

Martín González de la Vara

“Los nuevos significados del comercio de Santa Fe en la historiografía mexicana. A propósito de Mercados en asedio de Ignacio del Río”

p. 307-328

Caminos y vertientes del septentrión mexicano: Homenaje a Ignacio Del Río

Patricia Osante, José Enrique Covarrubias Velasco, Javier Manríquez, Juan Domingo Vidargas del Moral y Nancy Leyva (coordinación)

México

Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas

2020

334 p.

Figuras

ISBN 978-607-30-3387-9

Formato: PDF

Publicado en línea: 08 de abril de 2021

Disponible en:

http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/718/caminos_vertientes.html



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

D. R. © 2021, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



LOS NUEVOS SIGNIFICADOS DEL COMERCIO DE SANTA FE EN LA HISTORIOGRAFÍA MEXICANA.

A PROPÓSITO DE *MERCADOS EN ASEDIO* DE IGNACIO DEL RÍO*

MARTÍN GONZÁLEZ DE LA VARA
El Colegio de Michoacán

A fines de 2010 se dio a conocer el postrer libro del doctor y maestro Ignacio del Río, *Mercados en asedio. El comercio transfronterizo en el norte central de México (1821-1848)*.¹ Como él mismo indicaba en los primeros renglones de la obra, algunas lecturas de historiadores norteamericanos y mexicanos le habían mostrado que el llamado “comercio de Santa Fe” había tenido una gran influencia en el norte mexicano y en el suroeste de Estados Unidos. De los historiadores norteamericanos, Del Río menciona a Hubert H. Bancroft y a Max L. Moorhead como representantes de literalmente centenares de autores estadounidenses que se han dedicado al estudio de esta ruta comercial desde que este comercio estaba activo. Los historiadores mexicanos, por su parte, parecían ignorar este tráfico comercial y sólo cita tres obras entonces escritas en México sobre el tema: la tesis doctoral de Albert Bork, *Nuevos aspectos del comercio entre México y Misuri*;² el libro *El comercio de Santa Fe y la guerra del '47*³ de Ángela Moyano y mi tesis de licenciatura *La corta mexicanidad de Nuevo México*.⁴ Y, en efecto, éstas eran

* Este capítulo es resultado del proyecto Conacyt CB-2015, núm. 250624, “El gran norte novohispano-mexicano en el tiempo y el espacio: estudios sobre población y territorios en perspectiva comparada”.

¹ México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2010 (Historia Moderna y Contemporánea, 56).

² Albert William Bork, *Nuevos aspectos del comercio entre México y Misuri, 1822-1846*, tesis de doctorado en Historia de México, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Filosofía y Letras, 1944.

³ Ángela Moyano Pahissa, *El comercio de Santa Fe y la guerra del '47*, México, Secretaría de Educación Pública, 1976 (Sep Setentas, 283).

⁴ Martín González de la Vara, *La corta mexicanidad de Nuevo México (1821-1846). Un caso de las relaciones entre el gobierno central y la frontera norte*, tesis de licenciatura

las únicas tres obras escritas en México que mencionaban el comercio de Santa Fe, pese a que el comercio internacional comenzaba a ser tema de interés dentro de la naciente historia económica en nuestro país.

Durante la defensa de mi tesis conocí al doctor Ignacio del Río. En ese evento, Del Río señaló una gran cantidad de errores de perspectiva, apreciación y, sobre todo, mencionó muchos temas interesantes cuyo análisis yo había hecho de mala manera o que había pasado de largo en mi trabajo. Uno de esos temas era precisamente el comercio de Santa Fe. Con el paso del tiempo, al incorporarme al Instituto de Investigaciones Históricas de la UNAM, pude dialogar con él y comprender cabalmente las críticas que había hecho a mi tesis de licenciatura. A partir de entonces, el comercio de Santa Fe se convirtió en uno de esos temas de estudio de mi interés que aparecían frecuentemente en diversas investigaciones sobre el norte mexicano del siglo XIX, pero que nunca analicé con el rigor que se merece.

Es por ello que la publicación de *Mercados en asedio...* llamó rápidamente mi atención. Por fin un historiador mexicano podría hacer una propuesta desde una nueva perspectiva sobre ese proceso tan caro a varias generaciones de historiadores norteamericanos encuadrados en las escuelas historiográficas conocidas como *Western History* y *The Spanish Borderlands*.

Historiografía breve

El comercio de Santa Fe ha sido estudiado en Estados Unidos de manera casi continua desde 1844 por viajeros e historiadores norteamericanos.⁵ En ese año, salió a la luz pública el libro *Commerce of the Prairies...* del viajero y comerciante Josiah Gregg y a partir de esta obra se ha construido una sólida tradición historiográfica sobre el tema que se ha insertado firmemente no sólo en la historiografía, sino en la mentalidad popular norteamericana.⁶

en Historia, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Filosofía y Letras, 1986.

⁵ Para mayores referencias, consúltese Jack D. Rittenhouse, *The Santa Fe Trail: A Historical Bibliography*, Albuquerque, University of New Mexico, 1971.

⁶ El libro *Commerce of the Prairies: Or, The Journal of a Santa Fé Trader, During Eight Expeditions Across the Great Western Prairies, and a Residence of Nearly Nine Years in Northern Mexico* se publicó originalmente, en New York, por Henry G. Langley, en 1845. En este

El libro seminal de Josiah Gregg fue producto de varias expediciones comerciales en la ruta de Santa Fe y otras más en caminos aledaños del suroeste norteamericano y el norte mexicano. Su visión de esta ruta comercial era muy optimista, ponderándola como una gran oportunidad para sus compatriotas de hacer negocios. Por supuesto, dedica buena parte de su obra a mostrar los obstáculos y peligros de este tráfico comercial, así como sus posibilidades de desarrollo, pero también incluye información general —casi histórica— de la evolución de este tráfico mercantil desde 1822 hasta 1843. De Gregg se desprende una famosa tabla con el volumen del comercio, el número de carretas y comerciantes que participaron que se ha venido utilizando como la mejor estadística de la ruta de comercio que nos ocupa. *Commerce of the Prairies...* formaba parte de una tradición creciente entre los exploradores y comerciantes norteamericanos de publicar sus memorias de viaje para servir de guía a quienes quisieran adentrarse en los vastos oeste norteamericano y norte mexicano, pero su impacto trascendió mucho más allá de su entorno.⁷ Además, este libro ha servido de fuente fundamental —casi una *Biblia*— para el estudio académico del comercio de Santa Fe por más de un siglo.

Hacia fines del siglo XIX se había publicado en libros, periódicos y revistas de gran circulación en Estados Unidos casi un centenar de memorias y diarios concernientes al comercio con los estados norteros de México. La gran mayoría de estos trabajos mostraba a los norteamericanos como protagonistas únicos del comercio de Santa Fe como parte de su imparable expansión hacia el oeste. Estas memorias y diarios de viaje glorificaban al “pionero” norteamericano sobre la actitud pasiva con la que describen a los indígenas o mexicanos que inexorablemente aparecen en estas narrativas.

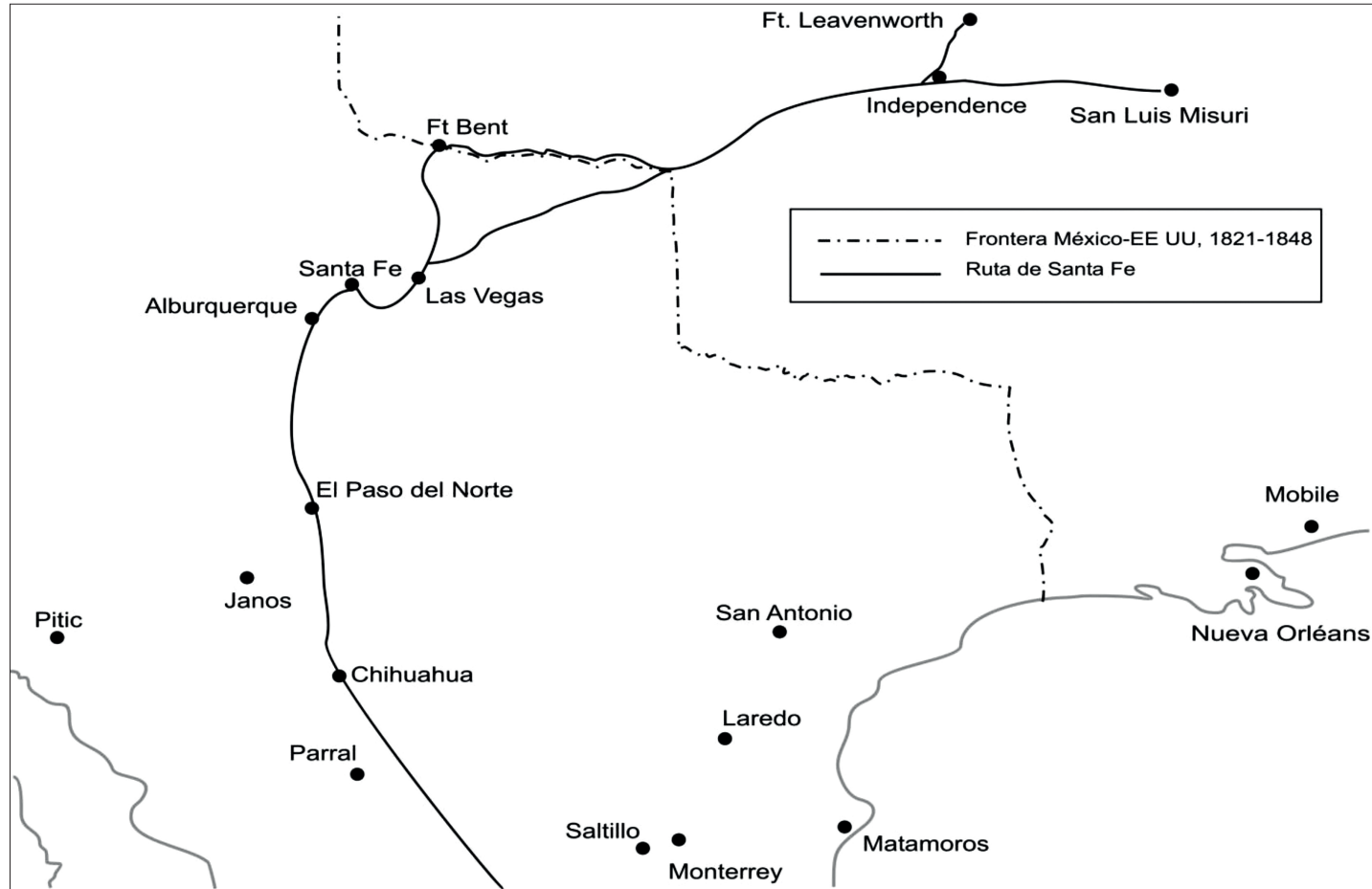
De esta manera, todos los historiadores norteamericanos del suroeste de Estados Unidos o del norte mexicano, cuyas obras típicamente se han convertido en libros clásicos, mencionan al comercio de Santa Fe. Para la gran mayoría de estos escritores, la apertura del comercio de Santa Fe constituyó el evento histórico más importante en la historia de las provincias mexicanas del norte y el oeste estadounidense en la primera mitad del siglo XIX, sólo oscurecida en años inmediatamente posteriores por el descubrimiento

trabajo se cita la edición de 1954 de la University of Oklahoma Press, con estudio preliminar y notas de Max L. Moorhead, reimpresa en 1995.

⁷ La literatura de viajes en la ruta de Santa Fe es enorme e incluye textos que ahora se consideran clásicos, como Lewis Garrard, Susan Shelby Magoffin, James Ohio Pattie, George Gibson, Jacob Fowler, George Ruxton, Philip St. George Cook, M. Marmaduke, James J. Webb y un largo etcétera.



LA RUTA DE SANTA FE



de oro en California y sus consecuencias. Era común, por ejemplo, que estos primeros historiadores, algunos de ellos al hablar del periodo 1821-1846 en California, Nuevo México o Sonora, denominaran sus capítulos como “The Americans Arrive” o con otros títulos semejantes, con lo que se reforzó en la mentalidad norteamericana la épica historia de pioneros y colonos como protagonistas únicos de la expansión territorial norteamericana.⁸

Durante el siglo XX en Estados Unidos se desarrollaron dos escuelas historiográficas que estudiaron el comercio de Santa Fe desde una perspectiva de historia de frontera. La escuela de Western History o Western Americana se estableció a partir de las enseñanzas de Frederick Jackson Turner, en las cuales se privilegiaba el estudio del oeste norteamericano para encontrar la quintaescencia de ese país. Su llamado tuvo un tremendo éxito y su escuela se volvió dominante dentro de la historiografía norteamericana durante más de cien años y todavía hoy en día cuenta con partidarios acérrimos. Para los estudiosos inscritos dentro de esta corriente, el comercio de Santa Fe resultaba ser un ejemplo perfecto de la expansión de los norteamericanos hacia el oeste y, por tanto, un fenómeno muy digno de estudio que formaba parte de la historia épica constitutiva —según los turnerianos— de Estados Unidos no sólo como un Estado-nación con una identidad propia, sino como el mejor de todos los Estados-nación existentes hasta entonces. Es por ello que casi la totalidad de los historiadores norteamericanos que estudian el suroeste de su país incluyen en su narración al comercio de Santa Fe en el mismo tono optimista y nacionalista presentado por Josiah Gregg y los “pioneros” que siguieron su ejemplo.⁹

La otra escuela estadounidense que ha tratado el tema es la de Spanish Borderlands. Fundada —por así decirlo— por Herbert E. Bolton a principios del siglo XIX, se le consideró como una separación natural de la escuela de Western History al mirar hacia la frontera hispanomexicana con cierta simpatía pero atendiendo criterios similares a los ya utilizados por los historiadores turnerianos. Aunque la gran mayoría de los cientos de historiadores de esta escuela no trataron temas que se desarrollaron en épocas posteriores a 1821, muchos de ellos incursionaron en el estudio del México

⁸ Un ejemplo en Thomas Sheridan, *Arizona. A History*, Tucson, University of Oklahoma Press, 1996, p. 41-58.

⁹ Dentro de esta corriente podemos ubicar a historiadores tan notables como David Lavender, Leroy Hafen, Hiram Chittenden, Lansing Bloom, Robert C. Cleland, Paul Horgan, Howard L. Lamar y muchísimos más.

independiente y comenzaron a tratar el tema del comercio entre el nuevo país y su vecino del norte. Dentro de esta corriente destacó el trabajo de Max L. Moorhead, quien ya había sido reconocido en el tema al elaborar la edición que se puede considerar clásica de *Commerce of the Prairies*. Moorhead, en su *New Mexico's Royal Road...* muestra una continuidad económica e institucional entre el comercio colonial establecido tierra adentro entre el septentrión y el centro novohispano desde mediados del siglo XVII con la apertura del comercio internacional en el área a principios del siglo XIX.¹⁰ En este sentido, Moorhead reconoce la agencia histórica del mundo hispano y, de manera implícita, concluye que el comercio de Santa Fe tenía hondos antecedentes en el Camino Real de Tierra Adentro, que la institucionalidad hispana tuvo fuerte influencia en su desarrollo y, por ende, no se trata de una manifestación exclusiva del movimiento expansionista norteamericano hacia el oeste.

En la segunda mitad del siglo XX otras corrientes teóricas han comenzado a desmitificar y matizar los principales argumentos sobreentendidos que rodean el estudio de la ruta comercial que nos ocupa. La reciente escuela conocida como New Western History, caracterizada por un fuerte revisionismo de la escuela turneriana, no ha puesto gran énfasis en el desarrollo de este comercio, pero sí han cambiado los argumentos tradicionales sobre él. La gran mayoría de miembros de esta escuela tiende a reconocer un papel más activo de mexicanos e indígenas en la actividad mercantil misma, a la vez que frecuentemente la muestra como un proceso más de la extracción de recursos de México hacia los Estados Unidos que caracterizó al primer capitalismo mercantil estadounidense.¹¹

En otras corrientes historiográficas relativamente recientes, que tienden al revisionismo y a trabajar con marcos teóricos menos rígidos, como los estudios chicanos o la historiografía regional de Nuevo México, se han producido algunos trabajos importantes acerca del comercio de Santa Fe, cuyos resultados se retomarán más adelante.

Frente a la masiva historiografía norteamericana, su contraparte mexicana parece bien exigua, tal como Ignacio del Río lo anota en su *Mercados en asedio...* William Albert Bork por varios años

¹⁰ Max L. Moorhead, *New Mexico's Royal Road. Trade and Travel on the Chihuahua Trail*, prólogo de Mark L. Gardner, Norman, University of Oklahoma Press, 1995.

¹¹ Al respecto, véase Richard White, "It's your Misfortune and None of My Own". *A New History of the American West*, Norman, University of Oklahoma Press, 1991, p. 44-48, y Robert V. Hine y John Mack Farragher, *The American West. A New Interpretive History*, New Haven, Yale University Press, 2000, p. 177 y siguientes.

fungió como profesor del Mexico City College, una institución de elite que daría pie a la fundación de la Universidad de las Américas. En 1944, durante su estancia en México, elaboró su tesis de doctorado en Letras por la Facultad de Filosofía y Letras de la UNAM, titulada *Nuevos aspectos del comercio entre México y Misuri*, basada en alguna información fiscal sita en el Archivo General de la Nación. Su aportación más interesante fue dar a conocer que había documentación mexicana sobre el comercio de Santa Fe, pues su análisis de las guías y contraguías que encontró fue muy básico, no se contrastó con otras fuentes y no generó nuevas interpretaciones.

El pequeño libro de Ángela Moyano Pahissa se escribió a casi tres décadas del anterior, cuando la historiografía académica norteamericana avasallaba ya el tema. Desde un punto de vista nacionalista mexicano, y basándose más en nuevas interpretaciones de datos ya conocidos que de documentación nueva, Moyano polemizó con algunos de los autores norteamericanos —entre ellos Moorhead, Lamar y Horgan— que mantenían la hipótesis de que el comercio de Santa Fe se había constituido en una especie de “conquista cultural” que facilitó la subsiguiente conquista militar en 1846.¹² Para la autora, si bien hubo un importante influjo norteamericano en el norte mexicano dentro del ámbito económico, esto no se reflejó en la cultura más que de manera muy superficial.

Mi tesis a la que me refería arriba es caracterizada justamente por Del Río como “un trabajo de iniciación”.¹³ El tratamiento dado al comercio de Santa Fe en este texto fue muy superficial, sus aportaciones fácticas fueron mínimas y su difusión muy limitada, por lo que no se puede considerar que haya tenido influencia en la historiografía del tema.

Recientemente se publicó un artículo de Ricardo León acerca de la relación entre el comercio de Santa Fe y el desarrollo económico de Nuevo México y el norte mexicano en general.¹⁴ En él se discuten, desde una perspectiva norteño-mexicana, algunos argumentos clásicos de la historiografía norteamericana. Adopta el argumento de la dependencia de la economía nuevomexicana hacia el medio oeste estadounidense y analiza —sin llegar a conclusiones

¹² Moyano, *El comercio de Santa Fe y la guerra del '47*, *passim*.

¹³ Del Río, *Mercados...*, p. 11.

¹⁴ Ricardo León García, “Al norte del Norte. Nuevo México en la esfera político-comercial de Estados Unidos (1821-1848)”, *Revista de Historia de la Universidad Juárez del Estado de Durango*, Universidad Juárez del Estado de Durango, Instituto de Investigaciones Históricas, Durango (Durango), n. 7, enero-diciembre de 2015, p. 81-108.

definitivas, porque el estado de las investigaciones mexicanas no lo permiten— y pone en duda varios de los supuestos que la historiografía tradicional sigue utilizando.

En esta escasa bibliografía mexicana sobre el tema, el libro *Mercados en asedio...* trajo de nuevo los principales ejes de polémica sobre el tema a nuestra historiografía a casi cuatro décadas de la publicación del libro de Ángela Moyano. Y, aunque se discutirán más adelante algunos de sus temas relevantes, vale la pena remarcar algunos de sus aportes. En primer lugar, vale la pena resaltar que el término “comercio de Santa Fe” no es retomado por Ignacio del Río. Según el autor, el nombre dado a este tráfico comercial es equívoco, ya que Santa Fe era sólo una escala, ni siquiera la más importante desde el punto de vista comercial, en un largo trayecto. Personalmente, creo que Del Río no lo usó por la fuerte carga ideológica que contiene.

Un gran mérito de esta obra es que inserta el comercio de Santa Fe en una historia general del norte mexicano y, al hacerlo, le da nuevos significados a este tráfico comercial. Ahondando en el contexto, se analizan a fondo asuntos poco atendidos por la historiografía del tema, como los antecedentes coloniales y los circuitos comerciales establecidos en el septentrión novohispano y heredados por las provincias nortenas del naciente México, las relaciones diplomáticas establecidas por los dos países por este comercio,¹⁵ los esfuerzos del gobierno mexicano por regularlo, sus relaciones con la guerra entre México y Estados Unidos, las posibles implicaciones del tráfico para todo el norte mexicano, las inquietudes reales e imaginarias de las autoridades y elites locales; en fin, una nueva reestructuración de los temas asociados con el comercio de Santa Fe vistos desde una perspectiva mexicana. Debido a lo rico y casi inabarcable de las materias que se analizan en *Mercados...* solamente trataré con cierta profundidad en los apartados siguientes los del volumen del comercio, la participaciones de mexicanos en él y su posible impacto en el desarrollo económico.

¹⁵ Aunque ciertamente el tema aparece constantemente en la compilación de Carlos Bosch García, *Documentos de la relación de México con los Estados Unidos*, no se le dedica un análisis específico como el desarrollado por Ignacio del Río. Véase Carlos Bosch García, *Documentos de la relación de México con los Estados Unidos*, especialmente los volúmenes 2 y 3, *Butler en persecución de la provincia de Texas (31 de diciembre de 1829-29 de mayo de 1836)* y *Endeudamiento de México (abril de 1836-noviembre de 1843)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1985 y 1987, respectivamente (Documental, 14-15).

El volumen del comercio

Uno de los primeros problemas que plantea el desarrollo de esta ruta mercantil es el volumen de mercancías que transportó. Ya sabemos que para los años cuarenta del siglo XIX este comercio era la vía internacional terrestre más importante de México debido a que el grueso de las importaciones y exportaciones se hacía por vía marítima y a que el comercio con Centroamérica era raquíto. De cualquier forma, una estimación adecuada del volumen del comercio de Santa Fe nos da pistas más seguras sobre su importancia e impacto. Por décadas, las cifras que se han tomado como ciertas son las proporcionadas por Josiah Gregg en su *Commerce of the Prairies*.¹⁶ El famoso cuadro en el que el comerciante consigna el volumen del comercio, el número de empleados y propietarios involucrados y las carretas que hacían el viaje a través de las planicies se sigue usando prácticamente como la única fuente de información en este tema particular. El cuadro estadístico de Josiah Gregg se basa en sus observaciones personales hechas durante sus temporadas como mercader en el comercio de Santa Fe y en testimonios que recabó de sus colegas de las caravanas (véase gráfica 1).

Esta gráfica incluye datos que van con la lógica de los acontecimientos y otros que la desafían. Por ejemplo, Gregg no explica a qué se debieron las bajas de los años 1829, 1840 y 1841, aunque la de 1838 parecería explicarse por la gran rebelión que se vivió en Nuevo México en ese preciso año. Pero, por otra parte, las cifras parecen lógicas y confiables y muestran una tendencia al crecimiento en la cual están de acuerdo todos los estudiosos, lo que ha llevado a ignorar otras posibles fuentes de información y a ejercer una mayor crítica a estos datos.

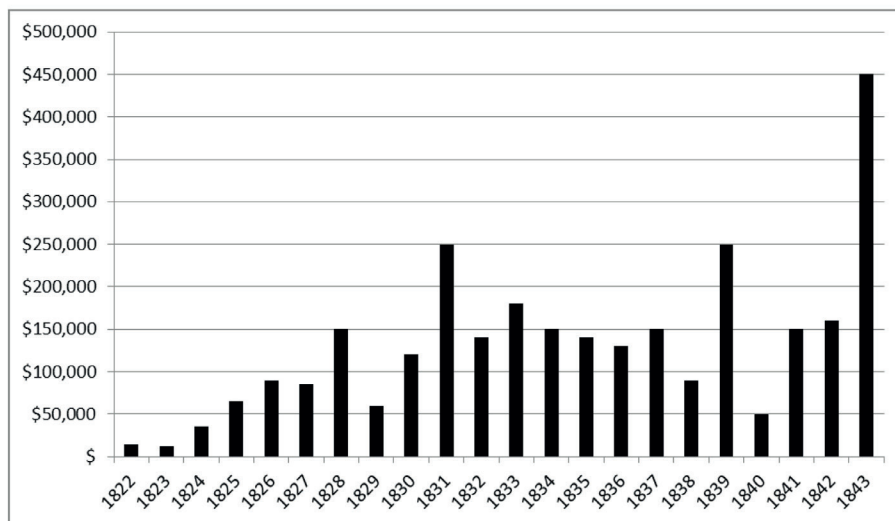
En *Mercados en asedio...* Ignacio del Río discute esta información y, basado en otros testimonios contemporáneos, señala que es muy posible que las cifras de este comercio sean mayores debido a un subregistro natural y a las prácticas de contrabando que constantemente se denunciaban, aunque asegura que es muy difícil hacer una estimación más precisa del volumen de mercancías que se involucraba en este comercio.¹⁷

Hay, además de este famoso cuadro de Gregg, otras fuentes oficiales que pueden modificar sus cifras pero que han sido casi

¹⁶ Gregg, *Commerce of the Prairies...*, p. 332. Ignacio del Río la reproduce en *Mercados...*, p. 45.

¹⁷ Del Río, *Mercados...*, p. 44-53.

Gráfica 1
VALOR DE LAS MERCANCÍAS EN EL COMERCIO
DE SANTA FE SEGÚN JOSIAH GREGG EN *COMMERCE OF THE PRAIRIES*
(1844)



completamente ignoradas: las *Memorias de Hacienda* del gobierno mexicano y los *Hacienda Papers* —o registros fiscales— que obran en la documentación estatal de Nuevo México, los famosos *Mexican Archives of New Mexico (MANM)*, en mucha menor medida en el Archivo General de la Nación. Estos reportes de la aduana internacional de Santa Fe deberían reflejar volúmenes más precisos del comercio. Las *Memorias de Hacienda* reportan información oficial sobre los ingresos del territorio de Nuevo México —en específico la aduana de Santa Fe—; sin embargo, la información remitida desde un territorio tan lejano no llegaba con la oportunidad debida y las cifras que finalmente se publicaban podrían estar descontinuadas o incluso no aparecer en el reporte correspondiente a su año.¹⁸

En la práctica, las autoridades hacendarias de Nuevo México gozaron de una gran autonomía y los ingresos fiscales al comercio internacional, que teóricamente pertenecían al gobierno central, en realidad se ejercían en el propio territorio, sobre todo para el pago

¹⁸ En varios años, como, por ejemplo, a mediados de la década de los treinta, las cifras de recaudación de la aduana de Santa Fe se repiten de manera idéntica, y entre 1838 y 1840 simplemente no aparece ningún dato al respecto. Véanse las *Memorias de Hacienda*, 1825-1845, *passim*.

de las tropas presidiales.¹⁹ Los informes que las autoridades hacendarias enviaban a la ciudad de México estaban sujetos a un sinnúmero de vaivenes y por ello las cifras contenidas tampoco son del todo confiables. Aun así, los ingresos aduanales pueden servirnos como un medio para calcular ese volumen del comercio de Santa Fe, como se puede ver en la gráfica 2.

Esta información, como la de Gregg, también da pie a ciertas especulaciones, aunque casi todas sus oscilaciones pueden ser explicadas. Por ejemplo, la caída de la recaudación en el año fiscal 1837-1838 se debe casi seguramente a la rebelión de 1837 y la de 1842 al cierre parcial del comercio de Santa Fe por algunos meses debido a un decreto presidencial de ese año y las hostilidades con la República de Texas.

De todas formas, aun con estas nuevas fuentes, falta estimar el tamaño de nuestro comercio.²⁰ Desafortunadamente, no contamos con las guías y contraguías completas de la aduana de Santa Fe²¹ más que para un par de años fiscales de la década de los treinta, lo que dificulta saber la composición de las mercancías y el impuesto de internación que se les asignaba. Además las complejas y cambiantes reglas impositivas hacen prácticamente imposible determinar una cifra precisa del valor de las mercancías a partir de los ingresos aduanales.²² Pese a esto, he pretendido calcular el valor del comercio a través de los ingresos aduanales suponiendo que los impuestos de importación, en promedio, oscilarían entre el 25% y el 32% en años señalados. Y, al final, como puede verse en la gráfica 3, mis cifras son un poco superiores a las de Gregg y, finalmente, son también preliminares.

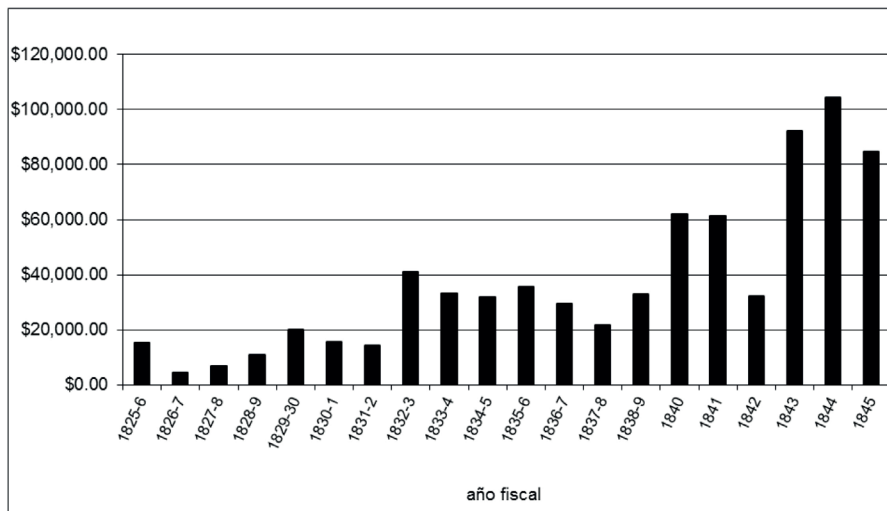
¹⁹ Véase mi artículo “Entre el subsidio y la autonomía fiscal: las finanzas públicas de Nuevo México, 1800-1846”, *New Mexico Historical Review*, University of New Mexico/Historical Society of New Mexico, Albuquerque, v. LXXIX, n. 1, invierno de 2004, p. 30-59.

²⁰ En *Mercados...*, p. 51, Del Río consignó que “Martín González, por su parte, en un artículo suyo parece tomar distancia respecto de las cifras de Gregg, aunque las apreciaciones que les opone son vagas o no están explícitamente documentadas. Dice que si Gregg consideraba que en ‘las décadas de los treinta y cuarenta’ se introducían cada año en Nuevo México unos doscientos mil dólares en mercancías, ‘las cuentas de la comisaría sustituta de Santa Fe sugieren un intercambio mayor’. Sin decir qué es exactamente lo que se desprende de esas cuentas”.

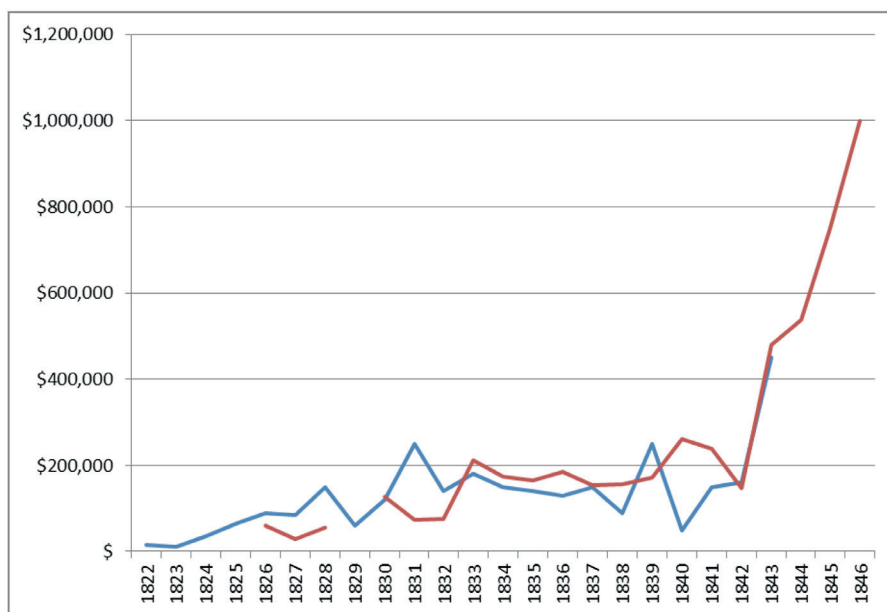
²¹ La información fiscal de la aduana de Santa Fe se encuentra diseminada en los 42 rollos de la colección de microfilmes *Mexican Archives of New Mexico*. Otra parte, consultada y publicada ya por Bork, está en el Archivo General de la Nación.

²² En el caso de Nuevo México, por ejemplo, se afirma que los gobernadores podían cambiar la manera de cobrar los impuestos, lo que no aparece reflejado en los papeles fiscales.

Gráfica 2
INGRESOS FISCALES DE NUEVO MÉXICO



Gráfica 3
COMPARACIÓN DEL VALOR DE LAS MERCANCÍAS EN EL COMERCIO
DE SANTA FE SEGÚN JOSIAH GREGG (AZUL) Y MARTÍN GONZÁLEZ
DE LA VARA (ROJO)



Las cifras estimadas por mí no toman en cuenta ni el posible contrabando ni el subregistro y, desafortunadamente, no se han encontrado otros datos estadísticos —como exportación de plata, por ejemplo— con los que se pudieran contrastar, por lo que resultan muy conservadoras. Aun así, son más altas que las de Josiah Gregg, sobre todo a mediados de la década de los cuarenta, donde otras fuentes apoyan la idea de un fuerte repunte, con el sólo descenso de 1841-1842 que se puede explicar por el estado de guerra con Texas y cierre parcial de la aduana.

Para el año de 1846, la caravana de comerciantes entró a Nuevo México detrás del ejército norteamericano, por lo que ya no quedó registrada la entrada de mercancías por parte de las autoridades mexicanas, pero diversos testimonios registran una afluencia de mercancías por un millón de pesos, una cifra que puede ser realista y que es aceptada por casi todos los estudiosos.²³

Un millón de pesos por año resulta ser una cifra enorme si se le compara con los niveles de comercio entre las Provincias Internas y el centro del virreinato y aun es una suma importante para un comercio interregional en el México independiente, pero palidece ante las importaciones hechas por la vía marítima al país. De todas formas, no cabe duda de que el comercio de Santa Fe dinamizó la economía de las regiones norteñas de México en la primera mitad del siglo XIX.

La participación mexicana

Como ya se anotó, por mucho tiempo se consideró al comercio de Santa Fe como una empresa sólo norteamericana, pero poco a poco esta visión está cambiando al hacerse evidente la participación mexicana en este tráfico. Sabemos que los habitantes y la pequeña elite de las Provincias Internas vieron con sumo interés la apertura de la ruta de comercio internacional. En julio de 1822, la Asamblea Provincial de Nuevo México suscribió un proyecto para instalar el comercio libre con Estados Unidos y la envió a la Comisión de Comercio y Finanzas del Congreso Nacional, donde no fue aprobada. Apenas un año más tarde, algunos nuevomexicanos se contrataron como arrieros y guías de los norteamericanos y los acompañaron hasta sus lugares de origen. Es decir, los mexicanos

²³ Ralph A. Smith, “El contrabando en la guerra con los Estados Unidos”, *Historia Mexicana*, El Colegio de México, México, v. XI, n. 3, [43], enero-marzo de 1962, p. 964.

mostraron interés en este comercio y participaron en él casi desde su establecimiento.²⁴

El gobierno nacional reaccionó también rápidamente, aunque con más alarma que regocijo. Ante la imposibilidad de detener un tráfico comercial tan prometedor, el gobierno central trató de mantenerlo dentro de los márgenes legales y estableció un par de aduanas a finales de 1824, cuando la ruta estaba ya bien establecida. A finales de ese año, una comisión de nuevomexicanos con distintos artículos salió con la caravana rumbo a Misuri para examinar las posibilidades de comerciar con Estados Unidos. Poco tiempo más tarde, los chihuahuenses también mostraron un gran interés por el establecimiento de un comercio entre su estado y Misuri; poco a poco, los comerciantes mexicanos comenzaron a tomar parte del movimiento comercial con cantidades cada vez mayores de mercancías. Así, a principio de cada año se organizaba la expedición de nuevomexicanos y chihuahuenses a Misuri, donde después de vender sus mercancías y comprar las que habían de importar a México, se unían a la caravana veraniega de norteamericanos con destino a Santa Fe y Chihuahua. Como era lógico, la elite ganadera comenzó a descollar dentro de este comercio y parte de ella pudo vincular sus actividades tradicionales con el tráfico comercial. Pronto, muchos miembros de las familias Chávez, Ortiz, Vigil, Armijo, Perea, Luna, Otero o Pino fueron reconocidos como los comerciantes más poderosos de Nuevo México.²⁵

Las relaciones comerciales de los mexicanos no se detenían en Misuri. Ya para la década de los treinta, era común que un grupo de mexicanos se internara hasta Pittsburgh o Nueva York en la búsqueda de sus artículos de comercio. Como los mexicanos viajaban frecuentemente con sus familias a Estados Unidos, podían dejar a alguno de ellos como representante mientras volvían a Nuevo México y reunirse con él en la siguiente caravana. Las alianzas familiares se fueron fortificando a lo largo de los años hasta integrarse en clanes familiares que funcionaban como compañías comerciales. Con casa de comercio en Santa Fe, Chihuahua y Durango y representantes mercantiles en San Luis Misuri y otras ciudades del medio oeste, estas organizaciones familiares llegaron a ser más

²⁴ Nettie Lee Benson, *La diputación provincial y el federalismo mexicano*, México, Cámara de Diputados, Instituto de Investigaciones Legislativas, 1985, p. 70, y David Alex Sandoval, *Trade and Manito Society in New Mexico*, tesis doctoral en Historia, University of New Mexico, 1978, p. 95.

²⁵ Véase al respecto Susan Boyd Calafate, *Los Capitalistas. Hispanic Merchants and the Santa Fe Trade*, Albuquerque, University of New Mexico Press, 1997, *passim*.

poderosas en ocasiones que las compañías comerciales norteamericanas que les hacían competencia. Así, por ejemplo, los hermanos Mariano, José y Antonio José Chávez lograron importar cada uno entre 1838 y 1839 unos \$75 000 en diversas mercancías.²⁶

Chihuahua era un mercado más atractivo para los norteamericanos y donde ya existía una elite comercial desde mediados del siglo XIX, por lo que en esa villa la asociación entre mexicanos y estadounidenses tuvo mayores dificultades. Si el volumen de mercancías que entraba a Chihuahua por medio de la ruta de Santa Fe sería de unos \$750 000 hacia la década de los treinta contando los productos llevados por estadounidenses y nuevomexicanos, esto significaría que una tercera parte de todo su tráfico comercial se ligaba a Nuevo México y Misuri.²⁷

Ciertamente los norteamericanos encontraron más plata en Chihuahua que en Nuevo México, pero también una cierta oposición de las autoridades y comerciantes locales, quienes no veían en el nuevo tráfico mercantil ninguna ventaja económica o fiscal. Desde 1823, los comerciantes chihuahuenses vieron con aprehensión que el desarrollo del comercio de Santa Fe los estaba privando de uno de sus mercados cautivos e intentaron prohibir o al menos controlar esa nueva ruta. En 1825, Manuel Simón de Escudero encabezó a un grupo de comerciantes chihuahuenses en un viaje a Misuri con el fin de estudiar las posibilidades de este comercio y para ver si se podía establecer una nueva ruta que no recalara en Santa Fe.²⁸

Ese mismo año, el gobernador chihuahuense Manuel Urquidi se quejaba de la gran influencia económica que los norteamericanos estaban ganando en la villa de Chihuahua. Unos años más tarde, la legislatura chihuahuense comenzó a pugnar porque se prohibiera a los extranjeros la venta de mercancías al menudeo. El encargado de la hacienda estatal, José Pascual García, se quejaba hacia 1830 de las “franquicias ilimitadas con que los extranjeros han logrado hacer suyo el comercio en grande y pequeño”.²⁹

²⁶ Marc Simmons, *Murder on the Santa Fe Trail*, El Paso, Texas Western Press, 1997, p. 2-8.

²⁷ José Agustín de Escudero, *Noticias estadísticas del estado de Chihuahua*, México, Imprenta de Ojeda, 1854, p. 173.

²⁸ El viaje de Escudero se puede seguir en el expediente 5-9-8159 del Archivo Histórico Diplomático Mexicano, México, D. F.

²⁹ José Pascual García, *Memoria presentada al Honorable Congreso Tercero Constitucional del Estado de Chihuahua por el secretario del despacho acerca del estado de la administración pública*, Chihuahua, Imprenta del Gobierno, 1830, p. 20.

Años más tarde, en 1835, la apertura de las aduanas de El Paso del Norte y Presidio del Norte reafirmó la intención del gobierno chihuahuense de tratar de quitarle el control fiscal del comercio a la aduana de Santa Fe, objetivo que nunca logró.³⁰ Al paso de los años, los comerciantes chihuahuenses se fueron convirtiendo en un factor clave en el desarrollo del comercio de Santa Fe pero, al mismo tiempo, la oposición del gobierno estatal hacía un tráfico que no podía controlar del todo. Manuel Simón de Escudero en 1839 escribió un ocurso³¹ denunciando a este comercio como promotor del contrabando; en 1842 se prohibió a los comerciantes norteamericanos vender sus mercaderías al menudeo en territorio de Chihuahua y, finalmente, en julio de 1843 lograron que el gobierno federal mexicano decretara el cierre de la frontera a este tráfico. Aunque este decreto de cierre no llegó a tiempo ese año para el arribo de la caravana de verano, no provocó un cierre de la aduana santafesina y fue retirado en enero de 1844. Ciertamente causó alarma entre todos los comerciantes involucrados.

Luchando en ocasiones contra la oposición de sus autoridades locales y nacionales, es aún notable cómo los comerciantes mexicanos, de una manera u otra, fueron tomando una posición cada vez más importante dentro de este flujo comercial. La falta de documentación impide dar cifras concretas acerca del porcentaje de participación de los comerciantes de México en el comercio internacional, pero varios contemporáneos estimaban que hacia 1839 éstos controlaban la mitad de las mercancías que se importaban a través de Santa Fe.³² En contraste con lo que sucedía a principios de esa década según las guías publicadas por William Bork, los mismos papeles de Hacienda para el año fiscal de 1839-1840 muestran que alrededor del 80% de las guías y del valor de los artículos

³⁰ Las difíciles relaciones entre las aduanas de Chihuahua y Nuevo México en el dictamen sobre el establecimiento de las aduanas fronterizas, 14 de mayo de 1844, AGN, *Archivo Histórico de Hacienda (AHH)*, exp. 117-1: 90-106.

³¹ Manuel Simón de Escudero, "Modo como se hace el contrabando por Nuevo México y otras noticias curiosas", AGN, *AHH*, v. 89: 114-6v; Manuel Armijo a ministro de Relaciones Interiores y Exteriores, Santa Fe, 6 de diciembre de 1843, AGN, *Gobernación, s/s*, 265, exp. 11, s/f, y decretos de cierre y apertura de la aduana de Santa Fe, en Manuel Dublán y José María Lozano, *Legislación mexicana, o colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la independencia de la república*, México, Imprenta del Comercio, 1876-1880, v. IV, p. 507 y 752.

³² Esta situación era reconocida por el propio Josiah Gregg en sus últimos viajes en el comercio de Santa Fe. Gregg, *Commerce of the Prairies...*, p. 332. Véase también David J. Weber, *The Mexican Frontier, 1821-1846. The American Southwest under Mexico*, Albuquerque, University of New Mexico Press, 1982, p. 129-130.

importados estaba a nombre de comerciantes de Nuevo México y Chihuahua. A pesar de que para 1839 se encuentra la documentación hacendaria más completa, no se le puede considerar un año representativo dentro del comercio de Santa Fe. En ese momento, el interés y la participación de los comerciantes chihuahuenses estaban en su apogeo. En esa fecha, por ejemplo, se registra que un hijo homónimo del connotado político y comerciante chihuahuense José Cordero importó \$42 000 en mercancías, más de lo que otro individuo o compañía transportaba entonces.³³ Otras casas comerciales de grandes tratantes chihuahuenses como los Ochoa, Urquidi o Irigoyen también tomaron parte de este comercio.

Sin embargo, la documentación aludida muestra que no sólo los grandes mercaderes de ese departamento participaban en el comercio internacional, sino también un gran número de minoristas que se unía, por seguridad, a la caravana. De esta manera el caso de, por ejemplo, el paseño Hermenegildo Montoya se puede considerar típico. Él presentaba en 1839 ante la aduana de Santa Fe un cargamento de poco más de \$100 en valor consistente en tazas de porcelana china, café, azúcar, lienzos y 50 cabezas de ganado menor.³⁴

*El desarrollo de las economías del norte
mexicano, 1820-1846*

Si la participación de comerciantes mexicanos en números cada vez mayores en el comercio de Santa Fe ha quedado ya bien establecida, aún debemos estimar la influencia del comercio de Santa Fe en los mercados regionales del norte mexicano, objetivo último de *Mercados en asedio...* En este caso, y siguiendo la argumentación general de Del Río en el sentido de que no existía en el México de la primera mitad del siglo XIX un mercado nacional, sino varios mercados regionales en ascenso, podemos ver el impacto de esta ruta comercial si comparamos los dos mercados más afectados por ella: Nuevo México y Chihuahua.

En el caso de Nuevo México los datos indican una importante recuperación económica íntimamente asociada a la actividad

³³ Las guías y contraguías para ese año en *Mexican Archives of New Mexico* (en adelante *MANM*), r. 28, *passim*; las de Cordero en f. 603-612. Véanse arriba la nota 20 y Andrés Reséndez, *Changing National Identities at the Frontier. Texas and New Mexico, 1800-1850*, Cambridge, Cambridge University Press, 2005, p. 100-102.

³⁴ *MANM*, r. 27, f. 620-621.

comercial. Los nuevomexicanos hicieron todos los esfuerzos posibles para controlar la mayor parte del flujo comercial hacia el sur acaparando las mercancías de Nuevo México para luego ellos llevarlas a Chihuahua a revender. El gran obstáculo al que se enfrentaban era que carecían de aquellos artículos que atraían a los norteamericanos, por lo que se vieron obligados a conseguirlos en otras regiones. Los artículos con los que los nuevomexicanos podían comerciar eran muy pocos —plata y animales— y no se producían en su provincia y tenían que ir a buscarlos en las vecinas.

La expansión comercial que se vivió entonces en Nuevo México no tenía precedente en su historia. Con el propósito de obtener más plata y animales y aumentar sus utilidades los nuevomexicanos abrieron rutas comerciales que los vincularon con otras regiones del país. En 1830, Antonio Armijo y José Antonio Baca abrieron el camino a California. El comercio con California se hizo regular desde ese mismo año y, a partir de entonces, todos los meses de octubre una caravana de nuevomexicanos salía de Santa Fe hacia San Bernardino y Los Ángeles con productos artesanales de lana fabricados por los indios pueblos de Nuevo México, y algunos artículos norteamericanos. Su presencia pronto se volvió normal y esperada en California. Según el testimonio de un extranjero,

Las caravanas viajan una vez al año de Nuevo México a Los Ángeles. Consisten en unos 200 hombres montados, acompañados de mulas cargadas con textiles y grandes mantos de lana llamados sarapoes, jersas y cobertones [*sic*] que valen de 3 a 5 piastras [pesos] cada uno. Esta mercancía se cambia por caballos y mulas en la base de dos piezas por cada animal. Las caravanas salen de Santa Fe, Nuevo México, en octubre, antes de las nieves [...] el viaje le lleva dos meses y medio. Salen de California en abril para cruzar los ríos antes del deshielo llevando consigo unos 2000 caballos.³⁵

Las expediciones a California fueron siempre dominadas por nuevomexicanos pero a ellos se unían algunos norteamericanos. En poco tiempo, los de Nuevo México se ganaron la fama de ser unos tratantes agresivos. Un comerciante norteamericano afirmaba: “cerca de 125 personas de Nuevo México han llegado con el propósito

³⁵ Testimonio de Duflot de Mofras, en Leroy R. Hafén y Ann W. Hafén, *Old Spanish Trail: Santa Fe and Los Angeles, with Extracts of Contemporary Records and Including the Diaries of Antonio Armijo and Orville Pratt*, Glendale, Arthur H. Clark and Company, 1954, p. 187.

de comprar mulas [...] creo que si no las pueden tomar, las tomarán por la fuerza”.³⁶

Otra ruta que se abrió entonces fue la establecida en Sonora. A principios de cada marzo, los mercaderes salían de Albuquerque y se dirigían a la región zuñi para comprar piñones y pieles de bisontes a los indígenas. Luego se cruzaban el desierto de Arizona hasta llegar a Pitic. Sin embargo, la búsqueda de plata obligaba a los nuevomexicanos a utilizar con más frecuencia la ruta hacia el sur. Chihuahua, Durango, Zacatecas, Aguascalientes, Guadalajara, San Juan de los Lagos y la ciudad de México se convirtieron en sus principales centros de negocios. Las importaciones de Estados Unidos y el ganado menor en pie componían la mayor parte de su cargamento. Durango se convirtió en un lugar especialmente receptivo a los nuevomexicanos y llegó a recibir 15 000 carneros de Nuevo México anualmente. A su vez, los nuevomexicanos volvían a su tierra con la ansiada plata, mulas y otros artículos de consumo tales como chocolate, arroz, aceite o rebozos.³⁷

El comercio interno en manos de los nuevomexicanos creció tanto que en las vísperas de la guerra contra Estados Unidos se calculaba que cerca de \$300 000 anuales en mercancías salían de Nuevo México con rumbo al interior del país, lo que, en comparación de unos \$50 000 que la provincia exportaba en 1804, muestra una gran reanimación de la actividad económica en general.³⁸ El despertar de este importante comercio en Nuevo México llamó la atención de todos los observadores:

Sorprende —explicaba un funcionario federal— ciertamente el espíritu general que se advierte en los nuevomexicanos para hacer el comercio con los estados vecinos, pues por octubre especialmente, se ve salir de multitud de gente por tal objeto y se reparte por todos los rumbos; quien se dirige a Chihuahua, quien a Pitic o a Guaymas, quien hasta la feria de Aguascalientes o San Juan, quien a Durango, y quien en fin hasta las Californias.

³⁶ Testimonio de Robert E. Elwell, *idem*, p. 179.

³⁷ Antonio Barreiro, *Ojeada sobre Nuevo México, que da una idea de sus producciones naturales y de algunas otras cosas que se consideran necesarias para ir proporcionando su futura felicidad*, Puebla, Imprenta de José María Campos, 1832, p. 25-26.

³⁸ La comparación se hace a partir de los datos en Francisco de Chacón, “Report of Governor Chacón, 1803”, en Marc Simmons, *Coronado’s Land: Essays on Daily Life in Colonial New Mexico*, Albuquerque, University of New Mexico Press, 1991, p. 171, y los de Pedro Bautista Pino, en *Exposición sucinta y sencilla de la provincia de Nuevo México hecha por su diputado a Cortes, don... con arreglo a sus instrucciones*, Cádiz, Imprenta del Estado Mayor General, 1812, p. 14.

La bonanza económica pasó del comercio a otras actividades: la ganadería ovina se volvió la base productiva por ser la actividad más rentable en Nuevo México. Los hatos crecieron y el valor de las tierras de pastoreo se incrementó. Asimismo, la agricultura tuvo un cierto desarrollo y hasta se originó una breve pero productiva bonanza minera.³⁹ La población nuevomexicana creció y los ingresos de la aduana permitieron una consolidación de la institución militar e hicieron del gobierno local uno de los más estables de la frontera norte mexicana. Por supuesto que, para una provincia que por mucho tiempo se mantuvo pobre y casi aislada del resto del imperio español, la apertura de una ruta internacional le supuso grandes oportunidades de desarrollo.

Para el caso de Chihuahua, la información no permite llegar a ninguna conclusión similar. La Nueva Vizcaya, en contraste con su vecino norteño, tuvo durante la época colonial acceso a importantes fuentes de riqueza, especialmente en la minería, ganadería y agricultura.⁴⁰ Era asiento de la más importante sede episcopal del septentrión y por mucho tiempo sede de la Comandancia General de las Provincias Internas. A falta de estudios profundos sobre la economía chihuahuense de la primera mitad del siglo XIX, se ha repetido la imagen de un estado en plena decadencia económica debido a la estrepitosa caída de la producción minera, al alzamiento de los apaches de 1831, a la inestabilidad política y, en efecto, los pocos datos con los que contamos tienden a confirmar este cuadro. Por ejemplo, ya desde 1831, el comisario chihuahuense le escribía al administrador de la aduana de Santa Fe, Francisco Sarracino, quejándose de que “los ingresos de la oficina del cargo de usted son mayores que los que tiene la caja de esta comisaría general” a pesar de la gran diferencia en la población y riqueza de Chihuahua con respecto de su vecino del norte.⁴¹

Para esa provincia y sus sucesores los estados de Chihuahua y Durango, la apertura del comercio de Santa Fe implicaba tanto riesgos como oportunidades en sus negocios. Como ya vimos, la elite chihuahuense trató sin éxito de controlar la ruta de comercio con el medio oeste norteamericano, pero varios de sus miembros compitieron exitosamente dentro del comercio mismo. El hecho,

³⁹ González, *La corta mexicanidad...*, p. 112-130.

⁴⁰ Véase Oakah L. Jones, *Nueva Vizcaya, Heartland of the Spanish Frontier*, Albuquerque, University of New Mexico Press, 1988, p. 117-174.

⁴¹ José Manuel Zuloaga a subcomisario de Nuevo México, Chihuahua, 19 de abril de 1831, *MANM*, r. 14, f. 6-9. Hacia 1836, por ejemplo, Chihuahua tenía 140 000 almas, mientras que Nuevo México sólo contaba con 27 000 habitantes.

también referido arriba, de que sólo una tercera parte de la producción mercantil chihuahuense estuviera comprometida en el comercio de Santa Fe sugiere que los antiguos circuitos coloniales que unían a Chihuahua con el centro de México seguían aún operando y que en el mercado local no se había generado dependencia del comercio con Estados Unidos de la misma manera que se produjo en Nuevo México.

Aun así, el comercio de Santa Fe era visto como una amenaza por las autoridades chihuahuenses y por las autoridades mexicanas en general debido no sólo a los posibles nexos de dependencia con mercados extranjeros, sino también por la salida de metales preciosos que implicaba su desarrollo. Siendo Chihuahua una entidad productora de plata, había interés en el gobierno central mexicano de que este y otros metales, que eran la principal moneda de cambio en el comercio internacional del país, siguieran el curso tradicional de los tiempos coloniales; es decir, que circularan hacia la ciudad de México y de allí hacia las aduanas del Atlántico, especialmente Veracruz. Se creía que el comercio de Santa Fe y otras rutas mercantiles servían para que los metales preciosos salieran de México sin pagar impuestos —de entre 1.5% y 3%— y de manera masiva. Estas reservas parece que estaban bien fundamentadas. En los papeles de Hacienda de Nuevo México los pagos por exportación de oro y plata son prácticamente inexistentes, pero hay indicios de que esta salida, principalmente de plata, era bastante considerable.

Por ejemplo, la contraguía del comerciante George East, mostraba que éste volvía a Estados Unidos en abril de 1839 con mercancías con valor de \$12 970 de los cuales \$12 100 correspondían a plata.⁴² Si estas proporciones son representativas, podemos concluir, como ya lo han hecho muchos autores, que fue la plata la que financió para México un descomunal déficit en este comercio, situación que se repetía en otros circuitos comerciales internacionales. Además, existía la sospecha, también fundamentada, de que mucha más plata salía de manera ilegal; es decir, sin amonedar ni pagar ninguna contribución. Se decía, por ejemplo, que el comerciante norteamericano Manuel Álvarez, podía enviar anualmente unos \$10 000 en polvo de oro y plata sin quintar a Estados Unidos.⁴³ A más de esta presunta salida ilegal de divisas producidas en Chihuahua o en otras regiones del norte mexicano, el comercio de

⁴² MANM, r. 27, f. 645-646.

⁴³ Thomas C. Chávez, *Manuel Álvarez, 1794-1856: A Southwestern Biography*, Niwot (Colorado), University Press of Colorado, 1990, p. 60-65.

Santa Fe amenazaba el virtual monopolio con el que habían contado las elites novohispanas de la ciudad de México y cuyos sucesores ya no podían disfrutar.

Si es muy difícil estimar la influencia del comercio de Santa Fe en la economía regional de Chihuahua, será aún más complejo establecerlo en otras regiones como Durango, Sonora o las Californias. Sin embargo, no hay duda de que esta influencia realmente ocurrió tanto en sus aspectos de dinamización de la economía como una vía para la salida de divisas. Desafortunadamente, las fuentes que nos pueden ayudar en esta investigación son muy escasas, están diseminadas y con las que contamos no han sido analizadas con las perspectivas teóricas adecuadas.

Quedan aún muchos aspectos del comercio de Santa Fe por investigar, que han sido oscurecidos por la historiografía. Uno de ellos, por ejemplo, es la duración de este tráfico comercial. La gran mayoría de los autores da a entender que sólo duró hasta 1848 y a partir de entonces las únicas rutas de interés tenían como fin la California de la bonanza minera. Sin embargo, el comercio de Santa Fe, algo desarticulado y muy disminuido, continuó funcionando hasta 1880 entre Chihuahua y el territorio norteamericano de Nuevo México.

En fin, el impacto del comercio de Santa Fe en las economías del norte mexicano y medio oeste norteamericano está aún por estudiarse. Un gran mérito de *Mercados en asedio...* de Ignacio del Río es traer a la mesa del debate académico una gran cantidad de “hilos sueltos” que hemos tratado de recoger y explicar para encontrar esos nuevos significados del comercio de Santa Fe para la historiografía regional mexicana.