

MATAMOROS: CONFORMACIÓN PORTUARIA, COMERCIO DE MAR Y TIERRA, Y PRESENCIA DE CASAS-MERCANTILES, 1800-1860

MATAMOROS: A MEXICAN TRADING PORT, DOMESTIC AND MARITIME COMMERCE AND ITS TRADING HOUSE, 1800-1860

Mario Trujillo Bolio

Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, ciudad de México,
México <trubolio@ciesas.edu.mx>

Resumen. Recuento histórico sobre el surgimiento del puerto de Matamoros y la presencia de casas mercantiles en el comercio interior y en el movimiento marítimo comercial. El análisis reconstruye la presencia del puerto tanto en los circuitos comerciales de tierra adentro sobre la franja fronteriza México-Estados Unidos y, de forma particular, con el mercado interno que se fortaleció a partir de la presencia de Monterrey y otras poblaciones en el mercado interno como Monclova, Saltillo, Zacatecas y San Luis Potosí. Se estudian los vínculos que alcanzaron las casas mercantiles establecidas en Matamoros con los puertos europeos, La Habana, y de la costa este de Estados Unidos, particularmente con Nueva Orleans, Boston y Nueva York.

Palabras clave: casas mercantiles; circuitos comerciales; importaciones; exportaciones; mercado interno.

Abstract. This article studies the history of the Matamoros trading port, the presence of domestic and maritime foreign trading companies. Reconstruct the home market in frontier towns and northeast of Mexico especially Monterrey and others villages as Monclova, Saltillo, Zacatecas and San Luis Potosi. Trading companies in the port of Matamoros established commercial links with European ports, La Havana, and the East coast of United States, particularly with New Orleans, Boston and New York.

Key words: trading company; market systems; domestic trade; foreign maritime.

Fecha de recepción: septiembre de 2013. Fecha de aceptación: febrero de 2014.

INTRODUCCIÓN

En este artículo se analiza la complejidad de la vida portuaria en Matamoros, luego de que este se convirtiera en un desembarcadero en el que tuvo cabida la realización de mercaderías provenientes de plazas comerciales como Monterrey, Monclova, Saltillo, Zacatecas y San Luis Potosí; también se examina cómo se convirtió en un puerto estratégico para generar desde el Golfo de México un movimiento marítimo mercantil que tuvo presencia en el Atlántico americano.

El artículo comienza con el estudio de la conformación portuaria que llevó a Matamoros a erigirse como una plaza mercantil importante y explica, a la vez, la manera en que se dio la interconexión con el mercado interno por medio de circuitos comerciales que se formaron en el curso del río Bravo y por medio de la relación con Monterrey como centro económico estratégico en el noreste mexicano. Al mismo tiempo, se estudian las causas que llevaron a que Matamoros se vinculase con los circuitos marítimo-mercantiles de los puertos de la costa este de Estados Unidos y los puertos europeos.

Asimismo, a partir de la comparación de datos relativos a las entradas fiscales de la aduana marítima y terrestre, del movimiento de entrada y salida de barcos, así como del valor de las mercancías que entraron y salieron, se distingue la trascendencia que en un principio tuvo en Matamoros el comercio de importación y exportación. Aquí, el propósito es diferenciar el proceso mediante el cual cobró relevancia el ascenso marítimo-mercantil en este puerto.

Más adelante se verifica cómo se comportó este movimiento marítimo-mercantil en el periodo de 1830 a 1843, con el objetivo de conocer las características que guardó un entorno portuario cuya evolución se muestra discordante, pues el estudio comparativo de los ingresos fiscales advierte que esos años fueron beneficiosos para las importaciones frente a las bajas entradas por exportaciones. Esto último, por cierto, se reflejó en una marcada caída en las ganancias hacendarias a principios de la década de 1840. Por otro lado, además de investigar las variables cuantitativas del comportamiento del comercio exterior llevado a cabo desde Matamoros, se hace un análisis histórico que incorpora aquellos hechos determinantes provocados por la inestabilidad política en México, el bloqueo de la marina francesa a los puertos mexicanos y la separación de Texas de México, acontecimientos todos que, en conjunto, alteraron de manera significativa la constancia de la vida portuaria de Matamoros en esos años.

Los sujetos históricos que tuvieron una participación relevante en la compleja funcionalidad de la compraventa de mercancías, tanto en la importación como en la exportación, han sido incluidos en el presente artículo.

lo. De ahí que el seguimiento y la caracterización de las casas mercantiles que se establecieron en la plaza comercial de Matamoros sean necesarios para ver cuál fue su imbricación en los circuitos marítimo-mercantiles de tierra adentro y mar afuera.

En lo que respecta al transcurso de la década de 1830, se examina la incidencia de algunos mercaderes mexicanos en el comercio de cabotaje de Matamoros a los distintos puertos del Golfo de México; asimismo, se describe cómo algunos tratantes de mercaderías recibieron y/o enviaron cargamentos en barcos que hacían los recorridos de ida y vuelta a Matamoros. Posteriormente, a partir de los datos empíricos que ofrece la documentación de los manifiestos de los barcos de las décadas de 1840 y 1860, se estudia el actuar de las casas mercantiles francesas, españolas, alemanas e inglesas que, en el puerto de Matamoros, participaron como consignatarios en la descarga de mercaderías y manufacturas. Mediante el cotejo de la información que se desprende de estas llamadas *guías libradas* de la aduana marítima de Matamoros, se aborda la manera en que las casas mercantiles extranjeras introdujeron a las plazas comerciales del noreste de México una variedad de mercaderías –como textiles de lana, algodón y seda; bebidas, papelería, tlapalería, quincallería, mercería y ferretería–, y todo en momentos en que se hizo presente la intervención estadounidense en México, e incluso después, ya con las reformas económicas de los liberales mexicanos. En aquellos años, sin duda, los comerciantes de Matamoros se beneficiaron a causa del fortalecimiento del movimiento marítimo-mercantil en ese puerto.

MATAMOROS: MERCADO INTERNO Y CIRCUITOS MARÍTIMO-MERCANTILES

A lo largo del curso del río Bravo, en el transcurso de la primera mitad del siglo XIX, se fue conformando un circuito comercial en el noreste mexicano. En el Golfo de México, la puerta de entrada y salida se estableció entre Puerto Isabel y Bagdad. La cadena comercial que eslabonó dicho circuito unía distintas poblaciones que se fueron asentando en las márgenes de este río, donde cobró vigor la actividad comercial precisamente desde el puerto de Matamoros. Los pequeños asentamientos que surgieron en la margen derecha del río Bravo posibilitaron el intercambio de mercaderías provenientes del mercado interno del noreste mexicano. Ya desde finales del siglo XVIII varias poblaciones habían alcanzado una modesta actividad comercial, como sucedió con Reynosa, Rancho de Camargo y Rancho de Revilla. Al término de la década de 1840, y en lo que después se constituiría en una franja fronteriza mexicano-estadunidense, sobresalieron otras poblaciones por su actividad comercial; estas pasaron

a ser parte del territorio de Texas, tal y como sucedió con las ciudades que después fueron fronterizas: Eagle Pass (1840), Laredo, King Ranch, Roma, Río Grande City, y particularmente, la ciudad de Brownsville, que se fundó formalmente el 13 de enero de 1849 y que tuvo un notable progreso económico (Graf, 1993). También, en la misma margen derecha del río Bravo, ya desde las primeras décadas del siglo XIX prosperaron otros tantos asentamientos poblacionales agrupados geográficamente de forma horizontal, en un recorrido en el que se verifican las antiguas poblaciones de El Refugio –después bautizada Matamoros–, Ensenada, Rancho Nuevo, Reynosa, Reynosa Viejo, La Laja, Camargo, Roma, Mier, Revilla y Laredo. El agrupamiento de poblaciones formó otra cadena comercial que se fortaleció a lo largo de la extensa navegación del río Bravo, con el ir y venir de canoas y chalanes. Se dio la posibilidad de recorrer algunos de sus tramos por la vía terrestre, en carretas que seguían el curso indistintamente por ambas márgenes del río. Sobre la transportación fluvial por río adentro del Bravo, Francisco López Cámara (1978), al estudiar la actividad portuaria desde Matamoros, advierte que, en la década de 1840, el constante trasiego de mercancías propició cambios importantes en la manera de hacer los viajes, pues la presencia de embarcaciones de vapor facilitaba que se llevaran a cabo recorridos por gran parte del camino hidráulico del Bravo y acercarse a las poblaciones asentadas en sus márgenes (véase mapa 1). Al respecto, López Cámara (1978) menciona:

no pudiendo llegar hasta Matamoros, los barcos se detenían cerca de la desembocadura del río Bravo y descargaban las mercancías sobre un vapor de fondo plano que atravesaba la barra, y aprovechando las facilidades de la bahía de Brazos de Santiago, se dirigía a Puerto Isabel, un poblado minúsculo situado en la Laguna Madre, sobre la ribera americana. Allí, la aduana estadounidense no exigía sino alrededor de 35 centavos por barril, como pago por el depósito y la inspección de mercancías. Los cargamentos se enviaban entonces por tierra hasta Brownsville, frente a Matamoros. Las mercancías cruzaban el río para ser introducidas en territorio mexicano, ya fuese por Matamoros o por Camargo, otro puerto de entrada cercano al primero (p. 141).

A partir de 1848, una vez que el río Bravo se convirtió en un límite fronterizo entre México y Estados Unidos, la referida cadena comercial fluvial sufrió una modificación sustancial. En la margen izquierda del río, se establecieron poblaciones estadounidenses con una significativa vida comercial: Laredo, Eagle Pass, Roma, Deibis –que después se llamó Río Grande–, Edimburgo y Brownsville (Graf, 1993). Bordeando la margen derecha del río, recorriendo caminos tierra adentro, arrieros y conductores de recuas viajaron por las poblaciones mexicanas de Ensenada, La Mesa

MAPA 1. LOS CIRCUITOS MERCANTILES DESDE MATAMOROS



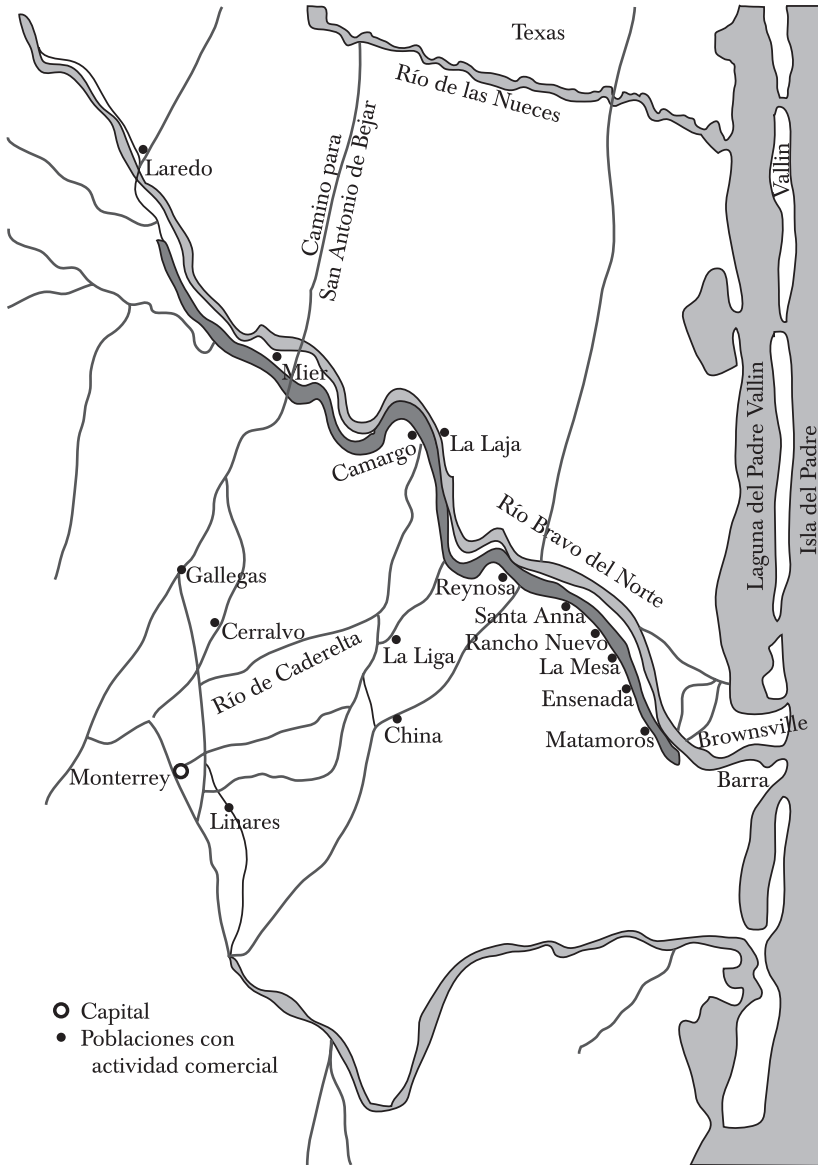
Fuente: elaboración propia con base en mapa presentado por Cerutti y González (1993, p. 27).

y Reynosa, continuaron por Camargo, más adelante pasaron por Mier, Revilla y, en algunas ocasiones, por la distante población de Laredo. Al incursionar en el estado de Nuevo León, transitaban otra cadena comercial hacia el sur, precisamente para alcanzar el entronque situado en la población de Mier y después dirigirse a la población de Gallegas. Para entonces, viajar desde las poblaciones asentadas en las márgenes del río Bravo hasta Monterrey era indispensable, pues esta ciudad ya sobresalía como un experimentado centro de acopio y abasto de mercaderías desde último cuarto del siglo XVIII (Cavazos y Ortega, 2010). Este camino tierra adentro resultó ser muy eficaz para la realización de mercaderías de importación y exportación, especialmente por el trayecto hacia el centro minero de Cerralvo –real de minas San Gregorio y primero con el nombre de Ciudad León–, el cual, pasando más adelante por un poblado llamado Roncos, continuaba por la villa de Linares y terminaba en Monterrey. En tanto que la segunda ruta a seguir, en línea recta, requería solamente alcanzar la población llamada Marín (véase mapa 2).

También desde comienzos del siglo XIX se gestó otro circuito comercial entre el norte de los estados de Nuevo León y Tamaulipas y la ruta marítimo-mercantil que tenía como derroteros los puertos de la costa este de Estados Unidos y Europa. Aquí es posible distinguir con claridad la función que cumplió Matamoros como *entrépot*, precisamente porque allí se ejercían actividades mercantiles que se desplegaron tierra adentro y mar afuera.¹ Esto es, Matamoros fue un puerto en el Golfo de México que se volvió importante porque contaba con un radio de acción marítimo-mercantil. A partir de la década de 1820 se fueron fortaleciendo sus vínculos comerciales con una extensa ruta que, en el mar, partía de Bagdad, transitaba más adelante por los vecinos embarcaderos de Brazos de Santiago y Port Isabel, para después hacer la travesía marítima por otros puertos cercanos, como Galveston, Matagorda, Nueva Orleans, Mobile, Baltimore, Filadelfia y, finalmente, alcanzar Nueva York. Al mismo tiempo, desde Matamoros partían otras tantas rutas con travesías al Caribe, para dirigirse a La Habana y hacer los viajes trasatlánticos hacia los puertos de Burdeos, El Havre, Londres y Liverpool.

¹ Históricamente, es posible considerar a Matamoros como un *entrépot* pues, durante el periodo de estudio, cumplió las funciones de centro o plaza comercial que, por su ubicación estratégica para el mercado interno y externo, así como por su actividad marítimo-mercantil, hizo posible la pronta entrada y salida de productos y manufacturas, tanto de los producidos en el mercado interno cuanto de los provenientes del exterior.

MAPA 2. MATAMOROS Y LAS CADENAS COMERCIALES EN EL NORESTE MEXICANO



Fuente: elaboración propia con base en el Plano del estado de Tamaulipas, elaborado por Bernardo Othón, en Vayssade, M. et al. (1990).

DESDE MATAMOROS:
COMPORTAMIENTO DE LA IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN

Para 1822, Matamoros ya era una plaza comercial de mercadeo y compra legal de ganado mayor y mulas, así como de venta de distintas pieles obtenidas de la cacería, ya fuesen de venado, oso, bisonte o castor. Además, este puerto fluvial había pasado a ser un sitio de abasto de productos como carne salada, sebo y manteca. El gobierno de México, como nación independiente de reciente constitución, en 1823 le concedió a Matamoros la facultad de ejercer el comercio exterior; esto hizo posible que el puerto contase más tarde con una administración aduanal para fiscalizar los traslados de mercancías por tierra y por tránsito fluvial por el río Bravo, emergiendo así como uno de los embarcaderos más activos del Golfo de México. El movimiento de mercaderías que se comercializaban desde Matamoros era muy activo; allí se registraba el desembarco de productos mexicanos dirigidos al mercado exterior y se recibían mercaderías y manufacturas provenientes de puertos estadounidenses y europeos. Esto se verifica claramente en la segunda mitad de la década de 1820, cuando Matamoros comenzó sus actividades portuarias como un centro de acopio de mercaderías para su exportación provenientes del noreste mexicano y, fundamentalmente, como un embarcadero concentrador de productos y manufacturas provenientes del exterior.²

El comercio interno y externo que se generó en Matamoros permitió, desde 1828, que a este puerto se le considerara *de altura* y que, ya de manera institucional, se estableciera una aduana marítima para el cobro del arancel de mercancías de importación y exportación. El movimiento de embarque y los ingresos fiscales comenzaron a ser significativos. En el transcurso de la segunda mitad de la década de 1820 se descargaron y embarcaron cada vez más mercancías y productos. El cálculo realizado para el comercio de importación registró un manifiesto incremento en los primeros años de vida portuaria. No obstante, el comercio de exportación creció lentamente, pues el registro del tonelaje de salida, así como el propio valor de las mercancías enviadas al exterior, fueron inestables. Respecto al concepto de cobro del arancel de importación y a las divisas que entraron al erario por Matamoros, su comportamiento aparece registrado de forma irregular.

La captación fiscal en Matamoros comenzó a hacerse realidad en 1826. El modesto movimiento de embarque importado cubrió un total de 345 toneladas y el valor de las mercancías alcanzó 338 776 pesos, en

² (1826). Documentos pertenecientes al Ayuntamiento. Archivo Municipal de Matamoros. Matamoros, México.

tanto que los ingresos fiscales por este concepto llegaron a 51 000 pesos. Este mismo año los embarques de exportación sumaron un total de 852 toneladas y las mercaderías llegaron a tener un valor de 494 861 pesos. El movimiento marítimo-mercantil se incrementó en 1827. Se advierte en este año la entrada de 39 embarcaciones que descargaron en la aduana 1 449 toneladas en mercaderías y manufacturas. El cálculo realizado para el comercio de importación fue de 413 897 pesos. Este mismo año salieron de Matamoros 38 embarcaciones; el comercio de exportación tuvo un registro que sumó 1 442 toneladas, y el valor de las mercancías alcanzó 429 171 pesos. En 1828 solamente se tiene el registro de entrada y salida de los barcos y del tonelaje, pero no así el correspondiente al cobro del arancel y el valor de las mercancías. Sin embargo, podemos inferir que el movimiento marítimo-mercantil fue muy activo, pues entraron 16 barcos que dejaron en el puerto 620 toneladas y, al parecer, la exportación de mercaderías también fue positiva, puesto que salió un total de 32 barcos que sumaron 1 322 toneladas. De acuerdo con Guillermo Tardiff (1968), en 1826 llegaron al puerto de Matamoros 16 buques con 620 toneladas, procedentes de Nueva Orleáns, Baltimore, Filadelfia y Nueva York. Este mismo año salieron de Matamoros goletas americanas para Baltimore, Nueva Orleáns y Nueva York. En 1826 y 1827 arribaron a Matamoros varias embarcaciones –goletas y balandras– de Londres, Nueva York y Nueva Orleáns, e incluso varias de ellas realizaron dos o tres viajes en un mismo año. También partieron de Matamoros, en 1827, distintos barcos que tuvieron dos o tres salidas en ese año, con destino a Nueva York y Mobile, y 19 embarcaciones partieron con rumbo a Nueva Orleáns. En 1828, procedentes de Nueva Orleáns, llegaron a Matamoros ocho goletas; de Filadelfia llegó un bergantín; de Nueva York, ocho goletas estadounidenses que hicieron sus viajes en dos ocasiones ese mismo año. De Matamoros salieron, para Nueva York, una goleta y un bergantín; para Charleston, una goleta; para Nueva Orleáns, cuatro goletas americanas.

Zorrilla, Miró y Herrera (1990a) elaboraron un balance de las importaciones y exportaciones de esos años, con base en el recuento que realizara Inés Herrera (1977). En sus cálculos del comportamiento del comercio exterior de Matamoros, Zorrilla et al. (1990a) indican que, entre 1825 y 1828, este puerto todavía no presentaba una marcada diferencia entre importaciones y exportaciones. En esos tres años, las mercaderías de importación sumaron 3 714 toneladas, mientras que los productos y mercancías exportados alcanzaron la suma de 3 677 toneladas.

Una conclusión sobre el comportamiento del movimiento marítimo-mercantil de esos años es que los registros de arribo y partida de embarcaciones extranjeras muestran un mayor ingreso de mercaderías y manufacturas del exterior y una marcada tendencia a la baja respecto a

los productos y mercancías que salían de los mercados del noreste desde Matamoros. Se constata también que este comercio fue desigual, aunque se viera fortalecido por la dinámica que presentaba el circuito marítimo-mercantil entre Matamoros y los puertos de la costa este de Estados Unidos, y su comportamiento fuera combinado. Fue desigual precisamente por el bajo costo de las exportaciones mexicanas frente al costo y la gran cantidad de mercaderías y manufacturas que ingresaron a México por este puerto desde Estados Unidos.

UNA RELATIVA PROSPERIDAD PORTUARIA, DE 1830 A 1846

En la obra de Tardiff (1968) se encuentran interesantes referencias del movimiento marítimo-mercantil de Matamoros, con base en la información que para los años de 1830 a 1843 registró el ministerio de Hacienda de México, precisamente sobre el cobro de aranceles en la aduana marítima y terrestre. Y pese a que los datos no tienen una secuencia constante que permita verificar con claridad la importancia que cobró la actividad comercial de este puerto, se pueden realizar algunas consideraciones a partir de los datos presentados en el cuadro 1.

En primera instancia, se aprecia un incremento en la contabilización del tonelaje de los embarques que se dejaron en el muelle bajo el rubro de importación, y en el cálculo de los productos que partieron como exportación, se observa que estos nunca llegaron a ser superiores frente a lo recabado por concepto de importaciones.

Se advierte también que aquellos montos que quedaron para el erario, por concepto de aranceles cobrados en la aduana marítima de este puerto, tuvieron un relativo crecimiento. No obstante, en Matamoros, en el transcurso de la década de 1830, se conoció un primer auge marítimo-mercantil. Para el periodo de 1830-1832, los ingresos fiscales provenientes de las aduanas continuaron en aumento, y en cuanto al movimiento marítimo mercantil se refiere, las importaciones empezaron a incrementarse notablemente (véase cuadro 1). Hay que decir, además, que en el comportamiento de las exportaciones realizadas por este puerto se observa una baja considerable, así como una disparidad en el intercambio comercial con Estados Unidos (Tardiff, 1968).

Cabe mencionar que las alteraciones en el comercio exterior llevado a cabo desde Matamoros se debieron en gran medida a la inestabilidad política prevaeciente en el país, sobre todo durante el gobierno del presidente Anastasio Bustamante. La crisis política devino luego de que se presentaran las llamadas autonomías regionales, con el pronunciamiento y la rebelión en Veracruz a principios de 1832. Cuando el gobernador de

CUADRO 1. INGRESOS FISCALES EN MATAMOROS
 POR CONCEPTO DE EXPORTACIONES E IMPORTACIONES
 (EN PESOS)

| <i>Años</i> | <i>Exportaciones</i> | <i>Importaciones</i> |
|-------------|----------------------|----------------------|
| 1830-1831 | 56 783 | 848 430 |
| 1833-1834 | 44 591 | 333 775 |
| 1835-1836 | 30 273 | 493 104 |
| 1836-1837 | 25 588 | 208 508 |
| 1841 | 12 348 | 312 430 |
| 1842 | 13 624 | 167 166 |
| 1843 | 19 511 | 216 088 |

Fuente: elaboración propia con base en Tardiff (1968).

Tamaulipas, Francisco Vital Fernández, apoyó la causa de los veracruzanos sobre las autonomías regionales, esta situación repercutió en los puertos asentados en la desembocadura del río Pánuco, como sucedió con Tampico y el embarcadero de Pueblo Viejo. Si bien es cierto que en 1832 y 1833 hubo una gran cantidad de ingresos en la aduana marítima de Matamoros, estos no ingresaron a la Hacienda pública, puesto que terminaron en el financiamiento de dichas revueltas políticas (Zorrilla, Miró y Herrera 1990a).

De acuerdo con la información que se desprende de 1833 a 1836, el movimiento marítimo-mercantil de Matamoros tuvo ciertas complicaciones. Los datos concentrados en el cuadro 1 indican que se presentaron problemas en el comercio exterior, con bajas considerables en las importaciones y, mayormente, en las exportaciones durante 1833 y 1834, e incluso se aprecia una incertidumbre manifiesta entre 1835 y 1836 (Tardiff, 1968).

Si bien es cierto que el movimiento marítimo-mercantil observa un relativo crecimiento al menos hasta 1836, es necesario tener en cuenta los trascendentes acontecimientos que, al parecer, trastocaron el progreso portuario de Matamoros hacia finales de la década de 1830. Todo esto comenzó cuando se presentó el movimiento separatista de Texas de la nación mexicana y continuó al hacerse realidad su independencia en 1836. Sin duda, la anexión de Texas al territorio de Estados Unidos fue lo que realmente llevó a quebrantar ese espacio socioeconómico que se había conformado en la frontera norte del México independiente. Los mencionados acontecimientos propiciaron que en Matamoros proliferara y tuviese presencia significativa el comercio fraudulento de géneros prohibidos. Aunado a lo anterior, hay que considerar el hurto de ganado —denominado abi-

geato— desde el territorio mexicano hacia Texas, el cual fue considerable y practicado activamente por forasteros en territorio tamaulipeco, desde donde enviaban el ganado hasta las poblaciones estadounidenses que lo demandaban y a las que anteriormente ya nos hemos referido. En efecto, lo acontecido en Texas así como el notable desorden en el pago de derechos aduanales en Matamoros fueron hechos que llevaron a una baja en el movimiento marítimo-mercantil: los rubros de importación y de exportación se fueron ambos a la baja; en especial, el segundo.

Asimismo, en este contexto histórico, hay que considerar lo que provocó la fuerza intervencionista francesa en 1838, mediante el boicoteo que impuso a los puertos mexicanos del Golfo de México, en particular a los puertos de Veracruz y Tampico, los cuales, para ese entonces, destacaban como los principales del país (Trujillo, 2013, p. 102). Esta situación propició que Matamoros, al fungir como un puerto alternativo durante 1839 y 1840, tuviera un movimiento marítimo-mercantil aparentemente más beligerante, en cuanto a la entrada y salida de mercancías. Sin embargo, el incremento del ingreso de mercaderías a este puerto se debió al desvío de barcos que tenían como destino Tampico y Veracruz, pero que, finalmente, desembarcaron en Matamoros con una gran cantidad de manufacturas textiles. Un ejemplo de lo anterior es el ingreso de 2 700 000 libras de hilados ingleses a Matamoros, con la autorización del general Mariano Arista (Herrera, 1977, p. 55). Esto fue motivo de que Matamoros se convirtiese, en ese entonces, en un gran almacén de mercaderías importadas que después se distribuyeron y realizaron en el noreste de México.

En consecuencia, el análisis nos lleva a concluir que Matamoros intensificó sus vínculos mercantiles con el circuito comercial que había establecido con los puertos de la costa este de Estados Unidos —con ingresos y salidas de embarcaciones procedentes de Nueva Orleáns, Filadelfia, Nueva York, Mobile y Baltimore— y comenzó a estrechar cada vez más los lazos comerciales con los puertos europeos de Alemania, Francia, Inglaterra y España (Trujillo, 2005). Pese a que Matamoros tuvo ingresos razonables por concepto de importaciones y exportaciones, lo que se observa es que, en la década de 1830, hay un déficit del comercio exterior llevado a cabo desde Matamoros, y todo por la constante adquisición de manufacturas y mercaderías del exterior.

El movimiento marítimo-mercantil en Matamoros, en la década de 1840, se mantiene con los puertos de la costa este de Estados Unidos y, progresivamente, se incrementa con los puertos europeos. Empero, hay una gran diferencia en el comercio exterior del puerto de Matamoros. Las cifras registradas por concepto de aranceles de exportación al comienzo de esta década son más bajas respecto a la década de 1830, en tanto que lo recabado por concepto de importaciones tampoco fue del todo positivo y ello pese a que la política arancelaria proteccionista se reforzó. Se encuen-

tra un incremento por importaciones en 1841, nuevamente una caída en 1842 y una recuperación en 1843 (véase cuadro 1). Este comportamiento contradictorio se debió a los problemas presentados por la implementación de una política arancelaria más racional, encauzada a proteger la economía del noreste mexicano del constante contrabando. La captación desordenada de divisas también se debió a la tardanza de la racionalización del cobro del arancel a partir de un desglose más específico; pues este mismo se diversificó para la importación común, para efectos prohibidos, y para víveres, maderas y tejidos.

PRIMEROS COMERCIANTES LUGAREÑOS E INMIGRANTES EN MATAMOROS

La situación estratégica del puerto fluvial de Matamoros permitió que los comerciantes nacionales y extranjeros –angloamericanos, franceses, ingleses e irlandeses– tuvieran una significativa influencia en el flujo de mercancías que provenían del movimiento marítimo-mercantil. No fue casual que desde finales de la década de 1820 se estableciera un grupo considerable de mercaderes de origen hispano –montañeses y bilbaínos– en la plaza comercial de Matamoros. El despliegue de la actividad mercantil se hizo tanto en el puerto fluvial como en las poblaciones fronterizas, a partir de tiendas mestizas dedicadas a la venta de productos del mercado interno: azúcar, cacao, queso, aguardiente, pan, hortalizas, legumbres, frutas, velas y jabón. Otros comerciantes, en cambio, destacaron por ser consignatarios de embarques que contenían manufacturas, bebidas y alimentos, productos que desembarcaban en el puerto fluvial las embarcaciones provenientes de los puertos de Nueva Orleans y Nueva York. Los comerciantes mexicanos y de origen español que pueden ubicarse en el puerto fluvial de Matamoros para esta década son Pedro García, José María Girón, Macedonio Capistrán, Urbano Méndez, Francisco García Treviño, Joaquín Duque de Estrada, Juan de la Garza Perea, José María Tovar, Domingo de la Garza y Pedro de la Garza.³ Igualmente, en este puerto tuvo presencia otro agrupamiento significativo de comerciantes inmigrantes, los cuales, incluso, constituyeron casas mercantiles con un origen angloamericano, británico, germánico y galo.⁴ Sobresalieron otros tratantes de mercaderías

³ (1825). Véanse los documentos pertenecientes al Alcalde 2. Linares (Matamoros) (Convenio celebrado por D. José María Tovar, D. Rafael Garza y D. José María Villarreal a favor de Alejandro Legrand, 2 fs). Archivo Municipal de Matamoros. Matamoros, México.

⁴ (1826). Nos referimos a la información que se encuentra en los expedientes pertenecientes al Alcalde (núm. 4. Instancia de varios franceses y decreto al calce del Gobierno del Estado, sobre intentaren internarse a esta capital o a la de la federación, se les libre por la 1a. Autoridad política de Matamoros el pase necesario, 2 fs). Archivo Municipal de Matamoros. Matamoros, México.

avecindados en Matamoros a principios de la década de 1820, como Juan Longoria y Ramón Lafon, quienes, por sus prácticas comerciales ilegales, fueron acusados por el propio administrador de la aduana marítima de Matamoros, por dedicarse a la práctica del contrabando de tabaco.⁵

Puede verificarse que en Matamoros se establecieron dos grupos de comerciantes galos. Algunos provenían de los puertos franceses de Burdeos y El Havre, y aprovecharon las condiciones comerciales que, a consecuencia de las relaciones comerciales entre México y Francia, ofrecía Matamoros para establecer negocios. Otro agrupamiento de mercaderes franceses estaba constituido por los que se trasladaron del puerto de Nueva Orleans para residir en Matamoros, y en esta plaza, empezaron a destacar en el comercio de importación y exportación. Varias firmas francesas (Benjamín Dansac y Hnos., Daniel Smith, Thomas Devine, Emilio Manauton, Luis Arnan, Reinaldo Lafauvire, Pedro Pargin, Enrique Macguen y Margarita Macguen) aparecen constantemente en los sobordos como consignatarias de las facturas de mercaderías de los barcos llegados a Matamoros; y a partir de la década de 1830, su presencia se vuelve significativa.

Respecto a los comerciantes ingleses en Matamoros, algunos se iniciaron en los negocios como agentes de grandes casas mercantiles inglesas establecidas en Liverpool y Londres, y con sucursales en puertos estadounidenses y latinoamericanos. Esto se evidencia en las mismas transacciones mercantiles que emprendieron los tratantes ingleses de mercaderías en Matamoros: Guillermo Elliot, James Granta, Miguel McMahan, Peter Hale, Nicolás Pendergast, William Carroll, así como las firmas Thomas & Hugh Devine y William Carol & Co.

Cuando México comenzaba como nación independiente, la participación del comerciante Carlos Adolfo Uhde es beligerante, y pese a que su nacionalidad era alemana, este mercader logró, por un tiempo, participar como cónsul de Inglaterra en Matamoros. Si bien este tratante de mercaderías tuvo al principio su centro de operaciones en el vecino puerto fluvial de Brownsville, la información relativa a sus actividades comerciales en el puerto fluvial mexicano indica que estas no fueron del todo legales, e incluso, que recurrió a las prácticas de monopolizar el comercio de mercaderías y de traficar ganado de contrabando (Ibarra, 1998, pp. 342-343).

⁵ (1825). Documentos pertenecientes al Ayuntamiento de Linares (Matamoros). (Expedientes relativos al contrabando: A-18, Promovido por el señor administrador de la Aduana Marítima contra el señor D. Juan Longoria. Ramón Lafon sobre contrabando de cinco quintales de tabaco, nueve fojas; A-19, Promovido por el señor administrador de la Aduana Marítima contra el señor D. Juan Longoria sobre 16 tercios o quintales de tabaco, nueve fojas; A-3 de 1825, Promovido por el administrador de la Aduana Marítima sobre desórdenes advertidos en la descarga de las goletas Maklime y Palucton y fraudes preparados en las goletas Vinur y Aelus, 14 fs). Archivo Municipal de Matamoros. Matamoros, México.

En consecuencia, tenemos que Matamoros, ya para mediados de la década de 1830, contaba con un amplio agrupamiento de comerciantes instalados en su plaza mercantil. Puede ubicarse, primero, a los activos despachadores de embarcaciones dedicados al comercio de cabotaje con los puertos de Tampico, Veracruz, Alvarado, Tabasco, Campeche y Sisal. No obstante, al finalizar esta década, se les distingue como comerciantes vinculados directamente con el movimiento marítimo-mercantil en la ruta portuaria de la costa este de Estados Unidos. Si bien buena parte de estos comerciantes tenían nacionalidad mexicana, no hay que menospreciar que, para estos años, se hizo presente la actividad que habían desplegado en este puerto los mercaderes españoles y franceses que destacaban como consignatarios de casas comerciales extranjeras. Aquí, nos referimos precisamente a los que aparecen en los registros como comerciantes con residencia en Matamoros, como fueron los casos de Pedro García, José María Girón, Macedonio Capistrán, Andrés Saldaña, Francisco García Treviño, Constancio Tarnaba, José María Villarreal, Francisco Valdez, Enrique Cohen, Margarita Macguen, Francisco García Longoria, José María Tovar, Tomas Gel, Luis Díaz Quijano, Domingo Martínez, la firma Benjamín Dansac y Hnos., Thomas Devine, Francisco Guzmán. Luis Arnan, Juana de la Garza Perea, Francisco Lojero Duque de Estrada, Calisto Portilla, José María Rodríguez, Santiago Gaurly, Emilio Manauton, y Guillermo Howtel. Además de que estos comerciantes aparecen en los manifiestos de los barcos, nos remitimos a buena parte de los comerciantes asentados en Matamoros que, ya en la segunda mitad de la década de 1830, le dieron al gobierno un donativo en pesos que se utilizó para la defensa de las villas del norte de las incursiones de los bárbaros que hostilizaban Tamaulipas. El 11 de junio de 1836 se publicó en la *Atalaya*, bajo el título de “Lista de individuos que pagaron el préstamo forzoso en Matamoros”, los nombres y cantidades en pesos de comerciantes con residencia en Matamoros, que aportaron durante el año de 1836: Pedro García, 500; José María Girón, 250; Macedonio Capistrán, 250; Andrés Saldaña, 250; Francisco García Treviño, 250; Manuel García, 100; Constancio Tarnaba, 250; José María Villarreal, 100; Francisco Valdez, Enrique Cohen y Doña Margarita Macguen, 300; Francisco García Longoria, 200; José María Tovar, 250; Domingo de la Garza, 100; Juan Beltrán, 100; Enrique Villarreal, 100; Calisto Portilla, 100; Tomas Gel, 250; Nicolás W. Pendergast (mexicano), 100; Luis Díaz Quijano, 250; Domingo Martínez, 250; Garate y Barrios, 100; Pedro José de la Garza, 100; Manuel Prieto, 100; Matías Ramírez, 100; José María Montes, 100; José María Rodríguez, 100; Benjamín Dansac y Hnos., 250; Daniel Smith, 100; Guillermo Elliot, 100; Santiago Gaurly, 100; Thomas Devine, 250; Francisco Guzmán, 250; Crisante y Castañolla, 100; Emilio Manauton, 100; Luis Arnan, 250; Juana de la Garza Perea, 250; Reynaldo

Lafarriere, 100; Pedro Parigan, 100; Miguel Maksnaon, 100; Guillermo Howtel, 100, y Francisco Lojero Duque de Estrada, 250.

LA PROSPERIDAD PORTUARIA SE RESQUEBRAJA A MEDIADOS DE LA DÉCADA DE 1840

En los primeros años de la década de 1840 destaca la organicidad corporativa de los comerciantes avocados en Matamoros, por medio de una junta de fomento y, también, del tribunal mercantil, el cual tuvo importante presencia en este puerto; esta instancia organizativa tenía como dirigente al mercader Leonardo Manzo (Zorrilla, 1977, p. 180). En la aduana, considerada como de primera clase en este puerto fluvial, sobresalió la racionalidad en el cobro de aranceles para cubrir lo relativo a las aduanas terrestres, luego de la aplicación de distintos impuestos para darle mayor dinamismo a las operaciones mercantiles.⁶ Estos decretos tenían la finalidad de contrarrestar los estragos que dejó el contrabando; proteger de alguna forma el libre mercado interno del noreste mexicano, dada la nueva delimitación fronteriza y, mayormente, resarcir los daños económicos que provocó la intervención estadounidense. Esto es, que se cumpliera lo que Luis Jáuregui (2004) establece como la etapa proteccionista en la política hacendaria mexicana, en un periodo que va desde 1837 hasta 1853, y a partir de una marcada legislación arancelaria.

Sin duda, Matamoros en estos años se afianza como un puerto de altura, y no tan sólo por recibir barcos con banderas de Estados Unidos, sino también embarcaciones provenientes de varias naciones de Europa. Al observar el proceso de intercambio marítimo-mercantil de barcos extranjeros, es posible constatar la manera en que actuaron los consignatarios y casas mercantiles registradas en la plaza de Matamoros en los primeros años de la década de 1840. El comercio bilateral entre México y Estados Unidos creció moderadamente, y aquel circuito marítimo-mercantil que Matamoros mantenía con los puertos de la costa este estadounidense se hizo más diligente; incluso es posible diferenciar cuáles fueron los puertos con los que se dieron los vínculos más estrechos. Esto se evidencia con nitidez entre 1841 y 1843 por la mayor cantidad de importaciones de mercaderías

⁶ Los impuestos sobre las ventas de mercaderías tierra adentro, mejor conocidos como alcabalas, fueron pagados por los comerciantes. Su cálculo osciló entre 3 y 12.5% sobre las mercancías. Esto se hacía en cada ocasión en que las mismas mercancías cruzaban los límites entre los estados de Tamaulipas, Nuevo León, San Luis Potosí y Guanajuato. Una vez que tenía cabida la realización de la mercancía, se tenía que pagar 5% por su venta. También nos referimos a los decretos del 30 de abril de 1842, del 26 de septiembre de 1843, del 4 de octubre de 1845, del 24 de diciembre de 1849 y del 1 de junio de 1855.

estadunidenses (Tardiff, 1968). También puede verificarse en los barcos que arribaron al puerto de Matamoros y que pagaron su arancel correspondiente en 1843, y que hemos agrupado en el cuadro 2. De su lectura puede establecerse que 22 goletas americanas dejaron diversas mercancías y que cada una, en la mayoría de los casos, rebasó el pago de arancel por 2 500 pesos. La información nos indica también que el movimiento marítimo en la ruta Nueva Orleáns-Matamoros se volvió muy intenso, pues arribaron 18 goletas y una balandra al puerto mexicano. La descarga de mercancías de Nueva Orleáns en Matamoros supera a todas las descargas provenientes de otros puertos estadunidenses de la costa este de Estados Unidos. Y pese a que en la documentación no está el registro correspondiente a seis de las embarcaciones procedentes de Nueva Orleáns, sí fueron consignados, en cambio, los datos de los embarques que dejaron otros doce barcos y que sumaron 44 328 pesos, pagados por los consignatarios al fisco mexicano. Se distingue, también, la ruta que podría ser la segunda más recorrida, esto es, Matamoros-Nueva York, luego de registrarse seis arribos al puerto mexicano. Pese a que para este último caso no aparece el registro de lo que se les cobró a las embarcaciones *Cornelius Zabrisky* y *Equality*, la cuota del arancel que pagaron los barcos procedentes de Nueva York fue significativa, pues los consignatarios pagaron en total la cantidad de 7 680 pesos.

MAYOR PRESENCIA DE LAS CASAS MERCANTILES EN MATAMOROS

Desde los primeros años de la década de 1840, las casas mercantiles establecidas en Matamoros destacaron por introducir al mercado mexicano textiles de lana y algodón, y una variedad de manufacturas. La información que brinda el Archivo General de la Nación, en su acervo de Aduanas Marítimas y Fronterizas, ramo Matamoros y, particularmente, en los manifiestos de los barcos, aparecen datos valiosos sobre las firmas de las casas mercantiles inglesas *Nich W. Pendergast*, *W. Elliot*, *James Grant*, *Thomas Devine & Hugh Devine*, *John O'Reilly* y *John Yung & Co.* También en este acervo documental es posible ubicar otro grupo más de casas mercantiles –algunas alemanas–, las cuales, ya desde la década de 1830, estaban presentes en Matamoros. Aquí nos referimos a los casos de *Walter Henry*, *Thomas Hale*, *Peter Hale*, *Michael McMahon*, *Charles Uhde & Co.*, *Lamb & Co.*, *Richard D. Blossman*, y particularmente, *James Milmo*, comerciante sobresaliente en Matamoros y en Monterrey.⁷

⁷ Cabe señalar que todos los nombres de los consignatarios y casas mercantiles, además de encontrarse en los manifiestos de los barcos (Aduanas Marítimas y Fronterizas, Matamoros, Ar-

CUADRO 2. BARCOS ESTADUNIDENSES, SUS PAGOS DE ARANCEL
Y FECHAS DE ARRIBO A MATAMOROS (1843)

| <i>Embarcaciones</i> | <i>Procedencia</i> | <i>Cálculo de cuota de arancel (pesos)</i> | <i>Fecha de arribo</i> |
|-------------------------------------|------------------------|--|--------------------------|
| Goleta americana Zerviak | Nueva York | 2 500 | 4 de enero de 1843 |
| Goleta americana Carolina | Nueva York | 2 500 | 5 de enero de 1843 |
| Balandra A. Sinus | Nueva Orleáns | 31 000 | 14 de enero de 1843 |
| Goleta americana Watchman | Nueva Orleáns | 45 000 | 24 de enero de 1843 |
| Goleta americana Cornelia | Nueva Orleáns | 500 | 26 de febrero de 1843 |
| Balandra A. Fish | Nueva Orleáns | 1 800 | 28 de abril de 1843 |
| Goleta americana Watchman | Nueva Orleáns | 35 000 | 20 de mayo de 1843 |
| Goleta española Rosario | La Habana | 3 500 | 27 de mayo de 1843 |
| Balandra americana Lime Rock | Nueva Orleáns | s. d. | 2 de junio de 1843 |
| Goleta americana Oregon | Nueva Orleáns | 540 | 4 de junio de 1843 |
| Goleta americana Cornelius Zabrisky | Nueva York | s. d. | 15 de junio de 1843 |
| Goleta americana Carolina | Nueva York y Pansacola | 680 | 28 de junio de 1843 |
| Goleta americana Emblem | Nueva Orleáns | s. d. | 29 de junio de 1843 |
| Goleta americana Only Daughter | Nueva Orleáns | s. d. | 5 de agosto de 1843 |
| Goleta americana Emblem | Nueva Orleáns | s. d. | 29 de julio de 1843 |
| Goleta americana Watchman | Nueva Orleáns | s. d. | 5 de agosto de 1843 |
| Goleta americana Perseverancia | Nueva Orleáns | 198 | 20 de agosto de 1843 |
| Goleta americana Emblem | Nueva Orleáns | 3 000 | 22 de agosto de 1843 |
| Goleta americana Marinella | Nueva Orleáns | 609 | 24 de agosto de 1843 |
| Goleta americana Kascinku | Nueva Orleáns | 600 | 16 de septiembre de 1843 |
| Goleta americana Juanita | Nueva Orleáns | 2 000 | 5 de noviembre de 1843 |

| <i>Embarcaciones</i> | <i>Procedencia</i> | <i>Cálculo de cuota de arancel (pesos)</i> | <i>Fecha de arribo</i> |
|-----------------------------|--------------------|--|-------------------------|
| Goleta americana Sarah Jane | Nueva York | 2 000 | 6 de noviembre de 1843 |
| Goleta americana Equality | Nueva York | s. d. | 16 de noviembre de 1843 |
| Goleta americana Harry Clay | Nueva Orleáns | s. d. | 22 de noviembre de 1843 |
| Goleta americana Marinella | Nueva Orleáns | s. d. | 27 de noviembre de 1843 |

Fuente: (1843). (Fomento, Comercio Exterior y Movimiento Marítimo). Aduanas Marítimas y Fronterizas, Matamoros, 1843 (exp. 1). Archivo General de la Nación, México.

Las diversas actividades de las casas mercantiles asentadas en la plaza de Matamoros se diferencian también en los registros de 1842 a 1844, en los cuales los empleados de la aduana marítima de Matamoros dieron cuenta de ellas. Concretamente, destacan documentos firmados por el oficial aduanal José María Gómez, entre estos, el expediente titulado “Razón de las guías libradas por esta oficina”, fechado en diciembre de 1842, el cual registró 302 guías; otro, de 1843, 306 guías. Lo anterior muestra que el tráfico mercantil *legal* progresó; y de esto dejó testimonio la propia aduana marítima de Matamoros, luego de registrarse un total de 608 guías en dos años, desde que se implementara el arancel antes mencionado.⁸ En consecuencia, las referencias resultan en sí mismas interesantes, puesto que nos indican claramente la documentación mercantil de los barcos que tuvieron que pagar el arancel correspondiente. Herrera (1977, cuadro 4: Disposiciones arancelarias sobre importaciones textiles, 1821-1872) nos muestra los contenidos de los gravámenes a la importación, y respecto del arancel que se fijó el 11 de marzo de 1837, señala: “se fija una cuota para cada artículo inscrito en el arancel. Para aquellos no especificados se aforarán y se gravarán en el porcentaje correspondiente de acuerdo con la clase del producto; a los géneros de lino y cáñamo, 25%; a los de lana, cerda y pluma, 50%; a los de seda y con mezcla de metal, 10%; a los de algodón, 25%, y a los no comprendidos en ninguna clase, 40%.” También menciona el contenido de la Ley del 23 de mayo de 1837, en la que se estableció: “los tejidos de algodón extranjero, además de los derechos que establece el arancel del 11 de marzo de 1837, pagarán a su internación 4 centavos por vara cuadrada, sin perjuicio de los derechos de consumo que les correspondan en las aduanas interiores”. Asimismo, se refiere al arancel del 30 de abril de 1842 en el cual: “se fijan cuotas de importación por artículos, las telas pagarán por vara cuadrada. A los artículos que no figuren en el arancel se les aplicará, sobre el precio de factura, un porcentaje según la clase de mercancía. A las de lino 25%, de lana 40%, de algodón 50% y 75% de más de una vara de ancho” (pp. 176-183).

chivo General de la Nación, México), también se encuentran en los Documentos del Ministerio de Asuntos Extranjeros (Foreign Office) de Gran Bretaña, 50/110 y 50/232. Archivos Públicos (PRO, *Public Record Office*), Gran Bretaña.

⁸ No remitimos a los expedientes Razón de las guías libradas por esta oficina, remitentes, conductores y consignatarios; Número de bultos y clase de mercancías; Valor en pesos, lugares de escala y destino, y Buques en que fueron importados los cargamentos, fecha de sus arribos, consignatarios a nombre de quienes vinieron las mercancías. Las guías de 290 a 302, con fecha 23 de diciembre de 1842; de 218 a 228, con fecha 24 de noviembre de 1843, 1 foja; de 234 a 248, con fecha 29 de diciembre de 1843; de 249 a 251, con fecha 31 de diciembre de 1843; de 301 a 306, con fecha 2 de enero de 1843, y de 307 a 310, con fecha 13 de enero de 1843. (1843). Aduanas Marítimas y Fronterizas. Matamoros (Razón de las guías libradas), Archivo General de la Nación, México.

Para mostrar la activa operatividad de las casas mercantiles y el tipo de mercancías importadas (véase cuadro 3), en primer término podemos remitirnos a un ilustrativo ejemplo que ofrece el bergantín-goleta *Berenice*, procedente del puerto francés El Havre, el cual fondeó en Matamoros el 3 de junio de 1842. Alejandro A. Guinel aparece como consignatario. A este hombre de negocios se le remitió un gran cargamento por un significativo monto de 6 841.80 pesos. Si diferenciamos con detenimiento los variados productos que se desembarcaron de El *Berenice* en Matamoros, es posible conocer las características del comercio de exportación francés con México.

Lo interesante del cuadro 3 es que se encuentran productos franceses importados que no necesariamente destacan por ser artículos de lujo, puesto que se observa una notable variedad de mercancías y manufacturas que invadieron el mercado mexicano desde Matamoros, cumpliendo con todos los requisitos aduanales, esto es, cargamentos que contenían el valor de la factura y el cobro del arancel.

Las guías libradas de 1842 y 1843 son una prueba de la presencia de diversas casas mercantiles y consignatarios que incidieron en la introducción de mercaderías extranjeras para los mercados del noreste mexicano. Aparecen casas mercantiles muy activas, como la del francés Benjamín Dansac y Hnos. —mencionado anteriormente como traficante de mercaderías desde la década de 1830—; y otras casas más, como Bauge y Cía., Peter Hale, Juan J. López, Juan O'Reilly, Hugo Dazine, P. Scharzell y Emilio Manauton. Al mismo tiempo, bajo la denominación “Lugares de escala y el destino”, se consigna en estos expedientes cuáles fueron las redes mercantiles que se imbricaron, desde Matamoros, con los circuitos comerciales del norte, occidente y centro de México. En consecuencia, lo que aquí se advierte es, precisamente, la confirmación de la operatividad de los circuitos comerciales de mercaderías importadas. Estas se vendían sobre todo en los centros mineros, entre los que destaca Monclova como uno de los más demandantes de mercaderías y maquinaria. También se verifica otro corredor de distribución de mercancías extranjeras desde Matamoros hacia Monterrey, Saltillo y Zacatecas; y en algunos casos, aparecen registros en los que el traslado de mercancías terminaba en Puebla. Por medio del contenido de otras tantas guías libradas, se observa cómo los arrieros recorrieron desde Matamoros distintos caminos que los llevaron hasta las poblaciones de Aldama y Durango. De igual modo, cómo se trasladaron hasta Linares, continuaron hacia Saltillo y, de ahí, se dirigieron a Guadalajara para, finalmente, terminar en la feria mercantil de San Juan de los Lagos.

Para demostrar lo anterior, realizaremos el seguimiento de varios casos que resultan muy ilustrativos para constatar los recorridos de las mercaderías por los circuitos comerciales. En primer término, tenemos la casa

CUADRO 3. PRODUCTOS FRANCESES QUE SE IMPORTARON
A MATAMOROS (1842-1843)

| | |
|--------------------------------|---|
| Armas y aditamentos | Espadas, sables, hojas de sable, municioneros de piel, fusiles, pistolas. |
| Productos para el hogar | Ramilletes de flores artificiales, loza fina, navajas de barba, tijeras, cuchillos, cucharas, tenedores, coladores, estuches para agujas, tinteros, esponjas. |
| Alimentos, bebidas y conservas | Aceite de ballena, aceite de oliva, aguardiente de uva, vinos, aguardiente de uva compuesto, botellas de licor, dulce, encurtidos, frutas en aguardiente, mantequillas, frasquitos de mostaza. |
| Manufacturas diversas | Anteojos, candeleros de metal, fuelles para chimenea, hierros de planchar, fósforos, lámparas, lamparillas. |
| Papelería | Mapas, navaja para cortapluma, botellas de tinta, plumas de ganso para escribir, estuches con puntillas, lápices. |
| Tlalería | Bolitas de blanco de España, bolitas de mármol, cajas de madera para azúcar, hilo de alambre, mechas para lámparas, vidrios para ventanas. |
| Mercería | Abanicos, agujas de coser; botones forrados de seda, de hueso, metal y nácar; cajas con colores, cajas de música, hilos de cáñamo o acarreto, hilo blanco de lino, estuches de hueso, listones, guarda brisas, abanicos, paraguas, alfileres, dedales, pantuflas. |
| Cristalería | Vasos, vidrios para ventanas. |
| Objetos de madera | Cajas de madera. |
| Perfumería | Frasquitos de agua de olor, botellas agua de flor de naranja, agua de colonia. |
| Artículos de lujo | Cigarreras de piel, estuches para tocador. |
| Textiles | Calcetines de lino, canebá de algodón, telas de lino y lana, medias de seda, pañoletas, zarcillas, bretones (tela manufacturada en Bretaña, Francia), churlas y listones. |

Fuente: (junio, 1842). Guía de la factura de las mercancías recibidas por el consignatario Alejandro A. Guinel. Aduanas marítimas y fronterizas, Matamoros, 1842-1843, Archivo General de la Nación, México.

mercantil de Peter Hale. Esta es una muestra elocuente, y no tan sólo porque el comerciante destaca por haber obtenido anualmente ganancias significativas, sino, a su vez, porque se dedicaba activamente al mercadeo, siguiendo trayectos diversos por poblaciones, villas y ciudades: los circuitos comerciales Matamoros-Villa, Aldama-Monclova, Matamoros-Monterrey-San Juan de los Lagos y Matamoros-Monterrey-Puebla. El consignatario Peter Hale aparece en el documento “Razón de las guías libradas por esta oficina a partir de los números 166, 170, 172 y 177”, conteniendo distintas figuras a la vez, fuese como remitente o como conductor. Para realizar sus tratos y negocios, Peter Hale se asoció con J. Samora y Santiago Havetson, comerciantes también registrados en las guías libradas. Al mismo tiempo, a Peter Hale se le encuentra en los registros como consignatario de los bultos con maquinaria que llegaron a Matamoros en julio de 1843, en el buque angloamericano Cornelia Eblem. La maquinaria había sido requerida en Saltillo, con el objeto de que se instalara en esa población una fábrica textil.

Otros ejemplos reveladores son el de la casa mercantil Bauge y Cía., que acostumbraba distribuir mercancías nacionales y extranjeras en el circuito comercial Matamoros-Monterrey-Saltillo-Durango, y el de la firma francesa de Emilio Manauton, que solía hacer su trajinar mercantil en recorridos más largos, pues uno de ellos partía de Matamoros a Linares, más adelante se dirigía a Matehuala y, por último, terminaba en San Luis Potosí. Asimismo, se tiene el referente de que esta última casa comercial envió otro cargamento de mercaderías importadas que hizo el recorrido desde Matamoros, pasó por Monterrey y terminó en Saltillo.

Se pueden enumerar varios casos más, como sería el del comerciante Juan J. López, quien se mantuvo activo en la cadena comercial Matamoros-Monterrey-Saltillo, y en algunas ocasiones, parte de su cargamento terminó consignado en Zacatecas; el de la casa mercantil francesa de Benjamín Dansac y Hnos., quien entregó mercaderías importadas por la ruta de las poblaciones mineras de Matamoros-Camargo-Villa, Aldama-Monclova-Mapimí; el de la razón social de Juan O'Reilly, quien tenía travesías por la cadena comercial Matamoros-Camargo-Monclova y, finalmente, el de la firma P. Scharzell, la cual distribuyó sus mercancías desde Matamoros hasta Villa Aldama, y luego dejó una considerable cantidad de mercancías en los centros mineros, primero en Monclova, terminando en Mapimí.

Otra muestra relevante de los contenidos de los bultos y la diversidad de mercancías que se internaban en el noreste mexicano desde Matamoros se encuentra en las distintas facturas de la goleta americana Watchman, proveniente de Nueva Orleans, que arribara al puerto fluvial el 21 de marzo de 1843. Su contenido es interesante en sí mismo, pues nos advierte de la entrada de manufacturas por cauces legales, contrarrestando el gran

contrabando vivido en los puertos del país en el transcurso de la década de 1840. Esta embarcación dejó un significativo número de cargamentos y pagó un arancel total de 35 000 pesos. La goleta *Watchman* se caracterizó por transportar una gran diversidad de manufacturas textiles extranjeras. Entre las facturas de esta embarcación aparece una dirigida a la casa mercantil de Peter Hale, la que, como hemos anotado, llegó a ser una consignataria destacada. Esta firma tuvo que pagar por el embarque, del cual gran parte eran hilados y tejidos, la cantidad de 1 128.35 pesos.⁹

Al comerciante Luis Berlandier, en el resguardado de la goleta americana *Watchman*, se le consignaron diversos bultos que contenían materiales para las boticas de los pueblos y villas del noreste mexicano, como los siguientes: gruesas de botellas de cristal, galones de miel blanca, galones de aceite, harina de linaza, tamarindo, tubos de vidrio, ácido nítrico, botellitas, termómetros, pinceles, extracto de zarzaparrilla, azogue y agujas para inyección.

A otro consignatario, el francés Hugo Drazine, en la factura número 4 de la goleta *Watchman*, fechada el 30 de mayo de 1843, se le expidió un cargamento de textiles por un valor de 2 224.18 pesos. También se le enviaron diversas manufacturas textiles. Entre ellas, sobresalen telas, hilados, tejidos y ropas.¹⁰ En la factura marcada con el número 5 de la goleta *Watchman*, aparece otro cargamento para el activo comerciante Peter Hale, y en esta ocasión, este pagó un arancel por la cantidad de 1 282.96 pesos.

En la misma goleta americana *Watchman*, en su segundo recorrido anual a Matamoros, cuyo registro de arribo se fechó el 5 de agosto de 1843, el citado mercader Peter Hale recibió un cargamento con un valor de 6 488.02 pesos.¹¹ En la nomenclatura, destacan: textiles de lana, ropa de

⁹ A saber: una caja de driles de lino, cuatro cajas de bretañas de lino, una caja de platillas, una caja de coleta de lino. Un tercio de dril de algodón, tres cajas de estopillas, una caja de platillas de lino, una caja de creas de lino, una caja de driles de lino, una caja con 20 piezas de driles de lino y punto de algodón, punto de blonda, tápalos y una caja de sombreros. Se advierten en el embarque otros productos más, como cepillos de mostrador, un medio barril de azúcar con 126 libras, un cajón de canela y un surtido de especias, entre las que sobresalen clavo, pimienta y jengibre. (21 de marzo de 1843). Aduanas Marítimas y Fronterizas, Matamoros (véase factura número 3 del manifiesto de la goleta *Watchman*). Archivo General de la Nación, México.

¹⁰ Sobresalen mercaderías como pañuelos de algodón, carraclanes de algodón, bretañas francesas de lino, platillas de lino, muselina de algodón, encaje de blonda, toallas de lino, dril de lino, paños de verano de algodón y lana, y parasoles de seda. En tanto que, en la factura número 6, consignada al negociante P. Scharzell por un total de 3 313.89 pesos, se detalla lo siguiente: bretañas francesas de lino, dril de lino, dril de algodón, platillas de algodón cotonadas, bretañas, tela conocida como imperial, dril blanco y azul. (30 de mayo de 1843). Aduanas Marítimas y Fronterizas, Matamoros (Factura número 4, correspondiente al manifiesto de la goleta *Watchman*). Archivo General de la Nación, México.

¹¹ (1843). Aduanas Marítimas y Fronterizas, Matamoros (Factura número 5, Resumen del cargamento que condujo al puerto de Matamoros la goleta americana *Watchman* que fondeó el 19 de agosto de 1843, a la consignación de Peter Hale). Archivo General de la Nación, México.

seda, calcetines, dril de lino, encaje, pañuelos de algodón, y otros productos, como aceite para lámpara, sombrillas y agua de olor, todos dirigidos a Monterrey.

En el primer viaje a Matamoros que en 1843 hiciera la goleta americana *Watchman*, en sus bodegas almacenó varios bultos que contenían hilados y tejidos. En las facturas se distingue que los consignatarios recibieron distintos embarques denominados simplemente como géneros. Tal es el caso del importador Benjamín Dansac. El cargamento a su nombre se facturó el 27 de mayo de 1843, por la cantidad de 1 968.99 pesos, y el comerciante tuvo que pagar dos aranceles, uno por 23.09 pesos y otro por 201.15 pesos. Sus enseres fueron los siguientes: muselinas blancas y de colores, bretañas de lino, driles, mahón –tela fuerte de algodón–, manteles de lino y muselinas blancas.

El comerciante inglés Juan O'Reilly recibió un cargamento en este mismo viaje de la goleta. En la factura número 1, las mercancías suman la cantidad de 5 169.93 pesos. Al parecer, a la firma O'Reilly le convenía comercializar solamente textiles extranjeros, pues se especializó en la introducción de hilados y tejidos de lino, algodón y seda; de estos, algunos posiblemente fueron manufacturados en Nueva Orleans, mientras que otros fueron de reexportación, provenientes de Francia, Inglaterra y España.¹² Por otro lado, la casa mercantil de Juan José López recibió un embarque, transportado por la misma goleta, con un valor de 4 705.25 pesos. En la nomenclatura de la factura dominan las manufacturas textiles extranjeras, tales como carraclanes, driles de lino, casimires, pañuelos de algodón, tápalos de algodón, merinos, hilos de algodón, lana y seda. Juan José López recibió en Matamoros otro embarque con abarrotes y bebidas españoles, pero lo transportó la goleta americana *Columbia*, el 9 de octubre de 1843, por un valor de 1 371.99 pesos. Contenía comestibles, bebidas y harina.¹³

¹² En el resumen del cargamento sobresalen distintos efectos a la consignación de la casa mercantil de O'Reilly: brin de lino (tela ordinaria y gruesa que se usa para forros de la vestimenta), dril (tela fuerte de hilo de algodón cruzado), telas de lino de menos de 25 hilos y telas de lino de menos de 36 hilos. Destacan, igualmente, muselinas de algodón (tela fina y poco tupida), zarza (tejido de varas, cañas, mimbres o juncos), mercería (alfileres, botones, cintas, etcétera), resortes de algodón, y tejidos de algodón blancos y de colores. No obstante, en un desglose más específico de los géneros, sobresalían: royales de lino, estopillas de lino, bretañas francesas de lino, platillas de lino, driles de lino, dril de algodón trigueño, indianas, muselina blanca, brines, imperiales, platillas de lino, driles de algodón y guantes de algodón. (22 de junio de 1844). Véase el manifiesto del cargamento que condujo a Matamoros la goleta *Watchman* que fondeó el 19 de mayo de 1843, y a la consignación de Juan O'Reilly, en la factura número 21). Aduanas Marítimas y Fronterizas, Matamoros, 1843. Archivo General de la Nación, México.

¹³ Dosecientos cincuenta barriles de harina, té, cuatro barriles de vinagre, cajas de vino moscatel, ocho barriles vino de Málaga, botijas de aceite de oliva, cajas de azafrán, barril de mantequilla, dos cascos de jamón, 20 cajas de bacalao, cascos de arroz, cajas de fideos y sardinas en latas. (22 de junio de 1844). Aduanas Marítimas y Fronterizas, Matamoros. Véase el manifiesto del cargamento que condujo el 19 de agosto de 1843 a Matamoros la goleta *Columbia*, en la factura

Esta goleta americana Watchman, proveniente de Nueva Orleáns, trajo a Juan O'Reilly y a Juan José López un embarque de hilados y tejidos por un valor de 4 705.25 pesos, el cual aparece señalado en una factura del 25 de agosto de 1843. Entre las mercaderías, destacan: pañuelos de algodón de color; indianas de 50 por 24 y de 50 por 28; coquillos blancos, tápalos de algodón, carraclanes, satín blanco, seda de coser, medias chicas de algodón para niña, alpín, merinos, terciopelo de seda, estopillas de lino, bretañas francesas de lino, platillas, dril de lino, indianas, cotín y satinete.

El 9 de octubre de 1843, el puerto fluvial de Matamoros recibió a la goleta americana Columbia, proveniente de Nueva Orleáns. Esta transportaba varios cargamentos para consignatarios establecidos en Matamoros. Las mercaderías para el negociante Juan José López facturaron un total de 1 371.99 pesos; se trataba de barriles de harina, manteca, té, barriles de vino de Málaga, barriles de mantequilla, cascacos de jamón, cajas de bacalao, cascacos de arroz, cajas de fideo y cajas de sardinas.¹⁴ Otro comerciante, de nombre José López, recibió a su consignación un cargamento por 1 769.17 pesos, el cual contenía dril, paño de primera y tercios de bayeta. Al consignatario Benjamín Dansac se le asignó un cargamento por 479.67 pesos, cuyo contenido era muselina, medias de seda y lanas. Se distingue otro gran cargamento del mismo barco, el cual fue consignado a la firma J. Fola Peña, que facturó 6 982.80 pesos. Este cargamento constó de una diversidad de manufacturas y productos: necesarios para tocador, oblea en cajas, orégano, paño de primera, pañuelos de seda, papas, papel florete, papel para cartas, paraguas, pasas y ciruelas, peinetas de hierro, perfumería, pitos, pistolas, pistolerías, plumas de ave, plumas de metal, plumeros, relojes de bolsillo de oro, sardinas, seda floja, sombreros, tacos de billar, tachuelas, tarjetas de visita, tejidos de linos, tejidos de seda, tejidos de algodón blanco labrado, tela de alambre, tijeras, tinta de China, tinteros, toquillas de chaquería, útiles para armas, útiles para chimenea, vidrieras, vidrio plano, vinagre, vino blanco en barril, vino blanco en botellas y pañuelos de algodón.

La andante y caminante goleta angloamericana Watchman, que tradicionalmente partía de Nueva Orleáns, fondeó nuevamente en la embocadura del río Bravo y se introdujeron cargamentos en Matamoros para diversos consignatarios, con facturas fechadas el 22 de junio de 1844. Un

número 2. También consúltese el resumen del cargamento que condujo a Matamoros la goleta Watchman que fondeó el 19 de agosto de 1843, a la consignación de Juan J. López. Archivo General de la Nación, Aduanas Marítimas y Fronterizas, Matamoros, 1843. Archivo General de la Nación, México.

¹⁴ Consúltese la factura número 1 en el manifiesto de la goleta Columbia, que arribó el 10 de octubre de 1843 a Matamoros. Aduanas Marítimas y Fronterizas, Matamoros, 1842-1843. Archivo General de la Nación, México.

cargamento fue para la casa de Juan J. López, por un valor de 4 705.25 pesos. Contenía agujas, carraclanes, dril de lino, casimires, pañuelos de algodón, tápalos de algodón e hilos de algodón, lana y seda. A su vez, la misma embarcación transportó otro cargamento para Peter Hale, cuyo valor era de 6 458 pesos. Contenía agua de olor, aceite para lámparas y textiles: blonda de seda, calcetines de algodón, dril de lino, linos de 24 y 34 hilos, medias de seda, tápalos de seda, algodón y zarzas.

El comerciante J. F. de la Peña recibió mercaderías procedentes de Nueva Orleans, transportadas por la goleta Crollet, que fondeó el 4 de junio de 1844 en el puerto de Matamoros. Tuvo que pagar un alto arancel de 13 207 pesos. El contenido de este cargamento era variado: harina, tabaco y rapé, vino blanco y tinto, abanicos de papel, aceite de ballena, aceite de oliva, aguardiente compuesto, alemanisco, alepín, arrasados de algodón blanco, arroz, azúcar, botones de metal, bretañas de lino, calcetines de algodón, camas de bronce, cebollas, serruchos, coquillos, cortes de termino de algodón, cuchillos, chales de algodón bordados, clavos de hierro, cristalería hueca, dril de algodón de color, encaje de algodón, fideos, guitarras, guantes de lana, guantes de seda, harina, hilo blanco de lino, hilo blanco de colores, lámparas, listones, limones, manteca, maíz, mascada de seda, medicinas y drogas, mechas de algodón, mercería, molinos de café, muselina de algodón, muselina imperial, papel corriente, pañuelos de algodón y paraguas.¹⁵

Por otra parte, se cuenta con la información recabada por la oficina aduanal, que se desprende de las guías libradas por la aduana marítima de Matamoros en diciembre de 1842, y los meses de enero, noviembre y diciembre de 1843. Los registros nos ofrecen, además de su número, fechas, remitentes, conductores y consignatarios de los bultos, toda clase de productos especificados. Los consignatarios y las rutas que aparecen en estos registros son Benjamín Dansac y Hnos., rutas Monclova-Río Grande y Reynosa-Durango y Juan López, ruta Linares-Monclova. Además de otros consignatarios, como Peter Hale, J. Cavazos, J. González, J. Martínez y J. Herrera. Esto es, los mismos a los que hemos ubicado por su activa injerencia en el circuito comercial de Matamoros-Monterrey-Salttillo. Estos comerciantes dominaban también otros circuitos, como los de Matamoros-Salttillo-Puebla y Matamoros-Camargo-Aldama-Monclova. En tanto que las mercancías consignadas a Juan O'Reilly se transportaban por las rutas Matamoros-Durango-Monclova y Matamoros-Salttillo-Puebla. En los

¹⁵ Véase la factura número 1 del manifiesto de la goleta Crollet que procedente de Nueva Orleans fondeó en Matamoros el 4 de julio de 1844. Aduanas Marítimas y Fronterizas, Matamoros, 1844. Archivo General de la Nación, México.

registros se advierte que la firma de Juan J. López también recibía textiles de Nuevo Orleans en algunos viajes de la goleta *Watchman*.¹⁶

Si hacemos una recapitulación de quiénes controlaban el comercio de importación en Matamoros, en la década de 1840, y tenían además gran incidencia en la distribución de mercancías en los circuitos comerciales del noreste, occidente y una parte del centro de México, vemos que este comercio estaba a cargo de prácticamente diez casas mercantiles, todas con fuertes vínculos con la plaza comercial de Nueva Orleans: las mexicanas de Juan J. López y el mencionado J. F. de la Peña; las francesas de Juan O'Reilly, Emilio Manauton, Hugo Drazine, Luis Berlandier, Benjamin Dansac y Alejandro A. Guinel; y las alemanas de Peter Hale y P. Scharzell.

Al restablecerse las relaciones entre México y España, entraron por Matamoros comestibles españoles que volvieron a comercializarse en el mercado interno mexicano.¹⁷ Al menos, así se distingue en el embarque de *Hermine*, que dejó almendras, vino tinto, aguardiente, y 30 libras de azafrán (Lista de exportación del 1 al 15 de diciembre de 1844).

Por otro lado, y a pesar de que además era posible que se aplicaran medidas proteccionistas que elevarían el sistema arancelario, particularmente en cuanto a los textiles, con el propósito de fomentar la manufactura de hilados y tejidos en México, hay que decir que de todos modos, a partir de la segunda mitad de la década de 1840, los comerciantes asentados en Matamoros vieron mermadas sus ganancias por la introducción de hilados y tejidos extranjeros a causa del control ejercido por Estados Unidos sobre el comercio exterior mexicano llevado a cabo desde Matamoros.

Además de introducir máquinas, herramientas, abarrotos y diversas manufacturas, estos comerciantes encontraron otro negocio rentable, consistente en la introducción de pacas de algodón del sur de Estados Unidos. Los establecimientos manufactureros mexicanos pasaron a demandar esta mercancía ante la carencia de fibra cultivada en el país, pues a lo largo de la década de 1840, como resultado de un primer brote industrial en México, estaban surgiendo fábricas de hilados y tejidos en el territorio nacional. En este sentido, es complicado establecer cuál fue la cantidad de pacas de algodón que entró legalmente por Matamoros en esa década y cuánto se utilizó como materia prima en las fábricas textiles de Monterrey, Hermo-

¹⁶ Nos remitimos a la factura número 2 del manifiesto de la goleta *Watchman*, procedente de Nueva Orleans y que el 19 de agosto fondeó en Matamoros a la consignación de Juan J. López. Conteniendo: agujas, carraclanes, casimires, dril de lino, pañuelos de algodón, tápalos de algodón, hilos de algodón, lana y seda, hilo trigueño de algodón, zarzas, dril de lino. Pagó por derechos de información la cantidad de 4 705.25 pesos. Aduanas Marítimas y Fronterizas, Matamoros, 1843-1844. Archivo General de la Nación, México.

¹⁷ El tratado comercial de México y España data del 28 de diciembre de 1836, con lo que se reactiva notablemente el intercambio marítimo-mercantil entre ambas naciones.

sillo, Saltillo, Guadalajara o Tepic. Al mismo tiempo, es difícil asegurar si esta materia prima no se introdujo en ocasiones de manera furtiva –en forma de algodón en rama–, como si fuesen bultos de lino, el cual tenía un arancel más bajo que el primero. Esta práctica comercial no era novedosa, ya que desde la década de 1830, mediante permisos y licencias especiales, varios comerciantes ingleses establecidos en México introdujeron algodón estadounidense desde las plazas comerciales de Nueva Orleans y Texas, sea por el puerto de Matamoros o por el de Veracruz. Se tiene conocimiento de que en varios puntos del país había proveedores *legales* de algodón, quienes, además de distinguirse como connotados agiotistas en la década de 1840, sobresalían al mismo tiempo como dueños de centros fabriles. Nos referimos a los llamados *prestamistas* Cayetano Rubio, Isidoro de la Torre, Domingo y Pedro Ansoástegui, Anselmo Zurutuza, Drusina y la poderosa casa mercantil mexicana de Manuel Escandón. Estas grandes casas mercantiles, con distintos tentáculos mercantiles por distintas partes del México de la primera mitad del siglo XIX, tenían vínculos con los comerciantes establecidos en Matamoros, a quienes les compraban para después vender a consignación la fibra blanca, distribuyéndola en el occidente y el centro de México. Todavía en la primera mitad de la década de 1850, Santa Anna, quien fuese varias veces presidente de México, les pagó a estos traficantes de algodón en varias ocasiones con permisos de importación del mismo producto. Esta desmedida acción gubernamental permitió que 2 500 quintales de algodón fueran para el agiotista Gregorio Mier y Terán, y 100 000 quintales para la Compañía Restauradora del Mineral Tlapajahua, entre cuyos socios figuraban Manning y Mackintosh, así como para los agiotistas Martínez del Río, Nicanor Béistegui, Agüero, González y Cía., y Francisco Iturbe (Trujillo, 2000).

En el negocio de la introducción de algodón por el puerto de Matamoros, no se puede dejar a un lado la casa mercantil que fundaran Valentín Rivero e hijos, en Monterrey, en 1843. Esta firma no sólo tenía una gran tienda de ropa, sino que, además, fue una de las pocas casas comerciales que adquirió de manera directa algodón de Nueva Orleans y Texas en 1854, y al mismo tiempo, de las pocas en establecer una fábrica de hilados y tejidos en Nuevo León: La Fama (Hernández, 1978).

MERCADERES EN UN CIRCUITO COMERCIAL FRONTERIZO RESQUEBRAJADO

El circuito comercial de la franja fronteriza del río Bravo vio resquebrajadas sus cadenas mercantiles por la serie de acontecimientos que alteraron la vida económica de Matamoros a partir de la segunda mitad de la década de 1840. El primer acontecimiento, que ya se anotó, fue la decisión del

Congreso de Estados Unidos de América de decretar la anexión de Texas a su territorio el 28 de diciembre de 1845. Otro más, no menos importante, fue la sublevación y las acciones de resistencia de los apaches y comanches en territorio tamaulipeco. Empero, el acontecimiento trascendente fue la intervención estadounidense a México, hecho que provocó un quebranto en la actividad marítimo-mercantil de Matamoros durante algunos meses de 1846 y la caída de las divisas que iban a la Hacienda pública por concepto de ingresos aduanales. Esto último empezó en marzo de ese año, con incursiones del general Taylor en las cercanías de Matamoros; luego se recrudeció la situación el 7 de mayo, con la llamada batalla de Palo Alto, precisamente a partir de las incursiones militares estadounidenses al puerto fluvial, y más tarde, cuando se quebrantó el tráfico marítimo-mercantil por el cierre del puerto, por el decreto del 2 de junio del mismo año (Vázquez, 1986).

Pese a todo, se advierte un incremento mercantil entre junio y julio de 1846, el cual beneficiaba a los invasores estadounidenses. Este incremento se dio porque el puerto de Matamoros se abrió indiscriminadamente al libre comercio. El control que ejerció la fuerza intervencionista en la circulación de mercaderías llegó hasta las plazas mercantiles de Monterrey, en septiembre, y Saltillo, en noviembre de ese año. Esto último propició que hasta noviembre de 1848 se diera entrada masiva a mercancías de contrabando –manufacturas textiles y bebidas embriagantes– por los circuitos comerciales que anteriormente hemos señalado en el noreste mexicano. Sólo a finales de ese año, con la nueva delimitación fronteriza, Matamoros recobraría presencia portuaria. En este sentido, Alvarado (2006) explica claramente lo que sucedía en el ámbito socioeconómico en la línea fronteriza México-Estados Unidos en esa época; señala que para ese entonces se vivía una marcada división en las familias, quebrantos en los negocios y, mayormente, pérdidas de propiedades que antes de la usurpación del territorio estaban del lado mexicano.

A partir de estos acontecimientos, también se vivirá una readecuación mercantil en el puerto fluvial de Matamoros, luego de asignársele una aduana entre Estados Unidos y México y tener ya bajo su jurisdicción a las poblaciones vecinas de Reynosa, la receptoría de Villa de Camargo y el poblado de Mier. Sobre esto, Francisco López Cámara (1978) nos ofrece datos interesantes de los textiles estadounidenses y europeos que entraron a dichos puestos fronterizos bajo la jurisdicción de Matamoros (véanse cuadros 4 y 5).

El cuadro 4 nos indica que en Matamoros aumentó la entrada de textiles manufacturados, incrementándose la entrada de telas y ropas entre 1848 y 1850. Se observa una supremacía de los textiles de algodón; un segundo sitio para el lino; el tercero para las lanas y en último lugar, la seda.

CUADRO 4. COMERCIO EN MATAMOROS
(INCLUYENDO REYNOSA, CAMARGO Y MIER)
(EN PESOS)

| <i>Años</i> | <i>Sedas</i> | <i>Lanas</i> | <i>Linos</i> | <i>Algodones</i> | <i>Diversos víveres</i> | <i>Total</i> |
|-------------|--------------|--------------|--------------|------------------|-----------------------------|--------------|
| 1848 | 50 000 | 77 500 | 85 000 | 810 000 | 25 500 | 1 075 000 |
| 1849 | 47 000 | 50 000 | 77 500 | 1 240 000 | 130 000 | 1 525 000 |
| 1850 | 77 500 | 67 500 | 104 000 | 1 410 000 | 431 000 | 2 070 000 |

Fuente: elaborado con base en López (1978, p. 136).

CUADRO 5. COMERCIO EN MATAMOROS (INCLUYENDO REYNOSA,
CAMARGO Y MIER). IMPORTACIONES POR NACIÓN
(EN PESOS)

| <i>Año</i> | <i>Inglaterra</i> | <i>Estados Unidos</i> | <i>Francia</i> | <i>Alemania</i> | <i>España</i> |
|------------|-------------------|-----------------------|----------------|-----------------|---------------|
| 1848 | 575 000 | 325 000 | 50 000 | 100 000 | 25 000 |
| 1849 | 460 000 | 920 000 | 55 000 | 60 000 | 25 000 |
| 1850 | 944 000 | 937 000 | 79 000 | 87 000 | 22 500 |

Fuente: elaborado con base en López (1978, p. 137).

En el cuadro 5 se observa que Estados Unidos, frente a los países europeos, ocupó el primer lugar de procedencia de hilados y tejidos. Al mismo tiempo, fue evidente la presencia en segundo término del comercio inglés. Sin embargo, es notable el incremento en la entrada de manufacturas estadounidenses y ello, precisamente, por la guerra de intervención. Después, en otro sitio, sobresale Francia en la exportación de textiles. Matamoros era un puerto de importancia para los franceses, quienes incidieron en el mercado mexicano con textiles y manufacturas. La información permite deducir que las casas comerciales de Alemania exportaron productos diversos, como lino, metal, cerraduras, clavos y herramientas, que entraron a México por el puerto de Matamoros (López, 1978). También se constata que España encuentra en el puerto fluvial de Matamoros una entrada segura para sus productos de exportación tradicionales, como abarrotes, vinos, aguardiente, papel, hierro y azogue (Trujillo, 2009).

Con todo, cabe mencionar que la nueva línea divisoria entre México y Estados Unidos provocó inestabilidad económica en esa frontera. Para remediar la situación, el gobierno mexicano tuvo la iniciativa de emprender una política proteccionista en la región, conocida como *contrarresguardo aduanal*, el cual consistía en proteger las economías de los estados de Tamaulipas y Nuevo León. Esto se concretaría con la promulgación de la Ley del 24 de noviembre de 1849, que tuvo como objetivo terminar con la introducción clandestina de mercancías al país, precisamente por Matamoros. De igual modo, en la administración del presidente José Joaquín Herrera se decretaron varias franquicias en beneficio de la vida económica de los pueblos de la frontera. Tal fue el caso del decreto del 4 de abril de 1849, que permitió la rebaja de los derechos de alimentos de primera necesidad (Zorrilla, Miró y Herrera 1990a).

En Matamoros, como punto fronterizo, durante la segunda mitad de la década de 1840 proliferó otra estirpe hegemónica de comerciantes españoles, irlandeses, ingleses, franceses, estadounidenses, y en menor medida alemanes. Su margen de acción mercantil se extendió a distintos negocios que cubrieron almacenes de ropa, abarrotes, ferretería y mercería. En efecto, un reducido grupo más de comerciantes empezó a tener gran presencia años antes de la guerra de 1847-1848. Si hacemos una revisión historiográfica sobre estos comerciantes, puede adelantarse que se les ha estudiado con gran detenimiento en los distintos trabajos de Mario Cerutti (1983, 1987, 1992, 2000 y en coautoría con Miguel Hernández, 1993, 1999), Roberto Hernández (1987), Alberto Aviña (2010) y María Eugenia Vázquez Semadeni (2010). Estos variados aportes de la historiografía mexicana coinciden en que existió un selecto grupo de traficantes de mercaderías, también financieros, restringido a las firmas de José Román y Palacio, Oliver Hermanos, Patricio Milmo, Mifflin Kennedy, Richard King, Charles Stillman y la casa de Valentín Rivero e Hijos, Sucs., con el control de mercaderías tanto en el mercado interno como en el de importación (Cerutti, 1992). Igualmente, Hernández (1978) y Cerutti (2000) concluyen que estos comerciantes incidieron significativamente en la región fronteriza del noreste mexicano. Estos hombres de negocios tuvieron en un primer momento sus vínculos con el lado sur del río Bravo, particularmente para la adquisición de moneda argentífera y plata en pasta.

El caso del irlandés Patricio Milmo O' Dowd resulta ser muy singular. Si bien es cierto que en un principio tuvo como centro de operaciones las ciudades de Brownsville, Matamoros y Piedras Negras, y que trabajó en los negocios con el contador James Milmo –mencionado anteriormente–, a este personaje, ya para fines de la década de 1850, se le observa como uno de los principales protagonistas de las cadenas comerciales existentes en el noreste mexicano, tanto como a sus rivales comerciales y financieros

Stillman, King y Kennedy (Cerutti, 1987). Otro dato importante es que Patricio Milmo, en 1857, se había convertido en yerno del poderoso e influyente gobernador de Nuevo León, Santiago Vidaurri. Todo esto se puede constatar en lo que ha investigado Alberto Aviña (2011), quien menciona que Patricio Milmo incursionó en el noreste mexicano en varios ámbitos. Según este autor, Milmo estuvo en “el negocio de la ganadería mayor y menor, en grandes agostaderos que adquirió en Nuevo León, Coahuila y Tamaulipas. Trajo yeguas y garañones de pura sangre de Inglaterra; ejemplares finos de ganado cabrío de Irlanda, Malta y Granada, burros manaderos de España y toros y vacas de Estados Unidos” (p. 283).

Si bien Milmo estableció su casa matriz en Monterrey, su acción comercial trascendió a las sucursales de Piedras Negras y Matamoros. Al mismo tiempo, el historiador Zorrilla (1977) menciona otros negociantes con presencia en Matamoros y señala que algunos de ellos, como Charles Stillman y Mifflin Kennedy, aprovechando el invento del barco de vapor, establecieron compañías navieras para transportar mercaderías y personas de manera constante por las aguas del río Bravo.

Finalmente, podemos concluir mencionando al grupo de españoles que todavía a finales de la década de 1860 sobresalía en Matamoros y al que es posible ubicar en una fuente muy interesante, la llamada Noticia de las Tornaguías Expedidas por la Aduana Marítima y Fronteriza de Matamoros.¹⁸ En estos expedientes destacan las casas comerciales interesadas en el negocio de la venta de plata mexicana: Mariano Hernández, Pedro Calderón y José Morell. También se distinguen las firmas de Gregorio Zambrano, la casa de la viuda de Tárnava y Cía., Brach y Shonfeld (alemanes), Juan Clausen (alemán), Luis G. Coindreau, Salvador Tarrie y Cía., y Degetau y Dose (Zorrilla, 1977). Otros ejemplos más serían los *exportadores de plata acuñada y en pasta*, como Valentín Rivero, Oliver y hermanos, y el gran comerciante bilbaíno José Román y Palacio. A este último, al llegar como inmigrante a Nueva Orleans, se le permitió una doble estancia comercial en Matamoros y Brownsville. A José San Román, en Matamoros, se le registró con un almacén de ropa y asociado con la firma inglesa

¹⁸ La salida por Matamoros de plata mexicana en pasta o en monedas, donde aparecen como los principales exportadores Valentín Rivero, Oliver Hermanos y José San Román, puede constatarse a partir del seguimiento documental de Noticia de las Tornaguías Expedidas por la Aduana Marítima y Fronteriza de Matamoros, en variados expedientes de la segunda mitad de la década de 1860. No obstante, nos remitimos particularmente a los comerciantes que se encuentran a partir de estas fechas: 29 de febrero de 1868, 31 de marzo de 1868, 31 de mayo de 1868, 30 de junio de 1868, 19 de agosto de 1868, 31 de diciembre de 1869, 30 de enero de 1869, 28 de febrero de 1869, 31 de marzo de 1869, 30 de abril de 1869, 30 de junio de 1869, 31 de julio de 1869, 31 de julio de 1869, 31 de agosto de 1869 y 30 septiembre de 1869; véase (1868-1869). Aduanas Marítimas y Fronterizas, Matamoros (Noticia de las Tornaguías Expedidas por la Aduana Marítima y Fronteriza de Matamoros). Archivo General de la Nación, México.

Thorn M. Grath Company. También se le distingue como importador y exportador a ambos lados del río Bravo. Destacó como hábil mercader que distribuía lana, pieles y plata, productos todos producidos en Tamaulipas, Coahuila, Nuevo León, Zacatecas, Durango, San Luis Potosí y Chihuahua. La casa comercial de San Román, además, contaba con algunos asociados en poblaciones del sur de Texas, como John Young, quien operaba numerosos barcos a lo largo del Río Grande y el Río Guadalupe. En la población del Álamo, San Román tuvo negocios con Mifflin Kennedy, James B. Armstrong y James Grogan. Además, con Valentín Rivero y los hermanos Hernández, desarrolló la distribución de mercancías y plata, cubriendo buena parte del noreste mexicano (Vázquez, 1986).

CONCLUSIONES

El análisis determinó las características que tuvo el comportamiento en la exportación e importación en los primeros años de la vida portuaria de Matamoros. El balance entre 1826 y 1828 muestra que se presentó un favorable incremento en las mercaderías y manufacturas que fueron internadas al mercado del noreste mexicano y, a cambio, advertimos que hubo una marcada desproporción respecto al bajo nivel que alcanzaron los productos mexicanos que fueron enviados al exterior. Respecto al movimiento marítimo-mercantil que alcanzó Matamoros en las décadas de 1830 y 1850, si bien se observa un cierto crecimiento en el valor de las exportaciones en los años treinta; después encontramos que los ingresos fiscales a partir del concepto de salida de mercancías no lograron crecer ni en los años cuarenta y menos aún en los años cincuenta. Esta situación permite concluir, entonces, que el comercio exterior que se conoció desde Matamoros –sobre todo en tiempos de una marcada inestabilidad política en México, la anexión de Texas a Estados Unidos, conocer la intervención estadounidense, y después iniciar una renovada delimitación fronteriza–, siempre se caracterizó por ser claramente desigual entre el reducido valor de las exportaciones mexicanas, frente al alto incremento que constantemente mantuvieron el valor de las importaciones provenientes de Estados Unidos, Francia e Inglaterra.

En la detenida caracterización que se hiciera de las casas-mercantiles establecidas en Matamoros, se reconstruyó históricamente cuales fueron sus orígenes y el despliegue comercial que empezaron a tener estos hombres de negocios en la década de 1830 –mexicanos, angloamericanos, franceses, alemanes, ingleses e irlandeses– y, particularmente, a través del intercambio de mercaderías con los puertos de la costa este estadounidenses como: Nueva Orleans y Nueva York, y progresivamente extender sus

lazos mercantiles con los puertos europeos: Burdeos, El Havre, Liverpool y Londres. Al mismo tiempo, se constató que desde Matamoros, las casas-mercantiles, entre las décadas de 1840 y 1860 tuvieron una activa presencia en la importación de productos y manufacturas y su distribución al mercado del noreste mexicano, aspecto central que llevó a conocer cuál fue su incidencia en los circuitos comerciales que se imbricaron con el puerto de Matamoros. Y todo ello, a través de la forma en que participaron las distintas casas-mercantiles en la cadena comercial conformada a través de la navegación del río Bravo y, en gran parte, en su recorrido terrestre por las poblaciones fronterizas mexicanas y estadounidenses, así como en el movimiento de internación y salida de mercancías a través del corredor mercantil que, de ida y vuelta, recorrió las plazas comerciales de Matamoros, Monterrey, Saltillo y Zacatecas.

LISTA DE REFERENCIAS

- ALVARADO, A. (2006). *Tamaulipas. Sociedad, economía, política, cultura*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- AVIÑA, J. A. (2010). Familia Milmo. En L. LUDLOW (ed.), *200 emprendedores mexicanos. La construcción de una nación (siglo XIX)* (pp. 283-287, vol. 1). México: Lid Editorial Mexicana.
- CAVAZOS, I., y ORTEGA, I. (2010). *Historia breve de Nuevo León*. México: Fondo de Cultura Económica.
- CERUTTI, M. (1983). *Burguesía y capitalismo en Monterrey 1850-1910*. México: Claves Latinoamericanas.
- CERUTTI, M. (1987). Patricio Milmo, empresario regiomontano del siglo XIX. En C. CARDOSO (ed.), *Formación y desarrollo de la burguesía en México (siglo XIX)* (pp. 231-266). México: Siglo XXI.
- CERUTTI, M. (1992). *Burguesía, capitales e industria en el norte de México. Monterrey y su ámbito regional (1850-1910)*. México: Alianza/Universidad Autónoma de Nuevo León.
- CERUTTI, M. y GONZÁLEZ, M. (1993). *Frontera e historia económica. Texas y el norte de México (1850-1865)*. México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Universidad Autónoma Metropolitana.
- CERUTTI, M., y GONZÁLEZ, M. (1999). *El norte de México y Texas (1848-1880)*. México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.
- CERUTTI, M. (2000). *Propietarios, empresarios y empresa en el norte de México*. México: Siglo XXI.
- GRAF, L. R. (1993). Historia económica del bajo Río Grande (1820-1875). En M. CERUTTI y M. GONZÁLEZ (eds.), *Frontera e historia económica* (pp. 28-41). México: Uni-

- versidad Autónoma Metropolitana/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.
- HERNÁNDEZ, R. (1978). Comercio e industria textil en Nuevo León (1852-1890). En C. CARDOSO (ed.), *La formación y desarrollo de la burguesía en México (siglo XIX)* (pp. 267-286). México: Siglo XXI.
- HERRERA, I. (1977). *El comercio exterior de México (1821-1875)*. México: El Colegio de México.
- HERRERA, I. (1980). *Estadísticas del comercio exterior de México (1821-1875)*. México: Secretaría de Educación Pública/Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- IBARRA, A. (1998). *El comercio y el poder en México (1821-1864)*. México: Fondo de Cultura Económica.
- JAUREGUI, L. (2004). Las puertas que reciben al mundo: aduanas, contrabando y comercio en el siglo XIX. En E. FLORESCANO (coord.), *Historia general de las aduanas de México* (pp. 111-154). México: Confederación de Asociaciones de Agentes Aduanales de la República Mexicana.
- LÓPEZ, F. (1978). *La estructura económica y social de México en la época de la Reforma*. México: Siglo XXI.
- MÁRQUEZ, A. (1855). *Noticias estadísticas del departamento de Tamaulipas*. México: Gobierno del Estado de Tamaulipas.
- MEYER, R. M. (enero-marzo, 1987). Los ingleses en México, la casa Manning y Mackintosh (1824-1852). *Historias*, 16.
- PRIETO, A. (1873). *Historia, geografía y estadística del Estado de Tamaulipas*. México: Tipografía Escalerillas.
- TARDIFF, G. (1968). *Historia general del comercio exterior mexicano: antecedentes, documentos, glosas y comentarios (1503-1869)*, 2 vols. México: Gráfica Panamericana.
- TRUJILLO, M. (2000). *Empresariado y manufactura textil en la ciudad de México y su periferia*. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.
- TRUJILLO, M. (2005). *El Golfo de México en la centuria decimonónica. Entornos geográficos, formación portuaria y configuración marítima*. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social/Miguel Ángel Porrúa.
- TRUJILLO, M. (2009). *El péndulo marítimo-mercantil en el atlántico novohispano (1798-1825). Comercio libre, circuitos de intercambio, exportación e importación*. México-Cádiz: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social/Universidad de Cádiz.
- TRUJILLO, M. (2013). *La vida portuaria en Tampico. Su comercio exterior, movimiento marítimo y concurrencia de casas-mercantiles, 1800-1870*. México: Ediciones del Lirio.
- VAYSSADE, M., RUIZ, V. M., GONZÁLEZ, C., HERRERA, D., GONZÁLEZ, F., y SÁNCHEZ, M. del P. (1990). *Cartografía histórica de Tamaulipas*. México: Gobierno del Estado de Tamaulipas/Instituto Tamaulipeco de Cultura.
- VÁZQUEZ, J. Z. (mayo-agosto, 1986). México y Estados Unidos desde el Foreign Office (1833-1846). *Secuencia*, 5, 148-154.

- VÁZQUEZ, M. E. (2010). *José San Román y Palacio*. En L. LUDLOW (ed.), *200 emprendedores mexicanos. La construcción de una nación (siglo XIX)* (pp. 265-270, vol. 1). México: Lid Editorial Mexicana.
- ZORRILLA, J. F. (1977). *Historia de Tamaulipas, síntesis*. Ciudad Victoria: Universidad Autónoma de Tamaulipas.
- ZORRILLA, J. F., MIRÓ M. y HERRERA, O. (1990a). *Tamaulipas. Textos de su historia*. México: Gobierno del Estado de Tamaulipas/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.

BIBLIOGRAFÍA

- BERNECKER, W. (1988). Los alemanes en el México decimonónico: cuantificación, estructura socioprofesional, posturas político-ideológicas. *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, 25, 385-414.
- CORBETT, B. (1995). Las fibras del poder: la guerra contra Texas (1835-1836) y la construcción de un Estado físico-militar en San Luis Potosí. En J. SILVA, J. C. GROSSO y C. YUSTE (comps.), *Circuitos mercantiles y mercados en Latinoamérica. Siglos XVIII-XIX* (pp. 362-394). México: Universidad Nacional Autónoma de México/Instituto de Investigación Dr. José María Luis Mora.
- GÁLVEZ, A. (1993). *Regionalismo y gobierno general. El caso de Nuevo León y Coahuila (1855-1864)*. Monterrey: Gobierno del Estado de Nuevo León.
- GARCÍA, B. (2008). *Las regiones de México. Breviario geográfico e histórico*. México: El Colegio de México.
- GERHARD, P. (1996). *La frontera norte de la Nueva España*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- GARCÍA, N. D. (2011). Empresarios alemanes en Monterrey. Su impacto en la industria y el comercio (siglo XIX). En O. FLORES (ed.), *Pereza, revolución y desarrollo empresarial en México (siglos XIX y XX)* (pp. 51-65). Monterrey: Universidad de Monterrey.
- TORREA, J. M. (1940). *Estado de Tamaulipas. Diccionario geográfico, histórico, biográfico y estadístico de la República Mexicana*. México: Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística.
- YUSTE, C. y SILVA, J. (eds.). (2005). *Circuitos mercantiles y mercados en Latinoamérica (siglos XVIII y XIX)*. México: Universidad Nacional Autónoma de México/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.
- ZORRILLA, J. F., MIRÓ, M. y HERRERA, O. (1990b). *Tamaulipas una historia compartida (1810-1821)*. Ciudad Victoria: Universidad Autónoma de Tamaulipas.