

## *Maria-Aparecida Lopes*

Doctora en Historia por El Colegio de México (1999) con la tesis *De costumbres y leyes. Abigeato y derechos de propiedad en Chihuahua durante el porfiriato* publicada por El Colegio de México y El Colegio de Michoacán en 2005. Entre 2001 y 2006 fue profesora de historia latinoamericana en la UNESP –Universidade Estadual Paulista, Franca (Brasil), y desde 2007 es profesora asistente del Departamento de Estudios Chicanos y Latinoamericanos de California State University, Fresno (Estados Unidos). Actualmente prepara un estudio sobre los intercambios de ganado entre México y Estados Unidos, en las últimas décadas del siglo XIX.

### Resumen

En las últimas décadas del siglo XIX, Estados Unidos se tornó el principal socio comercial de México. En este proceso los estados del norte mexicano, por su posición geográfica, desempeñaron un papel crucial, mismo que fue consolidado a partir del establecimiento del entramado ferrocarrilero. Sin embargo, este hecho no constituyó una novedad, más bien vino a confirmar una tendencia histórica relativa al intercambio que había existido en la región antes

del porfiriato. En este artículo son analizados los contactos comerciales entre ambos países, entre 1850 y 1880 aproximadamente, y luego después de la introducción de los ferrocarriles. El objetivo central es subrayar, desde una perspectiva regional, la forma como las ciudades fronterizas respondieron a una serie de eventos que transformaron el comercio exterior mexicano en la segunda mitad del siglo XIX.

### Palabras clave:

Frontera, intercambio fronterizo, México, Estados Unidos.

Fecha de recepción:  
febrero de 2008

Fecha de aceptación:  
julio de 2008

# Trade on Mexico's Northern Border: International Trade in the Regional Sphere (1850-1884)

*Maria-Aparecida Lopes*

Obtained a Ph.D. at El Colegio de México (1999) with the thesis *De costumbres y leyes. Abigeato y derechos de propiedad en Chihuahua durante el porfiriato* published by El Colegio de México and El Colegio de Michoacán in 2005. Between 2001 and 2006 she taught Latin American History at the UNESP –Universidade Estadual Paulista, Franca (Brazil), and since 2007, she has been assistant professor at the Department of Chicano and Latin American Studies at California State University, Fresno (USA). She is currently preparing a study on cattle-trading between Mexico and the United States during the last three decades of the 19th century.

## Abstract

In the last three decades of the 19th century, the United States became Mexico's main trading partner. During this process, due to their geographical position, states in the north of Mexico played a crucial role that was consolidated on the basis of establishing the railroad network. This was no novelty, however, since the fact merely confirmed a relative historic trend in trade that had existed in the region since the Porfiriato.

This article analyzes trading contacts between the two countries between 1850 and 1880 approximately and after the introduction of railroads. The main aim is to underline, from a regional perspective, the way border cities responded to a series of events that transformed Mexican foreign trade during the second half of the 19th century.

## Key words:

Border, Border Trade, Mexico, United States.

Final submission:      Acceptance:  
February 2008          July 2008

# El intercambio en la frontera norte de México: comercio internacional en el ámbito regional (1850-1884)

*Maria-Aparecida Lopes\**

In the Southwestern states [de Estados Unidos] one can look over the border into Mexico without realizing that it is a foreign country. The international frontier follows no great physical barrier, and the same general sort of landscape continues across it without interruption. The wide grassy plains of Texas and New Mexico sweep southward into Mexico under new names but with many of the climatic and vegetal features familiar to us north of the Rio Grande.

E. M. Sanders<sup>1</sup>

**E**n el antiguo septentrión novohispano o Gran norte español<sup>2</sup> la variable geográfica y el pasado común apuntan hacia una gran integración del paisaje norteño mexicano con el suroeste de Estados Unidos, tal como lo observó hacia 1920 E. M. Sanders. Ambos facto-

res fueron también –y continúan siendo– enunciados por autoridades de ambos países como argumentos para estimular los intercambios de naturaleza diversa en la región. Sin embargo, debido a la separación institucional de 1848, la “zona fronteriza” pasó a ser entendida como el límite entre dos unidades independientes y por ende opuestas. Esta aseveración, fundada en los parámetros de la historia política, prácticamente desconsidera la integración económica o social, a pesar de los seculares lazos históricos.<sup>3</sup> En el mismo sentido, para juzgar el grado de integración entre el norte de México con el mercado nacional a lo largo del siglo XIX, en especial entre 1848 y 1880 aproximadamente, algunos investigadores partieron del supuesto de que aquellos espacios que no estaban totalmente vinculados y, de cierta forma, sometidos a la dinámica de los mercados del centro del país, se encontraban en decadencia debido a la existencia de grandes extensiones semidesérticas y a la presencia de los indígenas guerreros.<sup>4</sup> Una mirada atenta a la docu-

\* Agradezco a los dictaminadores anónimos por la lectura atenta y minuciosa que hicieron de la primera versión de este artículo, así como por sus útiles sugerencias.

<sup>1</sup> Sanders, “Natural”, 1921, p. 212.

<sup>2</sup> El término es empleado por Alfredo Jiménez como propuesta para superar a la noción de *American West* o *Spanish Borderlands* para referirse a la región. Véase Jiménez, “Lejano”, 1996, pp. 386 y 412.

<sup>3</sup> Weber, *Mexican*, 1982, pp. 276-277.

<sup>4</sup> Ya hace algún tiempo que la historiografía sobre las denominadas “guerras indias” en el norte viene alertando hacia el hecho de que los ataques no fueron constantes o permanentes, lo que ha ayudado a mati-

mentación producida en Estados Unidos y en México no sólo contradice esta aseveración, sino que muestra cuán conectados estaban los asentamientos de los dos lados de la frontera.

A partir del análisis de la correspondencia de los cónsules estadounidenses en el norte de México este artículo recorre en dos momentos, aproximadamente entre 1850 y 1880, y luego después de la introducción de los ferrocarriles, los altibajos de los intercambios comerciales en la zona binacional. El análisis se centra en un contexto escasamente estudiado, ya que la mayoría de los trabajos sobre el tema y/o la región enfoca la atención en los últimos años del periodo colonial —cuando mucho hasta las guerras de independencia— o bien en el porfiriato, lo que ha llevado a una serie de suposiciones acerca del estado del norte de México entre 1848 y 1880; suposiciones moldeadas por la noción del aislamiento de la región y/o por una visión bipolar acerca de los contactos con el país vecino. Aquí, se sostiene, tal cual han afirmado otros historiadores, que el establecimiento de la frontera internacional, al igual que la introducción de los ferrocarriles, brindaron incentivos para el intenso intercambio que se venía realizando en la región. Sin embargo, un estudio detallado de estos contactos muestra, tanto geográfica como cronológicamente, un panorama más complejo, por lo que se busca resaltar los efectos diferenciados que aquellos sucesos tuvieron en los poblados fronterizos mexicanos.

---

zar su impacto en la actividad económica regional. Para una perspectiva sobre los últimos años del periodo colonial véase Ortelli, *Trama*, 2007.

## EL COMERCIO FRONTERIZO ANTES DEL ADVENIMIENTO DE LOS FERROCARRILES

La historiografía que trata sobre el porfiriato suele destacar la importancia de Estados Unidos frente a México en lo que se refiere al comercio exterior mexicano. La mayoría de las investigaciones sobre el tema ha alertado sobre el hecho de que en los últimos años del siglo XIX, el vecino del norte se tornó el principal socio comercial de México, con la compra de productos minerales, vegetales y artículos no manufacturados. En la década de 1890 Gran Bretaña absorbía 30% del total de las exportaciones mexicanas y Estados Unidos 53%, diez años después este último país compraba 75% de los artículos mexicanos, mientras que Gran Bretaña redujo sus importaciones a 13%.<sup>5</sup> En este proceso los estados del norte de México tuvieron un papel crucial, mismo que fue consolidado a partir de la introducción de los ferrocarriles. Sin embargo, este hecho no constituyó una novedad, más bien vino a confirmar una tendencia histórica relativa al constante intercambio que había existido en el antiguo septentrión novohispano, tal como

<sup>5</sup> Romero, *México*, 1898, vol. 1, p. 172, y Rosenzweig, "Comercio", 1985, vol. 7, 2a. parte, pp. 648-661. La situación también era similar en lo que se refiere a las importaciones mexicanas, el cónsul general de Gran Bretaña en la ciudad de México corrobora esta información: "The great increase in the imports of American goods this year must be regarded by British merchants and manufacturers as another warning that unless they soon make a serious effort, they will have to give up all hope of profiting by the increase in the Mexican import trade, and may even lose part of the limited share of it they at present enjoy". En Romero, *México*, 1898, vol. 1, p. 172. Para

se presenta en este apartado, *grosso modo*, entre 1850 y 1880.<sup>6</sup>

Después de la independencia de México el interés extranjero por la plata atrajo a un número considerable de estadounidenses al extremo norte del país. Además de la plata, estos mercaderes compraban ganado (menor y mayor) y derivados (sebo y pieles), mientras que los mexicanos se abastecían de productos manufacturados a precios relativamente módicos. David Weber ha llamado la atención sobre el hecho de que durante los años 1840 ya se habían consolidado fuertes vínculos comerciales entre el norte de México y Estados Unidos: "By the mid-1840s it seemed clear that the far northern frontier had grown as dependent upon the United States for markets and merchandise as it once had been on central New Spain."<sup>7</sup> Luego, después de la guerra de 1848, contrariamente a lo determinado por la historiografía de cuño nacionalista y centralista, "en lugar de operar como el drástico factor de separación [la división internacional] emergió desde 1850 [...] como una invitación para desarrollar múltiples y lucrativas actividades económicas",<sup>8</sup> como se nota en la composición de los envíos mexicanos hacia Estados Unidos.

En líneas generales, a lo largo de las décadas de 1860 y 1870, desde los estados de la banda norte-oriental de México eran remitidos hacia Estados Unidos minerales

preciosos (oro, plata amonedada y en barras) e industriales (cobre, fierro), algodón, ixtle, animales de todo tipo y sus subproductos: cuernos, *horse hair*, lana, pieles de vacuno y de chivo, entre otros.<sup>9</sup> En 1875, poco menos de la mitad del valor total de las exportaciones de Matamoros correspondió a pieles y cueros, y lo demás a cabras, caballos, mulas, ovejas, lana, *horse hair*, ixtle y miscelánea.<sup>10</sup> En 1869 desde Piedras Negras pasaron al otro lado de la frontera maíz, trigo, lana, piloncillo, pieles de vacuno y de chivo, entre otros artículos que fueron intercambiados en San Antonio y alrededores por algodón y productos manufacturados. Una década después, además de las mercancías citadas también se registraron remesas de ganado vacuno, caballos, mulas, harina de trigo y "miscelánea" (piel curtida e ixtle).<sup>11</sup>

La composición de los envíos desde los estados de Sonora y Chihuahua era relativamente similar, a diferencia de una gran preponderancia de los minerales. Durante los años 1870 las exportaciones del puerto de Guaymas se concentraron sobre todo en plata, oro, minerales en general, pieles y carne salada, que desde ahí

<sup>9</sup> Graf, "Economic", 1942, pp. 273-274; Carta de Louis Avery al Departamento de Estado, 8 de enero de 1870, en Despatches from United States Consuls in Matamoros; Carta de John Weber al Departamento de Estado, 10 de agosto de 1879, en Despatches from United States Consuls in Monterrey.

<sup>10</sup> Carta de Thomas Wilson a Kullius A. Silron, cónsul general de Estados Unidos en la ciudad de México, 23 de noviembre de 1875, en Despatches from United States Consuls in Matamoros.

<sup>11</sup> Cartas de William Schuchardt al Departamento de Estado, 12 de abril de 1869, y 15 de abril de 1877, en Despatches from United States Consuls in Piedras Negras.

una discusión más detallada y actualizada sobre el tema véase Kuntz, *Comercio*, 2007, pp. 155-177.

<sup>6</sup> Para un análisis sobre el comercio binacional a lo largo del siglo XIX véase Salvucci, "Origins", 1991.

<sup>7</sup> Weber, *Mexican*, 1982, pp. 122-139.

<sup>8</sup> Cerutti, "Comercio", 1999, p. 15.

eran transportados hacia Estados Unidos teniendo como punto de entrada San Francisco. En 1875 más de 90% de los valores de las remesas totales de Guaymas correspondió a plara (en monedas y barras) y lo demás a pieles y cueros. Aquellas mercancías que desde Sonora entraron a Estados Unidos por Arizona consistían básicamente en harina de trigo, ganado y tabaco, mismos que allá eran intercambiados por algodón y manufacturas de lana.<sup>12</sup> La situación era semejante en Paso del Norte, desde el interior del estado de Chihuahua atravesaban la zona fronteriza granos en general, ganado para engorda (vacuno y lanar), pieles, cueros y lana, entre otros artículos con destino a Nuevo México, Texas y territorios aledaños.<sup>13</sup>

Si bien el giro geográfico de las exportaciones mexicanas de Europa hacia Estados Unidos se relacionó directamente con las demandas de este país, que se transformaba a pasos agigantados en el principal mercado nacional del mundo, este fue un proceso lento que aunque vino a consolidar lazos comerciales preexistentes, atravesó a lo largo de los años 1850 y 1880 varias coyunturas de inestabilidad. Coincidió con otros autores en lo que concierne a que el establecimiento de la frontera internacional no significó una barrera a las actividades comerciales, antes más bien se presen-

tó como un incentivo en el intenso intercambio que se venía realizando en la región.<sup>14</sup> Pero este fue un aliciente tanto para los estadounidenses interesados en poblar y explotar las nuevas posibilidades económicas que el suroeste venía a propiciar, como para los mexicanos, por lo que este continuo intercambio estuvo sometido a una serie de altibajos que a continuación se señalan.

Durante las décadas de 1850 y 1860, en la zona circunvecina a Chihuahua, el valor promedio de las mercancías que se transportaba desde este estado hacia Santa Fe (Nuevo México), por ejemplo, sufrió algunas decaídas, "in 1863 the U.S. consul at Paso del Norte reported that trade was 'paralyzed', with imports from the United States still not exceeding US\$50 000".<sup>15</sup> Los analistas contemporáneos afirmaban que ello se debía a una nueva orientación del mercado de Estados Unidos hacia el oeste en función de la "fiebre del oro" californiana, así como a las incertidumbres ocasionadas a raíz de la intervención francesa en México. Por otra parte, el comercio local se quedó prácticamente en manos de los estadounidenses, quienes habían fundado casas comerciales en ambos lados de la frontera. Pese a que otros relatos hacen referencia al intenso intercambio que existía en la región, sus habitantes tuvieron que adaptarse a nuevas condiciones y forjar nuevas estrategias para competir con los vecinos del norte que empezaron a asentarse a lo largo de la zona fronteriza. Tal como lo describe este viajero:

There is a large trade carried on here [se refiere al estado de Chihuahua] with the

<sup>12</sup> Cartas de Warner P. Sutton al Departamento de Estado, 1 de octubre de 1870, 30 de septiembre de 1875, 1 de octubre de 1877, y 30 de septiembre de 1878, en *Despatches from United States Consuls in Guaymas*.

<sup>13</sup> Carta de William M. Pierson al Departamento de Estado, 3 de octubre de 1872, en *Despatches from United States Consuls Ciudad Juárez*; Carta de J. C. Huston al Departamento de Estado, 4 de octubre de 1873, en *Despatches from United States Consuls in Chihuahua*.

<sup>14</sup> Cerutti, "Comercio", 1999, pp. 15-16.

<sup>15</sup> Citado en Martínez, *Border*, 1978, p. 10.

United States, by means of caravans or trains from St. Louis, Missouri, and San Antonio, Texas. Until very recently, the trade was carried on wholly by way of St. Louis, Santa Fe, and El Paso, a distance of more than one thousand five hundred miles, and requiring months of journey. Latterly, a much shorter route has been opened by way of San Antonio and the Presidio del Norte, lessening the distance of land carriage more than one half. Formerly traders left Missouri with large trains of merchandise, and, on arriving here, opened their stores and sold their goods themselves. This was a very irregular business, leading sometimes to the accumulation of large stocks, and proving ruinous to some of the parties concerned. The trade is now more confined to the resident merchants of the city.<sup>16</sup>

No eran, necesariamente, las nuevas condiciones institucionales que alteraban el tráfico, sino más bien la competencia con otros comerciantes del norte de Estados Unidos interesados en estos mercados, lo que quizá provocó en este momento una concurrencia con los mercaderes mexicanos, tal como lo menciona Miguel Tinker Salas en su estudio sobre Sonora.<sup>17</sup> En general, el panorama en el Golfo de México fue diferente, mientras algunos autores afirman que la zona oeste de la frontera se despoblaba por los problemas mencionados, después de 1848 varias ciudades fueron fundadas en ambos lados del Bravo como Reynosa, Camargo, Mier y Nuevo Laredo, y el destino de estos asentamientos estuvo fuertemente vinculado con el establecimiento de la zona libre de

la cual se hablará más adelante. Monterrey se transformaba en el polo de un tráfico intenso, donde se recibían mercancías del interior de México y a partir del cual se enviaban artículos hacia Matamoros y Tampico. En este caso, la localización geográfica de la ciudad, que le permitía remitir los productos de manera relativamente fácil y expedita, dio a Monterrey un papel preponderante en el comercio de la región, tanto del lado mexicano como del lado estadounidense,

a large commerce has now grown up [dijo un observador] between Monterrey and the United States, which will tend to Americanize [*sic*] the place. At the time of our visit, the singular state of the frontier had greatly contributed to increase this commerce.<sup>18</sup>

El tráfico en los puertos de los golfos de México y California experimentó un gran empuje, así como la producción en las zonas aledañas a ellos. Guaymas, por ejemplo, tuvo un papel destacado frente a los asentamientos recientes en California; desde aquel puerto, barcos ingleses transportaban toda suerte de provisiones y plata hacia Estados Unidos, pero sobre todo hacia Europa, de donde llegaba la mayoría de los bienes que se vendían en los establecimientos comerciales del puerto y en Hermosillo, como textiles en general, ropas finas y ornamentos provenientes de Francia e Inglaterra.<sup>19</sup> En la región del Atlántico, paralelamente al intenso comercio local y regional —lo que permitía que arribaran a este punto mercancías

<sup>16</sup> Bartlett, *Personal*, 1854, vol. 2, pp. 435-436.

<sup>17</sup> Tinker, "Sonora", 1995, p. 86.

<sup>18</sup> Bartlett, *Personal*, 1854, vol. 2, p. 502.

<sup>19</sup> *Ibid.*, vol. 1, pp. 479-480.

provenientes tanto del centro, como de la banda norte-oriental de México— se tejían las redes de un significativo intercambio internacional. Desde los puertos del Golfo eran enviados ganados de diferentes especies, trigo, maíz, minerales y metales preciosos con destino a Nueva York, Liverpool, Londres y Barcelona.

Las relaciones bilaterales también fueron alteradas en función del establecimiento de la zona libre. En marzo de 1858 el gobernador interino de Tamaulipas, Ramón Guerra, promulgó un decreto que limitaba, en una franja del territorio fronterizo,<sup>20</sup> los impuestos de los productos extranjeros que entraban en la entidad para consumo, disposición que fue revalidada por el gobierno federal en 1861. En 1885 la zona de libre comercio fue extendida a lo largo de la frontera norte, atendiendo a los anhelos de los mercaderes que hacían la intermediación con Estados Unidos, y de una parte de la clase política, convencida de que era la forma más adecuada para fomentar los intercambios binacionales, en especial aquellos realizados en pequeña escala. Sin embargo, a lo largo de su vigencia, el arancel especial fue objeto de controversias: las autoridades federales, entre estas Matías Romero, lo criticaban afirmando que mientras beneficiaba a unos cuantos comerciantes, había perjudicado sobremanera el desarrollo de la industria nacional.<sup>21</sup> Ya los

<sup>20</sup> “Se trataría de una superficie calculada en 80 leguas de largo por seis de ancho, donde se localizaba la ciudad de Matamoros y los pueblos de Reynosa, Camargo, Mier, Guerrero y Monterrey-Laredo (Nuevo Laredo), así como diversas rancherías.” Herrera, *Zona*, 2004, p. 122.

<sup>21</sup> A juicio de Romero: “it is well known that retail stores never employ any great number of clerks,

estadunidenses, asentados en puntos aledaños al área original de la zona libre, alegaban que esta había ocasionado la ruina de sus asentamientos fronterizos “and has proved very injurious both to the legitimate trade and the revenues of the United States”, decía en 1870 el cónsul estadounidense en Piedras Negras.<sup>22</sup>

Para hacer frente a esta situación, el gobierno federal impuso restricciones graduales a la zona libre, hasta su abolición definitiva en 1905. En 1891 una ordenanza estableció un derecho de 10% en el ingreso de mercancías extranjeras en sustitución del 3% existente.<sup>23</sup> Cinco años después la franquicia fue una vez más alterada llegando en esta ocasión a 18.5%, lo que ocurrió no sin reclamos de parte de los gobernadores, que en diversas ocasiones intentaron negociar condiciones más favorables para los estados fronterizos. En 1900, en un nuevo intento por mantener vivas las disposiciones de la zona libre, vecinos y comerciantes de Nuevo Laredo y Ciudad Juárez solicitaron al gobierno federal el retorno a la tarifa de 3%. Pero para este entonces solamente estos, al lado de las autoridades locales, parecían ser los únicos favorables a las rebajas en el cobro a las importaciones. Hacia fines del siglo, in-

whereas a factory of any kind would give employment to a large number of operatives and hands, and thus be of much benefit to the people and to the city in general than a retail store employing only a few persons...”. Romero, *Mexico*, 1898, vol. 1, p. 452.

<sup>22</sup> Carta de William Shuchardt al Departamento de Estado, 15 de octubre de 1870, en *Despatches from United States Consuls in Piedras Negras*.

<sup>23</sup> En 1891 otro reglamento determinó que los manufacturados de la zona libre deberían pagar derechos similares a los impuestos de los productos foráneos cuando ingresaban a México.



cluso empresarios, comerciantes y administradores estatales ya habían cuestionado su eficacia, afirmando que se trataba de un “privilegio antieconómico y de prosperidad aparente”. Estaría por averiguarse si ello significó una barrera a la industria regional y a las inversiones extranjeras tal como argumentó Miguel Ahumada, gobernador de Chihuahua.<sup>24</sup>

Otro evento de importancia que alteró las relaciones comerciales a lo largo de la zona fronteriza, tanto en lo que se refiere al comercio local como al regional e internacional fue la guerra civil estadounidense.<sup>25</sup> A partir de abril de 1861, cuando el presidente Abraham Lincoln decretó un bloqueo naval hacia los puertos del Golfo de México, la línea divisoria que separaba los estados del noreste de México y Texas, el río Bravo y sus respectivas salidas portuarias, fungieron como puntos privilegiados y exclusivos que posibilitaron el flujo comercial entre los estados rebeldes sureños y el Atlántico. El algodón producido al sur del Mississippi atravesaba el río Bravo, y desde Matamoros era enviado por barco directamente hacia Liverpool, o indirectamente por medio de La Habana, Nassau o Saint Thomas.<sup>26</sup> Un testigo de los acontecimientos relató que, cruzando el río hacia Matamoros, “he saw ox trains, mule

trains, and trains of Mexican carts, all laden with cotton coming from almost every town in Texas”.<sup>27</sup> Por Matamoros también entraba toda suerte de aprovisionamientos que suplía a las filas confederadas. El mercado creado para atender las demandas del transporte y comercialización del algodón generó inmensas fortunas en el lado mexicano. Entre los años 1861 y 1865 las ciudades vinculadas a este intercambio vieron su población aumentar considerablemente, Bagdad (Tamaulipas), por ejemplo, un pequeño asentamiento situado a las orillas del Bravo a poco más de 56 kilómetros de Matamoros, alcanzó en estos años 12 000 habitantes. En este lapso Matamoros aumentó su población extranjera de forma impresionante, y como lo remarca un testigo: “its streets and shops were crowded with people of English, French, and German descent, and ‘Yankeeedom [sic] was particularly well represented”.<sup>28</sup>

La producción minera de la zona alejada a Monterrey también gozó de una prosperidad relativa ante la demanda creciente, por parte de la confederación, de plomo, azufre, cobre y otros minerales. Desde el interior de México (especialmente de Zacatecas y San Luis Potosí) llegaban a la frontera trenes de mulas con zapatos, ropas, harina de trigo, maíz y otros artículos que entraban a Texas por Eagle Pass y otros puntos. En los alrededores de Monterrey se desarrollaron pequeñas manufacturas textiles que operaban con el algodón estadounidense y que ya procesado retornaba a este país para proveer de vestimentas a los esclavos de Texas. Sin

<sup>24</sup> Herrera, *Zona*, 2004, pp. 183-207; sobre el tema véanse también Riguzzi, *¿Reciprocidad?*, 2003, pp. 71-72; Perales, “Border”, 1996, pp. 98-100; Kearney y Knopp, *Historical*, 1991, p. 124, y Anexo “La Zona Libre” de Pedro Argüelles en Carta de Warner P. Sutton al Departamento de Estado, 14 de marzo de 1890, en *Despatches from United States Consuls in Nuevo Laredo*.

<sup>25</sup> Cerutti, “Comercio”, 1999.

<sup>26</sup> Kearney y Knopp, *Historical*, 1991, pp. 122-125.

<sup>27</sup> Citado en Daddysman, *Matamoros*, 1984, pp. 20 y 30.

<sup>28</sup> Citado en *ibid.*, pp. 19-22.

embargo, esta prosperidad económica experimentada por el noreste mexicano, especialmente en lo que se refiere al ramo del comercio, fue coyuntural y ocasionada exclusivamente para atender a las necesidades del sur involucrado en la guerra intestina; a partir del momento en que Estados Unidos retomó la marcha de la estabilización, estos negocios sufrieron una ligera decadencia.<sup>29</sup> El hecho es confirmado por el gobernador del estado de Nuevo León:

En los años de 61 a 65 de este siglo, durante la guerra intestina de los Estados Unidos del Norte América, el bloqueo de los puertos de Brownsville, Nueva Orleans y otros hizo que los estados confederados buscaran por nuestra frontera la salida de sus algodones. Esta época es la más brillante que ha tenido el comercio de los estados fronterizos: entonces el movimiento mercantil se propagó hasta las últimas clases de la sociedad: en esos días se formaron muchos y grandes capitales, de los cuales pocos subsisten porque sucedió lo que naturalmente debía suceder: la guerra de los Estados Unidos cesó de repente, se paralizó el comercio de la frontera, porque los algodones tomaron su antiguo y natural curso por los puertos norteamericanos. Los comerciantes más prudentes, y estos fueron muy pocos, cesaron en sus operaciones mercantiles para ponerse a cubierto de las pérdidas; y los menos prudentes, que fueron en mayor número, siguieron comerciando con algodón y se arruinaron enteramente, y arruinaron a muchos que con ellos tenían conexiones pecuniarias.<sup>30</sup>

<sup>29</sup> Romero, *Mexico*, 1898, vol. 1, p. 442; Graf, "Economic", 1942, pp. 2-5, 579-585, y Daddysman, *Matamoros*, 1984, pp. 34-35, 188-190.

<sup>30</sup> "Algunos apuntes y datos estadísticos que pueden servir de base para formar una estadística del es-

Durante la segunda mitad de la década de 1860 el comercio de la región regresó a patrones anteriores a los de la guerra. Según las estimaciones de LeRoy Graf, en el segundo semestre de 1865 el valor total de las exportaciones desde Matamoros hacia Estados Unidos había alcanzado la suma de 2 390 674.46 dólares, en los seis meses siguientes (enero-junio de 1866) no sobrepasó los 642 690.26 dólares.<sup>31</sup> En las inmediaciones de Matamoros el tráfico disminuyó considerablemente; en efecto, los puntos de intercambio en Reynosa, Guerrero, Camargo y Mier fueron temporalmente cerrados. Algunos años después y por motivos que ya no decían respecto al término de la guerra civil mas al mejoramiento de los transportes, un testigo afirmó:

Before the closing of the ports of Camargo and Mier, bounded goods were bought to those places by these 'ox-cart' routes from Corpus Christi to Rio Grande City and Roma, Texas. Since that date (August 8, 1878) none go by these routes but go to Laredo, Texas, there crossing into Mexico.<sup>32</sup>

En el caso de la región norte-occidental de México la situación fue un poco diferente, ya que el intercambio de mercancías para exportación no fue tan intenso

tado de Nuevo León. Recogidos, ordenados y publicados por José Eleuterio González", Monterrey, 1873, citado en Carta de Hart Brigham al Departamento de Estado 18 de septiembre de 1873, en Despatches from United States Consuls in Monterrey.

<sup>31</sup> Graf, "Economic", 1942, pp. 647-649, cuadros ix y x.

<sup>32</sup> Carta de Warner P. Sutton al Departamento de Estado, 22 de marzo de 1880, en Despatches from United States Consuls in Matamoros.

como en el valle del río Bravo. Aunque muy probablemente Chihuahua así como Sonora también se beneficiaron de las consecuencias del conflicto estadounidense, sobre todo en lo que se refiere al abastecimiento de artículos para el mercado local y regional,<sup>33</sup> es probable que la conclusión de la guerra civil tuviera repercusiones menos negativas en la economía regional. Hacia la década de 1870 la demanda de productos mexicanos de los estados del noroeste fue continua. Desde Chihuahua y Sonora carros de trenes de mulas transportaban, además de plata y oro, ganado (menor y mayor), lana (algunos manufacturados como cobijas), frutas, trigo, vino, frijol, harina de trigo, azúcar y otros productos que eran consumidos directamente en Texas, en los territorios de Nuevo México o Arizona e intercambiados por artículos de lana y algodón o “manufacturados americanos” en general. En este circuito comercial Chihuahua funcionaba como un centro de redistribución de mercancías estadounidenses hacia sus alrededores.<sup>34</sup> En Guaymas el comercio con San Francisco había aumentado considerablemente; en efecto, los artículos importados estadounidenses fueron ocupando espacios antes destinados a los europeos.<sup>35</sup>

Pese a la existencia de una serie de relatos que señalan una recuperación lenta

<sup>33</sup> Daddysman, *Matamoras*, 1984, p. 108, y Cerutti, “Comercio”, 1999, p. 24.

<sup>34</sup> Carta de Edwin Lyon al Departamento de Estado, 5 de octubre de 1871, en *Despatches from United States Consuls in Paso del Norte*. Carta de A. Garrinson al Departamento de Estado, 30 de septiembre de 1876, en *Despatches from United States Consuls in Guaymas*, y Hamilton, *Border*, 1882, p. 139.

<sup>35</sup> Cartas de Warner P. Sutton al Departamento de Estado, 1 de octubre de 1870, 1 de octubre de

de los negocios en el noreste de México en la década de 1870, no se puede subestimar el impacto negativo que el restablecimiento de las rutas tradicionales de exportación estadounidenses tuvo en la economía local, especialmente en aquellos sectores que se habían fortalecido a raíz de las demandas de los estados confederados. Todavía hacia 1879 las condiciones comerciales en Monterrey no eran de las más favorables, y los motivos listados por los testigos incluían, entre otros, los residuos de la conclusión del conflicto en Estados Unidos. Oportunamente, los estadounidenses alegaban que la zona libre y el “indescribably complicated system for Mexican Custom House Regulations”, eran los responsables por la decadencia del sector comercial en Nuevo León y alrededores. El gobernador del estado confirmaba lo establecido por los representantes consulares del país vecino, pero sus motivos eran diferentes. Mientras que estos últimos utilizaban la merma en el comercio regional para atacar la zona libre, Genaro Garza García reiteraba la necesidad que Nuevo León tenía de compartir la frontera, tal como las entidades circunvecinas, alegando que ello daría el impulso que la economía estatal demandaba,

pero [aislado] como está de ese punto por las lengüetas de territorio de Tamaulipas y Coahuila que se interponen, no le queda más [al estado de Nuevo León] que hacer que reciba los desperdicios de sus vecinos.<sup>36</sup>

1877, y 30 de septiembre de 1878, en *Despatches from United States Consuls in Guaymas*.

<sup>36</sup> Carta de John Weber al Departamento de Estado, 10 de agosto de 1879, en *Despatches from United States Consuls in Monterrey*; “Memoria que

Hasta fines del siglo XIX los límites territoriales de Nuevo León no tocaban en su porción norte a la frontera con Estados Unidos. Las autoridades del estado alegaban que dicha situación, que fácilmente podría ser alterada, privaba a la entidad de los beneficios de los que los estados circunvecinos gozaban. Por ello, a lo largo de la década de 1870 desplegaron una serie de esfuerzos en el sentido de alterar los límites estatales, solicitando a Coahuila y Tamaulipas que les cedieran parte de sus territorios para que tuvieran acceso directo al río Bravo. Durante diez años dichos procesos estuvieron en litigio en la Suprema Corte de la Nación, sin que se alcanzara un acuerdo satisfactorio para las tres partes. En 1890 se retomó el proceso de negociación, ahora mediado por un tribunal de honor, compuesto por representantes de Coahuila y Nuevo León, puesto que Tamaulipas optó por hacer un estudio de tipo histórico y topográfico para, con base en sus resultados, proponer soluciones a la querrela, pero en realidad sin disposición de ceder ante las presiones de Nuevo León. Dicha comisión tampoco pudo resolver el litigio. Finalmente, a principios de 1892 el gobernador Bernardo Reyes solicitó intervención de Porfirio Díaz y a fines del año la cuestión de los límites entre los estados de Coahuila y Nuevo León fue resuelta; poco tiempo después el congreso de este último aprobó un decreto que es-

---

el licenciado Genaro Garza García gobernador constitucional del estado de Nuevo León presenta al soberano Congreso del mismo, sobre el estado de los ramos de la administración pública”, en Anexo a Carta de John Weber a William Hunter, 30 de septiembre de 1879, en Despatches from United States Consuls in Monterrey.

tablecía la fundación de la villa de Colombia en la frontera.<sup>37</sup>

La insistencia del gobierno nuevoleonés en extender parte del territorio del estado hacia la línea fronteriza —en sus propias palabras: una “pequeñísima circunstancia [que le permitiría] mejorar su condición comercial”— muestra la importancia de los contactos binacionales para los poblados mexicanos en el norte del país. Y no sólo en el ámbito comercial, la simple observación de algunos eventos aquí descritos revela que el sector productivo también experimentó momentos de crecimiento —aunque con altibajos pronunciados— asociados a los vaivenes de ambos países. Asimismo, esta constatación pone en entredicho las concepciones acerca del aislamiento del norte de México, y muestra el dinamismo de una región que estuvo claramente vinculada con su vecino del norte, antes de la introducción de los ferrocarriles.

#### LOS FERROCARRILES: IMPACTOS DIFERENCIADOS EN LAS ADUANAS FRONTERIZAS

El nuevo arranque del norte de México se dio a raíz de la introducción de los ferrocarriles, que no sólo reforzó los lazos comerciales entre este país y Estados Unidos, sino que también consolidó la posición de la región como el paso obligatorio para el creciente mercado estadounidense. Por otro lado, recursos existentes pudieron desarrollarse más rápidamente, tal como se ha constatado en las industrias minera y ganadera. El mayor volumen de las cargas estaba compuesto por minerales para la

<sup>37</sup> Ceballos, *Cuatro*, 1999, pp. 22 y ss.

exportación, ya que en el caso de la actividad pecuaria del norte de México, los ferrocarriles sirvieron como impulso para “ampliar el radio de comercialización” y también como motor que permitió diversificar la producción regional.<sup>38</sup> El objetivo de este apartado es llamar la atención para el impacto inmediato del entramado ferrocarrilero estadounidense en la línea fronteriza (véase mapa 1), destacando los efectos diferenciados que causó en distintas aduanas del norte del país.

Hacia la década de 1880, con la conclusión del Southern Pacific, se terminaba, en el suroeste de Estados Unidos, una línea transcontinental, paralela a la frontera con México, que por medio de los ramales verticales conectaba ciudades como Nogales, El Paso, Eagle Pass y Laredo con los centros comerciales e industriales estadounidenses más prósperos. En 1882 el tramo que venía desde el oeste (San Francisco) llegó a las inmediaciones de El Paso, enlazando esta ciudad, por medio del Atchison-Topeka-Santa Fe, con Kansas City y Chicago; en esta última la construcción fue concluida en 1887. Desde el este de Texas, otra compañía, la The Galveston-Harrisburg-San Antonio, completó la línea transcontinental encontrándose con El Paso en 1883. En este estado había además otras dos líneas, Texas and Pacific que conectaba Sierra Blanca (este de El Paso) con Nueva Orleans, y la International & Great Northern, un ramal transversal que comunicaba Laredo con una ruta hacia Saint Louis.<sup>39</sup> La mayoría de estas compañías

tenía intereses en el proyecto de expansión de los ferrocarriles en México. La construcción del Ferrocarril de Sonora, por ejemplo, fue controlada por la Atchison: “the Atchison had thus completed, between Kansas City and Guaymas [...] ‘the longest continuous line of railway in the world’”.<sup>40</sup>

La estructura ferrocarrilera mexicana, que hasta entonces no pasaba de unos cuantos tramos, y cuya única red vinculaba a la ciudad de México con el puerto de Veracruz, ganó considerables impulsos durante las últimas décadas del siglo XIX, concretando, a principios del XX, una línea vertical que cruzaba todo el país, cuyos tramos laterales desembocaban en zonas de importancia minera y ganadera, especialmente en el norte. Este fue un sistema único en América Latina “que apuntaba de manera sustancial hacia una frontera terrestre [...] el peso de la economía estadounidense –y el dinamismo de los capitales participantes en su gigantesca red de rieles– llevó a buscar el río Bravo, en lugar de concentrarse en el mar”.<sup>41</sup> La presión de la extensión del entramado estadounidense, que hacia 1883 ya había alcanzado las principales ciudades de la frontera, fue uno de los factores decisivos en la orientación y en la rápida finalización de las líneas del norte. Hacia 1882 el puerto de Guaymas, Hermosillo y Nogales ya estaban conectados, por medio del Ferrocarril de Sonora, con el Southern. En 1884 se concluyó la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano, que enlazaba la ciudad de México con Paso del Norte (en 1889

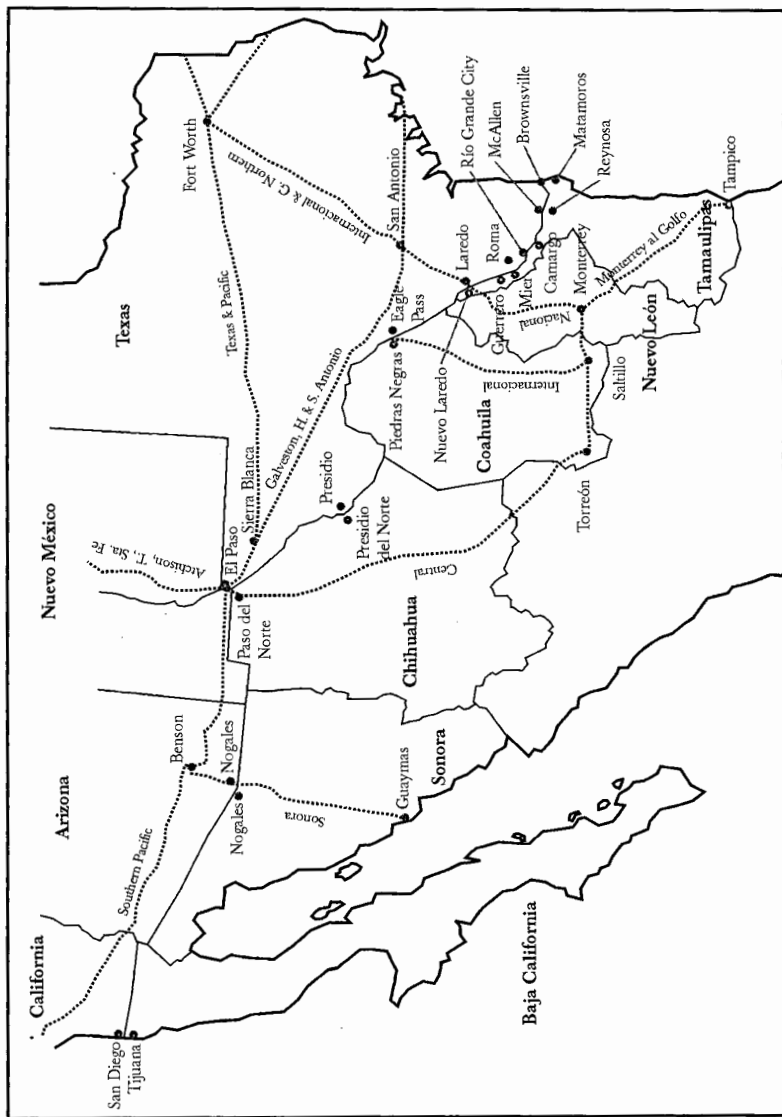
<sup>38</sup> Kuntz, “Ferrocarriles”, 1999, p. 117, y “Redistribución”, 2000, pp. 115 y ss.

<sup>39</sup> Haney, “Congressional”, 1908, pp. 114-133, y Grodinsky, *Transcontinental*, 1962, p. 170.

<sup>40</sup> Citado en Grodinsky, *Transcontinental*, 1962, p. 166.

<sup>41</sup> Cerutti, “Ferrocarriles”, 1995, p. 181.

Mapa 1. Región fronteriza México-Estados Unidos (ca. 1900)



Fuente: Mapa elaborado a partir de Martínez, *Border*, 1978, p. 2.

Ciudad Juárez) y esta última con El Paso.<sup>42</sup> En el lapso entre 1880 y 1884 se inició la construcción de otras dos líneas en la región noreste de México, el Internacional Mexicano, que comunicaba Piedras Negras con la ciudad de Durango, y el Nacional Mexicano, que desde Nuevo Laredo cruzaba Monterrey dirigiéndose a Saltillo. Hacia fines de la década siguiente ambas líneas se conectaron entre sí, siendo Monterrey el punto de intersección de donde se bifurcaban otros dos tramos: uno hacia el interior del país, que se comunicaba con el Central, y otro que se dirigía a la región del Golfo por medio del ferrocarril "de Monterrey al Golfo".<sup>43</sup>

Sin embargo, el impacto de los ferrocarriles no fue homogéneo, tanto en lo que se refiere a una perspectiva geográfica como temporal. Es decir, la extensión del entramado ferrocarrilero afectó a los distintos circuitos comerciales, a lo largo de la región fronteriza, de manera diferente. A corto plazo las ciudades del lado mexicano, que todavía no habían tendido su trazado y que se dedicaban al comercio local o regional, atravesaron una coyuntura de inestabilidad. Tales fueron los casos de Paso del Norte y Piedras Negras, que abastecían a los habitantes de la otra banda del río Bravo con comestibles y otros géneros, ya que no tuvieron condiciones inmediatas para competir con los productos que llegaban de los estados del norte y del oeste estadounidenses a precios más módicos. Ello explicaría el hecho de que el optimismo por parte de aquellas auto-

ridades, cuyas zonas de actuación se vieron automáticamente beneficiadas por los ferrocarriles, no fue experimentado en todos los asentamientos situados a lo largo de la frontera.

A largo plazo, las consecuencias del arribo de los ferrocarriles sobre el comercio regional, así como sobre las actividades agrícola y/o minera, dependieron en gran medida de los ahorros que ellos permitieran lograr, del tipo de producción preexistente a la implementación de las líneas férreas, de la forma en que cada polo económico se relacionaba con Estados Unidos y de las ventajas de continuar utilizando el medio de transporte empleado previamente.<sup>44</sup> Poco tiempo después de la introducción del Southern en las inmediaciones de El Paso, la población de Paso del Norte daba noticias del cierre de un sinnúmero de pequeños establecimientos locales.<sup>45</sup> En Piedras Negras, las exportaciones declaradas a partir de esta aduana se vieron disminuidas en el año fiscal de 1882, sobre todo en los últimos meses, precisamente debido a la finalización de la línea del Southern Pacific hacia el este, tal como afirma el cónsul estadounidense:

The causes of this decrease in the exports from this district to the United States are various. The demand for produce in former times by population, between the Nueces River and the Rio Grande, mostly sheep raisers, was supplied from this district, but now a railroad from San Antonio, Texas, being completed nearly to Eagle Pass, that population does not depend any longer on Mexico for its supplies of grain, etc. but receives them

<sup>42</sup> Coatsworth, *Orígenes*, 1990, pp. 198-204, y Cerutti, "Ferrocarriles", 1995, p. 181.

<sup>43</sup> Calderón, "Ferrocarriles", 1965, vol. 7, 1a. parte, pp. 516 y ss, y Kuntz, "Ferrocarriles", 1999, p. 111.

<sup>44</sup> Coatsworth, *Orígenes*, 1990, pp. 189-190, y Kuntz, "Ferrocarriles", 1999, pp. 119-120, 124.

<sup>45</sup> Martínez, *Border*, 1978, pp. 22-23.

from the opposite direction, i.e. from Texas and other Western States of the Union.<sup>46</sup>

Matamoros atravesó un proceso similar; el puerto que hacía unos 20 años había sido la principal puerta de salida de los productos del noreste de México hacia Estados Unidos, después de la introducción de los ferrocarriles dejó de ser un punto privilegiado de distribución de mercancías. En efecto, parte del comercio que se realizaba en el Golfo fue transferido hacia el interior de la región, especialmente hacia Nuevo Laredo, puesto que el entramado ferrocarrilero estadounidense, por medio del *International Great Northern*, se conectaba con esta última ciudad fronteriza:

1883 marked the end of the commercial prosperity of the Lower Rio Grande Valley. This area was soon isolated by the superior competition of two routes of rapid through-transportation to the market of Northern Mexico.<sup>47</sup>

Pese a que el tráfico continuaba siendo superior en Matamoros, tanto las importaciones como las exportaciones del puerto sufrieron, año tras año, inestabilidad y decaídas.<sup>48</sup> Lo mismo ocurrió en Sonora, gran parte del intercambio entre este estado y Estados Unidos se realizaba fundamentalmente por medio de Guaymas, pero a partir de 1882 este puerto

paulatinamente fue perdiendo importancia frente al comercio efectuado en Nogales. De hecho, antes de esta fecha Sonora no tenía asentamiento permanente en la frontera; las ciudades de Nogales (tanto del lado mexicano, como del estadounidense) fueron fundadas poco tiempo después del arribo de los ferrocarriles.<sup>49</sup>

En las inmediaciones de la ciudad de Chihuahua la situación fue totalmente diferente, la ausencia de un transporte rápido y barato, dada la inexistencia de ríos navegables —excepto en la cercanía de *Presidio del Norte*— había puesto ciertos límites al intercambio de la zona tanto por las distancias como por los altos costos en el transporte, tal como lo relata el cónsul de Estados Unidos en la capital del estado: “The exports are confined to silver dollars and bullion, other products cannot be exported for lack of cheap transportation.”<sup>50</sup> De forma que los ferrocarriles cumplieron entonces la función que los representantes estadounidenses y las autoridades locales habían vaticinado:

No noticeable change can take place in the different branches of industry [de Chihuahua], until Railroad communication is established, either intersecting or coming to the border of the country; when that time arrives its progress and advancement in commerce is certain.<sup>51</sup>

<sup>46</sup> Carta de William Shuchardt al Departamento de Estado, 30 de octubre de 1882, en *Despatches from United States Consuls in Piedras Negras*.

<sup>47</sup> Graf, “Economic”, 1942, pp. 2-5, 710.

<sup>48</sup> Carta de Warner P. Sutton al Departamento de Estado, 20 de diciembre de 1880, y 23 de marzo de 1881, en *Despatches from United States Consuls in Matamoros*.

<sup>49</sup> Tinker, “Sonora”, 1995, pp. 88-89.

<sup>50</sup> Carta de Charles Moyer al Departamento de Estado, 16 de septiembre de 1870, y 30 de septiembre de 1870, en *Despatches from United States Consuls in Chihuahua*.

<sup>51</sup> Carta del cónsul estadounidense en Chihuahua (nombre ilegible) al Departamento de Estado, 1 de octubre de 1871, en *Despatches from United States Consuls in Chihuahua*.



Debido a que en la zona fronteriza entre México y Estados Unidos se traslapan tres niveles comerciales: local, regional e internacional, las consecuencias del arribo de los ferrocarriles fueron diferenciadas tanto en lo que se refiere a la estructura interna de cada una de estas redes, como en lo que respecta a la forma en que estos circuitos se reacomodaron a la existencia de un medio de transporte más rápido y supuestamente más accesible. Es probable que después de una especie de "reajuste socioeconómico", coyuntura en la cual ciertos nexos, especialmente en los ámbitos local y regional, sufrieron, positiva o negativamente, a consecuencia de los ferrocarriles, se haya alcanzado una suerte de estabilidad en la cual se consolidaron antiguos lazos comerciales, o bien emergieron nuevos, por medio de los cuales se establecieron las principales vías de intercambio entre México y Estados Unidos en el pasaje del siglo XIX hacia el XX. Estos factores, entre otros, explicarían las oscilaciones del intercambio regional.

El caso de Paso del Norte es sintomático. Cuatro años después de que las líneas de ferrocarriles estadounidenses y mexicanas se empalmaran en esta ciudad con El Paso; Paso del Norte, que hasta 1885 era descrita como una ciudad sucia, con tan sólo dos o tres calles irregulares y con un modesto sector comercial: "three main establishments which sold clothes, groceries, drugs, hardware goods, and other items, in addition to small shops which specialized in foods and meats",<sup>52</sup> se convirtió en un punto de distribución de mercadería nacional hacia territorio estadu-

<sup>52</sup> Hamilton, *Border*, 1882, p. 148; Almada, *Diccionario*, 1968, p. 398, y Martínez, *Border*, 1978, p. 23.

nidense, se establecieron varias tiendas de departamentos que ofrecían desde ropa fina hasta joyas y licores. "Paso del Norte [afirmaba el cónsul de Estados Unidos] has grown, in a few years, from a frontier city of no commercial importance, to be the leading city commercially in the entire Republic."<sup>53</sup>

Situación similar es verificada en Monterrey, de acuerdo con un observador:

The city of Monterrey by to geographical position and its many natural advantages showed by the principal manufacturing and commercial city of northern Mexico. Several farsighted Americans have already taken the initiative and their enterprise and energy will undoubtedly pay them handsomely.<sup>54</sup>

Hacia mediados de la década de 1880, los habitantes de Piedras Negras describían un panorama completamente diferenciado de aquel dibujado por las autoridades locales algunos años antes:

José Vasconcelos, who lived in Piedras Negras (Coahuila) during the period, recalled that in that town business thrived, public edifices were constructed, and establishments carrying luxury items abounded.<sup>55</sup>

Pero tal como se ha afirmado, el impacto de los ferrocarriles también se relacionó con las ventajas de continuar utilizando los medios de transporte existentes.

<sup>53</sup> Carta de Hart Brigham al Departamento de Estado, 21 de diciembre de 1886, en *Despatches from United States Consuls in Ciudad Juárez*.

<sup>54</sup> Carta de Robert C. Campbell al Departamento de Estado, 10 de junio de 1883, en *Despatches from United States Consuls in Monterrey*.

<sup>55</sup> Martínez, *Border*, 1978, p. 24.

Desde Matamoros, incluso en la década de 1890 se reportaba un estado de depresión económica, y aunque parte de ello se debiese a las sequías, que por lo demás no eran novedad, se relacionó con una nueva orientación del flujo comercial en función de la conclusión del Ferrocarril Nacional en Nuevo Laredo, como se ilustra a continuación:

The past winter has undoubtedly been the most depressing, from every point of view, of any season for the past thirty years. Business has been at a standstill. This has been due, in part, to the prolonged drought, [...] in part to the practical workings of the new tariff law, which has shut off the trade of livestock, on in part to the gradual transference of business done at this place to other centers that have better railway and harbor facilities. I have, in recent communications [...] intimated my belief that the business here has touched bottom [...]. This decrease is due, without question, to the fact that there has been nothing to sell but hides, hair and bones. It is the measure of drought influence in trade. The yearly decrease noticed is due to the fact that the railroad towns of the interior on Laredo have offered better facilities for shipment than Matamoros.<sup>56</sup>

Dos parecen ser los fenómenos interrelacionados con la introducción de los ferrocarriles en el norte de México en lo que se refiere, exclusivamente, al sector comercial. Por un lado, el tendido ferrocarrilero estadounidense parece haber causado una retracción coyuntural en el intercambio local y/o regional, sobre todo de aquellos pequeños establecimientos que abastecían

de géneros alimenticios y otros artículos a las poblaciones contiguas a la zona fronteriza, puesto que de repente se vieron sin condiciones de competir con las mercancías traídas del norte de Estados Unidos, a precios menores, hacia el sur de este país. Por otro lado, a largo plazo, sobre todo después de que las líneas mexicanas se empalmaron con las estadounidenses y que los flujos comerciales se reacomodaron a las nuevas circunstancias —es decir cierre de algunos puertos, despoblamiento de ciertas ciudades, entre otras— los ferrocarriles impactaron de manera positiva al tráfico de la frontera en general. Tanto el que se dirigía a los centros más lejanos, como el que se realizaba en pequeñas cantidades, destinado al mercado local o regional, que bien podía hacerse independientemente del transporte ferroviario.<sup>57</sup>

Se sabe que parte del comercio que se ejercía entre las ciudades de ambos lados de la frontera continuaba haciéndose por medio de los trenes y carros de mulas, por lo menos hasta la primera década del siglo xx.<sup>58</sup> Sin embargo, la importancia de los ferrocarriles en el norte de México fue tan significativa que pareciera que con el paso de los años, los puertos tradicionales de esta región fueron perdiendo espacio como puntos privilegiados de distribución ante la creciente importancia de algunas ciudades y, hasta donde la documentación proporciona información, no hubo una pronta recuperación por parte de los primeros. Es decir, pese a que el mayor volumen de mercancías continua-

<sup>57</sup> Kuntz, "Ferrocarriles", 1999, pp. 118-125.

<sup>58</sup> Carta de Eugene O. Fecher al Departamento de Estado, enero de 1893, en *Despatches from United States Consuls in Piedras Negras*.

<sup>56</sup> Citado en Chatfield, *Twin*, 1893, p. 32.

ba siendo transportado por medio de los puertos, algunas aduanas cobraron una importancia sin precedentes después del arribo de los ferrocarriles.

Enseguida se presenta una reflexión acerca del impacto del trazado férreo en algunos puntos de salida y entrada de mercancías del norte de México entre 1879 y 1884. Para discutir este punto se utiliza un informe elaborado por el cónsul estadounidense en Matamoros. El cuadro 1 presenta los valores totales (en dólares corrientes) de las exportaciones mexicanas desde las aduanas de Camargo, Guaymas, Guerrero, Matamoros, Mier, Nogales, Nuevo Laredo, Paso del Norte, Piedras Negras, Presidio del Norte, Reynosa y Tijuana, entre 1879 y 1883 (valor promedio), 1883 y 1884. A partir de este cuadro se puede apreciar, en una perspectiva comparada, el impacto “inmediato” de los ferrocarriles en lo que se refiere al intercambio de mercancías en distintos puntos del norte de México. Esos números ilustran los valores de las remesas totales de “metales preciosos” y “otros artículos” —según las denominaciones empleadas por la autoridad consular—<sup>59</sup> de México hacia diversos países. Independientemente del lugar de donde llegaban estas mercancías, la intención de este cuadro es señalar el au-

mento de los valores que se transportaba por aquellas aduanas del norte que se encontraron enlazadas con Estados Unidos por medio del ferrocarril, sobre todo a partir de 1883. Por otro lado, es probable que parte de estos artículos llegara a territorio estadounidense con destino hacia otros países. Vale mencionar que del total de “metales preciosos” exportados por México en 1884, 51% fue exportado a Inglaterra, 29% a Estados Unidos, 7% a Francia y lo restante a Bélgica, Alemania, España, Colombia, Guatemala y El Salvador.<sup>60</sup>

En primer lugar se observa que 1883, año en que se había finalizado la línea troncal del Southern Pacific, marcó un hito en la tendencia de los intercambios del norte de México; en efecto, el monto comercializado por las aduanas de Nogales, Paso del Norte, Piedras Negras y Nuevo Laredo presenta incrementos considerables a partir de esta fecha. Los estados con salidas portuarias muestran un patrón más complejo: mientras que los valores exportados desde Guaymas permanecieron, a lo largo del periodo analizado, estables, en 1884 Nogales —cuyas remesas entre 1879 y 1883 no correspondieron ni siquiera al 6% del total de Sonora— se convirtió en el primer punto de salida del estado. De manera similar se encuentra la relación

<sup>59</sup>Al respecto Sandra Kuntz señala que en los datos oficiales mexicanos, en los cuales se basó el cónsul estadounidense para la elaboración de su reporte, se utiliza la denominación “metales preciosos” para designar “un conjunto de diversos de minerales de cobre, plata y oro, solos o combinados con plomo o zinc, y con distintos niveles de elaboración (piedras minerales, pastas, barras, etc.)”. La autora alerta sobre el hecho de que en este conjunto están incluidos los productos minerales, al igual que “las transferencias de metálico”, lo que ha llevado a algunos autores a subes-

timar las remesas mexicanas de otros artículos. Aquí se mantiene la denominación de la fuente y se utilizan sus valores para ilustrar la distribución de las remesas a partir de las aduanas seleccionadas, por lo que no se pretende inferir, a partir de ella, el peso de las exportaciones de productos minerales en la balanza comercial mexicana. Véase Kuntz, “Redistribución”, 2000, pp. 133-134.

<sup>60</sup> Carta de Warner P. Sutton a James Porter, Departamento de Estado, 9 de septiembre de 1885, en *Despatches from United States Consuls in Matamoros*.

Cuadro 1. Valores de las exportaciones totales declaradas de México (en dólares)

| <i>Aduanas</i>     | 1879-1883 <sup>a</sup><br>( <i>promedio anual</i> ) | 1882-1883 <sup>a</sup> | 1883-1884 <sup>a</sup> |
|--------------------|---|------------------------|------------------------|
| Tijuana            | 2 585   | 11 540                 | 7 513                  |
| Nogales            | 25 327  | 121 730                | 717 943                |
| Guaymas            | 408 359   | 319 151                | 406 479                |
| Paso del Norte     | 167 900   | 748 866                | 2 125 590              |
| Presidio del Norte | 161 020   | 1 931                  | 351                    |
| Piedras Negras     | 57 446  | 92 869                 | 215 975                |
| Nuevo Laredo       | 414 295   | 1 036 943              | 1 690 611              |
| Guerrero           | 14 516  | 56 843                 | 25 732                 |
| Mier               | 56 828  | 165 670                | 104 945                |
| Camargo            | 42 741  | 66 774                 | 81 981                 |
| Reynosa            | 3 239   | 16 191                 | 2 563                  |
| Matamoros          | 690 468   | 497 350                | 511 518                |

<sup>a</sup> Años fiscales.

Fuente: Carta de Warner P. Sutton a James Porter, 9 de septiembre de 1885, Departamento de Estado, en *Despatches from United States Consuls in Matamoros*.

entre Nuevo Laredo y Matamoros, pues aunque en 1883 y 1884 los valores de las exportaciones desde este último punto se mantuvieron dentro de los patrones de 1879-1883, sin duda alguna Nuevo Laredo pasó a liderar los envíos del estado a partir de 1883.<sup>61</sup>

En segundo lugar, cuando desagregamos estos datos, muestran que este primer impacto conllevó el aumento de las exportaciones de “metales preciosos” en casi todos los puntos de salida seleccionados. Entre 1883 y 1884, los valores rela-

tivos a este renglón registrados en Nogales, Paso del Norte, Piedras Negras y Nuevo Laredo se duplicaron y/o se triplicaron. Una excepción que merece destacarse es Tampico, cuyos datos presentan una reducción de este tipo de remesas en el corto lapso analizado. El incremento fue especialmente importante en aquellos puertos desde los cuales se enviaban “otros artículos”. Es decir, mientras que la suma de las remesas de productos mineros desde Paso del Norte correspondió a casi 92% del total (promedio entre 1879 y 1883) y 97% en 1884, desde Nogales los envíos de

<sup>61</sup> En el caso de Tampico se observa una disminución mínima en el valor exportado, pero que muy pronto se revertiría en función de la finalización del ferrocarril “de Monterrey al Golfo” en los años siguientes. De hecho, Tampico se transformó en la ciudad ex-

portadora más importante de México concentrando, de acuerdo con Parlee, “between one-quarter and one-third of the nation’s exports by value after 1895”. En Parlee, “Porfirio”, 1981, pp. 203-204.

“otros productos” disminuyeron, en valor, de 32% del total (promedio entre 1879 y 1883) a 11% en 1884.

En 1884, en el conjunto de aduanas fronterizas, solamente Piedras Negras y Nuevo Laredo presentaron valores de “otros artículos” superiores a los de productos minerales; en ambas ciudades, la conexión ferrocarrilera mexicana —a diferencia de lo que había ocurrido con Nogales y Paso del Norte, en 1882 y 1884 respectivamente— llegaría unos años más tarde. El patrón se repite en las ciudades que quedaron al margen del trazado férreo mexicano, Tijuana, Presidio del Norte, Guerrero, Mier, Camargo y Reynosa, donde los envíos de “otros artículos” superaron en valor a los de minerales. En efecto, a lo largo del periodo ilustrado no se registraron remesas de este último reglón desde Tijuana y Reynosa, y tampoco desde Presidio del Norte en 1883 y 1884. Ello indica que parte del intercambio bilateral, muy probablemente aquel realizado en pequeña escala de ganado en pie de todo tipo, pieles y cueros, demás subproductos animales, entre otros artículos —tal como se ha mencionado en el primer apartado de este artículo— se continuó haciendo por medio de transporte tradicionales. Al respecto el testimonio de Eugene Fechet, aunque hablando de las exportaciones de Estados Unidos a México, es ilustrativo, el cónsul estadounidense en Piedras Negras menciona la existencia de cuatro tipos de tráfico entre ambos países:

first, the local trade [...] from the U.S. border towns to the neighboring Mexican towns on the opposite bank of the river boundary, second merchandise from Eagle Pass to Mexican points in the interior distant from frontier,

third, merchandise from distant points on the U.S. arriving at the frontier by rail, and consigned and destined for the frontier Mexican town opposite Eagle Pass; and fourth, merchandise from distant U.S. points arriving at Eagle Pass by rail for distant points in the interior of Mexico.<sup>62</sup>

Por otra parte, como lo ha indicado Sandra Kuntz, la preponderancia de los minerales en las cargas de los ferrocarriles mexicanos habla de una complementariedad entre la demanda estadounidense, la extensión del entramado ferrocarrilero mexicano y el desarrollo de la minería en México, en especial en el norte del país. La autora constata que al principio los estadounidenses fueron responsables por un “derrame” de inversiones en operaciones mineras en el centro-norte y norte de México, y luego transfirieron parte de sus negocios a territorio nacional, “así pues, la construcción de ferrocarriles y el derrame de inversión estadounidense hicieron posible el florecimiento de la minería nortea y la diversificación de los minerales explotados”.<sup>63</sup>

Las ventajas de la utilización de un medio de transporte más rápido y barato para las remesas de productos mexicanos al principal mercado del mundo son conocidas. Desde una perspectiva regional faltaba, sin embargo, insistir en el mosaico de reacciones a este suceso. Sin que esto llegue a cuestionar lo que la historiografía ha establecido sobre el tema, aquí se ha enfocado la atención en un contexto limitado que devela precisamente los desa-

<sup>62</sup> Carta de Eugene O. Fechet al Departamento de Estado, enero de 1893, en *Despatches from United States Consuls in Piedras Negras*.

<sup>63</sup> Kuntz, “Redistribución”, 2000, p. 126.

justes, aunque temporarios, que los ferrocarriles provocaron: primero sufrieron los poblados mexicanos, tal como Paso del Norte, cuando aún no había sido beneficiado por las líneas férreas; luego, justamente a raíz de la conexión ferrocarrilera estadounidense-mexicana, este asentamiento, entre otros, no sólo se recuperó, sino que adquirió un papel protagónico en el comercio binacional, dejando en un segundo plano los puntos tradicionales de intercambio. Además del caso de la minería está por verse, en detalle, cómo la producción regional respondió a estos estímulos y cómo se acopló al mercado interno mexicano, ya que en el caso específico de la actividad pecuaria, por ejemplo, estudios dispersos continúan insistiendo en que la conexión externa se incrementó en detrimento de los intereses nacionales.

#### CONSIDERACIONES FINALES

En los últimos años la historiografía sobre el norte de México ha logrado avances significativos; no sólo se ha cuestionado una serie de elementos considerados fundadores de la historia de la región —los argumentos acerca del aislamiento geográfico y económico, así como los relatos sobre el estado de guerra permanente, en el cual sus vecinos estuvieron involucrados, ya no pueden ser repetidos de forma categórica—, también han emergido nuevas preocupaciones que mantienen cierta independencia de la agenda de estudios estadounidenses sobre la región. Sin embargo, es precisamente en lo que concierne a la compleja relación con Estados Unidos, que todavía hay mucho trabajo por hacerse, sobre todo en lo que respecta a los nexos existentes en la región antes

del arribo de los ferrocarriles. Este artículo intenta sumarse a esta historiografía mostrando los efectos diferenciados que sucesos tales como la fundación de ciudades, guerras civiles y mejoramiento de los transportes, entre otros, tuvieron en los asentamientos mexicanos que poblaban la zona fronteriza. Más aún, la intención es señalar que los vaivenes descritos a lo largo de este estudio ilustran una conformación socioeconómica que más que apartar, invita a un análisis conjunto de la región y sus habitantes.

#### FUENTES CONSULTADAS

##### *Archivos*

Despatches from United States Consuls in Chihuahua, Ciudad Juárez, Guaymas, Monterrey, Matamoros, Nuevo Laredo, Paso del Norte y Piedras Negras. Consultados en la M. D. Anderson Library, University of Houston.

##### *Bibliografía*

-Almada, Francisco, *Diccionario de historia, geografía y biografía chihuahuenses*, Universidad de Chihuahua, Chihuahua, 1968.

-Bartlett, John Russell, *Personal Narrative of Explorations & Incidents in Texas, New Mexico, California, Sonora and Chihuahua. Connected with the United States and Mexican Boundary Commission during the years 1850, '51, '52, and '53*, George Routledge and Co., Nueva York, 1854, 2. vols.

-Calderón, Francisco, "Los ferrocarriles" en Daniel Cosío Villegas (coord.), *Historia moderna de México. El porfiriato. La vida económica*, Editorial Hermes, México, 1965, vol. 7, 1a. parte.

-Ceballos Ramírez, Manuel, *Cuatro estados y una frontera: Tamaulipas, Nuevo León, Coahuila y*

*Texas en su colindancia territorial a finales del siglo XIX y sus consecuencias cien años después*, Universidad Autónoma de Nuevo León/Universidad Autónoma de Tamaulipas, Monterrey, 1999.

-Cerutti, Mario, "Ferrocarriles y actividad productiva en el norte de México, 1880-1910. Inversiones extranjeras y división del trabajo al sur del río Bravo" en Carlos Marichal (coord.), *Las inversiones extranjeras en América Latina, 1850-1930*, COLMEX, México, 1995, pp. 178-192.

\_\_\_\_\_, "Comercio, guerras y capitales en torno al río Bravo" en Mario Cerutti y Miguel A. González Quiroga (coords.), *El norte de México y Texas (1848-1880)*, Instituto Mora, México, 1999, pp. 13-111.

-Chatfield, W. H., *The Twin Cities of the Border and the Country of the Lower Rio Grande*, E. P. Brandao, Nueva Orleans, 1893.

-Coatsworth, John H., *Los orígenes del atraso. Nueve ensayos de historia económica de México en los siglos XVIII y XIX*, Alianza Editorial, México, 1990.

-Daddysman, James W., *The Matamoros Trade. Confederate Commerce, Diplomacy, and Intrigue*, University of Delaware Press/Associated University Press, Londres & Newark, 1984.

-Graf, LeRoy P., "The Economic History of the Lower Rio Grande Valley, 1820-1875", tesis de doctorado, 1942.

-Grodinsky, Julius, *Transcontinental Railway Strategy, 1869-1893. A Study of a Businessmen*, University of Pennsylvania Press, Filadelfia, 1962.

-Hamilton, Leonidas, *Border States of Mexico: Sonora, Sinaloa, Chihuahua and Durango with a General Sketch of the Republic of Mexico and Lower California, Coahuila, New Leon and Tamaulipas*, s. e., Chicago, 1882.

-Haney, Lewis Henry, "A Congressional History of Railways in the United States, 1850-1887", tesis de doctorado, *Bulletin of the University of Wisconsin*, núm. 211, 1908, Madison (Economics and Political Science Series, vol. 3, núm. 2).

-Herrera Pérez, Octavio, *La zona libre: excepción fiscal y conformación histórica de la frontera norte de México*, Dirección General del Acervo Histórico Diplomático-Secretaría de Relaciones Exteriores, México, 2004.

-Jiménez, Alfredo, "El lejano norte español: cómo escapar del *American West* y de las *Spanish Borderlands*", *Colonial Latin American Historical Review*, núm. 5, 1996, pp. 381-412.

-Kearney, Milo y Anthony Knopp, *The Historical Cycles of Matamoros and Brownsville*, Eakin Press, Austin, 1991.

-Kuntz Ficker, Sandra, "Los ferrocarriles y la formación del espacio económico en México, 1880-1910" en Sandra Kuntz Ficker y Priscila Connolly (coords.), *Ferrocarriles y obras públicas*, Instituto Mora/El Colegio de Michoacán/COLMEX/IIH-UNAM, México, 1999, pp.105-137.

\_\_\_\_\_, "La redistribución de los cauces del comercio exterior mexicano: una visión desde la frontera norte, *Revista Frontera Norte*, vol. 13, núm. 24, 2000, pp. 111-157.

\_\_\_\_\_, *El comercio exterior de México en la era del capitalismo liberal, 1870-1929*, COLMEX, México, 2007.

-Martínez, Oscar J., *Border Boom Town. Ciudad Juárez since 1848*, Texas University Press, Austin, 1978.

-Ortelli, Sara, *Trama de una guerra conveniente. Nueva Vizcaya y la sombra de los apaches (1748-1790)*, El Colegio de México, México, 2007.

-Parlee, Lorena M., "Porfirio Diaz, Railroads, and Development in Northern Mexico: A Study of Government Policy toward the Central and Nacional Railroads, 1876-1910", tesis de doctorado, 1981.

-Perales, C., "Why the Border Needs the Free Zone" en Oscar J. Martínez (ed.), *U.S.-Mexico Borderlands. Historical and Contemporary Perspectives*, SR Books, Wilmington, 1996, pp. 98-100.

-Riguzzi, Paolo, *¿Reciprocidad imposible? La política del comercio entre México y Estados Unidos*,

1857-1938, Instituto Mora/El Colegio Mexiquense, México, 2003.

-Romero, Matías, *Mexico and the United States. A Study of Subjects Affecting their Political, Commercial, and Social Relations, Made with a View to their Promotion*, G. P. Putnam's Sons, Nueva York, 1898.

-Rosenzweig, Fernando, "El comercio exterior" en Daniel Cosío Villegas (coord.), *Historia Moderna de México. El Porfiriato. La vida económica*, Editorial Hermes, México, 1985, vol. VII, t. II, pp. 635-739.

-Salvucci, Richard, "The Origins and Progress of U.S.-Mexican Trade, 1825-1884: 'Hoc opus,

hic labor est'", *Hispanic American Historical Review*, vol. 71, núm. 4, 1991, pp. 697-735.

-Sanders, E. M., "The Natural Regions of Mexico", *The Geographical Review*, The American Geographical Society, vol. XI, núm. 2, 1921, Nueva York, pp. 212-226.

-Tinker Salas, Miguel, "Sonora: The Making of a Border Society, 1880-1910" en Oscar J. Martínez (ed.), *U.S.-México Borderlands. Historical and Contemporary Perspectives*, SR Books, Wilmington, 1995, pp. 86-97.

-Weber, David J., *The Mexican Frontier, 1821-1846. The American Southwest under Mexico*, University of New Mexico Press, Albuquerque, 1982.