

Ignacio Alejandro del Río Chávez, *Mercados en asedio. El comercio transfronterizo en el norte central de México (1821-1848)*, México, Instituto de Investigaciones Históricas-Universidad Nacional Autónoma de México, 2010, 249 pp.

El libro *Mercados en asedio. El comercio transfronterizo en el norte central de México (1821-1848)* ofrece una estupenda reconstrucción del circuito comercial Misuri-Nuevo México desde la consumación de la independencia de México en 1821 hasta la guerra con Estados Unidos en 1848. Ignacio A. del Río trabaja un tema poco explorado por los historiadores mexicanos, no así en la historiografía estadounidense, que a juicio del autor peca de cierto sesgo “romántico y autocomplaciente” (p. 14) en su aproximación al problema. *Mercados en asedio* se suma así a los trabajos de Paolo Riguzzi y Richard Salvucci sobre las relaciones económicas entre México y Estados Unidos en el siglo XIX. Esta obra prueba la pertinencia de la lectura conjunta de la historiografía económica con obras sobre la historia de las relaciones exteriores y la historia regional del norte de México antes de la guerra con Estados Unidos.

En el primer capítulo de la obra, “Precedentes coloniales”, el autor indica que si bien existía contrabando desde la Luisiana francesa y los territorios ingleses hacia Nueva España, el bajo poder adquisitivo de las provincias del septentrión novohispano limitaba el crecimiento del comercio transfronterizo. Del Río señala que fue el francés Pierre Vial quien descubrió entre 1792 y 1793 la ruta más utilizada en los años posteriores para trasladarse entre San Luis, Misuri y Santa Fe, Nuevo México. Tras la independencia de Estados Unidos, el general James Wilkinson, gobernador de Luisiana, promovió la expedición a Nuevo México (1806-1807) comandada por el teniente Zebulon Montgomery Pike. Pike y sus hombres se internaron en territorio novohispano con el objetivo de “conseguir el conocimiento del país en cuanto a prospectos para el comercio, su fuerza, etc.” (p. 32). Ignacio A. del Río considera que la expedición de Pike cambió definitivamente la percepción de las autoridades y el público estadounidense sobre el potencial económico del norte novohispano. Con la firma del tratado Onís-Adams en 1819, la monarquía española y el gobierno estadounidense fijaron los límites entre el territorio novohispano y Estados Unidos.

En el segundo capítulo, “De Misuri al septentrión mexicano”, el autor demuestra que el circuito comercial transfronterizo adquirió un fuerte dinamismo tras la consumación de la independencia de México en 1821. El autor rescata la evidencia disponible en fuentes de la época como “meros indicadores [...] y no como cifras duras” (p. 46) para señalar que el comercio entre el norte de México y Estados Unidos tuvo una tendencia alcista

en la mayor parte del periodo estudiado. En este capítulo el autor hace una contribución metodológica de interés para los historiadores fiscales y del comercio exterior, a propósito de la fiabilidad de las series de comercio entre México y Estados Unidos (pp. 47-51). El historiador debe tener cuidado al reconstruir estas variables cuantitativas debido a las ineficiencias del aparato fiscalizador, la importancia del contrabando, las diferencias entre el precio de internación y el precio de venta de las mercancías, así como los intereses soterrados de los actores históricos que realizaron sus propias estimaciones.

En esta sección destaca también la descripción de las caravanas y las rutas usadas por los comerciantes estadounidenses en sus viajes al norte de México (pp. 55-64). Aquí, Ignacio A. del Río explica atinadamente la manera en la que se conectaba la ruta de San Luis-Santa Fe con el antiguo Camino Real de Tierra Adentro y el papel de Santa Fe como “puerto de entrada” (p. 62) de manufacturas estadounidenses, que México saldaría con metales preciosos.

El tercer capítulo, “Viejos mercados y nuevos circuitos comerciales”, ofrece una síntesis de la literatura sobre los vínculos entre comercio y minería en la Nueva España tardocolonial. Ignacio A. del Río enfatiza la importancia para los centros manufactureros del virreinato de la demanda de bienes de consumo del septentrión mexicano, así como las prácticas abusivas de los grandes mercaderes de la capital novohispana que controlaban el abasto de mercancías a las provincias internas.

Tras la independencia, la apertura de Tampico, Soto La Marina, Matamoros, Mazatlán y Guaymas, así como el establecimiento de la ruta comercial San Luis-Santa Fe derivaron en un aumento de las importaciones y una caída generalizada de los precios de las mercancías en el norte de México. Ignacio A. del Río señala que buena parte de las importaciones provenientes de Estados Unidos se trataban en realidad de textiles británicos. Estos productos competían con ventaja frente a las manufacturas nacionales, aun considerando los costos de transporte y los beneficios de los comerciantes estadounidenses. A cambio de sus mercancías, los comerciantes estadounidenses obtenían metales preciosos, en pasta o amonedados en las cecas provinciales de Zacatecas, Durango, Chihuahua y San Luis Potosí. En esta situación, Ignacio A. del Río ve una reedición del comercio pasivo de los mercantilistas de la época colonial, en tanto que el intercambio de manufacturas por plata y oro contribuía en poco o nada al desarrollo de la incipiente industria textil mexicana (p. 91).

El comercio transfronterizo cobró tal magnitud que el peso de plata mexicano se convirtió en “el más común medio de pago” en el estado de Misuri (p. 92). Del Río apunta también que si bien en la década de 1820 la mayor parte de los involucrados en la ruta San Luis-Santa Fe provenía

de Estados Unidos, ya para 1840 varios comerciantes mexicanos se habían colocado a la cabeza del comercio transfronterizo. Estos comerciantes negociaban con sus pares estadounidenses, convertidos en distribuidores mayoristas una vez que llegaban a Santa Fe.

El cuarto capítulo, “Problemas en la regulación del comercio transfronterizo”, señala la división de posturas entre novomexicanos a favor y chihuahuenses en contra del libre comercio transfronterizo. Esta sección explica cómo se enmarcaron los debates sobre la conveniencia y perjuicios de la penetración comercial estadounidense en el norte de México dentro de la polémica más amplia entre partidarios y detractores de la libertad de comercio.

Ignacio A. del Río muestra que el comercio transfronterizo confirma la desorganización general de las aduanas y la política comercial del país al iniciar la vida independiente. En su primer cuarto de siglo como nación independiente, México tuvo “seis aranceles generales (1821, 1827, 1837, 1842, 1843 y 1845)” (p. 107) que derivaron en incertidumbre institucional e ineficiencia recaudatoria. En opinión del autor, las prácticas aduanales en Nuevo México se caracterizaron por su “irregularidad y discrecionalidad” (p. 120), en virtud de la cambiante legislación fiscal, su aplicación siempre problemática, la corrupción y el contrabando. Por otra parte, el autor explica las dimensiones del contrabando por tierra y por mar. El comercio ilegal generó “redes de distribuidores en las que participaban conjuntamente extranjeros y nacionales, que por ello mismo terminaban por compartir intereses” (p. 124), lo que explica la permanencia y amplitud del comercio transfronterizo.

Con la pérdida de Texas en 1836, las rutas y oportunidades para el contrabando aumentaron. En 1843, siendo presidente Antonio López de Santa Anna, el gobierno mexicano llegó al extremo de cerrar las aduanas de Santa Fe, Paso del Norte y Presidio del Norte, cancelando así la vía legal para realizar comercio transfronterizo. Las protestas de los comerciantes estadounidenses y la presión diplomática de Washington no se hicieron esperar, por lo que el presidente Valentín Canalizo tuvo que dar marcha atrás en 1844. Esta medida caló hondo en la prensa estadounidense y sentó un precedente negativo entre los comerciantes mexicanos y estadounidenses involucrados en el circuito trasfronterizo.

El Congreso estadounidense aprobó en marzo de 1845 la Drawback Act, por la cual se exentó de impuestos a las mercancías importadas a Estados Unidos que tuvieran como destino final los territorios del septentrión mexicano. La aprobación de la Drawback Act aumentó considerablemente el volumen del comercio realizado por vía terrestre entre México y Estados Unidos.

En el quinto capítulo, “El libre comercio y el rezago industrial”, Ignacio A. del Río explora las repercusiones destructivas de la introducción desmedida de mercancías extranjeras sobre la planta manufacturera nacional. Este capítulo es una acertada síntesis de las posturas a favor y en contra de la libertad de comercio, así como de sus efectos sobre la industria nacional en la primera mitad del siglo XIX. En este sentido, esta parte del libro es una adición bienvenida a los trabajos de Walther Bernecker, Aurora Gómez Galvarriato y Guy Thompson y será de interés para los estudiosos de la historia del pensamiento económico en México durante el periodo.

La independencia y la apertura comercial que trajo aparejada expusieron a los productores mexicanos de textiles a una competencia casi imposible con importaciones de mayor calidad y mejores precios, provocando quiebras generalizadas hasta que el sector se vio reducido “a su mínima y más elemental expresión” en la década de 1830 (p. 144). Con todo, el autor anota que esta situación no impidió que se establecieran fábricas textiles en algunas poblaciones nortañas de Chihuahua, Coahuila y Durango.

Del Río apunta que la fragmentación de mercados y la entrada masiva de textiles británicos al norte mexicano actuaron en contra de los productores nacionales y se reafirmó el patrón de comercio exterior del país, al reforzar la exportación de plata y oro para saldar las importaciones. El autor se decanta por una visión pesimista de la integración de México a la economía internacional durante la primera mitad del siglo XIX, al enfrentar a otros competidores “con distintos grados de desarrollo, respaldados por aparatos políticos y militares de Estado también desiguales” (p. 168).

El sexto capítulo, “Estados Unidos y el comercio transfronterizo: de la negociación diplomática a la acción directa”, explora la creciente importancia del comercio transfronterizo para las autoridades estadounidenses. El recelo de las autoridades mexicanas frente al poderío del vecino del norte y la preocupación por definir los límites territoriales permeó la negociación de acuerdos comerciales entre las dos naciones. Mientras tanto, los diplomáticos estadounidenses trataron como prioridad la firma de un acuerdo comercial, alentados como estaban por el cabildeo de los comerciantes involucrados en la ruta San Luis-Santa Fe y por las perspectivas de expansión territorial hacia el oeste, que chocaban de lleno contra la aspiración mexicana de perpetuar el dominio territorial sobre Texas, Nuevo México, Arizona, Nevada y la Alta California.

Fue hasta 1832 que se ratificaron los primeros tratados de comercio y límites territoriales entre ambos países. El tratado de comercio de 1832 reguló el tan apreciado tráfico comercial transfronterizo, al establecer que tanto México como Estados Unidos fijarían los caminos por los cuales circularían los mercaderes, resguardarían militarmente las rutas ante ataques de indios hostiles y protegerían a los ciudadanos del otro país.

La emigración estadounidense a territorio texano, que se acrecentaría tras la entrada en vigor de la Ley de colonización de 1824 y el aumento de las concesiones de tierras en favor de extranjeros, culminó en la separación de Texas en 1835 y en su constitución como república un año después. Ya por entonces Texas era un territorio de paso ineludible para una buena porción de las importaciones intermediadas por comerciantes estadounidenses a México. En 1837 y 1839 dos revueltas en Nuevo México evidenciaron la vulnerabilidad del septentrión mexicano y endurecieron el ánimo de los políticos mexicanos, quienes elevaron los controles aduaneros y de migración entre ambos países.

La captura y el proceso judicial en contra de los integrantes de la menaguada expedición texana a Nuevo México de 1841, comandada por Hugh McLeod y John S. Sutton, mostraron las ambigüedades e indefiniciones legales con las que podía tratar México a los habitantes de la República de Texas: los reos se asumían como ciudadanos estadounidenses o no a conveniencia de su situación. Esta situación poco hizo por la imagen del México “tiránico” (p. 195) en Estados Unidos, donde la indignación de la opinión pública se transformó en un ánimo contrario al vecino del sur. Las tensiones se agravaron con la presencia de pandillas de merodeadores y grupos paramilitares que amenazaban y atacaban a comerciantes mexicanos, encauzando “el odio y el revanchismo” (p. 203) estadounidenses en contra del vecino del sur.

Ante varias conjuras y acciones de espionaje, así como la agresión del comodoro Thomas C. Jones en contra del puerto californiano de Monterrey en 1842, las relaciones diplomáticas entre México y Estados Unidos se deterioraron rápidamente. El cierre de las aduanas mexicanas entre 1843 y 1844 canceló la vía del comercio legal transfronterizo y atentó contra los intereses creados de mexicanos, estadounidenses y novomexicanos involucrados en el circuito comercial. La adhesión de Texas a Estados Unidos en 1845 complicó aún más la situación, al grado que el gobierno mexicano tomó fuertes represalias comerciales en contra del vecino del norte.

El séptimo capítulo, “La guerra y el comercio”, muestra que aun durante la guerra entre México y Estados Unidos, el intercambio comercial entre Misuri y Nuevo México continuó activo, si bien disminuyó relativamente en importancia frente al tráfico vía Texas y los puertos del Golfo de México. Ignacio A. del Río narra cómo caravanas de comerciantes acompañaron a las fuerzas militares estadounidenses en la invasión a México. La mayor parte de los mercaderes intentaban llegar a Chihuahua, “la meca de los comerciantes del circuito de Santa Fe” (p. 216). Sin embargo, en batallas como la del Valle de Sacramento, comerciantes y soldados estadounidenses lucharon codo a codo contra las fuerzas mexicanas.

Durante la guerra con Estados Unidos, el contrabando repuntó en México. La entrada masiva de importaciones baratas tuvo efectos destructivos sobre la industria manufacturera nacional. En 1848, el artículo 19 del Tratado de Guadalupe Hidalgo legalizó las mercancías introducidas al país durante la guerra, con lo cual México renunció a cualquier reparación de daños comerciales. La guerra marcó el declive relativo de la ruta San Luis-Santa Fe: el grueso del comercio se realizaría desde entonces vía Texas. El norte de México intensificó “de forma irreversible” (p. 234) su integración comercial con Estados Unidos y se sentaban así las bases de un espacio económico “propicio al trasiego mercantil legal e ilegal” (p. 235).

En su obra, Del Río considera que el factor externo sí fue determinante en el atraso económico de México en el siglo XIX vía los efectos destructivos de las importaciones sobre la industria mexicana y la asimetría de poder entre México y su vecino del norte. Por tanto, el autor reconoce oponerse a John Coatsworth, quien en su obra clásica *Los orígenes del atraso*, se decanta por “transportes inadecuados y una ineficiente organización económica, o sea, geografía y ‘feudalismo’” (p. 17) como principales factores explicativos del atraso económico mexicano en el siglo XIX. Sin embargo, Del Río mismo matiza su oposición al reconocer a Coatsworth la caracterización de creciente y “más opresiva” (p. 157) dependencia económica del país durante su primer cuarto de siglo como nación independiente, frente a la excesiva regulación del comercio exterior durante la época colonial.

Por el tipo de obra, el especialista pudiera esperar un mayor trabajo en acervos estadounidenses, sin embargo, la mayor parte de las fuentes primarias consultadas por Del Río provienen de archivos de México, Durango y Chihuahua, así como algunas colecciones documentales de Nuevo México. Así, este trabajo evidencia la necesidad de explorar archivos estadounidenses con el propósito de responder preguntas de interés para los historiadores de ambos países. Este libro contribuye al conocimiento de una etapa relativamente inexplorada en las relaciones bilaterales entre México y Estados Unidos, países recelosos, socios desconfiados y vecinos distantes.

Manuel A. Bautista González

ESTUDIANTE DE DOCTORADO EN HISTORIA DE ESTADOS UNIDOS
COLUMBIA UNIVERSITY
Nueva York, Estados Unidos de América