

## **La puerta de México: los comerciantes texanos y el noreste mexicano, 1850-1880\***

*Miguel A. González Quiroga*

ESTA HISTORIA NO ES PROPIAMENTE sobre el noreste de México, aunque la región ocupa un lugar central en ella. Es, más bien, sobre lo que el noreste representó para los comerciantes que se establecieron en Texas durante el siglo pasado. Al echar su ansiosa mirada al sur, estos mercaderes descubrieron plata, pieles y otros productos de las minas y campos mexicanos. A la vez, encontraron un mercado fructífero para sus artículos en los centros urbanos y mineros del norte de México. Hacia fines del siglo, durante el porfiriato, descubrieron un área propicia para realizar inversiones y hacer negocios, y con ello comenzó la invasión económica de México protagonizada, principalmente, por el capital norteamericano.

Independientemente de cuestiones políticas o nacionalistas, comerciantes y productores de ambos lados del río Bravo forjaron una relación mutuamente provechosa. Esto propició una integración que abarcó un espacio binacional<sup>1</sup> que no concuerda con las amargas experiencias que han caracterizado las relaciones entre México y Estados Unidos a lo largo de su historia.

Antes de iniciar la descripción y el análisis, es preciso hacer dos aclaraciones. Aunque este trabajo presenta la visión que desde Texas se guardaba del noreste, región que comprende Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas, entendemos que la actividad comercial no obedece a los límites de los estados sino a los que establecen los mercados. Por ello

\* Este trabajo forma parte de un estudio más amplio sobre el comercio entre Texas y el norte mexicano que el autor realiza conjuntamente con Mario Cerutti y con apoyo económico de la Fundación C.B. Smith de la Universidad de Texas en Austin.

<sup>1</sup> La idea de un espacio binacional que abarcó a Texas y varios estados del norte de México, sobre todo los del noreste, es abordada por Mario Cerutti y Miguel González Quiroga (1990:217-297).

haremos referencia a los estados colindantes con el noreste, sobre todo Chihuahua, y algunos más que recibían y enviaban mercancías a través de esa región. Esta misma elasticidad será aplicada a la periodización. El grueso de nuestra historia comprende desde los años 1850 hasta, aproximadamente, 1880, pero necesariamente nos remontaremos unos años atrás ya que trataremos procesos de mayor duración y que son entendibles sólo en un contexto histórico más amplio.

## I

Cuando el gobierno de Agustín de Iturbide convirtió a la Congregación del Refugio (el futuro Matamoros) en puerto de altura, en enero de 1823, se abrió un circuito comercial que vincularía al noreste de México con el comercio internacional a través de Nueva Orleans, que en ese momento representaba el punto de avanzada de la expansión estadounidense hacia el oeste (Graf, 1942:25).

La posibilidad de comerciar directamente con los mercaderes de Nueva Orleans ofreció a los habitantes de la región la oportunidad de obtener mercancías a un costo más reducido. Los comerciantes, a su vez, tendrían un mercado potencialmente importante pues surtían a las minas y pueblos de una vasta zona. Es por ello que en abril de 1824, 34 firmas de Nueva Orleans pidieron al gobierno de James Monroe el establecimiento de un agente consular en Refugio (Graf, 1942:26-27).

Ya para la década de 1820 los intereses comerciales norteamericanos habían adquirido una presencia significativa dentro de México. Este hecho suscitó la preocupación de Henry George Ward, diplomático inglés quien se quejó de que

[u]na gran proporción de las manufacturas inglesas que se consumen en México pasan exclusivamente por manos de los norteamericanos en Tampico, Soto la Marina y Refugio, es colocada por comerciantes norteamericanos en San Luis Potosí y Saltillo donde han establecido negocios y están en posesión exclusiva del comercio de la región (Graf, 1942:38).

La incursión estadounidense se hizo principalmente desde el Bravo y a través del noreste. Las mercancías provenientes de Europa y Estados Unidos entraban por Refugio, pasaban por Camargo y proseguían su camino hacia Monterrey. Por lo común seguían hacia el sur porque “en esta última dirección se encontraban las áreas de mayor densidad de población como Zacatecas, San Luis Potosí, Durango y otras más” (Alarcón,

1990:16). Esta ruta predominó “desde alrededor de 1820 hasta el arribo del ferrocarril a la región, en 1881” (Alarcón, 1990:16).<sup>2</sup>

Los colonizadores de Texas pronto reconocieron el valor de los mercados de México. Esteban Austin retomó la idea de Juan Almonte: construir un camino para canalizar el lucrativo comercio de Santa Fe y Chihuahua hacia los puertos del golfo. Austin aducía, correctamente, que Missouri estaba muy lejano para abastecer a estos mercados y podrían ser mejor servidos a través de Texas (Kellam; 1925:175-177).<sup>3</sup>

Más aún, Austin se refirió a la conveniencia de impulsar el intercambio con el resto de México porque “cualquiera que tenga conocimiento en relación al comercio de Texas debe saber que los mercados mexicanos son los mejores para los productos de Texas”. Luego señaló que una arroba de algodón desmotado se podría vender en Estados Unidos o Europa entre dos y cuatro pesos mientras que en México, Puebla o San Luis Potosí se conseguían en siete u ocho pesos. La fanega de maíz se podría vender en Nueva Orleans entre seis reales y un peso, mientras que en Matamoros, Tampico, Veracruz y Campeche esa misma fanega valía entre cuatro y seis pesos. Puntualizó que la misma proporción imperaba para otros productos texanos (Kellam, 1925:163).

Si bien es cierto que los mercados mexicanos atraían a los comerciantes, el principal aliciente para ellos era la plata. Graf (1942:55) afirmaba que la plata constituía más de 90% de las importaciones a través del Bravo en el periodo 1825-1828.<sup>4</sup> El metálico cobraba especial importancia dada la carencia de dinero contante en los estados fronterizos de la Unión Americana.<sup>5</sup> Almonte, quien estaba bien enterado de esta situa-

<sup>2</sup> Graf, por su parte, afirma que cuatro de las ferias más importantes de México recibían mercancía a través del Bravo en la década de 1820. Éstas eran las de San Juan de los Lagos, Saltillo, Aguascalientes y Allende, Chihuahua (LeRoy Graf, 1942:5, 57-58).

<sup>3</sup> Kellam (1925) cita a Esteban Austin en su escrito *Explanation Concerning the Affairs of Texas*: “El comercio por tierra desde los puertos de Texas al interior de la república [mexicana] ofrece ventajas casi equivalentes a la del comercio costero ya que ese país es plano [no se refería al centro sur] y muy adaptable para caminos hacia Monclova y los otros pueblos de Coahuila, al Paso del Norte, a Chihuahua y a Nuevo México. Es notorio que cada año entra alrededor de dos millones de pesos de mercancía a Nuevo México y Chihuahua proveniente de Missouri, una distancia de más de cuatrocientas leguas por el desierto”. Por ello, Austin proponía “abrir caminos de Texas al estado de Chihuahua y Nuevo México cuya extensión sería apenas la mitad de los que ahora se utilizan para introducir la mercancía de Missouri y atravesarían a lo largo de su extensión por territorio mexicano”. Para un resumen de la importancia del comercio de Santa Fe, véase Weber (1988:183-185).

<sup>4</sup> Graf utilizó las guías de embarque de los buques que llegaban a Nueva Orleans procedentes de Refugio.

<sup>5</sup> Según Weber (1988:185): “Desde poco después de 1830, el peso mexicano de plata, cuyo contenido en plata era más o menos equivalente al del dólar de Estados Uni-

ción, señaló que el dinero era sumamente escaso en Texas y los colonos ansiaban el arribo de la plata mexicana (Waber, 1988:199). De acuerdo con un observador del periodo previo a la independencia texana:

Los mexicanos comerciaban extensamente con los texanos y sus trenes de burros cargados de monedas de plata para cambiar por tabaco y otros artículos se veían frecuentemente y eran siempre bienvenidos en Matagorda [puerto entre Galveston y Corpus Christi] (Kellam, 1925:174).

Este fenómeno también fue registrado por Ward al observar el tráfico de plata entre Real de Catorce, San Luis Potosí y el Bravo. Señaló que no todas las barras de plata eran enviadas a Zacatecas para ser acuñadas:

Muchas son enviadas directamente a Refugio en la boca del río Bravo donde se cambian por artículos de contrabando de Nueva Orleans o La Habana con lo cual Catorce está mejor abastecido que cualquier otro lugar de la Federación (Graf, 1942:5-6).

En Real de Catorce, agregaba Ward, podría uno encontrar vinos franceses y españoles, tabaco de Virginia y La Habana, papel de Cataluña, lino europeo y algodón, ferretería, mantas y hasta muebles traídos de Estados Unidos.

En gradual apertura de los mercados y la atracción de los productos como la lana, las pieles y la plata sirvieron de imán para atraer a una oleada de *yankee traders*, hombres emprendedores del oriente de Estados Unidos, con talento y energía, deseosos de convertir al comercio en el vehículo para la acumulación de fortunas. El más exitoso de ellos fue Charles Stillman, de Connecticut, que llegó con su padre al Bravo desde 1828 con un cargamento de mercancía para vender en México. Con el tiempo, Stillman y sus herederos amasarían una de las más grandes fortunas de Estados Unidos; a sus socios en Nueva York, que indagaban sobre el origen de su riqueza en el sur de Texas, Stillman respondía: "No hay nada allá al sur, más que el Río Grande. No hay nada al cruzar el Río Grande, más que Matamoros, más que la puerta para todo México, para algodón, pieles y oro" (Hart, 1987:110).

Las relaciones comerciales entre Texas y el resto de México se establecieron desde la década de 1820 y se desarrollaron en las dos siguien-

---

dos, llegó a ser el principal medio de cambio en Missouri y ayudó a estabilizar el sistema monetario de todos los estados y territorios norteamericanos del oeste, había circulado papel moneda en lugar del dinero contante, muy escaso".

tes al margen de cuestiones políticas e incluso de la separación de Texas.<sup>6</sup> Inexorablemente, las regiones del norte de México se desvincularon de las rutas comerciales que durante la época colonial conducían a la ciudad de México. David Weber señala:

A los pocos años de la independencia se habían debilitado estas arterias que corrían de norte a sur y en su lugar se habían formado vínculos económicos vigorosos y nuevos con los Estados Unidos. Hacia 1845 era evidente que la frontera norte dependía tanto ya de Estados Unidos en cuanto a mercados y mercancías, como en otro tiempo dependió del centro de la Nueva España (Weber, 1988:175-219).

## II

Aquella guerra entre México y Estados Unidos, que culminó en 1847, no modificó sustancialmente los patrones de intercambio establecidos en el periodo anterior, pero fortaleció la presencia norteamericana y fijó definitivamente la línea fronteriza en el Bravo. La ciudad de Brownsville en la margen norte del río fue fundada por Stillman en 1848 y pronto se convirtió en base de operaciones de numerosos comerciantes norteamericanos y europeos deseosos de comerciar con México.

Aquella guerra ofreció una oportunidad para que muchos estadounidenses se dieran cuenta de lo que Stillman ya conocía: el potencial económico del comercio con México. El teniente George W. Clutter, del ejército de ocupación, escribió a su esposa, en Virginia, que una inversión de mil dólares se podría duplicar en menos de un año porque

[el] tiempo de hacer fortunas aquí no ha terminado. Muchos aquí hacen negocios [se refiere a los norteamericanos] de una manera mañosa pero el hombre que viene y actúa bien podría hacer dinero tan pronto como quisiera aunque se requiere un poco de conocimiento del país y su gente (Graf, 1942:155).

En los años posteriores a la guerra, los dos gobiernos afrontaron el problema del contrabando que había sido generalizado y cuantioso desde los años veinte.<sup>7</sup> Este tema, que merece un trabajo aparte, es sumamente complejo y sólo nos limitaremos a resumir algunos aspectos llamativos.

<sup>6</sup> A partir de 1835, políticas centralistas desalentaron el comercio desde Texas pero no lo erradicaron. El contrabando, por su parte, se acrecentó.

<sup>7</sup> Incluso el contrabando por el Bravo fue una de las principales quejas de Ward en los años veinte (Graf, 1942:5-6).

El primero entre ellos era el perjuicio que provocaba al país. Graf cita a Manuel Payno, ministro de Hacienda de México, quien en 1851 observó que los pueblos del lado estadounidense del río sirvieron como “almacenes para contrabando que iba desde el centro mercantil de Monterrey hasta los mercados interiores de San Luis Potosí, Zacatecas, Guadalajara y México y hasta Tampico”. Y mientras florecían las comunidades norteamericanas al norte del Bravo con base en este comercio ilegal, los puertos mexicanos, Tampico sobre todo, languidecían (Graf, 1942:306-307, 335-336).

Un aspecto del contrabando era particularmente nocivo para el noroeste, sobre todo para Tamaulipas: el robo de ganado al sur del Bravo y su venta en Texas.

La demanda desde Texas generó un tráfico frecuente de ganado que cruzaba el río Bravo con dirección al norte. La adquisición de este ganado, realizada en buena medida en forma ilegal, fue una práctica en la que tomaron parte tanto anglosajones como mexicanos [...]. Los ranchos texanos se surtieron, a partir de 1848, con ganado mexicano (Alarcón, 1990:21).<sup>8</sup>

Esta apreciación, que Eduardo Alarcón recibe del historiador tamaulipeco Luis G. Zorrilla, es confirmada por el viajero norteamericano Frederick Olmsted Law que estuvo en Tamaulipas, en el área de San Fernando, a mediados de la década de los cincuenta.<sup>9</sup>

Graf afirma que debido a los altos precios, una gran cantidad de mulas y caballos eran robadas en México, trasladadas y vendidas en Texas. Mil cabezas de estos animales pasaron de contrabando tan sólo en un periodo de dos meses en Río Grande City, en el año de 1852 (Graf, 1942:302).

Desde luego, el contrabando a través del Bravo no nació en 1848, existía mucho antes. Pero se acrecentó enormemente después de la guerra debido, en buena medida, a la política arancelaria del gobierno mexicano. Desde el centro se dictaron leyes que prohibían la entrada al país

<sup>8</sup> De acuerdo con un informe elaborado para el gobierno mexicano, ganaderos y terratenientes texanos acumularon grandes fortunas con el ganado robado de México. Un caso notable es el de Richard King, socio de Stillman, cuyo rancho en el sur de Texas se convirtió en uno de los más grandes del mundo. Véase *Informe...*, 1984.

<sup>9</sup> Olmsted, periodista neoyorkino, ocupa un lugar prominente en la historiografía texana y la del sur de Estados Unidos. Sus perceptivos y acertados comentarios sobre la esclavitud y otras instituciones del sur y suroeste contribuyeron a concientizar a la población norteaña sobre el lastre de la esclavitud y la necesidad de erradicarla (Olmsted, 1978:354).

de algunos artículos y fijaron aranceles excesivamente altos para muchos otros.<sup>10</sup>

Esto tuvo por lo menos dos efectos. En el lado izquierdo del río los comerciantes vendían más barato, así que el comercio creció y los pueblos como Brownsville florecieron porque todo mundo hacía sus compras allí, mientras los pueblos del lado mexicano se estancaron. El otro efecto consistió en que se estimuló la importación ilegal de mercancías. La consecuencia inmediata fue que la frontera se convirtió en un paraíso para el contrabando y los comerciantes norteamericanos también tomaron la delantera en esta actividad. Para igualar una situación injusta y caótica, el gobernador interino de Tamaulipas, Ramón Guerra, aprovechó la desintegración de la autoridad central en 1858 para decretar el establecimiento de una zona libre (Bell y Smallwood, 1982:2-9). Esta medida estimularía el comercio y el crecimiento económico y poblacional en el lado sur del Bravo, aunque no eliminaría el contrabando hacia el interior.

Mientras el eje comercial Monterrey-Matamoros-Nueva Orleans se fortalecía en los años cincuenta, nació otro que conectaba al noreste con Nueva Orleans a través de Laredo y Corpus Christi. Estos dos últimos pueblos también crecieron apoyados en el comercio y los lazos entre ellos están plasmados en las operaciones mercantiles de John Leyendecker, comerciante de la época, radicado en Laredo. De origen alemán, Leyendecker servía como intermediario en una red de distribución de artículos procesados que comenzaba desde Nueva York y Europa y terminaba en el noreste. De esta región recibía pieles que enviaba a Nueva Orleans pero cuyo destino final era la ciudad de Nueva York.<sup>11</sup>

Leyendecker también enviaba pieles y otros productos mexicanos hacia el norte, a San Antonio, en el condado de Béxar, y contribuía a fortalecer una ruta comercial que todavía a mediados de los cincuenta era muy endeble.<sup>12</sup> Olmsted, que estuvo en San Antonio en esta época,

<sup>10</sup> Según Inez Herrera Canales (1977), la etapa más rígida y prohibicionista del proteccionismo ocurrió entre 1838 y 1856.

<sup>11</sup> Las pieles provenientes del noreste encontraban a veces un mercado incierto. En marzo de 1857, Leyendecker pudo venderlas en Nueva Orleans a 23 1/2 centavos la libra (cada piel pesaba aproximadamente 35 libras). En noviembre del mismo año recibió la información de que estaba saturado el mercado en Nueva York y nadie compraba debido al pánico financiero. En 1859 Plaisted y Mulliken, de San Antonio, le ofrecían 16 centavos la libra como mejor precio para sus pieles (CBHTA, 21/09/1857 y 14/03/1859); Graf (1942:283-284) describe el sistema que utilizaban las casas comerciales del Bravo con corresponsales y agentes en Nueva Orleans y Nueva York, cómo se surtían y cómo surtían al mercado mexicano.

<sup>12</sup> Algunos ejemplos de las transacciones de Leyendecker ilustran este proceso: F.

deseaba viajar a México y se dio cuenta de que las comunicaciones con este país eran precarias y poco frecuentes. Los comerciantes ocasionalmente enviaban o recibían mercancías del Bravo pero no existían lazos firmes con el noreste.<sup>13</sup>

La orientación de San Antonio era más bien hacia Chihuahua. Los comerciantes de Béxar se inclinaron por el oeste atraídos por el lucrativo comercio de Santa Fe y porque algunos de ellos abastecían al ejército que combatía a los indígenas en el occidente texano. Éste era el caso de Jean Baptiste Lacoste, comerciante francés que llegó a San Antonio en 1847 y que, junto con J.R. Sweet, exalcalde de esa ciudad, emprendió actividades comerciales y mineras en Chihuahua y Nuevo México en la década de 1850. Lacoste, como veremos más adelante, jugaría un papel comercial importante en la década siguiente, al enlazar a San Antonio con el noreste mexicano.

Aunque nunca se podrá cuantificar el intercambio entre San Antonio y Chihuahua, éste debe haber sido importante ya que, aparte de Sweet y Lacoste, varios comerciantes de Béxar se mudaron a este estado o establecieron casas comerciales allí.<sup>14</sup> La circulación hacia el sur y hacia el noreste, como hemos mencionado, era incipiente pero ya para 1860 sumaba cerca de medio millón de dólares anuales (Mayer, 1976:427-428).<sup>15</sup>

Mientras los circuitos que conectaban al noreste con San Antonio y con Nueva York por Laredo y Corpus Christi se desarrollaron, el de Monterrey-Matamoros/Brownsville crecía a un ritmo acelerado en esta

---

Gilbeau, comerciante francés de San Antonio, le pidió a Leyendecker harina de flor y con salvado y frijoles y cualquier otra cosa que ofreciera la producción mexicana. Leyendecker recibía algodón enviado por Gilbeau para la casa comercial de Mariano Hernández de Monterrey (CBHTa, 06/02/1857 y 02/01/1857).

<sup>13</sup> A Olmsted se le explicó que debido a la inestabilidad en México, se consideraba peligroso viajar si no fuera en un grupo numeroso y armado para resistir ataques en el camino (Olmsted, 1987:165). Kellam afirma que existía un intercambio pequeño pero constante entre Texas y los estados mexicanos por las rutas del interior. Este comercio era muy remunerativo pero con muchos obstáculos, sobre todo, por las depredaciones de los indígenas (Kellam, 1925:171).

<sup>14</sup> Es el caso de A.F. Wulff, Emil Schetelig y los hermanos Moye según Mayer (1976:427-428).

<sup>15</sup> Un reportero de la revista *Leslie's Weekly* calculó que el comercio de San Antonio con la frontera sumaba millones cada año, pero Mayer rechaza ese dato y acepta los de un observador más objetivo y confiable, el coronel Robert E. Lee, comandante militar en Texas. Éste, en octubre de 1860, informó que México recibió en el año 100 mil dólares de mercancía a través de Laredo, 250 mil por Piedras Negras y 100 mil más de algodón. Las cifras de Lee no incluyen el valor de mercancías recibidas desde México por estos mismos puertos.

década. Los comerciantes de la frontera buscaban, de manera afanosa, ampliar sus mercados en los estados fronterizos y dentro de México.<sup>16</sup> Para fines de la década existía un intercambio amplio y sostenido, según John S. Ford, un destacado militar de la época:

El comercio de muchos de los estados del norte de México se realizaba por la parte sur del Bravo. La cantidad de mercancía [que] entraba por Brazos Santiago en la boca del Bravo era enorme, representaba diez millones al año o hasta catorce millones (CBHTc, 882-883).

Otro observador, el comerciante y administrador de correos, Gilbert Kingsbury, ofrece una cifra mayor. En 1860 señaló que la aduana en Brownsville registraba dos millones de dólares mensuales de movimiento mercantil y que los comerciantes de la zona se hacían sumamente ricos.<sup>17</sup>

El periodo que abarca desde la guerra entre México y Estados Unidos hasta la de secesión, es decir, de 1848 a 1861, se caracterizó por la articulación y desarrollo de varios circuitos comerciales que ligaban al noreste con la economía de Estados Unidos. En los cincuenta ambos gobiernos intentaron combatir el contrabando sin mucho éxito. Finalmente, como vimos, las autoridades de Tamaulipas establecieron una zona libre, ratificada posteriormente por el gobierno federal.

La inestabilidad política en México, hizo insegura pero no desalentó la actividad mercantil. Incluso a veces ofrecía nuevas oportunidades para los comerciantes. Muchos de ellos aprovecharon la ocasión para satisfacer las necesidades bélicas y realizar jugosas ganancias (véase Cerutti y González, 1990). Los conflictos también influyeron en la orientación de los mercados. Escribe Graf (1942:402) que la guerra de Reforma propició el comercio por el Bravo ya que los desórdenes en el centro de México convirtieron en riesgosas las rutas comerciales desde Veracruz y Tampico. Mercados que no estaban en la órbita del comercio fronterizo empezaron a ser abastecidos por Matamoros.

<sup>16</sup> Uno de éstos, Joseph Kleiber, originario de Alemania, intentaba abrirse paso entre los grandes mercaderes de la región. El espíritu competitivo que caracterizaba a este grupo de comerciantes se refleja en sus viajes al interior y en su elaboración de mil tarjetas en español para promocionar su negocio ante las casas comerciales de México (CBHTb, 06/03 y 25/04/ 1861).

<sup>17</sup> Kingsbury a Warren, junio 1860, caja 2R72, Gilbert Kingsbury Papers, (CBHT). En sus memorias (caja 2E290, Kingsbury Papers, CBHT) Kingsbury abundó sobre este punto: "Es un comercio que deja grandes ganancias [...] y dado que son pocos los que lo comparten [...] esos escasos hombres se han vuelto enormemente ricos. Ningún pueblo del continente tiene tantos millonarios y ricos, en proporción, como Brownsville".

## III

Desde 1861 y por un periodo efímero pero fulgurante el comercio y la producción del noreste creció vertiginosamente. La causa fue la guerra de secesión en Estados Unidos que generó demandas insólitas de una extensa variedad de artículos. Comerciantes y productores al sur del Bravo se movilizaron rápidamente, para satisfacerlas. Este auge comercial fronterizo ha recibido la atención de numerosos historiadores, sobre todo del lado texano,<sup>18</sup> y nuestra única pretensión es resumir el papel que jugó el noreste en el aprovisionamiento de la Confederación, el contendiente más cercano.

El noreste sirvió al gobierno sureño de tres maneras: 1) como vía para la salida del algodón al mercado internacional; 2) como conducto para una infinidad de productos —muchos de ellos manufacturados— provenientes de Europa y que requería el ejército para librar la guerra, y 3) como región abastecedora de materias que se producían localmente y que tenían un valor estratégico para los sureños.

Ya en 1862, la variedad de productos disponibles en el noreste y su grado de importancia para los confederados eran temas que preocupaban a M.M. Kimmey, el cónsul del gobierno estadounidense en Monterrey:

Durante el año pasado, el comercio entre este estado [Nuevo León/Coahuila] y Texas era pequeño, pero en los últimos meses ha adquirido una extensión enorme, y crece a diario. Se recibe gran cantidad de algodón y se envían suficientes provisiones como para [abastecer a] todo el ejército rebelde. Hace unos días se recibió un pedido por 600 mil cobertores, y se enviarán pronto si no llega una fuerza del Bravo para impedirlo. Hay agentes [confederados] por todos lados comprando todo el trigo y maíz disponible desde aquí hasta San Luis Potosí. Grandes caravanas salen diariamente para el Bravo, la mayoría hacia Piedras Negras, repletas de

<sup>18</sup> La importancia de la frontera con México para el comercio de la Confederación ha sido estudiada con amplitud en la historiografía texana. Véase Annie Cowling, "The Civil War Trade of the lower Rio Grande Valley", tesis de maestría, Universidad de Texas, 1926; James A. Irby, *Back Door at Bagdad, the Civil War on the Rio Grande*, El Paso, University of Texas Press, 1977 y "Line of the Rio Grande: War and Trade on the Confederate Frontier, 1861-1865", tesis doctoral, Southern Methodist University, 1969; Graf, *op. cit.*; Ronnie Tyler, *Santiago Vidaurri and the Southern Confederacy*, Austin, Texas State Historical Association, 1973; Tom Lea, *The King Ranch*, Kingsville, publicación privada para el rancho King, 1957; Frank L. Owsley, *King Cotton Diplomacy*, Chicago, University of Chicago Press, 1931; William Diamond, "Imports of the Confederate Government from Europe and Mexico", en *The Journal of Southern History*, vol. 6, núm. 4, noviembre de 1940, pp. 470-503; Robert Delaney, "Matamoros, Port of Texas During the Civil War", en *The Southern Historical Quarterly*, vol. 58, abril de 1955, pp. 473-487. El tema también es tratado por Mario Cerutti y Miguel González Quiroga, 1990.

cobertores, calzado, cueros, telas, azufre, medicamentos, etc., para los rebeldes. Los agentes han traído para sus compras más de 500 mil dólares (Kimmey a Seward, 29 de octubre de 1862).<sup>19</sup>

Cabe precisar que algunos de estos artículos mencionados por Kimmey provenían de Europa a través de Matamoros. Entre los que se producían en la región y otros estados cercanos, se hallaban harina, maíz, pieles, mecate o jarcia, pólvora, azufre, salitre, cobre, plata, plomo y animales de carga. Resulta interesante observar que productos como la harina y el maíz eran requeridos en Texas, un estado agrícola. Dos factores explican este hecho: la disminución de la mano de obra, ocupada en la guerra, y la renuencia de los agricultores para diversificar su producción algodonera —que era más redituable— para incluir otros cultivos<sup>20</sup>

Otro artículo de gran demanda, el plomo, nos ayuda a entender el vuelco que dio durante este tiempo la producción regional. Unos años antes de la guerra de secesión se descubrieron yacimientos de plomo cerca de Monterrey. Los agentes de la Confederación y de la Unión competían con especuladores como Stillman para obtener la mayor cantidad posible. Para enero de 1862, J.A. Quintero, el agente confederado, informó que había firmado un contrato con los hermanos Oliver, de Monterrey, quienes le aseguraron 90 mil libras de una producción mensual de 378 mil (Graf, 1942:580).

Más allá de las provisiones materiales, Quintero y otros agentes de la Confederación vinieron a Tamaulipas y Nuevo León/Coahuila a buscar transporte: hombres, yuntas, vagones y carretas para mover las voluminosas mercancías del tráfico de guerra. En estos años, cientos, tal vez

<sup>19</sup> Kimmey a Seward, 29 de octubre, 1862, *Dispatches from United States Consuls in Monterrey: 1848-1869*, National Archives, Washington (microcopia, Austin, Texas).

<sup>20</sup> Robert P. Felgar, "Texas in the War for Southern Independence, 1861-1865", tesis doctoral, University of Texas, 1935, pp. 392 y 394. Felgar cita al *Houston Tri-Weekly Telegraph* que informó, el 9 de junio de 1862, que soldados del ejército recibieron permiso para ausentarse del servicio para ayudar con la cosecha de trigo en el norte de Texas. Respecto a los plantadores, señala que hubo un intento por aprobar una legislación que restringía el cultivo de algodón y fomentaba una producción agrícola diversificada, pero ésta fue rechazada por el senado texano en 1863 debido a la presión ejercida por los productores de algodón; el volumen de la harina enviada a Texas es una incógnita. James Irby ("Line of the Rio Grande", p. 100) escribe que la firma de A. Urbahan de San Antonio contrató la importación de un millón de libras de harina de Monterrey a cambio de 850 mil libras de algodón, pero esto no lo hemos verificado en fuentes directas. Algo más concreto son los libros de contabilidad de Leyendecker; esta fuente, que desde luego refleja la actividad de un solo comerciante, demuestra que entre febrero y agosto de 1863 Leyendecker importó 469 380 libras de harina para enviar a San Antonio. El proveedor era Evaristo Madero, caja 2M321, Leyendecker Papers, CBHT.

miles de mexicanos abandonaron sus campos y pueblos para dedicarse al transporte de carga (González Quiroga, 1990:28-30). Quintero señalaba en noviembre de 1862 que había escasez de carretas en Monterrey porque muchos de los carreteros habían emigrado a Texas atraídos por los altos sueldos que se pagaban al norte del Bravo (Irby, 1977:100).<sup>21</sup>

La guerra civil norteamericana generó demandas que estimularon a los sectores productivos del lado mexicano y esto dinamizó la actividad económica del noreste. Pero, además, fortaleció el intercambio entre esta región y San Antonio,<sup>22</sup> lo que tendría consecuencias importantes para el futuro. No se trata de una reorientación del tráfico tradicional entre Matamoros y Monterrey; éste se mantuvo firme hasta la llegada del ferrocarril en la década de los ochenta. Pero el intercambio entre el centro texano y el noreste a través de Laredo y Piedras Negras, que había tenido un desarrollo modesto en los años cincuenta, creció durante la guerra y continuó hasta convertirse en un circuito comercial de gran potencia y perdurabilidad.

Muchos fueron los comerciantes de Béxar que en los años sesenta protagonizaron este proceso, pero sólo dirigiremos nuestra vista a dos de ellos: Jean Baptiste Lacoste y John Twohig.<sup>23</sup> Como ya lo señalamos, Lacoste se inclinaba hacia el mercado de Chihuahua antes de la guerra. Cuando estalló el conflicto, se dedicó con gran energía a trabajar para la Confederación siguiendo un patrón común a otros comerciantes de Béxar: enviaba algodón por México hacia Europa e importaba abastecimientos para el ejército sureño.

Lacoste estableció una firma con el inglés Henry Attrill, y entró en una relación de trabajo con Patricio Milmo, uno de los comerciantes más poderosos del noreste, propietario de casas en Monterrey y Matamoros.<sup>24</sup>

<sup>21</sup> Cabe señalar que sobre los sueldos en el lado mexicano tenemos pocas referencias, aunque deben de haberse incrementado para aproximarse a los de Texas. Este tema es tratado en Miguel A. González Quiroga (1991).

<sup>22</sup> Al inicio de la guerra, San Antonio tuvo un papel secundario, pues el algodón del oriente texano y Louisiana llegaba a Brownsville/Matamoros por rutas más directas, cercanas a la costa. En la medida en que la marina de la Unión empezó a hostigar esta zona, llegando a ocupar la ciudad de Brownsville en noviembre de 1863, los productores y comerciantes se vieron obligados a transitar por San Antonio y llevar la fibra a México cruzando el Bravo por Laredo o Piedras Negras y pasando por Monterrey antes de partir a Matamoros. Las importaciones de México y Europa seguirían la misma ruta, de tal suerte que Monterrey y San Antonio se convirtieron en almacenes gigantescos en este tráfico de guerra.

<sup>23</sup> Entre los más importantes figuraban los hermanos Vane, F. Gilbeau, George Howard, Anton Wulff, A. Urbahn, Friedrich Groos y Callaghan.

<sup>24</sup> Para un análisis de este acaudalado irlandés, yerno del gobernador Santiago Vidaurri, véase Ronnie C. Tyler (1973) y Mario Cerutti (1978).

Lacoste compraba algodón en los condados texanos o lo recibía de oficiales del ejército confederado como pago por el aprovisionamiento y lo remitía a Monterrey; desde allí Milmo lo trasladaba hacia Matamoros para su embarque hacia Inglaterra; Attrill, por su parte, lo recibía y lo vendía en Manchester, centro de la industria textil inglesa. A su vez, adquiriría en Inglaterra artículos requeridos por la Confederación, que enviaba a San Antonio por la misma ruta.

El tráfico de guerra brindaba ganancias generosas. A fines de 1862, Lacoste firmó un contrato con J.F. Minter, jefe del cuartelmaestre del ejército confederado para los estados de Texas, Arizona y Nuevo México. Se comprometió a conseguir artículos por valor de 135 mil dólares. Para este fin adquirió 1 800 balas de algodón y 25 carretas para transportarlo hacia México. En agosto del año siguiente, Lacoste vendió al ejército sureño 152 mil dólares de abastecimientos y tres meses después Milmo realizó la venta por un valor de 337 mil dólares (CBHTd). La documentación indica que en estos años Lacoste llegó a contar con mercancías en México por un valor mayor a los 432 mil dólares (CBHTe).<sup>25</sup>

John Twohig, como Lacoste y muchos otros comerciantes de Texas, tenía sus raíces en Europa. Originario de Irlanda, llegó a ese estado en los años treinta y para 1850 era uno de los comerciantes más acaudalados de San Antonio. Al aprovechar los nexos que estableció con Evaristo Madero y otros mercaderes del noreste en los cincuenta —justo cuando iniciaba la tienda civil estadounidense— se incorporó al tráfico de guerra.

Nombrado mayor en el Departamento de Nitro y Minería del ejército sureño, Twohig trabajó con eficacia en la adquisición del algodón en Texas y su comercialización en Europa. Utilizó sus contactos en México para conseguir harina, mecate, plomo, sal, azufre y otros artículos requeridos por el ejército.<sup>26</sup> Al igual que Lacoste, estableció un sistema eficaz con múltiples agentes y corresponsales<sup>27</sup> y manejó enormes recursos que le dejarían una ganancia considerable al término de la guerra.<sup>28</sup>

<sup>25</sup> Esta información, tal vez exagerada por tratarse de una reclamación, fue hecha después de la guerra y proviene de una demanda de Lacoste contra el gobierno mexicano por daños y perjuicios a su propiedad; Mayer (1976) calcula que Lacoste realizó una ganancia de por lo menos un millón de dólares en estos años.

<sup>26</sup> La mayor parte de la harina mencionada en la nota 18, enviada por Leyendecker, proveniente de Madero, era para Twohig.

<sup>27</sup> En la región algodонера texana, Twohig contaba con O.H. Cavender, en los puntos fronterizos tenía a F. Groos en Piedras Negras y Thomas Johnston, su cuñado, en Matamoros, mientras en Monterrey contaba con Daniel Murphy y en Inglaterra trataba con la casa George Kerferd y Cía.

<sup>28</sup> Algunos ejemplos de las operaciones de Twohig provienen de Cavender. En agosto de 1863 informó que tenía mil pacas de algodón y al mes siguiente firmaría un contrato para 1 300 más. Señaló que otras 400 estaban disponibles, pero requería 200 mil dólares

Al culminar las hostilidades, en 1865, el volumen comercial tomó sus ritmos anteriores pero con una diferencia notable: la guerra había acelerado un proceso de fortalecimiento de las rutas interiores que enlazaban a Texas y el noreste. San Antonio y Monterrey se convirtieron en dos polos de un sistema crecientemente integrado.

Los tímidos contactos entre productores, fabricantes y comerciantes de la década de 1850 se volvieron dinámicos durante la guerra y fueron la clave para forjar esta integración. Lo único que faltaba era un sistema rápido y eficiente de comunicación y transporte y la respuesta era el ferrocarril. Éste permitiría el fácil acceso a muchos inversionistas que buscaban ampliar sus capitales en las tierras féculas del noreste. Esto ayuda a explicar el vuelco de la actividad económica. Si en 1865 se privilegiaba el comercio, para los años ochenta el acento estaba en las inversiones en ferrocarriles, tierras y fundos mineros. La participación de los comerciantes de Texas en este proceso constituye el tema de la última sección.

#### IV

Como era de esperarse, el flujo de mercancías a través de la frontera, después de 1865 disminuyó. No obstante, se mantuvo vigoroso y respondía a las demandas de ambos lados. Esto se refleja en los informes de Santiago Lincoln, un comerciante y transportista que viajaba entre San Antonio y Monterrey por Piedras Negras. Lincoln llevaba fuertes cantidades de cueros a Texas<sup>29</sup> y regresaba con algodón. De los recibos y otros papeles que dejó se desprende que entre abril y agosto de 1866, Lincoln y la empresa Wulfinf and Co. enviaron 738 pacas de algodón a Monterrey, Saltillo y San Luis Potosí.<sup>30</sup>

Otros comerciantes texanos, entre ellos Twohig, surtían a las fábricas textiles mexicanas. En dos comunicaciones que envió a Evaristo Madero en febrero de 1867, informó de por lo menos 843 pacas de algodón que habían salido hacia la frontera.<sup>31</sup>

para cerrar los tratos. Cavender a Twohig, 14 de agosto y 30 de septiembre de 1863, caja 3N1, Towhig Papers CBHT.

<sup>29</sup> En julio de 1866 le pidió a su proveedor, Mariano de los Santos, de Villaldama, Nuevo León, la cantidad de 15 mil cueros de chivo. Lincoln a De los Santos, 22 de julio, 1866, caja 2, Goliad Papers, Biblioteca del Álamo, San Antonio, Texas (en lo sucesivo BASA).

<sup>30</sup> Los receptores eran Brach y Shonfeld en Saltillo y P. Simón y Cía. En San Luis Potosí, caja 2, Goliad Papers (BASA).

<sup>31</sup> Los comerciantes mencionados por Twohig y que realizaban los envíos eran M. Johnston, Don Lorenzo, Moreau, Miguel González (socio de Lacoste), York y Greensbeck, Guillermo Stone, Crosson, y Tomás Pérez. Twohig a Madero.

El mercado para el algodón texano se extendía hacia el interior de México e incluía a Jalisco y Michoacán.<sup>32</sup> No obstante, este producto sufrió una intensa competencia desde la década de los setenta debido a la creciente producción de La Laguna y del algodón proveniente de Perú, que llegaba a Guadalajara.

A pesar de esta saturación, que iba en aumento, los productores y comerciantes texanos estaban siempre atentos para servir a este mercado, como lo atestiguan en 1880 William Purcell, un inglés, hombre de múltiples negocios, asentado en Saltillo:

La pérdida de la cosecha algodonera en la Laguna durante los últimos dos años debe ser alrededor de dos millones de dólares. Texas se ha beneficiado por esta pérdida ya que todas las fábricas aquí, pienso yo, utilizan algodón texano. El algodón enviado de Galveston a Veracruz ha sido considerable.<sup>33</sup>

Entre las producciones mexicanas de estos años lo más relevante era el metálico. Purcell enviaba plata a Texas para comprar algodón, y a Nueva York y Londres para adquirir otros artículos o simplemente para engrosar sus cuentas.<sup>34</sup> El hecho de que gran parte de este metálico iba a dar a las cuentas de los comerciantes de San Antonio es corroborado por Augusto Santleben, un transportista que estableció, según él, la primera ruta de diligencias entre aquella ciudad texana y Monterrey en 1867. Santleben comúnmente cargaba hasta 20 mil dólares para las casas comerciales de San Antonio y sirvió como conducto para los texanos que deseaban realizar negocios en México.<sup>35</sup>

El comercio y las comunicaciones se apoyaron mutuamente. Más y más texanos y otros estadounidenses llegaban a México a buscar oportunidades para hacer negocios. Al principio comenzó como un discreto arroyo, después —para los años ochenta— fue una corriente caudalosa.

<sup>32</sup> El corresponsal de Twohig en Morelia era W. Gravenhorst. John C. O'Sullivan a Twohig, 11 de junio, y 10 de diciembre, 1870, caja 3N2, Twohig Papers, CBTH.

<sup>33</sup> Purcell a O'Sullivan, 1 de mayo, 1880, en *Frontier Mexico, 1875-1894. Letters of William L. Purcell*.

<sup>34</sup> Purcell a Bagnali y Purcell a Molony, 8 de enero, 1879 y 15 de febrero, 1879, en Purcell, *Frontier Mexico...*

<sup>35</sup> Las firmas texanas que tenían mayor contacto comercial con México, según Santleben, eran Half & Brothers, Goldfrank, Frank & Co. y F. Groos & Co. El viaje de San Antonio a Monterrey costaba 75 dólares. La lista de los hombres de negocios que Santleben llevaba y traía de San Antonio y Monterrey aparece como un "quién es quién" de las familias acaudaladas de ambos lados de la frontera. August Santleben, *A Texas Pioneer. Early Staging and Overland Freighting Days on the Frontiers of Texas and Mexico*, Nueva York y Washington, ed. I.D. Affleck.

Factor indispensable en este proceso fue la llegada del ferrocarril que acortó las distancias y fortaleció la integración. Paralelamente, se diversificaron los intereses de los capitalistas que llegaron a México en este periodo. El comercio fue igualado por las inversiones en tierras y minas. La correspondencia de Twohig y Purcell refleja estos cambios.

Para fines de los setenta, Purcell, quien se había dedicado al comercio desde que llegó a Saltillo en 1866, se unió con otros capitalistas e iniciaron la exploración y explotación de fundos mineros en Sierra Mojada, Coahuila. En poco tiempo empezaron a producir plata y para 1885 también enviaban cobre y plomo a Inglaterra. A su socio, John O'Sullivan, Purcell escribía que

[en] el norte [de Estados Unidos] hay considerable interés en las minas de este país y cuando lleguen los ferrocarriles no hay duda de que muchas minas serán desarrolladas por el capital norteamericano ya que dicen que es el mejor negocio en el país.

Le explicó, además, que unos inversionistas de Boston habían comprado minas en Mazapil por la cantidad de 150 mil dólares. Al final de la carta señala que existía gran entusiasmo por las minas de carbón, elemento indispensable para mover el ferrocarril.

Aunque la minería era centro de interés para los extranjeros con capital, algunos de ellos tenían otros fines. En agosto de 1882, Purcell informó a O'Sullivan que un grupo de australianos, recomendados por Twohig, buscaban tierras en Coahuila para la cría de ovejas. Otro capitalista de Australia, un señor McKeller, se proponía comprar todos los terrenos baldíos del estado, unos tres mil sitios para colonizarlos con súbditos británicos.<sup>36</sup>

Hemos mencionado la importancia potencial del ferrocarril. Los comerciantes y productores de Texas y del noreste ansiaban su construcción,<sup>37</sup> lo cual también se refleja en la correspondencia comercial y en los periódicos de la época. Según John Hart (1987), un editorial del *San Antonio Express*, de marzo de 1876, planteaba la importancia de los rieles para los mercados:

<sup>36</sup> Purcell a O'Sullivan, 18 de agosto, 1882, Purcell, *Frontier Mexico...*, p. 77.

<sup>37</sup> Según David Pletcher, las vías ferroviarias por las rutas interiores fueron diseñadas en el periodo 1867-1873, pero debido a las rivalidades internas, al pánico de 1873 y a las relaciones conflictivas entre los gobiernos de México y Estados Unidos las concesiones se empezaron a otorgar en septiembre de 1880. David Pletcher, "Consul Warner P. Sutton and American-Mexican Border Trade during the Early Diaz Period", en *Southwestern Historical Quarterly*, vol. 79, núm. 4, abril, 1976, pp. 373-399.

Necesitamos que los dos países sean conectados por los ferrocarriles y que se desarrolle un gran y redituable comercio recíproco [...] El ferrocarril alentaría el comercio en México y lo atraería en esta dirección.

Otro diario, el *San Antonio Herald*, vinculó el desarrollo texano con el de México:

Nuestra prosperidad en el oeste de Texas lo requiere no menos que en México para quien es esencial [...] La extensión del ferrocarril Internacional desde San Antonio [...] devolvería a nuestro comercio la prosperidad y convivencia entre nuestros dos pueblos vecinos, pero además se incrementaría mil veces. Las demandas urgentes de café y azúcar [...] estamos obligados a satisfacerlas en México [...] Con la inmensa demanda que se está dando en San Luis (Missouri) y otras ciudades del oeste, se convierte en un deber imperioso el que el gobierno apoye al Internacional en su extensión [...] El comercio con México ya atrae la atención de la prensa de todo el país y si se establecieran relaciones sinceras y amistosas entre los dos países, el resultado comercial constituiría una de las más grandes fortunas que se podría dar [...] Aquel país [México] absorbería millones de nuestros productos en vez de los miles que ahora utiliza. Con el libre comercio entre México y los Estados Unidos en unos pocos años podremos conseguir [...] el azúcar que requerimos [...] y pagarla con [...] los productos de nuestros mecánicos capacitados (Hart, 1987:117-118).

Algunos destacaban los beneficios que tendría México al comunicarse por vía férrea con Estados Unidos. John Twohig, que ya en los años setenta había establecido un banco en San Antonio, escribió a su “antiguo, querido y estimado amigo”, don Evaristo Madero, quien ocupaba la gubernatura de Coahuila, para que apoyara al Ferrocarril Internacional:

El establecimiento de este ferrocarril pondrá en conexión la capital de Mejico y todo el terreno por lo que pasa, con todas partes de Estados Unidos adelantando los grandes recursos de Mejico, estimulando y engrandeciendo cada ramo de empresa y industria y contribuyera mas para efectuar el sentido de armonía y paz como continua amistad entre los dos países.<sup>38</sup>

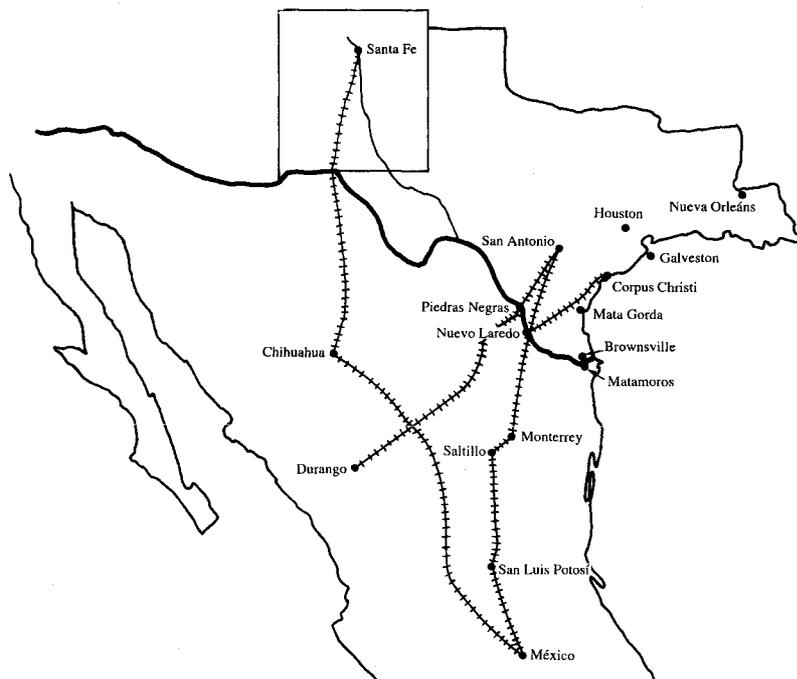
El Ferrocarril Nacional de México era otra línea que debió atravesar el noreste. Su construcción se extendería desde Laredo hasta la ciudad de

<sup>38</sup> Twohig a Madero, 13 de enero de 1881, caja 3N3, Twohig Papers, CBHT. En esta cita de Twohig, así como en las que siguen provenientes de los escritos de Lacoste, se respeta íntegramente el texto, de ahí algunos errores sintácticos y ortográficos.

México y Purcell captó el significado de este suceso de una manera muy clara: “Me temo que Matamoros estará contra la pared ya que sin ferrocarril no podrá competir con Laredo”.<sup>39</sup> De hecho, la llegada de aquél representó el ocaso del circuito comercial Monterrey/Matamoros que había dominado la circulación del noreste por más de medio siglo.<sup>40</sup>

### Mapa 1

#### Líneas ferroviarias México-Texas hacia 1890



<sup>39</sup> Purcell a Bagnall, 19 de mayo, 1882, Purcell, *Frontier Mexico...*, p. 74; desde 1873, Milmo, en anticipación al futuro tránsito del ferrocarril, ordenó la construcción de un almacén en Laredo con miras a establecer una sucursal en esa plaza. Gilgan a Lacoste, 2 de agosto, 1873, caja 2E311, Lacoste Papers, CBHT.

<sup>40</sup> Graf puntualiza que no sólo declinó el comercio a través del Bravo sino que, por rapidez y economía, las manufacturas norteamericanas remplazaron a las europeas. Graf, “Economic History”, pp. 708-713; Pletcher, “Consul Warner P. Sutton”, pp. 391-392.

Si nos hemos ocupado del tema del ferrocarril en este trabajo es para subrayar que el tendido de los rieles era una continuación lógica de un proceso que comenzó varias décadas atrás con el deseo de productores y comerciantes de ambos países por extender sus mercados. El ferrocarril, de hecho, vino a acelerar este proceso. Pero además, fue fundamental en la reorientación de las rutas comerciales y en la atracción de una gran cantidad de inversionistas cuyo interés no era sólo el comercio, sino la tierra mexicana y sus recursos.

El noreste fue un polo de atracción muy poderoso para estos inversionistas. Comerciantes de Texas, que ya conocían el terreno, participaron activamente en este nuevo tipo de inversión.<sup>41</sup> El ejemplo de Lacoste es ilustrativo.

Con el capital acumulado durante la guerra de secesión, Lacoste buscó diversas formas de invertir su dinero. Entre otras,<sup>42</sup> se convirtió en promotor y comprador de tierras en México, principalmente del noreste. Todo indica que sus primeras experiencias en esta actividad fueron en Chihuahua y que luego se dedicó casi exclusivamente a promocionar propiedades en Coahuila. Desde 1869, Lacoste recomendó a un inversionista la compra de propiedades chihuahuenses, ricas en minerales, a un bajo costo y con facilidades de pago. Escribía:

Me parece que cualquier inversión [contemplada] deberá realizarse cuanto antes ya que la demora [si los signos de los tiempos sirven como indicador] incrementará materialmente el valor de esta que es la parte más rica de México y que el destino manifiesto parece indicar que con el tiempo se convertirá en parte de Estados Unidos.<sup>43</sup>

<sup>41</sup> Cabe señalar que Stillman poseía una mina en Nuevo León desde los años cincuenta pero era la excepción. El capital derivado del comercio, tanto en Texas como en el noreste, fue canalizado a otras actividades económicas. Los comerciantes texanos que hemos mencionado en este trabajo invirtieron sus capitales de diversas formas: Kleiber en ferrocarriles, Kingsbury en tierra y ganado, Lacoste en la producción fabril, tierras y minería, Twohig en tierras y la banca, Stillman en tierras y la banca, King en tierras y ganado, Groos en la banca.

<sup>42</sup> Lacoste instaló la primera fábrica de hielo en la ciudad de San Antonio. *New Encyclopedia of Texas*, compilada y editada por Ellies A. Davis y Edwing Grobe, vol. III, 1940, p. 1885.

<sup>43</sup> Lacoste a Sweet, 29 de marzo, 1969, caja 2E310, Lacoste Papers, CBHT. Ésta es copia de una carta que Lacoste escribió a un inversionista. Aunque aparece el nombre de Sweet, dudamos que fuera el destinatario ya que eran socios de muchos años. Más bien Sweet era el conducto para que llegara la carta. La referencia que hace Lacoste al destino manifiesto y la probabilidad de anexar al noreste tiene una larga historia ya que desde los años cuarenta, los comerciantes de Texas pugnaban por una "República del Río Grande" o "República de la Sierra Madre" para separar a esta región del resto de México. Mucho

Años más tarde, al recomendar tierras en Coahuila, Lacoste se explayó sobre temas que podrían interesar a cualquier inversionista:

El valle de Santa Rosa es magnífico de un terreno plano inmejorable y sin igual en todo el continente Americano. En mineral es prolífico de plata, plomo cobre, laton, fierro y zinc, carbon bituminoso y antricitico [...] parece reunir más elementos necesarios para crear ganado que ninguna otra porción del continente americano.

Después de señalar las cantidades de trigo, maíz y otros cultivos que se podrían producir por acre, Lacoste abundó sobre la villa de Santa Rosa, cerca de Monclova, y su fuerza laboral:

El pueblo consiste de la orden o escala mas alta de mexicanos y la parte laboriosa o peones los ultimos trabajando bajo el sistema antiguo parecido aproximadamente a la esclavitud cubana. Por naturaleza el servidumbre es inofensivo, obediente y sumiso [...] Las leyes mexicanas enforzan la obligación de contrato con un rigor desconocido en los Estados Unidos...

Y cerró su misiva con broche de oro:

En menos de seis meses un ferrocarril pasará por este territorio [...] no hay país en el mundo que facilite superiores ventajas unidas conbenientemente con la economía para criadores de ganado y agricultores que el valle de Santa Rosa.<sup>44</sup>

Lacoste no era un simple publicista promocionando las tierras mexicanas. A veces solo, pero por lo general con otros socios, compraba y especulaba con propiedades en Coahuila. Su correspondencia fue la base para elaborar un cuadro que resume estas actividades (véase al final del artículo).

Algunos datos contenidos en el cuadro merecen un comentario. La primera referencia del 7 de marzo de 1874 nos muestra la importancia del carbón para los inversionistas norteamericanos. El comprador, Colis

---

se ha escrito sobre el tema pero no forma parte de este trabajo porque, aparte de Lacoste, no hemos localizado muestras de lo que pensaban los comerciantes al respecto.

<sup>44</sup> Informe sobre Santa Rosa, 12 de noviembre, 1882, caja 2E311, Lacoste Papers, CBHT. Éste es un borrador escrito a lápiz y sin firma pero suponemos que es de Lacoste por el uso del castellano (escribía mejor que sus socios norteamericanos pero no tan bien como sus socios mexicanos).

H. Huntington, era uno de los “cuatro grandes” de la construcción ferroviaria de Estados Unidos.<sup>45</sup>

También podemos observar que Lacoste generalmente se asoció con otros inversionistas, ya sea mexicanos o norteamericanos, para sumar capitales y realizar inversiones más cuantiosas o financiar empresas de mayor capacidad productiva. Esto era común en esa época, en la que se empezó a generalizar en México la formación de sociedades comerciales y empresariales.

Por último, para algunas operaciones como la compra de 40 leguas de tierra al lado del río Bravo (adquisición que violaba las leyes mexicanas por colindar con la frontera), Lacoste utilizó a M.M. González de Saltillo quien sirvió de prestanombres además de administrador local de sus operaciones en México.<sup>46</sup>

### Conclusiones

Para Lacoste en los años ochenta, así como para Stillman medio siglo atrás, el noreste era la puerta de México. Esta región, la más cercana y la más afectada por la expansión norteamericana, recibió atención especial de los comerciantes texanos porque en ella, y a través de ella, tenían acceso a los productos y mercados de México. Más aún, estos hombres de negocios consideraron a la región como su natural radio de acción y se movían en ella con la misma naturalidad y confianza que lo hacían en su propio país.

Cuando el capitalismo norteamericano entró en su fase de expansión en el último cuarto del siglo XIX, y los capitales de sus inversionistas se trasladaron más allá de sus fronteras, el noreste estaba preparado para recibirlos. La región estaba plenamente integrada con Texas después de 50 años de contactos y relaciones entre productores, fabricantes y comerciantes de ambos lados de la línea fronteriza.

El ferrocarril fortaleció este proceso a la vez que reorientó el flujo comercial de la zona. Desde los primeros años después de la independencia, predominaban los productos europeos que llegaban por

<sup>45</sup> Los otros tres, según Hart, eran James Stillman (hijo de Charles), Jay Gould, y E.H. Harriman. Ellos eran los dirigentes del consorcio ferrocarrilero más grande de Estados Unidos a fines del siglo XIX (Hart, 1987:136).

<sup>46</sup> En una larga y detallada carta, González explicó al hijo de Lacoste, Lucien, las operaciones financieras y especulativas que realizaba a nombre de su padre que falleció el 24 de octubre, 1887. M.M. González a Lucien Lacoste, 9 de julio, 1880, caja 2E311, Lacoste Papers, CBHT.

**Cuadro 1**  
Actividad económica de Jean Baptiste Lacoste en México, 1874-1886

<i>Fecha</i>	<i>Nombre o lugar</i>	<i>Tipo de transacción</i>	<i>Comprador</i>	<i>Vendedor</i>	<i>Observaciones</i>
7 marzo 1874	Hacienda Encinas y Álamos en Coahuila	Compra de terreno: 1/6 de 220 leguas por \$33 333.33*	Collis J. Huntington y socios	J.B. Lacoste, E. Madero y socios	Se condiciona la venta al descubrimiento de carbón; los vendedores se obligan a vender carbón (si lo hay) de tierras adyacentes a razón de 25 centavos la tonelada
27 de noviembre de 1879	La Esmeralda y Cruz de Oro, Coahuila	Cesión de minas	J.B. Lacoste	Geo I. Williamson de Béxar	Lacoste obtiene 3/8 de La Esmeralda y 3/8 de la mitad de Cruz de Oro
3 de diciembre de 1879	Cruz de Oro, Coahuila	Adquisición de parte de minas	<i>Idem</i>	M.R. Parker, Coahuila	Lacoste obtiene 1/4 parte más de Cruz de Oro
4 ó 6 octubre de 1882	Las Higueras, Ramos Arizpe, Coahuila	Denuncia de dos minas	J.B. Lacoste, M. González y S. Smith		Esto lo efectuaron bajo la firma de United Mining Co. de Saltillo; S. Smith, presidente, J.B. Lacoste, vocal
14 de marzo de 1883	Parte de la hacienda de los Sánchez Navarro en Coahuila	Adquisición de tierras: \$30 000 como primer pago por un terreno de 450 leguas	J.B. Lacoste, J. F. Crosby y otros		Francisco Sada por los herederos de Carlos Sánchez Navarro

2 de mayo de 1883	Contrato de servicios	Lacoste, Smith y González firmaron convenio con Thomas H. Gray para explorar tierras mineras en México y comprar las que consideren redituables. Recibirán \$100/por mes y 1/4 parte de las ganancias más los gastos	
19 de julio de 1883	Cesión de la mitad de la mina	M.M. González en representación de Lacoste	Lacoste, Smith y González firmaron convenio con Thomas H. Gray para explorar tierras mineras en México y comprar las que consideren redituables. Recibirán \$100/por mes y 1/4 parte de las ganancias más los gastos
28 de marzo de 1884	Creación de compañía minera	Mina La Palestina, en Sierra Mojada, Coahuila	Pablo Lamont y Rafael Aldape
3 de mayo de 1884	Cesión de 2/3 partes de las tierras de la Cía.	Cía. Carbonífera de Sabinas, Saltillo	E. Madero, J.B. Lacoste y socios
		T. W. Pierce (Boston), C.J. Huntington (N.Y.), C. Croker (San Francisco,	Se explotarán minas en tierras del Álamo y Encinas. Capital social: \$24 645.50. Socios: Lacoste: 20%; E. Madero: 20%; F. Sada: 15%; M.M. González: 15%; W.N. Monroy: 15%; R.H. McCracken: 15%
			Ambas partes se comprometen a explotar conjuntamente las minas y ampliar la operación

Cuadro 1 (conclusión)

<i>Fecha</i>	<i>Nombre o lugar</i>	<i>Tipo de transacción</i>	<i>Comprador</i>	<i>Vendedor</i>	<i>Observaciones</i>
13 de diciembre de 1884	Coahuila	Compra de 40 leguas de tierra	J.B. Lacoste		Tierra ubicada al lado del río Bravo a lo largo de 40 millas arriba de Del Río (M.M. González sirvió como prestanombre)
23 de abril de 1885	México	Creación de Sociedad Exploradora y Minera La Bavía			Creación de esta compañía para buscar, denunciar, adquirir, trabajar y vender minas de toda clase en México. El acuerdo se firma por G. Treviño, Lacoste, M.M. González y Ricardo Chims (perito)
29 de mayo de 1885	El Santo León en la sierra del Carmen, Coahuila	Denuncio de veta mineral de plata			Chims efectuó el denuncio a nombre de Lacoste, Treviño y González, según edicto del Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Coahuila (12 de julio de 1885)
8 de octubre de 1885	Coahuila	Contrato de servicios			Lacoste venderá tierras de G.W. Ángel y Cía. en Coahuila y recibirá 1/6 parte de la cantidad obtenida

29 de julio de 1886	Múzquiz, Coahuila	Ofrecimiento de alquiler de tierras	Enrique A. Munos informa a Lacoste que está en posibilidades de rentar 50 sitios de ganado mayor en las mesetas de del Carmen y 60 en Cuatro Ciénegas por si hay interesados en San Antonio
---------------------	-------------------	-------------------------------------	---

Fuente: Caja 2E311, Jean Baptiste Lacoste Papers (CBHT).

\* Cuando no se especifica, las cantidades son en dólares.

Matamoros. Hacia fines del siglo, el ferrocarril los desplazó en favor de los productos estadounidenses. Asimismo, los rieles otorgaron una ventaja para los norteamericanos sobre sus rivales europeos, pues acortaron las distancias y permitieron a los inversionistas un fácil y rápido acceso a México y la posibilidad de vigilar de cerca sus inversiones.<sup>47</sup>

En el desarrollo de nuestra exposición mencionamos algunos procesos que requieren estudios más profundos. Uno de ellos tiene que ver con el alejamiento del noreste del centro del país y su acercamiento a la economía estadounidense. Aunque las relaciones económicas entre el noreste y Texas fueron discretas al principio, éstas crecieron a un ritmo acelerado debido al gran dinamismo de la sociedad norteamericana. El noreste entró en una vorágine que habría de influir en su desarrollo económico, social y cultural.

Por otra parte, la historiografía de las relaciones entre México y Estados Unidos ha destacado los problemas y conflictos entre las dos naciones. Éstos seguramente merecen un lugar central. De hecho, la separación de Texas en 1836, la guerra contra Estados Unidos en los años 1846-1847, las depredaciones del tamaulipeco Juan N. Cortina en el sur de Texas en 1859, el combate a los indios bárbaros que complicaba las relaciones entre ambos países y los agudos problemas fronterizos de los años setenta son acontecimientos que trascurren durante el periodo de gestación y desarrollo del proceso de integración que hemos tratado de describir. No obstante, las relaciones comerciales —promovidas por hombres pragmáticos, comúnmente alejados de pasiones políticas o nacionalistas— subyacen a estos acontecimientos y le dan otro matiz a la historia. También le dan continuidad. Aun con el parteaguas que significó la guerra de 1847, hemos visto que el proceso lento pero acumulativo de relaciones económicas entre Texas y el noreste se fraguó antes del conflicto, y siguió fortaleciéndose aun después de él.

Recibido en septiembre de 1991

Correspondencia: Universidad Autónoma de Nuevo León, Facultad de Filosofía y Letras/Monterrey, Nuevo León.

<sup>47</sup> Un viajero podría llegar de Nueva York a la frontera en cinco días según los cálculos de W. Purcell. Purcell a Bagnal, 19 de mayo, 1882, en Purcell, *Frontier Mexico...*, p. 74.

**Bibliografía**

- Alarcón Cantú, Eduardo (1990), *Evolución y dependencia en el noreste: las ciudades fronterizas de Tamaulipas*, Tijuana, El Colegio de la Frontera Norte.
- Bell, Samuel E. y James M. Smallwood (1982), *The Zona Libre, 1858-1905. A Problem in American Diplomacy*, El Paso, Texas Western Press.
- CBHT(a), Centro Barker de Historia Texana, caja 2M315, John Z. Leyendecker Papers:  
 06/02/1857, Gilbeau a Leyendecker  
 14/03/1857, Preau y Couterie a Leyendecker  
 21/11/1857, J.B. Mitchell a Leyendecker  
 02/01/1859, Gilbeau a Leyendecker  
 14/03/1859, Plaisted y Mulliken a Leyendecker
- CBHT(b), Centro Barker de Historia Texana, caja 2R72, Joseph Kleiber Papers:  
 06/03/1861, Kleiber a Sepúlveda y Kleiber a Wright  
 25/04/1861, Kleiber a Sepúlveda y Kleiber a Wright
- CBHT(c), Centro Barker de Historia Texana, John Salmon Ford, *Memorias*, vol. 5, caja 2Q511, John Salmon Ford Papers.
- CBHT(d) Centro Barker de Historia Texana, caja 2E310, Lacoste Papers:  
 31/12/1862, contrato entre Attrill/Lacoste y J.F. Minter.  
 05/08/1863, contrato entre Attrill/Lacoste y J.F. Minter.  
 02/10/1863, contrato entre Attrill/Lacoste y J.F. Minter.
- CBHT(e) Centro Barker de Historia Texana, caja 2E311:  
 15/01/1872, declaración de P. Milmo.
- Cerutti, Mario (1978), "Patricio Milmo, empresario regiomontano del siglo XIX. En torno a la acumulación de capitales en Monterrey", en Ciro Cardoso (coord.), *Formación y desarrollo de la burguesía en México*, México, Siglo XXI.
- \_\_\_\_\_ y Miguel González Quiroga (1990), "Guerra y comercio en torno al Río Bravo (1855-1867). Línea fronteriza, espacio económico común", en *Historia Mexicana*, vol. 40, núm. 2, octubre-diciembre.
- González Quiroga, Miguel (1991), "Los mexicanos en Texas durante la guerra de secesión", ponencia presentada en el encuentro *Mexicanos in the History of Texas*, San Antonio, 2 al 4 de mayo.
- \_\_\_\_\_ (1990), "Los carreteros mexicanos en Texas, 1850-1870", ponencia presentada en el *Encuentro Chicano*, UNAM, agosto.
- Graf, LeRoy (1942), *The Economic History of the lower Rio Grande Valley, 1820-1875*, tesis doctoral, Universidad de Harvard.
- Hart, John M. (1987), *Revolutionary Mexico. The Coming and Process of the Mexican Revolution*, Berkeley, University of California Press.
- Herrera Canales, Inés (1977), *El comercio exterior de México, 1821-1875*, México, El Colegio de México.
- Informe de la Comisión Pesquisadora de la Frontera del Norte al Ejecutivo de la Unión* (1984), reproducción facsimilar de la edición de 1874, introd. de José Reséndiz Balderas, Monterrey, Archivo General del Estado.

- Kellam, Frances Wade (1925), *Economic and Commercial History of Texas, 1821-1833*, tesis de maestría, Universidad de Texas.
- Mayer, Arthur James (1976), "San Antonio, Frontier Entrepot", tesis de doctorado, University of Texas.
- Olmsted Law, Frederick (1978), *A Journey Through Texas or, a Saddle-Trip on the Southwestern Frontier*, reimpresión de la edición de 1857 de Dix, Edwards (Nueva York), Austin, University of Texas Press.
- Tyler Ronnie, C. (1973), *Santiago Vidaurri and the Southern Confederacy*, Austin, Texas State Historical Association.
- Weber, David J. (1988), *La frontera norte de México, 1821-1846. El sudoeste norteamericano en su época mexicana*, México, Fondo de Cultura Económica.