

Ignacio del Río

Mercados en asedio

El comercio transfronterizo en el norte central de México (1821-1848)

México

Universidad Nacional Autónoma de México,
Instituto de Investigaciones Históricas

2010

252 p.

(Serie Historia Moderna y Contemporánea, 56)

Mapas

ISBN 978-607-02-1824-8

Formato: PDF

Publicado en línea: 21 de junio de 2016

Disponible en:

<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/mercados/asedio.html>



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

DR © 2016, 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, requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510, México, Ciudad de México.

DE MISSOURI AL SEPTENTRIÓN MEXICANO

Podemos suponer que Becknell y los demás comerciantes que llegaron a Santa Fe en diciembre de 1821 y enero de 1822 confiaron en que no se les habría de impedir vender sus mercancías en Nuevo México, pues sabían que a varios de sus predecesores, incluso a aquellos que fueron puestos en prisión, se les había autorizado a ello en virtud de que adquirir mercancías a precios más bajos que los acostumbrados resultaba ventajoso para los consumidores locales, entre los que se contaban las mismas autoridades. Es seguro por otra parte que, cuando a mediados de 1821 Becknell decidió emprender su viaje a Nuevo México, ya estaba enterado de que el régimen español estaba a punto de desmoronarse debido al empuje de las fuerzas insurgentes y sus asociados de última hora.

Pero lo que resultó sorprendente para esta gente, según lo declaró el mismo Becknell, fue la actitud notoriamente obsequiosa de las autoridades locales. El gobernador de Nuevo México, Facundo Melgares, recibió a los viajeros con gusto, los autorizó a vender sus mercancías en Santa Fe e incluso les hizo saber que, si lo deseaban, podían establecer sus negocios en aquella provincia.¹ Tan buena impresión tuvo Becknell de la hospitalidad y deferencia de los novomexicanos y tan bien le fue en sus tratos comerciales que, en cuanto regresó a Missouri, preparó y llevó a efecto un segundo viaje a Santa Fe, en el que él y sus ayudantes condujeron tres carros y una recua cargados de mercancías.² Al mismo tiempo que él, otro comerciante llamado Benjamin Cooper, que había sido coronel del ejército, también se abasteció de mercaderías y, en compañía de varios hijos suyos, se puso en marcha hacia Nuevo México.³

A los empresarios mencionados siguieron de manera casi inmediata otros traficantes que sin mayores problemas llegaron a la

¹ David J. Weber, *La frontera norte de México, 1821-1846. El sudoeste norteamericano en su época mexicana*, trad. de Agustín Bárcena, México, Fondo de Cultura Económica, 1988, p. 41-42 y 182-183.

² A. W. Bork, *Nuevos aspectos...*, p. 15.

³ J. Gregg, *El comercio en las llanuras...*, p. 25.

villa de Santa Fe, ya tenida entonces como un lugar de promesa para los buenos negocios. Al tiempo que Becknell llegaba por segunda vez a esa población también estaban por hacerlo Cooper y su gente, así como dos de los hombres que habían estado presos en Chihuahua por más de ocho años: James Baird y Samuel Chambers,⁴ en los que por lo visto la nueva expectativa comercial fue de mayor consideración que la mala memoria que pudieron tener de los agravios recibidos en el tiempo de su reclusión. Todavía eran momentos de prueba, pues entre estos cuatro comerciantes sólo llevaron consigo unos quince mil pesos de mercancías. A cambio de ellas recibieron cierta cantidad de mulas, pero también plata,⁵ que era lo que más les interesaba y convenía obtener.

Ya para 1824, el paso a Nuevo México había despertado el interés de muchos de los comerciantes establecidos o recién llegados a los pueblos que iban surgiendo en las tierras de la frontera occidental de los Estados Unidos. De los que entonces repitieron el viaje podemos mencionar a Becknell, que ese año fue por tercera vez a Nuevo México, y de los que trataron de probar suerte por primera vez a un emprendedor comerciante llamado Meredith M. Marmaduke, que más tarde fue gobernador de Missouri.⁶ Los que ya habían hecho el viaje se empeñaban en volver a hacerlo y los que se enteraban de lo que decían los que volvían de Nuevo México se animaban a probar suerte en el recién inaugurado y lucrativo circuito comercial. Como dice un estudioso de este tema, eran los propios comerciantes los que en principio se encargaban de propalar seductoras historias sobre la riqueza en metales preciosos de Nuevo México.⁷ En otras palabras, en esas tierras de frontera comenzaba a ser ampliamente aceptada la idea de que, por penoso que fuera, un viaje a Nuevo México podía ser un buen negocio.

Durante un cuarto de siglo —o poco más si consideramos el tiempo de la guerra, del que nos ocuparemos en el último capítulo— no cesaría este flujo comercial, que, no sin registrar algunos altibajos, tuvo una acusada tendencia al crecimiento, tanto en términos del valor y el volumen de las mercancías, como en los referentes a los contingentes humanos, unidades de transporte utilizadas

⁴ M. González de la Vara, *La corta mexicanidad...*, p. 92.

⁵ *Ibid.*, p. 93.

⁶ S. G. Hyslop, *Bound for Santa Fe...*, p. 238.

⁷ R. O. Ulibarri, *American Interest...*, p. 80.

y bestias empleadas para la movilización. En la obra testimonial escrita por Josiah Gregg, uno de los muchos traficantes que participaron regularmente en este circuito comercial, se ofrecen datos alusivos al desarrollo del proceso. Con una parte de ellos formamos el cuadro que aparece en seguida y que luego comentaremos.

Años	Cantidad de mercancía	Carretas	Hombres	Propietarios
1822	15000		70	60
1823	12000		50	30
1824	35000	26	100	80
1825	65000	37	130	90
1826	90000	60	100	70
1827	85000	55	90	50
1828	150000	100	200	80
1829	60000	30	50	20
1830	120000	70	140	60
1831	250000	130	320	80
1832	140000	70	150	40
1833	180000	105	185	60
1834	150000	80	160	50
1835	140000	75	140	40
1836	130000	70	135	35
1837	150000	80	160	35
1838	90000	50	100	20
1839	250000	130	250	40
1840	50000	30	60	5
1841	150000	60	100	12
1842	160000	70	120	15
1843	450000	230	350	30

FUENTE: J. Gregg, *El comercio en las llanuras...*, p. 277.

Lo primero que cabe observar es que estas cifras son indicativas en su conjunto de la continuidad y el crecimiento del movimiento comercial. Es de reconocerse que, una vez iniciado, el comercio transfronterizo no llegó a interrumpirse y que, en cuanto al valor de las mercancías importadas, creció en una alta proporción, la que, según las series de Gregg —que luego criticaremos—, fue de un 3000 % en el tiempo apenas superior a las dos décadas que cubren los datos del cuadro: de 15000 pesos de mercancías en 1822 a 450000

en 1843. Tenemos también que de una entrada de 26 carretas para el año de 1824 se pasó a un total de 230 veinte años después, y de una cuenta de 70 hombres en 1822 a una de 350 en el último de los años señalados. Hay, por supuesto, en este cuadro de Gregg algunas cifras anuales inconsistentes que pudieron deberse a la sola falta de datos, pero cuya inclusión no altera las tendencias observables en el mediano plazo. Notables fluctuaciones hay, sin embargo, en la columna relativa al número de propietarios, los que, siendo 60 los registrados para 1822 y habiendo llegado a ser 90 en 1825, terminaron siendo apenas 30 en 1843. Este bajo número de propietarios no indica necesariamente una disminución de los flujos comerciales, sino más bien una posible concentración del movimiento en manos de un corto número de empresarios.

Aunque no deja de ser interesante el traslado de hombres, carretas y bestias de carga y tracción que se dio en el lapso considerado, lo que resulta de mayor interés para nuestro análisis son los datos referentes a los valores de las mercancías que se importaron por Nuevo México. Esa información, sea que la tomemos de la obra de Gregg o de otras fuentes, es la que nos permitirá hacernos de una idea, así sea en términos muy bastos, acerca de la importancia relativa del tráfico comercial que se dio a través de la frontera de Nuevo México. Podemos decir desde ahora que, fuera de las series de Gregg, no disponemos de otras referentes a los valores totales de las mercancías importadas, así como a los de las que se entregaron en pago de aquéllas y salieron del país; pero contamos sobre ese punto con algunas cifras sueltas.

Parece del todo conveniente que los datos incluidos en el cuadro que comentamos los tomemos como meros indicadores, según hemos dicho, y no como cifras duras para la estimación cabal de los valores y volúmenes de las mercancías introducidas por la frontera de Nuevo México. Autores tan calificados como Max L. Moorhead han considerado que las cifras de Gregg pueden no ser suficientemente exactas,⁸ algo que el propio mercader reconocía,⁹ sin embargo de lo cual hay que decir que no han faltado autores que las hayan considerado como

⁸ M. L. Moorhead, *New Mexico's...*, p. 184-185. Al respecto hace ver este autor que Gregg hizo sus estimaciones con base en la información que pudo recabar de comerciantes comprometidos en el tráfico. Consideró también cierta información de origen oficial y otra que fue obtenida de la prensa local.

⁹ J. Gregg, *El comercio en las llanuras...*, p. 276-277, nota.

definitivas sin ponerlas en cuestión ni cotejarlas con otros cálculos hechos en la época. Esto mismo ha pasado con las cifras de origen oficial de que se dispone para el año de 1846, el del inicio de la guerra, al que no llega la serie de Gregg: 750 hombres, 363 carretas y mercancías por un valor estimado de 1 000 000 de dólares,¹⁰ que es decir pesos, dada la paridad vigente en la época. Como veremos, esa cifra de 1 000 000 de dólares se ha tomado como el máximo histórico del periodo; se la ha visto como un pico excepcional motivado por la política estadounidense de eliminación de impuestos al comercio de paso y reexportación — establecida desde 1845 mediante la llamada *Drawback Act* —¹¹ y por la movilización militar originada por el estallido de la guerra.

Las condiciones mismas en que se efectuó el comercio transfronterizo en todo ese tiempo y en esa parte del país hicieron prácticamente imposible el registro puntual y debidamente certificado de las mercancías importadas por Nuevo México. La falta inicial de oficinas aduanales y el desarreglo de las que luego se establecieron fueron situaciones que, aunadas a la negligencia y los actos de corrupción de no pocas de las autoridades locales, dieron por resultado registros incompletos y discontinuos, de los que, por añadidura, pocos se han conservado.¹² A esto hay que agregar la consideración de que era del interés de los negociantes declarar respecto de sus cargamentos valores menores que los reales, así como escamotear mercancías para evitar el pago de derechos. Habremos de ver en los capítulos siguientes que siempre hubo la certeza de que, a la par que las mercancías registradas en las aduanas, otras muchas, en realidad no cuantificables, ingresaban en forma ilegal. Por supuesto que el flujo de mercancías de contrabando no está ni podía estar expresado en las series de Gregg ni en los pocos registros aduanales que han llegado hasta nosotros.

Una prevención más que habría que hacer es la de que no es fácil saber qué precios fueron considerados para fijar el valor de los

¹⁰ M. L. Moorhead, *New Mexico's...*, p. 75.

¹¹ *Ibid.*, p. 74-75.

¹² Los expedientes 176.1 a 4 y 1167.1 a 3 del Archivo Histórico de Hacienda (AHH), que forma parte del AGNM, contienen o contuvieron documentación aduanal de los años 1830-1831 y 1834-1835 relativa a Nuevo México; parte de la información contenida originariamente en esos papeles la recogió A. W. Bork, en las p. 96-123 de su ya citada tesis *Nuevos aspectos...*, fechada en 1944. En lo que respecta al expediente 176, en julio de 2008 sólo pudo ser localizada la carpeta número 3; las carpetas 1, 2 y 4 se encuentran mal colocadas, han sido renumeradas o están perdidas.

cargamentos. Pudieron ser los que los mercaderes pagaron a sus proveedores más inmediatos, pero también los que se manejaban en otros niveles de las cadenas comerciales, por ejemplo en los puertos estadounidenses del Atlántico, donde los precios de las mercancías importadas de Europa eran más bajos que en los territorios del interior del continente. También pudo suceder que los cargamentos de mercancías fueran subvaluados por sus conductores como un recurso para evadir pagos fiscales.

De lo que podemos estar ciertos es de que los precios que sirvieron para los registros hechos en Missouri o en Nuevo México representan un polo extremo si se los compara con los que tuvieron ya en tierras mexicanas las mercancías importadas. Sabemos que, en general, las ganancias de los comerciantes importadores eran muy altas. Uno de ellos llamado Augustus Storrs, por ejemplo, informó ante el mismo Senado de los Estados Unidos que una compañía llevó en 1824 a Nuevo México mercancías con valor de 18 000 dólares y regresó a Missouri con 180 000,¹³ lo que, de haber sido así, habría implicado una ganancia de 1 000 %.¹⁴ Gregg mismo, que afirmó que en 1837 se llevaron a Santa Fe mercancías con un valor total de 150 000 dólares, dice que tan sólo en uno de los grupos que el año siguiente hicieron el viaje de regreso a Missouri se contaron veintitrés mercaderes estadounidenses, varios de los cuales conducían cada uno en sus respectivas carretas hasta 150 000 dólares “en especie y en lingotes, la mayoría ganancias de la aventura del año anterior”.¹⁵ Esta referencia hace suponer que las ganancias de los mercaderes eran extraordinariamente altas o que en 1837 ingresaron a Nuevo México mercancías por mucho más valor que los 150 000 pesos anotados por Gregg.

Si, aparte de las de Gregg, no disponemos de series de carácter cuantitativo que cubran el periodo que estamos estudiando, no faltan apreciaciones aisladas de personas de aquella época o de estu-

¹³ Augustus Storrs, *Answers of... of Missouri to Certain Queries upon the Origin, Present State and Future Prospect of Trade and Intercourse between Missouri and the Internal Provinces of Mexico*, Washington, Gales and Seaton, 1825, p. 6. Otros comerciantes, como William Becknell, uno de los iniciadores del comercio de Santa Fe, obtuvieron por entonces ganancias de aproximadamente 500 %. Vid. Á. Moyano Pahissa, *El comercio de Santa Fe...*, p. 41.

¹⁴ Luego se desdijo Storrs de esta apreciación, aunque no es posible saber si lo hizo por reconocer un error o por enmendar una indiscreción que provocó una cierta alarma entre las autoridades mexicanas.

¹⁵ J. Gregg, *El comercio en las praderas...*, p. 182.

diosos contemporáneos con las que se puedan confrontar las cifras consignadas por el mercader. Dice la historiadora Ángela Moyano que en 1830 llegaron a Santa Fe 200 vagones procedentes de Missouri, los que transportaron mercancías por valor de 200 000 pesos,¹⁶ cantidades que están por arriba de las que consigna Gregg para ese año, que son de 70 carretas y 120 000 pesos de mercancías. Altas son también, comparativamente, algunas bien avaladas estimaciones publicadas en la época, como la que se hacía en 1837 en un memorial de comercio del estado de Missouri, que cifraba el tráfico mercantil con Santa Fe en medio millón de dólares anuales,¹⁷ o la que recoge Bancroft de ciertos registros comerciales aparecidos en publicaciones de los Estados Unidos que dan la cifra de 750 000 dólares para el movimiento comercial de 1844.¹⁸ A mayor abundamiento es de mencionarse aquí que en 1846 apareció un remitido en un periódico de Saint Louis en el que se decía que resultaba inconveniente poner en riesgo con la invasión militar un lucrativo comercio como el de Nuevo México, que para entonces ascendía a “cerca de dos millones de dólares por año”.¹⁹

Igualmente o más elevados son los cálculos hechos por observadores interesados e, incluso, personas involucradas directamente en el comercio. Uno de los observadores coetáneos fue Stephen F. Austin, empresario promotor de la colonización angloamericana de Texas, quien en un escrito, probablemente de 1827, en el que trataba de las posibilidades comerciales de las entidades del norte de México asentó: “Es digno de notarse que entran anualmente cerca de dos millones de pesos en mercancías en Nuevo México y Chihuahua del Missouri, atravesando un desierto de más de cuatrocientas leguas.”²⁰ Por su parte, comerciantes mexicanos calificados de “inteligentes” en materia de negocios calculaban que en los años anteriores a 1844 se consumían en Chihuahua “entre dos y tres millones de dólares [pesos] anuales” de mercancías extranjeras, estimación que le parecía sumamente abultada a Gregg, quien además decía que de esas

¹⁶ Á. Moyano Pahissa, *El comercio de Santa Fe...*, p. 29.

¹⁷ *Ibid.*, p. 42.

¹⁸ H. H. Bancroft, *History of Arizona...*, p. 337, nota 42.

¹⁹ Citado en S. G. Hyslop, *Bound for Santa Fe...*, p. 78.

²⁰ El documento, sin fecha, se transcribe entero en Guillermo Tardiff, *Historia general del comercio exterior mexicano (Antecedentes, documentos, glosas y comentarios)*, 2. v., México, Gráfica Panamericana, 1968, v. I, p. 308-309.

mercancías sólo una parte entraba por Nuevo México.²¹ Aun sin ignorar enteramente el juicio de Gregg, no es fácil admitir que mexicanos conocedores del movimiento comercial hicieran estimaciones a la ligera o que de plano falsearan los datos. Por supuesto que ninguno de estos cálculos se hacía sobre bases contables, pero no hay por qué desdeñarlos; es de tenerse en cuenta que los flujos de mercancías importadas crecieron notablemente con la expansión de los nuevos circuitos comerciales hacia el sur de Nuevo México.

Las diferencias en la apreciación del valor de las mercancías introducidas en el norte central mexicano por los estadounidenses también pueden deberse a que unos, Gregg por ejemplo, se atenían más a los registros formales hechos en los puertos de embarque, y otros, como los comerciantes chihuahuenses, a todo el conjunto de las mercancías importadas que entraba en circulación, ya hubieran ellas ingresado al país legalmente o no.

El manejo de cifras relativas al monto anual de las importaciones hechas por la frontera de Nuevo México ha sido divagante por parte de algunos autores, lo que deja la impresión de que por parte de ellos ha habido confusión o, por lo menos, un escaso interés de esclarecimiento. Ángela Moyano, apoyándose en el libro de Noel Loomis publicado en 1958, asienta en su obra sobre el comercio de Santa Fe: "Al comienzo de la guerra entre México y los Estados Unidos el valor de los bienes que llegaban por Santa Fe a Chihuahua era de tres a cinco millones de pesos al año, sin considerar el contrabando."²² La afirmación es aquí categórica, y, sin embargo, en otra parte del mismo libro la autora hace referencia a un autor texano del siglo XIX, Henderson Yoakum, quien, apoyándose en un reporte de la Secretaría de Guerra de Estados Unidos fechado en septiembre de 1840, afirmaba que el comercio de Nuevo México se había cifrado en cua-

²¹ J. Gregg, *El comercio en las llanuras...*, p. 278.

²² Á. Moyano Pahissa, *El comercio de Santa Fe...*, p. 29. La autora reitera su afirmación en el prólogo a la edición en español de *El comercio en las llanuras...*, de Gregg, p. 11. El dato en el que se apoya Moyano se encuentra en Noel Loomis, *The Texan-Santa Fe Pioneers*, Norman, University of Oklahoma Press, 1958, p. 7. En realidad, Loomis dice estar tomando en cuenta el comercio de contrabando. En otra parte de su libro (p. 167) aclara este autor que tal era el valor de todas las mercancías extranjeras que entraban al norte de México tanto por la vía terrestre como por los puertos.

tro o cinco millones de pesos anuales, “cosa — dice Moyano, negando lo que había aceptado previamente — que nunca se logró”.²³

Haciéndose eco de lo que parecía ser una opinión generalizada en la época de que estamos tratando, otro autor norteamericano que escribía poco más de medio siglo después que Yoakum, Thomas Maitland Marshall, reconocía sin ambages que el comercio de las provincias del interior de México era estimado hasta antes de la guerra en unos cinco millones de pesos anuales.²⁴

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”.²⁵ Sin decir qué es exactamente lo que se desprende de esas cuentas,²⁶ en otra parte del artículo acepta la afirmación de José Agustín de Escudero, legislador chihuahuense de aquella época y autor de varios estudios sobre geografía y estadística regionales, de que “hacia la década de los treinta” pasaban anualmente por Nuevo México hacia Chihuahua de 750 000 a 1 000 000 de dólares (pesos) en mercancías.²⁷ Tenemos así que, según las referencias que hace este autor, en aquella misma época se hicieron apreciaciones de los flujos comerciales bastante más altas que las expresadas en la lista de Gregg.

²³ Á. Moyano Palissa, *El comercio de Santa Fe...*, p. 110. El dato citado aparece en H[enderson]. Yoakum, *History of Texas from its First Settlement in 1685 to its Annexation to the United States in 1846*, 2 v., New York, Redfield, 1855, v. II, p. 313.

²⁴ Thomas Maitland Marshall, “Commercial aspects of the Texan-Santa Fe Expedition”, *The Southwestern Historical Quarterly*, The Texas State Historical Association, Austin, v. XX, n. 3, 1917, p. 245.

²⁵ Martín González de la Vara, “Mexicanos y norteamericanos en el desarrollo del comercio de Santa Fe, 1821-1860”, en José de la Cruz Pacheco y Joseph P. Sánchez (coords.), *Memorias del Coloquio Internacional El Camino Real de Tierra Adentro*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2000, p. 194.

²⁶ En uno de los anexos del texto de Antonio Barreiro, titulado *Ojeada sobre Nuevo México...*, Puebla, Imprenta de José María Campos, 1832, aparecen algunas cifras sobre ingresos de la Comisaría Subalterna del territorio de Nuevo México en los años de 1829 a 1832; son sumamente escuetas y se refieren exclusivamente a derechos cobrados.

²⁷ M. González de la Vara, “Mexicanos y norteamericanos...”, p. 199. La obra de José Agustín de Escudero es *Noticias estadísticas del estado de Chihuahua*, México, Oficina del Puente de Palacio y Flamencos, 1834; el dato se encuentra en la p. 173.

Hemos de aceptar que no disponemos de bases sólidas para calcular los montos parciales y totales de las mercancías que entraron en el país por la frontera de Nuevo México. La misma situación se presenta en lo que se refiere a la otra rama del circuito comercial transfronterizo, la de las exportaciones. Ya desde 1823, el comisionado mexicano, José Anastasio Torrens, daba noticia acerca de una caravana que había regresado de Santa Fe a Saint Louis, Missouri, con ganado caballar y mular, pieles y “mucho dinero”,²⁸ señalamiento que pudo prevenir acerca de un hecho que hubo de preocupar desde entonces a las autoridades mexicanas responsables de la política económica, el de la salida incontrolada de numerario, pero que nada dice acerca del valor de lo exportado.

Precisos en términos cuantitativos, aunque fragmentarios e insuficientes para valorar la magnitud de la transferencia monetaria, son ciertos registros de los recursos en metálico que algunos comerciantes introdujeron en Estados Unidos a su regreso de Santa Fe. Los refiere Moorhead: 180 000 dólares en 1824; por lo menos 200 000 en 1829; 100 000 tan sólo de una compañía en 1834. El mismo Moorhead dice que las reticencias de los comerciantes hacen que tales cifras no reflejen los verdaderos montos de los flujos del metálico mexicano y que en realidad resulta imposible calcularlos con precisión.²⁹

Aun sin poder hacer apreciaciones contundentes expresadas en términos numéricos hay razones para pensar que el ingreso anual de mercancías por Nuevo México tuvo, quizá desde la misma década de los veinte o por lo menos en el curso de la década siguiente, un valor mucho mayor que el del millón de pesos que se ha mencionado para un momento tan tardío como el de 1846, sobre todo si se considera que en todo ese tiempo el contrabando fue no sólo constante, sino quizá tan grande o mayor que el comercio legal.

Admitido a manera de hipótesis que el importe anual de las mercancías que ingresaron legal o ilegalmente al país a través de Nuevo México superó ya en la década de los treinta el millón de pesos, la importancia relativa de ese movimiento comercial se hace patente al contrastar la indicada cifra con la del total de las importaciones que se hicieron por los puertos mexicanos en aquella primera mitad del siglo XIX. El valor promedio de esas importaciones en el periodo

²⁸ Á. Moyano Pahissa, *El comercio de Santa Fe...*, p. 80-81.

²⁹ M. L. Moorhead, *New Mexico's...*, p. 186-187.

que va de 1821 a 1853 es, según los cálculos hechos por Miguel Lerdo de Tejada en su clásica obra sobre el comercio exterior mexicano, de alrededor de 15 000 000 de pesos anuales.³⁰ Por supuesto que esta referencia vale nada más para el comercio legal.

Si, por otra parte, se considera que el valor promedio que en el mismo periodo tenían las importaciones de productos introducidos en México por los estadounidenses fue, de acuerdo también con las cuentas de Lerdo de Tejada, de 3 605 000 pesos por año,³¹ cuando de Inglaterra se importaba un promedio anual de 11 749 000 pesos,³² no se puede dejar de pensar con un alto grado de certeza que el comercio con México a través de la frontera común fue en aquel tiempo una actividad crucial para el país vecino, tanto si las importaciones de los productos traídos por los estadounidenses tuvieron realmente un valor bastante mayor que el del millón de pesos que hemos mencionado como si ese mayor valor fue entonces tan sólo una expectativa. Como ejemplo de esto último diremos que en un periódico del pueblo estadounidense de Independence se expresaba que, aun cuando el acceso a los mercados mexicanos permitía la introducción anual de medio millón de dólares en mercancías, con la liberación de impuestos dispuesta en la *Drawback Act* de 1845 cabía esperar que se cubrieran más ampliamente los mercados del norte mexicano y que pronto se pudieran colocar allí cuatro o cinco millones de dólares en mercancías.³³

Como quiera que haya sido, ese comercio fue visto en los Estados Unidos como de suyo provechoso y altamente prometedor. De otra suerte no se explicaría uno las presiones que el gobierno de ese país y los propios mercaderes ejercieron para que la frontera se mantuviera abierta al tráfico comercial ni la infaltable inclusión del tema en la agenda de las negociaciones diplomáticas.

El flujo de mercaderías al que nos estamos refiriendo, si sostenido y relativamente importante, no se dio sin que sus agentes directos tuvieran que enfrentar y tratar de superar las muchas dificultades propias de un trayecto largo y penoso por tierras que en buena

³⁰ Miguel Lerdo de Tejada, *Comercio exterior de México desde la conquista hasta hoy*, nota preliminar de Luis Córdova, México, Banco Nacional de Comercio Exterior, 1967, p. 52.

³¹ *Ibid.*, p. 56.

³² *Ibid.*, p. 53. En el caso de Inglaterra, Lerdo de Tejada nada más promedia los años de 1840-1846.

³³ S. G. Hyslop, *Bound for Santa Fe...*, p. 124.

parte carecían de puestos de reabastecimiento y defensa. Para las caravanas que cruzaban las llanuras por donde corrían los caminos hacia Nuevo México siempre era vital iniciar la marcha con las necesarias prevenciones logísticas, cuidar que los transportes estuvieran en buen estado, llevar armas de fuego suficientes y mantener a lo largo del trayecto una cierta disciplina de grupo. Por eso era común que cada caravana estuviera al mando de un jefe aceptado por todos los comerciantes agrupados para viajar conjuntamente. Sin embargo de todo esto, los viajes solían ser fatigosos y tener un cierto costo en pérdida de bienes y, ocasionalmente, de vidas humanas.

Estos aspectos del movimiento comercial que se efectuaba de las fronteras occidentales de los Estados Unidos hacia el norte mexicano han sido referencias muy socorridas entre los autores que se han mostrado proclives a exaltar la función de los mercaderes estadounidenses en cuanto al desarrollo económico del norte de México y a dar una dimensión épica al comercio transfronterizo. Uno de ellos, bastante medurado en sus juicios por cierto, es Josiah Gregg, el autor que tanto hemos citado y cuya obra, publicada originalmente en 1844 con el nombre de *Commerce of the Prairies*, se reconoce como la más completa y detallada descripción de los viajes y los avatares de los comerciantes que en aquellos años pasaban a Nuevo México y aun más al sur.³⁴ Entre 1831 y 1839, Gregg realizó regularmente un viaje anual a Nuevo México, llegando en ocasiones a otras entidades, como Chihuahua, Durango, Zacatecas e, inclusive, Aguascalientes, así que tuvo un conocimiento directo de las rutas por las que se llevaban las mercancías y de las poblaciones donde se expendía la mayor parte de ellas.³⁵ Por ser un hombre enterado y por haber consignado por escrito sus observaciones y experiencias es obligado apoyarse en él más que en cualquier otro autor para tratar lo relativo a la integración y recorridos de las caravanas, así como a las condiciones en que se desarrollaba en tierras mexicanas el comercio de los efectos importados por la vía de Santa Fe.

Si las primeras expediciones de comerciantes estadounidenses a Nuevo México, ya en los tiempos en que el país había conseguido independizarse política y económicamente de España, se realizaron en forma aislada y sin que los viajeros pudieran evitar del todo los

³⁴ Vid. Á. Moyano Pahissa, *El comercio de Santa Fe...*, p. 42.

³⁵ J. Gregg, *El comercio en las llanuras...*, p. 20-21 y otras.

riesgos de la improvisación, muy pronto, en la medida en que se fue afianzando aquel nuevo circuito comercial, el paso de hombres y mercancías por esa vía tuvo que realizarse en forma más organizada, sujeta a ciertas convenientes rutinas. Tres o cuatro años después de la llegada pionera de Becknell a Santa Fe ya se habían establecido las pautas generales que el conjunto de comerciantes procuró seguir en el viaje de Missouri a Nuevo México y que se mantuvieron más o menos invariables hasta el estallido de la guerra en 1846.

Por lo menos desde 1825, muchos de los jefes de empresa y sus dependientes dejaron de viajar aisladamente y empezaron a hacerlo de manera conjunta, en caravana. Esos empresarios juntaban su gente, sus carretas y sus mercancías y formaban así una unidad táctica que favorecía el apoyo mutuo y la defensa frente a posibles ataques de los indios de la región. Ya en la década de los treinta, cada una de las caravanas se componía normalmente “de noventa o cien carros bien cargados de efectos”, como lo hizo constar Antonio Barreiro, por varios años asesor del gobierno de Nuevo México,³⁶ y como también lo refiere Gregg, quien afirma que en la primera expedición en que participó, el año de 1831, iban “casi cien carretas, unos doce carruajes y otros vehículos ligeros”.³⁷ El número de vehículos de carga pudo ser menor en algunos años, pero no hay que olvidar que el propio Gregg registró un total de 230 carretas para el año de 1843.

Los carros o carretas, muchos de ellos fabricados en Pittsburgh, eran vehículos sólidos, resistentes, algunos de tamaño mediano pero otros de gran capacidad, tanto así que los hubo que podían llevar cargas de hasta unas 5000 libras de peso,³⁸ o sea, más de dos toneladas de mercancías. Para la tracción de estos transportes se utilizaron lo mismo mulas que bueyes, buenas aquéllas para los caminos firmes y más apropiados éstos para andar por suelos fangosos o de arena. Por supuesto que además de las mercancías había que llevar los bastimentos, el equipaje y las armas, entre las que se contaban a veces piezas de artillería.³⁹

El contingente al que se daba por antonomasia el nombre de “la caravana” hacía el viaje de Missouri a Nuevo México todos los años

³⁶ A. Barreiro, *Ojeada sobre Nuevo México...*, p. 24.

³⁷ J. Gregg, *El comercio en las llanuras...*, p. 38.

³⁸ *Ibid.*, p. 32-33.

³⁹ *Ibid.*, p. 197.

en la primavera. Pero, como dijimos, no parece ser que estuvieran incorporados a él todos los que traficaban por esa ruta pues nada impedía que los empresarios particulares que llegaban con retraso a los sitios de concentración hicieran el viaje por su cuenta y riesgo, o que algunos de ellos trataran de anticiparse a los demás para tener alguna ventaja en las operaciones comerciales. Es de pensarse también que quienes se dedicaban habitualmente al contrabando prefirieran viajar de manera marginal.

Sabemos que, al llegar a su destino, la caravana se disolvía y que el viaje de regreso a los Estados Unidos, que se hacía normalmente en el otoño,⁴⁰ se realizaba en pequeños grupos, no siempre por la misma ruta seguida de Missouri a Nuevo México, pues no faltaban quienes prefirieran volver por otros puntos fronterizos,⁴¹ sobre todo a partir de la secesión de Texas en 1835-1836. Esta dispersión se facilitaba por el hecho de que la gente que volvía a Estados Unidos no tenía que movilizar grandes volúmenes de mercancías ni necesitaba más que un corto número de carretas.

Un dato que resulta del mayor interés es el de la distancia que mediaba entre los lugares de concentración y partida de las caravanas y el primer destino de éstas en tierras mexicanas, que era por lo común la villa de Santa Fe. Por la que fue la ruta mejor dotada de parajes amenos y agua, de St. Louis, Missouri, a la capital de Nuevo México había que recorrer poco menos de 1 800 kilómetros, distancia que disminuía en aproximadamente 200 kilómetros si se seguía una ruta alterna, menos cómoda pero más frecuentada que la otra. Pero, aunque St. Louis fue el principal centro de abastecimiento de los traficantes, las caravanas no salían de allí sino de ciertos puntos localizados tierra adentro, al oeste de aquella población. En su primer viaje, el de 1821, Becknell salió del pueblo de Franklin, situado sobre el río Missouri, a unos 240 kilómetros de St. Louis. De ese pueblo partieron luego casi todas las caravanas hasta que en 1831 hubo modo de fijar como puesto de salida el poblado de Independence, situado unos 160 kilómetros al oeste de Franklin, en las inmediaciones de donde se formó luego la ciudad de Kansas.

⁴⁰ El año de 1840, en lo que fue su último viaje al norte mexicano, Gregg salió de Nuevo México hacia Missouri a fines del mes de febrero. *Vid. ibid.*, p. 264.

⁴¹ *Ibid.*, p. 181.

Con esto no se dificultó el abastecimiento de los traficantes toda vez que las mercancías empezaron a ser transportadas hasta las cercanías de Independence por el río Missouri, que era navegable de marzo a noviembre, y, en cambio, el desplazamiento de la estación de inicio del viaje obró en beneficio de los conductores de las caravanas, que en adelante sólo tuvieron que recorrer en conserva una distancia de alrededor de 1 400 kilómetros, si seguían la ruta más larga y algo accidentada por ser montañosa, que era la que cruzaba el fronterizo río Arkansas a la altura del fuerte Bent y bajaba hacia Nuevo México por el Paso del Ratón, o de poco menos de 1 250 kilómetros, si decidían seguir el cauce del casi siempre seco río Cimarrón, ruta más corta y usual que la otra, pero en la que escaseaba el agua y las caravanas quedaban mayormente expuestas a los posibles asaltos de los indios kiowas y comanches.⁴²

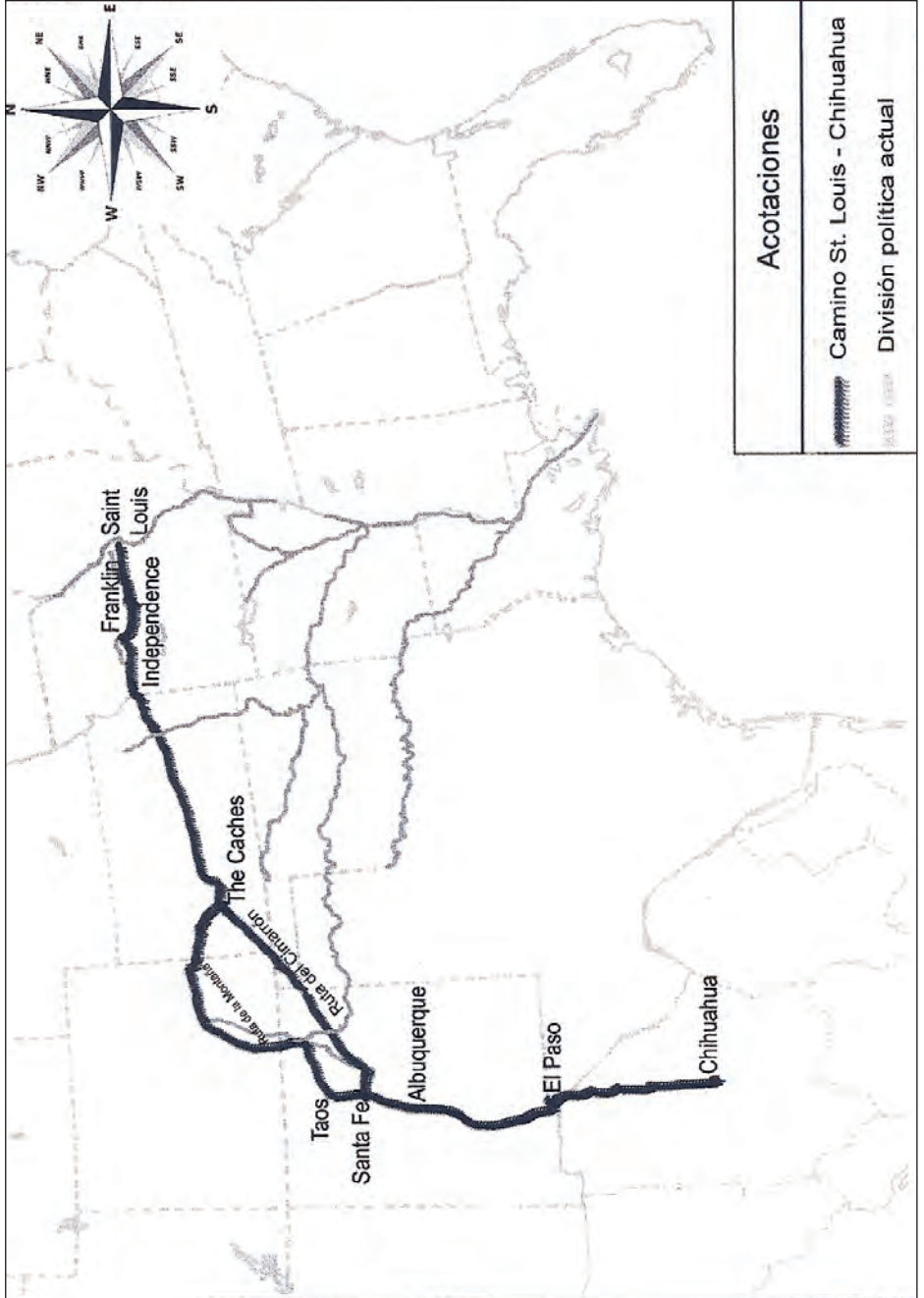
Los lugares por donde pasaban las caravanas eran más o menos fijos, bien reconocidos por los traficantes, lo que sugiere que el camino troncal y los que se seguían en las rutas alternativas llegaron a estar bien trazados y más o menos desbrozados, aunque fuera rústicamente. El conocimiento de las condiciones y la ubicación de esos sitios permitió a los caravaneros fijar sus itinerarios y tratar de ajustarse a ellos. En la obra de Gregg, nuestro pródigo informante, se incluye una nómina de los lugares que se tocaban al avanzar por la ruta del río Cimarrón, con indicación de las distancias que había entre unos y otros y la descripción somera de sus condiciones fisiográficas: las corrientes fluviales, los valles, sus señas físicas de identidad.⁴³

En cuanto a las distancias, Moorhead hace un cuadro comparativo de lo que indican distintas fuentes, incluida la de Gregg, pero entre los datos comparados no se advierten en realidad diferencias significativas. Según la referencia de Moorhead, Gregg concluía que la distancia total de Independence a Santa Fe por la ruta del Cimarrón era de 770 millas (1 239 kilómetros), mientras que la cifra ofrecida por otro comerciante viajero, Albert Speyer, era de 765 millas

⁴² M. L. Moorhead, *New Mexico's...*, p. 102. También se hacen estimaciones de las distancias en A. W. Bork, *Nuevos aspectos...*, p. 1; p. 8, nota 6, y p. 15.

⁴³ Vid. J. Gregg, *El comercio en las llanuras...*, p. 185-186, para el concentrado de los lugares y las distancias; p. 42-51 y 58-75, para la descripción de esos lugares, y p. 190-191, para los mapas correspondientes.

CAMINO ST. LOUIS-CHIHUAHUA



(1 224 kilómetros).⁴⁴ Descripciones de los lugares de paso bastante más detalladas que las que han hecho otros autores se ofrecen en la obra de Hyslop, quien para ello privilegió las observaciones de testigos directos.⁴⁵

Respecto de su primer viaje a Nuevo México en 1831, Gregg dice que duró diez semanas y que le resultó muy fatigoso.⁴⁶ Pero parece ser que al paso del tiempo se allanaron más los caminos y se adquirió un mejor dominio del tránsito pues el tiempo del viaje se redujo a nueve y hasta a ocho semanas.⁴⁷ Se hizo siempre desde las poblaciones de Missouri, aunque se sabía que el trayecto se acortaría si se partía desde el estado de Arkansas, situado entre Missouri y Luisiana. En 1839-1840 se realizó una nutrida expedición por esta ruta, pero fue la única porque, según dice Gregg, convenía que Missouri conservara “el monopolio del comercio de Santa Fe”,⁴⁸ lo que podríamos interpretar como una insinuación de que había en ese circuito comercial fuertes intereses creados. Agregaremos nosotros que la ruta de Arkansas pasaba por los territorios de Texas y que, para ese tiempo, los texanos mostraban ya un gran interés por disputar y dominar el comercio santafecino y sus extensiones hacia el sur.

Una vez que las caravanas salían de Independence avanzaban por terrenos ocupados tan sólo por grupos indígenas que sólo hacían contactos excepcionales y no siempre amistosos con los viajeros, teniendo que acampar éstos en sitios despoblados, con algunas excepciones como la del fuerte Bent, que contaba con un pequeño núcleo de residentes de origen angloamericano.

La situación no cambiaba cuando empezaban a desplazarse por los territorios de Nuevo México, sino hasta que llegaban a San Miguel del Vado, poblado de cierta formalidad, localizado al sureste de Santa Fe, en el fértil valle del río Pecos. Algunos grupos se acercaban a la capital de Nuevo México por el norte, pasando por el

⁴⁴ Vid. M. L. Moorhead, *New Mexico's Royal Road...*, p. 97-98. En realidad, Gregg dice en su obra (p. 186) que el recorrido total era de 775 millas.

⁴⁵ Vid. S. G. Hyslop, *Bound for Santa Fe...*, p. 81-254.

⁴⁶ J. Gregg, *El comercio en las llanuras...*, p. 75.

⁴⁷ M. L. Moorhead, *New Mexico's Royal Road...*, p. 102.

⁴⁸ J. Gregg, *El comercio en las llanuras...*, p. 273-274. Thomas Maitland Marshall, en su artículo “Commercial Aspects of the Texan-Santa Fe...”, p. 243-245, dice que también partieron de Arkansas Hugh Glenn en 1821 y Albert Pike en 1831; cabe pensar que ambos fueron casos de excepción y que tuvieron poca relevancia comercial.

pueblo de Taos, donde se celebraba una modesta feria comercial, pero esto sólo retrasaba su arribo a Santa Fe.

Fuera por San Miguel del Vado o por Taos, las caravanas llegaban finalmente por el mes de julio a la capital de la entidad fronteriza, para dejar desde luego establecida allí la obligada feria anual, la que venía a alterar sensiblemente las rutinas de esa población que, para 1817, pasaba apenas de los 6 700 habitantes. Se calculaba entonces que Nuevo México contaba con un total de poco más de 36 500 habitantes, indios una cuarta parte de ellos y los demás españoles peninsulares, criollos y mestizos, distribuidos en una media docena de poblados medianos y en rancherías dispersas.⁴⁹

Los potenciales consumidores no justificaban, pues, el entusiasmo de los recién llegados comerciantes, tanto más cuanto que, como ya hemos dicho, los novomexicanos no tenían una gran capacidad de compra. Algunos de los otros poblados de la provincia, como Socorro, Albuquerque, Santa Cruz de la Cañada, Abiquiú y Taos, se distribuían en torno de Santa Fe en un área de aproximadamente unos 150 kilómetros; pero el más importante de todos, El Paso, se localizaba 530 kilómetros al sur de la capital.

La presencia de los forasteros era celebrada con entusiasmo por los santafecinos, por la novedad del movimiento y seguramente por la posibilidad que algunos de ellos veían de poder hacerse de mercancías a bajo costo. Gregg refería así lo que vio en su primera visita a Santa Fe:

La llegada provocó gran barullo y algarabía entre los nativos. Por doquier se escuchaba: “¡Los americanos!”, “¡Los carros!”, “¡La entrada de la caravana!” Grupos de mujeres y niños se agolpaban para ver a los recién llegados, en tanto que algunos léperos rondaban como era su costumbre en busca de algún botín.⁵⁰

Con la entrada de los caravaneros, el aspecto de la villa cambiaba de inmediato. “En vez de la pereza y estancamiento que mostraban las calles antes de su llegada — dice este mismo informante —, se observa movimiento, ruido y actividad propios de un mercado.”⁵¹ Debe haber sido así, pues, ya bien establecido aquel comercio, era mucha la mer-

⁴⁹ O. Jones, *Los Paisanos...*, p. 129.

⁵⁰ J. Gregg, *El comercio en las llanuras...*, p. 75.

⁵¹ *Ibid.*, p. 76.

cancia que se introducía en esa primera población de arriba; carretas había que cargaban dos y hasta tres toneladas, “principalmente de telas de algodón”, aunque no toda esta carga se quedaba allí.⁵²

Los introductores de mercancías hacían parte de sus ventas desde las carretas mismas, pero también instalaban tiendas más formales, algunas de ellas que se mantenían funcionando aun después de que se retiraban los caravaneros. Gregg encontró que en general todas esas tiendas se hallaban “bien surtidas” y que eran similares a las del oeste norteamericano,⁵³ lo que sugiere que sus organizadores y dueños eran precisamente los hombres que venían de Missouri. No hay duda de que algunos de los viejos comerciantes de Santa Fe lograron mantener sus negocios, asociados a veces con los extranjeros; pero sucedió que fue relativamente alto el número de comerciantes estadounidenses establecidos de fijo allí y en los poblados vecinos.

Poco tiempo permanecía en Santa Fe la inmensa mayoría de los caravaneros; muchos se apresuraban a vender sus cargamentos a los pocos consumidores directos y a los muchos intermediarios, a fin de volver a sus lugares de procedencia entre los meses de septiembre y octubre. Otros, y cada vez en mayor número, empezaron a pasar hacia el sur, inicialmente a Chihuahua, en busca de mercados más demandantes que el de Santa Fe.

Para 1824, los ochenta mercaderes llegados en la caravana resintieron rezagos en sus ventas porque, decían, en la capital novomexicana no había suficiente dinero en circulación.⁵⁴ Los noventa que llegaron el año siguiente declararon que el mercado de Santa Fe y los poblados vecinos estaba ya completamente saturado, que el dinero faltaba por completo y que ni siquiera había productos locales que pudieran ser intercambiados por algunas de las mercancías importadas.⁵⁵

Bien claro resulta que para esas tempranas fechas devenía incontestable el dominio del estrecho mercado de Nuevo México por parte de los negociantes estadounidenses. Una importante consecuencia de ello fue la fractura del control monopólico que hasta entonces habían ejercido sobre el comercio de aquella extrema re-

⁵² L. G. Zorrilla, *Historia de las relaciones...*, v. I, p. 113.

⁵³ J. Gregg, *El comercio en las llanuras...*, p. 76.

⁵⁴ M. L. Moorhead, *New Mexico's...*, p. 62-63.

⁵⁵ *Ibid.*

gión los comerciantes de Chihuahua,⁵⁶ agentes muchos de ellos de otros grandes comerciantes del interior del país. Si, como lo dice Ángela Moyano, esto tendió a marginar a los novomexicanos de los mercados nacionales,⁵⁷ diremos nosotros que esa marginación no habría de detenerse allí sino que tuvo en las décadas siguientes un proceso expansivo de amplios alcances. En cuanto los mercaderes estadounidenses empezaron a pasar con sus cargamentos hacia otros puntos del septentrión mexicano, Santa Fe quedó reducido “a un mero puerto de entrada hacia los mercados interiores”.⁵⁸

El desplazamiento del movimiento comercial transfronterizo hacia el sur implicó un considerable alargamiento de los recorridos, que tenían que hacerse a través de terrenos áridos, con grandes zonas de despoblado y muy dispersos asentamientos humanos, de tamaño menor los más de ellos. La primera población mayor a la que se llegaba era El Paso, que para 1823 contaba con 8 543 habitantes.⁵⁹ Unos 380 kilómetros más abajo, o sea, a unos 900 kilómetros de Santa Fe, se hallaba la villa de Chihuahua, cercana a las minas de Santa Eulalia y lugar que, desde la primera mitad del siglo XVIII, se había significado como uno de los más importantes centros de distribución comercial del norte central del país. Esa población tenía 10 190 habitantes en 1823, año en que fue erigida en ciudad.⁶⁰ Dinámica en sí misma, era punto de conexión con otras regiones norteañas también mineras y de importancia comercial, con las que se ligaba a través del Camino Real de Tierra Adentro y de varias redes camineras regionales. El Camino Real de Tierra Adentro era la más larga arteria carretera del país; por el sur tenía por punto terminal la propia ciudad de México y por el norte se continuaba hasta Santa Fe y Taos por el llamado Camino de Chihuahua.

El circuito comercial que se originaba en centros manufactureros y de depósito de los Estados Unidos y había encontrado un cauce seguro a través de Nuevo México irradió por la vía de Chihuahua hacia diversos mercados regionales mexicanos, en primer término los del norte central del país. No es fácil determinar si Chihuahua tuvo

⁵⁶ *Ibid.*, p. 65.

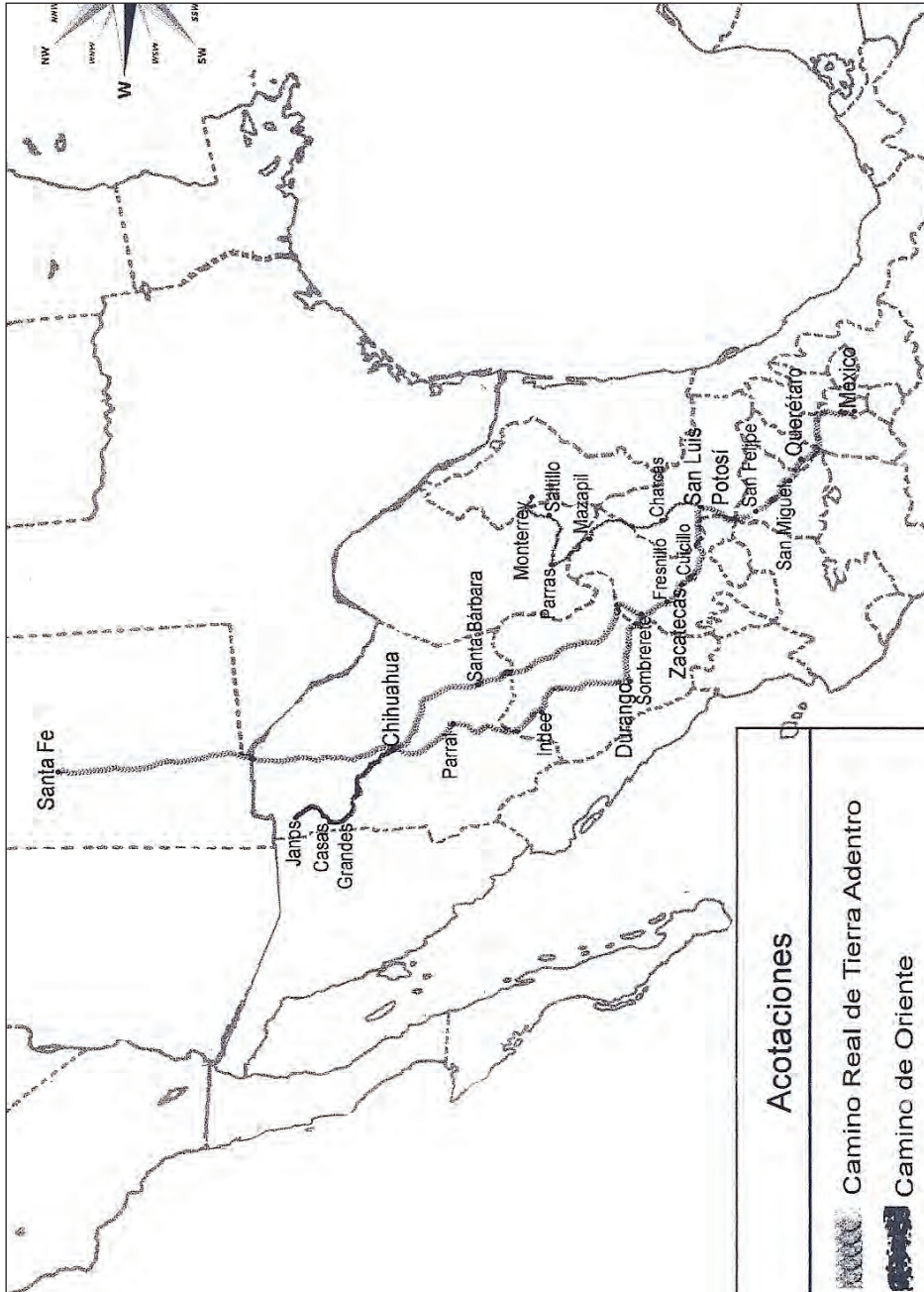
⁵⁷ Á. Moyano Pahissa, *El comercio de Santa Fe...*, p. 10.

⁵⁸ *Ibid.*, p. 29.

⁵⁹ Luis Aboites, *Breve historia de Chihuahua*, México, El Colegio de México/Fideicomiso Historia de las Américas/Fondo de Cultura Económica, 1994, p. 82.

⁶⁰ *Ibid.*, p. 80 y 82.

CAMINO REAL DE TIERRA ADENTRO



más importancia como centro de consumo que como lugar de distribución y paso de mercancías. Gregg asienta en su obra que en Chihuahua se vendía “casi 50 por ciento de las importaciones de las caravanas de Missouri”,⁶¹ si bien en otro sitio de su texto afirma que era “la mayor parte” de esas mercancías la que se vendía en esa ciudad.⁶² Es posible que muchos de los que adquirirían ese cúmulo de mercancías fueran redistribuidores que operaban más allá de la localidad.

El estado todo de Chihuahua, bien dotado de centros mineros, constituía sin duda un mercado capaz de absorber una buena porción de los efectos importados; pero sabemos que muchas de las mercancías que llegaban a él pasaban luego hacia otras partes del país. Como destinos sucesivos de esas mercancías Moorhead menciona los estados de Durango, Zacatecas, Aguascalientes y eventualmente, dice, la ciudad de México.⁶³ Hubo también derivaciones del flujo comercial hacia Sonora, Sinaloa y las Californias,⁶⁴ aunque todas ellas tuvieron menos importancia que las que se extendían hacia el sur.⁶⁵ Podemos estar seguros de que parte de las mercancías que entraban por Nuevo México se llevaba luego a Saltillo, población de una bien consolidada importancia comercial.

Sobre todo esto, que es el tema central del libro de Moorhead que hemos venido citando, afirma este autor que la verdadera significación histórica del circuito Missouri-Santa Fe es el haber establecido un vínculo comercial entre los establecimientos fronterizos de los Estados Unidos y el México nuclear al que conducía el Camino Real de Tierra Adentro.⁶⁶

Para que pudiera producirse el intercambio comercial que buscaban los importadores era necesario que, frente a su oferta, hubiera una correspondiente demanda. Fue esta necesidad la que los impulsó a expandirse, siempre en procura de mercados demandantes en los que fuera posible colocar sus efectos — manufacturas casi en su totalidad — y obtener a cambio productos que resultaran de su conveniencia. Esos mercados fueron señaladamente los que se formaban por efecto de la producción minera, mientras que los productos que

⁶¹ J. Gregg, *El comercio en las llanuras...*, 277.

⁶² *Ibid.*, p. 224.

⁶³ M. L. Moorhead, *New Mexico's...*, p. 76.

⁶⁴ A. W. Bork, *Nuevos aspectos...*, p. 22, nota 19; Á. Moyano Pahissa, *El comercio de Santa Fe...*, p. 43; M. González de la Vara, *La corta mexicanidad...*, p. 91-92.

⁶⁵ J. Gregg, *El comercio en las llanuras...*, p. 277.

⁶⁶ M. L. Moorhead, *New Mexico's...*, p. 3.

vinieron a completar el círculo del intercambio fueron los metales preciosos, plata y oro, acuñados o no. La disponibilidad de metales, o de moneda en su caso, activaba esos mercados, favorecía la venta de las mercancías importadas y proveía a los importadores de un producto valioso, de fácil traslado y enteramente idóneo para ser introducido con provecho en los mercados estadounidenses.

Los términos del intercambio quedaron establecidos así desde un principio: manufacturas llegadas del exterior contra recursos en metálico producidos en el país. Que haya habido otras exportaciones hechas sobre todo desde Nuevo México, como rebaños de ganado ovino, utilizado en parte para la alimentación de las cuadrillas que regresaban a Estados Unidos, o hatos de mulas, que parece que en un tiempo tuvieron cierta demanda en Missouri, es algo que no puede ocultar el hecho esencial de que manufacturas producidas en el exterior eran las que ingresaban al país por su frontera norte y metales en pasta o amonedados era básicamente lo que por allí salía, complementado en algunos casos con una cierta cuota de pieles finas.

Práctica ya experimentada y padecida en el México colonial, esta que se llevó a efecto en los nuevos circuitos comerciales del norte de México perpetuó un fenómeno que mucho dañaba a la economía regional y aun a la del país: la rápida salida del numerario o del metal virgen y, con ello, la falta de recursos capitalizables en los distintos ramos de la producción, inclusive el de la propia minería de metales preciosos.

UNAM - IIH