

Luis Mezeta

“Asedio naval, tráfico mercantil y comercio de cabotaje en Yucatán durante la crisis del sistema imperial español, 1796-1815”

p. 295-322

Cabotajes novohispanos

Espacios y contactos marítimos en torno a la Nueva España

Guadalupe Pinzón Ríos (coordinación)

Ciudad de México

Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas

2021

462 p.

Figuras

(Historia Novohispana 114)

ISBN 978-607-30-5011-1

Formato: PDF

Publicado en línea: 2 de diciembre de 2021

Disponible en:

http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/758/cabotajes_novohispanos.html



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

D. R. © 2021. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



ASEDIO NAVAL, TRÁFICO MERCANTIL Y COMERCIO DE CABOTAJE EN YUCATÁN DURANTE LA CRISIS DEL SISTEMA IMPERIAL ESPAÑOL, 1796-1815

LUIS MEZETA

Universidad Autónoma de Yucatán
Facultad de Ciencias Antropológicas

Presentación

En la tarde del 23 de junio de 1799, cuando navegaba en las inmediaciones del Cabo Catoche, en el litoral nororiental de la península de Yucatán, la goleta novohispana *Jesús María y José* fue asaltada por los marineros y el capitán de la fragata de guerra inglesa *Melenger*.¹ El navío mexicano había salido del puerto de Veracruz veinte días atrás y transportaba para varios interesados en La Coruña un cargamento de grana con valor de 30 000 pesos. El *Melenger* no venía sólo: lo acompañaba el *Místico San Miguel*, nave española que de La Habana se dirigía a Veracruz y que en la mañana de aquel mismo día fue apresado por dicho buque británico.

En la goleta novohispana se encontraba su dueño, el comerciante campechano Josef de Barbachano que estaba preparado para la incursión. Había diseñado un escondite secreto donde guardar las facturas y demás papeles españoles, y además poseía un documento que acreditaba una protección inglesa. En el diálogo consecuente con Carlos Ogle, comandante del *Melenger*, Barbachano argumentó que la dispensa británica la adquirió en Nassau, isla de

¹ Rafal Reichert realizó un estudio sobre la carrera de esta fragata de guerra británica que a fines del siglo XVIII y principios del siglo XIX estuvo presente en los mares del Atlántico Norte y el Gran Caribe en distintas operaciones bélicas y de hostigamiento. Rafal Reichert, “Carrera y naufragio en la sonda de Campeche de la fragata HMS *Meleager*”, *Derroteros de la Mar del Sur*, Thalasa, Asociación Marítima y Naval Iberoamericana, Lima, n. 18, 2011, p. 121-127.

la Providencia, como resultado del rescate que hizo de la misma nave, apresada con anterioridad, en razón de la guerra que España, en asociación con Francia, tenía con Inglaterra.

El capitán inglés estaba convencido de la veracidad del pliego y a los tres días liberó la goleta *Jesús, María y José* junto con su cargamento y ocupantes. Pero no había razón para dotar de la misma suerte al *Místico* y sus tripulantes que permanecían como botín de Ogle. Dispuesto a recuperarlo y liberar a su tripulación, Barbachano negoció con el comandante del *Melenger* una transacción notable. Sólo existía una manera de que el británico accediera a soltar a su presa. La condición impuesta era realizar un intercambio, consistente en comprar el *San Miguel* y su carga a cambio de las granas que Barbachano conducía hacia La Coruña. La negociación finalmente fue aprobada por ambas partes y el *Místico* fue entregado con su mercancía, facturas, registro original y dos certificaciones, la primera de ellas referente al apresamiento y libertad de dicha embarcación y la segunda relativa a la permuta. Resignados por los inconvenientes presentados en la navegación, poco tiempo después de los hechos relatados las dos embarcaciones españolas arribaron a Campeche con las noticias de su captura y liberación.²

El evento anterior no se trataba de una mera excepcionalidad, formaba parte de los efectos de la guerra naval de los años de 1796-1802 y 1804-1808, etapa bélica que tenía su razón en la alianza de la consumada República Francesa junto con la Corona española, regímenes que se unieron con la finalidad de detener el expansionismo británico en ultramar y que tuvo repercusiones relevantes en el entramado comercial trasatlántico y en las comunicaciones marítimas intercoloniales de Hispanoamérica.

En el contexto de la era de las revoluciones atlánticas, tras las derrotas del ejército hispánico por parte de los revolucionarios franceses en 1795 las autoridades españolas se vieron obligadas a terminar el conflicto ese mismo año. La Paz de Basilea, derivada de esta situación, señaló el inicio de un cambio en la agrupación de las potencias

² “Causa contra Barbachano por contrabando”, México, años 1801-1804, Archivo Histórico Nacional, España, *Causas*, leg. 20714, f. 22.



que habría de influir de forma decisiva en las trayectorias de la cuenca caribeña. Especialmente, porque la firma del convenio franco-español provocó la ruptura con la Gran Bretaña y la violenta reacción de los ingleses contra cuyas rutas marítimas en el Atlántico-Caribe atentaba tal negociación. El posterior Tratado de San Ildefonso que expresaba un mayor entendimiento entre Francia con España renovaba la alianza anterior e incitó la guerra y el comienzo de un ataque continuo de los británicos al comercio francés y español.³

Los efectos del conflicto naval iniciado trastornaron profundamente el escenario marítimo y el mismo Manuel Godoy, distinguido ministro de Carlos IV y actor clave en la declaración de guerra contra Inglaterra, aludió al fenómeno en sus *Memorias*. A decir del *Valido*, la multiplicación de batallas, aprehensiones y asedios desarrollados en el espacio oceánico perturbaron a la marina española y en general a España, “nación que por la inmensidad de sus vastos y remotos dominios ofrecía mayor campo al enemigo para su acometida”.⁴ Las ofensivas belicosas de los británicos se resintieron especialmente en el Caribe y el Seno Mexicano, área vital de las comunicaciones intercontinentales y del traslado de caudales a la metrópoli.

A la par, la guerra generó la necesidad de recurrir al corso como una estrategia ofensiva y medio para conseguir recursos económicos. Durante este conflicto y en etapas bélicas posteriores los gobiernos franceses, españoles y británicos armaron multitud de embarcaciones privadas para atacarse mutuamente.⁵ Los comer-

³ José Luis Franco, *Revoluciones y conflictos internacionales en el Caribe, 1789-1854*, La Habana, Academia de Ciencias, 1965, p. 45.

⁴ Manuel Godoy, *Cuenta dada de su vida política por don Manuel Godoy, Príncipe de la paz: o sean Memorias críticas y apoloéticas para la historia del reinado del señor D. Carlos IV de Borbón*, tomo II, Madrid, Imprenta de I. Sancha, 1863, p. 73.

⁵ Existe una amplia literatura sobre el tema del corso. Incluso dos de los autores participantes en esta publicación han abordado la problemática como los casos de Rodrigo de la O, *De corsarios mares y costas. El corso en la construcción del espacio Golfo-Caribe. 1527-1620*, tesis de doctorado, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 2014; y Rafal Reichert “Corsarios españoles en el golfo de Honduras, 1713-1763”, *Estudios de Cultura Maya*, v. 51, 2018, p. 151-174. Otros trabajos referentes corresponden a Feliciano Gámez Duarte, *El desafío insurgente. Análisis del corso hispanoamericano desde una perspectiva peninsular: 1812-1828*, tesis de doctorado, Universidad de Cádiz, 2004; y Johanna Von Grafenstein, “Corso y piratería en el Golfo-Caribe durante las guerras de Independencia Hispanoamericanas”, en Mickael Augeron y Mathias

cientes igualmente recurrieron a los corsarios como forma de proteger las rutas y los intercambios comerciales. Mismo mecanismo que utilizaron las autoridades coloniales en defensa de los territorios americanos y adquirir caudales porque también resultaba ser un muy buen negocio.⁶

La guerra de corso databa de siglos atrás, en el particular caso ibérico la ordenanza de Felipe IV en 1621 para navegar “contra turcos, moros y moriscos” a través de corsarios fue un antecedente crucial en la comprensión de esta estrategia que recurría a marinos *privateers* por parte de la Corona para compensar la desproporción en el mantenimiento de las actividades bélicas ante la falta de hombres y armas en la marina española. A lo largo del siglo XVII y en la centuria siguiente, la disputa entre las potencias europeas por el movimiento marítimo mercantil en el Atlántico y también el auge de la piratería provocaría poner en práctica frecuente el fortalecimiento de las marinas reales, así como la habilitación de corsarios que capturaron un gran número de presas.⁷

Pero el corso, una actividad marítima instrumentada por los Estados para causar en tiempos de guerra por vía de represalia daños al enemigo, también se practicó por las potencias rivales del imperio español: Francia, Holanda y particularmente Gran Bretaña. Como consecuencia de todo esto, durante el conflicto naval de fines del siglo XVIII e inicios del siglo XIX en el espacio Golfo-Caribe, la captura de naves por corsarios y la marina real enemiga estuvieron a la orden del día. Los mercantes fueron objetivos directos. El caso de la aprehensión por parte del *Melenger* de dos embarcaciones españolas el 23 de junio de 1799, ejemplifica el escenario expuesto y permite percibir la relación entre las guerras navales y el movimiento marítimo mercantil hispanoamericano.

Tranchant, *La violence et la mer das léspace atlantique, XIIIe-XIX siècle*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2004, p. 269-282. Por mencionar algunos estudios.

⁶ Edgardo Pérez Morales, *El gran diablo hecho barco. Corsarios, esclavos y revolución en Cartagena y el Gran Caribe 1791-1817*, Bucaramanga, Universidad Industrial de Santander, 2012, p. 51.

⁷ Óscar Cruz Barney, *El corso marítimo*, México, Universidad Nacional Autónoma de México/Secretaría de Marina/Centro de Estudios Superiores Navales, 2013, p. XIII-XIV.

En atención a la antedicha problemática, el presente trabajo analiza el impacto de la presencia de los enemigos de la Corona de Castilla en el área de influencia de Yucatán, posesión española ubicada en el cruce de las aguas que bañan el Seno Mexicano y el mar de las Antillas, en particular en lo relativo con los intercambios marítimo mercantiles entre los años de 1796 y 1815. El objetivo central es indagar en la relación entre guerras imperiales, bloqueos navales, y el curso con la configuración comercial marítima de cabotaje en esta región geoestratégica del Circuncaribe.

El texto se divide en dos partes. En la primera se aborda el asedio británico en las inmediaciones de la península de Yucatán como consecuencia de la guerra naval de 1796 a 1802. En la segunda parte se examina cómo este conflicto bélico afectó el movimiento marítimo mercantil de la región, exponiendo sus principales consecuencias: el cierre en 1805 y la decadencia del puerto de Campeche a partir de ese año, el resurgimiento de Santa María de Sisal en la década de 1800 y el impulso de un comercio de cabotaje en el litoral yucateco que se hizo indispensable en el contexto de las revoluciones atlánticas.

Asedio británico en el litoral de Yucatán durante la guerra naval anglo-española, 1796-1808

La estrecha interrelación existente, en el cambio de siglos, entre las guerras y el desarrollo de la actividad comercial hispanoamericana ha sido evidenciada de forma contundente por Antonio García-Baquero. En su ya clásico libro *Comercio colonial y guerras revolucionarias* este autor patentizó la ecuación: años de guerra es = a años de crisis en la relación mercantil de la península con sus colonias.⁸ Dicha fórmula al parecer fue acertada pues John Robert Fisher confirmó posteriormente de manera cuantitativa en su estudio *El comercio entre España e Hispanoamérica* que en efecto los intercambios

⁸ Antonio García-Baquero González, *Comercio colonial y guerras revolucionarias: la decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1972.

de la metrópoli con sus posesiones en ultramar disminuían drásticamente durante los conflictos bélicos.⁹

Según dichos estudiosos, los resultados de las guerras navales contra Inglaterra alteraron los flujos del comercio oficial de forma significativa. El bloqueo en 1797 de Cádiz, epicentro del tráfico mercantil del Atlántico español, generó una crisis en las comunicaciones de la carrera al paralizar los intercambios y transacciones financieras entre ambos lados del océano. La consecuencia de la guerra fue catastrófica para España ya que ante la imposibilidad de abastecer a sus colonias ésta padeció desde entonces y hasta al menos 1801 una drástica caída en las cifras de sus exportaciones e importaciones con América.¹⁰

De esta forma, la política exterior de la monarquía española iniciaba el siglo XIX en la misma encrucijada que había definido sus últimos veinte años del siglo XVIII, por un lado la amenaza constante de Inglaterra en ultramar y por otro la no menos preocupante hegemonía continental en Europa de la Francia posrevolucionaria. Así, tras el Tratado de 1796 firmado en San Ildefonso, franceses y españoles volvían a conjurarse con la intención de acabar con el poderío británico ultramarino, cuya consecuencia fueron las guerras navales (1796-1808). Después de un corto periodo de paz (1802-1804) se generaría en 1805 la batalla más significativa ocurrida en Trafalgar donde la alianza franco-española sufriría una contundente derrota que confirmaba de una vez por todas la supremacía en el mar de la Gran Bretaña pero que también, en el caso de la metrópoli castellana, supuso la interrupción de su comercio con América.¹¹

En el caso de las colonias hispanoamericanas, como resultado de la paralización del comercio trasatlántico producto de la guerra, se presentó una intensificación de varios elementos que alteraron significativamente los flujos del tráfico marítimo mercantil. A los

⁹ John Robert Fisher, *El comercio entre España e Hispanoamérica, 1797-1820*, Madrid, Banco de España, 1993.

¹⁰ García-Baquero, *Comercio colonial...*, p. 130.

¹¹ Manuel Chust, "La vida política. El complejo escenario internacional", en Manuel Chust (coord.), *España. Crisis imperial e Independencia*, Madrid, Fundación Mapfre, 2010, p. 49-52.



bloqueos navales se sumaron ciertas estrategias de hostigamiento que tuvieron en el corso y el contrabando dos de sus principales mecanismos de desestabilización. El primer elemento fue aludido en abril de 1797 por el virrey marqués de Branciforte, cuando remitió al gobernador de Yucatán un informe alarmante en el que avisaba sobre las noticias que recibió por parte de su homólogo de la Luisiana y el comandante de marina de La Habana acerca de la captura que una escuadra inglesa de cuarenta embarcaciones había realizado contra diversos navíos españoles, entre ellos el bergantín correo *El despacho*.

Una escuadra inglesa recorre los mares del Seno mexicano y especialmente el puerto principal y costas de la isla de La Habana. Puede componerse de cinco navíos de línea, seis fragatas, tres corvetas, y veinte y cuatro corsarios.

El día 5 de febrero se dejaron ver a distancia de cuatro o seis leguas de La Habana hasta cuarenta embarcaciones distinguiéndose bien siete navíos y algunas fragatas. El 8 se perdieron de vista. Volvieron a aparecerse el 10 y en este día apresaron cuatro bergantines procedentes de Campeche, habiendo perseguido hasta muy cerca del Morro al del rey titulado *el Príncipe*. Después volvieron a retirarse las fragatas pero dejándose ver casi todos los días hasta el 2 de marzo. Apresaron varias embarcaciones entre ellas el bergantín correo *El despacho* que salió de Veracruz con correspondencia de enero y otros pequeños buques que van sin convoy. Se conjetura que las escuadras enemigas pueden subsistir en aquellos mares y se recela que los ingleses puedan intentar invadir Nuevo Orleans y Panzacola remitiendo también algunas fuerzas marinas y terrestres para socorrer sus establecimientos de Walix en la provincia de Yucatán:

He tenido por conveniente trasladar estos conceptos y noticias al gobernador de Yucatán para que éste ejecute su tornaviaje con las precauciones y seguridades posibles y para que aquél gobierno con la mayor cordura y prudencia dé sus disposiciones en la empresa meditada contra los ingleses.¹²

¹² “Carta reservada no. 615 del virrey de Nueva España, marqués de Branciforte, al príncipe de la paz refiriendo las noticias que ha recibido del gobernador de la Luisiana

De acuerdo con este testimonio, se puede asegurar que el espacio que ocupaba el Seno Mexicano, litoral de la península de Yucatán y el mar Caribe constituyó un primordial campo de acción por parte de los enemigos de la monarquía española. Por supuesto que la presencia de los marinos ingleses en la cuenca caribeña e islas adyacentes no era una novedad, es conocido que venía de tiempo atrás. De hecho, en el área costera y ribereña que reunía a Tabasco, Campeche y Honduras, por varios años quienes dominaron no fueron los españoles sino los vasallos del monarca británico, que atraídos por el palo de tinte ocuparon la isla de Términos entre 1598 y 1716, y el territorio del actual Belice posteriormente.¹³ La preocupación de Branciforte se justificaba precisamente en la cercanía que la provincia de Yucatán tenía con la colonia británica de Wallis, donde estaban asentados cortadores de la tintórea, y también contrabandistas, piratas y corsarios, individuos que representaban un peligro inminente para aquella región del reino (figura 1).

Pocos años después del informe de Branciforte, un navío perteneciente a aquellas escuadras inglesas habría de capturar a Félix Berenguer de Marquina, futuro virrey de la Nueva España. El acontecimiento sucedió cuando en marzo de 1800, el *Cuervo*, buque que ocupaba Marquina, y que navegaba de España con destino a Veracruz para ocupar su cargo, fue capturado por la fragata de guerra inglesa *La Alarma*, frente a las costas de Campeche. En su secuestro fue llevado a Kingston, lugar donde presencié otro de los elementos que contribuyeron aún más a la alteración de los flujos comerciales oficiales de forma significativa: el contrabando.¹⁴

En efecto, durante el tiempo en que estuvo prisionero, Marquina tuvo conocimiento de los barcos españoles que entraban y salían de Jamaica y de cómo los vasallos de Carlos IV manejaban sus negocios con los ingleses. Ni la guerra había podido evitar estos con-

sobre escuadra inglesa y corsarios que recorren los mares, Orizaba”, 14 de abril de 1798, Archivo General de Indias (en adelante AGI), Sevilla, *Estado*, exp. 27, n. 57, f. 1-6.

¹³ Ruggiero Romano, *Moneda, seudomonedas y circulación monetaria en las economías de México*, México, Fondo de Cultura Económica/El Colegio de México, 1998, p. 59.

¹⁴ Ernesto de la Torre Villar, *Instrucciones y memorias de los virreyes novohispanos*, tomo II, México, Porrúa, 1991, p. 1374.

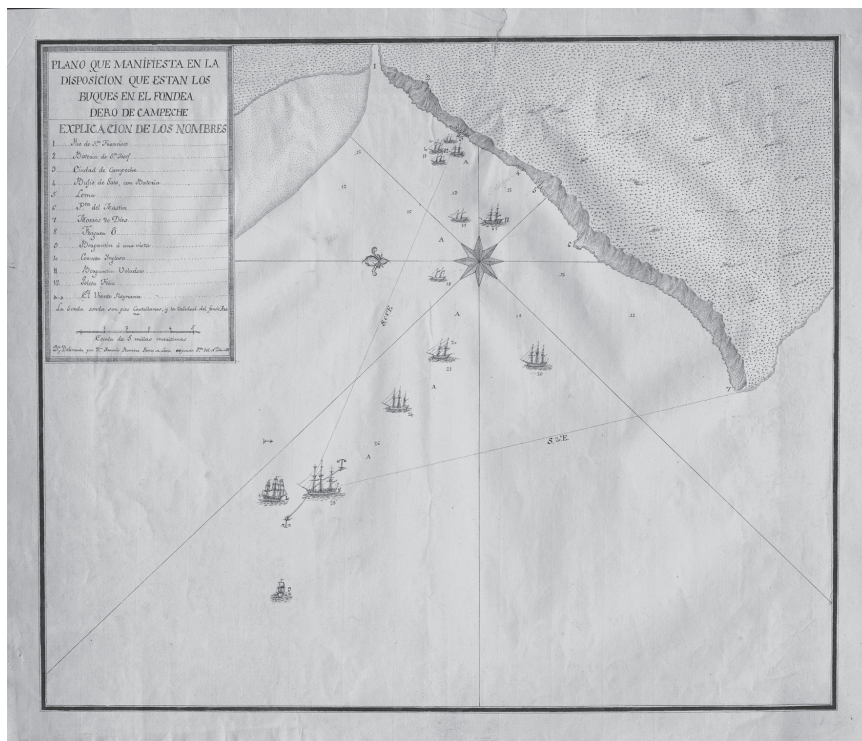


Figura 1. Buques mercantes y asedio inglés en la sonda de Campeche 1797. Fuente: Acervo del Museo Naval de Madrid

tratos pues en 1797 el gobierno inglés acordó extender el permiso que desde 1766 gozaba Kingston para comerciar con embarcaciones procedentes de las colonias americanas de otras naciones europeas; esta vez la provisión incorporó aún a los buques de banderas enemigas. Por tal motivo, en sus instrucciones, el virrey se lamentaba “con harto dolor” del escandaloso y excesivo contrabando con que trataban aquellos ibéricos con los británicos.¹⁵

Indudablemente la ofensiva contra Inglaterra presentaba consecuencias perjudiciales para España, pues consiguientemente se estaba efectuando una salida de recursos y numerario vitales para

¹⁵ Humberto Tandrán, *El comercio de Nueva España y la controversia sobre la libertad de comercio, 1796-1821*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1976, p. 33.

el sostenimiento económico del imperio. Los bloqueos marítimos, las capturas de navíos españoles y el contrabando formaron parte de las estrategias de los ingleses para debilitar a la marina y al mismo tiempo al comercio peninsular. Al respecto, Antonio García de León, apunta que teniendo en cuenta el curso de la carrera mercantil, donde Gran Bretaña se colocaba en el primer plano de la economía mundial gracias a la existencia de una creciente demanda americana de sus productos manufacturados, pareciera que emprender la guerra fue una maniobra planificada por el enemigo inglés en apoyo de su actividad comercial.¹⁶

Las dificultades por las que atravesaba el comercio trasatlántico español se quisieron resolver con la fabricación de excepcionales modalidades de intercambio comercial que permitiera el sostenimiento de los flujos mercantiles y el traslado de caudales. Así, a fines de 1797 el rey autorizó el tráfico con sus posesiones americanas en buques nacionales o extranjeros desde los países neutrales a la guerra. El comercio neutral pretendía solventar la crisis en las comunicaciones en Hispanoamérica; sin embargo, varios puertos americanos, entre ellos La Habana, Buenos Aires, Cartagena y La Guaira, ya habían establecido desde tiempo atrás permutas directas con enclaves portuarios extranjeros como forma de solucionar los bloqueos marítimos y las capturas.¹⁷

El comercio con neutrales sin embargo generó abusos y operaciones anormales que resultaron perjudiciales para los comerciantes de la metrópoli y favorecedores para los navegantes y tratantes estadounidenses junto a sus socios de la Gran Bretaña. Esto se materializó en el nivel de las exportaciones norteamericanas en Hispanoamérica que pasaron de un millón de dólares en 1796 a un promedio de diez millones de 1798 a 1801, realizándose un tráfico intenso con Venezuela y Cuba. En el caso más conocido, Veracruz,

¹⁶ Antonio García de León, *Tierra adentro, mar en fuera. El puerto de Veracruz y su litoral a Sotavento*, México, Fondo de Cultura Económica/Universidad Veracruzana, 2011, p. 871.

¹⁷ Javier Ortiz de la Tabla, "Comercio neutral y redes familiares a fines de la época colonial", en Enriqueta Vila Vilar y Allan Kuethe (eds.), *Relaciones de poder y comercio colonial: nuevas perspectivas*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos/Universidad Texas-Tech, 1999, p. 147, 143-172.

entre 1798 y 1799 se estima que llegaron 56 barcos neutrales, de los cuales 44 procedían de los Estados Unidos.¹⁸

Los comerciantes españoles habían advertido de estos y otros inconvenientes que conllevaría la aplicación del comercio neutral. Por tal motivo, los más afectados, miembros de los consulados gaditano y catalán, presionaron para derogar este comercio, situación que llevó al rey el 20 de abril de 1799 a anular el permiso con neutrales.¹⁹ En la práctica, sin embargo, por iniciativa de algunos puertos americanos continuó desarrollándose. Fue hasta 1802 que este tipo de operación se suspendió en todo el imperio como consecuencia de la paz con Inglaterra. Pero, el retorno al sistema oficial duró poco porque una nueva guerra con los británicos hizo ratificar el comercio neutral en noviembre de 1804.²⁰

En el caso de los puertos coloniales el comercio neutral produjo diversas manifestaciones. Para La Habana significó en todo momento un cierto alivio en su actividad comercial e incluso pudo alcanzar en las exportaciones de azúcar cifras muy superiores a las máximas de periodos anteriores. Lo mismo parece ser que experimentaron Caracas, Guatemala y Puerto Rico. Para Veracruz en cambio, la primera fase del comercio neutral apenas registró una ligera mejoría y a ello había contribuido el asedio de la Armada Británica en el Seno Mexicano.²¹ Durante los años de 1804 a 1808 la situación veracruzana cambiaría drásticamente cuando el puerto jarocho realizó en barcos neutrales casi todas sus salidas y un porcentaje significativo de sus importaciones.²²

Respecto al caso que aquí nos ocupa, Yucatán, entre 1797 y 1798 la provincia no recibió buque neutral alguno debido a que el intendente Arturo de O'Neill, fue de la opinión, "fundada en su patriotismo", de que era más conveniente sufrir por un corto tiempo la obstrucción

¹⁸ Carlos Marichal, "El comercio neutral y los consorcios extranjeros en Veracruz, 1805-1808", en Carmen Yuste López y Matilde Souto Mantecón (coords.), *El comercio exterior de México 1713-1850*, México, Instituto Mora/Instituto de Investigaciones Históricas/Universidad Veracruzana, 2000, p. 168 (p. 163-192).

¹⁹ Ortiz de la Tabla, "Comercio neutral...", p. 154.

²⁰ Marichal, "El comercio neutral...", p. 170.

²¹ García-Baquero, *Comercio colonial...*, p. 143.

²² Fisher, *El comercio...*, p. 64.

en el giro, escasez y carestía en los consumos que dar con la entrada de neutrales.²³ De esta manera, si bien se prescindió del intercambio con países extranjeros durante aquellos años, en cambio se fortaleció la actividad mercantil con los puertos del Seno Mexicano en donde fueron especialmente importantes los negocios con Veracruz y Tabasco que de forma similar priorizaron los intercambios intercoloniales y de cabotaje. En el espacio caribeño Yucatán también realizó una fluida transacción con La Habana que por su parte desde el principio de la guerra acogió con entusiasmo el comercio neutral.

En Yucatán la abolición del comercio neutral en 1799 no impidió que a partir de dicho año se comenzaran a recibir buques de países amigos y neutrales. El motivo principal se debió a las condiciones internas de la península maya que durante el primer lustro del siglo XIX sufrió una etapa crítica de subsistencia, producto de una severa crisis agrícola que se convirtió en el factor clave para propiciar una mayor presencia de navíos procedentes del extranjero, principalmente norteamericanos, alentados tanto por el comercio neutral como por la gran demanda en la región de abastecimiento de mar en fuera.²⁴

La denominada “primera guerra naval” con la Gran Bretaña terminó en 1802. Con El Tratado de Paz, derivado del provisional término del conflicto, finalizaba también el comercio con neutrales. No obstante, en Yucatán de nueva cuenta esta prohibición no fue acatada, porque la continua escasez de víveres en la provincia hizo necesario el intercambio con los Estados Unidos.²⁵ En estas circunstancias, la actividad marítimo-mercantil de la región quedó sujeta entre 1800 a 1805 a la combinación de estos dos factores a considerar: por un lado a las hostilidades bélicas desarrolladas en el Atlántico, Caribe y Seno Mexicano y por otra parte a las dificultades en la

²³ “Representación para su Majestad de los diputados del comercio de Campeche sobre que se les permita la introducción de géneros de lícito comercio en buques neutrales”, Yucatán, 23 de abril de 1808, AGI, Sevilla, *México*, exp. 3114, n. 272, s. n. f.

²⁴ “Actas de cabildo, Mérida, Yucatán, Acuerdos desde el 1 de enero de 1804 hasta 10 de diciembre de 1805”, Centro de Apoyo a la Investigación Histórica y Literaria de Yucatán, Mérida, Yucatán, *Fondo reservado*, libro 10.

²⁵ “Representación que dirige a la vía reservada y del despacho universal de hacienda el gobernador intendente de Yucatán”, Yucatán, 15 de abril de 1804, AGI, Sevilla, *México*, exp. 3113, n. 166, s. n. f.



producción agrícola que padeció el campo yucateco. Como resultado de tal situación, la Intendencia registró en aquellos años un sólido intercambio comercial con Veracruz y La Habana al mismo tiempo que formaba los circuitos comerciales que conectarían a la península con los norteamericanos.²⁶

La subsiguiente guerra con Inglaterra desatada en 1805 provocó de nueva cuenta los bloqueos a las comunicaciones marítimas entre España y sus colonias debido al asedio de los buques británicos en las inmediaciones de la península Ibérica y sus posesiones en las Antillas y el continente americano. En el contexto del apogeo napoleónico y su influencia en el Viejo Mundo, los ingleses con un modesto ejército en tierra, se sirvió de su poderosa marina para dificultar el comercio y ocupar algunos enclaves estratégicos de Francia, Holanda y España, sometiéndolas de esta manera a un bloqueo marítimo.

El bloqueo marítimo inglés representó para el caso español ante todo una baja sustantiva de las transacciones mercantiles con sus dominios americanos. Durante la segunda guerra naval (1804-1808) los bloqueos a los puertos españoles se intensificaron, lo que hizo aumentar el riesgo del apresamiento de navíos. En efecto, después de Trafalgar las rutas ultramarinas que conectaban a la metrópoli española con sus posesiones americanas y caribeñas quedaron más expuestas a los ataques de las naves enemigas. La consecuencia en España y sus colonias fue por un lado la pérdida del control del mercado americano y por otro la disposición de una mayor participación del comercio neutral, que en teoría estaba protegido de los apresamientos de los buques corsarios.²⁷

En Yucatán los embates de este nuevo episodio se resintieron incluso en mayor proporción que durante el primer periodo de enfrentamiento naval entre estas dos potencias. La sonda de Cam-

²⁶ “Estado que forma este ministerio de real hacienda y manifiesta la introducción de frutos, géneros y efectos en Campeche en todo el año de 1804”, Campeche, 31 de enero de 1805, AGI, Sevilla, *México*, exp. 3164, n. 1.

²⁷ Julio César Rodríguez Treviño, “La red del corsario Juan Chevallier y sus presas angloamericanas en el Caribe durante las guerras navales (1796-1808)”, *América Latina en la Historia Económica*, v. 22, n. 1, 2015, p. 115-149.

peche fue un punto de concentración del bloqueo y de la presencia asidua de corsarios. La obstaculización del tráfico por los circuitos mercantiles que conectaban a la península yucateca con los puertos caribeños y del Seno Mexicano tuvo en el cierre del puerto campechano su consecuencia más significativa.²⁸

Ya desde el anterior conflicto naval contra Inglaterra el acoso de los corsarios británicos había ocasionado que el intendente de Yucatán, Benito Pérez Baldelomar, propusiera en 1802 que como remedio a estos males se cerrara provisionalmente el puerto de Campeche. La respuesta de los negociantes de dicha ciudad portuaria no se hizo esperar pues en protesta a dicho planteamiento continuaron traficando. Baldelomar planteó en aquella ocasión la suspensión motivado de las quejas de varios comerciantes meridianos que habían padecido quebrantos por la captura de naves. Entre ellos, José Matías Quintana, a quien en 1801 le fueron capturados los cargamentos que le venían en las goletas *Dolores*, *San Lucas* y *San Cristóbal* del giro de Veracruz; la *Rita* del de Tabasco y el bergantín *San Vicente* que se dirigía a La Habana, eso sin contar “seis otras varias expediciones anteriores que en el discurso de la indicada guerra me apresaron”.²⁹

La firma de paz en 1802 trajo consigo cierta tranquilidad para la actividad marítimo-mercantil de la provincia, pero la paz duró poco tiempo. A fines de 1804 se reanudaron las hostilidades entre España e Inglaterra y con la guerra también regresaron las aprehensiones y capturas de los navíos mercantes españoles. En 1805 en la fragata *Sena* los ingleses vencieron al buque guardacostas en Campeche y apresaron varias naves yucatecas entre las que se encontraban las de los comerciantes Luis Totosanz y Andrés Ibarra.³⁰ Por aquel entonces la magnitud del asedio naval era tal que el mismo virrey

²⁸ “Representación para su Majestad de los diputados del comercio de Campeche sobre que se les permita la introducción de géneros de lícito comercio en buques neutrales”, Yucatán, 23 de abril de 1808, AGI, Sevilla, *México*, exp. 3114, n. 272, s. n. f.

²⁹ “Representación de D. José Matías Quintana en solicitud de permiso de introducción de aguardiente de La Habana que refiere, con lo demás que expresa”, Mérida, Yucatán, 15 de abril de 1803, AGI, Sevilla, *México*, exp. 3113, n. 111, s. n. f.

³⁰ Jorge Ignacio Rubio Mañé, “Movimiento marítimo entre Veracruz y Campeche 1801-1810”, *Boletín del Archivo General de la Nación*, Archivo General de la Nación, México, tomo XXIV, n. 4, 1953, p. 618, 595-675.

había prohibido toda especie de navegación en el Seno Mexicano. La resolución virreinal fue secundada en Yucatán por su intendente, y esta vez Pérez Baldelomar mandó cerrar el puerto de Campeche prohibiendo la salida de buques sueltos.

La resolución antedicha obligó a que el tráfico comercial campechano se redujera a la navegación en convoyes, medida que sin embargo no evitó que en julio de 1806 los británicos en la fragata *Orfeo* asaltaran cinco buques del convoy de la matrícula campechana.³¹ Derivado del acoso de los corsarios y del cierre temporal del puerto de Campeche, las autoridades locales comenzaron a buscar soluciones al grave problema de la paralización del comercio. Fue así que comenzó a circular entre las élites mercantiles de la capital yucateca y el intendente la idea de permitir la llegada de embarcaciones por el surgidero de Sisal, embarcadero cercano a la ciudad de Mérida y desapercibido por el enemigo inglés.

Desde fines del siglo XVIII y especialmente durante los primeros cinco años de la centuria siguiente, Sisal había adquirido notoriedad ya que, como forma de paliar la crisis agrícola de aquel lustro, las costas sisaleñas comenzaron a recibir, mediante licencias temporales, la introducción de harinas y comestibles de primera necesidad. El año de 1804 marcó el momento de la firme decisión por parte de la Intendencia de permitir la llegada de embarcaciones a dicho surgidero, pero el permanente bloqueo británico en la sonda poniente de la península a partir de 1805 fue el catalizador que hizo que en 1807 se otorgara el ansiado permiso real que declaró a Sisal puerto de importación provisional. Este hecho iba a tener un efecto trascendental porque con el tiempo significaría dotar a la capital yucateca de una participación más activa en el comercio de cabotaje, intercolonial e intercontinental.³²

³¹ “Representación para su Majestad de los diputados del comercio de Campeche sobre que se les permita la introducción de géneros de lícito comercio en buques neutrales”, Yucatán, 23 de abril de 1808, AGI, Sevilla, *México*, exp. 3114, n. 272, s. n. f.

³² Rubio Mañé, “Movimiento marítimo...”, p. 620.

*Apertura comercial y cabotaje en el movimiento mercantil
yucateco en el contexto de las guerras atlánticas,
1807-1815*

En Yucatán, durante el periodo colonial, la Villa de Campeche figuró como el principal puerto provincial. Su ubicación en la costa de una pequeña bahía, en cuyo litoral y sonda de buena profundidad se pueden refugiar naves de gran calado, ofreció durante la dominación española las condiciones para establecer ahí la plaza que concentrara todo el tráfico marítimo de la península, pues era un fondeadero notable que brindaba seguridad y abrigo a las embarcaciones.

El último tercio del siglo XVIII dio lugar a la transformación de Campeche. Las finiseculares reformas librecambistas le otorgaron en 1770 a Yucatán, a través de dicho puerto, la posibilidad de insertarse en el régimen de comercio libre para que la provincia pudiera comerciar de forma directa con algunos puertos de la metrópoli y caribeños. Hasta entonces dicha condición le estaba estrictamente prohibida por el sistema de flotas y galeones. Siete años después de la habilitación, Campeche recibió el título de ciudad y con el impulso del librecambismo inició un florecimiento comercial traducido en una gradual intensificación de su participación en el tráfico mercantil del Atlántico-Caribe que vino acompañado de la creación de nuevos circuitos de intercambio (cuadro 1).

A partir del comercio libre Yucatán, por intermedio del puerto de Campeche, comenzó a hacerse de un espacio distinguido dentro del tráfico comercial interamericano, caribeño y con la metrópoli. La tendencia creciente se registra especialmente de 1797 a 1805 cuando Campeche, a pesar de las guerras, logró mantener un constante flujo de intercambio e incluso aumentarlo.³³ La inserción de la península yucateca al movimiento marítimo mercantil en el Atlántico-Caribe permitió a la región conectarse con el mercado

³³ “Estado que forma este ministerio de real hacienda y manifiesta la introducción de frutos, géneros y efectos en Campeche años 1795-1815”, Campeche, AGI, Sevilla, México, exp. 3137, 3164, 3114.

Cuadro 1
VOLUMEN COMERCIAL CAMPECHANO, 1795-1815

<i>Año</i>	<i>Valor comercial</i>	<i>Año</i>	<i>Valor comercial</i>
1795	352 552	1806	—
1796	—	1807	841 500
1797	776 461	1808	—
1798	1 250 168	1809	—
1799	1 334 792	1810	—
1800	1 360 700	1811	—
1801	1 342 000	1812	772 900
1802	2 160 963	1813	—
1803	—	1814	—
1804	1 956 963	1815	616 200
1805	—	—	—

FUENTE: “Cuentas del estado de la contaduría de Campeche”, AGI, *México*, exp. 3137, 3164 y 3114

global activamente mediante el envío de sus productos americanos y la recepción de manufacturas europeas.

Empero, en las circunstancias de la guerra el comercio intercolonial y el tránsito de mercancías por la navegación de cabotaje resultaba indispensable, esto porque en un ambiente de acoso naval por parte de las gavillas de corsarios, las embarcaciones de gran calado resultaban la presa favorita de los británicos, no tanto así los navíos de proporciones menores que tenían mayores posibilidades de pasar desapercibidos. El registro de entradas y salidas del año de 1804 puede dar una idea del significado del comercio costanero, pues, aunque los buques eran de dimensiones reducidas, su número resulta bastante significativo (cuadro 2).

Claro que no era la primera vez que el cabotaje tenía un papel relevante en Yucatán. Durante el sistema de flotas fue una modalidad que junto con el contrabando permitía paliar la irregularidad e

Cuadro 2
NÚMERO DE BUQUES QUE HICIERON COMERCIO
CON CAMPECHE EN 1804

<i>Entradas de</i>	<i>Número de buques</i>	<i>Salidas a</i>	<i>Número de buques</i>
Cádiz	1	Cádiz	4
Barcelona	1	Barcelona	4
Veracruz	47	Málaga	1
Coatzacoalcos	3	Santander	1
Tuxpán	1	Veracruz	50
Presidio del Carmen	122	Coatzacoalcos	2
Tabasco	103	Tuxpán	2
Cuba	1	Tampico	1
La Habana	45	Presidio del Carmen	49
Matanzas	3	Tabasco	66
Trinidad	3	Cuba	3
Nueva Orleáns	13	La Habana	65
Panzacola	3	Trinidad	1
Colonias Extranjeras	2	Nueva Orleáns	17
		Panzacola	6
		Puerto Rico	1
		Cartagena	1
		Colonias extranjeras	16
TOTAL	348	TOTAL	293

FUENTE: “Estado que forma este ministerio de real hacienda en todo el año de 1804”,
AGI, *México*, exp. 3164

insuficiencia del envío de navíos desde la metrópoli.³⁴ En el contexto de inicios del siglo XIX, el número de buques a través de los cuales se realizó la actividad comercial en Campeche en un tráfico costanero representó más del 60%, pues de 348 embarcaciones que entraron en aquel puerto yucateco en el año de 1804, 229 procedían del conjunto de puertos del golfo de México que se especializaban en este tipo navegación como Tabasco, El Carmen, Coatzacoalcos y Tuxpan; de la misma manera que en aquellos mismos embarcaderos ingresaron procedentes de Campeche en dicho año 118 buques para un total registrado de 293.³⁵ En 1810 el cabotaje continuó representando un porcentaje significativo en los intercambios de Campeche, ya que de 100 naves registradas en el comercio de este puerto 75 navegaron la ruta con Tabasco y Laguna de Términos.³⁶

El tráfico con Veracruz y La Habana representó otro entramado comercial de gran significado para Campeche y en general para la península de Yucatán ya que permitía a la comunidad mercantil yucateca tejer redes de negocios con importantes casas comerciales y contactos mercantiles de aquellos enclaves fundamentales del comercio circuncaribeño. Por ejemplo, en el año de 1800 sólo las importaciones en Campeche que procedían de La Habana representaron el 16.4% del total comercial para ese año. Asimismo, en el caso veracruzano, en 1804 el comercio de Campeche con Veracruz ocupó el 17.9% del total. Si nos vamos a años anteriores el nivel es aún más alto, pues en 1797 en su conjunto el comercio de Campeche con Veracruz y La Habana representó el 76.8% del total de las transacciones por el puerto yucateco, en 1798 68.9 % y en 1799 52.6%.³⁷

³⁴ Takeshi Fushimi, “El comercio intercolonial de Yucatán (1609-1675)”, *Secuencia*, Instituto Mora, México, n. 56, mayo-junio 2003, p. 94-125.

³⁵ “Estado que forma este ministerio de real hacienda y manifiesta la introducción de frutos, géneros y efectos en Campeche en todo el año de 1804”, Campeche, 31 de enero de 1805, AGI, Sevilla, *México*, exp. 3164, n. 1.

³⁶ Verónica Cordero González, *El movimiento mercantil del puerto de Campeche en la época del comercio libre y neutral, 1770-1814*, Campeche, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes/Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2004, p. 117-122.

³⁷ Pablo Emilio Pérez-Mallaina Bueno, *Comercio y autonomía en la intendencia de Yucatán (1797-1814)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-americanos de Sevilla/Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1978, p. 84-89.

Ahora bien, resulta llamativo observar cómo a medida que el volumen comercial por Campeche crecía, disminuía a su vez la presencia del tráfico con La Habana y Veracruz, en tanto que el comercio de cabotaje se incrementaba. Ésta situación era efecto del contexto escenificado por las guerras atlánticas cuyas consecuencias más significativas para el caso de Yucatán ocurrieron durante la segunda guerra naval anglo-española que marcó el deterioro de la prosperidad que el comercio campechano había experimentado en el transitar del siglo XVIII al XIX y que se percibe en la reducción de las cifras en Campeche por concepto del intercambio marítimo mercantil en los años de 1807, 1812 y 1815.

En efecto, hasta el primer lustro del siglo XIX Campeche mantuvo con ciertos altibajos una notable actividad comercial. Sin embargo, después de 1805 el giro mercantil de la ciudad portuaria yucateca tendió a reducirse. El comercio neutral que había solventado la escasez y carestía de granos en las épocas de necesidad, en esta ocasión no pudo evitar la crisis en la navegación de aquel puerto, porque el asedio de los corsarios británicos y el bloqueo de la armada inglesa en la sonda obligó a cortar las comunicaciones marítimas de Campeche.

El descenso del comercio campechano a partir de 1805 puede confirmarse también con el examen del número de navíos que hicieron el viaje de Veracruz a Campeche y viceversa entre los años de 1800 a 1810 (cuadro 3).

La caída de los volúmenes comerciales en Campeche a partir de 1805 tenía en la obstaculización del tráfico marítimo efectuado por el bloqueo interpuesto por parte de la Armada Británica en la sonda campechana su principal razón, pues la invasión de buques ingleses en las inmediaciones del puerto finalmente provocó su cierre. Los mismos comerciantes campechanos relacionaban la reducción del giro comercial con las guerras navales y los consecuentes bloqueos. En 1808 elevaron un informe en el que culpaban a la guerra por el descenso en su actividad mercantil, argumentaban que aquella desgracia había reducido su comercio de tal forma que los artículos de su necesario consumo habían llegado a una carestía extremosa, “no aportando a dicho puerto ningún registro de la Península (Ibérica),

Cuadro 3
MOVIMIENTO MARÍTIMO VERACRUZ-CAMPECHE
1801-1809

<i>Año</i>	<i>Procedencia</i>	<i>Destino</i>	<i>Número de navíos</i>
1801	Veracruz	Campeche	34
	Campeche	Veracruz	45
1802	Veracruz	Campeche	47
	Campeche	Veracruz	63
1803	Veracruz	Campeche	51
	Campeche	Veracruz	52
1804	Veracruz	Campeche	47
	Campeche	Veracruz	50
1805	Veracruz	Campeche	9
	Campeche	Veracruz	14
1806	Veracruz	Campeche	24
	Campeche	Veracruz	29
1807	Veracruz	Campeche	27
	Campeche	Veracruz	36
1808	Veracruz	Campeche	X
	Campeche	Veracruz	12
1809	Veracruz	Campeche	23
	Campeche	Veracruz	31

FUENTE: Rubio Mañé, "Movimiento marítimo...", p. 643-675

y raros de los otros de América por los muchos cruceros enemigos" que infestaban su litoral.³⁸

Estos años tan críticos para el comercio campechano por las constantes guerras navales, tuvieron su punto culminante con el renacimiento en 1807 de Santa María de Sisal, hasta entonces un pequeño embarcadero situado a pocas leguas de la capital provincial, Mérida, que supuso un alivio a las dificultades de ingresar por

³⁸ "Representación para su Majestad de los diputados del comercio de Campeche sobre que se les permita la introducción de géneros de lícito comercio en buques neutrales", Yucatán, 23 de abril de 1808, AGI, Sevilla, *México*, exp. 3114, n. 272, s. n. f.

el puerto de Campeche debido a la presencia y hostigamiento en su rada de los corsarios británicos. La real orden consistió en que los barcos mercantes procedentes de La Habana y otros puertos podían desembarcar en Sisal por el tiempo que durase el conflicto con Inglaterra. Sin embargo, los acontecimientos en España en torno a la invasión napoleónica y la abdicación del rey, perpetuaron el estado de guerra en el ámbito Atlántico y caribeño, de manera que en Sisal continuaron importándose y exportándose productos.³⁹

En tales circunstancias los comerciantes meridianos, principales beneficiados por la apertura de Sisal, iniciaron la gestión a partir de 1808 para que se le concediera a la provincia la perpetuación de la habilitación de dicho surgidero como puerto menor; gracia que interinamente se le había otorgado de manera muy limitada en 1804 y de forma provisional en 1807. El ayuntamiento y diputados del comercio de Mérida manifestaban que abrir un segundo puerto que diera salida a los frutos que se producían en las inmediaciones de la capital de la Intendencia era la medida que el gobierno de la metrópoli debería determinar para dar vida al giro mercantil y economía de la península. Además, argumentaban que la situación ventajosa y condiciones que reunía Sisal prevenían el contrabando, que por entonces se estaba convirtiendo en una práctica cotidiana en Campeche.⁴⁰

La súplica finalmente encontró una respuesta favorable y la contaduría general con sede en Cádiz accedió a la habilitación indefinida de Sisal el 14 de mayo de 1810, cuya decisión fue oficializada por el Supremo Consejo de Regencia en marzo de 1811 para que por él se pudiera realizar toda especie de actividad mercantil del modo y forma que prevenía el reglamento de comercio libre de 1778.⁴¹ Esto a la postre ocasionaría que gradualmente la capital yucateca tuviese

³⁹ Cordero González, *El movimiento...*, p. 90.

⁴⁰ "Representación del síndico procurador general y representantes del ayuntamiento de la ciudad de Mérida de Yucatán que solicitan se perpetúe la habilitación en puerto menor concedida a su fondeadero de Sisal", Mérida, Yucatán, 13 de febrero de 1807, AGI, Sevilla, *México*, exp. 3046, s. n. f. 642-652.

⁴¹ "Informe del gobernador de Yucatán en donde afirma que es muy conveniente el establecimiento en la provincia de un consulado", Mérida, Yucatán, 24 de julio de 1811, AGI, Sevilla, *México*, exp. 3164, n. 18, f. 76-80.

un mayor contacto con el mercado exterior al recibir de manera oficial embarcaciones de Campeche, Veracruz y La Habana.

Ciertamente, la llegada de embarcaciones a Sisal databa de mucho antes, desde la época colonial temprana, aunque su función como enclave del comercio marítimo yucateco fue ocupado por Campeche a partir de fines del siglo XVI, situación que redujo el giro mercantil sisaleño durante casi todo el periodo colonial a un intercambio costanero con los asentamientos del litoral norte de la península y con el mismo puerto campechano.⁴² El resurgimiento de Sisal tuvo que esperar dos centurias, cuando las reformas comerciales del último tercio del siglo XVIII y las hambrunas de inicios del siglo XIX, gradualmente fueron abriendo camino para que finalmente el bloqueo de la sonda campechana en 1805 otorgara las condiciones que le permitieran a aquél fondeadero retomar un papel vital en el movimiento mercantil de la región.

Fue así como el conjunto de factores que combinaba la apertura comercial, guerras navales, bloqueos marítimos, hambrunas y el empoderamiento de los comerciantes de Mérida, permitirían que en la primera década del siglo XIX el tráfico por Sisal iniciara su expansión. Para Campeche evidentemente esta situación resultaba perjudicial en su comercio exterior, pues casi de inmediato vio disminuida la entrada de embarcaciones que prefirieron desembarcar en Sisal, en especial los que procedían de La Habana.⁴³ El resultado de todo esto fue que a partir de 1805, mientras que los flujos por Campeche tendieron a decaer, para aquella misma época los intercambios por el puerto sisaleño registraron un progresivo aumento (cuadro 4).

Si bien el desarrollo comercial de Sisal fue paulatino y no llegó alcanzar los niveles del comercio campechano, con el tiempo lograría adquirir relevancia en la configuración económica regional. Para empezar, generó una representativa pugna de intereses comerciales entre los comerciantes campechanos y meridianos porque las casas

⁴² Manuela Cristina García Bernal, *Campeche y el comercio Atlántico yucateco (1561-1625)*, Campeche, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes/Instituto Nacional de Antropología e Historia/Gobierno del Estado de Campeche, 2006, p. 42.

⁴³ Cordero González, *El movimiento...*, p. 91.

Cuadro 4
TOTALES ANUALES DEL VOLUMEN COMERCIAL SISALEÑO
1798-1815

<i>Año</i>	<i>Volumen comercial</i>
1798	149 233
1799	174 600
1800	156 983
1801	87 233
1802	256 300
1803	196 583
1804	177 100
1805	—
1806	279 405
1808	351 930
1809	300 000
1810	350 000
1815	269 312

FUENTE: “Cuentas del estado de la contaduría de Mérida”, AGI, *México*, exp. 3120, 3128, 3164

de comercio cubanas se relacionaron cada vez más con los negociantes de la capital yucateca, dado que en la zona de influencia de Mérida y en Valladolid las mercaderías y productos cubanos tenían una gran demanda como el azúcar y el aguardiente. Al mismo tiempo, en Cuba el sebo, el tasajo, los cueros y los derivados de la fibra del henequén tenían cabida en el mercado de La Habana.

El intercambio de Sisal con La Habana se mantuvo activo a lo largo de la década de 1810, fundamentalmente en tiempos de escasez y carestía en la península. La habilitación provisional que adquirió Sisal en 1807 enfocó su interés en recibir embarcaciones de aquella isla, pero también se buscaba dar salida a la producción yucateca a través de esta ruta. En 1808 por ejemplo se registró la



partida de dos goletas a La Habana con cargamento de jabón, suelas, sogas, arroz y venados. Lo mismo sucedió a fines de 1812 e inicios de 1813, cuando de Sisal partieron a dicha plaza cuatro naves mercantes. En ocasiones, los contactos mercantiles entre ambos puertos se hacían mediante peculiares derroteros que cubrían varios embarcaderos desde Veracruz, pasando por Tabasco, Campeche, Sisal y por último La Habana. Los recorridos de este tipo de comercio costanero, también partían de forma inversa de La Habana para Sisal, Campeche, Presidio del Carmen, Tabasco, Tlacotalpan y finalmente Veracruz.⁴⁴

Estas trayectorias eran importantes porque incluían a Sisal en la navegación de cabotaje que durante la primera década del siglo XIX ocupó un lugar primordial en el entramado mercantil marítimo de este puerto. En 1810, por ejemplo, ancló en Sisal la goleta *San Francisco* cuyo punto de origen era Veracruz, pero que ya había descargado en Tabasco, Laguna del Carmen y Campeche; después zarparía a La Habana y Tierra Firme. En esta época los circuitos mercantiles tejidos en el marco del comercio costanero controlado desde Veracruz florecieron. En 1808 de Veracruz con escala en Campeche partió la goleta *Sebastiana* que tenía a Sisal como destino último. Ese mismo año de Sisal para Veracruz partieron dos goletas, la *Gallonda* y *Nuestra Señora de la Regla*. Al año siguiente la goleta *Tránsito* hizo un embarque directo de Veracruz a Sisal. Asimismo, en 1810, de Veracruz salieron dos goletas más con diversas escalas cuyo destino final era Sisal.⁴⁵

Concedida la habilitación definitiva como puerto menor, el trasego marítimo de Sisal fue incrementándose; así a fines de 1811 en sus costas recibió once embarcaciones de las cuales dos procedían de Veracruz, otras dos de Boston, tres de La Habana y cuatro más de Campeche.⁴⁶ En el segundo semestre de 1815 Sisal registró la llegada

⁴⁴ Mario Trujillo Bolio, *Trasiegos marítimos y costaneros desde Yucatán. Mercadeo ultramarino y de cabotaje desde los litorales campechano y maya-yucateco*, México, Publicaciones de la Casa Chata, 2019, p. 243-245.

⁴⁵ *Ibidem*, p. 242-243.

⁴⁶ “Notas de los cargamentos que conducían de La Habana, Veracruz, Boston y otros puertos en goletas y bergantines, entregados en la contaduría principal de Mérida”,

de 19 navíos de Campeche⁴⁷ y un año después procedente de La Habana anclaron a Sisal una docena de buques mercantes.⁴⁸ Estos intercambios se iban a mantener a lo largo de la década de 1810, en medio de los embates de los movimientos de insurgencia y revoluciones atlánticas, donde la autonomía comercial de Yucatán derivada de un reglamento de comercio libre interino en 1814, fortalecería aún más la participación de la península yucateca en el tráfico mercantil atlántico y circuncaribeño, que tenía en el contrabando y la articulación de lazos con los puertos de los Estados Unidos y británicos un amplio campo de posibilidades mercantiles.

Conclusiones

En el último tercio del siglo XVIII las reformas comerciales borbónicas provocaron en Yucatán una redefinición de los contactos, las rutas y los circuitos mercantiles, y también un incremento de su participación en el comercio atlántico. Las guerras navales de inicios del siglo XIX reconfiguraron el escenario con la creación de nuevos mecanismos de intercambio que surgieron como respuesta al asedio británico en el Caribe y Seno Mexicano. El conflicto bélico en ultramar envolvió a la península de Yucatán en términos de la actividad comercial. La obstaculización del tráfico mercantil por los bloqueos y capturas de barcos mercantes españoles por parte del enemigo inglés impulsaron la navegación de cabotaje y asimismo causó el cierre de Campeche en 1805.

Entre los principales efectos de todo este proceso se encontró el resurgimiento de un embarcadero cercano a Mérida, Santa María de Sisal, cuya permisión para recibir navíos en tiempos de escasez

Mérida, Yucatán, año 1811, Archivo General de la Nación, México (en adelante AGNM), *Indiferente virreinal*, serie Real Hacienda, caja 6586, exp. 19, s. n. f.

⁴⁷ “Licencia a José Ramón Molina para que en el bongo a su cargo haga viaje a Sisal llevando las cargas que se expresan”, Mérida, Yucatán, año 1815, AGNM, *Indiferente virreinal*, serie industria y comercio, caja 6249, exp. 15, s. n. f.

⁴⁸ “Cuenta de alcabalas del 2o. tercio del año para que su importe se reintegre al consulado por la tesorería general del reino, Mérida”, Yucatán, año 1816, AGNM, *Indiferente virreinal*, serie intendencias, caja 5329, exp. 6, s. n. f.



y carestía de granos, fue el antecedente inmediato para que en 1807, en el marco de la guerra anglo-española, se habilitara como puerto de importación provisional, medida que en 1811 se extendió al rango de definitiva y le otorgó mayor dinamismo y participación a Mérida, capital provincial, en el tráfico mercantil marítimo del Atlántico-Caribe.

Lo notable de este asunto fue que a partir de entonces y de forma paulatina Sisal inició una actividad mercantil marítima ascendente que promovió la competencia comercial en la península en donde el comercio internacional y el de cabotaje tuvieron un papel destacado para la configuración de la economía regional en las décadas siguientes.



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS