

Una alternativa económica para la entidad campechana en México: Los puertos durante la guerra de Reforma (1858-1860)

An economic alternative for the campechana entity in Mexico: The ports during the Reform War (1858-1860)

Miriam Edith León-Méndez¹  ; Emilio Rodríguez-Herrera² 

¹ Universidad Autónoma de Campeche. Correo: mireleon@uacam.mx

² Poder Legislativo del Estado de Campeche. Correo: adriel_emilio@hotmail.com

Recibido: 16 de marzo del 2023 - **Aceptado:** 08 de mayo del 2023

ISSN 2027-552



Resumen

El puerto, desde la visión del gobierno campechano, representó una disyuntiva para el comercio de los productos en la península de Yucatán, el país y el extranjero, toda vez que el objetivo era que la actividad mercantil marítima se mantuviera activa pese a la adversidad de los acontecimientos políticos de la época y de la guerra de Reforma. En este trabajo se explica la actividad mercantil de los puertos de Campeche y el Carmen, enclavados en la península de Yucatán, México, y se reflexiona sobre la comercialización de los principales productos, los ingresos fiscales y el papel político que las casas comerciales desempeñaron durante su actividad comercial marítima regional, con el fin de comprender por qué, durante la guerra de Reforma en México, el puerto fue una opción importante para elevar la economía del naciente estado de Campeche y evitar que se desplomara económicamente ante los cambios políticos de la región. En el análisis se considera como fuente principal el periódico oficial, debido a que concentra información y correspondencia sobre el periodo estudiado, el cual contribuye para reconstruir la explicación de la actividad mercantil que incidió en la formación del actual estado de Campeche, México.

Palabras clave: Campeche, Puertos, Movimiento Mercantil, Casas Comerciales y guerra de Reforma.

Abstract

The port, from the perspective of the campechano government (government of Campeche town), represented a dilemma for the trade of products in the Yucatan peninsula area, around the country and overseas. Taking into consideration that the maritime commercial activity's objective was to remain active in spite of the distress caused by the political events of the time as well as the Reform War. The main purpose of this paper is to explain the commercial activity performed by the ports of Campeche and El Carmen, both located in the Yucatan peninsula of Mexico, and to weigh up the commercialization of main products, tax revenues and political roles that commercial houses played during their regional maritime commercial activity. This in order to understand why, during the Reform War in Mexico, the port was a critical option to enhance the economy of the incipient state of Campeche and to prevent its economy from collapsing due to the political changes in the region. In the analysis, the official newspaper is considered as the main source because it concentrates information and correspondence of the span of time or period studied, which contributes in reconstructing the history of the commercial activity that shaped the formation of the current state of Campeche, Mexico.

Keywords: Campeche, Ports, Mercantile Movement, Commercial Houses and Reform War.

Cómo citar: León-Méndez, M & Rodríguez-Herrera, E. (2023). Una alternativa económica para la entidad campechana en México: Los puertos durante la guerra de Reforma (1858-1860). *Cambios y Permanencias*, 14 (1), 43-69. Doi: <https://doi.org/10.18273/cyp.v14n1-202304>

Introducción

El movimiento mercantil mexicano, del periodo de la Reforma del siglo XIX, se caracterizó por la influencia que tuvieron los sucesos políticos y socioeconómicos internos de la época, por la participación dinámica de los países involucrados y por los intentos del Gobierno mexicano para convertir el comercio marítimo en el vínculo de las actividades económicas y políticas de los gobiernos estatales, aunado a la política de recaudación del erario nacional. Paralelamente, el comercio de las regiones se distinguió por su orientación hacia el exterior, por el acaparamiento de la escasa riqueza que generaron las actividades económicas en torno a la circulación de los principales productos agrícolas y forestales, por el control de las principales vías terrestres y por la inseguridad que vivieron los comerciantes; condiciones que propiciaron que se considerara a la vía marítima como el medio más seguro para conectar las regiones productivas con las de consumo, propias del país o del extranjero. Estas regiones estuvieron vinculadas con el comercio marítimo que se desarrolló durante este periodo convulsivo, y, con ello, lograron mantener la economía mexicana ante la crisis sociopolítica que caracterizó el siglo XIX.

En la historia económica del país, durante el siglo XIX, los puertos del golfo de México trascendieron en las esferas políticas y culturales debido al dinamismo que tuvieron en la construcción de la República; con la participación de los grupos en el poder político y económico, y de aquellos que estuvieron involucrados, la actividad portuaria conformó una región histórica, donde interactuaron, constantemente, diferentes espacios socioeconómicos.

Los puertos del golfo de México y del Caribe son considerados dentro del espacio geográfico del Circuncaribe, concepto que Grafenstein (1997, p. 59) utiliza para definir geográficamente el espacio que conforma las costas continentales del golfo de México, el mar Caribe, el arco de las Antillas mayores y menores, incluyendo las Guyanas: litoral atlántico entre Venezuela y Brasil por las similitudes geográficas e históricas, aunque no hayan formado parte del espacio marítimo del golfo-Caribe, pero su actividad marítima se desarrolló mutuamente entre los siglos XVI y XIX, dado que se caracterizó por ser una zona tropical y de comercio colonial en los siglos XVI al XVIII y permitió el desarrollo para las economías metropolitanas que estuvieron vinculados comercial e intrarregionalmente en el siglo XIX.

En el espacio del Circuncaribe se dio la dinámica económica portuaria regional, dentro del contexto de la guerra de la Reforma, para mantener activo el comercio mercantil, al diversificar la actividad entre los distintos puertos de las costas del golfo mexicano, toda vez que había representado el vínculo entre los diferentes mercados del país y del extranjero. A pesar de que la guerra afectó el movimiento que tuvo en años anteriores, se logró mantener las expectativas para que la economía mexicana no se paralizara al resentir los estragos de los problemas políticos que caracterizaron la primera mitad del siglo XIX.

Esta guerra que aconteció durante el periodo de la Reforma es conocida como la guerra de Reforma, suscitada durante los años de 1858 a 1861 entre los liberales y conservadores. Vázquez (1997, p. 20) acota sus diferencias en relación con la transformación de la sociedad, la afirmación de las libertades individuales en oposición a los privilegios, la secularización de la sociedad y a la limitación del poder del Gobierno con la representación política y el constitucionalismo. Esta guerra aconteció posteriormente a la promulgación de las leyes liberales y de la Constitución Federal de los Estados Unidos Mexicanos, en 1857, y afectó los intereses del sector conservador y religioso.

Ignacio Comonfort, presidente de México, tuvo la presión de sus opositores para que no aplicara estas leyes, pero al mantenerse firme, comenzaron los enfrentamientos políticos que ocasionaron que abandonara la presidencia, lo que propició que asumiera el poder presidencial el general Félix Zuluaga; de ahí que Benito Juárez, presidente de la Suprema Corte de Justicia, manifestó su desacuerdo porque le correspondía, por ley, asumir este cargo.

Con estas acciones comenzaron los enfrentamientos de la guerra de Reforma, donde se confrontaron las ideas democráticas contra una sociedad y economía que se había heredado desde la época colonial;

situación que cobró muchas vidas y dejó un panorama desalentador. Aparentemente, tuvo el triunfo el ejército que encabezó Benito Juárez al asumir la presidencia de la República en 1861.

La guerra de Reforma en México ocasionó daños al comercio de los principales productos agrícolas del país, propició una baja productividad y originó que el comercio internacional se debilitara por el temor que representó para los inversionistas extranjeros (López Cámara, 1967, pp. 30 y 83). Los acontecimientos de este periodo de guerra se circunscriben en la etapa comprendida entre 1854 a 1876 por los cambios políticos constantes y contradictorios y por las guerras civiles e invasiones extranjeras que, en conjunto, establecieron las condiciones políticas y sociales que distinguieron la segunda mitad del siglo XIX. En estos años, en México, imperó la política liberal encabezada por Benito Juárez para defender la aplicación de los preceptos constitucionales de 1857 y el establecimiento de las instituciones políticas orientado a la transformación del orden económico, político y social del país. Carmagnani (1994) señala que la reforma estuvo inspirada en los principios liberales que fueron establecidos en el mundo occidental, de acuerdo con los mecanismos de interacción entre el Estado y la economía (p. 14).

Los enfrentamientos militares no detuvieron el tráfico comercial entre los estados integrantes de la federación mexicana, en comparación con años anteriores, pero se presentó una baja en los ingresos marítimos, por lo que se intentó fortalecer la economía regional al dejar libre de impuestos a un gran número de productos mercantiles agrícolas y sus derivados.

En la península de Yucatán, México, los enfrentamientos militares y políticos no fueron enfrentamientos partidistas de los liberales contra los conservadores, sino que los grupos estuvieron dentro de la tendencia federalista que predominaba en la península de Yucatán, inclinados hacia las doctrinas liberales y siguiendo los intereses de los grupos comerciales locales. Así, estas luchas se vivieron en dos frentes, por un lado, estaba la guerra de Castas que había iniciado desde 1840, donde los indígenas mayas defendían su territorio, y, por el otro, se encontraba la lucha por el poder de los grupos políticos que se identificaban con el liberalismo de Juárez —iniciado desde 1857—, debido a los desacuerdos por las elecciones del gobernador del estado de Yucatán de ese mismo año.

El convenio de la división territorial del 3 de mayo de 1858, entre las autoridades del distrito de Campeche con las del estado de Yucatán, creó de facto el estado de Campeche y nombró como gobernador de la nueva entidad a Pablo García, esto permitió que la balanza de los enfrentamientos entre los grupos políticos que encabezaron, en un principio, Pantaleón Barrera y, posteriormente, Agustín Acereto, contra Pablo García y Liborio Irigoyen, continuara en el espacio territorial de Mérida, capital de la entidad Yucateca. Si los enfrentamientos que iniciaron desde 1857 se debieron al proceso electoral de la elección del gobernador de la entidad yucateca, posteriormente, con la creación de la entidad campechana en 1858, se sumó el desconocimiento de la nueva entidad, la cual culminó en 1861 cuando el Congreso de la Unión de México decretó la creación de Campeche como estado. Este decreto fue ratificado por la mayoría de los estados de la República en 1863, poco antes de la intervención francesa; por lo tanto, las acciones políticas y económicas de las autoridades campechanas se enfocaron en la organización administrativa de manera independiente de Yucatán y sujetos a los parámetros establecidos por el gobierno juarista.

La guerra de Reforma ocasionó cambios sociopolíticos en el territorio nacional, lo que permitió que el gobierno campechano intentara fortalecer el comercio mercantil, por lo que la política gubernamental incentivó —como estrategia económica— que los ingresos correspondientes a los impuestos de lo que se comercializó en los puertos solventaran los problemas económicos del nuevo estado campechano.

En el caso campechano, el gobierno del nuevo estado, con todos los pronósticos en contra, apostó elevar la economía por medio del comercio marítimo de los productos de primera necesidad por los dos puertos de su territorio, y, al mismo tiempo, a través de la exportación de las maderas preciosas y tintóreas, con el objetivo de garantizar su participación en la economía de las subregiones del territorio peninsular. Durante este periodo, los puertos de Campeche y el Carmen fueron categorizados como secundarios, y cada uno fue configurado por las autoridades estatales de acuerdo con los lazos comerciales que mantuvo, teniendo como

punto común el comercio de cabotaje. Los dos diversificaron su dinamismo: el primero marcó la pauta para obtener ingresos por medio del intercambio nacional, regional e internacional, mientras que en el segundo tuvo prioridad el internacional. A pesar de que la configuración geográfica de las costas del golfo de México no ayudaba para mejorar las condiciones portuarias del litoral campechano, por el bajo calado que existió en el desembarque para los barcos comerciales que arribaron al territorio campechano, el comercio marítimo se convirtió para las autoridades estatales en una opción para fortalecer el flujo mercantil con el sureste mexicano.

Las autoridades de la nueva entidad tuvieron la necesidad de acaparar los aranceles que generaba el comercio mercantil, dado que el estado yucateco y el gobierno de la República obtenían los ingresos para sus arcas y una mínima parte ingresaba a los ayuntamientos de Campeche y el Carmen; al crearse la entidad campechana, los aranceles fueron destinados para la subsistencia del gobierno campechano, razón por la cual se le dio importancia al comercio marítimo con el objetivo de que fluyeran los productos agrícolas, forestales y sus derivados por los puertos campechanos, así como aquellos que requería la población.

Este trabajo analiza la política mercantil llevada a cabo por las autoridades campechanas, y plantea comprender cómo el comercio mercantil se mantuvo y logró que la economía estatal no decayera totalmente por medio de los impuestos de los productos que se comercializaban en el golfo y en el comercio nacional, en comparación con el extranjero, con el fin de conocer cómo los ingresos de las arcas estatales se mantuvieron y no declinaron drásticamente. Las acciones emprendidas se apoyaron en el libre comercio que existió de algunas mercancías nacionales y extranjeras, así como en las rutas marítimas que no fueron alteradas, en forma sustancial, para mantener a estos puertos como alternativas para el desarrollo económico regional, en auxilio de los principales, como fue el caso de Veracruz y Tampico, independientemente de que las principales casas comerciales se vieran involucradas en los sucesos políticos de la entidad campechana.

De tal manera, el presente estudio aborda la historia marítima del golfo, específicamente el desarrollo portuario, pero articula la actividad mercantil con el desarrollo fiscal del nuevo estado y los acontecimientos políticos de la época, con el interés de confirmar que el movimiento mercantil que se desarrolló en Campeche, durante 1858-1860, estuvo sometido a la hegemonía de los puertos principales del golfo, del país y del extranjero; cada uno logró mantener los ingresos necesarios para buscar el desarrollo de la naciente entidad, y su actividad mercantil continuó durante el periodo de la guerra de Reforma, ante el infortunio en el que se encontraba.

Con base en lo anterior, se plantea determinar la importancia que los puertos campechanos tuvieron para las nuevas autoridades estatales y las características del dinamismo mercantil en la península, en el país y en el extranjero; así mismo, se busca distinguir las mercancías que circularon, el espacio donde transitaron, los aranceles que generaron para la nueva administración estatal y la participación de las casas comerciales peninsulares en su actividad económica y política, sin perder de vista el contexto de la guerra de Reforma en la península y sus efectos en la relación de las autoridades de Campeche y Yucatán.

Antecedentes del estudio y planteamiento metodológico

El comercio y el estudio de los puertos del Caribe han sido abordados en diversos textos, sin embargo, se ha pasado por alto el periodo de la guerra de Reforma; la gran mayoría de los estudios los analizan antes, después o dentro de un periodo más amplio, dejando serias lagunas en su comprensión. Para obtener un conocimiento general, es necesario conocer las publicaciones que resultaron de los congresos sobre el Caribe, coordinados por Gareis y Muñoz Mata (2000), Ronzón León (2006), Gareis (2006), Rodríguez Díaz y Castañeda Zavala (2007), Muñoz Mata (2008) y González Gómez y Espinoza Blas (2011), donde fueron analizados los intercambios mercantiles, las relaciones internacionales, el desarrollo social, económico y político de los espacios, etcétera, desde diferentes metodologías y conceptos; todos ellos realizan importantes aportes para comprender la actividad portuaria. Entre los trabajos representativos de la dinámica comercial del golfo se encuentra el de Trujillo Bolio (2005, pp. 9-14), que ofrece un panorama histórico del espacio

geográfico relacionado con la configuración de los litorales de Tamaulipas, Veracruz, Tabasco, Campeche y Yucatán en el desarrollo de los mercados internos y externos de la nación mexicana del siglo XIX.

Los estudios sobre los puertos campechanos durante el siglo XIX explican la compleja participación de los involucrados en las actividades portuarias, las políticas y los proyectos gubernamentales, así como la interacción de los comerciantes, el comercio, las rutas mercantiles, etcétera. Entre los estudios sobre el comercio de productos específicos se encuentran los textos de Vadillo López (1994, pp. 9-13) y de Villegas y Domínguez Carrasco (2014, pp. 41-56), que analizan la producción, el comercio y el consumo del palo de tinte y las tejas de Marsella, respectivamente, durante los periodos en que tuvieron su auge en el siglo XIX; los autores enfatizan en este comercio, con el objetivo de explicar su utilidad en el desarrollo social y económico de los campechanos.

Los intereses comerciales peninsulares para controlar el comercio del palo de tinte fueron analizados por Villegas y Domínguez Carrasco (2014, pp. 41-42.), conforme con los decretos que cerraron momentáneamente el puerto de “la Laguna-el Carmen” a la navegación extranjera, durante los años de 1835 y 1849, de acuerdo con los beneficios que buscaron obtener tanto campechanos como yucatecos, involucrados con el desarrollo portuario, con la participación política que tuvieron los hacendados, comerciantes y negociantes. Asimismo, el movimiento mercantil o el intercambio comercial fueron analizados por Cordero González (2004, pp. 22-25) y Medina Gutiérrez (2005, pp. 11-14): el primer estudio se enfoca al puerto campechano durante la primera década del siglo XIX, y el segundo analiza el del Carmen durante el porfiriato; los dos observaron el comercio exterior y su desarrollo, con base en los cambios estratégicos del comercio internacional y las adaptaciones portuarias.

El proceso histórico del comercio mercantil marítimo de Campeche, durante el primer año de la guerra de Reforma, ha sido abordado por León Méndez y Rodríguez Herrera (2007, pp. 219-234) en relación con la configuración del puerto en la dinámica del Circuncaribe, como un espacio que consolidó su economía con el comercio nacional y peninsular, en el transcurso del primer año de gobierno de Pablo García, 1858-1859; por lo que se limitaron al estudio de la administración de los ingresos estatales y los de la Federación, dejando algunas aristas del contexto político y del comercio marítimo porque no fue el objetivo de su estudio, además de que su periodo se limitó a las circunstancias administrativas de los recursos estatales. Razones por las cuales, para León Méndez y Rodríguez Herrera (2007), las características del comercio mercantil portuario de Campeche y el Carmen, la aceleración del intercambio mercantil del golfo de México —en el primer año de la guerra de Reforma— y los impuestos de las aduanas marítimas fueron de interés para el gobierno campechano de Pablo García para que le otorgara importancia al comercio marítimo de la región (pp. 219-221).

En un análisis de larga duración sobre la evolución de los ingresos y las finanzas públicas de la entidad campechana, se localiza la tesis de doctorado de Soria (2020). En esta, el autor reconstruye los ingresos fiscales y la estructura tributaria, e incide en la relación de las finanzas de la nueva entidad con los de los municipios y la federación durante los años de 1858 a 1916.

En relación con el periodo de estudio de la guerra de la Reforma, lo aborda en el primer capítulo dentro de la periodicidad de 1858 a 1870, analizando la norma fiscal en el plano legal y considerando los primeros ensayos de las contribuciones directas e indirectas en relación con los gravámenes de los productos naturales (Soria, 2020, p. XLI). Con base en lo anterior, se explora la situación financiera para enfatizar, en las fuentes de capital, la organización administrativa de la hacienda pública, la composición de las rentas tributarias del Estado y la producción y ejecución de los primeros presupuestos de gastos, con lo que demuestra el encubrimiento de la existencia del déficit financiero.

Estos han sido los estudios que han abordado, desde diferentes ángulos, la actividad portuaria de Campeche y las finanzas de la nueva entidad, que orientan a confirmar la necesidad de pormenorizar la periodización y el espacio del análisis de los acontecimientos históricos, como es el caso del presente análisis

que, ante la falta de documentos históricos en los archivos municipales, estatales e incluso en el archivo nacional de México, y por la poca información que proporcionan los que existen, se basa principalmente en el periódico oficial de la época, que estuvo a cargo de los gobiernos de Campeche y Yucatán.

El periódico oficial del siglo XIX presentó características diferentes del que conocemos de los siglos XX y XXI, porque se convirtió —en algunos periodos, como el de la guerra de Reforma— en el único medio de difusión de las acciones del gobierno y de los grupos de poder (Rodríguez Herrera, 2016, pp. 13-14 y Pineda Soto, 2014, pp. 58-74).

La importancia del periódico oficial consiste en que se encuentra relacionado con la disputa de las facciones, tanto de los que ostentaron el poder como de los que lucharon por obtenerlo, ya que se convirtió en el instrumento del Estado, donde se exhibió el predominio del poder y la autoridad (Pineda Soto, 2014, p. 69). Además, el grupo en el poder buscó concientizar a sus lectores de sus ideas políticas para que contaran con su apoyo en el momento en que lo requirieran, al mismo tiempo, procuró legitimar su poder, al convertir al periódico en una herramienta política para mantener su *statu quo*.

La pluralidad del contenido del periódico oficial del estado de Campeche y de Yucatán durante el periodo de la Reforma permite considerarlo como fuente de la investigación histórica y como objeto de estudio para el análisis de la historia de los puertos, la política peninsular, la cultura, el pensamiento de la época y demás temas que podrían abordarse.

En este estudio se considera el análisis tanto de los editoriales como de la correspondencia y los estados de cortes de caja de la tesorería y de las aduanas, así como de las entradas y salidas de barcos en los puertos campechanos, con el objetivo de estructurar la relación de la política mercantil con el gobierno de la entidad campechana.

Esta fuente primaria de la investigación histórica se convierte en la base principal del análisis histórico de un periodo convulsivo que dejó poca información documental en la región peninsular, al experimentar los aciagos momentos de lucha entre los diferentes grupos que buscaron ostentar el poder y que propició el resquebrajamiento territorial de la península; evidencia de la lucha entre grupos por el poder, por mantener su *statu quo*, cuando Campeche aún formaba parte de la entidad yucateca como un distrito.

Tal como lo señala Pineda Soto (2014, p. 62), el periódico oficial del siglo XIX incursionó con una variedad temática, a semejanza de las publicaciones periódicas del momento, debido a que se difundieron las noticias más importantes del momento; los editoriales de los sucesos más sobresalientes; las leyes; los reglamentos; la correspondencia entre las autoridades estatales, regionales y nacionales, y las noticias de las finanzas, que, como en el caso campechano, dieron a conocer toda una diversidad de información junto con los informes de intercambio de mercancías, de los barcos y de sus propietarios, el comercio mercantil y la aduana marítima, además de la divulgación de las actividades culturales y políticas de interés para la sociedad.

Por lo tanto, con la información que proporciona el periódico oficial se analiza la visión oficial del grupo en el poder, por lo que —en la medida de lo posible— se confronta con las memorias y los textos de la época que giran en torno a los mismos significados discursivos, al ser parte de la información que proporcionan las autoridades locales y regionales, apegadas a las ideas liberales del momento.

Campeche y el Carmen, entre puertos peninsulares en México

En el periodo de 1858 a 1860, Campeche y el Carmen —enclavados en el golfo mexicano— fueron constituidos en el nuevo estado campechano, en unión de los demás partidos administrativos que manifestaron su deseo de separarse de Yucatán. Los jefes políticos, jueces y alcaldes de los pueblos y villas de los partidos políticos y administrativos de Campeche, Carmen, Seybaplaya, Hecelchakán y Hopelchén,

que formaron parte del Distrito de Campeche, manifestaron su deseo de integrarse en un estado y demostraron su decisión de separarse de Yucatán en el transcurso de 1858 (Aznar y Carbó, 2007, p. 116). Esta decisión de las autoridades respondió a las ventajas políticas que generó el grupo que encabezó Pablo García y Pedro Baranda, por la problemática en la que estaban envueltas las autoridades de Yucatán, por los constantes enfrentamientos y los desaciertos que generó en los peninsulares la guerra de Castas en el oriente peninsular; además de las prerrogativas que representó para la economía local al integrarse en una nueva entidad política para su desarrollo económico, hecho que ayudó a confirmar a estos puertos —Campeche y el Carmen— como los principales centros de intercambio mercantil de la naciente entidad para la circulación de su producción y de sus mercancías, pese a que estuvieron sujetos a las circunstancias establecidas por los enfrentamientos armados.

La actividad comercial se distinguió por el flujo marítimo que fue posible por la ordenanza general de Aduanas Marítimas y Fronterizas, emitida en los años cincuenta del siglo diecinueve, que dieron importancia al Carmen al habilitarlo para el comercio de altura, escala y cabotaje, y facultarlo para el comercio extranjero, el consumo local y la exportación del palo de tinte; esta disposición se llevó a cabo en 1855, un año después de que fue separado de Yucatán y declarado territorio, debido a que su actividad portuaria estaba limitada; lo que confirmó sus lazos con el extranjero, en el tiempo en que se integró al estado de Campeche. Los cambios jurisdiccionales y la actividad comercial continuaron con el resto de la república y el extranjero.

Apenas transcurrieron algunos meses de haberse conformado Campeche como entidad, cuando se difundió, en las principales líneas del editorial del periódico oficial *El Espíritu Público*, la importancia de las mejoras materiales que necesitaban los espacios portuarios. El editorialista mencionó que

[...] sin buenos puertos para el comercio marítimo y sin buenos caminos para el terrestre, no es posible hacer prosperar la agricultura, ni el comercio, ni la industria. Los malos puertos y malos caminos son el retraerte más fuerte para el hombre trabajador e industrial; así como la bondad de ellos es el estímulo más eficaz para mover hasta lo desidioso (p. 4)¹.

El puerto fue considerado como el medio necesario para el comercio y la vía precisa para la importación y exportación de los artículos que la población requería consumir, y, por consiguiente, las rutas marítimas representaron la forma principal para la distribución de lo producido en el territorio campechano. Por ser uno de los principales medios de comunicación y distribución, tuvieron prioridad en los proyectos del nuevo estado, aunque esta situación no fue propia de Campeche porque, en esos mismos años, en el país fueron considerados como posibles medios de distribución por la falta de circulación de los productos agrícolas y mineras y la necesidad del desarrollo de un mercado nacional. López Cámara (1967, p. 82) lo confirma en su estudio sobre las principales peculiaridades y problemas del comercio en México, menciona que al no desarrollarse un mercado nacional existió una dispersión de los centros comerciales, un regionalismo económico y un desequilibrio de las unidades comerciales por la escasez de productos de primera necesidad, propiciado por el aislamiento de las zonas demográficas y agrícolas del territorio nacional.

Entre las obras que el Gobierno propuso para salvar la situación económica del estado, con el objetivo de que el comercio y la agricultura sobresalieran a través del comercio marítimo, se contemplaron la prolongación del muelle de Campeche y la remodelación y conclusión del que se ubicó en el Carmen². Ambos fueron utilizados durante muchos años sin que su estructura fuera modificada, hasta que se deterioraron y requirieron su remodelación. Además, la administración gubernamental vislumbró el aumento del movimiento mercantil que tendrían los campechanos al considerar el libre comercio, el expendio y el consumo de los productos extranjeros, tal como fue planteado en el convenio de división territorial celebrado en mayo de 1858³.

¹ Mejoras Materiales (15 de junio de 1858) *El Espíritu Público*, Núm. 4, Campeche, p. 4.

² Mejoras materiales (15 de junio de 1858) *El Espíritu Público*, Núm. 4, Campeche, p. 4.

³ Convenio de División Territorial (1 de junio de 1858), *El Espíritu Público*, Núm. 1, Campeche, p. 1.

Esta propuesta no fue algo nuevo porque, desde 1845, García Rejón (1845, p. 15), secretario de gobierno del estado de Yucatán, refirió en la *Memoria de Gobierno*, que rindió ante el Congreso del Estado, mejorar la condición portuaria del muelle de Campeche por medio de su prolongación para subsanar el poco calado que lo distinguió. En el logro de esta propuesta se consideró el ingreso del 1 % de los derechos de importación que estableció el decreto del 1 de mayo de 1831, pero los constantes cambios políticos y la reforma que el Gobierno nacional realizó de este decreto, el 17 de noviembre de 1840, ocasionaron que no se remodelara; lo mismo sucedió con Sisal y el Carmen. En esta misma *Memoria*, el secretario de gobierno solicitó que se reformara el reglamento de comercio para que se restableciera el impuesto del 1 % de los productos importados, con el objetivo de reconstruir los puertos peninsulares, reparar los edificios que se encontraban vinculados con el comercio marítimo y crear nuevos establecimientos para incrementar el comercio y la navegación. En los años siguientes no se mencionan las condiciones en las que se encontraban los muelles, que, con el paso del tiempo, se deterioraron cada vez más. Independientemente de lo anterior, las actividades portuarias continuaron porque representaban la única vía segura y más inmediata para el comercio regional y nacional.

Las características mercantiles que presentaron los muelles campechanos, durante la guerra de Reforma, fueron consideradas en el primer artículo de la Ley General de Aduanas Marítimas y Fronterizas del 31 de enero de 1856 (Dublán y Lozano, 1877, p. 42), cuando Campeche fue habilitado para comercializar productos de consumo nacional y extranjero; por su parte, el del Carmen sólo fue habilitado para el comercio interno, aunque la inestabilidad política permitió que tanto uno como el otro admitieran buques de procedencia extranjera, de países que no estuvieran en guerra con la República mexicana. La diferencia entre estas dos ciudades campechanas radicó en que el primero comercializó libremente con los nacionales, mientras que el segundo se encontró limitado en esta actividad marítima, aun cuando fue declarado de altura desde el 2 de octubre de 1841, con el propósito de que comercializara productos para el consumo de la región y exportara internacionalmente el palo de tinte.

En varias ocasiones, durante la primera mitad del siglo XIX, el puerto del Carmen fue cerrado a la navegación extranjera por motivos diversos; esto no limitó su actividad mercantil por el interés que había provocado el comercio del palo de tinte. Villegas y Domínguez Carrasco (2014, pp. 41-42) analizan los motivos que orillaron su cierre en los años de 1835 y 1850, lo que orienta a reflexionar que existieron motivos similares u otros diferentes que necesitan esclarecerse para comprender por qué fue habilitado en 1841 como de altura, y por qué se abre y habilita para el comercio extranjero de escala y cabotaje en 1842, y para el comercio interno en 1856. Estos cambios legales vigorizaron el comercio con Campeche, en la región, porque este último se convirtió en el punto principal para que el Carmen comercializara con los demás puertos; todo gracias a la importancia que había adquirido la comercialización del palo de tinte y el intercambio de productos nacionales para la subsistencia de la población que habitó en esta región económica. A partir de 1856, los buques que arribaron a Campeche para su descarga se dirigieron, posteriormente, al Carmen para cargar el palo de tinte. Este procedimiento fue contemplado en los primeros tres artículos de la Ley de Aduanas Marítimas (Dublán y Lozano, 1877, pp. 42-44), al definir la actividad mercantil de cada uno de ellos y clasificarlas para especificar los impuestos que ingresarían en cada aduana: el derecho de fano y toneladas se acreditó en el puerto campechano, y los de pilotaje y anclaje, en el carmelita.

La magnitud que logró el comercio del palo de tinte por el Carmen, en 1856, llevó a que en el transcurso de mayo el Gobierno nacional impusiera un derecho a la exportación de este producto. El impuesto del 8 % sobre el volumen de cincuenta centavos por quintal, como lo estableció el decreto del 4 de agosto de 1853⁴, estuvo suspendido y tuvo, igual que el anterior, el objetivo de cesar la libertad de derechos por la exportación del palo de tinte, en los siguientes años.

La intensidad que presentó el intercambio comercial de los productos agrícolas y forestales de la región para solventar las necesidades que existía en cada estado definió la organización del intercambio mercantil; al respecto, Vadillo López (1990, p. 248) explica que, a partir de 1859, este distintivo no fue solo de los puertos campechanos, sino de todos los del seno mexicano.

⁴ El Carmen. Comercio del palo de tinte (25 de abril de 1859), *Las Mejoras Materiales*, t. I, núm. 10 p. 361.

El palo de Campeche fue el principal producto explotado en el Carmen y no había estado comprendido en las rentas estatales porque su comercialización correspondió al Gobierno nacional. Cuestión que fue confirmada el 12 de septiembre de 1857, cuando el gobierno conservador de México expidió el decreto que estipuló la Ley de Clasificación de Rentas (Dublán y Lozano, 1877, p. 622.) para establecer la exportación libre de este producto, en el sentido que únicamente pagarían un impuesto común y uniforme en toda la República. El estado no impuso impuestos mayores ni otros derechos y otorgó, en cambio, el libre tránsito nacional para su exportación, hasta que en 1861 se decretó el pago de derechos para el gobierno campechano. Hay que tener en cuenta que esta Ley de Clasificación de Renta del 12 de septiembre de 1857 (Dublán y Lozano, 1877 p. 621-625.) dividió las rentas en contribuciones y en bienes generales y estatales. Las generales, relacionadas con las de la federación, comprendieron los derechos de importación, exportación, tonelajes, mejoras materiales, internación y amortización y derechos de circulación de monedas; mientras que las estatales incluyeron las de los municipios y correspondieron a la mitad de los derechos de traslación de dominio y a los derechos de contrarregistro, contribuciones a la propiedad raíz, alcabalas, patentes sobre giros mercantiles, contribuciones sobre artículos de lujo, etcétera.

Por la importancia que presentaron los puertos de Campeche, en la primera mitad del siglo XIX, para el comercio de las mercancías de consumo, la administración de Pablo García buscó mejorar las condiciones portuarias tanto de la capital como del partido dl Carmen porque consideró que con esta acción lograría aumentar el movimiento mercantil para elevar la economía de la entidad; por esta razón comenzó con los trabajos de mantenimiento en las aduanas y en los muelles, al considerarlas trascendentales para la nueva administración.

El gobierno estatal otorgó importancia al comercio de cabotaje y tráfico de altura, por la transportación de personas y bienes que llegaban y por la cantidad de carga que fue transportada desde otros puntos del país con origen o destino extranjero. En términos generales, los dos puertos fueron distinguidos, durante la segunda mitad del siglo XIX, de manera relevante en la región peninsular, junto con Sisal, al desplegarse buena parte del movimiento marítimo del golfo y del Caribe. Ortiz (1994, p. 79) aclara que, además de propiciar el comercio de las maderas finas y tintóreas, fueron considerados puntos importantes para el contrabando desde la primera mitad del mismo siglo.

El contrabando no había podido contrarrestarse en el golfo de México durante este periodo. Herrera Canales (1972) señala que “los funcionarios del resguardo y de la vigilancia del tráfico comercial que se realizaba tanto en puertos como en fronteras, no eran suficientes para impedir de manera efectiva el contrabando existente” (p. 130). Las condiciones en las que se realizaba la actividad mercantil, la falta de funcionarios aduanales y la habilidad de los contrabandistas acrecentó esta actividad ilícita e impidió que se aplicarán las leyes que trataban de impedir el clandestinaje.

Al proponer el gobierno campechano mejorar las condiciones portuarias e intentar controlar el comercio mercantil y los impuestos aduanales, trató de crear un medio de subsistencia ante los embates en el país de la guerra de Reforma y los conflictos constantes que existieron en la región peninsular.

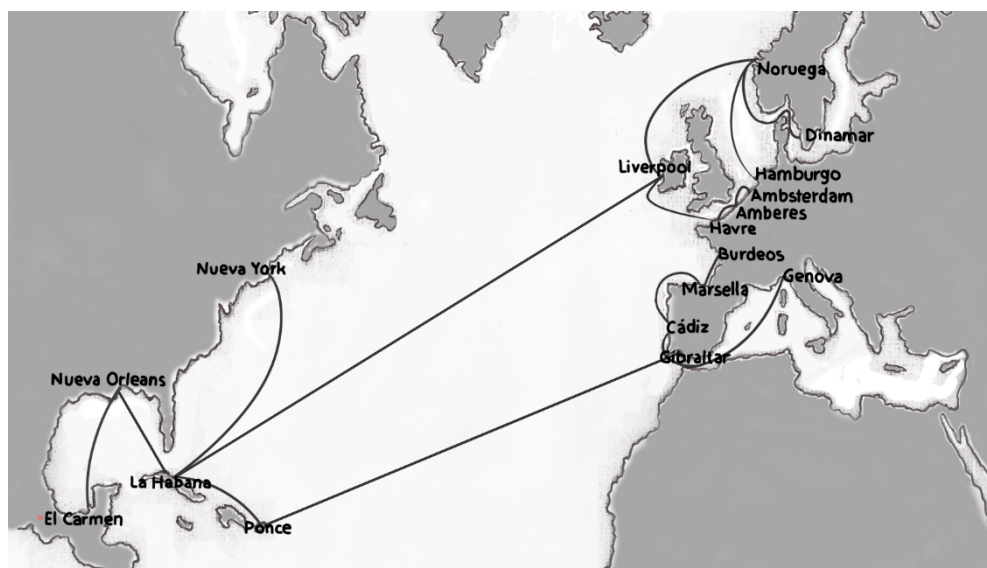
Movimiento mercantil peninsular, nacional y extranjero

En el transcurso de 1858 a 1860, la tendencia financiera portuaria en México declinó por su poca movilidad económica y por el limitado abastecimiento de los productos de primera necesidad, debido a los conflictos armados que ocurrieron en todo el territorio nacional; esto llevó a catalogar al comercio como pobre y agobiado por los conflictos, lo que propició desconfianza en los inversionistas y comerciantes.

En el periodo en cuestión, las actividades comerciales en los muelles campechanos fueron la base de los ingresos de la administración local, y sus movimientos mercantiles estuvieron marcados por las leyes estatales y municipales del nuevo estado. En el transcurso de los dos primeros años, el movimiento mercantil campechano se determinó por su comercio nacional y extranjero.

El mayor movimiento mercantil durante esos años fue con los estados del país: el comercio peninsular se realizó con menor intensidad en comparación con el nacional, pero ambos ayudaron a sostener la economía regional; lo que fue de suma importancia por la participación de los puertos habilitados como secundarios para apoyar a los principales del país.

En el transcurso del año de 1858, el Carmen, pese al temor de los extranjeros por incursionar en aguas del golfo, exportó 484.729 quintales de palo de tinte a Inglaterra, Francia, Nueva York, Nueva Orleans, Alemania, Sarda, España, Dinamarca, Noruega, Bélgica, Holanda y Rusia (véase mapa 1), en un total de 110 barcos, cuyo tonelaje fue de 23,918, y correspondió al valor de \$405.632⁵. Este fue un año de menor exportación en comparación con el anterior, 1857, cuando se exportaron 724.573 quintales de madera en 139 barcos, con un tonelaje de 30.960, por el valor de \$543.429⁶; esto no fue superado en 1861, cuando concluyó la guerra, ya que López Cámara (1967, p. 144) registra una exportación de 479.663 quintales de madera en un total de 101 barcos, equivalente a 26.116 toneladas, y que correspondió al valor de \$398.220. Paralelamente, estos datos confirman la aseveración de Claudio Vadillo López (1994, p. 103), quien especifica que la exportación del comercio del palo de tinte de 1857 no logró superarse sino hasta el año de 1895, cuando fue exportado de manera procesada.



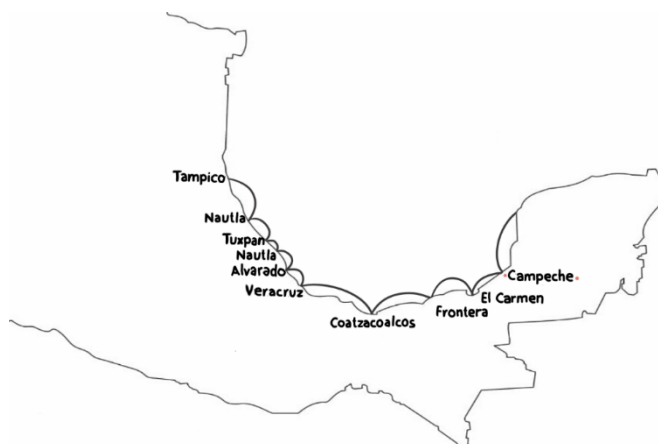
Mapa 1: Rutas marítimas del comercio extranjero por el puerto de El Carmen

Fuente: El Espíritu Público de 1858, 1859 y 1860; Martínez, 1862; López Cámara 1967; Claudio Vadillo López, 1994.

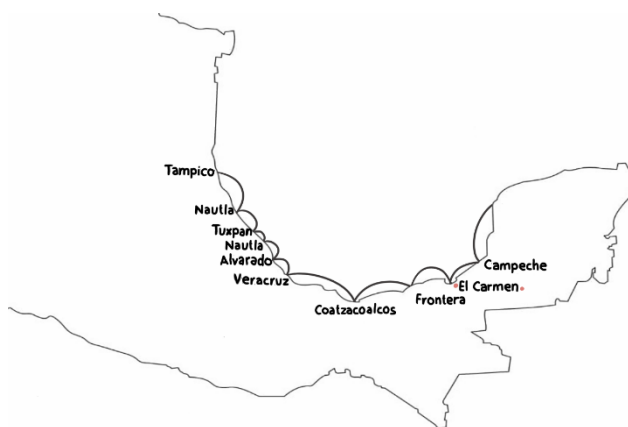
Martínez (1862, pp. 23-24) detalla que el movimiento mercantil nacional se realizó entre Campeche, el Carmen, Sisal, Tabasco, Coatzacoalcos, Tuxpan, Veracruz, Tampico, Macuspana, Alvarado y Nautla (véanse mapas 2 y 3), y presentó las mismas particularidades en cuanto a la exportación de materias primas, sobre todo en años anteriores a la guerra de Reforma; con la diferencia de que algunos fueron considerados puertos adjuntos a los principales del siglo decimonónico, tal como fue el caso de Tuxpan, Macuspana y Nautla.

⁵ El Carmen. Comercio del palo de tinte (25 de abril de 1859), *Las Mejoras Materiales*, t. I, núm. 10 p. 375.

⁶ El Carmen. Comercio del palo de tinte (25 de abril de 1859), *Las Mejoras Materiales*, t. I, núm. 10 p. 375.



Mapa 2: Rutas marítimas del comercio nacional por el puerto de Campeche
Fuente: El Espíritu Público de 1858, 1859 y 1860; Martínez, *Memoria*, 1862.



Mapa 3: Rutas marítimas del comercio nacional por el puerto de El Carmen
Fuente: El Espíritu Público de 1858, 1859 y 1860; Martínez, *Memoria*, 1862.

En Yucatán, Sisal fue el centro de exportación del henequén, aunque no se tiene noticia de la cantidad que se comercializó en el transcurso del periodo en estudio, se conoce que, entre 1855 a 1871, el total de la exportación en pesos fue de \$5.300,00, sin considerar los años de 1858 a 1862⁷, antes que fuera reemplazado por el puerto de Progreso, que se ubicaba entre Sisal y las haciendas henequeneras.

En el transcurso de 1859, Campeche mantuvo una movilidad mercantil importante con Sisal: 56 embarcaciones comercializaron productos de la región como el henequén, jabón, cebo, hilo, cebolla, aceite de higuerilla, suela, sombreros, zapatos, hamacas, baúles y cigarros, entre otros más; diferente a lo que se comercializaba en el golfo: sal, azúcar, aguardiente, arroz, jabón, tabaco labrado, etcétera, con algunas excepciones como los sombreros y otros comercializados por ambos, que estuvieron sujetos al interés de la población⁸.

⁷ Estado de las exportaciones nacional y extranjera de Yucatán, entre 1855 y 1872, *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*, 2ª época, vol. 4, p. 436.

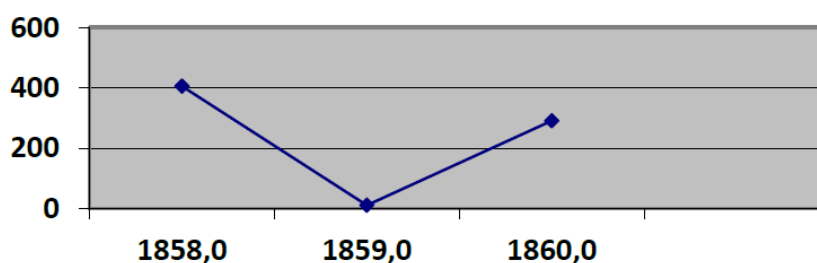
⁸ Estado que manifiesta la entrada de efectos extranjeros ya nacionalizados que ha habido en este puerto en todo el año de 1859 y en el presente, procedente de Sisal (1 de octubre de 1860), *El Espíritu Público*, Núm. 169, Campeche p.1 y Estado que demuestra la salida de efectos extranjeros, ya nacionalizados que ha habido en este puerto en todo el año de 1859 y en el presente, para el de Sisal (5 de octubre de 1860), *El Espíritu Público*, Núm. 170, Campeche, pp. 3-4.

El valor de lo comercializado de Campeche a Sisal fue aproximadamente de \$11,553 y de Sisal a Campeche de \$9.412⁹, existiendo una diferencia de \$2.141 a favor de Campeche. La entidad campechana exportó e importó, a grandes rasgos, artículos comestibles, artículos de vestir, de mercería y de animales vacunos, artesanías, joyería, alimentos perecederos, herrería, ferretería, etcétera.

Por otro parte, Martínez (1862, pp. 23-24) menciona que, durante el año de 1860, circularon 201 buques entre los puertos campechanos, Sisal, Tabasco, Veracruz, Tampico, Tuxpan, Alvarado, Coatzacoalcos, Tecoluta, Nautla y Matamoros, con un total de 10.775 toneladas de carga y cuyo valor ascendió a \$180.215. Sin embargo, debe considerarse que esta cantidad, al igual que los especificados en los años anteriores y los posteriores, fue menor de lo que realmente se exportó nacionalmente, porque, como mencionan Báez (1990, p. 50), Contreras Sánchez (1996, pp. 145, 149-150) y García de León (2004, p. 114), no se expresaron los volúmenes reales en las facturas, como consecuencia del contrabando que existió desde siglos anteriores en la península y en los alrededores del golfo (Victoria Ojeda, 2015, pp. 87-98).

Los productos exportados por el Carmen para puertos nacionales tuvieron un importe de \$10.914, lo que resultó bajo, al igual que la exportación por Campeche, en comparación con otros años; esta situación se debió porque muchas mercancías no fueron manifestadas, como aconteció con la carne salada o tasajo que fue exportado para otros puertos; Martínez (1862, p. 24) señala que no fueron especificadas en las partidas de la aduana del Carmen. Esto afectó el total del valor de la exportación del estado de Campeche (\$291.129), porque tampoco fueron considerados los que no se habían manifestado en la aduana o, en su caso, los que se declararon incompletos; lo que restó el valor manifestado por el puerto del Carmen con el de la capital campechana, y se logra apreciar que gran parte de las mercancías fueron exportadas por el puerto de Campeche.

La información oficial sobre el valor de las exportaciones, en el transcurso de los tres años, expone las oscilaciones de la economía local, que fue afectada por los enfrentamientos armados. En 1858, la exportación obtuvo el valor de \$405.632, que no fue superado en el siguiente año, al disminuir el valor de la exportación a \$11.553. Entre los factores que influyeron para que aconteciera este descenso, se encuentra el aumento de los enfrentamientos militares que se presentaron en el país, específicamente en la región. Cuando los enfrentamientos disminuyeron en 1860, el valor de las exportaciones aumentó, logrando ascender a \$ 291.128, sin superar el valor que se adquirió en 1858 (Gráfica 1). La intensidad o la pasividad de los enfrentamientos fue un factor que incidió en las fluctuaciones económicas de la actividad mercantil.



Gráfica 1. Valor en pesos de las exportaciones. 1858 - 1860
Fuente: El Espíritu Público de 1858, 1859 y 1860; Martínez, *Memoria*, 1862.

Los conflictos regionales propiciaron desabastecimiento de varias mercancías de primera necesidad, tanto en su producción como en su comercialización, por lo que aumentó la importación de algunas de estas. Campeche vivió una de las principales crisis de su producción de maíz, iniciada en 1859, por el abandono del campo, por la guerra de Castas y los enfrentamientos político-militares y la plaga de langosta. La poca cosecha de este producto de primera necesidad no fue suficiente para abastecer a la población campechana, y, en consecuencia, el Gobierno, por la escasez y carestía de este producto primordial para el

⁹ Nuestro comercio con Sisal y el decreto de Acereto (10 de octubre de 1860), *El Espíritu Público*, Núm. 171, Campeche, p. 1.

pueblo campechano, tuvo la urgencia de permitir su libre importación¹⁰. Los barcos llegaban principalmente de Nuevo Orleans, trayendo el maíz libre de todo derecho, con el objetivo de beneficiar a los comerciantes extranjeros y campechanos, así como a la población que los consumió.

Aunado a lo anterior, las leyes estatales también permitieron la introducción de la manteca de cerdo del extranjero, tal como fue especificado en los decretos del 1 de mayo de 1858, el 8 de abril de 1859, el 3 de octubre de 1859, el 29 de octubre de 1859 y el 24 de abril de 1860¹¹; esto por el problema sanitario que afectó la salud de las personas que se dedicaron a la cría del porcino en la península de Yucatán.

La crisis económica que vivieron todos los inmiscuidos en el comercio mercantil se agudizó desde principios de 1860, cuando Miguel Marín organizó, desde La Habana, la incursión militar hacia los principales puertos del golfo, con el objetivo de derrocar al gobierno liberal de Juárez, ubicado en el puerto de Veracruz. El gobernador de Campeche, Pablo García, y el de Yucatán, Pablo Castellanos, auxiliaron a Veracruz ante el eminente ataque: armaron el buque Hércules, aportaron armas y personal militar¹². Los militares monitorearon las costas peninsulares y llevaron armamentos y militares en las embarcaciones que comercializaban por los principales puertos del golfo, sin perjudicar el comercio que se realizaba. Blas (1986, p. 186) señala que estas acciones contribuyeron para que, finalmente, el movimiento militar de Marín fuera sofocado y los dos vapores que comandó fueran apresados en plena acción militar.

Los problemas generados por los constantes enfrentamientos militares y los cambios climáticos que azotaron a la sociedad peninsular hicieron que, en determinados periodos, escasearan productos de primera necesidad; hecho que indujo al comercio peninsular, y que involucró a los campechanos, para intensificar el comercio nacional, entre los puertos alternos con Veracruz, con las mercancías que en ese instante se requerían: harina, maíz, manteca, etcétera.

Productos comercializados por los puertos y el caso del azúcar

Durante los años de estudio, el comercio marítimo se caracterizó por la afluencia nacional y peninsular, en contraste con el esporádico intercambio con el extranjero, adquiriendo gran importancia la comercialización de las mercancías de primera necesidad como el arroz, azúcar, maíz, manteca, algodón, sal; además de aquellas que fueron cotizadas como el aguardiente, almidón, cigarros, jabón, sebo, camarón, loza, velas, clavos, muebles de madera, sombreros de paja, sillas, estantes, butacas, sogas e hilo de henequén, hilo cambray, hamacas, vigas de cedro y cal, entre las más frecuentes¹³. En el extranjero, con los puertos de Nuevo Orleans, la Habana, Katán, Génova, Cádiz, Marsella, Rouen, Ponce de Puerto Rico, Amberes, Hamburgo, Liverpool, Gibraltar, Havre y Burdeos, se comercializó la mantequilla, platinas, mazos de hierro, comales, harina, planchas de cobre, anzuelos, carbón de piedra, galletas, ladrillos, tejas, palo de tinte, tabaco, papas, cebolla.

En los años que duró la guerra de Reforma, el comercio marítimo entre Campeche y Frontera, Tabasco, adquirió relevancia porque su valor se elevó, aproximadamente, a \$100.000. Al igual que la exportación, los productos fueron de origen nacional y extranjeros, específicamente los derivados de productos lácteos

¹⁰ Circular a las Aduanas marítimas (5 de abril de 1859), *El Espíritu Público*, Núm. 62, Campeche, p. 1.

¹¹ Decreto de Pablo García, gobernador del Estado de Campeche (1 de noviembre de 1858), *El Espíritu Público*, Núm. 31, Campeche, p. 1; Decreto de Pablo García, gobernador del Estado de Campeche (15 de abril de 1859), *El Espíritu Público*, Núm. 64, Campeche, p. 1; Decreto de Pablo García, gobernador del Estado de Campeche (10 de octubre de 1859), *El Espíritu Público*, Núm. 99, Campeche, p. 1; Decreto de Pablo García, gobernador del Estado de Campeche (25 de abril de 1860), *El Espíritu Público*, Núm. 138, Campeche, p. 2; Decreto de Pablo García, gobernador del Estado de Campeche (20 de octubre de 1860), *El Espíritu Público*, Núm. 173, Campeche, p. 2.

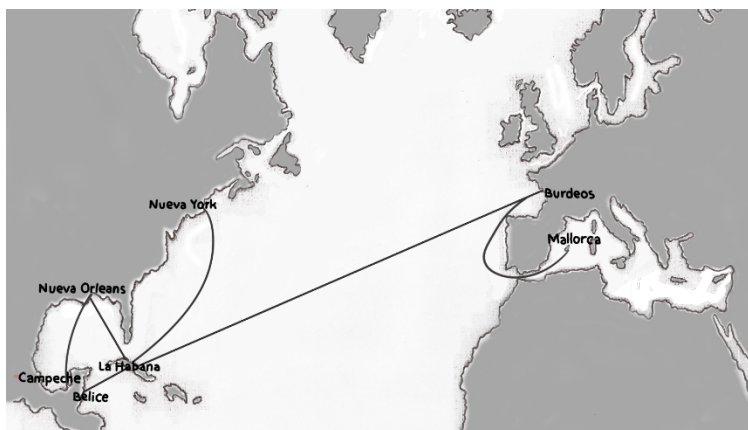
¹² Noticias nacionales (1 de marzo de 1860), *El Espíritu Público*, Núm. 127, Campeche, p. 4; Parte Oficial (5 de marzo de 1860), *El Espíritu Público*, Núm. 128, Campeche, p. 1; Apuntes para la historia de nuestra armada nacional (10 de marzo de 1860), *El Espíritu Público*, Núm. 129, Campeche, p. 1. Parte Oficial (10 de marzo de 1860), *El Espíritu Público*, Núm. 129, Campeche, pp. 1-2 y Más apuntes para la historia de la expedición Marín (10 de marzo de 1860), *El Espíritu Público*, Núm. 129, Campeche, pp. 4.

¹³ Sección Mercantil (10 de octubre de 1858), *El Espíritu Público*, Núm. 27, Campeche, pp. 3-4; Sección Mercantil (15 de octubre de 1858), *El Espíritu Público*, Núm. 28, Campeche, p. 4; Sección Mercantil (20 de octubre de 1858), *El Espíritu Público*, Núm. 29, Campeche, p. 4; Sección Mercantil (25 de octubre de 1858), *El Espíritu Público*, Núm. 30, Campeche, pp. 3-4 y Sección Mercantil (15 de noviembre de 1858), *El Espíritu Público*, Núm. 34, Campeche, pp. 3-4.

(queso, mantequilla), de jamón, ajos, harina, galletas, papa, cebolla, cerveza, manzana, vinagre, vidrio, carbón, manufacturas de fierro (como las platinas, los mazos y comales), cobre, loza, etcétera.

Los ingresos por el comercio de altura disminuyeron y Campeche dejó de recibir el porcentaje que le correspondió por los impuestos que percibían de los efectos extranjeros que se comercializaban con el resto de la República. Tanto Carvajal (2012, p. 315) como Sausi Garavito (1998, pp. 47 y 56) y Gómez (2006, pp. 327-328) señalan que en el proceso de nacionalización de las mercancías extranjeras se considera el pago de derechos de internación y de los impuestos para su comercialización en el territorio mexicano en el primer puerto donde ingresaban; por esta razón, se considera que la comercialización de las mercancías nacionalizadas como la harina se redujo considerablemente y les otorgaron movilidad a los productos nacionales. Lo anterior propició que las mercancías extranjeras, que ingresaban por Campeche, fueran limitadas al local, al disminuir las importaciones de los países extranjeros (España, Francia, Inglaterra y Estados Unidos). Los productos más importantes que se exportaron a Cuba, Inglaterra y Estados Unidos, en el periodo de estudio, fueron el arroz, el algodón y las maderas preciosas, junto con el palo de tinte.

Del puerto de Campeche se importó de los puertos de Bordeaux, Belice, La Habana, Mallorca, Nuevo York y Nueva Orleans (Véase mapa 4), diferentes mercancías en 36 buques nacionales y extranjeros con 2.438 toneladas; Martínez (1862, p. 26) especifica que para 1860 ascendió su valor a \$486.318, que causaron \$103.586 de derechos, de acuerdo con el arancel del 5 de abril de 1856. Por el puerto del Carmen se importó, en el transcurso del mismo año, lo que correspondió al valor de \$100.000, siendo un total de \$586.318.



Mapa 4: Rutas marítimas del comercio extranjero por el puerto de Campeche
Fuente: El Espíritu Público de 1858, 1859 y 1860; Martínez, *Memoria*, 1862.

Por el puerto de Campeche se envió a Sisal, aproximadamente, más de doscientos barriles de harina en los primeros seis meses de 1860, que ascienden a un valor comercial de \$3.600¹⁴, lo que representó un crecimiento en comparación con los dos años anteriores, donde la harina fue comercializada en baja escala. Martínez (1862, p. 26) asienta que los productos agrícolas y forestales de Campeche que se exportaron en ese mismo año tuvieron un valor aproximado de \$274.978, de los cuales \$26.351 correspondieron al puerto de Campeche y \$248.627 al puerto del Carmen, donde se dio una mayor remesa porque su valor correspondió principalmente al palo de tinte, producto cuyo precio osciló en cincuenta centavos por quintal. Con base en estos datos, el valor comercial de \$861.296, que arrojó el comercio extranjero, representó una pérdida considerable, de acuerdo con los años anteriores, tanto de lo que se importaba como de los que se exportaba.

Ante este panorama adverso, se produjeron algunos éxitos comerciales: por ejemplo, el azúcar, que era exportada por el puerto de Campeche para el de Yucatán, Veracruz, Tampico y otros del seno mexicano,

¹⁴ Nuestro comercio con Sisal y el decreto de Acereto (15 de octubre de 1860), *El Espíritu Público*, Núm. 172, Campeche, p. 1.

logró pasar las fronteras nacionales e incursionó para los puertos de Nueva York y Nueva Orleans¹⁵; en el primero fue remitido en bruto, mientras que en el segundo, en partidas de purgados, es decir, azúcar fina y en bruto¹⁶. Esta oportunidad de que los productores y los comerciantes tuvieron para la exportación del azúcar se debió al interés de los compradores norteamericanos para adquirir el producto, por considerar que su calidad se comparaba con el que proveía Cuba, considerado por Moreno Fragnals (1997, p. 174) como el principal proveedor de Puerto Rico, Brasil, Santo Domingo y República Dominicana.

No obstante de la oferta y la demanda internacional en la que se encontró sujeto el azúcar, su comercialización no alcanzó niveles superiores por las convulsiones políticas y la falta de interés de las autoridades del estado para solventar los problemas de los agricultores y comerciantes campechanos. La problemática por mantener el azúcar en el nivel de producción y comercialización que alcanzó, en vista de que las autoridades estuvieron más preocupadas por solucionar los conflictos bélicos de la región, forjó para que los agricultores y comerciantes solicitaran al presidente de la República, Benito Juárez, que los productos manufacturados que se necesitaban para comercializar el azúcar fueran declarados libre de impuestos¹⁷. Ellos solicitaron la autorización para que la importación que querían realizar de “duelas, fondos y aros de bocoyes americanos” y para envasar el azúcar no les cobraran impuestos porque les ayudarían a dar fluidez a la exportación de los azúcares hacia el mercado estadounidense, principal consumidor del azúcar campechano¹⁸.

Esta propuesta fue justificada cuando los agricultores y comerciantes señalaron que al no cobrar los impuestos no se perjudicaría a la hacienda pública porque, en los años anteriores, nadie los había comercializado, y, por lo tanto, las aduanas no aplicaron ningún impuesto al respecto. Además, al importarse estas duelas, fondos y aros de bocoyes americanos que requerían¹⁹, se solventarían muchos problemas de la exportación del azúcar y coadyuvaría al desarrollo y crecimiento económico del país. De este modo, la industria azucarera tuvo su mayor esplendor en 1860, y su movimiento mercantil permitió que los precios compitieran con los extranjeros. Campeche exportó los derivados del azúcar como mestiza, panela líquida, mascabada, quebrada y quebrada superior al estado de Yucatán, mismos que fueron consumidos por la población de Mérida, Tecax y Valladolid, donde la sequía había destruido sus cosechas de consumo interno.

Cuando Agustín Acereto asumió nuevamente la gubernatura del estado de Yucatán, en febrero de 1861, comenzó a circular el rumor de que el azúcar sería importada del extranjero y grabada a 5 reales la arroba (11,50 kg.). El motivo principal que se explicó no fue la crisis sociopolítica en la que se encontraba Yucatán y la falta de producción de sus tierras, sino el temor que generó el atraso de los productores campechanos por suministrar el azúcar. Esta desconfianza que los meridanos tuvieron por la caída del comercio azucarero debido al retraso de la zafra en Campeche generó insatisfacciones entre ellos, lo que fue aprovechado por el gobierno de Yucatán para comenzar a gestionar la entrada del azúcar del extranjero²⁰.

Ante esto, la prensa oficial campechana asumió una actitud defensiva y reconoció la escasez del azúcar, que junto con “...el deseo de lucrar aprovechando el alza de los precios, han aumentado la especulación, y la demanda ha excedido a la producción”²¹. La explicación que el editorialista realizó giró en torno al precio elevado del azúcar en Yucatán, en comparación con el que se presentó en Campeche; asimismo, cotejó los precios que presentó en años anteriores para justificar el aumento gradual que sostuvo y lo comparó con el precio que tendría el azúcar importado. Su posición estuvo a favor de la importación del azúcar, pero consideró que todavía no se justificaba y era importante esperar los rendimientos que se tendrían de la zafra para demostrar la necesidad de la importación del azúcar.

¹⁵ El Azúcar (1 de marzo de 1861), *El Espíritu Público*, Núm. 199, Campeche, p. 1.

¹⁶ El Azúcar (1 de agosto de 1860), *El Espíritu Público*, Núm. 157, Campeche, p. 4.

¹⁷ La industria azucarera (10 de agosto de 1860), *El Espíritu Público*, Núm. 159, Campeche, p. 4.

¹⁸ Correspondencia de la Aduana Marítima de Campeche del 1 de marzo de 1861 (10 de abril de 1861), *El Espíritu Público*, Núm. 207, Campeche, p. 4.

¹⁹ La industria azucarera (10 de agosto de 1860), *El Espíritu Público*, Núm. 159, Campeche p. 4.

²⁰ Escasez de azúcar (20 de febrero de 1861), *El Constitucional*, Núm. 370, Mérida, p. 4.

²¹ El Azúcar (1 de marzo de 1861), *El Espíritu Público*, Núm. 199, Campeche, p.1.

El comercio mercantil se efectuó con todo y sus vaivenes, independientemente de las cuestiones políticas que acontecieron por la lucha de intereses que existió entre los grupos opositores que asumieron el poder en este periodo, que, de cierta manera, afectó el comercio entre Campeche y Yucatán.

Impuestos mercantiles del erario en el estado de Campeche, México.

Los enfrentamientos militares que vivieron constantemente los peninsulares y la búsqueda del control gubernamental, por parte del grupo que encabezó Pablo García al establecer su gobierno en Campeche en 1858, no impidieron que el comercio marítimo continuara con las actividades portuarias, puesto que estas fueron consideradas parte fundamental de la economía local y regional entorno a las finanzas federales.

En el transcurso de los primeros meses de 1858, el gobierno de Pablo García emitió La Ley para Arreglar la Administración de la Hacienda Pública del Estado de Campeche²², para administrar los ingresos estatales y los de la Federación, los cuales se obtenían por medio de las aduanas marítimas establecidas en los muelles campechanos; además, logró que los municipios de Campeche y el Carmen, donde se encontraban estas aduanas, adquirieran los ingresos de las exportaciones que correspondieron al Gobierno nacional. Con esta ley, el gobierno estatal obtuvo todas las recaudaciones y los “productos líquidos” de las aduanas marítimas de los puertos, los ingresos directos que causaban las importaciones de efectos nacionales y las exportaciones. Las aduanas marítimas estuvieron supeditadas a las administraciones subalternas de rentas, ubicadas en Campeche y el Carmen. Estos ingresos del movimiento mercantil de los dos puertos duraron por escasos doce meses, en los cuales las autoridades de Campeche aprovecharon la ausencia de la soberanía financiera entre la federación y los estados, que ya se había considerado en los debates del Congreso porque los estados tenían la libertad de disponer de los recursos financieros directos e indirectos que no estaban asignados a la federación (Carmagnani, 1994, p. 61). Esto llevó a considerar, dentro de las políticas públicas de la nueva entidad, la administración de los aranceles aduanales; con ello, buscó fortalecer la economía de Campeche, valiéndose de las condiciones en las que se encontraba el gobierno de Juárez en su defensa de los preceptos constitucionales.

Por otra parte, la misma Constitución estipuló que los estados podían aplicar contribuciones en la circulación mercantil por medio de barreras aduanales, lo que significó que tenían la libertad de decidir sobre los aranceles que podían obtener de los productos mercantiles del país, que circulaban por los puertos; lo que propició tensiones entre los gobiernos estatales con el gobierno federal para ponerse de acuerdo, y se acrecentó con la Ley de Clasificación de Rentas, Contribuciones y Bienes de la Federación y de los Estados, del 12 de septiembre de 1857 (Dublán y Lozano, 1877, p. 622).

Carmagnani (1994, p. 61) menciona la existencia de la doble soberanía en relación con las rentas, contribuciones y bienes que dependían de los estados; lo que se aplicó hasta 1859, pero que ya estaba presente en la citada ley que concedía a los estados la facultad de imponer los impuestos con base en los parámetros establecidos: la fracción primera del tercer artículo concedió la mitad de los derechos de los géneros extranjeros a los estados, y en la fracción doceava otorgó a los estados la facultad de imponer contribuciones; aunado a estas preponderancias, el séptimo artículo especificó que el comercio extranjero, junto con la industria febril y la minería, pagarían un impuesto común y uniforme en toda la república para que los estados no impongan un pago mayor (Dublán y Lozano, 1877, pp. 622-624).

Esta ley generó confusión entre los gobiernos estatales y el gobierno federal, al permitir que los estados fueran los que designaran los aranceles aduanales del comercio marítimo, dejando a su arbitrio la mitad de ellos para el gobierno nacional, que no ingresaron directamente a las arcas nacionales en medio de la guerra de la Reforma,

No fue solamente el caso de la nueva entidad, sino que gran parte de los estados privaron a la federación de los ingresos al establecer medidas fiscales que implementaron para fortalecer su economía, como

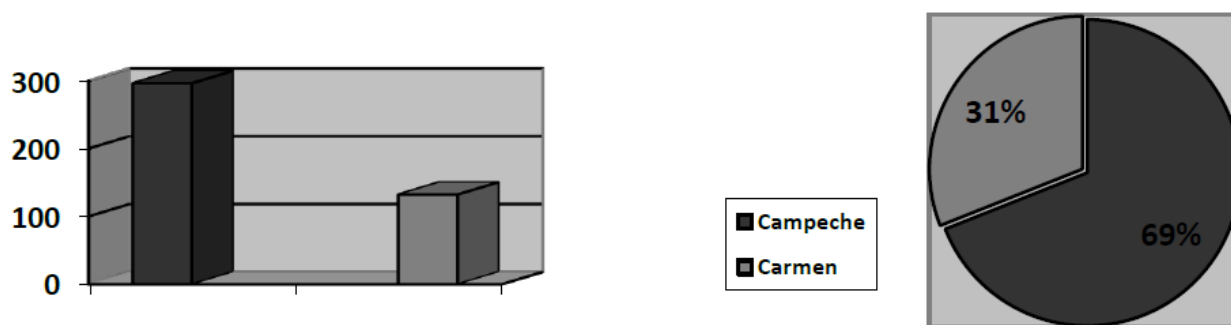
²² Ley para arreglar la administración de la hacienda pública en el Estado (15 de junio de 1858), *El Espíritu Público*, Núm. 4, Campeche, p. 1.

aconteció en la parte regiomontana del país para satisfacer la demanda de alimentos y pertrechos militares (Cerutti, 1983, p. 92).

A pesar de la pérdida momentáneamente del control de los ingresos que tuvo el gobierno de Juárez, las aduanas instaladas en los puertos campechanos siguieron con sus labores, gracias a la intervención del gobierno campechano, y, así, de acuerdo con Aznar y Carbó (2007, pp. 181-182) obtuvieron un total de \$428.385 por concepto de impuestos de los movimientos mercantiles, entre los años que duró la guerra de Reforma; lo que representó un ingreso por debajo de la media nacional y fue insuficiente para equilibrar los egresos del nuevo estado.

Los puertos campechanos, al igual que el resto de la península, comercializaron mercancías de origen nacional, extranjero y nacionalizado, y sus aduanas marítimas cobraron los impuestos que generó su mercadeo, así las mercancías que ingresaron por ellos pagaron impuestos de acuerdo con su procedencia: los nacionales, el 2 % sobre los aforos del arancel vigente en el Estado, y los que no estuvieron especificados, 12,5 centavos por cada quintal de peso bruto; las extranjeras no nacionalizadas pagaban el 10 % sobre los derechos de las aduanas, y las nacionalizadas, 25 centavos por cada quintal de peso bruto²³. La comercialización de las mercancías dejaba ingresos importantes a la aduana, de tal forma que el puerto campechano buscó que las mercancías extranjeras —en su radio de acción— fueran nacionalizadas para incorporarlas a la economía del estado, con el fin de cobrar un impuesto por ser el puerto receptor.

Para Aznar y Carbó (2007, pp. 181-182), el puerto de Campeche tuvo una entrada de \$296.177, mientras que el Carmen registró \$132.208; esto representó para el primer puerto el 69 % de ingresos, y para el segundo, el 31 % (véase gráfica 2). La comparación de los ingresos entre los dos puertos, con base en los datos estadísticos de las aduanas, permite valorar no sólo la intensidad del movimiento mercantil que tuvo Campeche en comparación con el Carmen sino, más bien, la falta de ingresos por el libre comercio de su principal producto. En estos datos estadísticos hay que considerar, según León Méndez y Rodríguez Herrera (2007, pp. 228-229), que, en el transcurso de julio de 1858 hasta julio de 1859, los impuestos estatales incluyeron los federales, lo cual fue casi más del 50 %.



Gráfica 2. Valor en pesos y porcentaje de los impuestos. 1858-1860
Fuente: El Espíritu Público de 1858, 1859 y 1860; Martínez, *Memoria*, 1862.

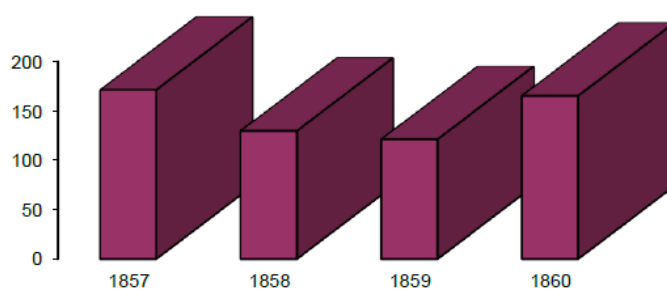
Los ingresos fiscales de las aduanas campechanas sirvieron, en un principio, para asegurar el establecimiento del gobierno campechano y garantizar la permanencia de los grupos liberales por la amenaza en la que se encontraban; además, constituyeron el principal medio para mantener activa la fuerza militar y proveer de armamento a los liberales que se enfrentaron en Veracruz, a favor del gobierno juarista.

En cuestiones hacendarias, la supremacía del Gobierno nacional sobre el estatal fue confirmada por Juárez en su manifiesto a la nación del 7 de julio de 1859, relativo al plan hacendario y de presupuesto, al realizar la “separación de las rentas de los estados y del centro” (Ulloa y Hernández, 1987, p. 70) para que los

²³ Decreto de Pablo García, gobernador del Estado de Campeche (5 de febrero de 1859), *El Espíritu Público*, Núm. 50, Campeche p. 1.

impuestos directos pertenecieran a los estados y los indirectos al Gobierno de la nación. Con base en estas nuevas directrices, el gobierno campechano separó la administración de las rentas, bienes y contribuciones del Estado y el del Gobierno Federal, de acuerdo con la ley que se emitió en ese mismo mes y año cuando las autoridades campechanas llevaron a cabo esta separación²⁴.

Entonces, llevando a cabo la comparación de los ingresos oficiales antes, durante y después de la guerra de Reforma, se encuentra que en el transcurso de los tres años bajaron, en relación con lo que se obtuvo en 1857: Aznar y Carbó, (2007, pp. 181-182) registra que, cuando apenas iniciaba la guerra, los ingresos disminuyeron por la inseguridad que se presentó; para 1858 se obtuvo la cantidad de \$129.472, lo que significó un descenso de \$41.616 con el año anterior y representó el 24 %; para 1859 descendió a la cantidad de \$120.961 respecto a 1858, lo que constituyó una baja aproximada del 8 %. Cotejando las cantidades de estos dos últimos años con los ingresos de 1857, de \$171.088, se tuvo una baja de \$ 50.127, que representó aproximadamente el 29,3 % (véase gráfica 3).



Gráfica 3. Ingresos anuales por las aduanas marítimas. 1858 -1860.
Fuente: El Espíritu Público de 1858, 1859 y 1860; Martínez, *Memoria*, 1862.

Cuando los liberales obtuvieron el triunfo, se intensificó el movimiento mercantil, lo que otorgó a los comerciantes cierta seguridad, dado que los ingresos de las aduanas campechanas aumentaron. Nuevamente, siguiendo a Aznar y Carbó (2007, pp. 181-182), para 1860 ingresó la cantidad de \$165.003 en los dos puertos, y al compararlo con los dos años anteriores, se aprecia el aumento de \$44.043, que equivale aproximadamente al 36,4 %. Sin embargo, esta cantidad no logró alcanzar los ingresos obtenidos durante 1857, ya que al cotejar los ingresos se nota la disminución de \$6.085, lo que representó el 3,5 %.

Por la importación de Campeche con los del seno mexicano, el Ministerio de Hacienda suprimió, en el transcurso de febrero de 1860, el 2 % que se cobraba en los puertos de cabotaje (Dublán y Lozano, 1877, p. 739). Esta medida favoreció al comercio marítimo de la capital porque dejó de pagar este derecho sobre la cantidad que importó, lo que ocasionó que el precio aumentara y que cada producto quedara grabado de acuerdo con el costo de conducción y transporte.

Por otra parte, los impuestos que la Aduana de Campeche cobró por las mercancías extranjeras que ingresaron en este puerto y que eran transportadas a Sisal causaron inconformidad en el gobierno yucateco porque consideró que en este último se deberían cobrar dichos impuestos. El gobierno de Yucatán, encabezado por Acereto, emitió el decreto del 18 de agosto de 1860 para prohibir a la Aduana Marítima de Sisal admitir libremente las mercancías extranjeras, que se introducían desde los puertos campechanos como nacionalizados, alegando que requería obtener recursos y que los comerciantes yucatecos deberían participar equilibradamente en relación con los campechanos; lo que no se logró efectuar porque las aduanas marítimas del puerto de Campeche obtenían los ingresos por los productos nacionalizados²⁵.

²⁴ Decreto que establece la separación en la administración de las rentas y contribuciones generales y las particulares del Estado (20 de julio de 1859), *El Espíritu Público*, Núm. 83, Campeche, p. 1.

²⁵ Agustín Acereto, gobernador del estado de Yucatán (20 de agosto de 1860), *El Constitucional*. Núm. 294, Mérida, p. 1; Adelantos de la ciencia administrativa (5 de septiembre de 1860), *El Espíritu Público*, Núm. 164, Campeche, p. 3.

El gobierno de Yucatán justificó este decreto, aduciendo el daño a los importadores yucatecos, toda vez que no podían competir con los campechanos por los bajos derechos que pagaban; además, señaló que por el puerto campechano se introducían clandestinamente productos nacionales y extranjeros; entre estos últimos se consideraban el vino, cintas de Granada, jabón de Castilla, tabaco, medias de algodón, cerraduras, papel para forro, entre otros más; independientemente de que por el puerto de Campeche desembarcaban mercancías que venían directamente de puertos extranjeros para ser comercializados en la península. El decreto en referencia buscó atraer el comercio de estos productos y contrarrestar la afluencia al puerto campechano para aumentar el yucateco. Esto rompió con lo estipulado en los artículos 6 y 7 del convenio de división territorial, donde se establecía que los buques debían pagar únicamente impuestos cuando desembarcaran en el puerto correspondiente, y que no se cobraría impuesto a lo que se importaban, de origen peninsular²⁶.

El gobierno de Acereto, opuesto al gobierno de García, emitió este decreto para que en la aduana del puerto de Sisal se cobraran igualmente los impuestos que los campechanos recaudaban; lo que ocasionó enfrentamientos con los liberales peninsulares y, principalmente, con los campechanos, pues este decreto señaló que se permitía desembarcar las mercancías, siempre y cuando se sujetaran a pagar los derechos correspondientes²⁷, como si fueran comercializados directamente de los puertos extranjeros. Al no reconocer el pago de impuestos que se ejecutó en el puerto campechano por introducir mercancías extranjeras al país y propiciar constantes conflictos políticos y económicos entre los inversionistas en la península, los comerciantes del puerto de Campeche solicitaron al presidente de la República la anulación del decreto del gobierno del estado de Yucatán²⁸. Independiente de la solución a esta problemática a favor de los campechanos, el comercio portuario entre yucatecos y campechanos continuó en medio de todos los problemas políticos y militares que acontecieron, tanto a nivel regional como nacional.

El conflicto entre García y Acereto, gobernadores de Campeche y Yucatán, respectivamente, en relación con el comercio entre los puertos, fue uno de los pretextos utilizados para propiciar los enfrentamientos que se enfilaron hacia la disputa por el territorio campechano; por esta razón, Acereto alentó los desacuerdos entre los principales líderes políticos y autoridades estatales de Campeche, con el propósito de derrocar al gobierno campechano de Pablo García, a diferencia de su antecesor y sucesor, Liborio Irigoyen, que siempre demostró la unidad, tal como lo afirmó el editorialista de *El Espíritu Público*²⁹.

Para aumentar los ingresos de las arcas estatales, después de haber finalizado la guerra de Reforma, en 1861, el gobierno local decretó cobrar los derechos de exportación del palo de tinte para el erario del nuevo estado. El 19 de febrero de ese mismo año, se dio a conocer en *El Espíritu Público* que las aduanas marítimas del estado se coordinarían para cobrar los impuestos por este comercio, que aportarían los ingresos para sostener a la nueva entidad³⁰. Esto fue posible gracias a que, en años anteriores, el palo de tinte que se extraía del Carmen y se llevaba al puerto campechano para su comercialización estuvo libre de derechos municipales; no obstante, el que era extraído en el territorio donde se ubicaba el puerto pagaba el impuesto municipal de un peso con cincuenta centavos, por cada cien quintales.

Con base en los datos estadísticos de los ingresos mercantiles, la economía sustentada en los impuestos aduanales fue recuperándose lentamente, y tuvieron que transcurrir varios años para que ingresaran cantidades superiores a la que alcanzó antes de la guerra de Reforma, debido a las medidas establecidas en las leyes y reglamentos aduanales y portuarias; las tendencias políticas y sociales que marcó la guerra repercutieron en el movimiento mercantil peninsular.

²⁶ Convenio de División territorial (1 de junio de 1858), *El Espíritu Público*, Núm. 1, Campeche, p. 1.

²⁷ Adelantos de la ciencia administrativa (5 de septiembre de 186), *El Espíritu Público*, Núm. 164, Campeche, p. 3.

²⁸ Correspondencia de Garay y Garay del 4 de septiembre de 1860 (5 de octubre de 1860), *El Espíritu Público*, Núm. 170, Campeche, p. 1.

²⁹ Nuestro comercio con Sisal y el decreto de Acereto (15 de octubre de 1860), *El Espíritu Público*, Núm. 172, Campeche, p. 1.

³⁰ Decreto de Pablo García, gobernador del estado de Campeche (25 de febrero de 1861), *El Espíritu Público*, Núm. 198, Campeche, p. 1.

Las casas comerciales peninsulares en su actividad económica y política

La participación mercantil de las casas comerciales estuvo sujeta a la política de la región peninsular, debido a que el comercio mercantil estuvo condicionado por las alianzas que lograron los dueños o socios con los políticos, característica que no fue propia de la región ni tampoco del periodo en estudio, sino que se presentó en México desde tiempos coloniales.

Al mencionar la relación entre los negocios y la política, se consideran las redes de parentesco, las influencias políticas y los lazos familiares con los que se obtuvieron privilegios y se lograron beneficios a favor de los intereses de grupo, que para Coatsworth (1990, p. 99) fue uno de los obstáculos que se presentaron en el desarrollo económico del siglo XIX, debido a que el éxito o fracaso de las negociaciones en el terreno económico dependió de las relaciones del productor y/o comerciante con las autoridades políticas; relaciones que continuaron, a pesar del cambio de organización institucional que generó la implementación de otros medios de transportes, como el ferrocarril que buscó favorecer el desarrollo capitalista y el crecimiento de la economía del país.

La vinculación de las casas comerciales y la política se debió a la influencia que tuvieron los dueños o socios sobre la política, lo que ha sido considerado como la politización de la economía, y ha caracterizado la historia nacional en torno a la pobreza y a la falta de desarrollo económico en México.

La separación de Campeche del estado de Yucatán propició que las casas comerciales participaran no solamente en la consignación del envío y descarga de mercancías y manufacturas, como lo venían realizando, sino que se inmiscuyeran en los problemas que aquejaron a la localidad para lograr obtener beneficios del nuevo gobierno; esto llevó a determinar sus intereses políticos a favor o en contra de los grupos que se enfrentaron en la península.

En la *Memoria* presentada por Lavalle (1869, pp. 17-17), durante los años de la guerra de Reforma, se especifican que entre las casas comerciales en la península que estuvieron dedicadas al movimiento mercantil con los puertos extranjeros y nacionales, se encuentran las mexicanas y españolas, asentadas en el reciente estado de Campeche y en alguno de los puertos donde intercambiaban sus mercancías; la gran mayoría de ellas se ubicaron en el Carmen y Campeche, con algunas excepciones en Sisal.

Varias de estas casas comerciales llevaron el nombre de sus propietarios y habían surgido a finales del periodo colonial o a partir de la tercera década del siglo XIX, de acuerdo con los cambios económicos que marcaron las variaciones sociopolíticas regionales que permitieron la llegada de inmigrantes ibéricos, que, al asentarse en estas tierras, invirtieron sus recursos en el intercambio mercantil por la experiencia comercial que ostentaban sus familiares en otras latitudes.

En el periodo estudiado se encuentran las casas comerciales de descendientes españoles que realizaron, en general, las actividades comerciales marítimas con los puertos extranjeros; sus funciones variaron de acuerdo con el área ribereña en la que trabajaban. Al respecto, Lavalle (1869, pp. 17-18) explica que sus operaciones durante la guerra de Reforma fueron: La Casa José Ferrer contó con buques que despacharon tanto en el extranjero como en el país; la Casa Domingo Diego se ocupó del comercio de cabotaje, la Casa Luis Castellot únicamente se dedicó al comercio con puertos extranjeros y la Casa José Vidal combinó el comercio con puertos extranjeros y nacionales, a la vez que realizó también el comercio de cabotaje. Se suman las otras casas que compitieron en el comercio con los puertos extranjeros y nacionales, atendiendo al comercio de altura y de cabotaje: Joaquín Gutiérrez y Comp., Preciat y Gual, Viuda de Trueba e Hijos, Francisco Colomé y José H. Lavalle. En Pérez-Mallaina Bueno (1978, pp. 192-195), Ruiz Abreu (2000, pp. 212, 226, 230, 232, 243 y 267) y Valdés Acosta (1931, pp. 425-437) encontramos los antecesores familiares de los propietarios de estos comercios que se caracterizaron por ser la fuerza económica de la península y heredaron el negocio familiar que logró mantenerse durante la guerra.

Por otra parte, el propietario de la casa comercial José Ferrer, durante la Reforma, realizó el comercio de cabotaje en los principales puertos peninsulares, y, al mismo tiempo, participó en la política peninsular de la época, apoyando al grupo que integró Pablo García (Batancourt y Sierra p. 114). Así lo asienta Baranda (1992, pp. 315-316) cuando señala que se encargaron de reforzar a los pronunciados y proporcionar el contingente a la revolución.

La constante actividad mercantil de la primera mitad del XIX propició competencias entre los dueños y familiares de estos negocios comerciales, al grado que formaron dos bandos, encabezados por aquellos que entrelazaron estas actividades comerciales con la política peninsular, dando pie a rivalidades. Un caso trascendente fue el que ocasionaron las casas comerciales de José Ferrer y de Felipe Ibarra durante el periodo de la Reforma, quienes llevaron las disputas del terreno económico al político para mantenerse en el poder. Aznar y Carbó (2007, p. 93-94) enfatizan en que los intereses mercantiles dominaban todo, y con el mercantilismo se manejaba y resolvía todo; de ahí que estas dos empresas estuvieran inmiscuidas en los enfrentamientos políticos que se acrecentaron con la designación del encargado de la Aduana Marítima, en 1856, y continuaran con enfrentamientos bélicos entre el grupo encabezado por Pablo García y Liborio Irigoyen contra Pantaleón Barrera y correligionarios para la elección del gobernador en 1857.

Rivalidad que trascendió políticamente, en el transcurso de la década de 1850, a raíz del contrabando en la embarcación “Eduardo”, donde estuvieron involucradas las dos casas comerciales; a partir de este instante comenzaron las hostilidades entre estas, y trascendió hasta 1856, cuando Pedro Baranda fue nombrado administrador de la Aduana Marítima de Campeche, durante el año en que Felipe Ibarra fungía como alcalde del ayuntamiento de la ciudad campechana.

Joaquín Baranda (1992, p. 273) menciona que la inconformidad de Ibarra se debió a que Pedro era amigo de Manuel Ferrer y pertenecía al grupo opositor de Ibarra, por lo que no podría tenerlo de su lado para continuar con los favores que los anteriores administradores le otorgaban en las actividades del comercio mercantil que realizaba en el puerto, y, además, se inclinaría del lado de la casa rival.

Ibarra, en su calidad de alcalde primero del ayuntamiento, solicitó al gobierno nacional la cancelación del nombramiento, y, en respuesta, el ministerio de gobernación solicitó al cuerpo municipal que rectificara la solicitud, pero al reunirse, los concejales José Méndez, Joaquín Maury y Francisco Colomé no votaron para que se llevara a cabo la ratificación. A pesar de que la mayoría de estos concejales no estuvieron de acuerdo, la autoridad municipal envió la ratificación. Al final, se canceló el nombramiento de Baranda y fue nombrado el coronel Eleuterio Méndez, hermano del gobernador Santiago y pariente de Ibarra (Baranda, 1992, t. II, p. 276). Estas acciones acrecentaron la rivalidad entre estas casas comerciales y definió su posición respecto a los grupos políticos que se enfrentaron en los procesos electorales de 1857, en Yucatán.

La Casa comercial Ibarra sufrió las consecuencias de los enfrentamientos militares entre los grupos políticos cuando la ciudad de Campeche fue sitiada en 1857, ya que fue una de las que estuvieron en contra del grupo político que encabezó Pablo García y Liborio Irigoyen en 1858. En este episodio de la política peninsular salieron perdiendo los dueños de la casa comercial Ibarra, quienes fueron desterrados del territorio campechano, precisamente por el grupo al que pertenecieron sus opositores (Rangel González, 2014, pp. 194-195 y Villalobos González, 1993, p. 91).

El cambio de residencia de la familia Ibarra y su inactividad en el comercio de Campeche durante la guerra no le impidió solicitar la devolución de las cantidades que facilitó por decomiso y préstamo forzoso al nuevo gobernante de Campeche, como fue dado a conocer en octubre de 1859 por José L. Alomía, apoderado de la Casa Ibarra.

En la correspondencia que intercambió con Pablo García, gobernador de Campeche, Alomía solicitó que la Aduana Marítima reconociera como crédito la cantidad de \$7.782,22 de las mercancías que le fueron subastadas; requirió la liberación de los documentos, con carácter amortizable, de los derechos que causaron los créditos que otorgó y la reintegración de los \$2.000,00 del préstamo forzoso y los \$1.087,87 que adelantó

a la hacienda pública. La respuesta que el gobierno campechano otorgó fue que la pérdida de la subasta de lo embargado no sería sufragada por la hacienda pública, que se le indemnizó con el 6 % del porcentaje que correspondió a la cantidad solicitada, y que el préstamo de \$2.000,00 y los \$1.087,87 estaban sujetos a las disposiciones que el gobierno del estado otorgó a todos los comerciantes que lo sufragaron con cantidades similares (Buenrostro, 1881, pp. 257-259). Con estas acciones, el representante de la Casa Ibarra presionó al gobierno campechano para que favoreciera económicamente a la empresa, debido a la crisis financiera que pasaba por los enfrentamientos militares.

Durante la guerra de Reforma, los comerciantes estuvieron supeditados a las acciones de los grupos que se enfrentaron, y sus resultados no siempre les favorecieron; en este caso, la Casa Ibarra no congenió política y económicamente con el grupo que logró el poder en Campeche, e insistió para que fueran reconocidas las cantidades que otorgó, con el fin de que se les devolviera, pasando por alto el momento y las condiciones bélicas que presentaba la región peninsular.

Por su parte, la casa comercial Joaquín Gutiérrez y Compañía se encargó de comercializar el palo de tinte en el puerto del Carmen, y tuvo poca actividad durante la guerra de Reforma y en la intervención francesa, debido a la crisis económica en la que se vio envuelta por los intereses políticos de sus propietarios, quienes estuvieron ligados al gobierno de García e Irigoyen; sin embargo, logró aumentar su intervención comercial cuando se reestableció la República en 1867. Sus propietarios consiguieron eludir los cambios políticos y administrativos durante ese periodo porque mantuvieron lazos políticos y económicos con las autoridades nacionales.

El comercio marítimo fue una de las actividades económicas más importantes, en comparación con el terrestre, y representó la principal ruta comercial que existió en la península de Yucatán por la falta de caminos y por las malas condiciones de aquellos que se construyeron en los años anteriores; factores que ayudaron para que los inversionistas de las casas comerciales acumularan una importante fortuna, que les facilitó incursionar en la política regional, al grado de convertirse en la oligarquía comercial de la región. La condición económica que mantuvo la casa comercial Joaquín Gutiérrez y Compañía coadyuvó en mucho para que diera su apoyo económico a la Junta Patriótica de Campeche, la cual se había integrado para la reedificación de las casas de los vecinos pobres del barrio de San Francisco, que habían quedado en mal estado por los enfrentamientos militares ocurridos en Campeche a finales de 1857. De tal forma que, junto con Preciat y Gual, subsidió la contribución que el estado de Campeche realizó para sostener la guerra de Castas, de acuerdo con lo especificado en los convenios de mayo de 1858, relativo a la división territorial entre Yucatán y Campeche³¹.

Las casas comerciales controlaron el comercio de los productos que circularon y ocuparon, en las inmediaciones del puerto, las inmensas bodegas que existían para depositar las mercancías para su transporte y comercialización. En esos espacios se había desplegado la vida comercial que giró en torno a la circulación, a la venta y compra de lo que llegaba y salía del puerto.

Entre los inversionistas de las casas comerciales que participaron en la política local y nacional, durante el periodo de la Reforma, estuvieron además los familiares de Joaquín Gutiérrez Estrada y Francisco Colomé; este último participó desde 1854 hasta 1860 en la política municipal de Campeche, y, por lo tanto, estuvo pendiente de los cambios políticos regionales, lo que lo ayudó a surcar los cambios políticos, y se mantuvo como funcionario de este Ayuntamiento como regidor, síndico y alcalde. Álvarez registra que su participación en la política campechana inició a raíz de la proclamación del Plan de Ayutla, en septiembre de 1855, como Síndico Primero del Ayuntamiento de Campeche (Álvarez Suárez, 1991, pp. 509-511, 517, 523, 527-543 y 551).

Este grupo mercantil participó en la economía local y regional, no solamente importando y exportando mercancías locales y foráneas, sino también en el financiamiento agrícola y artesanal; además, realizó

³¹ Correspondencia entre Juan P. Celarain, jefe político del partido del Carmen y Domingo Duret, presidente de la Junta patriótica de Campeche (20 de junio de 1858), *El Espíritu Público* Núm. 5, Campeche, p. 1.

préstamos económicos a los comerciantes locales (Millet Cámara, 1991, p. 174). El poder adquisitivo que había obtenido este grupo permitió que contaran con barcos que se colocaron en los principales puertos del golfo. Por otra parte, se definió por ser una oligarquía cohesionada a sus intereses comerciales, que controló el movimiento comercial para convertirse en grandes comerciantes de las mercancías de consumo inmediato (Vadillo López, 1990, p. 250).

Con lo anterior, se aprecia que las casas comerciales no estuvieron solamente dedicadas al comercio de las mercancías que circularon en los principales puertos, sino que establecieron, también, relaciones estrechas con algunos de los grupos políticos que consideraron que asumirían el poder regional o local. Esto les afectó, a algunos de manera favorablemente y a otros contrariamente, como consecuencia de los movimientos políticos y militares que predominaron en estos años de convulsión, inmersos en el espacio territorial de la península de Yucatán.

El resto de las casas comerciales estuvieron enfocadas en la actividad mercantil, compitiendo con el resto de estas y cuidando sus relaciones políticas, por lo que evitaron involucrarse en los enfrentamientos políticos peninsulares, debido a que la mayoría eran de procedencia española; además, se tuvieron pocas noticias de sus actividades en este periodo, pero se ha encontrado evidencias de su actividad en la plaza del Carmen, donde conformaron, de acuerdo con Vadillo López, la oligarquía del palo de tinte y señores del gran capital comercial y por su navegación durante la década de los 50, cuyos intereses comerciales estuvieron en Campeche como en el Carmen (Vadillo López, 1994, pp. 131-133). Por la falta de información que existe durante el periodo en estudio no ha sido posible corroborar lo anterior y darle seguimiento a estas casas comerciales.

Con las actividades comerciales que las casas comerciales habían realizado, por vía marítima, obtuvieron cuantiosas fortunas que les otorgó un importante estatus dentro de la sociedad peninsular, la cual mantuvieron en el transcurso del siglo diecinueve con sus descendientes, al surcar los cambios políticos y económicos del periodo conocido como el porfiriato (Medina Gutiérrez, 2005, pp. 80-84).

A manera de conclusión

El movimiento mercantil campechano se verificó, desde principios del siglo XIX, con base en las estrategias que las autoridades de la nación vincularon con las actividades económicas regionales y los lineamientos establecidos por las autoridades del estado yucateco, por lo cual los ingresos financieros buscaron favorecer, por medio de las aduanas marítimas, al gobierno nacional y peninsular, dada la inestabilidad política que caracterizó este periodo. El gobierno de la naciente entidad campechana ejecutó esta misma política durante la guerra de Reforma, con el propósito de que no se paralizara la actividad portuaria, por las condiciones inestables que propiciaron los enfrentamientos armados; el movimiento mercantil fue orientado hacia el comercio de cabotaje, mientras que el de altura estuvo sujeto a los cambios que ocasionó el libre comercio del palo de tinte y los impuestos que estableció la autoridad estatal y municipal.

Las autoridades campechanas, que asumieron el control político con la separación de Campeche del estado de Yucatán —en el transcurso de mayo de 1858— buscaron que los ingresos de las aduanas sostuvieran a la administración gubernamental; para lograrlo, se enfocaron a la actividad portuaria como alternativa para el desarrollo económico de la nueva entidad. Así, invirtieron en la reconstrucción de los puertos para fortalecerlos como principales vías marítimas, con el objetivo de reactivar la economía y aumentar los ingresos de la tesorería estatal.

La guerra de Reforma otorgó una nueva fisonomía al movimiento mercantil del país por el surgimiento de puertos alternos —para que el comercio marítimo no decayera—, y por la intensidad marítima que existió entre los puertos nacionales en comparación con los que se realizaron con otros países.

En el periodo de estudio, el comercio marítimo de Campeche estuvo sujeto generalmente a las leyes nacionales, y, en los momentos en que se intensificó la lucha armada, a las leyes estatales. Independientemente si eran unas u otras, el movimiento mercantil estuvo sumiso a un control legislativo que acotó las fluctuaciones.

El análisis de la participación de los puertos en la política de la economía campechana confirma que el movimiento mercantil que ejecutaron las casas comerciales fortaleció los lazos del comercio de cabotaje y permitió que las autoridades utilizaran las finanzas para el sostenimiento de la causa que enarbolaron.

Los ingresos financieros fluctuaron de acuerdo con la intensidad de la guerra que sostuvieron los diferentes grupos que luchaban por obtener el poder, de tal forma que el año más crítico fue el de 1859 porque los ingresos bajaron. A medida que la guerra avanzaba, el comercio marítimo disminuía, y sólo se recuperó momentáneamente hasta que finalizó en 1860.

Los puertos de Campeche y el Carmen lograron mantener la economía local y colaboraron para que se incrementara el comercio peninsular, ante la situación bélica que existía y en la que se confinaron todos los estados del país. Los mecanismos legales para controlar el movimiento marítimo y la mejora de las condiciones de los puertos permitieron la fluidez del comercio y la obtención de los impuestos necesarios. Estas políticas legales, aplicadas por el nuevo estado, y el apoyo otorgado por las casas comerciales ayudaron para que el movimiento marítimo mercantil, que presentó una baja considerable en el año en que inició la guerra de Reforma, no decayera en el siguiente, y, en cambio, se lograra recuperar gradualmente, en los subsecuentes años, sin que superara los ingresos que obtuvo en los años preliminares.

El desarrollo económico que mantuvieron los puertos campechanos, por medio del comercio marítimo nacional y extranjero, no superó la actividad que los principales puertos del golfo realizaron en este periodo, pero ayudó para que, durante la guerra de Reforma, el movimiento marítimo mantuviera su actividad en la región peninsular.

El comercio entre los puertos nacionales obtuvo un impulso importante, aún con todas sus peripecias; el movimiento mercantil con los países extranjeros estuvo condicionado por la libre compraventa de los productos manufacturados que el país necesitó para sostener la economía regional, lo que propició que se definieran las rutas mercantiles para un control más efectivo y seguro para el comercio.

Los puertos del golfo de México, durante la guerra de Reforma, desempeñaron una actividad importante para evitar el declive de la economía de las regiones del país; cada uno presentó particularidades que estuvieron condicionadas por la relación de las acciones portuarias con las políticas, debido a la actividad mercantil que estuvo vinculada con el desarrollo fiscal.

Este estudio, que versa sobre los puertos campechanos, analiza una visión del acontecer económico y político de una región de México, que determinó la manera cómo se llevó a cabo el intercambio mercantil; además, lleva implícito el interés de coadyuvar en la comprensión, en un marco general, de la importancia de entablar lazos con otros estudios que se avoquen a su análisis, desde otros ángulos y espacios, en este periodo que se conoce como la guerra de Reforma en México.

Bibliografía

Álvarez Suárez, F. (1991). *Anales Históricos de Campeche*, tomo II. H. Ayuntamiento de Campeche.

Aznar, T. y Carbó, J. (2007). *Memoria sobre la conveniencia, utilidad y necesidad de erigir constitucionalmente en Estado de la Confederación Mexicana el antiguo Distrito de Campeche*. Miguel Ángel Porrúa.

Báez Landa, M. (1990). *Campeche. La otra puerta de México*. Gobierno del Estado.

- Baranda, J. (1992). *Recordaciones Históricas*, tomo II. Ayuntamiento de Campeche.
- Buenrostro, F. (1881). *Historia Primero y Segundo Congresos Constitucionales de la República mexicana. Extracto de todas las sesiones y documentos relativos*, tomo III.
- Carmagnani, M. (1994). *Estado y Mercado. La economía pública del liberalismo mexicano, 1850-1911*. El Colegio de México/Fondo de Cultura Económica/ Fideicomiso Historia de las Américas (Serie: Hacienda).
- Carvajal Arenas, L. (2012). La Hacienda Pública y la transformación del sistema financiero mexicano en el siglo XIX. *Análisis Económico*, 27 (66), 307-329.
- Cerutti, M. (1983). Economía de guerra, frontera norte y formación de capitales a mediados del siglo XIX”, *Estudios Fronterizos*, 1(2), septiembre-diciembre, 77-105.
- Coatsworth, J. (1990). *Los orígenes del atraso. Nueve ensayos de historia económica de México en los siglos XVII y XIX*. Alianza Editorial Mexicana.
- Contreras Sánchez, A. del C. (1996). *Capital Comercial y colorantes en la Nueva España: segunda mitad del siglo XVIII*. El Colegio de Michoacán/Universidad Autónoma de Yucatán.
- Cordero González, V. (2004). *El movimiento mercantil del puerto de Campeche en la época del comercio libre y neutral (1770-1814)*. Consejo Nacional para la Cultura y las Artes/Instituto Nacional de Antropología e Historia/Gobierno del Estado/Universidad Autónoma de Campeche.
- Dublán, M. y Lozano, J. M. (1877). *Legislación mexicana o colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la independencia de la república*, tomo VIII. Edición oficial.
- García de León, A. (2004). *Contra viento y marea. Los piratas en el Golfo de México*. Random House Mondadori.
- García Rejón, J. (1845). *Memoria leída ante la Excma. Asamblea del Departamento de Yucatán por el secretario general de Gobierno el día 7 de mayo de 1845*. Imprenta de Castillo y Compañía.
- Gareis, J. von G. y Muñoz Mata L. (2000). *El Caribe: Región, Frontera y Relaciones Internacionales*. Instituto José María Luis Mora.
- Gareis, J. von G. y Muñoz Mata L. (1997). Veracruz y su inserción al Circuncaribe como zona de plantación esclavista. *Sotavento, Revista de Historia, Sociedad y Cultura*, 2, verano, 59-82.
- Gómez Cruz, F. (2006). Los dominios de los pequeños. Tuxpan decimonónico, en J. von G., Gareis (Coord.), *El Golfo-Caribe y sus puertos* (pp. 325-354). Instituto José María Luis Mora, 1 vol.
- González Gómez, C. y Espinosa Blas, M. (2011). *México y El Caribe. Visiones y Reflexiones*. Universidad Autónoma de Querétaro/Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo/Centro de Investigaciones sobre América Latina y El Caribe/Universidad Nacional Autónoma de México.
- Herrera Canales, I. (1972). Comercio Exterior, en *La economía mexicana en la época de Juárez* (pp. 127-158). Secretaría de Industria y Comercio.
- Lavalle, P. (1869). *Memoria de la Secretaría de Gobernación y Hacienda del Estado Libre y Soberano de Campeche*. Imprenta de la Sociedad Tipográfica.

- León Méndez, M. E. y Rodríguez Herrera, E. (2007). La Conformación de Campeche y su dinámica en el Circuncaribe, en M. del R., Rodríguez Díaz y J. Castañeda Zavala (Coords.), *El Caribe: vínculos coloniales, modernos y contemporáneos* (pp. 219-234). UMSNH/Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto José María Luis Mora/Asociación Mexicana de Estudios del Caribe.
- López Cámara, F. (1967). *La estructura económica y social de México en la época de la reforma*. Siglo XXI editores.
- Martínez, S. (1862). *Memoria de la Secretaría General de Gobierno del Estado de Campeche*. Imprenta de la Sociedad Tipográfica.
- Medina Gutiérrez, M. (2005). *Intercambio comercial de la Isla del Carmen, Campeche, con los puertos europeos y estadounidenses durante el porfiriato 1877-1911*. Universidad Autónoma del Carmen..
- Millet Cámara, L. (1991). El Palo de Tinte y la incorporación de Yucatán al mercado mundial, en A. Negrín, *Campeche textos de su historia* (pp. 164-180). Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/ Gobierno del Estado de Campeche.
- Moreno Friginals, M. (1997). Economías y sociedades de plantaciones en el caribe español, 1860-1930, en T., Halperín, *Historia económica de América Latina: desde la independencia a nuestros días* (pp. 164-191). Editorial Crítica.
- Muñoz Mata, L. (2008). *Mar Adentro: espacio y relaciones en la frontera México-Caribe*. Instituto Mora.
- Ortiz Hernán, S. (1994). *Caminos y Transportes en México. Una aproximación socioeconómica: fines de la colonia y principios de la vida independiente*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes/Fondo de Cultura Económica.
- Pineda Soto, A. (2014). “Los Periódicos Oficiales en la Construcción del Estado Mexicano: Un recuento del caso michoacano”. *Tinkuy, Boletín de Investigación y Debate*, 21, 58-74.
- Pérez-Mallaina Bueno, P. E. (1978). *Comercio y autonomía en la Intendencia de Yucatán (1797-1814)*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos.
- Rangel González, E. J. (2014). *Compañías deslindadoras y sociedades forestales empresariado en el entorno fronterizo de la costa oriental y creación de un borde en las márgenes del río hondo, 1876-1935* [tesis de doctorado en Historia]. Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.
- Rodríguez Díaz, M. del R. y Castañeda Zavala, J. (2007). *El Caribe: vínculos coloniales, modernos y contemporáneos*. UMSNH/Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto José María Luis Mora/Asociación Mexicana de Estudios del Caribe
- Rodríguez Herrera, E. (2016). *Ideas y nociones liberales, derroteros de la prensa oficial de Yucatán y Campeche durante la guerra de Reforma 1858-1860* [tesis de doctorado en Historiografía]. Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco, México.
- Ronzón León, J. A. (2006). *El Caribe mexicano y otros caribes*. Universidad Autónoma Metropolitana/Asociación Mexicana de Estudios del Caribe.
- Ruiz Abreu, C. (2000). *Catálogo de documentos para la historia de Campeche*. Gobierno del Estado de Campeche.

- Sausi Garavito, M. J. R. (1998). *Breve historia de un longevo impuesto. El dilema de las alcabalas en México, 1821-1896* [tesis de maestría en Historia Moderna y Contemporánea]. Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, México.
- Trujillo Bolio, M. (2005). *El Golfo de México en la centuria decimonónica. Entornos geográficos, formación portuaria y configuración marítima*. Centro de Investigaciones y Estudios en Antropología Social/ Cámara de Diputados.
- Oloa, Ulloa Berta y Joel Hernández Santiago (1987). *Planes en la Nación mexicana*, México: Cámara de Senadores de la República, libro VI.
- Vadillo López, C. (1990). Las Haciendas del Partido del Carmen, en M. T., Jarquín, (1990). *Origen y evolución de la hacienda en México: siglos XVI al XX* (pp. 248-252). El Colegio Mexiquense/ Universidad Iberoamericana/Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- Vadillo López, C. (1994). *La región del palo de tinte: el partido del Carmen, Campeche, 182-1857*. Gobierno del Estado de Campeche/ Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.
- Valdés Acosta, J. M. (1931). *A través de las Centurias*.
- Vázquez, J. Z. (1997). Liberales y conservadores en México: diferencias y similitudes. *Estudios Interdisciplinarios de América Latina y el Caribe*, 1(8), 19-39.
- Victoria Ojeda, J. (2015). *Corrupción y contrabando en la península de Yucatán. De la colonia a la independencia*. Gobierno del Estado de Yucatán/Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.
- Villalobos González, M. H. (1993). Las concesiones forestales en Quintana Roo a fines del porfiriato. *Relaciones, Estudios de Historia y Sociedad*, XIV(53),(), 87-112.
- Villegas, P. y Domínguez Carrasco, M. del R. (2014). Las vicisitudes de un puerto cerrado a la navegación extranjera. El caso de Laguna-El Carmen (1835-1850), en I., García Sandoval, M. Pérez Domínguez y J. Ronzón León, *Puerto y Comercio en el Golfo de México (Siglo XIX)* (pp. 41-56). Ediciones Morbo.