

# La redistribución de los cauces del comercio exterior mexicano: una visión desde la frontera norte (1870-1929)

*Sandra Kuntz Ficker\**

## RESUMEN

En el marco de la apertura de México al comercio internacional que tuvo lugar entre 1870 y 1929, Estados Unidos desplazó a los principales socios comerciales de México y se convirtió en el socio dominante en los intercambios de este país con el exterior. La intensificación de las relaciones comerciales entre México y Estados Unidos significó una drástica redistribución de los canales del comercio exterior dentro del territorio mexicano, que favoreció al puerto de Tampico y a la franja fronteriza del norte en detrimento de los cauces tradicionales del comercio internacional. El propósito de este artículo es reconstruir la evolución de los flujos comerciales a través de la frontera norte con el fin de mostrar el impacto desigual que la redistribución del comercio tuvo sobre las distintas aduanas fronterizas y las severas fluctuaciones a que estuvieron sujetas a lo largo del periodo de estudio, explorando los diversos factores que influyeron en este proceso.

## ABSTRACT

Within the framework of Mexico's opening to international trade that took place between 1870 and 1929, the United States displaced Mexico's main commercial associates and become its dominant partner in foreign trade. The intensification of trade relationship between Mexico and the United States contributed to a drastic redistribution of foreign trade channels within Mexican territory, favoring Tampico's trading port and the northern fringe border to the detriment of traditional international trade channels. The purpose of this article is to reconstruct the evolution of commercial flows in the northern border region to show the unequal impact that trade redistribution had over different border customs, and the severe fluctuations to which the later were subject during the period studied, exploring the diverse factors that influenced this process.

\*Investigadora de la Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco. Dirección electrónica: [skuntz@cueyatl.uam.mx](mailto:skuntz@cueyatl.uam.mx).

Artículo recibido el 7 de septiembre del 2000.

## INTRODUCCIÓN

Entre 1870 y 1929 tuvo lugar la primera apertura de México al comercio internacional en el marco de un proceso de crecimiento económico que, pese a sus altibajos y desequilibrios, se sostuvo por un lapso relativamente prolongado. Esa apertura coincidió con un cambio decisivo en los patrones tradicionales del comercio exterior, que si por un lado implicó la diversificación de la canasta de bienes comerciados, por el otro significó el progresivo desplazamiento de las potencias europeas y una creciente concentración de los intercambios comerciales en un nuevo socio dominante, Estados Unidos. En un artículo reciente he propuesto nuevas series anuales del comercio bilateral a lo largo de este periodo que permiten un mejor acercamiento al momento histórico en que este fenómeno tuvo lugar, así como a los ciclos y ritmos que lo caracterizaron.<sup>1</sup> El propósito de este trabajo es ahondar en un aspecto particular de este proceso: el de los cambios en la distribución del comercio dentro del territorio mexicano propiciados por la emergencia de un nuevo socio dominante, con particular énfasis en la frontera que comparten los dos países involucrados. En primer lugar, se trata de reconstruir la evolución del comercio que se realizó a través de la frontera y de definir su papel en el comercio exterior de México, y en el bilateral con Estados Unidos, a lo largo de este periodo. En segundo lugar, se busca identificar algunos de los factores que determinaron la distribución regional de los intercambios en las distintas aduanas del norte del país.

Antes de continuar, vale la pena hacer un par de aclaraciones acerca de la cobertura de este artículo. En términos temporales, el punto de partida es la apertura de México a la economía internacional que tuvo lugar en el último tercio del siglo XIX, y el de llegada, la crisis de la economía internacional que puso fin a la era del capitalismo liberal. Como se aprecia, la periodización propuesta se aparta de la más convencional que establece un corte a partir de la Revolución Mexicana. Como ya se ha reconocido en otros estudios, esta cronología, definida básicamente por eventos políticos, no refleja adecuadamente la dinámica de las actividades económicas, lo cual es particularmente cierto en el ámbito del comercio exterior que ahora nos ocupa.<sup>2</sup> Así, el propósito central de la periodización propuesta es enfatizar que el acontecimiento que rompió la continuidad e impuso un

<sup>1</sup> Sandra Kuntz Ficker, "El comercio México-Estados Unidos, 1870-1929: Reconstrucción cuantitativa y tendencias generales", en *Mexican Studies-Estudios Mexicanos*, invierno del 2001.

<sup>2</sup> Para el caso del desarrollo industrial, véase por ejemplo la periodización adoptada en Stephen H. Haber, *Industria y subdesarrollo. La industrialización de México, 1890-1940*, México, Alianza Editorial, 1992.



giro en el desempeño del sector externo de la economía mexicana no fue la revolución de 1910, sino la crisis internacional de 1929.

La cobertura espacial del artículo merece también una explicación. Se ha mencionado ya que su propósito es estudiar el reencauzamiento del comercio exterior que tuvo lugar a partir de la acentuación del intercambio bilateral con Estados Unidos. Tras trescientos años de predominio absoluto en los intercambios de México con el exterior, el puerto de Veracruz hubo de ceder una parte creciente del comercio al que servía de cauce en favor de aduanas de más reciente creación, particularmente aquellas ubicadas en la porción norte del Golfo de México y a lo largo de la línea fronteriza con Estados Unidos. Este trabajo se ocupa del proceso por el cual las aduanas norteadas llegaron a encauzar una proporción significativa de los flujos del comercio internacional. Aunque se refiere también al puerto de Tampico, centra su atención en las aduanas de la frontera norte, y en las poblaciones que les dieron asiento.<sup>3</sup> Ocasionalmente se alude a sus áreas de influencia, en el sentido de aquellas zonas circundantes, productoras de bienes agrícolas, ganaderos o mineros, que encontraban en una población determinada su principal polo de atracción. El estudio de los flujos comerciales a través de la franja fronteriza abarca naturalmente los frutos de la producción local y regional que se destinaban al comercio exterior, pero no se reduce a ellos. El foco se dirige, antes bien, al comercio que se realizaba a través de la frontera, entendiendo ésta como el cauce por el que transcurrían flujos de procedencias y destinos diversos.<sup>4</sup>

Con este trabajo se intenta llamar la atención sobre un fenómeno poco estudiado hasta el momento. Es sabido que los cambios en los patrones del comercio que propiciaron el auge del intercambio bilateral tendieron a favorecer y consolidar los flujos a través de la frontera con Estados Unidos. El artículo sugiere que, más allá de la vecindad geográfica entre los dos países, influyeron en este proceso la creciente complementariedad económica, la expansión ferroviaria y la inyección de capitales estadounidenses en la minería del norte de México. Lo que es menos conocido es que esa reorientación del comercio que en principio benefició a la frontera norte alcanzó de

<sup>3</sup> Las estimaciones de carácter general sobre la reorientación del comercio en la frontera norte toman en cuenta a todas las aduanas que estuvieron en funcionamiento en cada año considerado. Sin embargo, el análisis tiende a concentrarse, por razones obvias, en aquellas aduanas que tuvieron mayor participación en los flujos comerciales en algún momento del periodo.

<sup>4</sup> En este trabajo se utilizan indistintamente los términos “comercio a través de la frontera” y “comercio fronterizo” para indicar aquella parte del comercio exterior de México que se encauzó por alguna de las aduanas de la frontera norte. Se desecha, entonces, la acepción más estricta de “comercio fronterizo” como el que se limita al intercambio de bienes que se producen y se consumen en las localidades de la frontera.

una manera muy desigual a las distintas poblaciones fronterizas, en un proceso que además estuvo marcado por altibajos y cambios en la distribución del comercio dentro del ámbito regional. Como resultado de ello, las poblaciones de la frontera vinculadas al flujo internacional de mercancías experimentaron épocas de auge repentino y otras de decadencia igualmente súbita que las apartaron en alguna medida de los patrones de desarrollo progresivo y acumulativo que suelen caracterizar al crecimiento económico moderno. El propósito de este artículo es reconstruir la evolución de largo plazo del comercio a través de la frontera con el fin de mostrar estas pautas y su incidencia sobre las principales poblaciones que sirvieron de cauce al comercio exterior a lo largo de la franja fronteriza.

Las cifras sobre el valor total del comercio exterior de México y su distribución por países que se utilizan en este artículo son el resultado de una reconstrucción basada en las estadísticas oficiales de México y de sus principales socios comerciales.<sup>5</sup> Sin embargo, el análisis de la distribución regional del comercio exterior dentro del territorio mexicano se sustenta en su mayor parte en fuentes primarias de procedencia mexicana. Se trata, por lo general, de las publicaciones oficiales en las que se registran los flujos del comercio exterior y su distribución por productos, por países y por aduanas. La mayor ventaja de utilizar estas fuentes radica en la relativa consistencia de criterios a lo largo del tiempo y en la más precisa ubicación (desde el punto de vista mexicano) de las aduanas por las que se encauzó el intercambio de productos. La mayor desventaja radica en el hecho conocido de que las fuentes mexicanas están en alguna medida distorsionadas por el contrabando, particularmente en los años anteriores a 1892 y en la década de 1910.<sup>6</sup> Como resultado de ello, los valores absolutos que ofrecen estas fuentes

<sup>5</sup> Para la reconstrucción de los valores anuales del comercio exterior de México se utilizaron, además de las fuentes oficiales de este país, las de Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia y Alemania. Para los valores totales del comercio, ver Kuntz Ficker, "Nuevas series del comercio exterior de México, 1870-1929", de próxima publicación, y para el comercio bilateral con Estados Unidos, ver Kuntz Ficker, "El comercio". Con base en estas cifras se elaboraron los cuadros 1 y 5 que se presentan más adelante.

<sup>6</sup> A fines de los años 1870 se calculaba el contrabando en tres a cuatro millones de pesos anuales, o casi un quinto del valor del comercio legal. Su incidencia disminuyó progresivamente gracias a la adopción de medidas drásticas contra los contrabandistas, a la creación de la Gendarmería Fiscal y a la construcción de ferrocarriles, que al abaratar el transporte hasta el centro del país hizo más costoso el tráfico legal. En 1894 la Secretaría de Hacienda consideraba "reprimido ya, casi totalmente, el contrabando por la frontera del Norte". Éste renació, sin embargo, en la década de 1910, y persistió hasta el fin de la guerra civil. *Memoria de Hacienda y Crédito Público 1878-79*, México, 1880, pp. i-iii, y *Memoria de Hacienda y Crédito Público 1893-94*, México, 1894, p. xx. Acerca del contrabando en la frontera norte durante la Revolución, véase Linda B. Hall y Don M. Coerver, *Revolution on the Border. The United States and Mexico, 1910-1920*, Albuquerque, University of New Mexico Press, 1988, pp. 142-158.



acusan imprecisiones cuya magnitud no es posible determinar. Para aminorar el peso de estas imprecisiones, en la elaboración de las gráficas que sirven de base al análisis del comercio fronterizo se ha optado por el procedimiento de traducir los valores absolutos a términos relativos, es decir, a la participación porcentual de cada aduana en el total. Ello contrarresta sólo hasta cierto punto las deficiencias de las fuentes, sin embargo, puesto que supone que la incidencia del contrabando fue similar en todo el país, o que afectó en proporciones iguales a cada una de las aduanas consideradas, lo cual probablemente no corresponde a la realidad.<sup>7</sup> Por otra parte, en algunos de los cuadros se conservan los valores nominales del comercio para dar una idea aproximada de sus dimensiones y de su evolución. En todo caso, los datos que se utilizan en este trabajo ofrecen órdenes de magnitud que reflejan la distribución del tráfico legal de bienes en la frontera norte, lo que representa, por ahora, la solución más satisfactoria a partir de las fuentes disponibles.

### I. FERROCARRILES, INVERSIONES Y REORIENTACIÓN DEL COMERCIO: LAS IMPORTACIONES

En las primeras décadas de vida independiente, el comercio exterior de México estuvo dominado por las principales potencias europeas. Como se observa en el cuadro 1, en la década de 1870 los tres socios europeos más importantes de México (Gran Bretaña, Francia y Alemania) aportaban entre 60 y 70 por ciento de sus importaciones totales, en tanto Estados Unidos contribuía con apenas 23 por ciento de ese total.<sup>8</sup> Durante la era del predominio europeo el comercio mexicano de importación era modesto y crecía lentamente, se concentraba en una

<sup>7</sup> Para los años de la Revolución, en que las cifras mexicanas son escasas o están severamente distorsionadas, se ha recurrido a las fuentes estadounidenses, que aunque no ofrecen la ubicación exacta de los intercambios a través de la frontera, son completas y bastante confiables. Departamento del Tesoro de Estados Unidos, *The Foreign Commerce and Navigation of the United States for the Year Ending... (1893 a 1918)*, Washington, Government Printing Office, 1894-1919, *passim*.

<sup>8</sup> Las exportaciones netas de los tres principales socios europeos a México promediaron en esa década 61 por ciento de las importaciones totales de este país. Sin embargo, los patrones del comercio internacional muestran que en esos años una parte importante del comercio de Europa con México se realizaba a través de Estados Unidos, lo que explica la importancia que las reexportaciones tuvieron en el comercio de estos últimos con México. Si se supone que las reexportaciones de Estados Unidos provenían primordialmente de los principales socios europeos, la aportación de éstos asciende a 70 por ciento del valor total de las importaciones mexicanas (ver el cuadro 1).

pequeña canasta de bienes suntuarios y se repartía entre cuatro o cinco socios principales.<sup>9</sup> A partir de 1880 esta situación empezó a modificarse rápidamente. El detonador del proceso fue la inversión de capitales estadounidenses en ferrocarriles que, partiendo de la frontera norte, se internaron en territorio mexicano, en algunos casos hasta tocar la capital del país.<sup>10</sup> La construcción ferroviaria fue pronto seguida por un derrame de inversiones, también de origen estadounidense, en la minería del norte de México.<sup>11</sup> Las empresas norteamericanas establecidas en México orientaron de manera natural la demanda de insumos y tecnología hacia Estados Unidos, cuya industria se encontraba en plena expansión.<sup>12</sup> Ambos procesos, que prosiguieron a un ritmo acelerado en las siguientes décadas, produjeron cambios significativos en el comercio mexicano de importación: por un lado, éste empezó a aumentar rápidamente al tiempo que su composición se ampliaba, otorgando un peso relativo creciente a los bienes de capital. Por el otro, Estados Unidos apareció por primera vez como el principal abastecedor de la economía mexicana, lugar que habría de conservar a partir de entonces. El valor total de las importaciones mexicanas se elevó de un promedio de 20 millones de dólares en la década de 1870 a 44 millones en los años noventa, para volver a duplicarse una década más tarde. Pero mientras que las importaciones totales crecían a una tasa promedio de 4 por ciento anual entre 1870 y 1900, las provenientes de Estados Unidos lo hacían a más de 6 por ciento por año, desplazando

<sup>9</sup> Para el periodo anterior a 1870, véase Inés Herrera Canales, *El comercio exterior de México, 1821-1875*, México, El Colegio de México, 1977, pp. 26 y 82; Araceli Ibarra Bellón, *El comercio y el poder en México, 1821-1864. La lucha por las fuentes financieras entre el Estado central y las regiones*, México, Fondo de Cultura Económica, 1998, pp. 118-164.

<sup>10</sup> La primera línea férrea que se construyó desde la frontera fue el Ferrocarril de Sonora, entre Nogales y Guaymas, concluido en 1882. En 1884 se inauguró la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano, entre Ciudad Juárez y la capital del país, y cinco años más tarde se concluyó el Ferrocarril Nacional, entre Laredo y la ciudad de México. A principios de los años noventa empezó a operar el Ferrocarril Internacional entre Piedras Negras y Torreón (y luego hasta Durango), y otras líneas de menores dimensiones se sumaron a la red en los siguientes veinte años. Francisco Calderón, "Los ferrocarriles", en Daniel Cosío Villegas (coord.), *Historia moderna de México, Tomo I, "El Porfiriato, La vida económica*, México, Ed. Hermes, 1965, passim.

<sup>11</sup> Lorena May Pardee, "Porfirio Díaz, Railroads, and Development in Northern Mexico: A Study of Government Policy toward the Central and National Railroads, 1876-1910", tesis de doctorado, Universidad de California en San Diego, 1981, capítulo 5; Harry Bernstein, *The Mexican Mining Industry, 1890-1950. A Study of the Interaction of Politics, Economics, and Technology*, Nueva York, Universidad Estatal de Nueva York, 1964, capítulo 4.

<sup>12</sup> Como dice un analista cercano a este proceso: "Ferrocarriles, proximidad y las industrias manufactureras que se desarrollaban rápidamente en la república del norte, le aseguraron a ésta la mayor parte del comercio mexicano de importación". Robert Glass Cleland (ed.), *The Mexican Year Book 1920-21*, Los Angeles, Mexican Year Book Publishing Co., 1922, p. 201.



progresivamente a los antiguos socios europeos del mercado mexicano. Como se ve en el mismo cuadro, ya en la década de 1890 Estados Unidos abasteció por sí solo la mitad de todo el comercio de importación, en tanto los cuatro socios europeos más importantes proveían en conjunto menos de 40 por ciento del total.<sup>13</sup> El proceso se acentuó en las décadas sucesivas, alcanzando su máximo nivel de concentración en el decenio de 1910 y manteniéndose hasta el final del periodo.

La inversión de posiciones entre los principales socios comerciales de México

CUADRO 1. *Participación de los principales socios comerciales en las importaciones mexicanas totales (promedios decenales).*

Decenio	Estados Unidos	Porcentaje del valor <i>FOB</i> * en dólares corrientes*			Importaciones totales valor (dólares)
		Suma Euro 1	Suma Euro 2	Suma socios principales	
1870-1879	23	61	70	93	20 266 412
1880-1889	43	47	51	94	31 601 919
1890-1899	50	39		89	44 407 676
1900-1909	57	32		89	89 556 608
1910-1919	76	18		93	98 244 648
1920-1929	75	19		94	195 368 573

NOTAS Y FUENTES: Porcentajes y participación obtenidos a partir de la reconstrucción del valor anual de las importaciones de cada uno de los socios comerciales más importantes a México. Los criterios de la reconstrucción, las fuentes de cada país utilizadas y la serie anual de las importaciones se encuentran en Kuntz Ficker, "Nuevas series" (de próxima publicación).

\**FOB*: *free on board*, que excluye costos de transporte, seguros y comisiones.

*Estados Unidos*: Importaciones netas de Estados Unidos a México.

*Suma Euro 1*: Importaciones netas de Gran Bretaña, Francia y Alemania a México.

*Suma Euro 2*: Importaciones de Gran Bretaña, Francia y Alemania a México más reexportaciones de Estados Unidos a México. Se asume que estas reexportaciones proceden de Europa y que no hay duplicación en su contabilidad. A partir de 1884 su valor absoluto y su presencia relativa son muy reducidos, por lo que se excluyen de la estimación.

*Suma socios principales*: Importaciones netas de los cuatro socios principales a México; 1870-1889: más reexportaciones de Estados Unidos.

*Importaciones totales*: Reconstrucción propia del valor anual *FOB* de las importaciones totales en dólares corrientes.

<sup>13</sup>Para valorar la significación de estas cifras debe tenerse en cuenta que la concentración del comercio es un fenómeno que depende de dos variables: por un lado, el número de mercados con los que un país comercia, pero por el otro, la distribución del comercio entre esos mercados: "cuanto más similares son las proporciones de los varios mercados... [menos concentrado es el comercio]". R. G. D. Allen y J. E. Ely, *International Trade Statistics*, Nueva York, Wiley, 1953, p. 237. El tratamiento clásico del tema es el de Albert Hirschman, *National Power and the Structure of Foreign Trade* (1945), Berkeley/Los Ángeles/Londres, University of California Press, 1980.

que tuvo lugar a partir de 1880 fue acompañada por cambios notables en las rutas y puertas de entrada del comercio internacional. En ausencia de un sistema carretero eficiente, de vías fluviales y un tráfico de cabotaje significativo, el factor que actuó con mayor fuerza en la redistribución de los flujos de ese comercio dentro del territorio fue sin duda el transporte ferroviario. Los ferrocarriles afectaron las rutas por las que transitaban las importaciones no sólo porque conectaron puertos y poblaciones fronterizas con el interior del país, sino también porque ampliaron el mapa de las actividades productivas y potenciaron la demanda de maquinaria, combustibles y otros insumos provenientes del exterior.<sup>14</sup>

Entre los efectos de esta transformación, el fenómeno más visible fue quizás el ascenso del puerto de Tampico (que poseía eficientes conexiones con la red ferroviaria)<sup>15</sup> a expensas del predominio de Veracruz, que por tres siglos había sido la puerta principal al comercio con el exterior.<sup>16</sup> Como se muestra en el cuadro 2, en el término de una década (1885-1895) la carga introducida al país a través de Tampico pasó de un volumen insignificante a uno que lo colocaba ligeramente por encima del puerto de Veracruz. En términos de tonelaje, los progresos realizados por Tampico fueron superiores a los de su único rival del Golfo, aunque en términos de valor este último prevaleció hasta el final del porfiriato. Ello refleja adecuadamente el viraje que se estaba verificando: mientras Veracruz, el puerto más antiguo y más estrechamente conectado con Europa, seguía haciéndose cargo de un intercambio que (aunque se diversificaba aceleradamente) concentraba el comercio tradicional de artículos de consumo suntuario, Tampico emergía como la conexión más próxima a Estados Unidos y la segunda ruta más concu-

<sup>14</sup>Pese a la importancia de los ferrocarriles en la redistribución de los flujos del comercio internacional dentro del territorio de México, sólo un tercio de la carga ferroviaria se relacionaba directamente con el comercio exterior; el resto lo componían productos que circulaban en el mercado interno. Sandra Kuntz Ficker, *Empresa extranjera y mercado interno: El Ferrocarril Central Mexicano, 1880-1907*, México, El Colegio de México, 1995, tercera parte y conclusiones generales; Sandra Kuntz Ficker "Los ferrocarriles y la formación del espacio económico en México, 1880-1910", en Kuntz Ficker y Priscilla Connolly (coords.), *Ferrocarriles y obras públicas*, México, Instituto Mora/El Colegio de Michoacán, IIH-UNAM, 1999, pp. 105-137.

<sup>15</sup>Tampico fue alcanzado por una línea secundaria del Ferrocarril Central que partía de Aguascalientes en 1889, y tres años más tarde por la vía principal del Ferrocarril de Monterrey al Golfo, enlazado a su vez con las líneas del Nacional y el Internacional. Acerca del auge de Tampico a partir de la conclusión de la línea férrea, ver *The Board of Trade Journal*, vol. IX, Londres, julio-diciembre de 1890, pp. 200-201.

<sup>16</sup>En 1872, 54 por ciento de las importaciones se realizaban a través del puerto de Veracruz. En un remoto segundo lugar se encontraban Mazatlán (15%) y Matamoros (11%). Este último, puerto y frontera a la vez, se ha considerado aquí entre las aduanas fronterizas. Porcentajes calculados a partir de Secretaría de Hacienda..., *Noticia de la importación y exportación de mercancías en los años de 1872 a 1873, 1873 a 1874 y 1874 a 1875*, México, 1880, p. 49.



CUADRO 2. *Importaciones realizadas por los puertos de Veracruz y Tampico,*

<i>Año fiscal</i>	<i>Veracruz</i>		<i>Tampico</i>	
	<i>Toneladas</i>	<i>Valor</i>	<i>Toneladas</i>	<i>Valor</i>
1885			10 248	
1895	151 331	15 296 544	188 313	8 685 442
1901	411 257	20 986 963	541 818	10 279 068
1905	664 559	2 8109 834	801 786	15 384 289

FUENTE: Mexican Central Railroad, Ltd., *25th and 28th Annual Reports to the Stockholders*, 1905 y 1908, respectivamente.

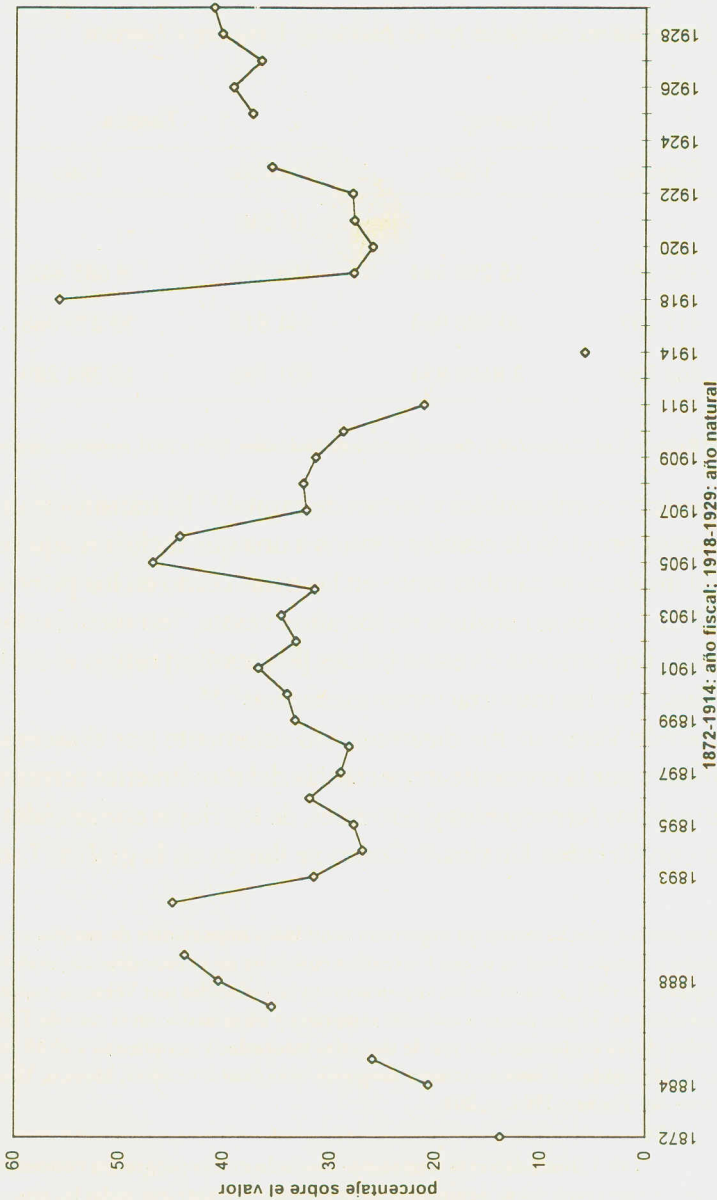
rrida para la carga pesada de combustibles y bienes de capital.<sup>17</sup> El tránsito de una canasta de importaciones provista de textiles y vinos a una que incluía maquinaria y equipo industrial implicó un cambio tanto en las rutas como en los proveedores del comercio. Como diría un analista de los años veinte, “en medida muy considerable, el fin de la importancia de estos bienes [los textiles] refleja el declive del liderazgo británico en las importaciones mexicanas”.<sup>18</sup>

El viejo predominio de Veracruz fue diezmado no solamente por el ascenso de Tampico sino también por la creciente importancia del movimiento terrestre que se realizaba mediante los ferrocarriles y, entonces, de los flujos comerciales a través de la frontera con Estados Unidos.<sup>19</sup> Como se ilustra en la gráfica 1, en

<sup>17</sup>Ello no significa, por supuesto, que Veracruz no importara cantidades importantes de maquinaria y equipo procedentes de Europa y Estados Unidos, ni que los textiles europeos no se introdujeran también, en alguna medida, por Tampico. En 1897, el valor de las importaciones introducidas por Veracruz correspondía en 28 por ciento a textiles y en 31 por ciento a materias minerales y maquinaria; en el caso de Tampico, el 53 por ciento del valor de las importaciones era de materias minerales y maquinaria y el 18 por ciento de textiles. Secretaría de Hacienda..., *Comercio exterior y navegación. Año fiscal de 1898-99*, México, Tipografía de la Oficina Impresora del Timbre, 1901, p. 201.

<sup>18</sup>Cleland, *The Mexican*, p. 198.

<sup>19</sup>Aunque el crecimiento del tráfico fronterizo está claramente asociado con la progresiva concentración del comercio en Estados Unidos como socio dominante, sería erróneo suponer que todas las importaciones que atravesaban la frontera se originaban en ese país. Existe abundante evidencia cualitativa que indica que una parte del comercio europeo transitaba por Estados Unidos, aprovechando tarifas directas y beneficios arancelarios, para introducirse luego a territorio mexicano. Véase por ejemplo Departamento de Estado de Estados Unidos, *Reports from the Consuls of the United States on the Commerce, Manufactures, etc., of their Consular Districts*, núm. 113, Washington, Government Printing Office, 1890, p. 162 (en adelante se cita como *Reports*, añadiendo el número del reporte y el año de su publicación). De acuerdo con otro reporte consular, las importaciones que se introducían por Nogales hacia 1905 provenían en 90 por ciento de Esta-



Cobertura. Se incluyen todas las aduanas fronterizas abiertas en cada momento de acuerdo con las estadísticas oficiales de México. Fuentes. Secretaría de Hacienda y Crédito Público. *Noticia* (1880); *Noticias* (1888); *Importaciones* (1892); *Comercio exterior* (1901, 1902); *Boletín* (1895-1911); *Anuario* (1913, 1921); Departamento de la Estadística Nacional, *Anuario* (1923?, 1926-1930, 1932).

GRÁFICA 1. Participación de la frontera norte en el valor total de las importaciones mexicanas, 1872-1929.

dos Unidos, y el resto se dividía entre Gran Bretaña, Francia, Alemania, y en proporciones diminutas, España, Japón, Austria, Canadá, Escocia, Italia, Chile y China. United States Bureau of Manufactures, *Commercial Relations of the United States with Foreign Countries During the Year 1907*, Washington, Government Printing Office, 1908, p. 129 (en adelante se cita como *Commercial Relations*, incluyendo el año del reporte y el de su publicación).



1872 apenas 13 por ciento de las importaciones totales se realizaban a través de la frontera. El avance en la construcción ferroviaria durante los años ochenta produjo un repentino auge del comercio fronterizo que lo llevó a concentrar por un breve lapso más de 40 por ciento del valor total de las importaciones, y florecimientos semejantes se produjeron, por razones diversas, en algunos momentos de las décadas subsiguientes. Pero de una manera más permanente, el resultado de la expansión ferroviaria en el norte fue que la franja fronteriza canalizó alrededor de 30 por ciento del comercio de importación del país, proporción que parecía incluso ir en aumento en las postrimerías del periodo. Si se considera que Tampico había concentrado por su parte entre 10 y 15 por ciento del valor de las importaciones totales, el impacto de diversificación regional provocado por la expansión ferroviaria y por la reorientación de los flujos del comercio resulta muy significativo.

El problema es que este impacto no se distribuyó uniformemente a lo largo de la zona fronteriza, y sobre todo, no lo hizo uniformemente a lo largo del tiempo. Las gráficas que llevan el número 2 permiten observar más de cerca la evolución del comercio de importación que se realizaba a través de la frontera con Estados Unidos y sugerir los fenómenos que probablemente se encontraban detrás de esa evolución. Con el fin de simplificar el análisis, en las gráficas se incluyen las aduanas fronterizas más antiguas y más importantes que funcionaron a lo largo del periodo. Otras de menor importancia o más reciente apertura, como Agua Prieta, Mexicali y Naco, serán analizadas brevemente en la última sección del trabajo. Baste por ahora decir que, en conjunto, todas las aduanas no incluidas en esta gráfica aportaron un máximo de 14 por ciento al valor total de las importaciones fronterizas en 1929.

Las gráficas muestran una situación extremadamente cambiante para algunas de las poblaciones ubicadas en la frontera. A partir de los datos disponibles, podría sugerirse a grandes rasgos una evolución conforme a las siguientes pautas: el periodo anterior a 1880 se caracterizó por el predominio casi absoluto de una sola aduana (Matamoros), la cual gozaba de la circunstancia muy favorable de ser puerto y frontera al mismo tiempo. En la década de 1880 los flujos fronterizos empezaron a diversificarse, en clara correspondencia con la expansión de la red ferroviaria. La construcción de ferrocarriles condujo a una situación más balanceada en la cual tres aduanas se repartieron el comercio de importación a través de la frontera, y que habría de perdurar hasta 1907. A partir de en-

tonces empezó a producirse una suerte de retorno al antiguo patrón en el cual una aduana gozaba de la supremacía en las importaciones fronterizas, aunque la presencia de las otras no se eliminó por completo. Analicemos estos cambios con mayor detalle.

Al principio del periodo Matamoros, aduana marítima y fronteriza a la vez, gozaba de un dominio incuestionado, con 80 por ciento de las importaciones que se realizaban a través de la frontera. La posición dominante de Matamoros se perfiló desde el final de la guerra con Estados Unidos debido a las facilidades que ofrecía para el contrabando y a las ventajas naturales de que disfrutaba con respecto a Tampico.<sup>20</sup> Entre estas últimas, la principal era el hecho de que la ruta de Matamoros hasta Monterrey, principal centro de distribución norteamericano, era de terreno llano, en tanto el camino de Tampico era montañoso y abrupto. El predominio de Matamoros se vio probablemente favorecido por la creación de la Zona Libre en 1858,<sup>21</sup> pero sin duda se consolidó en 1861, cuando éste se constituyó en el único puerto no afectado por el bloqueo naval impuesto por Lincoln a los estados confederados.<sup>22</sup> Se estima que durante los años de la guerra civil norteamericana la población del puerto aumentó de nueve mil a 40 mil habitantes, para regresar posteriormente a su dimensión anterior y asumir de nuevo “su papel más familiar, de soñoliento pueblecito fronterizo”.<sup>23</sup> Lo sorprendente, entonces, es que aun en su época de decadencia Matamoros siguiera encauzando el mayor

<sup>20</sup>El tema es tratado abundantemente en la muy útil antología publicada por Mario Cerutti y Miguel A. González, *Frontera e historia económica*, México, UAM-Instituto Mora, 1993. En ella se incluyen fragmentos de algunos de los más importantes trabajos que se han escrito sobre la “economía de frontera”, particularmente durante el periodo de la guerra civil norteamericana. Acerca del contrabando en esta zona, reportes interesantes sobre su incidencia y sus métodos se pueden encontrar en las *Memorias* de la Secretaría de Hacienda y en los informes consulares. Respecto a las primeras, véase, por ejemplo, las correspondientes a los años 1873-1874 (1874), 1878-1879 (1880) y 1886-1887 (1887). Para reportes consulares, Departamento de Estado de Estados Unidos, *Reports*, núm. 19, 1882, pp. 59-61.

<sup>21</sup>La Zona Libre fue establecida por decreto del gobernador del estado en 1858, y ratificada por el gobierno federal en 1861. Inicialmente abarcaba las poblaciones fronterizas del estado de Tamaulipas, desde Matamoros a Nuevo Laredo. Departamento de Estado de Estados Unidos, *Reports*, núm 5, 1880, pp. 363-64.

<sup>22</sup>Un esfuerzo por estimar la magnitud y la composición del tráfico fronterizo a través de Matamoros durante la guerra de secesión se encuentra en Patricia Fernández de Castro, “La Zona Libre mexicana. Comercio e integración nacional en la frontera mexicano-norteamericana, 1858-1867”, *spi*.

<sup>23</sup>Annie Cowling, “El comercio durante la guerra de secesión en el bajo Río Grande”, y Robert W. De-laney, “Matamoros, puerto de Texas durante la guerra de secesión”, ambos en Cerutti y González, *Frontera...*, pp. 78-80 y 110-111, respectivamente. Para 1880 el cónsul norteamericano Sutton calculaba la población de Matamoros en 16 mil habitantes, y para 1889 en tan sólo 12 mil. Departamento de Estado de Estados Unidos, *Reports*, núm. 5, 1880, p. 367, y núm. 104, 1889, p. 711.



volumen de las importaciones legales a través de la frontera con Estados Unidos. Como se observa en el cuadro 3, todavía en 1872 pasaba por Matamoros 80 por ciento de las importaciones fronterizas, equivalente a 43 por ciento de todo el comercio legal proveniente de ese país.

En las siguientes décadas, el comercio por Matamoros sufrió un pronunciado declive en términos relativos (cuadro 3 y gráfica 2): disminuyó su participación en el comercio fronterizo de 80 por ciento a menos de 30 por ciento en apenas doce años, y a menos de 4 por ciento tan sólo una década después. De hecho, su contribución a ese total cayó de 28 a 14 por ciento en el breve lapso de un año (1884 a 1885). Y lo que es más, ese declive lo fue también en términos absolutos. Como se ve en el cuadro 3, en 1893 se introdujo por su aduana apenas una séptima parte del valor alcanzado veinte años atrás, y en 1907, cuando los flujos pro-

CUADRO 3. *Distribución de las importaciones fronterizas*

	1872		1893		1907		1925	
	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor
Ciudad Juárez	0.5	14 673	30.1	2 878 887	30.5	10 885 239	14.7	10 600 912
Nuevo Laredo	8.1	224 537	41.8	3 990 777	37.0	13 175 088	54.9	39 647 615
Nogales	0.0		5.8	557 146	7.0	2 499 328	11.2	8 078 005
Matamoros	80.2	2 232 305	3.5	332 186	0.4	141 968	1.2	890 374
Piedras Negras	2.9	81 846	18.3	1 748 426	18.2	6 478 019	9.1	6 583 975
Otras*	4.4	231 472	0.3	45 364	4.2	2 476 457	4.8	6 458 550
(a) Suma	100.0	2784833	100	9 552 786	100	35 656 100	100.0	72 259 430
(b) Importaciones procedentes de Estados Unidos		5 231 255		14 351 785		58 812 190		135 600 807
% de (a) en (b)	53		67		61		53	

NOTAS: Con el fin de hacer comparables los datos por aduana con el total de las importaciones procedentes de Estados Unidos, se utilizan valores registrados en las fuentes oficiales mexicanas. Las cifras de 1907 y 1925, originalmente en pesos, se convierten a dólares a una tasa de 1:4984 en el primer caso y de 1:494 en el segundo.

\*OTRAS: Se suma el valor de las importaciones registradas, desde el momento de su aparición, en las aduanas de Camargo, Mier, Presidio del Norte (después Ojinaga), Magdalena, Tijuana, La Morita, Agua Prieta, Las Vacas, Mexicali, Los Algodones, Reynosa y Acuña.

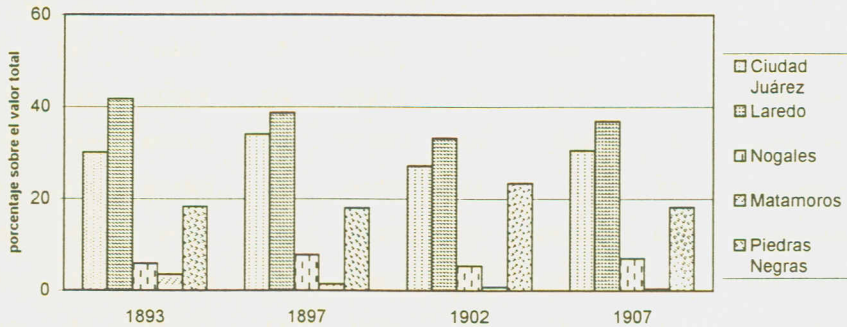
FUENTES: *Noticia* (1880), p. 49; *Memoria* (1894), p. 550; *Boletín* núm. 327 (1909), p. 62; *Anuario Estadístico* (1926), p. 115. Acerca del tipo de cambio, véase Kuntz Ficker, "Nuevas series", apéndice.

GRÁFICA 2. Participación de las principales aduanas fronterizas en el valor total de las importaciones a través de la frontera norte.

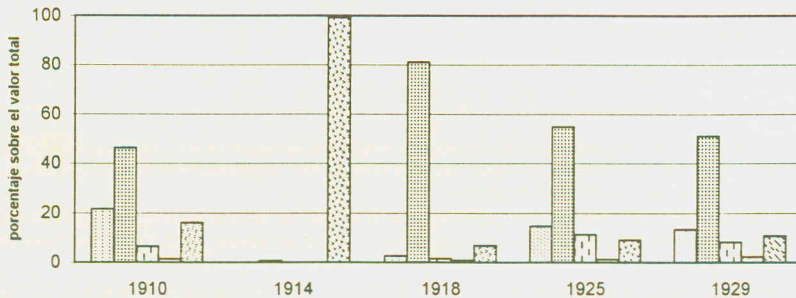
A. 1872-1893.



B. 1892-1907



C. 1910-1929



Notas: Entre 1872 y 1914 se trata de años fiscales; después, años naturales. Matamoros es aduana marítima y fronteriza.  
 Fuentes: Secretaría de Hacienda.... *Noticia* (1880); *Noticias* (1888); *Importaciones* (1892); *Memoria* (1894); *Comercio exterior* (1901); *Boletín* 353 (1910); *Boletín* s.n. (1917); *Anuario* (1913, 1922); Departamento.... *Anuario* (1932)



venientes de Estados Unidos se habían multiplicado por más de diez, la aduana de Matamoros languidecía con apenas 5 por ciento del valor de las importaciones que manejaba en 1872.

Aunque el decaimiento de Matamoros se inició desde la década de 1870, favoreciendo entonces al puerto de Tampico, el golpe de gracia contra su supremacía en el comercio fronterizo lo dio la llegada del ferrocarril. Ya en 1884 las importaciones a través de la frontera se habían repartido a partes iguales entre el viejo puerto neutral y las dos poblaciones que servían de estación terminal a las líneas férreas que se tendían entre la capital del país y la frontera con Estados Unidos:<sup>24</sup> el Ferrocarril Central, que desembocaba en Ciudad Juárez, y el Ferrocarril Nacional, que terminaba en Laredo. En 1885 esta redistribución del comercio se vio reforzada por la decisión de ampliar la zona libre, antes vigente sólo en Tamaulipas, a toda la frontera con Estados Unidos, en una extensión de 20 kilómetros a lo largo de la línea divisoria.<sup>25</sup>

La extensión de la zona libre a toda la franja fronteriza imprimió un sesgo peculiar al desarrollo de las poblaciones del norte de México. Las importaciones que se introducían a la zona pagaban únicamente 10 por ciento de los derechos de importación vigentes en el resto del territorio, proporción que aumentó a 18.5 por ciento a partir de 1891. En ese mismo año se decretó que los artículos que se manufacturaban dentro de la zona libre pagaran derechos de importación como si fueran extranjeros al internarse en el país.<sup>26</sup> Ambas medidas produjeron, a juicio de contemporáneos e historiadores, la ruina temprana de la industria local y

<sup>24</sup>Desafortunadamente, la información de fuentes mexicanas sobre el comercio de importación por aduanas entre 1875 y 1891 es fragmentaria. Sin embargo, los reportes de los cónsules norteamericanos incluyen frecuentemente cifras sobre el comercio de cada distrito consular. De acuerdo con el cónsul Sutton, el valor de las importaciones por Matamoros ascendió a 2.6 millones de dólares en 1881, de los cuales cerca de la mitad provenía de Estados Unidos y el resto de Europa. Tal cifra, algo superior a la registrada en 1872, refuerza la idea de que la decadencia de esta aduana se asoció directamente con la llegada del ferrocarril a otras poblaciones de la frontera. En palabras del propio cónsul Sutton, "en 1883 y años posteriores, los ferrocarriles americanos hacia las poblaciones de la frontera se llevaron todo excepto las pequeñas importaciones locales". Departamento de Estado de Estados Unidos, *Reports*, núm. 22, 1882, p. 536. Ver también el núm. 30, 1883, pp. 477-481, y el núm. 104, 1889, p. 711.

<sup>25</sup>Samuel E. Bell y James M. Smallwood, *The Zona Libre 1858-1905. A Problem in American Diplomacy*, El Paso, Texas Western Press, 1982, pp. 45-49. Según los autores, la zona libre fue extendida "a petición expresa del Ferrocarril Central Mexicano". Sin embargo, José Ives Limantour explicaría algunos años más tarde su creación en virtud del "aislamiento en que se encontraban... las poblaciones de la frontera norte" (citado en Carlos J. Sierra y Rogelio Martínez Vera, *Historia y legislación aduanera de México*, México, SHCP, 1973, p. 237).

<sup>26</sup>Fernández de Castro, "La Zona Libre", p. 155.

una creciente concentración en las actividades comerciales. Un analista refería en 1893 que en la franja fronteriza únicamente se percibía

algún movimiento sólo en los puntos fronterizos enlazados con las vías [férreas] internacionales, movimiento puramente de tránsito y de comercio local, sin perspectivas de avance en las industrias y agricultura que pudieran proporcionar capitales en esta línea [de actividad], produciéndole elementos propios de vida.<sup>27</sup>

Aunque estas condiciones no obstruyeron la vocación ganadera de la zona, ni el desarrollo de actividades agrícolas ahí donde el terreno y la disponibilidad de agua lo permitían, aunadas a la especial dotación de recursos minerales propiciaron una fuerte orientación hacia la actividad minera y comercial. No es de extrañar, entonces, que su desenvolvimiento haya seguido patrones particulares de desarrollo con respecto a otras áreas del país. A lo largo del periodo que se analiza, éste estuvo marcado por fuertes fluctuaciones y por una dependencia severa de factores aleatorios, como la situación de la demanda y los precios internacionales, el auge o agotamiento de las explotaciones mineras, etc.<sup>28</sup> Tras veinte años de su vigencia, el secretario de Hacienda Limantour hacía una evaluación más bien negativa de los efectos de la zona libre. Justificada al principio por el aislamiento de las poblaciones del norte, su existencia no tenía razón de ser una vez que los ferrocarriles las integraron materialmente a la nación. Aún más, si bien los ferrocarriles ubicaban a la franja fronteriza en condiciones de igualdad respecto a otras poblaciones del territorio, los derechos de importación que pesaban sobre los artículos manufacturados localmente la colocaban de nuevo en situación desventajosa frente al resto del país. Concluye el balance de Limantour:

Permite la experiencia afirmar que la franquicia fue ineficaz para la formación de centros importantes de población, y autoriza para creer que más bien ha sido un obstáculo para el desarrollo de la zona, a consecuencia de la situación especialísima que ésta guardaba.<sup>29</sup>

La zona libre fue abolida en 1905, en medio de la inquietud de los comerciantes que habían hecho fortuna a través de la intermediación entre casas mercantiles de

<sup>27</sup>Texto de Camilo Argüelles publicado originalmente en *El Centinela*, Chihuahua, Chih., 19 de marzo de 1993, y reproducido en Fernández de Castro, "La Zona Libre", p. 158.

<sup>28</sup>Véase por ejemplo el impacto de la crisis de 1907 sobre el norte minero en François-Xavier Guerra, *México: del Antiguo Régimen a la Revolución*, México, Fondo de Cultura Económica, 1988, t. II, pp. 235-60.

<sup>29</sup>Citado en Sierra y Martínez Vera, *Historia*, p. 237.



Estados Unidos y empresas mineras y de otro tipo establecidas en territorio mexicano. Entre agricultores e inversionistas la abolición de la zona libre generó, en cambio, grandes expectativas, no sólo debido a la extensión de la protección arancelaria respecto a las importaciones, sino también debido a la eliminación de los derechos de internación para los productos de manufactura local.<sup>30</sup> Aunque los efectos de la abolición merecen un estudio más profundo, valga por ahora la constatación de que en el corto plazo aquélla no afectó sustancialmente el valor de las importaciones fronterizas ni su participación en el comercio total.<sup>31</sup>

Pero volvamos a las consecuencias que tuvo la extensión de la zona libre a toda la franja fronteriza. En virtud de esta disposición, Ciudad Juárez (llamada Paso del Norte hasta 1888), y Nuevo Laredo (llamada también Laredo de Tamaulipas) disfrutaban de las mismas ventajas que Matamoros, pero contaban además con líneas férreas que las ligaban al mismo tiempo con el centro de México y con uno de los mayores mercados del mundo. Con Matamoros fuera de la competencia, Juárez y Laredo iniciaron entonces una rivalidad que habría de prolongarse por más de dos décadas y cuya evolución es captada en la gráfica 2.

En la década de 1880 el predominio en el comercio por la frontera tocó a Ciudad Juárez debido a la conclusión temprana de la línea troncal del Ferrocarril Central en 1884.<sup>32</sup> Dos años más tarde, el cónsul estadounidense manifestaba su entusiasmo porque lo que había sido “una ciudad fronteriza sin importancia se convirtió en la principal ciudad comercial de la República”.<sup>33</sup> Aunque parece haber cierta exageración en tal diagnóstico, los progresos de esta población fueron

<sup>30</sup>US Bureau of Manufactures, *Commercial Relations... 1905* (1906), p. 275.

<sup>31</sup>Como se observa en la gráfica 1, las importaciones a través de la frontera de hecho aumentaron transitoriamente su participación en el total en 1905 y 1906 (de 35% a alrededor de 45% en promedio), retornaron a su posición habitual hacia 1907 y disminuyeron su presencia hacia el final de la década. Sin embargo, resulta difícil discernir el peso de los distintos factores que provocaron estas oscilaciones: por un lado, la cifra de 1905 es excepcionalmente alta debido a las importaciones de oro que se efectuaron para apoyar la reforma monetaria; por el otro, el retroceso de los últimos años pudo estar asociado a la recesión económica en Estados Unidos, que impactó con particular fuerza al norte minero. Por otra parte, algunos observadores de la época refieren una disminución transitoria en el comercio fronterizo, seguida por un auge que presumiblemente se vio truncado por la crisis de 1907. Secretaría de Hacienda..., *Boletín de Estadística Fiscal*, números 285 (1906), 300 (1907), 314 (1908), 327 (1909), 340 (1909), 353 (1910) y 366 (1912), *passim*; US Bureau of Manufactures, *Commercial Relations... 1906* (1907), p. 100.

<sup>32</sup>En El Paso, Texas, esta línea se enlazaba con cinco ferrocarriles “que conectaban con los grandes centros de población y comercio de los Estados Unidos” (Departamento de Estado de Estados Unidos, *Reports*, núm. 104, 1889, p. 753).

<sup>33</sup>Citado en Óscar J. Martínez, *Ciudad Juárez: el auge de una ciudad fronteriza a partir de 1848*, México, Fondo de Cultura Económica, 1982, p. 42.

realmente sorprendentes: las importaciones por la aduana de Juárez saltaron de menos de 15 mil dólares en 1872 a 2.9 millones veinte años después, y a casi 11 millones de dólares en 1907 (ver el cuadro 3). Sin embargo, la conclusión del Ferrocarril Nacional entre la ciudad de México y Nuevo Laredo en 1888 otorgó a esta población algunas ventajas sobre Juárez, su rival en la frontera, que empezarían a hacerse efectivas desde los años noventa. Se trata sobre todo de que el Ferrocarril Nacional ofrecía la línea más corta desde la capital hasta la frontera norteamericana, y la que se conectaba más directamente con el este industrial en Estados Unidos.<sup>34</sup> El comercio de importación por Nuevo Laredo se incrementó de 200 mil a cuatro millones de dólares entre 1872 y 1893 y rebasó los 13 millones en 1907. Si Laredo no alcanzó una supremacía absoluta durante el porfiriato fue en parte debido a que el Ferrocarril Nacional había construido su línea de vía angosta, en una época en que el sistema ferroviario norteamericano se uniformaba rápidamente en torno a la vía ancha. La disponibilidad de un ferrocarril de vía ancha (el Central Mexicano), que además ofrecía las tarifas más bajas de todo el sistema ferroviario del país, permitió a Ciudad Juárez mantener una posición competitiva en el comercio de importación hasta principios del siglo XX.<sup>35</sup> Ello fue así pese a la decadencia en que se sumió la región desde los años noventa, debido a la apropiación de las aguas del Río Bravo por los agricultores de Colorado y Nuevo México y a las recurrentes sequías, que afectaron dramáticamente la agricultura local.<sup>36</sup> De hecho, la población del municipio de Juárez se redujo casi a la mitad entre 1885 y 1900.<sup>37</sup>

En cambio, dos eventos nuevamente asociados con el transporte ferroviario aceleraron el desplazamiento de Juárez en favor de Nuevo Laredo a fines de la década de 1900. Por un lado, en esa década el Ferrocarril Nacional completó el ensanchamiento de su línea troncal, con lo que hizo efectivas las ventajas de que gozaba respecto al Ferrocarril Central. Por el otro, en esos mismos años se pro-

<sup>34</sup>En términos de distancia partiendo desde la ciudad de México, la ventaja del Ferrocarril Nacional respecto al Central era aproximadamente la siguiente: a Nuevo Orleans, 1 375 km; a Nueva York y Chicago, 1 020 km. A pesar de ello, se decía que el tiempo de recorrido era similar en ambas líneas, debido a la mejor construcción y organización del Ferrocarril Central. Departamento de Estado de Estados Unidos, *Reports*, núm. 104, 1889, p. 754.

<sup>35</sup>Acerca del Ferrocarril Central y su política tarifaria, véase Kuntz Ficker, *Empresa extranjera*, partes 2 y 3.

<sup>36</sup>Sobre los problemas de agua en el llamado "valle del Río Grande", ver Departamento de Estado de Estados Unidos, *Reports*, núm. 239, 1900, pp. 452-454.

<sup>37</sup>Varios autores, *Visión histórica de la frontera norte de México*, s.l., UNAM-Universidad Autónoma de Baja California, 1987, pp. 349-350.



dujo la llamada “mexicanización” de los ferrocarriles, que condujo a la fusión de las principales empresas en una corporación controlada por el Estado, Ferrocarriles Nacionales de México. En la racionalización de operaciones que siguió a la fusión, la ruta más corta hacia Laredo fue favorecida a expensas del recorrido más largo que desembocaba en Ciudad Juárez. Así, en 1910 la aduana de Nuevo Laredo dio cuenta de casi 50 por ciento de todo el comercio de importación a través de la frontera, en tanto la participación de Ciudad Juárez cayó de más de 30 a sólo 20 por ciento de ese total (gráfica 2b).

Hubo aún otro caso en el cual el crecimiento en el tráfico de importación tuvo lugar en medio de fuertes altibajos. Se trata de Piedras Negras, cuyo modesto comercio se vio afectado tempranamente por la extensión de las líneas férreas (primero desde Estados Unidos, posteriormente desde México) que desembocaban en Laredo,<sup>38</sup> pero recobró cierta importancia con la extensión de la zona libre en 1885 y sobre todo a partir de la conclusión del Ferrocarril Internacional en 1892. Las líneas del Internacional conectaban las ciudades de Monterrey, Torreón y Durango entre sí y con la frontera estadounidense, atravesando la zona carbonífera de Coahuila. Tal como sucedía con las otras grandes empresas ferroviarias, el Ferrocarril Internacional obtenía dentro del país la mayor parte de su tráfico de carga, en este caso consistente en carbón y minerales que se transportaban de las zonas mineras a las beneficiadoras establecidas en el territorio norteño. No obstante, el funcionamiento del ferrocarril prestó un servicio importante al aumento de las importaciones a través de Piedras Negras. A mediados de los años noventa, la empresa ferroviaria informaba de incrementos anuales significativos en la carga que atravesaba el puente internacional por la vía ferroviaria, pese a los esfuerzos de las empresas competidoras por acaparar el tráfico internacional.<sup>39</sup> El auge de Piedras Negras en el comercio de importación fue, sin embargo, más modesto y menos duradero que el de Ciudad Juárez y Nuevo Laredo. Este tráfico creció de 1.7 a 6.5 millones de dólares entre 1893 y 1907, monto que representaba alrededor de 20 por ciento de las importaciones fronterizas, pero en los años siguientes se estancó y su parti-

<sup>38</sup>De acuerdo con los reportes consulares, las ventas realizadas en Eagle Pass con el propósito de importarse por Piedras Negras rebasaron los 250 mil dólares en 1880, pero se redujeron en 1882 como consecuencia de las conexiones ferroviarias que favorecían el tráfico a través de Laredo. Departamento de Estado de Estados Unidos, *Reports*, núm. 14, 1881, p. 580, y núm. 26, 1882, p. 338.

<sup>39</sup>Mexican International Railroad Co., *Annual Report of the Mexican International... for the Year Ending December 1895*, spí, p. 10; *ibid.*, 1896, p. 10.

CUADRO 4. *Exportaciones de mercancías de Estados Unidos a México. Principales distritos consulares. Años seleccionados (porcentaje y valor en dólares).*

	1910		1913		1914		1915		1916		1919	
	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor
Paso del Norte	11.2	6 739 127	8.2	3 048 811	24.7	7 961 447	7.8	3 626 845	5.7	4378 133	6.0	7750 239
Arizona	8.8	5 315 226	19.6	7 278 212	10.2	3 273 129	14.6	6 788 195	13.2	10 177 092	10.7	13 723 755
Eagle Pass	0.0	0	1.4	519 979	2.0	648 967	3.3	1 552 371	5.7	4 432 336	0.0	0
Laredo	0.0	0	3.7	1 386 605	6.4	2 067 883	13.9	6 429 907	0	0	0.0	0
San Antonio	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	17.1	13 212 024	27.9	35 779 544
Suma muestra	20.0	12 054 353	33.0	12 233 607	43.3	13 951 426	39.7	18 397 318	41.6	32 199 585	44.6	57 253 538
Total E.U.	100	60 247 097	100	37 080 868	100	32 219 923	100	46 366 035	100	77 336 643	100	128 321 240

FUENTE: U.S. Treasury Department, *The Foreign Commerce...*, *passim*.

cipación en el comercio a través de la frontera se redujo a alrededor de 15 por ciento, manteniéndose en esa posición hasta el final del periodo (cuadro 3 y gráfica 2).

Por último, el cuadro y la gráfica incluyen el único caso de una aduana en la frontera que mantuvo una presencia continua desde su aparición hasta el final del periodo: Nogales. Salvo contadas excepciones, esta población sirvió de cauce a alrededor de 7 por ciento del comercio fronterizo, lo que significa que su tráfico creció al mismo ritmo que el del conjunto de la frontera norte. El comercio a través de Nogales se asoció en un comienzo a la conexión ferroviaria con el Southern Pacific en Estados Unidos y con el puerto de Guaymas, a través del Ferrocarril de Sonora, pero prosperó en los siguientes años por la explotación de yacimientos de cobre en el área de Cananea. De ahí que, como se verá más adelante, haya adquirido mucha mayor importancia en la exportación de minerales que en el tráfico de importación.

Los acontecimientos políticos y militares asociados con la Revolución Mexicana produjeron cambios transitorios en la distribución del comercio a lo largo de la



frontera, y a la postre un reacomodo más duradero en el equilibrio de la franja fronteriza (gráfica 2c). Hacia 1914, la ocupación del territorio por los ejércitos revolucionarios y los hechos de guerra impidieron que se mantuviera un registro regular de los intercambios en las aduanas del norte.<sup>40</sup> Algunas fueron de hecho clausuradas, y a partir de cierto momento sólo se abrieron a las operaciones legales las que se encontraron en manos de los constitucionalistas.<sup>41</sup> Este parece haber sido el caso de Piedras Negras, controlada por Pablo González desde 1914, y posteriormente de Nuevo Laredo, pues por ellas transitó en distintos momentos prácticamente todo el comercio de importación registrado en los cómputos oficiales. Pero en este caso las importaciones legales representaron, como se sabe, apenas una fracción del comercio total entre los dos países, fracción que se incrementó a medida que la situación se fue estabilizando. De hecho, las cifras mexicanas sobre importaciones norteamericanas para los años 1914, 1915 y 1916 representan 40, 53 y 70 por ciento, respectivamente, de las cifras que Estados Unidos consigna de las exportaciones a México. Vale la pena, entonces, recurrir en estos años a las fuentes norteamericanas para obtener una imagen más precisa de los flujos fronterizos. El cuadro 4 presenta el valor y distribución de las exportaciones de Estados Unidos a México en los distritos consulares próximos a la frontera que registraron flujos significativos de comercio en la década de 1910.

Lo primero que salta a la vista es la importancia que cobraron las importaciones fronterizas (no registradas por el gobierno mexicano) a raíz de la Revolución. La porción de las exportaciones estadounidenses que se introducían a México a través de la frontera se duplicó entre 1910 y 1914,<sup>42</sup> en clara asociación con el contrabando de armas y bienes de guerra utilizados en la contienda armada.<sup>43</sup> Es cierto que este salto tuvo lugar en el marco de una drástica disminución en el valor y volumen del comercio con México, pero también lo es que la participación relativa de la frontera en las importaciones se mantuvo una vez terminada la guerra civil. Por otra parte, los altibajos que muestran las estadísticas mexicanas se confirman en estas cifras, aunque con distintos matices. En 1914 el distrito de

<sup>40</sup> Acerca del contrabando de armas a través de la frontera en la fase temprana de la Revolución, véase Michael Dennis Carman, *United States Customs and the Madero Revolution*, El Paso, University of Texas, 1976, pp. 23-26, 56-69. Sobre los flujos fronterizos en la década de 1910, véase Hall y Coerver, *Revolution, passim*.

<sup>41</sup> Acerca del cierre de aduanas y la situación del comercio en la frontera durante la Revolución, véase Aída Lerman Alperstein, *Comercio exterior e industria de la transformación en México, 1910-1920*, México, Plaza y Valdés-UAMX, 1989, pp. 31-55.

<sup>42</sup> Ello contrasta marcadamente con las cifras provistas por el gobierno mexicano y utilizadas en la gráfica 1.

<sup>43</sup> Hall y Coerver, *Revolution, passim*.

Paso del Norte concentró 25 por ciento de los flujos hacia México, y al año siguiente su participación cayó a favor de los distritos de Arizona y Laredo, que a su vez sufrieron fuertes fluctuaciones a lo largo del decenio. Por lo demás, aunque la distribución en distritos consulares que ofrecen las fuentes estadounidenses no siempre permite reconocer las aduanas por las que se encauzó el comercio, hacia el final de la década dos poblaciones texanas habían desplazado al resto de la frontera en el predominio del comercio de importación (fenómeno que se confirma en la gráfica 2c, elaborada con cifras de procedencia mexicana).

Así, el fin de la guerra trajo consigo varios fenómenos: la consolidación definitiva de Nuevo Laredo como el principal punto de entrada a las importaciones fronterizas; la emergencia lenta pero progresiva de nuevas aduanas, y el final del ciclo que había dado vida y prosperidad a Ciudad Juárez y Piedras Negras en el contexto regional. Este fenómeno se percibe con claridad en el cuadro 3, que muestra el estancamiento en términos absolutos de las importaciones a través de Ciudad Juárez y Piedras Negras, el ascenso paulatino de Nogales y el despeque de Nuevo Laredo, donde el valor de las importaciones se triplicó entre 1907 y 1925. De hecho, en toda la década de 1920 pasó por esa ciudad más de 50 por ciento del comercio fronterizo de importación, en un contexto en el que ninguna otra aduana alcanzó siquiera 20 por ciento de él. Es posible asociar este fenómeno a varias circunstancias conocidas. Una de ellas es la disponibilidad de la ruta ferroviaria más corta y más concurrida, que permitía un acceso directo desde el centro del país hasta el noreste de Estados Unidos. Otra es el auge petrolero en el estado de Tamaulipas, que requirió la importación de insumos y maquinaria en grandes cantidades. Una más se deriva de la conexión directa con Monterrey, polo del desarrollo industrial en el norte mexicano. Con todo, las razones de este nuevo equilibrio en el México posrevolucionario y sus consecuencias para el desenvolvimiento de las poblaciones fronterizas requieren ser estudiadas con mayor profundidad.

## *II. COMPLEMENTARIEDAD ECONÓMICA, AUGE MINERO Y CONSOLIDACIÓN DEL COMERCIO BILATERAL: LAS EXPORTACIONES.*

Como se sabe, desde la época colonial México fue un importante productor y exportador de metales preciosos (particularmente de plata), tradición que se pro-



CUADRO 5. *Participación de los socios comerciales en las exportaciones mexicanas de mercancías (promedios decenales).*

<i>Decenio</i>	<i>Estados Unidos</i>	<i>Suma Euro</i>	<i>Suma socios principales</i>	<i>Exportaciones totales</i>
				<i>(mercancías)</i>
				<i>Porcentaje del valor fob en dólares corrientes*</i>
				<i>valor (dólares)</i>
1870-1879	51	36**	87**	9 587 156
1880-1889	70	21**	91*	17 932 760
1890-1899	78	17	95	42 503 914
1900-1909	81	17	98	81 466 842
1910-1919	85	12	97	141 827 730
1920-1929	72	18	90	243 649 175

NOTAS Y FUENTES: Porcentajes de participación obtenidos a partir de la reconstrucción del valor anual de las exportaciones a cada uno de los socios comerciales más importantes de México. Los criterios de la reconstrucción, las fuentes de cada país utilizadas y la serie anual de exportaciones de mercancías se encuentran en Kuntz Ficker, "Nuevas series".

\**fob: free on board*, que excluye costos de transporte, seguros y comisiones.

*Estados Unidos*: Exportaciones de México a Estados Unidos.

*Suma Euro*: Exportaciones de México a Gran Bretaña, Francia y Alemania; \*\*excluye Alemania.

*Suma socios principales*: Exportaciones de México a los cuatro socios principales. \*\*Excluye Alemania.

longó a lo largo del siglo XIX. Todavía en la década de 1870, dos terceras partes de las exportaciones mexicanas consistían de monedas de plata.<sup>44</sup> El metálico fluía a los mercados de Estados Unidos e Inglaterra en buena medida como pago por las importaciones que se adquirirían en esos países,<sup>45</sup> los cuales a su vez lo utilizaban en su intercambio con Oriente. La prolongada reproducción de estas pautas, aunada a la reglamentación que en México prescribía que todos los metales extraídos de las minas debían acuñarse, condujo a la costumbre de denominar estas transferencias como exportaciones de "metales preciosos", que se distinguían de las exportaciones de "demás artículos" en las estadísticas oficiales. Sin embargo, a partir de las últimas décadas del siglo pasado se produjo un fenómeno novedoso en la tradición minera de México, a saber, el florecimiento de la minería de metales industriales y el aprovechamiento industrial de minerales que antes se destinaban primordialmente a la acuñación. Este proceso fue acompa-

<sup>44</sup>Y, en medida mucho menor, de lingotes de plata y monedas y pastas de oro.

<sup>45</sup>Secretaría de Hacienda..., *Memoria* (1880), p. xxvii.

ñado por una liberalización progresiva de las reglas en torno a la exportación de metales preciosos, de manera que a partir de 1882 oro y plata pudieron exportarse en cualquier estado y combinación.<sup>46</sup> El resultado fue no sólo un rápido crecimiento sino también una significativa diversificación de las exportaciones mineras, rasgo que fue quizá el más característico del auge exportador en el México de fines del siglo XIX. Al iniciarse el decenio de 1900, más de la mitad de las exportaciones de productos minerales (denominados indebidamente “metales preciosos”) no eran metálico (oro y plata en lingotes y moneda) sino un conjunto diverso 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.).

En la reconstrucción del comercio exterior de México que sirve de base a este trabajo se ha subrayado la necesidad de reagrupar las cifras oficiales de exportación para distinguir las exportaciones de mercancías (incluidos los productos minerales) de las transferencias de metálico o especie, y se han construido nuevas series anuales a partir de este criterio.<sup>47</sup> El breve análisis de las exportaciones de mercancías por países que se presenta enseguida se basa en esas series y, por tanto, capta de una manera más precisa el desarrollo del sector exportador que las interpretaciones basadas en las fuentes oficiales.<sup>48</sup> Sin embargo, el estudio del comercio fronterizo se sustenta en fuentes oficiales mexicanas, que conservan la agrupación tradicional y no permiten distinguir con propiedad el comercio de mercancías de las transferencias de metálico. Al estudiar la evolución de las exportaciones a través de la frontera se habla, por lo tanto, de “metales preciosos”, como un conjunto que agrupa oro y plata en todas sus formas (incluidas la piedra mineral y la combinación de oro y plata con otros minerales), y de “mercancías”, que comprenden lo que en las fuentes se designa como “demás artículos”. Pese a que tal agrupación no es correcta desde el punto de vista de la construcción de una balanza comercial, posee la ventaja de mostrar la especialización regional de

<sup>46</sup> Acerca de la legislación para la exportación de metales preciosos, ver Paolo Rìguzzi, “Constitución, liberalismo económico y libre cambio en la experiencia mexicana, 1850-1896”, en Marcello Carmagnani (coord.), *Constitucionalismo y orden liberal en América Latina, 1850-1920*, Otto Editore, Turín, 2000.

<sup>47</sup> Kuntz Ficker, “Nuevas series”, cuadro 2.

<sup>48</sup> En las que la mayor parte de productos minerales aparecen como “metales preciosos”, lo que implica una severa subestimación de las exportaciones de mercancías. Una lista de las fuentes oficiales mexicanas se encuentra en la bibliografía. El problema de agrupación se reproduce en El Colegio de México, *Estadísticas económicas del porfiriato. Comercio exterior: 1877-1910*, México, El Colegio de México, 1961, y por lo tanto en todos los trabajos que utilizan esas fuentes para estudiar el desempeño del sector exportador durante este periodo.



la frontera tanto en términos de la producción de minerales como de los cauces de su comercialización en su ruta hacia Estados Unidos. Asimismo, esa agrupación ofrece un medio útil para contrastar el desempeño de las exportaciones minerales y no minerales, y las posibles diferencias entre poblaciones que se concentraron en uno u otro tipo de comercio de exportación.

Empecemos, entonces, por analizar brevemente la evolución de lo que en sentido estricto debe considerarse como comercio de mercancías. El cuadro 5 presenta el valor total de las exportaciones mexicanas de mercancías y su distribución entre los principales socios comerciales en las décadas de 1870 a 1929.

Lo primero que salta a la vista es una concentración de las exportaciones en un socio dominante significativamente mayor a la que exhibía el comercio de importación (cuadro 1). Desde el inicio del periodo, Estados Unidos fue el destino de más de la mitad de las exportaciones mexicanas, mientras que los principales socios europeos (Gran Bretaña y Francia) recibían apenas un tercio del total. Ello puede explicarse en parte por la complementariedad de las dos economías vecinas y por las dimensiones del mercado norteamericano, capaz de absorber por sí solo la mayor porción de los frutos de un sector exportador que por el momento era bastante modesto.<sup>49</sup> Aunque las exportaciones exhiben un ritmo aceptable de crecimiento desde la primera década, debido sobre todo a que arrancaron de un punto muy bajo, su despegue debe ubicarse hacia mediados de los años ochenta. Entre 1885 y 1912 las exportaciones de mercancías se incrementaron a una tasa de 8.4 por ciento anual, aumentando en más de cuatro veces su valor en dólares en menos de treinta años. Contrariamente a lo que se suele pensar, este ritmo se mantuvo en términos generales durante los años de la revolución, gracias a la localización de los enclaves exportadores y a la demanda internacional de bienes estratégicos en la coyuntura de la Primera Guerra Mundial. Pese a los altibajos que caracterizaron a los años veinte, y a un declive prematuro del sector exportador mexicano respecto a las tendencias internacionales, el valor de las exportaciones alcanzó 240 millones de dólares como promedio en esa década.

Como se observa en el cuadro 5, el auge del sector exportador coincidió cercanamente con un proceso agudo de concentración en Estados Unidos como

<sup>49</sup>Hacia 1870, las exportaciones per cápita de México eran inferiores a las de cualquier otro país de América Latina, y en 1890 superaban sólo a las de Perú, incluso si en el caso de México se suma a las exportaciones de mercancías las de metálico. Victor Bulmer-Thomas, *The Economic History of Latin America Since Independence*, Cambridge, Cambridge University Press, 1994, p. 69.

mercado dominante. En la década de 1880 éstos adquirirían ya 70 por ciento de las exportaciones mexicanas, participación que aumentó y tendió a estabilizarse en alrededor de 80 por ciento de su valor total. Las condiciones excepcionales creadas por la Primera Guerra Mundial condujeron a un dominio abrumador de Estados Unidos en las ventas mexicanas al exterior (con 85% del total), pero esta presencia cedió rápidamente al término de la guerra. En la década de 1920 se produjo un restablecimiento de la participación europea en las exportaciones mexicanas y una notable disminución de la presencia norteamericana, lo que significa que, por primera vez, México diversificó, en forma moderada pero significativa, sus mercados en el exterior.

A diferencia de lo que se observa en el comercio de importación, la concentración de las exportaciones mexicanas en un socio dominante es un fenómeno que precede a la expansión ferroviaria y al arribo de capital estadounidense a México. Parece ser que en ello operaron con mayor fuerza la contigüidad geográfica y el dinamismo de la demanda norteamericana en una etapa de rápido crecimiento económico. Pero el alto nivel de concentración inicial podría también derivarse de las modestas dimensiones del sector exportador mexicano, cuyos frutos eran fácilmente absorbidos por el mercado más próximo. De hecho, los productos que alcanzaron los mercados europeos eran por lo general únicos en su género y poseían escasos sustitutos (como las maderas y sustancias tintóreas), o servían como medios de cambio de amplia aceptación internacional (plata), que México utilizaba para pagar sus importaciones europeas.

Sin embargo, la construcción de los ferrocarriles y el inicio del derrame de inversiones norteamericanas a través de la frontera norte sí jugaron un papel crucial en el auge y en el nuevo perfil del sector exportador mexicano a partir de mediados de los años 1880, y consecuentemente, en la consolidación de Estados Unidos como socio dominante. En otra parte he argumentado que la principal contribución de los ferrocarriles a la economía mexicana durante este periodo consistió en favorecer la integración del territorio y ampliar los márgenes de la comercialización interna y de los mercados regionales.<sup>50</sup> Este hecho parece indisputable. Dos terceras partes de toda la carga transportada por los ferrocarriles del país circulaba dentro del territorio en circuitos mucho más amplios que los que posibilitaba la precaria red carretera, promoviendo la especialización pro-

<sup>50</sup>El problema se trata con amplitud en Kuntz Ficker, *Empresa extranjera*, tercera parte y conclusiones. Véase asimismo Kuntz Ficker, "Los ferrocarriles".



ductiva, aumentando la rentabilidad de las inversiones y abriendo el norte de México al poblamiento y la actividad económica. Al ejercer este impacto, los ferrocarriles impulsaron naturalmente la utilización de recursos que hasta entonces se mantenían ociosos, y facilitaron la respuesta de la economía nacional a la demanda internacional de artículos primarios. En esta medida, los ferrocarriles coadyuvaron también al desarrollo de un sector exportador relativamente diversificado tanto en términos geográficos como productivos. Por otra parte, al reducir el tiempo y los costos del transporte terrestre y acortar dramáticamente la distancia relativa entre los mercados de ambos países, los ferrocarriles fueron uno de los factores que contribuyeron a la acentuación de las relaciones comerciales entre México y Estados Unidos. Con ello hicieron efectiva la vecindad geográfica y potenciaron la complementariedad entre las dos economías.

El otro factor decisivo en este tránsito fue la inyección de inversiones directas procedentes de Estados Unidos en actividades productivas dentro del territorio mexicano, particularmente en la minería. El proceso se inició como una suerte de “derrame” de empresas estadounidenses que ampliaron sus operaciones adquiriendo minas en el norte de México para abastecer sus plantas procesadoras en Estados Unidos, particularmente en Colorado y Missouri.<sup>51</sup> Posteriormente, la aprobación de la tarifa McKinley imponiendo derechos prohibitivos a las importaciones de plomo argentífero propició el traslado de operaciones de algunas empresas de beneficio y fundición a territorio mexicano.<sup>52</sup> Ello significó una ampliación de la presencia norteamericana en el sector minero-metalúrgico del país, particularmente en el centro-norte y norte del territorio. Al mismo tiempo, las grandes empresas que promovían la explotación minera en México, y que habían establecido plantas beneficiadoras que operaban en gran escala y con tecnología moderna, fomentaron la explotación de otros minerales además de la plata y el plomo, como el oro, el cobre y el zinc.<sup>53</sup>

Así pues, la construcción de ferrocarriles y el derrame de inversión estadounidense hicieron posible el florecimiento de la minería norteña y la diversificación de los minerales explotados. Al mismo tiempo modificaron radicalmente el perfil de algunas de las economías regionales del norte, que de la explotación gana-

<sup>51</sup> Acerca de la ubicación de las nuevas explotaciones mineras en el norte y sus productos, ver *The Board of Trade Journal*, vol. XV, julio-diciembre de 1893, pp. 166-169. Para la continuidad del proceso en la primera década del siglo XX, véase US Bureau of Manufactures, *Commercial Relations... 1906* (1907), pp. 84-85, 99.

<sup>52</sup> Kuntz Ficker, *Empresa extranjera*, pp. 318-330.

<sup>53</sup> Parlee, “Porfirio Díaz”, capítulo 5.

dera para el mercado local o el de exportación pasaron a depender fuertemente de la actividad y las exportaciones mineras.<sup>54</sup> Ello se hace patente en el *boom* del comercio fronterizo que tuvo lugar a partir de 1884, y en la repentina importancia que ese comercio cobró tanto en las exportaciones destinadas al país del norte como en el total. Como se ilustra en la gráfica 3, entre 1878 y 1883 el comercio de exportación a través de la frontera poseía una participación casi marginal en las ventas mexicanas al exterior: éste representaba a lo sumo 8 por ciento de las exportaciones totales y 12 por ciento de las que se destinaban a Estados Unidos.<sup>55</sup> La conclusión de la primera línea ferroviaria que desembocaba en la frontera produjo un súbito incremento en esa participación, que saltó de 5 a 30 por ciento del comercio total y de 10 a más de 50 por ciento de todo el comercio dirigido a Estados Unidos. De manera aún más significativa, en 1885 atravesó la frontera más de 70 por ciento de las exportaciones de metales preciosos que se destinaron al mercado norteamericano.

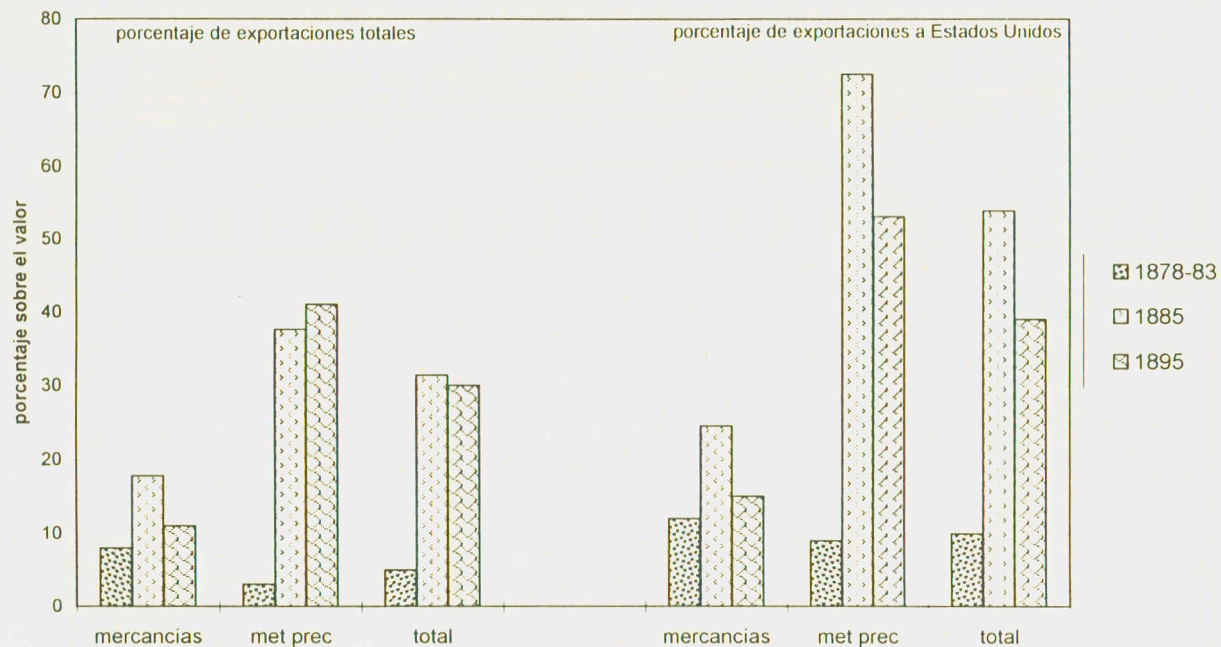
El flujo de productos no mineros (designados en la gráfica como “mercancías”) a través de la frontera tuvo, en cambio, una importancia mucho menor, de entre 10 y 25 por ciento del comercio total y con Estados Unidos en todos los años considerados. Para 1895 el dominio de la frontera en el comercio hacia Estados Unidos había cedido un tanto, pero incluso entonces aquella zona encauzaba 40 por ciento de las exportaciones totales a ese país y más de 50 por ciento de las de metales preciosos. Lo que es más, por cuanto Estados Unidos se había convertido para entonces en el socio dominante de México, los flujos fronterizos mantuvieron su importancia en el comercio total de exportación: representaron 30 por ciento de las exportaciones totales y 40 por ciento de las de metales preciosos entre 1885 y 1895.

La gráfica 4 ilustra hasta qué punto la redistribución del comercio de exportación estuvo asociada con la ampliación de la red ferroviaria: tanto las aduanas del norte como la de Tampico adquirieron su nueva presencia en el tráfico de exportación en estrecha correlación con la extensión de las líneas férreas. Como sucedió con las importaciones, la frontera norte pasó de una participación insignificante a

<sup>54</sup>Parlee, “Porfirio Díaz”, p. 174.

<sup>55</sup>Debe tenerse en cuenta, sin embargo, que al igual que en las importaciones, no todas las exportaciones que atravesaban la frontera terminaban en territorio norteamericano. Una parte de ellas, que presumiblemente disminuyó a medida que aumentaba la concentración del comercio en un socio dominante, se destinaba a los mercados europeos. Véase, por ejemplo, Departamento de Estado de Estados Unidos, *Reports*, núm. 147, 1892, pp. 594-597.

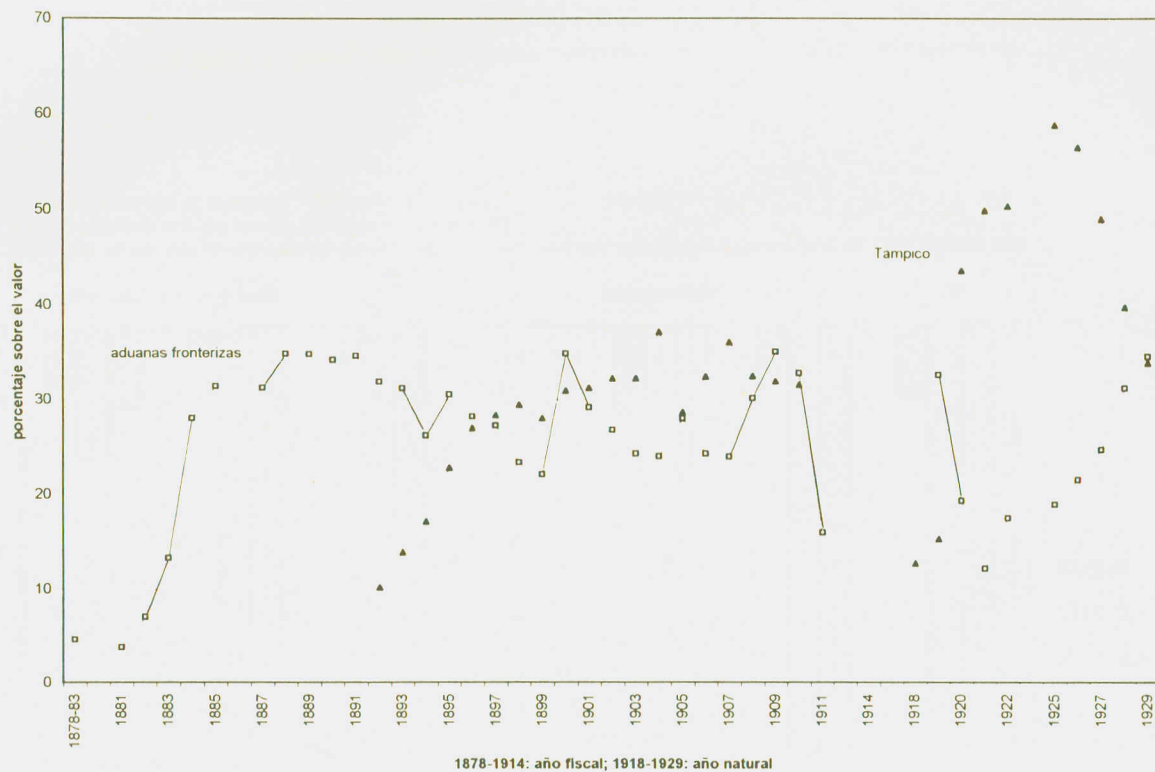




Cobertura: se incluyen las aduanas de Ciudad Juárez, Laredo, Nogales, Matamoros y Piedras Negras, pues ninguna otra aduana fronteriza registró montos significativos en estos años.

Fuentes: Secretaría de Hacienda..., *Memoria* (1884, 1887); *Boletín* 183 (1899).

GRÁFICA 3. *Participación de la frontera norte en el valor de las exportaciones mexicanas totales y a Estados Unidos, 1878-1895.*



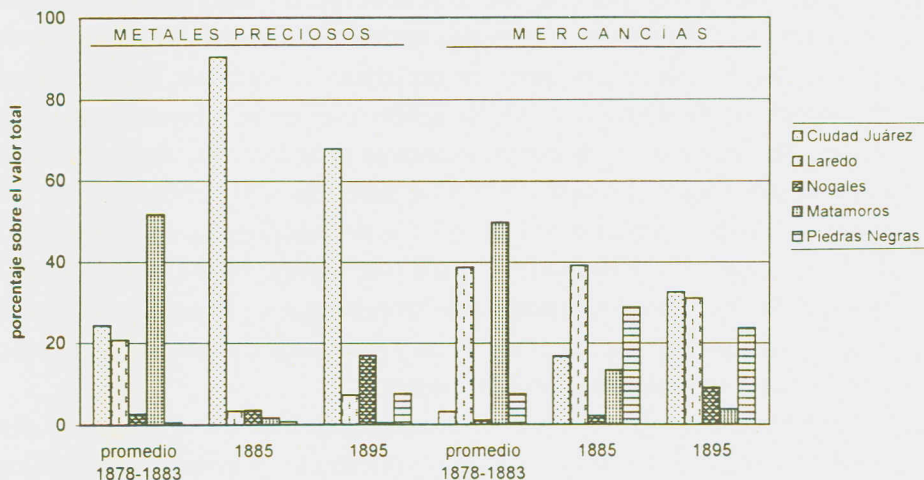
Cobertura. Se incluyen todas las aduanas fronterizas abiertas en cada momento de acuerdo con las estadísticas oficiales de México  
 Fuentes Secretaría de Hacienda y Crédito Público, *Memoria* (1884), *Noticia* (1880), *Noticias* (1888), *Importaciones* (1892), *Comercio exterior* (1901, 1902), *Boletín* (1895-1911); *Anuario* (1913, 1921). Departamento de la Estadística Nacional, *Anuario* (1923?, 1926-1930, 1932)

GRÁFICA 4. *Participación de Tampico y de la frontera norte en el valor total de las exportaciones mexicanas, 1878-1929.*

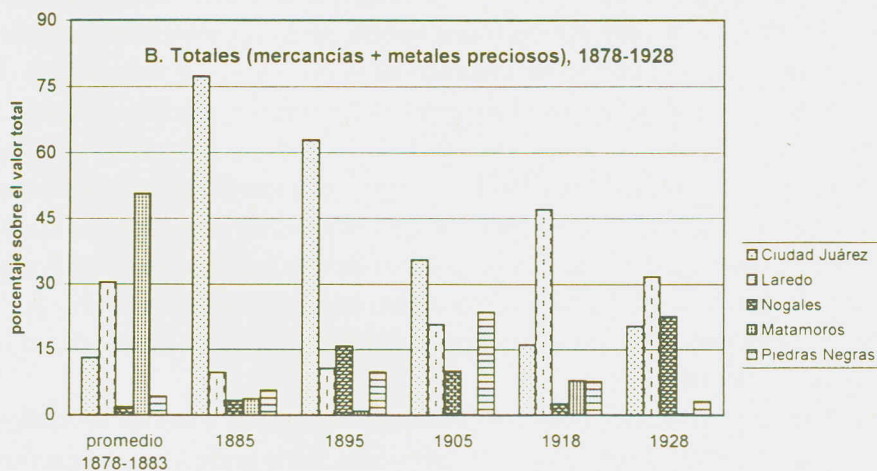


GRÁFICA 5. *Participación de las principales aduanas fronterizas en el valor total de las exportaciones a través de la frontera norte.*

*A. Metales preciosos y mercancías, 1878-1905.*



*B. Totales (mercancías + metales preciosos), 1878-1928.*



más de 30 por ciento del total, aunque en el caso de las exportaciones esa participación experimentó mayores fluctuaciones a la baja durante todo el periodo. En cuanto a Tampico, la redistribución de los canales del comercio lo impactó incluso con mayor fuerza en este ámbito que en el de las importaciones. En 1891 las exportaciones que salieron por este puerto se encontraban lejos de sumar un millón de dólares anuales; apenas cinco años más tarde rebasaban los 12 millones de dólares, y casi se duplicaron en el siguiente quinquenio. En este lapso, Tampico alcanzó un predominio incuestionable sobre las ventas al exterior, a expensas sobre todo del puerto de Veracruz, cuyas exportaciones se estancaron en alrededor de doce millones de dólares anuales entre 1894 y los primeros años del siglo XX. El factor fundamental en el predominio de Tampico fue sin duda alguna el transporte ferroviario. Las líneas de los ferrocarriles Central y de Monterrey al Golfo convertían a Tampico en la desembocadura natural de las principales plantas fundidoras y beneficiadoras del país, de las zonas agrícolas y ganaderas del noreste y del polo de desarrollo industrial más dinámico: Monterrey.

La importancia de Tampico en el tráfico de exportación se acrecentó con el paso del tiempo, a tal punto que, como se muestra en la gráfica 4, desde finales del siglo XIX esta sola aduana se equiparó a todas las aduanas de la frontera norte juntas, encauzando alrededor de 30 por ciento de las exportaciones totales del país. La posición de Tampico se consolidó en los siguientes años como consecuencia del auge petrolero y, pese a sus altibajos, se mantuvo hasta el final del periodo. La gráfica muestra también una suerte de complementariedad entre las aduanas nortenas y el puerto de Tampico en lo que se refiere al comercio de exportación, en virtud de la cual el aumento del tráfico en aquéllas se traducían en una disminución en el de éste y viceversa. El fenómeno alcanzó su máxima expresión en la década de 1920, cuando el comercio a través de Tampico superó el 50 por ciento de las exportaciones totales en tanto el de la frontera caía a menos de 20 por ciento de ellas. Para los propósitos de este trabajo, esto significa que al estudiar la distribución del tráfico fronterizo en los años veinte habrá que tener presente la disminución, transitoria pero significativa, de su presencia en el comercio de exportación.

La distribución de este comercio entre las principales aduanas de la frontera norte merece estudiarse con mayor detenimiento. En la gráfica 5 se ilustran por separado las exportaciones de metales preciosos y mercancías (5A) y las exportaciones totales (5B). La distribución de este comercio en la franja fronteriza exhibe si-



militudes normales con el de importación, como el fenómeno de fuertes altibajos y predominios alternados, cuyas consecuencias sobre el desarrollo económico local merecen ser analizadas. También en este caso el predominio de Matamoros fue abruptamente liquidado a partir de 1885 por la emergencia de aduanas en poblaciones que disponían de conexiones ferroviarias, y el comercio en la frontera estuvo marcado a partir de entonces por la rivalidad entre las dos ciudades emergentes, Juárez y Nuevo Laredo, y por el crecimiento de Piedras Negras.

Pero más allá de este cuadro general, la distribución del comercio de exportación en la frontera ofrece matices y peculiaridades que vale la pena destacar. En primer lugar, es evidente que en este caso el predominio de Matamoros en la era preferroviaria no fue absoluto, y que, en consecuencia, el surgimiento de Juárez y Nuevo Laredo en los años ochenta no ocurrió de la nada.<sup>56</sup> La novedad que apareció en 1885, y persistió con algunos matices en la siguiente década, consistió en el franco predominio de Ciudad Juárez en el tráfico de metales preciosos.<sup>57</sup> Como además el flujo de metales preciosos dominaba de manera abrumadora las exportaciones a través de la frontera, Juárez concentró a mediados de los años ochenta casi el 80 por ciento de todas las exportaciones fronterizas. Esta composición y distribución del comercio exportador se derivó claramente de dos fenómenos íntimamente relacionados: la ampliación del mapa minero en el norte del país, como consecuencia de la expansión ferroviaria y del derrame de inversiones norteamericanas de frontera, y el acaparamiento natural del transporte de minerales por parte de los ferrocarriles.<sup>58</sup> Sin embargo, el predominio abrumador de las exportaciones de metales preciosos en el comercio fronterizo se redujo desde la década de 1890 como consecuencia del traslado de plantas beneficiadoras que operaban en Estados Unidos hacia diversos puntos del territorio mexicano.<sup>59</sup>

<sup>56</sup>Un desglose de las exportaciones a través de la aduana de Paso del Norte entre 1881 y 1884 se publica en Departamento de Estado de Estados Unidos, *Reports*, núm. 47, 1884, pp. 326-327. Acerca de la creciente importancia de esta población, ver *ibid.*, núm. 82, 1887, pp. 281-285. En diversos números de la misma publicación se incluyen reportes trimestrales de las exportaciones a Estados Unidos por aduana. Para las fronterizas véase, por ejemplo, *ibid.*, núm. 52, 1884, pp. 775-779; núm. 86, 1885, pp. 755-56, y núm. 73, 1887, pp. 92-97.

<sup>57</sup>Parlee, "Porfirio Díaz", p. 174.

<sup>58</sup>El auge de la explotación minera en Chihuahua y su relación con los ferrocarriles se analiza en Kuntz Ficker, *Empresa extranjera*, pp. 315-348. Acerca de la especial "aptitud" de los ferrocarriles para el transporte de minerales, ver Bernstein, *The Mexican Mining*, p. 32.

<sup>59</sup>Como se mencionó ya, este fenómeno tuvo lugar como reacción ante la imposición de tarifas prohibitivas a las importaciones de plomo argentífero a Estados Unidos, y fue comentado ampliamente por los representantes y la prensa extranjeros. Véase, por ejemplo, Departamento de Estado de Estados Unidos,

Con ellas disminuyó también la supremacía de Ciudad Juárez en tanto cauce de las exportaciones de minerales al país vecino. De casi 80 por ciento en 1885, su participación en el comercio a través de la frontera se redujo a poco más de 60 por ciento en 1895 y a menos de 40 por ciento diez años más tarde.

El segundo lugar en importancia en el tráfico de minerales lo ocupó en 1895 la aduana de Nogales, una presencia relativamente reciente en el comercio fronterizo de exportación. Aunque el auge exportador en el norte de Sonora se inició con el establecimiento de la Cananea Consolidated Copper Company en 1899, otra inversión de “derrame” de Estados Unidos en México, la explotación de minerales se había iniciado en pequeña escala desde mediados de los años ochenta.<sup>60</sup> Los frutos de esta explotación aumentaron considerablemente en los años noventa, de manera que para 1895 se exportaban por Nogales más de dos millones de dólares en metales preciosos (sobre todo mezclas con alto contenido de cobre).<sup>61</sup> En la segunda mitad de la década de 1920 esa explotación permitió a Nogales alzarse en algunos años como la segunda aduana en el norte del país, con exportaciones totales por valor de 20 millones de dólares.

Pese a poseer una importante conexión ferroviaria (el Ferrocarril Internacional) que atravesaba las regiones carboníferas de Coahuila y varias zonas mineras desde Coahuila hasta Durango, Piedras Negras no adquirió una participación notable en el tráfico de los llamados metales preciosos a través de la frontera hasta inicios del siglo XX. Aunque se exportaban por su aduana minerales de plata con contenido de plomo y cantidades fluctuantes de carbón, Piedras Negras mantuvo un perfil más diversificado, con ganado, pieles de animales, semilla de algodón e ixtle como sus productos principales.<sup>62</sup> Con todo, tampoco en este terreno la participación de Piedras Negras fue preponderante. En contraste con las exportaciones de productos minerales, concentradas en una o dos poblaciones

*Reports*, núm. 119, 1890, p. 709; núm. 214, 1898, pp. 455-456, y núm. 217, 1898, pp. 243-244; *The Board of Trade Journal*, vol. IX, julio-diciembre de 1890, pp. 451-452.

<sup>60</sup>Juan Luis Sariego, *Enclaves y minerales en el norte de México. Historia social de los mineros de Cananea y Nueva Rosita, 1900-1970*, México, CIESAS, 1988, pp. 40-69. Acerca de las cargas de minerales extraídos en la zona y transportados por ferrocarril a Estados Unidos a inicios de los años noventa, ver Departamento de Estado de Estados Unidos, *Reports*, núm. 116, 1890. Sobre la composición de las exportaciones mineras, *ibid.*, núm. 142, 1892, pp. 572-573.

<sup>61</sup>Secretaría de Hacienda, *Boletín de Estadística Fiscal*, núm. 183 (1899), p. 331.

<sup>62</sup>Sobre la evolución del comercio por Piedras Negras, ver Departamento de Estado de Estados Unidos, *Reports*, núm. 119, 1890, pp. 709-715; núm. 131, 1891, pp. 582-589, y núm. 147, 1892, pp. 591-600, entre otros.



fronterizas, el comercio de mercancías mantuvo un alto grado de dispersión regional, que incluso se acentuó tras el declive de Matamoros en los años de 1880. En 1895, ninguna aduana del norte manejaba más de 33 por ciento de las exportaciones de mercancías, de manera que tres aduanas se repartieron en proporciones no muy desiguales ese comercio y dos más alcanzaron también alguna participación en él (gráfica 5A). No es posible seguir la evolución del comercio de mercancías en el siglo XX, pues las fuentes muestran sólo las exportaciones totales por aduana a partir de entonces. Sin embargo, la gráfica 5B sugiere que una suerte de equilibrio regional en el comercio de exportación se mantuvo en la primera década del siglo, se rompió transitoriamente durante los años de la revolución y se restableció hasta cierto punto en la década de 1920, en la que tres aduanas se repartían, en proporciones similares, las exportaciones que transitaban por la frontera norte.

Pero acaso el fenómeno más llamativo que se observa en esta gráfica concierne a los ciclos de vida que experimentaron las aduanas fronterizas, que en sus extremos polarizados y en su duración evocan a las bonanzas mineras, potentes pero transitorias, y cuyos efectos sobre el desarrollo de las poblaciones que les sirven de asiento merecen ser estudiados. A juzgar por la gráfica, el ciclo vital de Matamoros fue interrumpido prematuramente por la llegada del ferrocarril a otras poblaciones de la frontera, golpe del cual esa aduana, otrora próspera, nunca habría de recobrase.<sup>63</sup> El ciclo de Ciudad Juárez se inició como un salto abrupto a una prosperidad inédita, que fue provocado por el monopolio transitorio sobre las conexiones ferroviarias desde el centro de México hasta Estados Unidos, y no podía más que ceder a medida que las condiciones de monopolio quedaban atrás. Aun así, la zona tributaria del Ferrocarril Central y de la aduana de Ciudad Juárez era también en estos años la mayor productora de minerales del norte del país, de manera que la construcción del Ferrocarril Nacional hasta Laredo no pudo contrarrestar en un principio las ventajas de Juárez.<sup>64</sup> De todas for-

<sup>63</sup>Conscientes de sus desventajas frente a las poblaciones que gozaban de conexiones ferroviarias, los pobladores de Matamoros anhelaron largamente la construcción de un ferrocarril que los pusiera en competencia con Juárez y Nuevo Laredo. Este ánimo se refleja en Departamento de Estado de Estados Unidos, *Reports*, núm. 132, 1891, pp. 38-39, y núm. 140, 1892, p. 40. A principios del siglo XX, el Ferrocarril Nacional concluyó un ramal entre Monterrey y Matamoros, pero aun entonces los planes para construir un puente que conectara esa población con Brownsville fueron postergados. La conexión entre las dos poblaciones se hacía a través de un pequeño ferry, por lo que el intercambio de bienes por esa vía era muy limitado. US Bureau of Manufactures, *Commercial Relations... 1907* (1908), p. 116; *ibid.*, 1908 (1909), p. 180.

<sup>64</sup>De acuerdo con reportes consulares de la época, el predominio de Juárez sobre Nuevo Laredo en el

mas, el ascenso de Nuevo Laredo fue acompañado por el declive de Ciudad Juárez, como si la prosperidad simultánea de las dos poblaciones fronterizas no fuera posible. Ciclos de vida similares causaron el florecimiento y la decadencia de otras poblaciones fronterizas, como Piedras Negras y Nogales, en una dinámica que, involucrando nuevos actores y factores desencadenantes, probablemente se ha repetido hasta la actualidad.

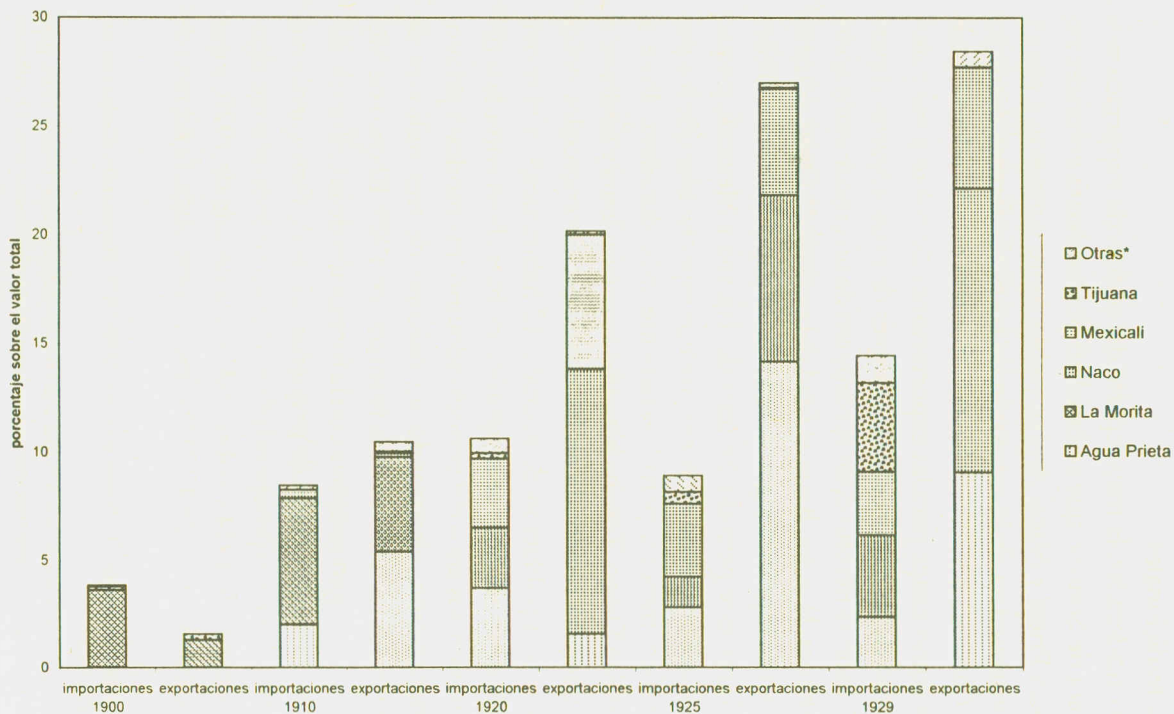
### III. LAS ADUANAS EMERGENTES.

En las primeras décadas del siglo XX, la intensificación de las relaciones económicas con Estados Unidos, el creciente poblamiento y la expansión de ciertas actividades productivas dotó a la frontera norte de una gran vitalidad. Como resultado de estas influencias, aparecieron numerosas aduanas o secciones aduanales en poblados o caseríos escasamente habitados, y otras que se encontraban abiertas desde tiempo atrás empezaron a adquirir alguna significación. Es cierto que algunas aduanas fronterizas de menor importancia operaron desde el siglo XIX y nunca prosperaron, como Presidio del Norte (después llamada Ojinaga), Camargo o Guerrero, que debían su existencia a las pequeñas poblaciones del otro lado de la frontera con las que realizaban un intercambio meramente local. Otras, como Tijuana y Reynosa, apenas figuraron en estas décadas, aunque habrían de adquirir significación en el periodo posterior. Algunas más, como Naco, Agua Prieta y La Morita, vivieron en estos años un auge efímero asociado a las bonanzas mineras, pero apenas dejaron rastro de su prosperidad. La gráfica 6 recoge la participación de las principales aduanas "emergentes" en el comercio a través de la frontera entre 1900 y 1929.

Lo primero que salta a la vista es el genuino carácter emergente de estas aduanas: en 1900 solamente una de ellas encauzaba una porción visible del comercio exterior, que representaba menos de 5 por ciento de los flujos a través de la frontera norte. Diez años después ese porcentaje se había duplicado en el caso de las importaciones y triplicado en el de las exportaciones, para situarse en alrededor de 10 por ciento del tráfico fronterizo total. Pero, como se observa en la gráfica,

tráfico de plata en barras y moneda se debía también a convenios de tráfico express con las empresas ferroviarias, en virtud de los cuales Wells Fargo (a través del Ferrocarril Central y, en menor medida, del Internacional) obtenía la mayor parte de esta carga que se remitía a Nueva York y San Francisco. Departamento de Estado de Estados Unidos, *Reports*, núm. 128, 1891, p. 88.





\* Otras aduanas con tráfico anual por debajo de un millón de pesos. Incluye: Villa Acuña, Sásabe, Los Algodones, Las Vacas, Reynosa, Ojinaga, Mier, Tecate, Camargo y Guerrero

GRÁFICA 6. Participación de las aduanas emergentes en el valor total del comercio a través de la frontera norte, 1900-1929.

la significación de las nuevas aduanas se derivó sobre todo del auge de las exportaciones que atravesaron la zona, pues el grueso de las importaciones siguió transitando por los cauces tradicionales.

Entre las aduanas consideradas, la mayor parte del tráfico de exportación se generó en el área minera de Sonora, que se canalizó por los hasta entonces pequeños caseríos de Agua Prieta y Naco. Ambas poblaciones surgieron a principios de siglo como consecuencia de la extensión de las líneas férreas desde los complejos mineros de Cananea y Nacozari hasta la frontera estadounidense, y sirvieron desde entonces como cauce para las exportaciones de cobre a ese país.<sup>65</sup> En 1920 el valor conjunto de las exportaciones a través de estas aduanas superó al de Nogales, y esa posición se mantuvo, en el contexto de un crecimiento acelerado de las exportaciones en la zona, hasta el final del periodo.<sup>66</sup> Otras aduanas emergentes que aparecen en la gráfica jugaron todavía un papel menor en el contexto de la frontera durante este periodo. Se trata de Tijuana y Mexicali, pequeños caseríos fronterizos que crecieron en forma menos espectacular que los poblados asociados al tráfico minero, pero ciertamente más duradera. Pese al dinamismo de su vecina San Diego, Tijuana hizo una aparición lenta y tardía en el tráfico fronterizo: aunque está registrada en las estadísticas comerciales desde 1888, en 1900 reportaba una población de apenas 242 habitantes,<sup>67</sup> y el movimiento de bienes a través de su aduana fue insignificante hasta bien entrada la década de 1920. Sólo en los últimos años del periodo adquirió una modesta presencia en el tráfico de importación, alcanzando un máximo de tres millones de dólares (4% de las importaciones a través de la frontera) en 1929. El caso de Mexicali es un tanto distinto. Su origen se asocia con la formación de la Colorado River Land Company y con la construcción de pequeñas líneas de ferrocarril en el valle de Mexicali hacia 1902, pero su prosperidad se debe sobre todo al auge algodonero que tuvo lugar a partir de 1914 y sobre todo en la década de 1920, y que concluyó abruptamente con la crisis de 1929.<sup>68</sup> Gracias a ese auge, la aduana de

<sup>65</sup>Varios autores, *Historia general de Sonora. IV Sonora moderno: 1880-1929*, Hermosillo, Gobierno del Estado de Sonora, 1985, pp. 104-106.

<sup>66</sup>Las exportaciones por Nogales pasaron de seis a veinte millones de dólares entre 1920 y 1928, para disminuir a 13.6 millones al año siguiente. Las que transitaron por Agua Prieta y Naco sumaron 11 millones de dólares en 1920 y se duplicaron para 1929. Departamento..., *Anuario* (1923?), p. 140, y *Anuario* (1930), pp. 492-493. Para el tipo de cambio, véase Kuntz Ficker, "Nuevas series", apéndice.

<sup>67</sup>Los datos disponibles sobre la población de los asentamientos de la frontera en 1900 se agrupan en Tito Alegría Olazábal, *Desarrollo urbano en la frontera México-Estados Unidos*, México, Conaculta, 1992, cuadro anexo 1.

<sup>68</sup>Adalberto Walther Meade, *Origen de Mexicali*, Mexicali, Universidad Autónoma de Baja California,



Mexicali llegó a encauzar unos cinco millones de dólares en exportaciones hacia Estados Unidos hacia el final de los años veinte, y se convirtió en un mercado, modesto aún en el contexto regional, para las importaciones procedentes de ese país.

Aunque en conjunto las aduanas emergentes no sobresalieron en el tráfico de importación, su participación en las exportaciones a través de la frontera llegó a ser bastante notable, alcanzando entre 20 y 28 por ciento de ellas en la década de 1920. Si bien este ascenso resulta significativo desde el punto de vista local, su importancia debe ser matizada pues, como hemos visto, la frontera disminuyó sustancialmente su participación en el comercio de exportación durante la mayor parte de esta década (ver la gráfica 4). En realidad, las aduanas emergentes (incluidas las pequeñas secciones aduanales que hemos agrupado como “otras”) encauzaron en este decenio alrededor de 5 por ciento de las exportaciones totales, lo que habla de una presencia aún modesta en el comercio exterior del país. Pese a todo, se trata de una evolución interesante si se considera que en algunos casos esta nueva presencia significó el desplazamiento de los antiguos corredores fronterizos, y en otros la multiplicación de centros de comercio, poblamiento y actividad económica en la frontera norte de México.<sup>69</sup>

## CONCLUSIONES

Aunque con cierto retraso respecto a los parámetros latinoamericanos, México transitó a partir de las últimas décadas del siglo XIX por un proceso de integración a la economía internacional que implicó una intensificación de las relacio-

1991, pp. 33-100; Secretaría de Agricultura y Fomento, *Cultivo y comercialización del algodón en México*, México, 1939, p. 67 y cuadro 12; Marco Antonio Samaniego, “Agua y frontera en el norte de México. La transformación del Río Colorado y su impacto en el desarrollo del capitalismo, 1900-1920”, *Frontera Norte*, vol. 10, julio-diciembre de 1998, pp. 9-38.

<sup>69</sup>En la literatura sobre la frontera se mencionan otros acontecimientos que tuvieron en esos años un impacto decisivo sobre el desenvolvimiento de las poblaciones fronterizas, como la Ley Seca que impuso el gobierno norteamericano en la década de 1920. Sin embargo, este fenómeno actuó mucho más sobre el movimiento de personas y el comercio de servicios que sobre el intercambio de bienes con el exterior. Varios autores coinciden en que la prohibición estimuló “la creación de cantinas, garitos, burdeles y otros negocios vinculados a la comercialización del alcohol”. Octavio Herrera, *Breve historia de Tamaulipas*, México, El Colegio de México-Fideicomiso Historia de las Américas-FCE, 1999, p. 247. Véase también varios autores, *Visión histórica...*, pp. 155-162. El contrabando de alcohol a través de la frontera pudo tener cierta notoriedad en el nivel local, pero no llegó a ser estadísticamente significativa: las exportaciones de bebidas alcohólicas rondaron apenas los cien mil dólares durante esta década; o sea, el 0.03 por ciento del valor de las exportaciones en esos años. Véase, por ejemplo, Departamento..., *Anuario* (1928), p. 265.

nes comerciales y una apertura significativa a la inversión extranjera.<sup>70</sup> Sin embargo, a diferencia de otras economías latinoamericanas de dimensiones similares, este proceso significó para México un estrechamiento pronunciado de sus relaciones comerciales con un país vecino, que en esos mismos años se convertía en la mayor potencia económica y el mercado más grande que hasta entonces se hubiera conocido. La contigüidad geográfica no parece capaz de explicar por sí misma este fenómeno, puesto que ese factor resultó insuficiente para contrarrestar la presencia europea en las importaciones mexicanas hasta fines del decenio de 1870.<sup>71</sup> Más importante fue el peso de la complementariedad entre las dos economías, que se acentuó a medida que Estados Unidos avanzaba en su proceso de industrialización y que se conformaba el perfil exportador de la economía mexicana.<sup>72</sup> La demanda de artículos primarios absorbió la producción nacional de un sector exportador al principio modesto, y creó incentivos para su crecimiento y diversificación. Del otro lado, la inversión estadounidense en ferrocarriles y minería amplió sustancialmente la demanda de bienes importados en México, al tiempo que reorientó las preferencias de los consumidores hacia el mercado norteamericano.

A partir de los años 1880, dos factores desempeñaron un papel crucial en el estrechamiento de los vínculos comerciales entre México y Estados Unidos: la construcción de ferrocarriles y la inversión extranjera. Al abrir el norte de México al poblamiento y la actividad productiva, los ferrocarriles fomentaron la utilización de recursos que se habían mantenido ociosos, y atraieron capitales extranjeros que hicieron posible su explotación. Los ferrocarriles no fueron ciertamente el único factor que actuó en este sentido, como se evidencia en el hecho de que Estados Unidos era ya el principal mercado para las exportaciones mexicanas antes de que se concluyera la primera línea férrea que operó en el país. Sin embargo, parece claro que esta posición se consolidó y se extendió a las im-

<sup>70</sup>Para una comparación con el resto de Latinoamérica en lo referente al comercio exterior, véase Bulmer Thomas, *The Economic*, pp. 38-69.

<sup>71</sup>La influencia de la contigüidad geográfica fue disputada también por los observadores de la época. En 1905 el cónsul estadounidense afirmaba: "Sería erróneo concluir de la situación favorable de nuestro comercio con México que la contigüidad es una influencia determinante. En estos días de tránsito rápido y frecuente entre México y Europa, la contigüidad tiene muy poco que ver con nuestro control sobre ese mercado". US Bureau of Manufactures, *Commercial Relations... 1905* (1906), p. 24.

<sup>72</sup>Como escribió un analista en los años de 1920: "Estados Unidos es el mejor mercado para lo que México tiene para vender y la más fácil fuente de abastecimiento para lo que desea comprar". Cleland, *The Mexican*, p. 205.



portaciones en parte como consecuencia de la más eficiente vinculación que proporcionaban las conexiones ferroviarias. El segundo factor que potenció los intercambios bilaterales fue la participación directa del capital norteamericano en México. El hecho de que las grandes líneas férreas que atravesaban el territorio se hubieran construido con recursos estadounidenses representó el primer gran impulso a las importaciones de maquinaria y equipo ferroviario fabricados en Estados Unidos. Las inversiones de ese país en la minería del norte, y posteriormente en empresas de todo tipo dentro del territorio, ahondaron la ventaja de Estados Unidos como principal abastecedor de bienes de capital e insumos para la explotación minera y fabril, lo que de hecho aceleró la modernización de la infraestructura y de la planta productiva del país.

El estrechamiento de las relaciones económicas con Estados Unidos produjo modificaciones dramáticas en las pautas y flujos del comercio internacional dentro del territorio mexicano. El predominio tradicional del puerto de Veracruz como principal cauce del comercio exterior fue consistentemente mermado por la emergencia de Tampico y por el desarrollo de rutas terrestres de intercambio a través de la frontera con Estados Unidos. En la frontera misma, la importancia de Matamoros fue abruptamente liquidada como consecuencia de la expansión ferroviaria, cuyos avances propiciaron la consolidación de nuevos circuitos del comercio internacional a través de Ciudad Juárez, Laredo, y en menor medida, Piedras Negras y Nogales. En las primeras décadas del siglo XX, la fuerza de los flujos bilaterales llevó a la apertura de nuevas aduanas en la frontera, y acrecentó la importancia de otras que habían figurado poco hasta entonces: Mexicali, Tecate y Tijuana en Baja California; Agua Prieta y Naco, en Sonora; Ojinaga en Chihuahua; Villa Acuña en Coahuila, y Mier y Reynosa en Tamaulipas. En la década de 1920, más allá de las regulaciones que constreñían el movimiento de bienes y personas y de los marcados contrastes a uno y otro lado de la frontera, un observador podía afirmar: "No existe una verdadera frontera geográfica entre los dos países".<sup>73</sup>

Sin embargo, los diversos factores que contribuyeron a intensificar las relaciones comerciales con Estados Unidos y a otorgar en ellas un papel principal a la frontera norte de México produjeron también un impacto muy heterogéneo sobre las distintas poblaciones de la zona. A lo largo de las seis décadas que abarca este estudio, los flujos del comercio a través de la frontera tendieron a concentrarse en

<sup>73</sup>Cleland, *The Mexican*, p. 205.

cada momento en dos o tres de las aduanas nortteñas, creando predomios alternados en vez de un desarrollo progresivo y ampliado de la franja fronteriza en su conjunto. Más que una prosperidad estable, se generaron así ciclos de auge y decadencia en las poblaciones que sirvieron de cauce al comercio exterior. Con la excepción de Laredo, que consolidó su presencia a lo largo del periodo, y de algunas de las poblaciones emergentes que prosperarían después, el potencial modernizador del comercio se concentraba a lo sumo en dos décadas de bonanza comercial, seguidas por pronunciados declives y periodos prolongados de estancamiento.

Hemos sugerido que estos altibajos debieron afectar el desempeño económico de las poblaciones fronterizas. Se dirá quizá que, en la medida en que ellas servían sólo de cauce a un comercio que las más de las veces se generaba en lugares distantes, el impacto sobre la actividad económica local debió haber sido reducido. Sin embargo, el mero tráfico comercial necesita para realizarse una infraestructura de transporte y una dotación de servicios públicos y privados que implican de por sí una movilización considerable de recursos y energías. Tanto es así que las épocas de auge comercial eran acompañadas por aumentos importantes en el número de habitantes de las poblaciones afectadas, y las de decadencia por fenómenos de despoblación igualmente notables. El impacto de la actividad comercial fue naturalmente mayor en aquellos casos en que sus efectos dinamizadores (la dotación de infraestructura y la atracción de capital y mano de obra, por ejemplo) se derramaron sobre actividades productivas. Este fue el caso de las poblaciones fronterizas en que se establecieron plantas de fundición o diversas industrias, pero también de sus áreas de influencia, cuando se desarrollaron en ellas explotaciones agrícolas y ganaderas. Cuando ello sucedió, las épocas de auge comercial pudieron prolongarse o ceder el paso a etapas de desarrollo más estable, como parece haber sido el caso en Ciudad Juárez, Laredo y, en una etapa posterior, Mexicali. En los casos en que el movimiento comercial dependió estrechamente de las bonanzas mineras, o en que no fue capaz de generar eslabonamientos productivos, la prosperidad fue un fenómeno transitorio que dejó escasas huellas en el largo plazo, como lo atestiguan la mayor parte de los asentamientos fronterizos en el estado de Sonora y la vieja ciudad de Matamoros, que languideció hasta el final del periodo.

En el balance, cabría preguntarse hasta qué punto estos “brotes” de prosperidad estimulados por el movimiento comercial fueron positivos para las poblaciones que los experimentaron. Desde la perspectiva local es obvio que el paso de un auge súbito a una caída abrupta tuvo un impacto negativo, por sus efectos



inmediatos sobre la ocupación, la demanda y la concentración demográfica. Sin embargo, desde una perspectiva más general, su impacto fue probablemente positivo: por un lado, abrieron la oportunidad a un mayor aprovechamiento de los recursos locales, de la infraestructura creada y de las conexiones con el mercado nacional e internacional, y estimularon de manera permanente la movilidad de la población, tanto geográfica como ocupacional. Por otra parte, como el tráfico comercial no desaparecía con la decadencia de un punto de tránsito sino que se desplazaba hacia otro, el impacto de estos brotes fue positivo para la franja fronteriza considerada en su conjunto: aunque cada una de las poblaciones estuviera sujeta a fluctuaciones y altibajos que escapaban a su control, la frontera norte de México, antes despoblada y agreste, se convirtió, en parte gracias a ellos, en un espacio dinámico y capaz de responder a los estímulos del exterior.

#### LISTA DE REFERENCIAS

##### *Fuentes primarias*<sup>74</sup>

- Cleland, Robert Glass (ed.), *The Mexican Year Book 1920-21*, Los Ángeles, Mexican Year Book Publishing Co., 1922.
- The Board of Trade Journal*, Londres, 1890, 1893.
- Departamento de la Estadística Nacional, *Anuario estadístico. Comercio exterior y navegación. Años 1920, 1921 y 1922*, México, 1923?
- , *Anuario estadístico. Comercio exterior y navegación. Año de (1925 a 1928)*, Talleres Gráficos de la Nación, México, 1926-1930.
- Departamento de la Estadística Nacional, *Anuario de 1930*, México, 1932.
- , *Boletín del Departamento de la Estadística Nacional*, núms. 9-11, México, Imprenta del Diario Oficial, 1924.
- Mexican Central Railway Co., Limited, *Twenty-Fifth Annual Report of the... to the Stockholders for the Year Ending December 31, 1904*, Boston, 1905.
- , *Twenty-Eight Annual Report of the... to the Stockholders for the Year Ending December 31, 1907*, Boston, 1908.
- Mexican International Railroad Co., *Annual Report of the Mexican International... for the Year Ending December 1895, 1896*, spi.

<sup>74</sup>En el caso de fuentes primarias de carácter serial, el título y la imprenta o editorial pueden variar.

*México Económico, 1928-1930*, México, Editorial Cultura, 1932.

Secretaría de Hacienda y Crédito Público, *Anuario de estadística fiscal 1911-12*, México, Tipografía de la Oficina Impresora de Estampillas, 1913.

———, *Anuario de estadística fiscal 1912-13*, México, Tipografía de la Oficina Impresora de Estampillas, 1914.

———, *Anuario de estadística fiscal, 1918*, Poder Ejecutivo Federal, Dirección de Talleres Gráficos, México, 1921.

———, *Anuario de estadística fiscal, 1919*, Talleres Gráficos de la Nación, México, 1922.

———, *Boletín de estadística fiscal*, números correspondientes a los años fiscales 1893-94 a 1910-11, México, Tipografía de la Oficina Impresora del Timbre, 1895-1912 (se cita en cada caso el número y el año de su publicación).

———, *Boletín de estadística fiscal*, tomos I-IV, México, Tipografía de la Oficina Impresora de Hacienda, 1917 y 1918.

———, *Comercio exterior y navegación. Año fiscal de 1898-99*, núm. 215, México, Tipografía de la Oficina Impresora del Timbre, 1901.

———, *Comercio exterior y navegación. Año fiscal de 1899-900*, núm. 225a, México, Tipografía de la Oficina Impresora del Timbre, 1902.

———, *Importaciones 1889 a 1890. Primer semestre-segundo semestre-año fiscal. Noticias formadas bajo la dirección de Javier Stávoli*, México, Tipografía de la Oficina Impresora de Estampillas, 1892.

———, *Memoria de la Secretaría de Hacienda 1873-74, 1878-79, 1883-84, 1886-87, 1893-94*, México, 1874, 1880, 1884, 1887, 1894, respectivamente.

———, *Noticia de la importación y exportación de mercancías, en los años fiscales de 1872 a 1873, 1873 a 1874 y 1874 a 1875, formada bajo la dirección de José Ma. Garmendia*, México, Tipografía de Gonzalo A. Esteva, 1880.

Secretaría de Hacienda y Crédito Público, *Noticias de las mercancías importadas en los dos primeros semestres de los años fiscales de 1884 a 1885 y 1885 a 1886, formadas bajo la dirección de J. Stávoli*, México, Imprenta del Gobierno en el Arzobispado, 1888.

United States Bureau of Manufactures, *Commercial Relations of the United States with Foreign Countries During the Year 1905, 1906, 1907*, Washington, Government Printing Office, 1906, 1907, 1908, respectivamente.

United States Department of State, *Reports from the Consuls of the United States on the Commerce, Manufactures, etc., of their Consular Districts*, Washington, Go-



vernment Printing Office, 1880-1909 (se cita en cada caso el número del reporte y el año de su publicación).

United States Treasury Department, *The Foreign Commerce and Navigation of the United States for the Year Ending... (1893 a 1918)*, Washington, Government Printing Office, 1894-1919.

### *Fuentes secundarias*

- Alegria Olazábal, Tito, *Desarrollo urbano en la frontera México-Estados Unidos*, México, Conaculta, 1992.
- Allen, R. G. D. y J. E. Ely, *International Trade Statistics*, Nueva York, Wiley, 1953.
- Bell, Samuel E. y James M. Smallwood, *The Zona Libre 1858-1905. A Problem in American Diplomacy*, El Paso, Texas Western Press, 1982.
- Bernstein, Harry, *The Mexican Mining Industry, 1890-1950. A Study of the Interaction of Politics, Economics, and Technology*, Nueva York, State University of New York, 1964.
- Brown, Jonathan, *Oil and Revolution in Mexico*, Berkeley-Los Ángeles-Oxford, University of California Press, 1993.
- Bulmer-Thomas, Victor, *The Economic History of Latin America Since Independence*, Cambridge, Cambridge University Press, 1994.
- Calderón, Francisco, "Los ferrocarriles", en Daniel Cosío Villegas (coord.), *Historia moderna de México. Tomo I, El Porfiriato. La vida económica*, México, Ed. Hermes, 1965.
- Carman, Michael Dennis, *United States Customs and the Madero Revolution*, El Paso, University of Texas, 1976.
- Cerutti, Mario y Miguel A. González, *Frontera e historia económica*, México, UAM/Instituto Mora, 1993.
- Cosío Villegas, Daniel (coord.), *Historia moderna de México, Tomo I, El Porfiriato, La vida económica*, México, Ed. Hermes, 1965.
- Cowling, Annie, "El comercio durante la guerra de secesión en el bajo Río Grande", en Cerutti y González, *Frontera*.
- Delaney, Robert W., "Matamoros, puerto de Texas durante la guerra de secesión", en Cerutti y González, *Frontera*.
- El Colegio de México, *Estadísticas económicas del porfiriato. Comercio exterior: 1877-1910*, México, El Colegio de México, 1961.

- Fernández de Castro, Patricia, "La Zona Libre mexicana. Comercio e integración nacional en la frontera mexicano-norteamericana, 1858-1867", *spi*.
- Guerra, François-Xavier, *México: del Antiguo Régimen a la Revolución*, México, Fondo de Cultura Económica, 1988.
- Haber, Stephen H., *Industria y subdesarrollo. La industrialización de México, 1890-1940*, México, Alianza Editorial, 1992.
- Hall, Linda B. y Don M. Coerver, *Revolution on the Border. The United States and Mexico, 1910-1920*, Albuquerque, University of New Mexico Press, 1988.
- Herrera, Octavio, *Breve historia de Tamaulipas*, México, El Colegio de México-Fideicomiso Historia de las Américas-FCE, 1999,
- Herrera Canales, Inés, *El comercio exterior de México, 1821-1875*, México, El Colegio de México, 1977.
- Hirschman, Albert, *National Power and the Structure of Foreign Trade* (1945), Berkeley, Los Ángeles/Londres, University of California Press, 1980.
- Ibarra Bellón, Araceli, *El comercio y el poder en México, 1821-1864. La lucha por las fuentes financieras entre el Estado central y las regiones*, México, Fondo de Cultura Económica, 1998.
- Knight, Alan, *The Mexican Revolution. Vol. 2, Counter-Revolution and Reconstruction*, Lincoln y Londres, University of Nebraska Press, 1990.
- Kuntz Ficker, Sandra, *Empresa extranjera y mercado interno: El Ferrocarril Central Mexicano, 1880-1907*, México, El Colegio de México, 1995.
- , "Los ferrocarriles y la formación del espacio económico en México, 1880-1910", en Sandra Kuntz Ficker y Priscilla Connolly (coords.), *Ferrocarriles y obras públicas*, México, Instituto Mora/El Colegio de Michoacán/IIH-UNAM, 1999.
- , "El comercio México-Estados Unidos, 1870-1929: Reconstrucción cuantitativa y tendencias generales", en *Mexican Studies-Estudios Mexicanos*, invierno del 2000.
- , "Nuevas series del comercio exterior de México, 1870-1929", de próxima publicación.
- Lerman Alperstein, Aída, *Comercio exterior e industria de la transformación en México, 1910-1920*, México, Plaza y Valdés/UAMX, 1989.
- Martínez, Óscar J., *Ciudad Juárez: el auge de una ciudad fronteriza a partir de 1848*, México, Fondo de Cultura Económica, 1982.
- Meade, Adalberto Walter, *Origen de Mexicali*, Mexicali, Universidad Autónoma de Baja California, 1991.



- Parlee, Lorena May, "Porfirio Díaz, Railroads, and Development in Northern Mexico: A Study of Government Policy toward the Central and National Railroads, 1876-1910", tesis de doctorado, University of California at San Diego, 1981.
- Riguzzi, Paolo, "Constitución, liberalismo económico y libre cambio en la experiencia mexicana, 1850-1896", en Marcello Carmagnani (coord.), *Constitucionalismo y orden liberal en América Latina, 1850-1920*, Turín, Otto Editore, 2000.
- Samaniego, Marco Antonio, "Agua y frontera en el norte de México. La transformación del Río Colorado y su impacto en el desarrollo del capitalismo, 1900-1920", en *Frontera Norte*, vol. 10, julio-diciembre de 1998.
- Sariego, Juan Luis, *Enclaves y minerales en el norte de México. Historia social de los mineros de Cananea y Nueva Rosita, 1900-1970*, México, CIESAS, 1988.
- Sierra, Carlos y Rogelio Martínez Vera, *Historia y legislación aduanera de México*, México, SHCP, 1973.
- Secretaría de Agricultura y Fomento, *Cultivo y comercialización del algodón en México*, México, 1939.
- Truett, Samuel J., "Neighbors by Nature: The Transfer of Land and Life in the United States-Mexican Borderlands, 1854-1910", tesis de doctorado, Yale University, 1997.
- Varios autores, *Historia general de Sonora. IV Sonora moderno: 1880-1929*, Hermosillo, Gobierno del Estado de Sonora, 1985.
- Varios autores, *Visión histórica de la frontera norte de México*, s.l., UNAM-Universidad Autónoma de Baja California, 1987.