitos. Este último es de vital importancia porque nos muestra un cambio cualitativo, ya que, como se recordará, corresponde a mercancías que ingresaron y que tenían las intenciones de ser reexportadas. Si comparamos el caso de Campeche, podemos apreciar que más de las tres cuartas partes de las importaciones de 1823 no tenían el objetivo de cubrir las necesidades locales y este porcentaje creció al año siguiente, pues, casi el 90 % de las importaciones deberían ser reexportados. En este volumen comercial es importante destacar que las harinas se redujeron drásticamente en términos porcentuales y en el total de las importaciones,

mas no así en términos absolutos. Es posible apreciar que, en el puerto de Campeche, la importación de harina tenía un umbral de 300 000 pesos y en el puerto de Sisal 200 000 pesos. Estos volúmenes se conservan en 1823 y 1824. Una cuestión que es explicable, puesto que, al ser este un producto inelástico las cifras muestran la capacidad de consumo del mercado, más allá del cual no encontraría demanda; por tanto, este producto era para satisfacer las necesidades locales.

En el caso de las importaciones en Campeche, distintas a las harinas extranjeras, el comportamiento no es del todo claro porque de un año a otro se observa un decrecimiento, una reducción muy importante respecto a las importaciones hechas bajo el reglamento de 1814. Este comportamiento quizá lo podamos explicar cómo la transferencia de importaciones al depósito. Con el reglamento de comercio de 1814, en los mejores años, se importaron por el puerto campechano un volumen total de 800 000 pesos, pero con el reglamento de 1823 se redujo dramáticamente (1823, 487 000 pesos y 1824, 207 000 pesos); la caída de este tipo de importaciones la podemos comprender si partimos de la idea de que estos fueron a parar en las mercancías en depósito que tenían el fin de cubrir necesidades de un mercado no local. Una cuestión razonable porque pagaban menos derechos.

En esta dirección, lo que importa destacar es la composición de las importaciones del puerto de Sisal, ya que se diversificó. A diferencia de la experiencia del comercio con países amigos y neutrales, en 1824 por Sisal arribaron productos para abastecer el mercado local y para reexportar a otros puertos (véase cuadro 3). Aunque las harinas continuaron siendo las más importantes (43 %), el volumen de las importaciones para la reexportación son la tercera parte y los productos distintos a las harinas y destinados al mercado local 25 %. Como en el caso de Campeche, la harina conservó el nivel de años anteriores. Tras esto, podemos concluir que el reglamento de comercio de 1823 articuló un comercio de importación con la exportación. En términos generales, el proyecto yucateco favorecía una política comercial sobre la fiscal o la articulaba de otra manera, prueba de ello es que el volumen comercial creció de manera estrepitosa, aunque no la recaudación (Cobá, 2014). Antes de concluir nos gustaría revisar la geografía de las importaciones y exportaciones.

Cuadro 4. Importaciones y exportaciones por el puerto de Campeche según origen y destino, 1824

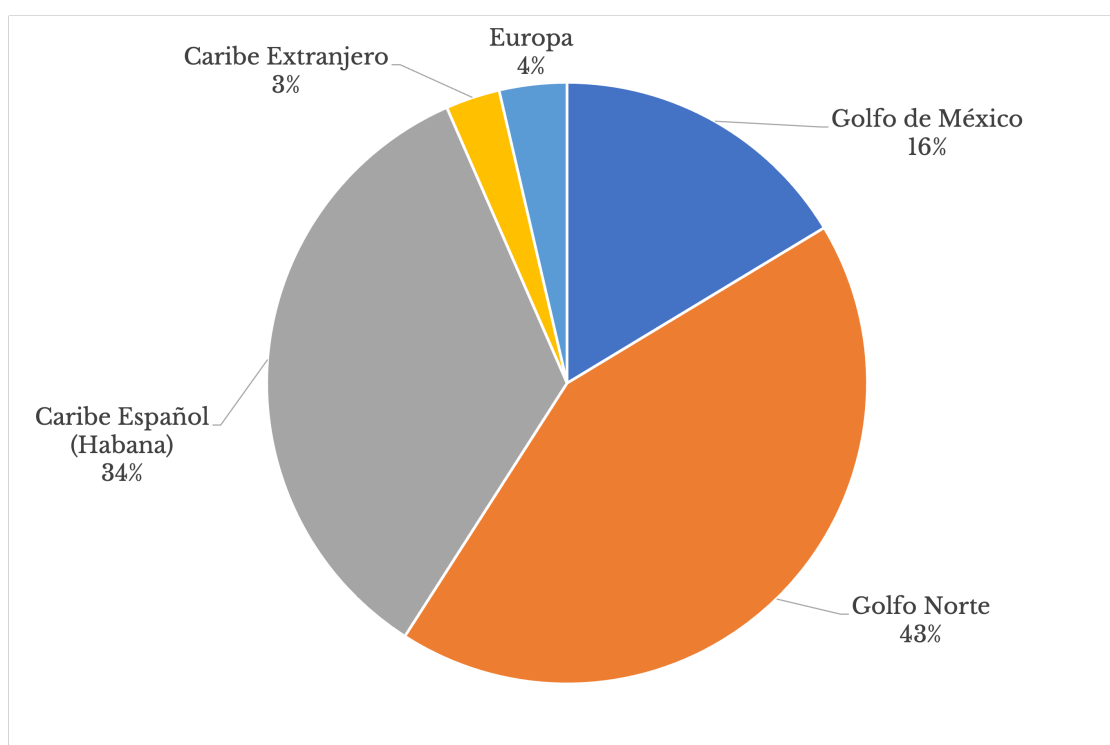
	<i>Exportaciones</i>		<i>Importaciones</i>	
	<i>Valor</i>	<i>Porcentaje</i>	<i>Valor</i>	<i>Porcentaje</i>
Golfo de México	263 192	51	533 882.0	16
Golfo Norte de México	121 573	24	1 394 319.3	43
Caribe Español (Habana)	9 522	2	1 121 446.6	34
Caribe Extranjero	33 962	7	95 291.0	3
Europa	83 846	16	118 745.0	4
	512 095	100	3 263 683.9	100

Fuente: Tesorería General, vol. 512. AGN.

El proyecto económico de 1823 reconfiguró la geografía de las importaciones (véanse cuadro 4; gráfica 7). Aunque hay algunas semejanzas con la de 1822. Así, como en este último año (véase gráfica 7), el Golfo Norte de México (puertos de Estados Unidos) se consolidó al participar con casi 50 % de las importaciones, aunque es importante recordar que un alto porcentaje de ellas

son harinas. El cambio importante lo observamos en la recuperación del Caribe español (La Habana) al participar con la tercera parte de los productos que arribaron al puerto de Campeche. Esta transformación es significativa porque operó en contra de los puertos extranjeros del Caribe, particularmente Jamaica, que redujo significativamente su presencia, al pasar de 35 a 3 %. Una mutación importante está también en la aparición de puertos del Golfo de México, desde Tampico hasta Tabasco, en donde los yucatecos (más allá de la tradición comercial de Tabasco y el cacao) importaron productos equivalentes a 16 %. Sin embargo, también es importante señalar que entre estos puertos no participó el de Veracruz, quien disputaba la reducción de aranceles y la actividad de reexportación de los yucatecos (Hernández, 2013, p. 178). En efecto, el proyecto económico de 1823 articuló un comercio de importación con la reexportación (véase gráfica 8).

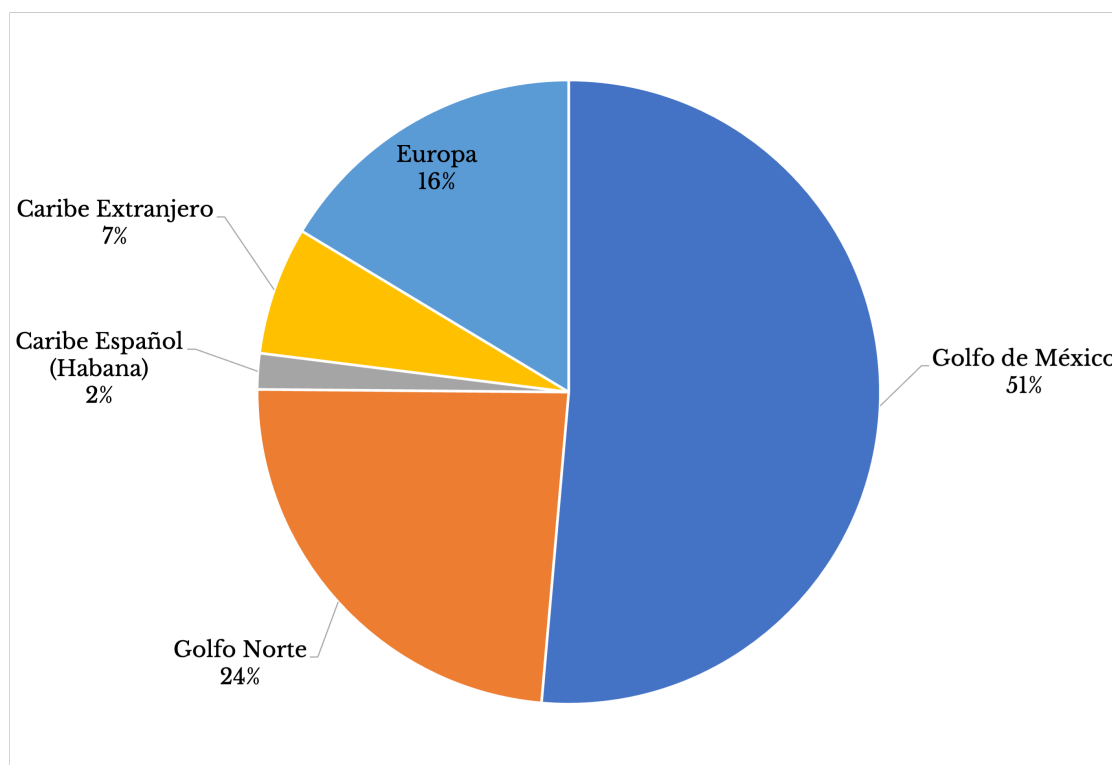
Gráfico 7. Importaciones por el puerto de Campeche, 1824



Fuente: AGN, cuadro 4.

El reglamento de 1823 cuajó la vieja aspiración de los yucatecos de convertir a la provincia de Yucatán en un centro de reexportación de productos extranjeros (véase gráfica 8). Así, las tres cuartas partes de las exportaciones hechas por los yucatecos sirvieron para abastecer a los puertos del Golfo de México hasta el Golfo Norte (Estados Unidos), y fueron favorecidos puertos como Tampico, Tuxpan, La Laguna y Tabasco. Aunque a algunos puntos de la costa veracruzana fueron remitidos productos desde Campeche, no existe registro de contacto con el puerto de Veracruz. Los productos que salieron para estos destinos del Golfo de México eran distintos a la tradicional sal y el palo de tinte; este último fue enviado a los puertos de Estados Unidos y Europa. Por todo lo anterior, podemos argumentar que el comercio yucateco logró articular sus puertos al Golfo de

Gráfico 8. Exportaciones por el puerto de Campeche, 1824



Fuente: cuadro 4.

México aprovechando la facilidad que ofrecía el vínculo con el Caribe y los puertos estadounidenses; sin embargo, aunque el proyecto de principios del siglo XIX aspiraba a articular no sólo el Golfo de México, sino también el Golfo de Honduras, tuvieron que conformarse con el primero, cuando menos esa era la aspiración del reglamento de 1823.

CONCLUSIONES

El proyecto de comercio libre español aspiraba a generar un espacio en la que las diversas posesiones hispanoamericanas se articularan al proyecto y abonaran a ella. En su inicio, el proyecto de comercio libre de 1768 tenía la firme idea de abastecer a las diversas posesiones que a ella se articulaban con productos europeos y permitir la salida de los productos locales que tuvieran alguna demanda en el viejo mundo, una economía netamente colonial. En el caso de Yucatán, se esperaba que arribaran a su puerto (Campeche) productos que satisficiera las necesidades de la elite local y que estos contactos le permitieran poner el palo de tinte en Europa. Con el transcurso de los años, las elites emergentes aspiraron a generar un espacio mercantil que rompió con los proyectos planteados.

A finales del siglo XVIII y principios del XIX, los yucatecos vieron emerger oportunidades para modificar aquella dinámica. La historiografía muestra que desde aquellas fechas se practicaba un comercio clandestino que iba más allá de sus fronteras, un intercambio que no se reducía a

las importaciones, sino a las reexportaciones. De estas prácticas y sus aspiraciones de hacerse del mercado de las costas del Golfo de México nacen sus confrontaciones con los comerciantes y consulados de México y Veracruz. La coyuntura que permitió emerger estos proyectos son las crisis políticas de 1808 y la guerra de independencia.

Por una parte, la crisis política de la monarquía española y el constitucionalismo gaditano introdujeron modificaciones que llevaron a una crisis fiscal sin precedente. La eliminación del tributo indígena obligó a las autoridades a sancionar un reglamento de comercio (1814) para hacerse de recursos. Sin embargo, una recaudación sobre el comercio requería de un intercambio activo. Por lo contrario, la guerra de independencia aisló a la provincia financieramente con el corte del situado y cerró la poca comunicación que existía con el centro; además, la piratería en el Golfo de México afloró junto al consecuente entorpecimiento del comercio. De esta forma, el proyecto de comercio de 1814, producto de la “imperiosa necesidad”, tenía más un sentido fiscal que comercial, puesto que sólo favorecía las importaciones; es decir, la idea era generar ingresos para el fisco, una cuestión que cumplió, pero no satisfizo a los comerciantes, quienes sabían que no sólo era importante llenar sus bodegas, sino ponerlo en manos de los consumidores. No obstante, las características de la población yucateca, alto porcentaje de población indígena, con una economía de autoconsumo, no era la destinataria, ello explica que, en pocos años, las importaciones no hayan crecido en volumen.

Por todo lo anterior, el proyecto de 1823 (con el tributo restablecido) es comercial, no fiscal. Esta cuestión la podemos apreciar en el hecho de que el reglamento de 1823 no sólo contempla aranceles para las importaciones, sino gravámenes que permitieron nacionalizar las importaciones. Además, estableció el depósito como un mecanismo para importar productos que claramente no tenían un destino local, como vimos líneas arriba. De tal manera que, este proyecto comercial articuló un mercado de importaciones vinculado con La Habana y los puertos estadounidenses que se engarzaba a un mercado de exportación que tenía como destino la costa del Golfo de México. Este proyecto comercial que nace a principios del siglo XIX será la aspiración que los yucatecos abanderaran frente al gobierno nacional en las siguientes décadas y que volverá a ser revitalizado en 1840.

LISTA DE REFERENCIAS

- Ancona, E. (1917). *Historia de Yucatán. Desde la época más remota hasta nuestros días* (Vol. 3). Gobierno del Estado de Yucatán.
- Bock, U. (2007). ¿Yucatán, parte del Caribe? Una comparación de proyectos económicos de finales de la época colonial. En M. R. Rodríguez y J. Castañeda (eds.), *El Caribe: vínculos coloniales, modernos y contemporáneos* (pp. 105-125). Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo; Instituto de Investigaciones José María Luis Mora; Asociación Mexicana de Estudios de Caribe.
- Bonialian, M. A. (2017a). Comercio y atlantización del Pacífico mexicano y sudamericano: La crisis del lago indiano y del Galeón de Manila, 1750-1821. *América Latina en la Historia Económica*, 24(1), 7-36. <https://doi.org/10.18232/20073496.791>
- Bonialian, M. (2017b). México: de epicentro a periferia. La desintegración del modelo semiinformal del comercio hispanoamericano (1750-1840). *Historia Mexicana*, 67(1), 61-123. <https://doi.org/10.24201/hm.v67i1.3441>

- Bonialian, M. y Hausberger, B. (2018). Consideraciones sobre el comercio y el papel de la plata hispanoamericana en la temprana globalización, siglos XVI-XIX. *Historia Mexicana*, 68(1), 197–244. <https://doi.org/10.24201/hm.v68i1.3641>
- Böttcher, N., Hausberger, B. y Ibarra, A. (2011). Comerciantes británicos y el comercio interior de Cuba, 1762-1808. En *Redes y negocios globales en el mundo ibérico, siglos XVI-XVIII* (pp. 207-238). El Colegio de México; Iberoamericana; Vervuert.
- Bracamonte y Sosa, P. (1993). *Amos y sirvientes: las haciendas de Yucatán, 1789-1860*. Universidad Autónoma de Yucatán.
- Campos, M. (2013). *Que los yucatecos todos proclamen su independencia: historia del secesionismo en Yucatán, 1821-1849*. Universidad Autónoma de Yucatán.
- Campos, M. y Domínguez, R. (2006). *La diputación provincial en Yucatán, 1812-1823: entre la iniciativa individual y la acción del gobierno*. Universidad Autónoma de Yucatán.
- Cobá, L. (2009). *El “indio ciudadano”: la tributación y la contribución personal directa en Yucatán, 1786-1825*. Instituto de Investigaciones José María Luis Mora; Universidad Autónoma de Yucatán.
- Cobá, L. (2014). *La Hacienda Pública en Yucatán: las vicisitudes del erario nacional y estatal, 1810-1839* [Doctorado]. Instituto de Investigaciones José María Luis Mora.
- Comisionados Yucatecos (1871). *Apuntaciones para la estadística de la provincia de Yucatán que formaron de orden superior los señores Calzadilla, Echánove, Bolio y Zausnavar, Mérida, Yucatán*. Imprenta de J. D. Espinosa e Hijos.
- Cordero, V. (2004). *El movimiento mercantil del puerto de Campeche en la época del comercio libre y neutral, 1770-1814*. Gobierno del Estado de Campeche; Consejo Nacional para la Cultura y las Artes; Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- Coronas, S. M. (1992). Espíritu ilustrado y liberación del tráfico comercial con Indias. *Anuario de historia del derecho español*, 62, 67-116. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=134600>
- Díaz-Trechuelo, M. L. (1965). *La Real Compañía de Filipinas*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos. <https://digital.csic.es/handle/10261/248197>
- Dictamen de la diputación de comercio de Mérida sobre la ley de algodones. Mérida, 2 de mayo de 1821. Luis Sobrino, José Roch* (No. XXII-1821-1/2-028; Expediente sobre la ley prohibitiva de algodón). (1821). Biblioteca Virtual Yucatanense. https://bibliotecaacervo.yucatan.gob.mx/janium-bin/janium_zui.pl?fn=4691&jzd=/janium/AP/XII-1821.1_2.0028/d.jzd
- Diputación Provincial de Yucatán. México. (1823). *Reglamento de comercio para las aduanas marítimas de Yucatán adoptado interinamente por acuerdo de la diputación provincial de 24 de abril de 1823*. Oficina del Sol.
- Dublán, M y Lozano, J. M. (1876). *Legislación mexicana o colección completa de las disposiciones legislativas desde la independencia de la república* (vol. 1). Imprenta de Comercio a cargo de Dublán y Lozano, Hijos.
- Fisher, J. R. (1993). *El comercio entre España e Hispanoamérica: 1797-1820*. Banco de España, Servicio de Estudios.
- Flores, J. M. (2017). *Soberanía y excepcionalidad: la integración de Yucatán al estado mexicano, 1821-1848*. El Colegio de México.
- García-Baquero, A. (1995). Comercio colonial y reformismo borbónico: de la reactivación a la quiebra del sistema comercial imperial. *Chronica Nova. Revista de Historia Moderna*, 22, 105-140. <https://doi.org/10.30827/cn.v0i22.2124>

- Hernández, J. (2013). *La formación de la hacienda pública mexicana y las tensiones centro-periferia, 1821-1835*. Instituto de Investigaciones José María Luis Mora; Universidad Nacional Autónoma de México; El Colegio de México.
- Hernández, S. (2011). *La política fiscal en el tránsito de la Hacienda Real a la Hacienda Pública. Imposiciones directas e ingresos comerciales en la provincia de Yucatán, 1813-1821* [Tesis de licenciatura]. Universidad Autónoma de Yucatán.
- Ibarra, A. (2016). Mercancías globales y mercados locales en Nueva España: la circulación interior de “efectos de China” en Guadalajara a fines de la época colonial (Dossier). *Illes i Imperis*, 18, 135-159. <https://raco.cat/index.php/IllesImperis/article/view/20.8050.02.6>
- Ibarra, A. (2021). El mercado interno novohispano en el diluvio: guerra civil, comercio directo y reorganización espacial, 1813-1818. *América Latina en la Historia Económica*, 28(2), 1-44. <https://doi.org/10.18232/alhe.1275>
- Machuca, L. (2012). Diputados yucatecos y campechanos en Cádiz y su idea sobre la Península de Yucatán, 1810-1814. *Anuario de Estudios Americanos*, 69(2), 695-722. <https://doi.org/10.3989/aeamer.2012.2.11>
- Macías, M. (2020). *El comercio directo con extranjeros. Acciones y discusión entre las comunidades mercantiles de la América española septentrional, 1801-1821* [Tesis de maestría]. Instituto de Investigaciones José María Luis Mora.
- Mañé, J. (1938). Discurso sobre la constitución de las provincias de Yucatán y Campeche, 1766, en Introducción de J. Mañé. En *Documentos para la historia de Yucatán* (vol. 3, pp. 29-30, 54-55, 63). Compañía Tipográfica Yucateca.
- Marichal, C. (2002). El comercio neutral y los consorcios extranjeros en Veracruz, 1805-1809. En C. Yuste y M. Souto (eds.), *El comercio exterior de México, 1713-1850: entre la quiebra del sistema imperial y el surgimiento de una nación* (pp. 163-192). Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.
- Marichal, C y Grafenstein, J. (eds.). (2012). *El secreto del imperio español: los situados coloniales en el siglo XVIII*. El Colegio de México.
- Mezeta, L. (2019). *Comerciantes yucatecos en el tráfico mercantil del Atlántico Caribe: Redes, negocios y política regional, 1770-1835* [Tesis de doctorado]. Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.
- Pérez-Mallaína, P. E. (1978). *Comercio y autonomía en la intendencia de Yucatán (1797-1814)*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla.
- Regil, P. M. de (1814). *Memoria instructiva sobre el comercio general de la provincia de Yucatán y particular del puerto de Campeche formada por el señor Pedro Manuel de Regil, diputado electo para las cortes ordinarias de dicha provincia*.
- Sánchez, E. (2012). Los impactos fiscales de una Guerra distante: crisis y restauración de la Real Hacienda en la Provincia de Yucatán (1801-1821): The fiscal impacts of a distant war: crises and restoration of the royal treasury in Yucatan province (1801-1821). *Revista de Historia Económica / Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 30(3), 323-352. <https://doi.org/10.1017/S0212610912000158>
- Sánchez, E. (2016). *La imperiosa necesidad: Crisis y colapso del erario de Nueva España (1808-1821)*. Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora; El Colegio de Michoacán; Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología.

- Síndicos Procuradores de Campeche (1821). *Exposición* (No. XXII-1821-1/2-028; Expediente sobre la ley prohibitiva de algodón). Biblioteca virtual Yucatanense. http://acervo.bibliotecavirtualdeyucatan.com.mx/janium-bin/janium_zui.pl?fn=4691&jzd=/janium/AP/XII-1821.1_2.0028/d.jzd
- Souto, M. (2001). *Mar abierto: la política y el comercio del consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial*. El Colegio de México.
- Trejo, D. (2006). El puerto de San Blas, el contrabando y el inicio de la internacionalización del comercio en el pacífico noroeste. *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, 44, 11-36. <https://doi.org/10.35830/treh.vi44.1178>
- Trejo, D. (2015). Pugnas por el libre comercio en las postrimerías del virreinato: la Nueva Galicia y las provincias internas frente a los comerciantes de la ciudad de México, 1811-1818. *Estudios de Historia Novohispana*, 51, 107-130. <https://doi.org/10.22201/iih.24486922e.2014.51.51426>
- Valle, G. (2011). Cacao de Guayaquil y apertura comercial: La promoción del comercio de cacao y azúcar a través del Consulado de México. En N. Böttcher, B. Hausberger y A. Ibarra, *Redes y negocios globales en el mundo ibérico, siglos XVI-XVIII* (pp. 239-268). El Colegio de México. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=9681777>
- Vidal, E. D. (2017). El abasto de las harinas. Propuesta comercial desde Nueva Orleans hasta el Golfo de México. *Boletín Americanista*, 75, 173-192. <https://revistes.ub.edu/index.php/BoletinAmericanista/article/view/20245>
- Zuleta, M. C., Lima, R y López, F. (eds.). (2006). *La Diputación Provincial de Yucatán: actas de sesiones, 1813 - 1814, 1820 - 1821*. Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.