

UNA VISIÓN HISTÓRICA DEL COMERCIO ENTRE MÉXICO Y ESTADOS UNIDOS: EL SIGLO XIX Y EL IMPACTO REGIONAL EN EL OCCIDENTE DE MÉXICO

Araceli Ibarra Bellon*

En la actualidad Estados Unidos es, con mucho, el socio comercial más importante de México, pero no siempre lo fue. Durante los tres siglos de dominación colonial, el comercio exterior novohispano estuvo restringido al imperio español. Tal vez la medida más significativa de los primeros años del México independiente fue precisamente la negociación de convenios comerciales con un número creciente de países. Al principio, y durante buena parte del siglo XIX, Gran Bretaña fue el país más importante para México, como correspondía a la primera potencia mundial. Sin embargo, a medida que los ingleses fueron cediendo este lugar a los norteamericanos, la fuerza relativa de Estados Unidos en el comercio exterior mexicano fue creciendo también.

Al comparar las cifras de importaciones que venían de Estados Unidos con las procedentes de Gran Bretaña, es posible apreciar un fenómeno interesante. A primera vista, las importaciones norteamericanas en bruto son mayores que las británicas hasta 1838, año en que dicha tendencia se revierte. Sin embargo, hasta mediados del siglo sólo una parte pequeña de esas mercancías que entran a México son productos estadounidenses; la mayoría son productos extranjeros que los norteamericanos solamente transportan. Si se comparan los productos de cada país se verá que las mercancías británicas gozaban de mayor demanda a todo lo largo del periodo en comparación con las norteamericanas. Si, finalmente, se supone que todos los productos reexportados por Estados Unidos son británicos, lo que es exagerado, la diferencia a favor de los ingleses es aún más considerable. En suma, dos hechos saltan a la vista: 1) la diferencia entre los dos países tiende a cero hacia el final del

periodo, es decir, ambos tienden a tener la misma importancia comercial para México, y 2) la cantidad de productos simplemente transportados por Estados Unidos disminuye para dar lugar a importaciones de productos estadounidenses. Ambos hechos son de gran importancia para entender el proceso de consolidación de los Estados Unidos como socio comercial de México.

Esta importancia de Estados Unidos para México fue a veces confundida con la importancia de México para Estados Unidos. Así, hacia fines del siglo XIX, un visionario norteamericano llegó a decir: "México es una mina magnífica, pero aún poco desarrollada. Será nuestra India en cuanto a importancia comercial, nuestra Cuba y Brasil en cuanto a productos tropicales, nuestro complemento en características generales, recursos, suministros y demanda, nuestra Italia en cuanto a clima y atractivos, nuestra Troya en antigüedades e historia clásica..." Con la terminación de sus caminos ístmicos entre océanos y naciones para usar la expresión que el Barón de Humboldt aplicó a México años atrás podrá ser el puente del comercio mundial.

La cita que hace de Humboldt obedece a que ya el barón alemán había tenido sueños de grandeza semejantes un siglo antes. Y al igual que los de Humboldt, tampoco estos sueños norteamericanos —que nunca fueron de la mayoría— llegaron a prosperar. Con todo, es interesante observar el tono del visionario: junto con la primacía económica mundial, algunos norteamericanos heredaron la óptica imperial británica. Comparar a México con la India, a pesar de la exageración, no era pura casualidad.

* Agradezco a la Fundación Hewlett y a la Universidad de Guadalajara el apoyo financiero otorgado a esta investigación; a mis colegas del Instituto de Estudios Económicos y Regionales por las estimulantes discusiones; y a la señorita Silvia Ramos por la recopilación del material hemerográfico de la Biblioteca Pública del Estado de Jalisco. Para los especialistas en el tema, próximamente será publicada una versión más extensa que incluye el estudio en su totalidad.

EL PROCESO DE CONSOLIDACIÓN

El tratado original de Amistad, Comercio y Navegación con Estados Unidos se firmó en 1835. Con todo, las relaciones comerciales entre los dos países no adquirieron un carácter prioritario para México sino hasta fines del siglo XIX, durante el régimen de Porfirio Díaz; a partir de entonces, ya nunca dejarían de tenerlo. Aunque el proceso de consolidación que culmina en el porfiriato es lento y complejo, es posible distinguir tres momentos decisivos en la historia de México en que fue posible para Estados Unidos dar pasos considerables en el desarrollo de su comercio con México: el comercio de neutrales, a fines del siglo XVIII y principios del XIX; la invasión norteamericana, 1846-1848, y la construcción de los ferrocarriles, a partir de 1889.

EL COMERCIO DE NEUTRALES

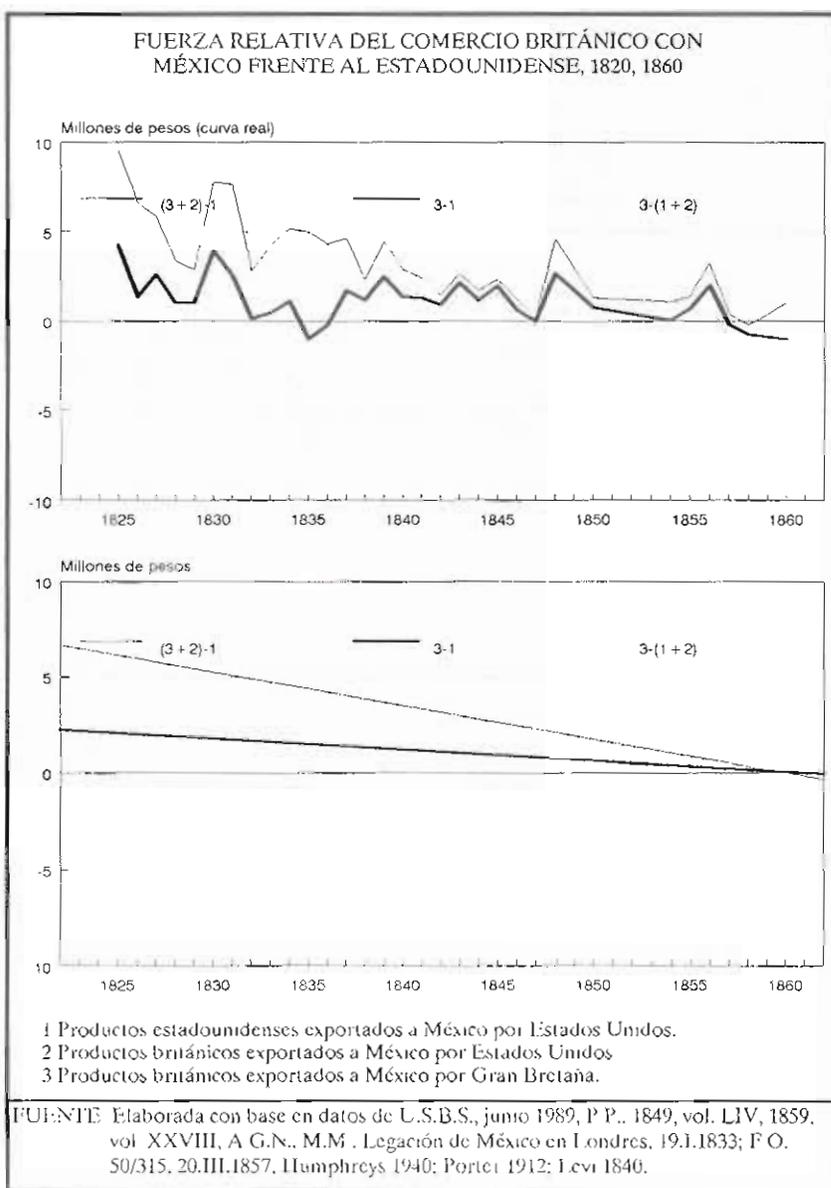
La primera coyuntura histórica favorable ocurrió a fines del siglo XVIII cuando España, viéndose envuelta en las guerras napoleónicas junto con el resto de Europa, concedió a Estados Unidos permisos extraordinarios para comerciar con sus colonias, especialmente con México. De este activo intercambio temporal, Estados Unidos obtuvo las siguientes ventajas: acceso a los metales preciosos mexicanos, ampliación de su comercio con Oriente, desarrollo de su industria naviera, aumento de su solvencia internacional. Además, el poder interno del Estado se fortaleció y se elevó el nivel del empleo, así como los ingresos privados y públicos.

No obstante, esta participación privilegiada de Estados Unidos tuvo una duración limitada ya que, terminadas las guerras en Europa, Gran Bretaña recuperó su papel como la mayor potencia marítima, militar, industrial y mercantil del mundo, lo cual implicaba para México ser su principal socio comercial. Era imposible para Estados Unidos competir entonces con la

capacidad de inversión del imperio británico. Con todo, Estados Unidos siguió jugando un papel importantísimo como transportista de las mercancías extranjeras, incluyendo inglesas. Salvucci prueba lo anterior cuando afirma que el 85 por ciento de los productos que se introdujeron a México en barcos norteamericanos hasta 1840 no eran estadounidenses. En ese año la cantidad descendió hasta el 50 por ciento.

LA INVASIÓN NORTEAMERICANA

El segundo acontecimiento fue la invasión de México por el ejército norteamericano en 1846. Con este



pretexto, Estados Unidos se apoderó de las aduanas y de sus ingresos, la principal fuente financiera de la hacienda mexicana a lo largo de todo el siglo XIX. Durante la guerra los norteamericanos nombraron sus propias autoridades; en el caso de la alcaldía de Veracruz se impusieron a Carlos Butterfield, quien tenía una larga experiencia en la diplomacia, las finanzas y el comercio y era socio de una casa mercantil de importación y exportación. Además, Estados Unidos inundó los mercados mexicanos con todas sus mercancías cuya entrada al país había estado prohibida o habían sido gravadas fuertemente por las tarifas fiscales con el objeto de proteger la incipiente industria nacional. Los comerciantes estadounidenses obtuvieron pingües ganancias al poder vender a precios muy bajos productos libres de impuestos.

Por su parte, el Estado mexicano se debilitó notablemente, ya que dejó de percibir ingresos aduanales durante los dos años que duró la guerra; y al terminar ésta su sistema financiero se hallaba sumamente deteriorado y las redes de crédito destruidas. México se vio, además, imposibilitado para cumplir con sus compromisos internacionales y efectuar los pagos de su deuda porque el 25 de noviembre de 1847 el general Scott prohibió la exportación de oro y plata a través de todos los puertos mexicanos. Las finanzas de los estados se vieron severamente afectadas por la suspensión de las alcabalas decretada por el ejército invasor, pues estos impuestos al comercio interno, que se pagaban en las garitas a la entrada de las poblaciones, constituía el principal ingreso de las administraciones regionales.

Para empeorar más la situación, el ejército invasor hizo pagar a México los gastos de guerra. La cantidad fijada equivalía al cuádruplo de los impuestos pagados entre 1843 y 1844, y para cubrirla se asignó a cada estado una cantidad fija. En caso de que no se pagase la cantidad establecida los gobernadores debían ir a prisión y sus propiedades serían requisadas para uso del ejército norteamericano.

A partir de la guerra el comercio con productos del mercado mundial en la margen norte del río Bravo se intensificó, especialmente el contrabando, que quedó totalmente fuera del control del gobierno local. Al terminar la guerra tras la firma del Tratado de Guadalupe Hidalgo, los impuestos aduanales recau-

dados por los oficiales estadounidense debían entregarse al gobierno mexicano una vez deducidos los gastos por el cobro de los mismos. En 1852, tres años después de terminada la guerra, las mercancías importadas a través de los puertos de la república durante la ocupación norteamericana exentos de todo pago de derechos seguían circulando por todo el país, lo que ocasionaba numerosos abusos.

Lerdo de Tejada, quien comenta los 26 años que van desde 1826 hasta 1851, insiste en que, a pesar de que hubo años de comercio muy activo, como 1835, en que el valor de los intercambios, para un lado o para el otro, ascendieron a más de 9 millones de pesos, el término medio de las exportaciones de Estados Unidos a México en esos años fue solamente de 3 millones 605 mil 809 pesos y de 4 millones 026 mil 394 el de las exportaciones mexicanas a Estados Unidos. Lo que Lerdo de Tejada no comenta es que el año de 1835 representa un pico en un ciclo comercial muy claro: la tendencia desde 1825 era claramente ascendente, y alcanza su máximo en 1835; pero desde entonces se produce una caída constante, hasta alcanzar solamente 692 mil 428 pesos en 1847. A partir de ese año hay una tendencia a la recuperación, si bien no vuelve a alcanzarse la cifra de 9 millones sino hasta mucho tiempo después.

Esta situación de deterioro se explica en parte por el *crash* financiero de Estados Unidos en 1837, por los sentimientos antiamericanos posteriores a la guerra de Texas, pero sobre todo por la reorientación de la economía estadounidense del comercio exterior al interno en las décadas de los treinta y los cuarenta. Las estadísticas comerciales entre México y Estados Unidos muestran cómo la guerra de 1846-1848 constituyó un parteaguas en la historia de las relaciones entre ambos países. Antes de 1848 la balanza comercial había sido favorable, con excepción de 1831 y 1836. A partir de ese año, la tendencia se revirtió en favor de Estados Unidos.

De esta manera, se observa que la política expansionista de Estados Unidos, basada en la doctrina del "Destino Manifiesto", provocó la guerra con México. La derrota de este país tuvo como resultado, en el largo plazo, un permanente aumento de los mercados estadounidenses y una radical reorientación del comercio mexicano. En el corto plazo, el aumento de

los envíos de manufacturas textiles a México entre 1847 y 1848 fue de poca duración, y sólo reflejó la administración de los asuntos fiscales por las tropas norteamericanas en los puertos ocupados de Tampico y Veracruz.

En el largo plazo, Estados Unidos se convirtió en un importante rival de Gran Bretaña en la exportación de textiles a México a partir de la guerra con Texas. Fueron factores muy importantes en este aumento los privilegios otorgados a Estados Unidos en materia de tarifas fiscales y su situación geográfica. Este país obtenía descuentos en la introducción de algodón en rama, pues la producción norteamericana era insuficiente para abastecer sus fábricas textiles. Las mantas producidas en Estados Unidos eran terribles adversarias de las producidas en México tanto por su precio como por su calidad. Sin embargo, éstas no eran comercializadas por los pocos norteamericanos que habitaban México, sino por casas de comercio europeas.

La guerra México-norteamericana favoreció enormemente a Estados Unidos. Ni los conflictos con los grupos indígenas ni la guerra con México significaron una sangría substancial en sus inversiones productivas. Todo ello tuvo como resultado que antes de 1861, es decir de su guerra civil, Estados Unidos se había convertido ya en un gigante económico.

A pesar del aumento en las exportaciones de Estados Unidos a México en las décadas posteriores a la guerra, en 1857 aún no existía ninguna casa de importación estadounidense. A fines de la década de los sesenta los liberales mexicanos otorgaron algunas concesiones a ciudadanos norteamericanos: a John Temple el arrendamiento de la casa de acuñación de la ciudad de México, a George L. Hammeken el tranvía de Tacubaya, y a Gabor Naphegyi, de origen húngaro, la instalación del alumbrado de gas en Veracruz y la ciudad de México. La construcción del ferrocarril de Antón Lizardo, al sur de Veracruz, y a Acapulco con ramales a Puebla y a la ciudad de México, fue otorgada a Albert C. Ramsey.

A pesar de estas concesiones en la década de los setenta, el volumen del comercio europeo era dos veces mayor que el norteamericano. La superioridad mercantil europea se explica por varias razones. Pri-

mero, porque el comercio de importación, por haber sido los europeos los primeros que establecieron lazos mercantiles con México, se encontraba en manos de ingleses, franceses, alemanes y españoles. Las casas estadounidenses establecidas en México importaban la mayor parte de sus mercancías de Europa, como se mencionó anteriormente. Por otra parte, en Europa la abundancia de capitales permitía las inversiones en el extranjero, Estados Unidos prefería invertir capitales y energía en el lejano Oeste y en satisfacer sus propias necesidades de inversión. Otro obstáculo para el comercio entre los dos países fue la falta absoluta de ferrocarriles, telégrafos e incluso de caminos. El desierto, transitado exclusivamente por depredadores, impedía un mayor tráfico con Estados Unidos. Entre 1870 y 1875 las exportaciones de México a Estados Unidos consistían básicamente en productos agropecuarios con un valor de 2.8 millones de pesos, mientras que el de las importaciones de productos manufacturados en el país del norte era de 2 millones de pesos. A partir de 1880 México importó principalmente productos manufacturados de Estados Unidos.

FERROCARRILES

El tercer momento histórico es la construcción de la red mexicana de ferrocarriles y su posterior unificación con la de Estados Unidos. Los principales obstáculos a la construcción de los ferrocarriles eran la inseguridad de la vida y la propiedad, la penuria hacendaria que imponía préstamos forzosos frecuentes a los extranjeros, y la escasez y dificultad de los transportes: sólo dos o tres vapores hacían viajes regulares de Veracruz a puertos norteamericanos. El camino de México a Veracruz, que en la época colonial era excelente, se había deteriorado por la guerra civil y el abandono, y el ferrocarril que había sido construido en 1837 cobraba tarifas muy altas debido al monopolio y a los altos costos de mantenimiento y construcción. Las tarifas fiscales, además de complicadas, eran sumamente altas. Por otra parte, "la ciencia del contrabando" estaba sumamente difundida, especialmente en la orilla sur del río Bravo.

La primera fase del auge ferroviario se hizo con capital privado de Estados Unidos, dado que las relaciones diplomáticas de México con Inglaterra, Francia y España permanecieron interrumpidas hasta me-

diados de la década de los ochenta, cuando México renegoció su deuda. México, a diferencia del resto de América Latina, fue el único país en el que la inversión estadounidense en los ferrocarriles superó a la inglesa; constituyó el 45.5 por ciento de las inversiones norteamericanas en todo el continente. Este proyecto determinó el incremento del comercio entre los dos países de manera decisiva, sobre todo en un momento en que las tarifas fiscales mexicanas favorecieron el comercio exterior.

En 1880 varias circunstancias se combinaron en favor de las inversiones norteamericanas en México. El noreste de Estados Unidos ya se había recuperado del pánico de 1873 y contaba con capital disponible para invertir en el extranjero. Los estados del sur, especialmente Texas, habían terminado su reconstrucción y buscaban ansiosamente nuevos mercados. La compañía Atchison, Topeka, Santa Fe, que llegaba hasta Los Angeles, había comenzado a construir el ferrocarril de Sonora hasta el golfo de California. "La construcción de estos ferrocarriles, que constituirían la vía de acceso de visitantes, costumbres e influencias norteamericanos, fueron la primera suma considerable de capital que Estados Unidos invirtió en México.

Porfirio Díaz, tres meses antes de terminar su primer periodo, en 1880, firmó las dos concesiones ferrocarrileras más importantes: las de México a Ciudad Juárez y a Laredo; "estas dos concesiones sellaron el destino de la economía mexicana de convertirse en complementaria de la norteamericana". La construcción del ferrocarril despertó un fuerte sentimiento antinorteamericano porque todos los puestos de importancia, tanto técnicos como administrativos, fueron concedidos a norteamericanos. Entre los mexicanos había, y con justas razones, una profunda desconfianza hacia Estados Unidos y sus afanes expansionistas.

ESTADOS UNIDOS EN EL OCCIDENTE DE MÉXICO

Los contactos iniciales entre el Pacífico mexicano y Estados Unidos tuvieron características, ritmos e intensidades diferentes. Las áreas cuya posición geo-

gráfica estratégica, riqueza minera o posibilidades de producción agrícola eran más prometedoras, como fue el caso de Sonora, resultaron el blanco no sólo de las inversiones de los estadounidenses sino también de los ataques e invasiones filibusteras. Sin embargo, las regiones cuya lejanía y ausencia de riquezas mineras o agrícolas las hacía menos atractivas para los inversionistas y expansionistas norteamericanos, mantuvieron también contactos comerciales directos e indirectos con Estados Unidos.

COMERCIO EXTERIOR POR EL PACÍFICO

El aislamiento del occidente respecto al centro del país se acentuó a partir de la independencia, Guaymas y Mazatlán entran por primera vez en contacto con el exterior por medio del comercio. A partir de entonces, esta parte del país por tener costas en el Pacífico, fue especialmente sensible al entorno internacional. Era conocido en la ciudad de México que las mercancías introducidas por el Pacífico se vendían a precios muy bajos, tanto que los comerciantes de la ciudad de México dejaron de enviar las suyas porque no podían competir con los precios de los productos introducidos por el Pacífico. Al parecer la ventaja de los puertos occidentales era que, haciendo a un lado el contrabando, introducían productos asiáticos, que eran los que proporcionaban mayor utilidad.

A pesar de las ventajas mencionadas, el comercio por el Pacífico jugó un papel secundario comparado con el del Golfo de México, y no fue sino hasta la segunda mitad del siglo XIX, en la década de los setenta, cuando se dio una clara tendencia a la alza. En 1827 las importaciones por los diferentes puertos del Pacífico representaron el 7 por ciento del total, y a través de ellos salió el 3 por ciento de las exportaciones. El comercio de cabotaje, en cambio, era más intenso que en el Golfo de México. La mayoría de las embarcaciones que lo realizaban pertenecían al estado de Sinaloa. Esto se explica porque las comunicaciones en el occidente de México eran en extremo deficientes y escasas. Una razón que explica parcialmente el limitado desarrollo del comercio exterior por el Pacífico, era la reducida oferta de productos de exportación, la baja demanda de productos importados de la población de la costa, y las dificultades en las comunicaciones hacia el interior del país.

El establecimiento de casas inglesas y alemanas importantes en algunos puertos se debió, por una parte, al aumento demográfico que tuvo lugar en el siglo XIX, que significaba también crecimiento de la demanda de productos y al interés que las grandes potencias tenían por la Alta California. Además, la importante firma británica establecida en San Blas, Barron & Forbes, había dominado los circuitos comerciales del noroeste durante los primeros años del México independiente.

Debido a las facilidades que ofrecía el Pacífico al contrabando a causa de la deficiente vigilancia de los puertos y a la corrupción de los empleados aduanales, la exportación anual de plata acuñada y sin acuñar por esas costas era de considerable importancia: se estimaba en unos tres millones de pesos; de éstos, medio millón tenía a China como destino, y el resto iba a Inglaterra. En cuanto a las importaciones, gran parte de ellas eran inglesas: de un millón y medio de pesos en artículos introducidos, un millón era de manufacturas británicas.

El descubrimiento de oro en California, en 1849, fue un elemento altamente dinamizador del comercio por el Pacífico. A partir de ese momento las economías de los puertos del occidente de México se ligaron estrechamente a la de Estados Unidos debido a la demanda de productos agropecuarios de la zona costera occidental por parte de los mineros de California. La zona que participó más activamente fue la de San Blas-Tepic, y en segundo lugar Mazatlán, Guaymas, Acapulco, Manzanillo y la Paz. Entre 1849 y 1853 los productos de San Blas y Tepic representaron 59 por ciento, y 39 por ciento los de Mazatlán. No existe documentación para 1858-1865, pero para entonces San Blas había perdido importancia, mientras que Guaymas y Mazatlán intensificaron el tránsito comercial con San Francisco. En este periodo Mazatlán era la escala de todos los vapores que tenían como destino Panamá. La capacidad de estas embarcaciones fluctuaba entre 850 y 1 250 toneladas. Los productos que más importancia tenían era alimentos, ropa y aperos para animales de trabajo.

Los principales comerciantes de San Blas que en este último periodo de auge del puerto nayarita comerciaron con San Francisco fueron: J. Lassepas, Barron y Forbes, Carlos Horn, Antonio Sule, Enrique

Freyman y Justo Sustache. Los consignatarios en San Francisco eran José M. Pomares y Cia., *Bolton & Barron*, San Jurjo y Cia., Domingo Danglado, Bonvalot y Roux, Manuel Ochoa, Leman Meyer, Lomming and Feurstein, etcétera. Estos comerciantes eran los importadores de todos los puertos mexicanos. La experiencia de algunas de estas casas comerciales en los puertos mexicanos fue de gran utilidad, y varias de estas firmas enviaban a parientes o a representantes a California: Barron & Forbes tenía a William E. Barron, hijo del primer socio, la casa Kelly de Mazatlán envió a Thomas Frederick Bell. La casa inglesa de John Parrot tenía también representantes en California. De manera general, puede afirmarse que a partir de la fiebre del oro en California los puertos y el comercio del extremo norte del Pacífico ingresarían a la zona de influencia de Estados Unidos.

EMPRESARIOS, CONFLICTOS E INVERSIONES

Entre las prácticas empresariales en el occidente de México, al igual que en el resto del país, estaba el que comerciantes acaudalados casasen a sus vástagos con comerciantes o inversionistas extranjeros. En Sonora, por ejemplo, Juan Iñigo, el hijo mayor de Manuel Iñigo, hacendado y fabricante, contrajo matrimonio con la nieta del comerciante norteamericano Johnson. El hijo de éste y padre de la esposa de Juan Iñigo poseía una de las más valiosas propiedades mineras en el distrito del sur de Hermosillo y del este de Guaymas. Un empresario yanqui, John Robinson, se estableció en Sonora poco después de la independencia. Era dueño de grandes latifundios y controlaba una parte importante del comercio de Guaymas, además fungía como cónsul de Estados Unidos en el puerto y apoyaba la anexión de Sonora a Estados Unidos. Otra casa norteamericana en Sonora fue la de Joseph Parrot. La casa Parrot & Co. Scarborough fue fundada en 1845. Parrot, su propietario, era cónsul de su país y de Gran Bretaña durante la guerra con el país vecino, y sirvió al suyo como agente especial. Dos años más tarde regresó enriquecido a Estados Unidos.

SONORA

Aunque durante la guerra con Estados Unidos, Sonora no tuvo en su territorio batalla alguna, sí fue víctima

de frecuentes invasiones filibusteras. La ocupación del puerto de Guaymas por las fuerzas navales de Estados Unidos no fue de gran provecho para el ejército invasor, exceptuando la apropiación de los ingresos aduanales y algunos actos de pillaje. Para el estado de Sonora las pérdidas fueron importantes por el bombardeo y, sobre todo, por la paralización de sus actividades comerciales.

Por otra parte, la fiebre del oro de 1849 en California atrajo a muchos inmigrantes que a su paso por Sonora intentaban saquear el suelo mexicano: las invasiones filibusteras a Sonora fueron frecuentes. En la década de los cincuenta varias expediciones filibusteras llegaron a Sonora. Éstas eran empresas privadas que contaban con el apoyo de los gobiernos estadounidense o francés para apoderarse del territorio mexicano y colonizarlo.

A partir de los sesenta adquirió cierta importancia el comercio de Guaymas con San Francisco y el sur del territorio de Arizona, y se mantuvo hasta la introducción de los ferrocarriles dicho estado norteamericano. Sonora, además, proporcionaba a Arizona, no sólo productos, sino también mano de obra para sus minas.

Al ser considerado Guaymas como el mejor puerto del Pacífico, los norteamericanos esperaban que pronto el ferrocarril uniera Arizona y el suroeste norteamericano con ese puerto. En 1860 el gobernador sonorense Pesqueira, en un intento por desarrollar su estado, aprobó un contrato con una compañía norteamericana para construir un ferrocarril que uniera Paso del Norte (Ciudad Juárez) con Guaymas y de esa manera abrir el interior del estado al comercio. Este contrato se extendió a 1865, pues las obras todavía no habían sido iniciadas. Guaymas prosperó también gracias a la línea de vapores que las unía con San Francisco. Hasta antes de la construcción del ferrocarril los productos que Estados Unidos importaba de México eran muebles e instrumentos de labranza.

La incapacidad del gobierno mexicano para proteger a sus estados y contribuir a su desarrollo hacía ciertas zonas muy vulnerables al ataque de barcos de guerra, como fue el caso del St. Mary. Además, los intentos del centro para que compañías extranjeras

invirtieran en las legendarias minas de Sonora fueron frecuentemente obstaculizados por los empresarios sonorenses. En 1856 el gobierno central, presidido por Comonfort, autorizó a los capitalistas de San Francisco a deslindar y levantar mapas de las tierras pertenecientes a la nación. Este proyecto fue declarado ilegal por el gobernador Pesqueira.

Los sonorenses acusaban a sus vecinos del norte de incitar a las indios fronterizos a invadir los poblados de la región. Sin embargo, para solucionar este problema de las invasiones apaches, Sonora contó con la ayuda del gobierno norteamericano, gracias al tratado de 1882, que autorizaba a las tropas de ambos países a cruzar la frontera en persecución de los indios salvajes.

Una vez solucionado este problema, la principal palanca de desarrollo de Sonora fue la construcción del ferrocarril. La compañía del ferrocarril de Sonora formaba parte de uno de los monopolios ferroviarios de Estados Unidos: Archison, Topeka, Santa Fe, era propietaria del ferrocarril transcontinental del mismo nombre en Estados Unidos. En suma, los factores de progreso y desarrollo de Sonora durante el porfiriato se debieron a las inversiones norteamericanas en los ferrocarriles y a las minas, así como a la pacificación de los apaches, posterior a 1890.

SINALOA

Una de las más célebres sociedades establecidas en Sinaloa en las que participó un socio estadounidense fue la formada por Gregorio de Ajuria, asociado con John Temple, quien era originario de Massachusetts. Temple se había establecido como comerciante en Los Angeles en 1827, cuando esta ciudad formaba parte de la Alta California mexicana. Ajuria y Temple llevaron a cabo un activo comercio de cabotaje entre Mazatlán, Acapulco y California. Temple aumentó considerablemente su fortuna durante la fiebre del oro abasteciendo de comida, ganado y otras mercancías a la zona norte a precios muy altos. Temple y Ajuria reforzaron sus lazos comerciales con el de parentesco pues Ajuria casó con la hija de Temple. Más tarde, ambos hicieron préstamos importantes al presidente Comonfort (1854) y a los gobiernos liberales mexicanos. La relación con Comonfort databa

de la época en que éste era colector de la aduana de Acapulco.

JALISCO

Hacia mediados del siglo XIX, los empresarios norteamericanos más acaudalados de Guadalajara eran Federico A. Newton, originario de Massachusetts, quien abastecía de algodón a las fábricas textiles de la región y estaba asociado con el comerciante español Juan G. García en 1863 y tenía negocios con el más importante empresario y agiotista de la hacienda pública. Newton invertía las ganancias que obtenía de casas y propiedades rurales y, junto con otros capitalistas nacionales y extranjeros de la región, invirtió en el transporte de canoas en el lago de Chapala. Newton compró la hacienda de Contla y contrajo matrimonio con una hija de extranjeros, Dolores Riebeling, viuda de otro extranjero, Federico Cramer.

Otros estadounidenses H.D. Davidson y A. Morell, habían invertido en la industria cervecera. Así mismo, algunos norteamericanos ocupaban puestos directivos, como fue el caso del director de la fábrica de papel de Tapalpa, Juan S. Blake, quien también tenía inversiones en la fábrica de cobre de Nuestra Señora de Guadalupe en Autlán. Juan Enrique Holt era apoderado, en 1862, de la compañía de máquinas de coser H. Grower, Baker Sewing Machine Company. La primera agencia de maquinaria industrial se estableció en Guadalajara en septiembre de 1867 y era sucursal de la Agencia General Americana que distribuía máquinas de coser de Wheeler y Wilson, la máquinas textiles Howe y las de tejidos Dalton, además de maquinaria agrícola y minera.

En lo que se refiere a la construcción del ferrocarril en el occidente de México, también fueron compañías norteamericanas las que obtuvieron las concesiones más importantes. El general Ramón Corona logró que Eduardo W. Jackson, gerente del Ferrocarril Central Mexicano, enviase al ingeniero Roberto F. Turnbull para que adquiriera el derecho de vía desde Irapuato hasta Guadalajara. Pérez Verdía fue apoderado de la empresa para comprar el terreno donde se construiría la estación. Los trabajos de ferrocarril los dirigió el también norteamericano John Early y fueron concluidos en 1888. El gobierno de Jalisco se comprometió a subsidiar con tres mil pesos

por kilómetro de vía cuando se terminase el ramal entre Guadalajara y Tequila, en 1898. La empresa por su parte se comprometió a otorgar reducciones de 45 por ciento en el transporte de empleados civiles y militares y descuentos especiales en el transporte de cereales en caso de escasez.

Otra empresa que fomentó esa tendencia a la modernización fue la filial de *The Mutual Life Insurance Company of New York*. Con el nombre de La Mutua—"puramente mutua, sin accionistas"—se había establecido en Guadalajara bajo la dirección de Carlos Sommer (*La Gaceta Mercantil*). A la vuelta del siglo un buen número de comercios, entre estos Las Fábricas de Francia y El Cajón de Ropa, importaban directamente de Estados Unidos (*La Gaceta Mercantil*, *El Herald*).

En lo que se refiere a la invasión norteamericana, el 12 de septiembre de 1846, la corbeta de guerra estadounidense *Cyane* bloqueó el puerto de San Blas y el comandante en jefe de las fuerzas navales norteamericanas, R.R. Stockton, declaró el bloqueo estricto de los puertos, ensenadas y bahías del oeste mexicano. Este bloqueo impidió la entrada de mercancías europeas y declaró libre de impuestos a las estadounidenses. Al ejército se unieron caravanas de comerciantes que llegaron a San Juan de los Lagos, como J. Webb y Albert Speyer.

RECAPITULACIÓN

En el transcurso del siglo XIX Estados Unidos fue sustituyendo paulatinamente las mercancías extranjeras que transportaba por productos de su propia industria. Las coyunturas bélicas, como la guerra con México, fueron aprovechadas por el país del norte para introducir productos, especialmente textiles, cuya importación estaba prohibida en tiempos de paz por el gobierno mexicano, que trataba de propiciar el desarrollo de la industria textil nacional protegiendo a los productores de la competencia de las manufacturas extranjeras. Son abundantes las quejas de los comerciantes de otras nacionalidades por el perjuicio que la invasión de mercancías estadounidenses en los mercados mexicanos causó a sus giros comerciales.

El comercio entre Estados Unidos y México estuvo afectado por presiones económicas, políticas y

sociales que no presentó nunca el comercio anglo y franco-mexicano.

Las exportaciones mexicanas a Estados Unidos empezaron a crecer a partir de 1867, cuando su valor ascendió a 3.9 millones de pesos; al llegar a la presidencia Porfirio Díaz había aumentado ya a 12.5 millones. La creación de la red ferroviaria norteamericana y su posterior unificación con la mexicana determinó el incremento de las relaciones entre los dos países. A fines de la década de los años sesenta, Estados Unidos tomó el lugar de la Gran Bretaña como principal socio comercial de México. La composición del comercio se modificó y México comenzó a importar bienes de capital de Estados Unidos, como equipo pesado, especialmente máquinas de vapor y maquinaria textil. En ese mismo periodo, la importación de manufacturas de algodón de Estados Unidos aumentó a 17 por ciento, el promedio más alto de los últimos veinte años.

En 1880, un nuevo programa de industrialización y una nueva tarifa fueron aplicados en México. Al ser construido el ferrocarril, los gastos de transporte descendieron y aumentó la necesidad de protección, y la nueva tarifa, especialmente sobre manufacturas de algodón, llega a ser la más alta en el mundo. En opinión de Salvucci, su política comercial defensiva necesariamente redujo la eficiencia y retrasó el crecimiento.

Al estudiar el comercio con Estados Unidos, además de las cifras de la balanza comercial, hay que tomar en consideración los ingresos extras que obtenían los comerciantes de Estados Unidos como transportistas de productos extranjeros, los que han sido llamados "ganancias invisibles". En las exportaciones de Estados Unidos a México los gastos en comisiones, seguros y fletes aumentaban un 20 por ciento del valor de las mercancías. Ese porcentaje resultaba en beneficio de Estados Unidos.

En 1884 la situación había cambiado radicalmente con la introducción del ferrocarril. El valor de las exportaciones mexicanas aumentó de 23.4 a 46.8 millones de pesos; las tarifas fiscales mexicanas favorecieron a los productos de exportación; y la principal línea ferroviaria conectaba a la ciudad de México con la frontera de Estados Unidos.

En la década de los años ochenta comenzaron a escucharse críticas en el sentido de que el fuerte predominio del capital estadounidense limitaba seriamente la libertad de decisión del Estado mexicano.

Todo esto sucedía cuando el rápido crecimiento industrial del Atlántico requería cada día más y con mayor urgencia materias primas de las regiones menos desarrolladas.

Por otra parte, el capital extranjero provocó una fuerte comercialización de la agricultura que, a su vez, tuvo efectos políticos y sociales semejantes a los que Barrington Moore estudia para el caso de Alemania y Japón.

Con la introducción de los ferrocarriles, la fuerza del sector externo penetró profundamente en la vida del país, la ciudad de México recuperó el control sobre el país y su función distribuidora. Además, los ferrocarriles mexicanos profundizaron el abismo ya existente entre el desarrollo de los países del Atlántico y México. □

BIBLIOGRAFÍA

Fuentes Primarias:

- A.G.N., R.G., M.N., Archivo General de la Nación. Ramo Gobernación, Movimiento marítimo.
- C.R.U.S. Report on the Commercial Relations of the United States with all Foreign Nations, Flagg, Edmund, vols. I-IV, Washington, D.C., Nicholson (1856-1857).
- C.N.U.S. Commerce and Navigation of the United States. Washington, D.C. (189-1853); Pickett, J.T., Consular despatches from Veracruz, Tables of Commerce and navigation of the United States for the fiscal Year 1851, addressed to the Secretary of State, Veracruz, feb. 1852. U.S.A., Dept. of State, Washington, D.C. (1859).
- P.P. Parliamentary Papers, Londres, 1821-1862.
- P.R.O., F.O., Public Record Office (Londres), Foreign Office, 1821-1862.
- T&C. Trade and Commerce, 1851-1852. Communications from the Secretary of Treasury. Washington, d.c. (1853).
- U.S.B.S. American Commerce. Commerce of South America, Central America, Mexico, and West Indies with the Share of the United States and other Leading Nations therein. 1821-1898. Treasury Department, Bureau of Statistics. From the Summary of Commerce and Finance for June, 1899. Washington, D.C. (1898).

Fuentes Secundarias:

- El Correo Nacional* (Agosto de 1848).
- El Nacional* (Agosto de 1848).
- El Siglo XIX* (1841).
- Omnibus* (Febrero de 1852).
- Calderon, Francisco, "La república restaurada: vida económica", en *Historia Moderna de México*, dir. por Daniel Cosío Villegas. México, Editorial Hermes, 1955.
- Coatsworth, John H. *El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato*, México, Era, 1976.
- Coatsworth, John H. "Obstacles to Economic Growth in Nineteenth-Century México", en *HAHR* 83:1, pp. 80-100, 1978.
- Coatsworth, John H. "El Estado y el sector externo en México 1800-1910", en *Secuencia*, Revista americana de Ciencias Sociales, México, mayo-agosto, núm. 2, 1985.
- Coatsworth, John H. Los orígenes del atraso: nueve ensayos de historia económica en los siglos XVIII y XIX, México, Alianza Editorial Mexicana, 1991.
- Cosío Villegas, Daniel, Estados Unidos contra Porfirio Díaz, México, Editorial Hermes, 1956.
- Cuenca Esteban, Javier, "Statistics of Spanish Colonial Trade, 1792-1820: consular duties, cargo Inventories, and balances of trades", en *HAHR*, 61.3, pp. 381-428, 1981.
- Cuenca Esteban, Javier, "The markets of Latin American exoports, 1790-1820: a comparative analysis of international prices", en Johnson, Lyman L. y Tandeter, Enrique eds., *Essays on The Price History of Eighteenth-Century Latin America*, Albuquerque, University of New Mexico Press, 1990.
- Harris III, Charles H. *A Mexican family empire: The Latifundio of the Sánchez Navarros, 1765-1867*. Austin and London, University of Texas Press, 1975.
- Herrera Canales, Inés, *El comercio exterior de México 1821-1875*, México, El Colegio de México, 1977.
- Herrera Canales, Inés, "Comercio y comerciantes de la Costa del Pacífico mexicano a mediados del siglo XIX", en *Historias*, Abr-Sept., 1988.
- Herrera Canales, Inés, *Yaqui resistance and survival: the struggle for land and autonomy, 1821-1910*, Madison, University of Wisconsin Press, 1984.
- Ibarra Bellon, Araceli, *El comercio exterior de México 1821-1862: ruptura y continuidad*, Tesis doctoral, El Colegio de México, 1989.
- Ibarra Bellon, Araceli, "Finanzas públicas, poder regional y control aduanal: Nayarit, 1821-1864", en *Revista de Estudios Jaliscienses*, núm. 4, 1990a.
- Ibarra Bellon, Araceli, "El nuevo orden comercial en el Pacífico: ruptura y continuidad: 1821-1862". Ponencia presentada en El Colegio de Jalisco, octubre, 1990a.
- Ibarra Bellon, Araceli, "Los límites de la Historia económica: observaciones en torno al comercio exterior de México en el siglo XIX" en *Cincuenta años de Historia en México*, México, El Colegio de México, 1991a.
- Ibarra Bellon, Araceli, "Comercio, aduanas y campesinos; las fuentes financieras de Poder en el Occidente de México" *Workshop Mexico in the 19th century: Sources de power*, London, Institute of Latin American Studies, Mimeo, 1991b.
- Ibarra Bellon, Araceli, "Guadalajara independiente: Un proceso de descentralización interrumpido", en *Guadalajara en el umbral del siglo XXI*, Guadalajara, Universidad de Guadalajara, 1991.
- Kennedy, Paul M. *The rise and fall of British naval mastery*, London, Macmillan Press, 1976.
- Mayo, John, "Consuls and silver contraband on Mexico's West Coast in the era of Santa Anna", en *Journal of Latin American Studies*, vol. 19, Nov. 1987, pp. 389-411, 1987.
- Mc Gregor, John, *Commercial tariffs and regulations. Resources and trade of the several States of Europe and America*. London, Charles Whiting, Beaufort House, Strand, 1846.
- Pérez Verdía, Luis, *Historia particular del Estado de Jalisco*, vol. III. Colección facsimilar, Editorial Universidad de Guadalajara, 1955.
- Salvucci, Richard, "The origins and progress of U.S.-Mexican Trade, 1825-1884: 'Hoc opus, hic labor est'", en *HAHR*, 71:4, pp. 687-735, 1971.
- Suárez Arguello, Ana Rosa, "El interés expansionista norteamericano (1848-1861)", en *Estudios de Historia Moderna y Americana*, vol. XI, núm. 11, UNAM, pp. 123-148, 1988.
- Soetbeer, A. *Edelmetallproduktion und Werthverhältnis zwischen Gold und Silber, seit der Entdeckung Amerikas bis zur Gegenwart. Ergänzungsheft 57 zu Petermann's Mittheilungen*. Gotha, 1979.
- Voss, Stuart F. *On the Periphery of Nineteenth-Century Mexico, Sonora and Sinaloa, 1810-1877*, Tucson, University of Arizona Press, 1982.

