



Carmen Yuste López
"Introducción"
p. 11-20

Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815
Carmen Yuste López

México
Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas
Mapas, cuadros, gráficas y anexos
(Historia Novohispana 78)

Primera edición impresa: 2007

Primera edición electrónica en PDF con ISBN: 2021

ISBN de PDF: 978-607-30-5223-8

<https://ru.historicas.unam.mx>



Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0
Internacional
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.es>

©2021: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas.

Algunos derechos reservados. Consulte los términos de uso en:

<https://ru.historicas.unam.mx/page/terminosuso>

Se autoriza la consulta, descarga y reproducción con fines académicos y no comerciales o de lucro, siempre y cuando se cite la fuente completa y su dirección electrónica. Para usos con otros fines se requiere autorización expresa de la institución.



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



REPOSITORIO
INSTITUCIONAL
HISTÓRICAS
UNAM

INTRODUCCIÓN

En el siglo XVIII los comerciantes de la ciudad de México se revelaron como el grupo económico más dinámico y de mayor poder en Nueva España. La importancia que adquirieron en cuanto cuerpo de comercio, y en lo privado, a título de comerciantes particulares, fue la conclusión de un largo proceso de conformación que estuvo relacionado, por una parte, con su capacidad para controlar las operaciones de intercambio a la llegada de las flotas y el galeón, a la subordinación a sus intereses mercantiles de los comerciantes provinciales, y a la condición de poder satisfacer, casi en exclusiva, la demanda del mercado mexicano. Por otro lado, los comerciantes de México lograron constituirse en una entidad financiera con capacidad suficiente para refaccionar mediante operaciones crediticias el comercio interno y la producción, de preferencia el beneficio de la plata, los textiles y los granos. Asimismo, en el siglo XVIII los almaceneros de México pasaron a diversificar sus empresas, al combinar la actividad comercial y el crédito con la adquisición de propiedades agrícolas, mineras y de obrajes diversos.

En el desarrollo de su actividad empresarial, los comerciantes de México se involucraron y asociaron con dueños de haciendas y minas, con autoridades reales mayores y menores, según fueran los principios y los fines, y utilizaron el parentesco, el compadrazgo y el clientelismo para imponer su dominio en un amplio ámbito de la vida novohispana, vigente cuando menos para el área del México central.¹

¹ Es imposible mencionar todas las obras que han contribuido a la construcción de la realidad económica y social novohispana del siglo XVIII que permiten ubicar el papel de los comerciantes, mayores y menores, en sus tratos mercantiles y financieros, en sus inversiones productivas y de asociación económica. Sin embargo, es imprescindible señalar aquellas obras que refieren asuntos de comercio y comerciantes de la ciudad de México, como lo son la de David A. Brading, *Mineros y comerciantes en el México borbónico (1763-1810)*, México, Fondo de Cultura Económica, 1975, 498 p. (Sección Obras de Historia). Edición original en inglés, 1971; Christiana Renate Borchart de Moreno, *Los mercaderes y el capitalismo en la ciu-*

De la amplia gama de operaciones de mercado realizadas por los comerciantes de la ciudad de México puede desprenderse con cierta facilidad el cuidado que prestaron a las adquisiciones de mercancías importadas y, de modo particular, a las negociaciones en el comercio transpacífico. El interés de los comerciantes de México por este tráfico es un asunto de suyo viejo, principalmente desde 1640, cuando prohibido en definitiva el comercio con Perú, la navegación del galeón filipino a Acapulco se convirtió en la única vía de intercambio intercolonial de potencialidades reales, pero sobre todo, el atractivo mayor para los particulares mexicanos fue el encontrar ante ellos la posibilidad alternativa de invertir la plata novohispana en una negociación comercial distinta, que era la asiática, en la que podían abastecerse de textiles y especias a mejores precios, sin intermediarios y sin riesgo de secuestro de caudales.

La importancia que tuvo la llegada anual del galeón de Manila a Acapulco y la celebración de su feria de comercio para la economía y la sociedad novohispanas es un aspecto de la historia colonial de México que ha recobrado atención para los historiadores hace relativa-

dad de México: 1759-1778, México, Fondo de Cultura Económica, 1984, 307 p. (Sección Obras de Economía); John E. Kicza, *Empresarios coloniales. Familias y negocios en la ciudad de México durante los Borbones*, México, Fondo de Cultura Económica, 1986, 287 p. (Sección Obras de Historia). Edición original en inglés, 1983; Pedro Pérez Herrero, *Plata y libranzas. La articulación comercial del México borbónico*, México, El Colegio de México, 1988; Del mismo autor "Actitudes del Consulado de México ante las reformas comerciales borbónicas, 1718-1765", *Revista de Indias*, v. 43, n. 171, 1983, p. 97-182; "Los beneficiarios del reformismo borbónico. Metrópoli versus elites novohispanas", *Historia Mexicana*, v. XLI, n. 2, 1992, p. 207-264, y "Los mercaderes novohispanos y el reformismo borbónico" en Carmen Yuste (coord.), *La diversidad del siglo XVIII novohispano. Homenaje a Roberto Moreno de los Arcos*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2000, p.163-176. Cfr., véanse también Brian R. Hamnett, *Política y comercio en el sur de México, 1750-1821*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1976, 298 p. (Serie Historia del Comercio Exterior de México). Edición original en inglés, 1971, y Carlos Sempat Assadourian, *El sistema de la economía colonial. El mercado interior. Regiones y espacio económico*, México, Nueva Imagen, 1983, 368 p. Asimismo, las obras que nos permiten acercarnos al marco institucional y financiero en torno a la llamada "carrera de Indias", como lo son el clásico libro de Clarence H. Haring, *Comercio y navegación entre España y las Indias*, México, Fondo de Cultura Económica, 1979, 461 p. (Sección Obras de Economía). Edición original en inglés, 1918; Antonio García-Baquero, *La carrera de Indias, Suma de la contratación y océano de negocios*, Sevilla, Algaida Editores y Sociedad Estatal para la Exposición Universal Sevilla 92, 1992, 348 p.; Antonio Miguel Bernal en colaboración con Isabel Martínez Ruiz, *La financiación de la carrera de Indias(1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Sevilla, Fundación El Monte, 1976, 268 p. Asimismo, para una lección metodológica ineludible véase Antonio Miguel Bernal y Antonio García-Baquero, *Tres siglos de comercio sevillano (1598-1868). Cuestiones y problemas*, Sevilla, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Sevilla, 1976, 268 p.

mente poco tiempo. En buena medida, ello se debe a los trabajos que se han preocupado por abundar en el comportamiento de los sectores económicos de Nueva España en el siglo XVII, y en particular a las sugerentes hipótesis propuestas por autores como John Lynch, Peter Bakewell, John TePaske, Herbert Klein y Louisa Hoberman,² en el sentido de que el tráfico con Manila fue una de las vías de inversión de los comerciantes novohispanos en los años de la cuestionada depresión económica. En su momento, ello nos alertó sobre la necesidad de profundizar en el conocimiento de la historia del tráfico transpacífico y preguntarnos acerca del papel desempeñado por los mexicanos en este eje de intercambio comercial. Esto no quiere decir que la investigación sobre el Pacífico desde la perspectiva de Nueva España haya progresado notablemente, pero cuando menos se han dejado atrás los viejos lugares comunes y se ha superado la idea de que el virreinato fue tan sólo una área de tránsito terrestre de un comercio intercontinental entre Filipinas y la Península y sobre el cual los mexicanos recibieron muy pocos beneficios.

En una investigación anterior, relativa al comercio de Nueva España con Filipinas,³ en la que se sugieren como perspectivas de análisis para la segunda mitad del siglo XVIII algunos de los enunciados que en este trabajo se sustentan, mi primera intención fue averiguar qué tan importante había sido para la economía de Nueva España el tráfico transpacífico, y en ese contexto sopesar su relevancia con relación al tráfico atlántico, principal abastecedor de insumos y manufacturas textiles en el virreinato. Esa investigación me permitió entonces descubrir que la participación de los comerciantes de México en las ope-

² John Lynch, *España bajo los Austrias*, 2 v., Barcelona, Ediciones Península, 1972. Edición original en inglés, 1969; Peter J. Bakewell, *Minería y sociedad en el México Colonial. Zacatecas 1546-1700*, México, Fondo de Cultura Económica, 1976, 390 p. Edición original en inglés, 1971; Del mismo autor "Presentación" en Woodrow Borah, *El siglo de la depresión en Nueva España*, México, Secretaría de Educación Pública, 1975, p. 9-26 (SepSetentas, 221); John J. TePaske y Herbert S., Klein, "The Seventeenth-Century Crisis in New Spain: Myth or Reality?", *Past and Present*, n. 90, 1981, p.116-135; John, J. TePaske, "New Silver, Castile, and the Philippines (1590-1800)", en John F. Richards (ed.), *Precious Metals in the Later Medieval and Early Modern World*, Durham, Duke University Press, 1983, p. 425-445, y los trabajos de Louisa Schell Hoberman, "Merchants in the Seventeenth-Century: A Preliminary Portrait", *HAHR*, v. 57, n. 3, 1977, p. 479-503 y *Mexico's Merchant Elite 1590-1660: Silver, State, and Society*, Durham, Duke University Press, 1991, 353 p.

³ Carmen Yuste López, *El comercio de Nueva España con Filipinas, 1590-1785*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1984, 98 p. (Colección Científica, 109).

raciones de adquisición de mercancías en Acapulco iba más allá de meros compradores en la feria del galeón en el puerto novohispano. Para ahondar en ello y desvelar los tratos y contratos de los comerciantes mexicanos en la negociación transpacífica, y detallar su grado de participación en la organización del comercio en Manila, había que revisarlo a partir del ámbito insular asiático y no sólo desde la costa americana.

Los mecanismos de negociación de los comerciantes de México en el eje transpacífico Manila-Acapulco se suscriben, pese a adoptar distintas formas prácticas, en dos aspectos generales. Por una parte, los que refieren los negocios realizados en Acapulco y que se reducen a la participación legal como compradores de feria, así como a la puesta al día de los tratos privados concertados con los comerciantes residentes en Filipinas. Por otra parte, un segundo aspecto es el que detalla la acción en la negociación transpacífica mediante la intervención en la organización comercial filipina. Entender con profundidad el tipo de negocios que los comerciantes de México cultivaban en el tráfico transpacífico y detectar hasta qué punto la intervención, y en su caso la presencia, en la organización mercantil insular fue determinante en el rumbo de las operaciones de compra y embarque de mercancías asiáticas en Cavite y por lo tanto en el desarrollo de la feria de Acapulco, implica, desde mi punto de vista, conocer y definir primeramente la organización comercial filipina y su estructura mercantil, para así poder detallar los medios utilizados por los comerciantes mexicanos para introducirse en el comercio de Manila. En segunda instancia, determinar las vías para hacer llegar reglamentariamente las mercancías a Nueva España cumpliendo el ritual de celebrar la feria del galeón en Acapulco.

De esta forma, el estudio del comportamiento de los comerciantes de México en Manila me ha permitido comprobar las hipótesis que dan sustento a esta investigación y corroborar, en efecto, una interpretación renovada acerca del eje transpacífico. Así, se puede plantear con certeza que los comerciantes mexicanos en el transcurso del siglo XVIII se insertaron en la organización mercantil filipina participando de forma directa en todas las operaciones relacionadas con la conformación de los cargamentos de los galeones que viajaban a Nueva España. La presencia de los comerciantes de México en los asuntos de comercio en Manila adquirió distintas modalidades, en

ocasiones casi como tráfugas, otros por periodos más prolongados, reincorporándose más tarde a los negocios comerciales en la ciudad de México, y algunos más permaneciendo como residentes en el archipiélago, al cuidado de encomiendas y sociedades de comercio respaldadas por los almaceneros de México, pero en realidad, la mayoría de los comerciantes de México participó en el comercio de Manila a través de encomenderos y socios comerciales vinculados en su mayoría por algún parentesco, a quienes refaccionaban monetariamente desde la capital del virreinato novohispano. Asimismo, durante el siglo XVIII, Manila representó para los intereses comerciales de Nueva España un espacio económico de acción del capital mexicano, siendo incluso más fácil y provechosa la inversión en Manila que en regiones del virreinato distantes de la ciudad de México. De ahí la importancia de las encomiendas comerciales que mantenían los almaceneros mexicanos en Manila, encomiendas que les permitían: disponer de liquidez para ordenar la adquisición de mercancías; pagar la compra de espacios de carga en el galeón a vecinos de la ciudad filipina que no embarcaban; invertir en operaciones de crédito a comerciantes menores en las Islas y salvaguardar los préstamos contraídos con los sangleyes, con otros comerciantes de Asia; o para saldar los réditos de los préstamos “a riesgo de mar” tomados de las obras pías. Por otro lado, ya en el ámbito de Nueva España, puede verse que la feria del galeón en el puerto de Acapulco fue un ritual anual en el que, lejos de predominar las operaciones bajo las bases de la “libre concurrencia” eran los convenios privados los que señalaban las pautas a seguir en las operaciones de compraventa. También, que el tráfico del galeón filipino a Acapulco fue un fuerte competidor de la flota peninsular en el mercado novohispano, en la medida que era una vía de abastecimiento de especias y géneros textiles, los cuales entraban manufacturados durante la primera mitad del siglo, pero que después de 1750 fueron claramente desplazados por piezas de telas, y aun por seda y algodón en rama, de variadas calidades y precios, que tenían por destino ser hiladas, teñidas, cortadas y elaboradas en Nueva España. Además, puede detallarse que las introducciones del galeón filipino en Acapulco no eran solamente géneros de carácter suntuario, sino que por el contrario se caracterizaban por la diversidad de surtido y precios, lo cual lo hacía accesible a distintos consumidores. Asimismo, que la autonomía alcanzada por el comercio de México respecto al monopolio andaluz

se logró en gran parte por el éxito de las inversiones en el eje transpacífico, en tanto que, en un rubro importante de abastecimiento, los almaceneros negociaban de forma directa en operaciones ventajosas, sin intermediarios, lo que les redituó grandes utilidades en la reventa en el interior novohispano. Finalmente, la intención primordial del estudio es revelar el comportamiento del eje transpacífico como una alternativa intercolonial en la que los comerciantes de México fueron los mayores beneficiarios.

Presentación del estudio

Durante el siglo XVIII, los tratos en el eje transpacífico están claramente determinados por un antes y un después de 1769, que fue el año en que se ordenó la instalación de un Consulado en Filipinas y se fijaron requisitos rigurosos para tomar parte en los giros del galeón de Acapulco. Condiciones que impidieron a los comerciantes de México ser parte de una misma negociación en los dos polos del eje. De esta suerte, el trabajo se presenta en ocho capítulos, que abordan el comportamiento de la negociación transpacífica bajo esta definición, que hizo las veces de parteaguas. En el primer capítulo, a partir de un esbozo de lo que fue para Filipinas y Nueva España la historia de dos siglos y medio de galeones, así como de la revisión de los fundamentos legales que lo regularon, se trazan los elementos que permiten identificar al eje transpacífico como una alternativa de comercio de carácter intercolonial.

La adhesión legal de los almaceneros de México en la organización comercial en Manila fue posible, en buena medida, debido a la orden expresa de la Corona, dictada desde el siglo XVI, por la que se dispuso que todos los vecinos de la ciudad filipina participaran del tráfico con Acapulco a través de la distribución del permiso de comercio del galeón. A lo largo del siglo XVIII, y a diferencia de lo ocurrido en la centuria anterior, las autoridades metropolitanas prestaron particular atención a la regulación del eje transpacífico, lo que redundó en la elaboración de cinco reglamentos en setenta años que lejos de compartir criterios comunes para un asunto tan importante, como el de la distribución del permiso de comercio, se caracterizaron por su poca homogeneidad y gran ambigüedad para definir cuáles eran los

vecinos de Manila que podían participar de dicha distribución, sin distinguir con claridad los límites entre lo que eran los deberes públicos de gobierno y milicias, de los tratos mercantiles privados. En el capítulo dos, y una vez delineada la posición del tráfico del galeón filipino a Acapulco en el conjunto del comercio colonial hispánico, se revisan las contradicciones manifiestas en esta materia por los distintos reglamentos, así como las repercusiones estructurales que en el eje transpacífico habría de tener el manejo institucional del permiso de comercio, principio y fin de la suscripción de los vecinos de Manila como cargadores del galeón de Acapulco, a partir del cual los comerciantes de México se valieron para introducirse en la organización mercantil insular.

Hasta 1769, bajo la denominación de “ciudad y comercio” de Manila quedaron reunidos todos los intereses mercantiles asentados en la capital filipina, asociados al tráfico del galeón de Acapulco. En el capítulo tres se hace un análisis del comportamiento de los vecinos de Manila en función de la distribución del permiso de comercio, lo que permite diferenciar un grupo predominante de comerciantes que monopolizaban las cargas del galeón de Acapulco, y el tipo de operaciones que llevaban a cabo para ello, así como el papel que protagonizaban los demás vecinos de la ciudad en este rejuego. Asimismo, se señalan los medios que emplearon las autoridades filipinas para allegarse a los tratos del galeón y se advierte acerca de la índole de los préstamos utilizados en la negociación transpacífica a través de las llamadas correspondencias de riesgo a premio de mar, otorgados principalmente con fondos pertenecientes a las obras pías.

En el capítulo cuatro se da cuenta de las vías que utilizaron los comerciantes de México para insertarse en la organización mercantil filipina entre 1700 y 1771, así como de los distintos mecanismos a los que recurrieron para respaldar en Manila encomiendas comerciales asociadas a los intereses de los almaceneros de la capital del virreinato novohispano.

El capítulo cinco está dedicado a revisar el proceso de constitución y establecimiento del Consulado filipino, puente entre las antiguas instituciones consulares instituidas en México (1593) y Lima (1613), y las que a finales del siglo XVIII se fundaron en distintos territorios americanos. Así, se analiza la condición de excepción que la Corona otorgó a la corporación insular, en pleno impulso del progra-

ma reformista borbónico, y el proyecto metropolitano de estimular a través de su creación la reactivación del comercio exterior de las Islas, tanto con Asia como con Nueva España, y la rotunda determinación de expulsar de la actividad mercantil filipina a los comerciantes de México.

En el capítulo seis se explica el impacto de los ordenamientos emanados del reglamento de 1769, que cancelaron la mítica expresión de “ciudad y comercio” en los asuntos de tráfico con Acapulco, al limitarse la participación en los tratos del galeón a los hijos de españoles nacidos en Filipinas y a los vecinos españoles que demostraran su residencia definitiva en las Islas con un mínimo de diez años. El propósito del capítulo es revisar si en efecto las normativas impuestas a partir de 1769 provocaron una transformación de la estructura mercantil filipina, así como los recursos que utilizaron los comerciantes asociados a México para readaptarse a las nuevas circunstancias y continuar embarcando mercancías a Acapulco destinadas a satisfacer los requerimientos de los almaceneros de México que respaldaban encomiendas y sociedades comerciales en Manila.

El capítulo siete trata de Acapulco, de la celebración de su feria de comercio al arribo del galeón filipino a costas novohispanas y de las negociaciones que en ese ámbito realizaban los emporios transpacíficos. Para ello, se revisan el tipo de condiciones que se establecían en las negociaciones abiertas sobre la base de la libre concurrencia, y el papel que los almaceneros de México desempeñaban en estos tratos. Asimismo, se describen las características de las negociaciones privadas que se llevaban a cabo en el puerto novohispano y se distinguen las llamadas encomiendas comerciales, de las sociedades en compañía, sustentadas las más de las veces en empresas que involucraban lazos económicos y vínculos familiares en Manila y México. Por último, se revisan las prácticas implementadas entre los comerciantes involucrados en la negociación transpacífica y los funcionarios de Acapulco durante la estancia del galeón en el puerto novohispano.

En el capítulo ocho se trazan, a modo de epílogo, los motivos que provocaron el resquebrajamiento del eje comercial transpacífico como una alternativa en estricto de carácter intercolonial. Para ello, se examinan las licencias de navegación introducidas a partir de 1765, que autorizaron la apertura de la vía comercial desde Cádiz con Manila por el Cabo de Buena Esperanza, el establecimiento de la Real

Compañía de Filipinas en 1785 y los efectos que tuvo en el eje transpacífico, así como los distintos elementos intrínsecos a la realidad de Filipinas, Nueva España y el propio Imperio que, conjugados todos, propiciaron el debilitamiento del eje comercial transpacífico y su propia disolución.

En la parte final del trabajo se incluyen dos cuadros que condensan, uno, el valor de la carga de los galeones transpacíficos en los dos sentidos de la ruta de navegación, entre 1722 y 1789, y otro, el valor de los derechos de almojarifazgo que recayeron sobre el comercio de Manila en Acapulco entre 1737 y 1789. Se incluyen además siete gráficos que permiten visualizar la tendencia del movimiento transpacífico. Sin estas cifras y tendencias serían inexplicables muchas cuestiones que aquí se revisan pese a que no se realiza un análisis minucioso de las cifras de tráfico. Lo que estos guarismos aportan son los registros oficiales, pero, como podrá verse en el desarrollo del estudio, el tráfico transpacífico se manejaba en los límites de lo ilegal y lo irregular, y por lo tanto lo que queda anotado son las cifras mínimas de tráfico. Se anexan también dos apéndices, relativos a las matrículas de comerciantes de México y Manila en el siglo XVIII. La que refiere a los comerciantes de México, reúne los nombres de comerciantes adscritos como vocales del Consulado de México. Por lo que respecta a la matrícula de los comerciantes de Manila, es mucho más numerosa, y ello se debe a que se incorporan los nombres de todos los individuos que antes de 1769 se inscribieron en los libros de repartimiento de Manila, con excepción de las viudas y las instituciones eclesiásticas, con lo cual quedaron asentados todos los vecinos varones de la ciudad filipina que accedieron a la distribución del permiso de comercio.

Las fuentes utilizadas para la elaboración de este trabajo proceden en su gran mayoría de acervos documentales que me han proporcionado información de carácter tanto institucional como particular. La riqueza de las fuentes consultadas, me ha permitido cotejar y confrontar la información oficial con la privada y, en buena medida, descubrir la veta confidencial de los negocios transpacíficos. No obstante, en el conjunto de este trabajo ocupan un lugar fundamental una serie de estudios contemporáneos relativos a la economía y sociedad de Nueva España, y en particular, los estudios sobre tráfico colonial y comerciantes de México, los que me han permitido asentar con toda claridad

la condición de los almaceneros mexicanos en el conjunto novohispano durante el siglo XVIII.⁴ Cabe señalar además, y a pesar de que el ámbito principal de análisis de esta investigación sea Manila, que sería un despropósito considerar este estudio bajo una temática filipinista, que no lo es, ni mucho menos, un estudio referido al comercio asiático en el siglo XVIII. En el contexto de este trabajo, Manila es el puerto de arribo, y en ocasiones de residencia, de los almaceneros mexicanos y sus asociados, y en todo caso mi intención ha sido la de trazar los múltiples mecanismos de que se valieron los comerciantes de México para incorporarse a la organización mercantil filipina y con ello intentar hacer un análisis social de los comportamientos económicos desarrollados por éstos en la práctica transpacífica.

⁴ Cfr. *vid.* nota 1. Un intento de recuento bibliográfico de los estudios contemporáneos relativos a economía y sociedad en Nueva España durante el siglo XVIII puede verse en Carmen Yuste, "Autonomía novohispana y reformismo borbón" en *La diversidad del siglo XVIII novohispano*, *op.cit.*, p. 147-162. En relación con las perspectivas de análisis del comercio colonial véase Josep Fontana, "Introducción. Comercio colonial y crecimiento económico: revisiones e hipótesis", en *La economía española al final del Antiguo Régimen. III. Comercio y colonias*, Madrid, Alianza Editorial, Banco de España (Alianza Universidad. Textos, 49), 1982, p. XI-XXXIV. Para el caso particular de Nueva España véase Pedro Pérez Herrero, "El comercio de Nueva España. Análisis temático de las interpretaciones bibliográficas más relevantes en el siglo XX", *Revista Quinto Centenario*, n. 3, 1982, p. 137-176. También, Carmen Yuste López y Matilde Souto Mantecón, "Introducción", en *El comercio exterior de México 1713-1850. Entre la quiebra del sistema imperial y el surgimiento de una nación*, México, Instituto Mora/Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Universidad Veracruzana, 2000, p. 7-18 y "El renacimiento de la historia del comercio colonial: estudios de caso y visiones comparativas", en *El historiador frente a la historia. Historia económica en México*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2003, p. 35-62 (Serie Divulgación, 4).