

Comercio y contrabando en la frontera noreste, 1861-1865

*Patricia Fernández de Castro**

RESUMEN

En este artículo se examina la historia del comercio entre Texas y las poblaciones fronterizas de Tamaulipas, Nuevo León y Coahuila durante los años de la Guerra de Secesión norteamericana, desde la doble perspectiva del regionalismo y la articulación política y económica del centro del país y los estados del noreste. Este trabajo particulariza el caso de Matamoros, ya que ese puerto protagonizó este periodo de auge comercial, aunque los varios poblados de la frontera noreste participaron activamente en el intercambio fronterizo que floreció entre 1861 y 1865.

ABSTRACT

This article examines the history of trade between Texas and the border settlements of Tamaulipas, Nuevo León, and Coahuila during the Civil War. The analysis adopts a dual perspective: regionalism, on the one hand, and the political and economic ties between central Mexico and the states of the northeast, on the other. The work focuses on the case of Matamoros, since it played a central role in the trade boom of this period, although several towns along Mexico's northeastern border with the United States also participated actively in the border trade that flourished between 1861 and 1865.

**Patricia Fernández de Castro.* Directora del Departamento de Estudios Culturales de El Colegio de la Frontera Norte. Se le puede enviar correspondencia a: Blvd. Abelardo L. Rodríguez núm. 2925, Zona del Río, Tijuana, Baja California, México, Tel.: (661) 3-35-35.

Los intereses del noreste y la creación de la Zona Libre

El desarrollo del comercio fronterizo durante la Guerra de Secesión expresó y, a la vez, fortaleció las fuerzas centrífugas que operaban de la misma forma en que se articulaban las regiones norteafricanas a la economía y la estructura económica del país. Históricamente había elementos centrífugas en esa articulación que se expresaban como esfuerzos del gobierno del centro —ya fuera el del virreinato novohispano o el del proto-Estado mexicano— por controlar el desarrollo económico, político, eclesiástico, militar y demográfico de su periferia norteafricana. Sin embargo, por diversos motivos estos esfuerzos no funcionaron sino hasta finales del siglo XIX, cuando Porfirio Díaz logró establecer un sistema político viable que consolidó al Estado mexicano e integró con los ferrocarriles un mercado nacional.

Durante casi todo el siglo XIX predominaron los elementos centrífugos que protegían y promovían la autonomía de la periferia. Dos de ellos son particularmente relevantes para esta discusión: la dispersión del poder político en México y la vinculación del norte con la economía industrializante de Estados Unidos. En efecto, la dispersión del poder político y el surgimiento y consolidación de cacicazgos locales y regionales, que fueron consecuencia del colapso del aparato gubernamental colonial en 1810-1821 y de los conflictos entre las élites que le siguieron y, en el norte, de las necesidades militares derivadas de la guerra contra los indios

nómadas, debilitaron el control que ejercía el centro sobre las provincias del norte y abrieron un espacio político al regionalismo. Las distancias, que siempre habían complicado el comercio entre las regiones productoras del centro y el norte, aunadas al desorden político y al acercamiento de la economía norteamericana a los estados del Lejano Norte después de 1848, favorecieron el establecimiento de vínculos comerciales y financieros directos entre los estados nororientales y la economía norteamericana y, a través de ella, con la economía mundial. La incorporación no mediada del noreste del país a la esfera de influencia de la economía norteamericana debilitaba, *a fortiori*, el control que el centro podía tener sobre esos nexos a la vez que daba a la región una alternativa al tipo de vinculación centro-periferia que proponía el centro.¹

La legislación comercial, y en particular los aranceles, era uno de los mecanismos de que se valía el centro para controlar los vínculos económicos del país con el exterior. Por medio de ellos estructuró una relación que tenía por objetivo proteger intereses industriales y comerciales 'nacionales' que, en la práctica, eran los de las regiones centrales. En efecto, como lo ha señalado Daniel Cosío Villegas, a lo largo del siglo XIX el gobierno nacional operó bajo el falso supuesto de que bastaba manipular las tasas arancelarias y las listas de productos cuya importación estaba prohibida o autorizada para garantizar la industrialización del país. Lo que importa destacar es que, así como las disposiciones arancelarias sacrificaban, en aras de

1 Para un análisis de la historia del norte que contemple las relaciones con el centro, véase María del Carmen Velázquez, *Establecimiento y pérdida del septentrión de la Nueva España*. México, El Colegio de México, 1974; David J. Weber, *The Mexican Frontier, 1821-1846. The American Southwest under Mexico*. Albuquerque, University of New Mexico Press, 1982.

un futuro industrial, los intereses del público consumidor, en términos regionales sacrificaban los intereses de los estados periféricos a la prosperidad de los productores del centro del país.² En efecto, las prohibiciones y los altos gravámenes sobre casi todas las categorías de artículos de importación estaban diseñados para proteger a la agricultura y a la industria (que se concentraban en los estados del centro del país) sin tomar en consideración si estaban o no en condiciones de responder al estímulo que se les trataba de dar.³ Mientras no se conformó un sistema de comunicaciones y transportes eficiente que uniera a los centros de producción con las regiones más alejadas del país, los aranceles y los altos costos e impuestos al comercio interior obligaron a los habitantes de estas zonas a pagar con creces las deficiencias de la industria y la agricultura.

Si bien en diversas ocasiones el gobierno decretó concesiones arancelarias a los estados norteños, éstas fueron insuficientes y temporales. Así, en 1849 el gobierno general redujo el derecho de importación a 20 por ciento sobre el valor de toda la mercancía importada para consumo de las poblaciones fronterizas tamaulipeecas y les autorizó la libre importación de comestibles básicos y semillas de todas clases por el término de tres años. Estas disposiciones fueron puestas en vigor de nuevo en 1853; posteriormente,

la ordenanza general de 1856 permitió la libre importación de los comestibles de primera necesidad cuando fueran para el consumo de las poblaciones fronterizas del norte del país, Acapulco y La Paz. Pero el resto de las importaciones estaba sujeta a múltiples impuestos además de los gravámenes del arancel, con excepción de algunos productos esenciales, como el calzado, las velas, los rebozos, el trigo y los sarapes, que estaban simple y llanamente prohibidos.⁴

Mientras estos factores definían una relación comercial onerosa para los estados más alejados del centro, otros creaban las condiciones para que la frontera se orientara hacia el norte. Dado que el sistema productivo y comercial norteamericano era más eficiente que el mexicano y los impuestos al comercio interior menores, los comerciantes del lado norteamericano estaban en condiciones de ofrecer mejores precios a los consumidores fronterizos que sus contrapartes mexicanas. Esta ventaja comparativa se acentuó a partir de 1852, cuando Estados Unidos exentó del pago de impuestos a las importaciones si su destino final era México:

Las aduanas de depósito establecidas en la frontera americana permitían a los comerciantes traer sus mercancías, sin pagar derecho alguno, hasta la línea divisoria entre México y los Estados Unidos: la autorización que se concedía a los comerciantes de pasar mer-

2 Daniel Cosío Villegas, *La cuestión arancelaria en México. Historia de la política aduanal*, tomo III. México, Centro Mexicano de Estudios Económicos, 1932, *passim*.

3 El arancel de 1856, por ejemplo, impuso gravámenes a 524 categorías de artículos de importación y prohibió otras 18; tan sólo 34 grupos de mercancías eran de importación libre. Cosío Villegas, p. 39.

4 Entre esos derechos adicionales estaban los municipales, de mejoras materiales, internación, contrarregistro, amortización de la deuda pública liquidada y consolidada y los impuestos que cada estado imponía al transporte de mercancías. Para la ley del 4 de abril de 1849, véase Manuel Dublán y José María Lozano, *Legislación mexicana o colección completa de las disposiciones legales expedidas desde la independencia de la República, ordenada por los licenciados Adolfo Dublán, ed., y José María Lozano, v. V, 1845-1850*. México, Imprenta del Comercio de Dublán y Chávez, p. 545. Para la ordenanza de 1856, véase el volumen VIII (1856-1860) de la misma obra, pp. 43-79.

cancias á nuestro territorio por cualquier lugar de la línea divisoria, les permitía eludir la vigilancia de nuestras aduanas y les facilitaba operaciones fraudulentas en perjuicio de nuestro fisco.⁵

En consecuencia:

mientras en Brownsville y demás poblaciones establecidas en la margen izquierda del Río Bravo [la norteamericana], los artículos nacionales necesarios para la vida, como los alimentos, vestidos, etc., se vendían a un precio muy módico, en las poblaciones mexicanas de la margen derecha valían dos y aún cuatro veces más, y [ello explicaba] que las mercancías extranjeras fuesen también mucho más baratas en uno que en otro lado del Río.⁶

A causa de las facilidades que Estados Unidos ofrecía a los comerciantes fronterizos y de los altos impuestos y prohibiciones que por su parte México les imponía, los negociantes mexicanos vieron decaer sus ganancias mientras los 'del otro lado' prosperaban. Muchos optaron por trasladarse al lado norteamericano o dedicarse al tráfico ilegal. El comercio legal decayó hasta que en Matamoros, que era la población más grande del lado mexicano, quedaron solamente dos tiendas. Por otro lado, el contrabando se volvió tan atractivo que conocidos ganaderos y agricultores del lado norteamericano abandonaron sus ocupaciones "para dedicarse al 'meritorio' negocio del contrabando, 'el

cual se identificaba con los mejores elementos de la población".⁷

Entre 1852 y 1858 floreció el contrabando en detrimento del comercio legal a ambos lados de la frontera. Los comerciantes importaban mercancías europeas a Brownsville y de ahí las transportaban a Matamoros ya fuera para el consumo de esa u otra ciudad fronteriza o para enviarlas ilegalmente al interior del país o reexportarlas, también de contrabando, hacia Texas. El circuito ilegal de las mercancías norteamericanas hacia México y ganado mexicano hacia Texas era menos complicado, pero igualmente redituable. La entrada de mercancías europeas y norteamericanas por la frontera era tan grande, se quejaba el ministro de Hacienda José Urquidí, que se hacía sentir en los mercados de la ciudad de México.⁸

Ni la emigración ni el contrabando eran soluciones viables para el conjunto de la población de la zona fronteriza. En septiembre de 1851, tan sólo tres años y medio después del fin de la guerra contra Estados Unidos, estalló en la novel frontera una revuelta antiproteccionista bajo el liderazgo de José María de Jesús Carvajal que exigía reformas a la Constitución, la salida del ejército de la zona fronteriza, la reducción de los aranceles, la abolición de las prohibiciones y de las multas excesivas al contrabando y la importación libre de

5 Alonso Aspe, *Memoria sobre el establecimiento del contrarresguardo en la frontera del norte presentada al ministro de Hacienda por el administrador de la aduana marítima de Matamoros*. México, Imprenta del Gobierno en Palacio a cargo de José María Sandoval, 1869, p. 5.

6 Matías Romero, "La zona libre mexicana", *North American Review*, abril de 1890, p. 3. Véanse también las intervenciones de los diputados Perales y Guzmán en las sesiones de la Cámara de Diputados del 13 y 14 de diciembre de 1869 en Ulises Irigoyen, *El problema económico de las fronteras mexicanas. Tres monografías: Zonas Libres, puertos libres y perímetros libres*. México, [s. e.], 1935, pp. 39-59.

7 Ernest C. Shearer, "The Carvajal Disturbances", *Southwestern Historical Quarterly*, 2 (octubre de 1951), pp. 205 y 207.

8 P. Seuzenau al secretario de Estado, 4 de abril de 1858, en Estados Unidos, *Despatches from United States Consuls in Matamoros, 1826-1906*. Washington, The National Archives and Records Service, 1954, rollo 4, vol. 7. En lo sucesivo, esta fuente será citada como *Consular Despatches*.

ciertos artículos por un periodo de cinco años.⁹

En octubre Carvajal inició la marcha hacia Matamoros con el apoyo de John S. Ford, comandante de la guarnición de Fort Brown, Texas, y de muchos de sus hombres. Al llegar proclamó un arancel que permitía la entrada libre de abarrotes y artículos de primera necesidad e imponía derechos moderados al resto de las importaciones. Ello le valió el apoyo de los comerciantes locales y de los de Brownsville y obligó al comandante federal, general Francisco Ávalos, a proclamar un arancel que abolía muchos derechos de importación.¹⁰

La revuelta fue derrotada y, aunque tuvo cierto impacto en el gobierno nacional, la política arancelaria continuó ignorando los problemas de las regiones fronterizas o dándoles soluciones sólo temporales. El gobierno federal abolió el arancel Ávalos en abril de 1852. Ese mismo año el secretario de Hacienda, Marcos de Esparza, propuso la demarcación de una zona de libre comercio a lo largo de toda

la frontera norte. Esparza presentó su propuesta como una solución al conflicto de intereses entre esa región y el centro del país, al poco desarrollo productivo de la misma, y al deficiente estado de sus comunicaciones con el resto del país que tomaba en cuenta la innegable ventaja comparativa que el comercio con Estados Unidos tenía para los nortefños. El proyecto no fue aprobado, pero en enero de 1853 el presidente Juan B. Ceballos dispuso que en las aduanas fronterizas y marítimas se levantaran las prohibiciones y disminuyeran los derechos y dio permisos para introducir víveres "en tanto se expedía un nuevo arancel". Posteriormente, el régimen de Antonio López de Santa Anna renovó el decreto de 1849, e hizo otras concesiones a la frontera, cuya situación había empeorado a causa del decreto norteamericano de 1852.¹¹

En 1855 se reinstauró el arancel Ceballos, pero fue sustituido en 1856 por otro menos liberal, que además suprimió las aduanas de Reynosa y Guerrero.¹²

9 Shearer, *passim*. Esta es la revuelta conocida como del Plan de la Loba.

10 El arancel Carvajal gravaba al algodón, 30%; artículos de algodón de color y estampado, 25%; artículos de lana, 40%; artículos de seda, 44%; juguetes, 60%; abarrotes no clasificados como de primera necesidad, 14%; plata y oro para exportación, 1.5%; tabaco, 3 dólares por cada cuatro arrobas; madera, libre. El arancel Ávalos, por su parte, "no sólo alteraba en todas sus partes las cuotas y registros burocráticos establecidos en 1845, sino que permitía la importación de hilos, hilazas y tejidos de algodón, ropa hecha de todas clases, sayales, jerga, paño, sarapes, frazadas, almidón, anices, alambre de latón, algodón en rama, azufre, botas, zapatos, botones de metal, cobre en pasta, cominos, carey, asta, charreteras y algodón de todas clases, pieles curtidas, jabón, juguetes, loza ordinaria, documentos de comercio, impresos, miel de caña, etc." Cosío Villegas, p. 31. Sobre la participación de uno de los principales comerciantes de Brownsville, véase Chauncey Devereux Stillman, *Charles Stillman, 1810-1875*. New York, 1956.

11 Durante el gobierno de Santa Anna se decretó la exención de derechos a los buques extranjeros que llegaran a la boca del río Bravo y del derecho de consumo a los artículos que se consumieran en la franja fronteriza entre Matamoros y Nuevo Laredo. Para la propuesta de Esparza, véase Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda, *Iniciativa del gobierno para la demarcación de la zona de comercio libre en la frontera del Norte*. México, Tipografía de Vicente García Torres, 1852, pp. 3-5; para las modificaciones arancelarias entre 1851 y 1853, Cosío Villegas, p. 32; para las disposiciones santanistas, Dublán, v. VI, 1851-1853, p. 725-726 y para la puesta en vigor del arancel Ceballos, Secretaría de Hacienda, *Memoria de Hacienda y Crédito Público correspondiente al cuadragésimoquinto año económico presentada por el Secretario de Hacienda al Congreso de la Unión*. México, Imprenta del Gobierno en Palacio, 1870, p. 445.

12 Mario Cerutti, *Economía de guerra y poder regional en el siglo XIX*. Monterrey, Archivo General del Estado de Nuevo León, 1983, pp. 82-85. Por añadidura, ese año se reinstauraron las alcabalas.

Sin embargo, todas estas medidas eran insuficientes, pues no solucionaban el problema de raíz. A fines de la década de 1850 era clara para los dirigentes fronterizos la necesidad de establecer franquicias que permitieran a los negociantes del lado mexicano competir con sus contrapartes norteamericanas. En agosto de 1855 el gobernador de Nuevo León y Coahuila decretó una serie de rebajas al arancel de 1853, muy similares a las de Ceballos, que después se conocieron como el arancel Vidaurri. Esta ordenanza rigió en las aduanas de Tamaulipas al menos por algunos periodos entre la fecha de su expedición y febrero de 1858 y desde esa fecha hasta agosto de 1860.¹³ Finalmente, en mayo de 1858, unos meses después de que Tamaulipas reasumió su soberanía a raíz del golpe de Estado del presidente Ignacio Comonfort, el gobernador Ramón Guerra creó una zona de libre comercio a lo largo de la frontera del estado con Texas y estableció que las importaciones para el consumo de la zona, el comercio al interior de ella y las importaciones que se depositaran en almacenes, mientras no se internaran hacia el sur, se harían libres de impuestos federales.¹⁴

El comercio durante la Guerra de Secesión

A partir del decreto de 1858, se revirtió la tendencia de los comerciantes fronterizos a establecerse en el lado norteamericano y disminuyó el contrabando y el precio de las mercancías europeas y norteamericanas que vendían en la zona fronteriza. Matamoros absorbió parte del comercio que se realizaba por Brownsville y Tampico, lo cual se reflejó en un aumento en el número de barcos que llegaron a su puerto.¹⁵

El incremento del comercio por esa aduana de productos de consumo general fue tal que, por ejemplo, los textiles ingleses comenzaron a competir con ventaja con los norteamericanos.

Entre 1861 y 1865 el comercio fronterizo se desarrolló bajo circunstancias excepcionales. Mientras la Guerra de Secesión reorientó las exportaciones e importaciones tejanas hacia el río Bravo, la Guerra de Intervención creó las condiciones para que los gobiernos de Tamaulipas y Nuevo León —especialmente éste último— asumieran el control de sus relaciones con el exterior independientemente del gobierno central. Aunque eventualmente la Guerra de Intervención fue fundamental para la consolidación de un

13 El arancel Vidaurri funcionó siempre con descuentos adicionales que variaron entre 15 y 60 por ciento. No conocemos con precisión las fechas en las que rigió ese arancel en las aduanas de Tamaulipas antes de febrero de 1858. Es probable que en la de Mier, que estuvo bajo el control directo de Vidaurri, haya estado en vigor por más tiempo que en el resto. A partir de agosto de 1860 volvió a regir en el estado el arancel de 1856, excepto en la Zona Libre. Cerutti, *Economía de guerra*, pp. 70-71, 78, 98, 104-105 y 111-113.

14 Copia del decreto en Estados Unidos, Departamento de Estado, *Consular Despatches*, rollo 4, vol. 7, enero 1, 1858 y en Irigoyen, pp. 35-36.

15 En 1859 entraron 116 embarcaciones de esa nacionalidad con 30 526.49 toneladas de mercancías —un incremento notable en vista de que en los diez años que habían transcurrido desde el establecimiento de la frontera no había llegado a Matamoros un solo barco norteamericano—. P. Seuzeneau al secretario de Estado, 4 de abril de 1858; R. Fitzpatrick al secretario de Estado, 1o. de julio de 1859 y 1o. de octubre de 1860, *Consular Despatches*, rollo 4, vol. 7; Favre, cónsul, al Ministerio de Asuntos Extranjeros, Tampico, 26 de enero de 1860, en Lilia Díaz, ed. *Versión francesa de México. Informes económicos*. México, Secretaría de Relaciones Exteriores, 1974, v. I, p. 248 y British Museum, *Parliament Papers*, v. XXX, pp. 98 y 285.

Estado nacional con un gobierno central relativamente fuerte a la cabeza, entre 1862 y 1864 Vidaurri pudo diseñar su política comercial y exterior sin pasar por el gobierno nacional. La canalización del comercio hacia la frontera y la protección que le brindó Vidaurri, apuntalaron la posición de Monterrey como eje comercial del noreste y, a largo plazo, sentaron las bases sobre las que se edificaría la preeminencia industrial de la ciudad.

Varios factores explican la importancia que adquirió la frontera mexicana para el comercio exterior confederado. Por un lado, al comenzar la guerra civil norteamericana, el presidente unionista Abraham Lincoln decretó un bloqueo a las costas confederadas. Aunque su eficacia fue muy limitada, el bloqueo reorientó el comercio del Departamento del Transmississippi (que comprendía el occidente de

Louisiana, Arkansas, Texas y el Territorio Indio) hacia la frontera con México. Dado que los principales clientes y proveedores de la Confederación, Inglaterra y Francia, tenían motivos por los cuales prefirieron no romper abiertamente con la Unión, la frontera mexicana fue de crucial importancia como vía de entrada y salida para el comercio del Transmississippi.¹⁶ Matamoros, que era el puerto neutral más cercano a la Confederación, adquirió aún mayor importancia después de que los franceses ocuparon Tampico y Veracruz y una fracción del comercio mexicano que normalmente llevaban esos puertos se desvió hacia el norte.¹⁷

Por otro lado, tanto las autoridades civiles y militares como los comerciantes del Transmississippi buscaron en México una solución a sus problemas de abastecimiento. En efecto, aunque en 1861

- 16 El Departamento de Estado confederado intentó obtener de las potencias europeas y de los gobiernos republicano e imperial mexicanos reconocimiento diplomático, desconocimiento de la validez del bloqueo y la aprobación de las compras de barcos, pertrechos y otras provisiones necesarias para la guerra. Por múltiples razones los gobiernos de Inglaterra y Francia juzgaron que las ventajas de apoyar a los rebeldes no ameritaban arriesgar las relaciones con la Unión. Aún cuando ninguno de los dos estableció relaciones diplomáticas con la confederación, en los periodos en los que controlaron aduanas fronterizas los gobiernos republicano e imperial también permitieron que el comercio se desarrollara libremente. Para una discusión detallada del complejo contexto diplomático en el que se realizó el comercio fronterizo, véase Patricia Fernández de Castro, "El impacto de la Guerra de Secesión en la frontera mexicano-norteamericana", tesis de licenciatura, Centro de Estudios Internacionales, El Colegio de México, 1982, pp. 34-53.
- 17 No sólo por el hecho de haber sido ocupado, sino también porque ambos gobiernos tomaron medidas para alejar el comercio de los puertos controlados por el enemigo. Los republicanos intentaron cobrar impuestos de importación a las mercancías importadas durante la ocupación de Tampico entre agosto de 1862 y enero de 1863 y que ya los habían pagado a la aduana francesa; durante la segunda ocupación del puerto, establecieron una aduana interior en un punto que era paso obligado hacia el interior del país. Por otra parte, Juárez decretó una ley que aseguraba protección especial a los convoyes comerciales que se internaran por puertos republicanos y redujo los impuestos a las mercancías que se importaran por ellos. Las autoridades intervencionistas, por su cuenta, decretaron que las mercancías importadas por puertos republicanos volverían a pagar íntegros los derechos de importación al fisco imperial, mientras que los que se importaran por Veracruz o Tampico con destino a puntos ocupados por el ejército francés pagarían sólo la mitad. Véase Charles de Saint Charles, vicecónsul, al Ministerio de Asuntos Extranjeros, Tampico, 27 de febrero de 1863, en Lilia Díaz, trad., "Despachos consulares franceses. Informes políticos" (mecanoscrito) documento 1440; Charles de Saint Charles, vicecónsul, al Ministerio de Asuntos Extranjeros, Tampico, 4 de febrero de 1861 y 18 de marzo de 1864, en Díaz, *Versión francesa de México. Informes económicos*, v. I, pp. 248-249 y 283-284; comunicación del comisario extraordinario de Hacienda Budin a Bazaine, 30 de abril de 1863 y Decreto, 1o. de mayo de 1863, en Elías Federico Forey, *Colección completa de los decretos expedidos por el excelentísimo general Forey* (s. p. i.) pp. 3-6 y Emile compte de Kératry, *La contreguerrilla française au Mexique. Souvenirs des terres chaudes*. París, A. Lacroix, Verboeckhoven et Cie., 1868, pp. 165-166.

el gobierno confederado prohibió las exportaciones de algodón para tratar de obligar a los países europeos a extenderle el reconocimiento diplomático, envió agentes a Nueva Orleans, Tampico, Sonora, Chihuahua y Nuevo León a establecer relaciones comerciales y a tratar de garantizar la neutralidad del norte mexicano. Aún más importante fue que para los estados del Transmississippi —especialmente para Texas, que era el más importante por su población y economía— el comercio era vital porque, al igual que el noreste mexicano, la región dependía de importaciones, que en su mayor parte venían del noreste americano y de Europa, para satisfacer las necesidades de la población y del ejército. Efectivamente, Texas pronto resintió la disrupción del comercio a causa de la guerra. Por ello creó un Comité para Considerar la Conveniencia de Vender Algodón a México, que autorizó dicho comercio. Diversas instancias gubernamentales enviaron agentes a asegurar el tráfico fronterizo: además de los que envió el gobierno confederado en 1861 a México y Nueva Orleans, el general Hamilton P. Bee, comandante del distrito sur de Texas envió a un representante a entrevistarse con Dubois de Saligny en 1861; en 1862 el gobierno general envió un agente de importaciones para Texas; lo mismo hizo el Comité Militar Estatal de Texas; y a partir de agosto de 1863 la Oficina del Algodón

del Departamento del Transmississippi tomó a su cargo las operaciones comerciales oficiales.¹⁸ Igualmente, los comerciantes como Charles Stillman o George W. Brackenridge identificaron inmediatamente las grandes posibilidades que representaba el comercio fronterizo. A pesar de los temores oficiales de que la Unión intentara tomar el río Bravo y los puertos de Texas, desde fines de 1861 organizaron rutas costeras y terrestres para llevar algodón a México.¹⁹

Al principio de la guerra el comercio continuó pasando por el puerto tejano de Brazos Santiago pero, para evitar problemas con los buques bloqueadores norteamericanos, pronto se transfirió al otro lado del río. Ahí se fundó Bagdad en 1863, que en el curso de los siguientes dos años llegó a tener más habitantes que Tampico. La playa frente al pueblo

estaba cubierta por pacas de algodón que salían y mercancías que entraban. Las tiendas eran numerosas y estaban repletas de mercancías. Los carreteros chasqueaban sus látigos en las calles y los jinetes en botas y espuelas galopaban de un lado al otro. El panorama era el de alguna escena mágica, que podía haber sido improvisada en una sola noche. La población era tan heterogénea como las habitaciones. Blancos, mulatos e indios estaban todos revueltos. Pero entre todos descollaba el yanqui. Tanto las chozas como las mercancías eran suyas. Administraba los

- 18 *Triweekly Alamo Express*, 17 de agosto de 1860; John French, "A United States Consul and the Foreign Community: Franklin Chase and his Friends and Enemies at Tampico, Mexico, 1861-1865" (Tesis de maestría, University of Pittsburg, 1978), p. 6; *San Antonio Herald*, 19 de octubre de 1861; José Fuentes Mares, "La misión de Mr. Pickett", *Historia Mexicana*, XI, 4 (abril-junio 1962), pp. 409-415; Charles Ramsdell, "The Texas State Military Board, 1862-1865", *Southwestern Historical Quarterly*, XXVII, 4 (abril de 1924), pp. 261-270; Luis G. Zorrilla, *Historia de las relaciones entre México y los Estados Unidos de América*. México, Porrúa, 1977, p. 440; James L. Nichols, *The Confederate Quartermaster in the Transmississippi*. Austin, Texas, The University of Texas at Austin, 1964, pp. 8-12 y 68.
- 19 Véase el decreto del gobernador Francis R. Lubbock de 29 de noviembre de 1861, en *San Antonio Herald*, 11 de enero de 1863; Marilyn McAdams Sibley, "Charles Stillman: A Case Study of Entrepreneurship on the Rio Grande, 1861-1865", *Southwestern Historical Quarterly*, LXXVII (octubre de 1973), p. 232.

hoteles, marcaba los billares y vendía el aguardiente.²⁰

Antes de 1861 Matamoros había recibido sólo un barco procedente de Nueva York; entre 1861 y marzo de 1864, llegaron entre 126 y 152 barcos de ese puerto. El movimiento comercial llegó a ser tan grande, que se establecieron servicios regulares entre Matamoros y La Habana (principalmente armas y municiones), Belice ("todo tipo de manufacturas inglesas"), Nueva Orleans y Londres.²¹

Aunque la regulación y las decisiones sobre comercio recaían en los ministerios de Hacienda y Relaciones Exteriores del gobierno nacional, Vidaurri controló el comercio en el noreste hasta el invierno de 1863-1864. En 1861 el gobernador recibió al agente confederado José Agustín Quintero, con quien negoció el libre curso del comercio por las aduanas del río Bravo, el uso del puerto de Bagdad en el Golfo para el comercio exterior confederado y el permiso de depositar en Monterrey mercancías en tránsito de o hacia Texas. En abril de 1862, "deseando aumentar la concurrencia de barcos a Matamoros", estableció que el algodón que se importara para ser reexportado pagara un derecho único de un peso por quintal (pocos meses después, ordenó que el algodón que se importara para consumo interno pagara cincuenta centavos más).²²

Hasta la primavera de 1864 en que se separó de la República, Vidaurri protegió el comercio fronterizo. Su objetivo era fortalecer su posición política manobrando sus buenas relaciones con la Confederación y los recursos que obtenía del comercio. Procuró, además, proteger los intereses de los grandes comerciantes de la región. A fines de 1863 uno de ellos, su yerno Patricio Milmo, tuvo problemas con el Departamento del Transmississippi por un adeudo de medio millón de toneladas de algodón y 16 000 pesos que aquél le debía. Con el apoyo de Vidaurri, Milmo comenzó a confiscar el algodón que iba a Piedras Negras. En respuesta, los confederados congelaron los valores mexicanos en Texas y cerraron la frontera al comercio. Esto representaba para Vidaurri una pérdida de entre 50 000 y 60 000 dólares al mes en un momento en que su situación era difícil a causa de las crecientes tensiones entre él y Juárez. Vidaurri y Milmo tuvieron que detener las confiscaciones y negociar una solución al problema; al final los confederados accedieron a dar satisfacción a Milmo.²³

Durante el periodo en el que Vidaurri controló las aduanas fronterizas sólo hubo otra disrupción grave al comercio. En septiembre de 1861, después de que Jesús de la Serna fue declarado gobernador electo, estalló un conflicto entre sus partidarios (llamados los *rojos*) y los de Cipriano

20 Rafael Semmes, comandante del buque confederado *Alabama*, citado en James Irby, "Line of the Rio Grande: War and Trade on the Confederate Frontier, 1861-1865", (disertación doctoral, University of Georgia, 1969), p. 6.

21 Robert W. Delaney, "Matamoros, Port for Texas During the Civil War", *Southwestern Historical Quarterly*, LVIII, 4 (abril de 1955), pp. 261 y 478 y William T. Windham, "The Problem of Supply in the Transmississippi Confederacy", *Journal of Southern History*, XXVII (mayo de 1961), p. 63; véase también Leonard Pierce al secretario de Estado, 4 de marzo de 1864, *Consular Despatches*, rollo 4, vol. 7.

22 Leyes sobre el comercio fronterizo, 5 de abril de 1862 en Archivo Matías Romero, documento 50232.

23 Santiago Vidaurri al Ministro de Relaciones Exteriores en Archivo Matías Romero, Correspondencia reservada, ff. 155-157 y Ronnie Curtis Tyler, "Cotton on the Border, 1861-1865", *Southwestern Historical Quarterly*, LXXIII, 4 (abril de 1970) pp. 465-472.

no Guerrero y José María de Jesús Carvajal (los *crinolíños*). Inicialmente la revuelta facilitó el comercio porque los oficiales de la aduana, que eran *crinolíños*, huyeron a Brownsville y establecieron ahí su oficina. Sin embargo, el conflicto pronto interrumpió las comunicaciones entre Matamoros y Monterrey, por donde pasaba el algodón que provenía de Piedras Negras. El gobierno federal nombró a Vidaurri comandante militar de Tamaulipas y lo envió a la frontera a solucionar el problema. Como los rebeldes estaban recibiendo apoyo de Texas —entre otros, del comandante del Fuerte Brown, el general John S. Ford— Vidaurri cerró la frontera. Posteriormente, al reabrir la, dispuso que en lugar de entrar a la Zona Libre de impuestos de arancel, las importaciones pagarían la mitad de los derechos al momento de cruzar la frontera; si se internaban al sur de la Zona Libre, pagarían la otra mitad, y gravó el algodón tejana con un impuesto de dos centavos por libra, que redujo a la mitad después de que los tejanos dejaron de ayudar a Carvajal.²⁴

Para la República, la decisión de permitir o no el comercio por Matamoros tenía implicaciones diplomáticas importantes. Era fundamental permanecer neutral para evitar que cualquiera de los dos

contendientes norteamericanos a su vez reconociera —o, peor aún, apoyara— al Imperio. Además, el comercio fronterizo representaba una fuente de ingresos nada despreciable, especialmente después de que la República perdió la aduana de Veracruz y se vio obligada a abandonar la capital y a retirarse al norte. Había, además, otras razones para mantener buenas relaciones con la Confederación:

Opóñese a esta idea [de una alianza con la Unión . . .] la precaución que á su turno tiene que emplear este gobierno para no despertar la suspicacia de los Estados Confederados, y darles un pretexto de agresión sobre nuestra frontera septentrional. Este peligro merece tanta más consideración cuanto que el Agente confidencial de el gobierno de Montgomery en México ha manifestado solemnemente que consideraría esa alianza con los Estados del Norte como una violación de la neutralidad que México debe guardar en la querella intestina que agita la Unión americana, y cuanto que en los Estados Confederados parece haber brotado la idea de proporcionar una vía de exportación por el territorio mejicano á sus algodones estancados por el bloqueo.²⁵

En realidad, sin embargo, hasta fines de 1863 era el gobernador de Nuevo León y Coahuila quien controlaba el comercio.²⁶

- 24 Arturo González, *Historia de Tamaulipas*. Ciudad Victoria, El Lápiz Rojo, 1931, pp. 74-76; Archivo Histórico de la Secretaría de Relaciones Exteriores, LE 2-5-2494, *El cónsul de México en Brownsville, Texas, remite periódicos y da cuenta de los últimos sucesos acaecidos por el proceder de las autoridades de Matamoros* (en adelante esta fuente será citada como ASRE); decreto del gobierno. Declara inconstitucional el expedido el 12 del corriente por el gobernador de Nuevo León y Coahuila sobre reducción de la Zona Libre, 28 de mayo de 1862, en Dublán, v. IX (1861-1866), pp. 471-472; Ronnie C. Tyler, *Santiago Vidaurri and the Southern Confederacy*. Fort Worth, Texas, Texas State Historical Association, 1973), pp. 63-74. Como señala Cerutti (*Economía de guerra*, pp. 122-123 y 140-142), esta decisión tenía también como objetivo incrementar la recaudación en vista de la vitalidad del comercio y de las necesidades de Vidaurri.
- 25 Ministerio de Relaciones Exteriores al encargado de negocios de la república mexicana en Washington, 29 de septiembre de 1861, Archivo Matías Romero, Correspondencia reservada, f. 273.
- 26 Véase Cerutti, *Economía de guerra*, pp. 115-117 y 123-133 para un recuento de los esfuerzos del gobierno republicano para recuperar el control sobre las rentas aduanales de la frontera. Para un episodio específico en el que en mayo de 1862 el gobierno federal intentó infructuosamente impedir que Vidaurri cobrara un porcentaje de los derechos de arancel a las importaciones a la Zona Libre, véase Leyes sobre el Comercio Fronterizo, 5 de abril, 11 y 20 de agosto de 1862 y 31 de enero de 1863, en Archivo Matías Romero, Documento 50232.

A fines de 1863 la situación del comercio fronterizo se volvió más complicada. En vista de la superioridad militar del ejército imperialista, el presidente Juárez, quien desde mediados de año había establecido su gobierno en San Luis Potosí, decidió retirarse hacia Saltillo. La cercanía del gobierno federal y su creciente dependencia de los recursos militares, fiscales y políticos del noreste no tardó en provocar una confrontación entre Vidaurri y Juárez. En febrero de 1864 el gobernador de Nuevo León y Coahuila rompió con el presidente y, después de un corto exilio en Texas, se adhirió al Imperio. Posteriormente, en el verano de 1864, el Imperio inició una campaña militar en Tamaulipas cuyo objetivo era rechazar al gobierno republicano más allá de la frontera y asegurar el noreste. Estos movimientos coincidieron con la ocupación unionista de Brownsville entre noviembre de 1863 y junio de 1864, y un ataque, también unionista, a Eagle Pass en abril de ese año.²⁷

Durante el periodo en que Juárez y Vidaurri contendieron por el control de la frontera, las aduanas fronterizas fueron un recurso de importancia crucial. El activo comercio fronterizo generaba ingresos fiscales considerables y era la puerta de acceso a pertrechos y otros artículos de importación, de modo que los diversos grupos involucrados en la guerra trataron de atraer el comercio a las aduanas que controlaban y desviarlo de las que controlaba el enemigo. "Los recursos de que el gobierno nacional pudo disponer durante este año [fiscal 1863-1864]," explica la *Memoria de Hacienda* de 1870,

fueron muy limitados, á consecuencia de que estuvo privado del producto de casi todas las aduanas de la República, y de los rendimientos de una gran parte del territorio de ésta, que era ocupado sucesivamente por el ejército francés. La única aduana marítima que se conservó en posesión del gobierno nacional, durante todo este año, fue la de Matamoros, cuyos productos, insignificantes en otras ocasiones, fueron en este año, de alguna cuantía por el movimiento que hubo en ella, con motivo de la guerra civil de los Estados Unidos y el bloqueo ú ocupación de la ribera izquierda del Río Bravo. Otro tanto sucedió, aunque en menor escala, con la de Piedras Negras.²⁸

A pesar de que el gobierno de Juárez mostró simpatías por el de la Unión, ni siquiera cuando ocupó Monterrey o las diversas ciudades de la frontera trató de estorbar el comercio. Al igual que Vidaurri, el gobierno republicano aseguró a Quintero que el comercio continuaría bajo condiciones propicias, que del territorio que controlaba no saldrían expediciones contra la Confederación y que la frontera permanecería neutral.

Con el fin de obtener fondos para financiar sus fuerzas, y para desviar el comercio de las aduanas que controlaba el enemigo, tanto Juárez como Vidaurri impusieron gravámenes al tráfico mercantil. En diciembre de 1863 el gobernador de Nuevo León y Coahuila dispuso que la mercancía que se internara por Matamoros para reexportarse por la aduana de Piedras Negras pagara 25 por ciento sobre los derechos de tránsito que pagaba en el primer punto al llegar a Monterrey. El gobierno federal abolió este impuesto en mayo de 1864, apenas derrotó a Vidaurri, pero tres días después ordenó que el algodón que entrara por Piedras Negras para

27 Fernández de Castro, pp. 104-124.

28 México, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, p. 589.

ser reexportado pagara un peso por quintal, más un peso por paca, al llegar a Monclova, Saltillo o Monterrey.²⁹ También había determinado que al algodón que se enviara de Piedras Negras a Matamoros

con guías expedidas desde el 12 de Marzo próximo pasado hasta la fecha en que aquella aduana quedó sometida á la obediencia del supremo gobierno [. . .] se les cobrarán todos los derechos que deban causar en razón de que no pueden darse por bien pagados los satisfechos á personas que perdieron su carácter de autoridades y empleados, en el momento de su sublevación contra el ciudadano presidente.³⁰

(Durante la rebelión de Vidaurri se habían importado aproximadamente 12 000 pacas cuyo valor, en Matamoros, era de unos 2 400 000 pesos. Originalmente Juárez pensó en confiscarlo, pero los comerciantes le propusieron pagar los impuestos y así obtuvo cerca de 96 000 dólares para las arcas republicanas).³¹

Al igual que Juárez y Vidaurri, los oficiales del ejército de intervención y las autoridades imperiales protegieron el libre curso del comercio. Francia, al igual que Inglaterra, estaba interesada en asegurar el flujo de algodón hacia sus fábricas textiles, así que, cuando establecieron un bloqueo a la costa mexicana, los comandantes europeos de la Escuadra Tripartita exceptuaron a los barcos franceses e ingleses de la prohibición de usar los puertos mexicanos. El general Aquiles Bazaine, coman-

dante del ejército de intervención, dio desde un principio permiso especial a los exportadores de algodón para que continuaran con su comercio y, en octubre de 1863 ordenó que el puerto de Matamoros no fuera bloqueado.³²

El general Tomás Mejía, comandante militar imperial de Nuevo León, Coahuila y el distrito norte de Tamaulipas, que ocupó la zona fronteriza desde octubre de 1864 hasta fines de 1865, también se preocupó por proteger y alentar al comercio fronterizo. Apenas ocupó Tamaulipas redujo los derechos aduanales a pagar en Matamoros. Disminuyó en 60 por ciento las tarifas arancelarias de las mercancías que pagaban más de 1 000 pesos en derechos y en 70 por ciento las del resto.³³

La intensificación de los conflictos político-militares a ambos lados de la frontera tuvo graves consecuencias para el comercio. Especialmente cuando los artículos de comercio eran armas o pertrechos, la complicada circunstancia de estar tanto México como los Estados Unidos en estado de guerra y con dos gobiernos en cada país reclamando cada uno la soberanía nacional en la zona fronteriza creó problemas al comercio. Los peligros no arredaron, sin embargo, a los comerciantes. Ni las severas tormentas que ese invierno azotaron la boca del Río, ni el desembarco unionista en Brownsville, ni los enfrentamientos entre las tropas de Juan Nepomuceno Cortina y el juarista

29 Comunicación de la Tesorería General de la Nación. Publica la resolución del Ministerio de Hacienda sobre el pago de derechos impuestos al algodón, 17 de mayo de 1864, en *Dublán*, v. IX (1861-1866), p. 685.

30 Comunicación de la Secretaría de Hacienda. Contiene varias prevenciones para el despacho de buques que arriben al puerto de Matamoros, 3 de mayo de 1864, en *Dublán*, v. IX (1861-1866), pp. 681-682.

31 *New York Tribune*, 21 de mayo de 1864, ASRE LE-1312, f. 221.

32 "News from Mexico", *New York Times*, 21 de febrero de 1862; Aquiles Bazaine, octubre de 1863 y 1o. de marzo de 1864, en Genaro García, *La Intervención francesa según el archivo del mariscal Bazaine*. México, Porrúa, 1973, pp. 148-151 y 308-309; México, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, p. 616.

33 Aquiles Bazaine al ministro de Estado, 11 de noviembre de 1864 y Velázquez de León a Bazaine, 14 de noviembre de 1864, en García, pp. 590-593.

Manuel Ruiz en Matamoros impidieron que Seba Bogart Brush, hojalatero y comerciante de Austin, transportara un cargamento de algodón a Monterrey y de ahí a Matamoros para embarcarlo en el *Jane Cockerell* rumbo a La Habana y Nueva York.³⁴

Por otro lado, el estatus de neutrales que tenían los gobiernos mexicanos y europeos respecto de los contendientes norteamericanos y el de éstos respecto de los gobiernos mexicanos sirvió para proteger este comercio tan vulnerable a confiscaciones y embargos. Así, por ejemplo, cuando la goleta inglesa *Love Bird* fue detenida por una fragata francesa con un cargamento de 10 000 rifles y 2 000 000 cartuchos y otros pertrechos, un certificado del vicecónsul francés permitió que el consignatario las desembarcara en territorio mexicano para poder exportarlas sin problemas a Texas. Pocos días después de este incidente, el general republicano Enrique Mejía salió de Matamoros para Nueva Orleans a comprar cañones y pólvora con un pase del cónsul norteamericano que garantizaba que las armas no caerían en manos confederadas; el plan era transportarlas en un cañonero norteamericano para evitar que las fuerzas imperiales las capturaran. En el invierno de 1863-1864, varios buques de guerra ingleses patrullaron la boca del Río para mantener abiertas las vías del comercio e incluso el capitán de uno de ellos ayudó al

del *Jane Cockerell*, cuya tripulación se resistía a trabajar.³⁵

Hasta el principio de la guerra civil, México importaba tan sólo 40 000 pacas de algodón, de las que 2 000 entraban por Matamoros. Entre 1861 y 1865 numerosas casas tejanas y europeas abrieron sucursales en el lado mexicano de la frontera. En 1861 las casas Middleton T. Johnson y Rhyne Brothers de Matamoros³⁶ recibieron un cargamento de 3 000 pacas —el primer cargamento de esa magnitud que recibía el puerto fronterizo—. En octubre de 1862 se calculaba que habían sido exportadas por esa vía 5 000 pacas, aunque es posible que hayan sido más.³⁷ En total, entre 300 000 y 350 000 pacas de algodón (entre 120 000 000 y 164 500 000 libras) pasaron por Matamoros entre 1861 y 1865. A un precio promedio de 50 centavos por libra, el valor de este comercio osciló entre 60 000 000 y 82 000 000 dólares (o entre 12 000 000 y 16 450 000) dólares al año. Con este comercio los grandes hombres de negocios, que vendían el algodón por oro, compraban moneda confederada y la reinvertían en algodón, obtuvieron notables ganancias.³⁸

No sólo floreció el comercio de algodón: las exportaciones a Texas también fueron buen negocio. La escasez en el interior de Texas garantizaba las ganancias, sobre todo cuando los comerciantes manejaban tanto la exportación del algodón como la importación y distribución

34 Abbot O. Peyton, "Business Travel Out of Texas During the Civil War. The Travel Diaries of S. B. Brush, Pioneer Austin Merchant", *Southern Historical Quarterly*, XCVI, 2 (octubre de 1992), pp. 259-264.

35 J. J. Bruzon, vicecónsul, al Ministerio de Asuntos Extranjeros, Matamoros, 28 de septiembre de 1863 en Díaz, "Despachos consulares franceses. Informes políticos", documento 1437; Peyton, pp. 266-267; L. Tuffly Ellis, "Maritime Commerce on the Far Western Gulf", *Southern Historical Quarterly*, XCVI, 2 (octubre de 1992), p. 213; Delaney, *passim*.

36 French, p. 8; Tyler, "Cotton on the Border", p. 457.

37 "Letter to the Editors", *San Antonio Herald*, 18 de octubre de 1862.

38 French, p. 32 y Fernández de Castro, Apéndice III; comentarios de W. A. Broadwell, jefe del Comité Militar de Texas, en Nichols, p. 62. Véase también Ramsdell, p. 270.

de la mercancía, porque eso les permitía aprovechar las diferencias de precios: cuando en Matamoros un barril de harina costaba entre 30 y 32 dólares, en Charleston estaba a 46, en Wilmington 53, en Mobile 60 y en San Antonio llegaba a 70 dólares.³⁹

Los contratos gubernamentales eran particularmente redituables. La casa Oliver and Brothers de Monterrey obtuvo un contrato para vender a la Confederación toda la pólvora y el salitre que pudiera conseguir en Zacatecas; Patricio Milmo y su socio, A. Urbahan de San Antonio, firmaron un contrato con el Transmississippi para importar 1 000 000 libras de harina que se les pagarían con 850 000 libras de algodón. Las ganancias en ese tipo de contratos siempre fueron altas —entre 20 y 600 por ciento en algunos casos documentados.⁴⁰

Dos grupos de empresarios fueron beneficiarios de este comercio. Las principales ganancias fueron para los grandes comerciantes que pudieron especular con los precios del algodón, el oro, los bonos confederados y la mercancía que importaban a Texas. De éstos, la mayoría eran angloamericanos avecindados en Texas, como Richard King, Mifflin Kenedy y Richard Stillman. Algunos eran miembros de conocidas familias de la frontera, como

Santiago Belden. Otros eran mexicanos o extranjeros avecindados en el noreste de México, como Evaristo Madero, Valentín Rivero o Patricio Milmo. Finalmente, hubieron también comerciantes europeos que establecieron casas en Matamoros para participar en el comercio.

En menor proporción, el comercio benefició también a otro grupo: el de los arrieros, carreteros, y propietarios de mulas, vapores fluviales y alijadores que transportaban las mercancías de y hacia el territorio tejano. Por la escasez de medios de transporte, en Texas las autoridades (y los comerciantes influentes) utilizaron concriptos para mover sus cargamentos, pero cuando éstos no eran suficientes, recurrieron, tanto del lado mexicano como del americano, a los transportistas mexicanos. Debido a lo difícil del camino a la frontera y a la escasez de medios de transporte, el flete llegó a representar el 50 por ciento del valor de un cargamento. Por otra parte, el transporte fluvial y los alijadores que trasladaban mercancía de los barcos mercantes a tierra dejaron a sus propietarios ganancias legendarias.⁴¹

Hasta la fecha no se ha investigado cuál fue la recaudación de las aduanas fronterizas durante este periodo. Existen, sin embargo, indicaciones acerca de su importancia con relación a otras fuentes de

39 *San Antonio Herald*, 21 y 28 de febrero de 1862.

40 Tyler, *Santiago Vidaurri*, pp. 53-55; Nichols, pp. 55-58; Irby, pp. 19-23. Los contratos y las ventas de permisos de exportación a los que recurrieron el estado de Texas y el Departamento del Transmississippi para financiar sus compras son en muchos aspectos análogos a los contratos que firmó Vidaurri con comerciantes del noreste para financiarse, sobre todo en que permitieron a los comerciantes usufructuar sus relaciones con el poder político-militar y las posibilidades que brindaba la línea del Bravo, como lo señalan Mario Cerutti y Miguel González Quiroga, en "Guerra y comercio en torno al Río Bravo (1855-1867). Línea fronteriza, espacio económico común", *Historia Mexicana*, XL, 2 (octubre-diciembre de 1990), p. 234.

41 Del lado mexicano el costo del transporte fue menor, entre 5 y 25 por ciento del valor del cargamento. Irby, p. 70; Tyler, *Santiago Vidaurri*, pp. 53-55; recibos por transporte de algodón entre Monterrey y Matamoros (diciembre de 1862 a enero de 1863), en San Román Papers (University of Texas at Austin). Entre los que hicieron una fortuna con el transporte fluvial estuvieron Richard King y su socio Mifflin Kenedy. Para un caso menos conocido, véase "Letter from Brownsville", *San Antonio Herald*, 11 de abril de 1863.

ingreso gubernamental. Así, el Ministerio de Hacienda imperial calculaba que la aduana de Matamoros tenía ingresos inferiores sólo a la de Veracruz e iguales a los que producían los estados de Guanajuato, Puebla o Jalisco.⁴² Juárez, por su parte, esperaba financiar las fuerzas republicanas de Coahuila y Nuevo León con dos terceras partes de lo que recaudaba la aduana de Piedras Negras, cuyos ingresos a fines de 1863 se calculaban en 40 000 pesos al mes (casi el doble de lo que en ese periodo recaudaba Tampico).⁴³

Conclusiones

Para comprender la historia del comercio fronterizo y de la Zona de Libre Comercio es necesario inscribirla en el contexto del proyecto regionalista de las élites de la frontera noreste, uno de cuyos promotores más notables fue Santiago Vidaurri. Este jefe liberal neoleonés jugó un papel crucial en el triunfo de la revolución de Ayutla en 1855 y, a partir de entonces, se consolidó como gobernador de su estado natal y de Coahuila, que anexó a Nuevo León en 1856.⁴⁴

El proyecto vidaurrista era liberal pero, a diferencia del de los liberales del centro del país, como Benito Juárez o Mariano Escobedo, estaba predicado sobre

un Estado nacional débil y descentralizado.⁴⁵

Como su proyecto político, el proyecto económico vidaurrista procuraba fortalecer los intereses locales, aun cuando ello fuera en detrimento de los intereses o la política del gobierno central. Durante sus casi diez años en el poder, Vidaurri procuró aprovechar la cercanía de Estados Unidos para consolidar a Monterrey y sus comerciantes como pivotes a través de los cuales se articulaban el mercado regional y la economía mundial.⁴⁶

Ello implicaba eludir la mediación de los grandes comerciantes del centro del país y fortalecer la relación directa del noreste con la economía norteamericana, que se convertía en el principal abastecedor de productos foráneos al mercado regional, en detrimento de la industria, del fisco y de la presencia gubernamental centrales —en beneficio de los comerciantes, consumidores y el fisco estatales—. A su vez la estrecha colaboración que estableció con los comerciantes de la región, como lo ha señalado Mario Cerutti, le permitió asumir no sólo el aparato fiscal del gobierno central, sino también otra de las funciones básicas del Estado: proteger el orden y la seguridad de la vida y la propiedad por medio del control del uso legítimo de la fuerza.

42 Manuel Payno, *Cuentas, gastos y acreedores y otros asuntos del tiempo de la Intervención francesa y del Imperio. Obra escrita y publicada de orden del gobierno de la República, de 1861 á 1867*. México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1889, pp. 863-864. Los ingresos anuales de las principales aduanas marítimas del país se calculaban en: Veracruz 3 000 000; Matamoros, 1 200 000; Mazatlán, 1 000 000; San Blas, 150 000 (cifras en pesos).

43 Según otros cálculos, la entrada diaria de Matamoros era de 8 000 pesos. Windham, p. 164; Aquiles Bazaine, octubre de 1863, en García, pp. 148-151; Payno, p. 75; informe sobre las disposiciones superiores relativas al tráfico de algodón en greña por el puerto de Porfirio Díaz, en Archivo Matías Romero, documento 502235.

44 Tyler, *Santiago Vidaurri*, pp. 17-18 y 27.

45 Tyler, *Santiago Vidaurri*, p. 19.

46 Véanse los numerosos trabajos de Mario Cerutti, especialmente "Patricio Milmo, empresario regiomontano del siglo XIX", en *Formación y desarrollo de la burguesía en México, siglo XIX*. México, Siglo XXI, 1981, pp. 231-266.

A pesar de la fuerte influencia de Vidaurri en Tamaulipas, la Zona de Libre Comercio respondía a exigencias que los comerciantes y la población de la frontera tamaulipeca venían expresando prácticamente desde la delimitación de la nueva frontera en 1848.⁴⁷ Ciertamente, Vidaurri implantó un arancel notablemente liberal y adoptó otras medidas que facilitaron el intercambio liberal. Pero, tanto el discurso que había de esgrimir ante el gobierno nacional en el curso de los siguientes diez años como el propio arancel que promulgó se remitían al arancel Ceballos y, más allá, a la rebelión del Plan de la Loba de 1851 y a las múltiples representaciones que la frontera presentó en favor de un régimen arancelario especial. En este sentido, el proyecto vidaurrista era una expresión particularmente acabada de las necesidades y ambiciones políticas del noreste.

Durante el periodo 1861-1865 la frontera se convirtió en un espacio estratégico vital y controlarla pasó a ser un objetivo prioritario tanto de la Unión Americana como de los gobiernos republicano e imperial en México. Para éstos, además de ser un área crucial desde el punto de vista militar (por ser el último refugio del gobierno republicano) y financiero y un elemento crítico en la relación diplomática con los gobiernos americanos, subyugar esta región era fundamental si el proyecto nacional, tal como había sido articulado en el centro del país, iba a sobrevivir. Uno de los aspectos decisivos de esta competencia fue la lucha por las aduanas y los ingresos fiscales de la región, que por circunstancias ajenas a ella habían

adquirido gran importancia en términos de su recaudación y que eran una de las pocas fuentes de recursos que le quedaban a la República hacia 1864. El triunfo de Juárez, así, fue no sólo sobre el Imperio, sino también sobre el proyecto liberal de la periferia nortea. La abolición de la Zona Libre cuarenta años después del fin de la Guerra de Secesión fue una victoria de un Estado ya consolidado.

El intenso comercio que se desarrolló entre 1861 y 1865, sin embargo, forjó relaciones que reforzaron y ampliaron los nexos de la zona fronteriza con la economía norteamericana. Aunque no cabe duda que entre 1848 y 1861 ocurrieron numerosas transacciones por la frontera —al grado que por momentos se hicieron sentir hasta en los mercados del interior del país— el comercio en los años de la Guerra de Secesión fue de un orden de magnitud mayor e insertó al noreste en una red de intercambios más amplia que la puramente fronteriza. Esto es, si en los años anteriores a la Guerra de Secesión el comercio se hacía principalmente con las poblaciones fronterizas americanas, durante el conflicto el noreste estableció relaciones directas con puertos más lejanos. No todos esos nexos sobrevivieron después de 1865, pero algunos perduraron. La guerra descubrió para los comerciantes de Nueva Orleans, por ejemplo, la posibilidad de desplazar a los abastecedores europeos en los mercados mexicanos. Pensando en eso en julio de 1867 un grupo de empresarios de ese puerto envió a C. V. Riolle, exministro de Estados Unidos en Costa Rica a Matamoros y Tampico. Para atender los grandes mercados del interior —Monterrey, Saltillo,

47 Sobre el proyecto vidaurrista, véanse los trabajos de Mario Cerutti y de Ronnie C. Tyler citados en este artículo.

Chihuahua y otros— que antes dependían de otros puertos, los comerciantes abrieron en la frontera sucursales, almacenes, compañías de embarque y se inauguraron rutas de carretas y expresos.⁴⁸ Así, los años de la guerra dejaron un antecedente que sucesivas generaciones de empresarios aprovecharon.

48 *Daily Rancho*, 28 de junio, 6 y 30 de julio de 1865; Matías Romero, a los administradores de las aduanas marítimas de Matamoros y Tampico, Washington, 22 de julio de 1867, en Archivo Matías Romero, *Correspondencia expedida*, v. II, s. f.

CENTROS COMERCIALES DEL NORESTE DE MÉXICO Y DE LA CONFEDERACIÓN

