

FRONTERA, ACTIVIDAD ECONOMICA Y DESARROLLO EMPRESARIAL EN EL MÉXICO (1850-1910)

MARIO CERUTTI
Universidad Autónoma de Nuevo León
Monterrey-México

I. INTRODUCCION

Nuestros estudios sobre determinados espacios regionales del norte de México, sobre los grupos empresariales del segmento nororiental y en torno a la importancia que asumieron para su respectivo desenvolvimiento las relaciones con la economía estadounidense, guiarán las reflexiones siguientes.¹ Un elemento vertebral del planteamiento consiste en que el desarrollo económico y/o empresarial de determinados espacios regionales –ya en el siglo XIX, ya en el siglo XX- puede haber recibido sus estímulos más intensos del contacto con una economía externa de elevado dinamismo, influjos generalmente derivados de (o vinculados a) ciclos de las revoluciones industriales y tecnológicas.

Remarcamos de entrada dos elementos que se conectan con lo metodológico: a) la investigación terminó por brindar prioridad al ámbito regional y, con ello, descartó asumir el territorio del Estado-nación como espacio a estudiar²; b) aunque se reconoce el impacto de la economía nacional (o del conjunto del Estado-nación), el énfasis fue orientado hacia los estímulos provenientes de la economía avanzada sobre todo porque –como sucede en el caso mexicano— incluye un aspecto decisivo: la contigüidad territorial.

Aunque la ponencia alude de manera particular al siglo XIX y a porciones del XX, las actuales experiencias de integración económica plurinacional y las paralelas tendencias a la globalización podrían incitar a utilizar sesgos metodológicos similares. El norte de México, vivamente incentivado por el Tratado de Libre Comercio para la América del Norte y por la circunstancia globalizante, es un escenario sumamente útil para extraer algunas conclusiones al respecto.

II. UN ESPACIO REGIONAL Y BINACIONAL

Este trabajo está sustentado en tres herramientas fundamentales: a) la historia económica; b) la historia empresarial; c) un enfoque regionalizado del siglo XIX (se operó, en general, desde el norte de México, y en particular desde su porción centro/oriental).

Punto de partida primordial para una más ajustada interpretación de la historia económica y empresarial del norte de México es reconocer lo que podría denominarse su peculiaridad estratégica. Desde mediados del siglo pasado, este enorme espacio geográfico comenzó a convertirse en una especie de prolongación territorial del más grande mercado nacional creado por el capitalismo: el de los Estados Unidos. Esa condición ofreció la posibilidad de un contacto directo³ con una economía que, desde 1870, ingresó con plenitud en la segunda revolución industrial y pasó a transformarse en uno de los motores de la economía atlántica.

La relación con los Estados Unidos ha tenido una inocultable influencia sobre el norte mexicano. Con modificaciones diversas, esa influencia --claramente perceptible desde la historia económica y empresarial-- ha perdurado hasta el presente. En la múltiple cadena de vinculaciones que, desde 1850, comenzó a unir el norte de México a la economía de los Estados Unidos sobresalió un eslabón sustancial: Texas. Esto fue, por supuesto, particularmente explícito desde Chihuahua hacia el Golfo de México, y desde el Bravo hasta bien entrado el sur (mapa 1). Es decir, para el gran norte centro/oriental del país, ubicado debajo del extenso estado texano.

Las funciones de Texas han sido cambiantes desde el momento en que el río Bravo (o Grande) se convirtió en límite internacional. En una fase inicial --1848-1865, tras la firma del Tratado de Guadalupe Hidalgo-- una serie de elementos caracterizaron la nueva condición de este cauce fluvial: a) asumió la calidad de frontera jurídico/política, de línea divisoria entre dos estados-nación en proceso de configuración. Ni los Estados Unidos ni México habían terminado de definirse aún en términos territoriales (por lo tanto sus fronteras jurídicas quedaban sujetas a eventuales alteraciones en el futuro); b) su condición de límite internacional resultaba un excelente pretexto y un estímulo para incentivar el tráfico mercantil. Desde el norte oriental mexicano se podía exportar e importar, vía el sur de Texas, y conectarse con facilidad al mercado atlántico. Desde Texas, las casas mercantiles que se fueron estableciendo sobre la margen izquierda podían operar con la comodidad que ofrecían las leyes estadounidenses y --así-- procurar en el norte de México su producto más apetecido: la plata; c) el Bravo era testigo, simultáneamente, del agresivo desalojo de las culturas seminómadas que ocupaban --aunque en forma precaria-- el entorno que lo rodeaba. Al norte y al sur del río las familias apaches y comanches soportaban el asedio de ejércitos y milicias que libraban, con análoga furia, una guerra a muerte contra el bárbaro. Resuelta su expulsión --identificada con frecuencia con el exterminio-- llegaban la fuerza de trabajo (que repoblaba los espacios ganados) y el capital, que organizaba y ponía en marcha nuevas actividades productivas.⁴

El Bravo, por consiguiente, era uno de los componentes más relevantes de una economía de frontera que se empeñaba en operar sobre sus dos márgenes: hacia el sur estaban Chihuahua, Coahuila, Durango, Nuevo León, Tamaulipas y hasta Zacatecas; hacia el norte, Texas (mapa 1). Lejos de escindir este espacio económico, el río resultaba su bisagra, su eje unificador. Y como invasores de una geografía que iba siendo ocupada con tenacidad, los agentes sociales portadores del capital --núcleos burgueses en pleno crecimiento⁵-- operaban y aprovechaban las oportunidades que ofrecía un territorio que la historiografía estadounidense (o algunas sudamericanas) no dudarían en llamar de frontera. Desde estos años, y hasta los 80, los dueños del capital incursionaron al amparo y detrás de los ejércitos que expulsaban o exterminaban -tanto desde el norte como desde el sur- a los grupos indígenas refugiados en el desierto. El combate contra las familias apaches y comanches afirmó -y mitificó- la condición de frontera de esos territorios⁶.

El Bravo emergió desde 1850, por lo tanto, como una invitación para desenvolver múltiples y lucrativas actividades económicas. Como esto sucedía a ambos lados del Bravo --desde el Golfo de México hasta Piedras Negras/Eagle Pass-- y se prolongaba tierra adentro para incluir núcleos urbanos como Monterrey y San Antonio, es posible reconocer un espacio relativamente homogéneo en el que: a) el río actuaba como matriz de una historia económica y empresarial común, manifestada tanto en el sur de Texas como en

buena parte del norte oriental mexicano; b) las relaciones económicas que se expresaban en su interior eran más regulares e intensas que las que mantenían ambos márgenes del Bravo con las respectivas economías nacionales; c) en realidad, lo que comenzaba a construirse en esos años era un espacio económico común, un espacio regional/binacional destinado a reforzarse en décadas posteriores.

III. PLATA, GUERRA Y ALGODÓN EN TORNO AL RÍO

Un significativo movimiento mercantil despuntó desde el mismo momento que, tras la guerra con Estados Unidos, una paz momentánea retornó al Bravo.⁷ Los testimonios de la época e investigaciones más contemporáneas coinciden en que eran los centros mineros del norte central mexicano los que invitaban a estimular penetración mercantil.

Desde el propio Texas sobresalían Mifflin Kenedy, Richard King y Charles Stillman, quienes construyeron cuantiosas fortunas y resultaron protagonistas destacados del posterior desarrollo capitalista estadounidense. La documentación revisada en archivos regionales y texanos confirma que ya en los 50 comenzaba a insinuarse este espacio comercial binacional en torno al Bravo.⁸ Del lado estadounidense sólo comprendía en esos años el sureste de Texas: su aislamiento relativo estimulaba su condición de prolongación comercial de amplias franjas septentrionales del vecino país. En su conjunto, este incipiente espacio binacional solía usar el puerto de Nuevo Orleans para alcanzar el mercado mundial. El metálico era la savia que vinculaba las áreas más monetizadas del territorio mexicano con el Golfo de México y la economía atlántica.

Pero entre mediados de los 50 y 1870 al Bravo y su entorno los sacudió otra circunstancia: la guerra. Derivación expresa de un conflicto militar de reciente terminación (el de México contra Estados Unidos, en 1846/47), este límite internacional fue utilizado por necesidades bélicas con extrema frecuencia a partir de 1850.⁹ En el devenir del México independiente, los años que transcurrieron entre el término de la guerra con los Estados Unidos y 1867 resultaron decisivos. De manera análoga a lo que sucedía en otras latitudes del continente, México quedó envuelto en intensas luchas civiles y conflictos internacionales. Liberales y conservadores eran los polos ideológicos más visibles de un enfrentamiento que, finalmente, arrastró a una nueva intervención extranjera. Las luchas civiles arreciaron desde 1854, llevaron a la guerra de Reforma y desembocaron con la intervención francesa.

En el extremo noreste del país (Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas), las guerras gestaron un poder militar y político de dimensiones regionales que se mantuvo durante diez años. El noreste se había integrado con vigor a los combates militares a partir de mayo de 1855, cuando la ciudad de Monterrey y el gobernador del estado de Nuevo León, Santiago Vidaurri, pasaron a convertirse en protagonistas fundamentales. Al anexar Coahuila en 1856 e influir claramente sobre el norte de Tamaulipas, Vidaurri transformó a Monterrey en el pivote político, administrativo, militar y comercial de un amplio espacio ubicado al sur del Bravo. El gobernador montó un ejército con más de cinco mil hombres y, a la vez, construyó un sistema regional de poder que alcanzó peso notorio a nivel nacional¹⁰. La primera fase sistemática de formación de capitales en Monterrey se nutrió en este sistema regional.¹¹

La consolidación de un sistema regional, hacia fines de los 50, habría de coincidir con otro enorme conflicto militar: la guerra de Secesión en los Estados Unidos, que sacudió con extremo vigor toda la economía atlántica. Cuando se desató la guerra de Secesión, en

1861, la experiencia previa en uno y otro lado del Bravo, las gigantescas y urgentes necesidades del Sur confederado, y el aparato militar y administrativo con base en Monterrey se entrelazaron para configurar una coyuntura comercial de signos espectaculares. La dimensión que alcanzó el tráfico mercantil en el ámbito binacional que rodeaba al Bravo --abruptamente instalado en el corazón de la economía atlántica debido a las gigantescas exportaciones de algodón sureño¹²-- facilitó la formación de grandes fortunas y propició la adquisición de una experiencia empresarial apta para operar con éxito con los principales nudos económicos de Europa y los Estados Unidos.

Como el sistema regional construido desde Monterrey ya se encontraba maduro, la capital de Nuevo León, el noreste vidaurista y el espacio que rodeaba al Bravo pudieron quedar --en esos años-- explosivamente conectados con las necesidades de las economías industrializadas. El extremo meridional de Texas y el noreste de México se convirtieron en la salida obligada, menos riesgosa y más apta para el algodón que el Sur plantador proveía a los países con mayor desarrollo fabril.¹³ Debido a que la industria textil inglesa, la francesa, la catalana y la del mismo norte de Estados Unidos se contaban entre las más afectadas por la Civil War¹⁴, un tráfico incesante se articuló en los desiertos que bajaban desde el norte de Texas hasta Monterrey, y desde Matamoros hasta más allá de Piedras Negras y Eagle Pass.

Si el peso estratégico que el Sur plantador había asumido para las naciones industrializadas hizo de la guerra Secesión un conflicto de alto impacto sobre la economía atlántica, los comerciantes del área estudiada se tornaron sus protagonistas principales. El algodón ganaría más y más relevancia en este tráfico: el hambre de la fibra en las economías industrializadas, y el precio alcanzado en un contexto influido por plazas como Liverpool, Londres y Nueva York, lo explican.

Como la guerra de Secesión llevó a grados impronosticables el uso mercantil de la línea del Bravo, su prolongación inevitable habrían de ser los puertos mexicanos del Golfo de México. Mientras los situados en Texas, Nueva Orleans y Mobile soportaban cercos y bloqueos, los puertos mexicanos quedaron libres para que este tráfico fluyera en forma casi ininterrumpida. Matamoros, pegado a Texas y en la salida del Bravo (mapa 2), en especial, viviría horas irrepetibles.

Las innumerables necesidades generadas por los conflictos militares a ambos lados del río agigantaron la actividad comercial y convirtieron a los grupos mercantiles locales en un factor de evidente importancia. La dimensión que alcanzó el intercambio facilitó la formación de grandes fortunas, propició la veloz adquisición de una experiencia empresarial capaz de operar con los principales centros de la economía atlántica, y estimuló la producción en zonas y comarcas aptas para abastecer las insaciables demandas derivadas de la guerra.

Este ámbito transfronterizo y binacional --con sus actividades mercantiles vivamente motorizadas por la guerra-- se prolongaba al promediar el siglo hacia otro escenario tan importante como olvidado: el Golfo de México. Por los puertos texanos (desde Galveston hasta Port Isabel) y por los de Tamaulipas (Tampico, Matamoros), los cargamentos que circulaban desde y hacia el mercado atlántico se insertaban en el Golfo, en el que sobresalían dos puntos estratégicos: Nueva Orleans y La Habana (mapa 2). La obturación de Nueva Orleans durante la Civil War haría de La Habana --capital de la colonia española de Cuba-- otra de las grandes estaciones para decenas de buques que llegaban con algodón

y retornaban con las más diversas mercancías.

La dinámica de mercancías y medios de pago (letras de cambio o libranzas), el movimiento de los barcos, y las redes de aprovisionamiento y crédito tejido por las casas mercantiles señalan una densa red de vinculaciones entre este espacio marítimo y los grandes nudos de la economía atlántica: Nueva York, Liverpool, Londres, Burdeos, El Havre, Barcelona. Auténtico mediterráneo tropical, el Golfo de México aceleraba sus ritmos con el formidable crecimiento de la economía estadounidense. Su combustible, empero, estaba en México: la plata, ansiosamente buscada por todos los que -de una u otra manera- se conectaban con Nueva Orleans, la capital cubana, Galveston, Tampico o Matamoros.¹⁵

IV. DESPUÉS DE LAS GUERRAS (1870-1885)

La década de los 70 funcionó como bisagra histórica para ambos lados del Bravo. En Estados Unidos se vivieron los años de la reconstrucción, que conducirían a la revolución industrial¹⁶. Un proceso hasta cierto punto comparable, aunque con otras dimensiones y diferentes resultados, se manifestaba en ciertas regiones de México tras décadas de convulsiones internas, guerras civiles e invasiones extranjeras. En ambos casos, además, el Estado-nación ingresaba en su fase de afirmación: si la Civil War había reunificado la Unión Americana, las reformas liberales y el advenimiento de Porfirio Díaz encauzaban el poder político, el territorio y la sociedad mexicanas.

Al norte y al sur del Bravo, a su vez, los capitales mercantiles formados en tiempos de guerra apuntaron hacia otros objetivos: el crédito, la apropiación de la tierra, la producción. En Texas, la fundación de bancos locales había estado frenada por reglamentaciones estatales que se remontaban a 1845. Aunque este aspecto procuró ser solucionado desde 1869, buena parte del préstamo corrió a cargo de casas mercantiles que -como sucedía en San Antonio- solían rematar su trayectoria con la fundación de instituciones bancarias.¹⁷ En ambos lados del Bravo el capital comercial y las utilidades derivadas de la guerra fueron utilizados para la adquisición de extensas propiedades: en tanto a Richard King se lo podría presentar como el prototipo texano, Patricio Milmo --el acaudalado yerno de Santiago Vidaurri-- y Evaristo Madero¹⁸ (abuelo del jefe revolucionario) podrían mostrarse como modelos en el noreste mexicano.

Los estudios regionales sobre historia económica y empresarial de los últimos veinte años han mostrado con amplitud cómo se acentuó al comenzar el último tercio del XIX la relación del norte de México con grandes franjas de la economía de Estados Unidos. Es menester insistir en que las oportunidades que disfrutaban los grupos propietarios no sólo favoreció una veloz acumulación de capital: a la vez, propició una experiencia empresarial y una naturalidad en las relaciones con Estados Unidos que serían fundamentales en décadas posteriores.

1. Reactivación en el norte de México

Durante los 70, el proyecto liberal de estímulo y protección al capital comenzaba a brindar sus primeros frutos en México: las reformas institucionales preparaban el camino al orden jurídico y socioeconómico del porfiriato. Aquellos años y buena parte de los 80

presenciaron, además, un cambio decisivo desde el punto de vista de la historia económica: los grandes mercaderes y las casas mercantiles se convirtieron en los financistas del nuevo orden en un momento en que –con la iglesia católica excluida-- aún no asomaba un sistema bancario. El crédito de los comerciantes se esparció por los segmentos más activos de la economía mexicana con tres resultados: 1) generalizó el crédito laico, cuyo comportamiento era totalmente distinto al crédito eclesiástico; 2) multiplicó el traspaso de la propiedad a manos burguesas; 3) y --lo más importante-- estimuló la producción bajo el dominio del capital en sectores que maduraban para conectarse tanto al mercado internacional como al todavía incipiente mercado interior. La dinámica financiera de los grandes comerciantes configuró de hecho un sistema prebancario que no habría de desaparecer a fines de siglo con el advenimiento de las instituciones especializadas¹⁹

En la inmensa porción del norte que se tiende desde las laderas de la Sierra Madre Occidental hacia el Golfo de México se observó tan clara proclividad a dirigir recursos, bienes y capitales a sectores productivos. En el corazón de dicho espacio habría de protagonizarse, precisamente, uno de los más impresionantes casos de activación productiva a partir del crédito comercial: el que dio origen a la comarca lagunera, compartida por los estados de Durango y Coahuila. Su agricultura especializada y su materia prima fundamental -el algodón-- habrían de multiplicar la dinámica empresarial, el consumo y el intercambio internos, y el desarrollo de industrias textiles, aceiteras y jabonera de considerable significación. Los núcleos mercantiles residentes en Monterrey y los de otras ciudades del norte (Saltillo, Chihuahua, Durango) quedaron ampliamente involucrados en el desenvolvimiento de estas tierras bañadas cada temporada de lluvias -es decir: aluvionalmente- por los ríos Nazas y Aguanaval.

En esos mismos años 70, en el no menos enorme Chihuahua, se consolidaba Luis Terrazas. Su importancia política caminó de la mano de su poder económico, de la derrota infligida a apaches y comanches y de una llamativa dinamización de la ganadería, la minería, el comercio y el movimiento crediticio. Chihuahua, en esos años, vio funcionar más bancos que todo México. Uno de ellos, el de Santa Eulalia -transformado más tarde en Comercial de Chihuahua- cimentaría uno de los más sólidos bancos del interior durante el porfiriato: el Banco Minero.²⁰ Hacia mediados de los 80, el estado contaba con cinco bancos locales y con oficinas regionales de instituciones de la ciudad de México.

La precocidad bancaria de Chihuahua tuvo mucho que ver con la prosperidad que desataron las exportaciones de ganado, que arreciaron desde mediados de los 70 en la medida que la economía norteamericana se restablecía y que Texas acentuaba sus conexiones con el noreste estadounidense. La coyuntura favoreció de manera particular al general Terrazas y sus allegados: desde mediados de los 80, una auténtica eclosión se registró en el rubro pecuario. Procedente de la ciudad de México y Torreón, el Ferrocarril Central atravesó el estado y, vía Paso del Norte, se unió a los más grandes sistemas ferroviarios de Estados Unidos. Los consumidores del centro y del este norteamericano podían recibir ahora, con relativa velocidad, el ganado chihuahuense²¹.

3. Texas: una formidable expansión

Mientras, del otro lado del Bravo, Texas materializaba también su reconstrucción económica. Poco afectado por la guerra civil --si se compara con lo que sucedió en el resto del Viejo Sur-- este voluminoso estado vivió en los 70 una marcada reactivación que no dejó de repercutir en el norte mexicano. En esa década se reimplantó con fuerza el aluvión migratorio, proveniente tanto de los estados más arrasados del Sur como de Europa y del mismo México. Si en 1870 Texas había sumado poco más de 815 mil habitantes, para 1880 tendría más de un millón y medio y en 1900 superaría los tres millones²². Este proceso acentuó la ocupación del suelo y la marcha hacia el oeste, posibles también por la expulsión de los grupos apaches y comanches y --a simultáneamente-- por el exterminio de las enormes manadas de búfalos que brindaban sustento a estas culturas²³.

Pero uno de los datos más llamativos fue el tendido de los ferrocarriles, especialmente veloz desde la segunda parte de la década. Más de la mitad del kilometraje de rieles instalado durante el siglo se realizó entre 1875 y 1885. Para 1882 la longitud de los ferrocarriles se había elevado en más de un mil por ciento respecto a 1870. Y si en este último año Texas figuraba en el lugar número 28 entre los estados de la Unión, para 1890 ocupaba el tercer puesto (y antes de 1904 había pasado al primer lugar)²⁴. Al arribar a Texas las grandes líneas que bajaban del norte, su territorio quedó firmemente incorporado al enorme mercado nacional estadounidense. Esto prepararía las condiciones perfiladas desde mediados de los 80, cuando los ferrocarriles descendieron más al sur y cubrieron el extenso norte de México. Los ferrocarriles explican en parte, también, la reactivación comercial de puertos como Galveston y Corpus Christi, unidos a la dinámica del Golfo de México, fuertemente vinculados a Nueva Orleans y La Habana y tributarios de Nueva York.

Mientras el algodón reiniciaba durante los 70 su febril carrera, la ganadería transformaba a Texas en una potencia pecuaria. Si en 1870 se cosecharon unas 350 mil pacas de 250 kilogramos cada una, a fines de los 90 se recolectaron tres millones. El algodón --auxiliado por el ferrocarril, el telégrafo y la llegada masiva de fuerza de trabajo-- tuvo mucho que ver con la ocupación efectiva del centro y del oeste de Texas²⁵. El número de granjas (farms) pasó de unas 61 mil en 1870 a más de 174 mil en 1880.

No menos espectacular fue el auge de la ganadería, anticipado por las incesantes necesidades de la Civil War. El ya poderoso mercado nacional (unos 30 millones de consumidores en vísperas de la guerra de Secesión) generó una ingente demanda de alimentos, en la cual Texas se insertó como área pecuaria de alta especialización. Se ha estimado que entre 1875 y 1885 se enviaron más de tres millones de cabezas hacia el norte, en un movimiento que incluyó desde los míticos cattle drives (o cattle trails) hasta la fase de irrupción ferroviaria. Hacia 1880 los precios tendieron a subir en los mercados septentrionales, lo que arrastró con más vigor a los ganaderos texanos a una verdadera época dorada.

Otro par de innovaciones tecnológicas apoyó tan profundos avances en la ocupación y utilización del suelo: el alambre de púas y el molino de viento. Con el primero se montó un tipo de cercado que, según Spratt, “cambió todo el sistema de la agricultura en el oeste” durante la segunda mitad de los 70. Para Calvert y De León, los ferrocarriles, el alambre de púas y el molino de viento modificaron por completo el escenario texano. A comienzos de los 80, destacan, entre los ganaderos del centro y del sur de Texas se generalizaba el cercamiento de los mantos de aguas poco profundas (aprovechables ahora con el windmill) y de las áreas de pastos.²⁶

Es pertinente insistir aquí --por varias razones-- que entre fines de los 60 y principios de los 80 un interesante flujo de capitales originados en Texas cruzó el Bravo y comenzó a actuar en el norte mexicano, sobre todo en la minería. En este campo, como en tantos otros, la relación con Texas precedió a la que más tarde manifestarían otros segmentos de la economía norteamericana. Desde entonces Texas no sólo fue un vivaz estímulo para sus vecinos del Bravo --consecuencia de su impresionante crecimiento demográfico y económico-- sino que, simultáneamente, sirvió de puente con el gran mercado del este y del medio oeste estadounidense. En el contexto de los 70, las funciones que el Bravo había cumplido a partir de 1850 comenzaban a redimensionarse²⁷.

Así, si durante los tiempos bélicos fue el comercio la actividad fundamental, desde los años de la reconstrucción posterior a 1870 destacarían la agricultura, la ganadería y, poco más tarde, la minería. El tendido de los ferrocarriles, ya en los 80, unió este espacio intra e interfronterizo con mayor intensidad, y a su movimiento económico con el más grande mercado nacional del mundo. Su conexión directa con la segunda revolución industrial --que se desarrollaba en el este estadounidense-- incentivó las oportunidades de inversión en Texas y en el norte de México, y los convirtió (antes de la Primera Guerra) en un auténtico vivero empresarial.

V. 1885-1910

1. Rieles y mirada hacia el norte

Al afirmarse el orden porfiriano, ya en los 80, el norte centro/oriental de México fue sacudido por el tendido de las grandes líneas ferroviarias. Las empresas estadounidenses bajaron hacia el sur, y modificaron radicalmente la orientación atlántica de la economía mexicana²⁸. Entre 1882 y 1888 se pusieron en funcionamiento los ferrocarriles Central, Nacional e Internacional. Formaron con sus tentáculos de acero dos nudos fundamentales en el territorio que se volcaba sobre el Golfo: la comarca lagunera (con eje en Torreón, mapa 3) y Monterrey.

Pero, además, terminaron de unir este espacio mexicano con la economía estadounidense. En un triple sentido: a) acentuaron la unificación con el estado de Texas, que hacia 1895 sumaba 15 mil kilómetros de rieles y se encontraba, ya, completamente integrado al mercado interior de la Unión; b) conectaron el norte de México con la porción central de Estados Unidos y los grandes lagos, hacia cuyos corrales y empacadoras fluían miles de cabezas de ganado; c) y, sobre todo, anudaron firmes lazos entre el norte de México y el noreste de Estados Unidos, uno de las principales escenarios de la segunda revolución industrial.

No puede extrañar que durante los 80 se percibiera --como sucedía en Vizcaya, en el País Vasco-- una clara motorización de la minería dedicada al abastecimiento de metales industriales, en especial plomo y cobre. La demanda de los mismos ferrocarriles habría de incentivar en Coahuila la producción de carbón, cuyas cuencas principales fueron atravesadas en la segunda fracción de la década por el Internacional (que descendía desde Piedras Negras hacia Torreón).

Los ferrocarriles cumplieron una segunda función: no sólo ligaron segmentos decisivos de la economía mexicana a la de Estados Unidos, sino que contribuyeron a articular el propio mercado interno, el cual, desde los últimos años del XIX, empieza a adoptar perfiles de mercado nacional. Su configuración --todavía precaria pero evidente-- podía observarse con nitidez desde Chihuahua, La Laguna y Monterrey, cuyos capitales comenzaron a operar desde mediados de los 80 con criterios multirregionales.

Una mirada global sobre el sistema ferroviario porfiriano --por lo tanto— lleva a extraer de inmediato cuatro conclusiones: 1) sus tramos vertebrales apuntaron hacia la frontera norte, donde se fusionaron con las redes que bajaban de Estados Unidos; 2) este hecho supuso que la porción centro/oriental del norte (desde las laderas de la Sierra Madre Occidental hacia el Golfo, y desde San Luis Potosí hasta el Bravo) absorbiera el mayor kilometraje del sistema; 3) el acceso del norte centro/oriental a Estados Unidos podía efectuarse por cuatro puntos: Paso del Norte (Chihuahua), Piedras Negras (Coahuila), y Nuevo Laredo-Matamoros (Tamaulipas); 4) dado que las dos líneas más grandes del sistema --el Central y el Nacional-- llegaban hasta la ciudad de México, el tendido hacia (o desde) Estados Unidos incluyó la ágil articulación de este ancho espacio con las áreas centrales --las más pobladas-- del país.

Conclusiones conexas o que derivan de las indicadas podrían ser las que siguen: a) México fue el único país latinoamericano que configuró un sistema ferroviario que apuntaba de manera sustancial hacia una frontera terrestre. Aunque inicialmente su proyección era hacia su tradicional puerto atlántico (Veracruz, con lo que parecía seguirse el modelo normal en el resto de América Latina), el peso de la economía estadounidense obligó a buscar el Bravo, en lugar del mar; b) la economía mexicana, por ello, era la única en América Latina que contaba con la oportunidad de ligarse por medio del ferrocarril a una sociedad que protagonizaba la segunda revolución industrial; c) la porción centro/oriental del norte era la más impactada por estas relaciones. Su posición geográfica facilitaba los vínculos con el escenario de mayor desarrollo en la América del Norte: la franja centro-este de Estados Unidos; d) los cuatro puntos de entrada al sistema norteamericano (El Paso, Eagle Pass, Laredo y Brownsville) se encontraban en Texas.

2.Rieles y producción debajo del Bravo

Si se observa el trazado de las líneas férreas que se establecieron en los siete estados componentes del norte centro/oriental, se podrá concluir en principio que el trazado nort-sur dominaba este espacio. Las líneas fundamentales descendieron como prolongación de los sistemas estadounidense y texano, formando visibles callejones en la geografía mexicana.

Aunque muy importante, no fue éste, sin embargo, el único efecto o fruto del trazado que se incentivó desde los años 80. El mapa 3 indica el surgimiento de al menos tres grandes nudos en el entramado: Torreón y la comarca lagunera, Monterrey y la capital de San Luis Potosí. La característica común de cada nudo de comunicaciones provino de que una o más de las grandes líneas lo cruzaba hacia el sur (o hacia el norte). Pero, paralelamente, Torreón, Monterrey y San Luis atrajeron ramales horizontales de innegable importancia. Mientras San Luis se conectaba al puerto de Tampico y Aguascalientes, Monterrey y Torreón demarcaron entre sí el más apretado tejido de conexiones del norte.

Además, gracias al Ferrocarril Internacional (que descendía de Piedras Negras), Torreón se vinculó a la capital de Durango, en tanto que una de sus salidas hacia Monterrey lo unía con otra capital, Saltillo. Monterrey, por su lado, al reforzar la integración de Tampico a toda la red, brindaba otro conducto hacia el Golfo.

Estos rieles horizontales, de este a oeste, jugaron un papel sustancial en la unificación de áreas productivas situadas en el norte de México. Junto con los ramales menores (especialmente instalados para penetrar o recorrer comarcas específicas como las mineras, las forestales, la del carbón o del algodón), cubrieron en principio una función dinamizadora de la actividad económica (en no pocos casos -por cierto- el riel sólo siguió al propio sistema productivo). Aunque dependiente de las líneas troncales, la red se bifurcó para enlazar las zonas de mayor capacidad productiva y los centros urbanos y demográficos preponderantes.²⁹

En fin: las comarcas productoras de minerales (plomo, hierro, cobre, plata, oro), de carbón, de algodón (fibra y semilla), de maderas, de guayule, ixtle o trigo, las ganaderas y citrícolas se vieron atravesadas, entrecruzadas o tocadas por el camino de hierro. Su arribo provocó alteraciones fundamentales en no pocos lugares, o terminó de desatarlas en otros. Si en La Laguna el ferrocarril llegó después que el algodón, en la comarca citrícola del sureste de Nuevo León se perfiló como una de las causas centrales para que los naranjos reemplazaran cultivos y producciones más tradicionales (maíz, caña de azúcar, piloncillo).

Fue un medio de comunicación y transporte decisivo para que -pese al vacío demográfico norteño- se constituyera debajo del Bravo un ágil mercado de fuerza de trabajo. Monterrey, Torreón, Gómez Palacio, la comarca algodona, zonas como las del carbón (en Coahuila) vieron crecer de manera sostenida -y en ciertos casos abrupta- su cantidad de habitantes. El ferrocarril poblaba algunas áreas, y vaciaba otras: los estados de San Luis Potosí, Zacatecas y Durango quedaron, así, satelizados por una periferia más dinámica, y sus hombres jóvenes partieron para ocuparse en otros puntos del norte (o en Texas).

Aunque es cierto, como se ha afirmado, que las dos grandes líneas que atravesaron el norte centro/oriental --el Central y el Nacional-- abrieron los senderos que desde los Estados Unidos convergían hacia el centro del país, junto a ellas hubo otras dos que --pese a sus funciones internacional y nacional-- desempeñaron un evidente papel regional: el Ferrocarril al Golfo, que unía Monterrey con el puerto de Tampico, y el Ferrocarril Internacional, que bajaba desde Piedras Negras a Torreón y conectaba con la ciudad de Durango.

Estos ferrocarriles estaban lejos de funcionar como simple acopiador de materias primas para la economía estadounidense. Los primeros consumidores del carbón de Coahuila eran los propios ferrocarriles y las plantas de fundición de Monterrey, Aguascalientes, San Luis Potosí y Chihuahua. La Laguna, hacia fines de siglo, no sólo producía cerca del 75% del algodón mexicano, sino que casi la totalidad de la fibra se destinaba a las fábricas textiles de Orizaba, Puebla, el valle de México, Coahuila, Durango y Monterrey. La semilla de algodón era transformada en una elevada proporción en aceite, jabón y glicerina por la Compañía Industrial Jabonera de La Laguna (Gómez Palacio), a la que estaban asociados los propios agricultores de la comarca regada por los ríos Nazas y Aguanaval. Más del 90% de la producción de Jabonera (que incluía alimentos para

animales) convergía hacia un mercado interior en pleno proceso de articulación y desarrollo. La totalidad del mineral de hierro que brotaba del Cerro de Mercado, en las inmediaciones de la ciudad de Durango, era empleado por la Compañía Fundidora de Fierro y Acero de Monterrey, la más grande planta siderúrgica creada por capitales privados en América Latina hasta la segunda guerra mundial. Los minerales plomosos y cupríferos eran cargados rumbo a las mismas plantas de metalurgia pesada que usaban el carbón como combustible, donde eran transformados en metales que marchaban -en fuerte proporción- hacia la exportación. Las instalaciones mineras y brotes fabriles como los de Monterrey y Torreón, por su lado, gestaban fuertes demandas de maderos y, por ello, estimulaban la explotación intensiva de la ladera oriental de la Sierra Madre Occidental.

El tendido de ferrocarriles activó por lo tanto, en el norte mexicano, una clara división del trabajo³⁰. Esta división podía manifestarse ya entre zonas productivas, ya entre empresas. Ejemplo de lo primero fueron la cuenca del carbón, en el valle del río Sabinas y sus alrededores, la comarca algodонера y el rincón citrícola del sureste de Nuevo León. Casos de empresas de alta especialización que gestaban enormes demandas de materias primas dentro del mismo norte, eran las plantas de metalurgia pesada de Monterrey, la Compañía Jabonera de La Laguna, Vidriera Monterrey o Cementos Hidalgo. Sus productos podían orientarse hacia el mercado estadounidense (plomo, pasta aceitosa, cobre, alimentos animales) o al nacional (hierro y acero, cemento, vidrio, jabón, glicerina).

El tendido de los ferrocarriles brindó dinamismo y mayor eficacia a estas relaciones, multiplicó los intercambios (en especial, entre propietarios y dueños del capital), e hizo crecer de manera sensible los multiplicadores y eslabonamientos productivos. Al unir el norte centro/oriental con el mercado estadounidense y al integrar con mayor solidez espacios interregionales que tendían a configurar un mercado nacional, generó un conjunto de transformaciones que habrían de pesar largamente no sólo en el norte: también --aunque esto ha sido escasamente reconocido-- en el conjunto de la economía mexicana.

V. MONTERREY Y SU EMPRESARIADO

En respuesta a este contexto, y como pivotes regionales de ese espacio económico fronterizo, Chihuahua, La Laguna y Monterrey se perfilaron a comienzos del siglo XX como los centros más activos del gran norte oriental. Se erigieron, en forma simultánea, como nudos principales de un vigoroso eje empresarial capaz de atraer bienes y recursos de propietarios de otros puntos del norte y, en ciertos casos, de la ciudad de México.

Nacidos y desarrollados en esta dinámica economía de frontera, dichos segmentos burgueses asumieron a la vez una especie de división interna del trabajo: mientras la ciudad de Chihuahua y su entorno se apoyaban en un ágil desenvolvimiento bancario y crediticio, en la ganadería, la minería, la explotación forestal y algunos brotes de industria liviana, la comarca lagunera se concentraba en la agricultura especializada y en la agroindustria; Monterrey, en tanto, terminaba definiéndose como la más expresiva urbe fabril del conjunto: el devenir del siglo XX comprobaría con amplitud su relevancia.³¹

Esa división del trabajo --alimentada por un racimo de demandas generado tanto desde Texas hacia el norte como dentro del propio territorio nacional-- gestó oportunidades suficientes para que surgieran empresas de llamativa magnitud en cuanto a tamaño y organización.³²

1. Dinámica fronteriza y empresariado: Monterrey(1850-1910)

Ciudad ubicada a menos de 200 kilómetros de Texas, Monterrey ha logrado sobresalir en el contexto mexicano contemporáneo por dos razones: a) su desenvolvimiento industrial; b) su empresariado. Las características de su inicial brote fabril (1890-1910, sustentado en sectores de la industria pesada) y la formación local de cuadros gerenciales³³ la ha diferenciado de manera parcial a escala latinoamericana.

Como ya se ha explicitado, los orígenes de sus grupos propietarios y empresariales se remontan a los tiempos más convulsivos de la historia mexicana, a mediados del siglo XIX: cuando los Estados Unidos --en plena expansión territorial-- se apropiaron de más de la mitad de la geografía del inestable vecino del sur. Fue en tan tumultuosos años cuando en Monterrey y en su entorno inmediato comenzó a perfilarse una burguesía comercial alimentada por las oportunidades que gestaban la tosca frontera del Bravo, las guerras y ejércitos dedicados ya a las luchas civiles, ya a combatir apaches y comanches, ya a repeler invasiones externas.

Desde esos tiempos se conocieron en el noreste apellidos y familias que --durante décadas-- prosiguieron mencionándose en el escenario regional de los negocios: Zambrano, Madero, Garza, Calderón, González Treviño, Belden, Milmo, Hernández, Rivero. Entre 1880 y la revolución se sumaron nuevos apellidos: Sada, Armendaiz, Mendirichaga, Muguerza, Ferrara, Maiz. Este conjunto de apellidos -que agrupaba comerciantes autóctonos e inmigrantes- alentó la primera fase de crecimiento industrial en la ciudad, entre 1890 y 1910.

Hay que insistir en que un dato fundamental para el desenvolvimiento empresarial fue el usufructo de la estrecha relación que mantuvieron estas familias con la economía de los Estados Unidos y, en particular, con el propio Texas: una constante que funcionó desde los primeros mecanismos de acumulación hasta el muy actual Tratado de Libre Comercio³⁴. La relación con Estados Unidos, con su revolución industrial y su proceso de transformación en potencia atlántica ha tenido una inocultable influencia sobre el perfil y las características de este empresariado.

Otro componente a destacar es la evidente capacidad de adaptación que ha presentado este empresariado de bases regionales. Si se recuerda que sus orígenes se ligan al ciclo de guerras que trastornó la frontera mexo-estadounidense entre 1846 y 1867, que tras la consolidación del Estado oligárquico México vivió -entre 1911 y 1920- una profunda experiencia revolucionaria, que luego se manifestó la crisis mundial de 1929, que tras los convulsionados años de Lázaro Cárdenas se montó el modelo de industrialización protegida, que este proyecto terminó de estallar en los 80 y que -finalmente- la reconversión mexicana obliga a adecuarse al más desigual tratado de integración comercial que se conozca (el TLC o NAFTA), si se recuerda todo esto y se verifica --a la vez-- que el empresariado con asiento en Monterrey sigue funcionando y (algo que parece notorio) continúa realizando buenos negocios, podríamos arribar a la conclusión siguiente: a dicho empresariado -como conjunto de agentes sociales dedicados a la reproducción ampliada y rentable del capital- no le ha faltado capacidad de adaptación dentro de tan azaroso devenir.³⁵

2. Reorganización territorial e industria fabril

Lo sucedido en Monterrey y su entorno norteño entre 1848 y 1910 podría caracterizarse: a) como un caso de reorganización económica del territorio que rodeaba la ciudad; b) como una oportunidad que permitió a sus grupos propietarios trazar el camino hacia un brote de industrialización poco frecuente en América Latina. Es difícil suponer que ambos aspectos --o alguno de ellos-- se hubiera manifestado con la misma firmeza de no haberse acercado la línea fronteriza a Monterrey.

La reorganización económica propiciada por la condición semifronteriza de la ciudad debe ser relacionada también --al menos inicialmente-- a factores políticos. La cobertura de las necesidades de guerra en ambos lados del Bravo y el aparato aduanal/arancelario montado por el gobernador Vidaurri no fueron una simple expresión de la geografía. Fue el sistema regional de poder el que permitió a Monterrey, como a ninguna otra urbe del área, aprovechar tanto el reordenamiento posterior a la guerra con Estados Unidos como la coyuntura provocada por los conflictos civiles en México y en el país vecino.

Desde entonces Monterrey se instaló como punto de referencia de una dinámica mercantil capaz de insertarse con provecho en la economía atlántica. Con la reformas liberales en marcha, ya en los años 70, estos núcleos comerciales pudieron implementar otras actividades: desde el manejo del crédito hasta el uso productivo de la tierra y la explotación del subsuelo. Y en la medida que el mercado nacional se articulaba y que apremiaban las demandas del poderoso mercado estadounidense --a la vez que se ordenaba el país en lo político, lo social y lo jurídico, y se montaba un vasto sistema de transportes-- los capitales y bienes acumulados fueron volcados en ciclos productivos más intensos, tecnológicamente más avanzados. Sus segmentos empresariales se abrieron a la inversión fabril, minera, bancaria. La aparición de la industria pesada³⁶ y la multiplicación de lazos con otros vigorosos grupos burgueses del norte quedaron incorporados a esta dinámica.

Es que Monterrey disfrutó la oportunidad de operar con dos mercados: uno, el nacional, de lenta conformación y ritmos pausados; otro, el de los Estados Unidos, se movía con los ritmos más acelerados de la época. En alguna medida la revolución industrial entró en estos despoblados territorios de frontera. Y ello tuvo que ver, seguramente, con la reorganización espacial de las actividades económicas y con las múltiples oportunidades de enriquecimiento y desarrollo que usufructuaron los grupos empresariales en gestación.

Como en el caso de Bilbao, Monterrey expresó un caso regional dentro de una sociedad no avanzada que --bajo el firme estímulo de demandas externas-- adquirió un nivel de desarrollo que podría calificarse como intermedio. Tanto las demandas de materias primas que se mercantilizaba desde sus alrededores --y que abrían conductos para la acumulación de capitales--, como la demanda directa de insumos industriales (plomo, cobre) asumieron significación para un crecimiento de bases fabriles. Pero resulta prioritario insistir en las posibilidades que abrieron para Monterrey (para sus empresarios) las demandas cruzadas de dos mercados: las generadas en una economía nacional y las provenientes de una economía avanzada, accesibles por su cercanía.

Las grandes plantas de fundición de Monterrey colocaron a México --a principios del siglo-- en un plano distinguible en el contexto de las sociedades periféricas. Y si el País Vasco --por las características de su brote industrial-- se distinguió y tomó distancia de una Cataluña centrada en la producción liviana (textiles, sobre todo), Monterrey no dejó de

sobresalir de las expresiones fabriles de la más precoz Puebla, de las manifestadas en el valle central de México o de las que se impulsaron en esos mismos años en el valle de Orizaba, en Veracruz.

Hay que mencionar también la instalación de plantas transformadoras que impulsaron la diversificación industrial. La multiplicidad en las inversiones --en lo que jugó un papel indiscutible la sociedad anónima-- debe alertar a quienes se arriesgan a creer que se trataba, simplemente, de procesos exclusivamente ligados a la exportación. La experiencia empresarial motivada por el mercado externo --y anticipada por la actividad mercantil-- derivó con frecuencia en inversiones que también aprovecharon el desenvolvimiento de un mercado interior. La instalación de la siderurgia pesada (en 1903, orientada al mercado nacional) fue consecuencia, entre otras cosas, del entrenamiento adquirido durante una década de labor en el procesamiento de metales industriales destinados al este norteamericano.

Como en Bilbao, la transferencia de tecnología y de técnicas específicas se veía facilitada por el contacto --muchas veces personal-- con las ciudades o lugares que eran ejes de la revolución industrial. Si los bilbaínos visitaban sistemáticamente los más destacados centros de la Europa avanzada --Inglaterra, sobre todo--, los empresarios de Monterrey o sus asociados viajaban con extrema asiduidad a Pittsburgh, Chicago o Nueva York. Esta faceta se habría de enriquecer cuando una nueva generación --que asume la dirección de las empresas en los años 20-- se instruye en establecimientos de enseñanza especializados de esos mismos países avanzados.³⁷

VI. BREVE COMENTARIO FINAL

La vinculación --tan directa como intensa-- que la porción centro oriental del norte de México mantuvo desde mediados del siglo XIX con una sociedad que protagonizaba la revolución industrial sugiere que a este espacio conviene situarlo en una perspectiva metodológica que suponga:

1. Regionalizar el objeto de estudio, seguirlo en una dimensión menor a la del Estado-nación que se configuraba a fines del siglo XIX;
2. Escrutar conjuntamente el espacio económico delineado desde 1850 por el norte de México y el sur de los Estados Unidos, perspectiva particularmente decisiva al recordar Texas;
3. Atender con cierta prioridad --y con detalle-- los ritmos y características de las actividades económicas, en lugar de sujetarse al seguimiento exclusivo (como ha sido muy frecuente) de los sucesos políticos, las disputas diplomáticas o el discurrir de las difíciles relaciones entre México y los Estados Unidos;
4. Situar la historia económica del norte mexicano, la de sus grupos empresariales y la de muchas de sus empresas en un contexto más próximo al que explica el crecimiento de espacios regionales como el norte de Italia o el norte español en vísperas de la Primera Guerra, en lugar de recluirla en las típicas (y tópicas) interpretaciones del subdesarrollo latinoamericano.
5. Plantear la importancia para el desarrollo regional de la cercanía o del contacto

geográfico con una economía más avanzada, y señalar que puede resultar tanto o más importante --al menos en ciertas etapas de ese desarrollo-- que la influencia derivada de la economía nacional.

Si se admite la relevancia metodológica de este planteamiento para el siglo XIX y las etapas inaugurales del XX, no estaría de más indagar su pertinencia ante los muy recientes procesos de integración multinacional y frente a los mecanismos de regionalización productiva que está gestando --a principios del siglo XXI-- la globalización de la económica.

BIBLIOGRAFÍA

Barragán, Juan Ignacio (1993), "Empresarios del norte e importación de tecnología a principios del siglo XX". En: *Siglo XIX. Cuadernos de Historia*, 6, junio.

----- y Mario Cerutti (1993), *Juan F. Brittingham y la industria en México, 1859 – 1940*, Monterrey, Urbis Internacional.

Calvert, Robert A., y Arnoldo De León (1990), *The History of Texas*, Arlington Heights, Harlan Davison.

Castronovo, Valerio, "Industria y burguesía en el norte de Italia". En: Mario Cerutti y Menno Vellinga (comps.), *Burguesías e industria en América Latina y Europa meridional*, Madrid, Alianza Editorial, 1989.

Cerutti, Mario (1983), *Economía de guerra y poder regional en el siglo XIX*, Monterrey, Archivo General del Estado de Nuevo León.

-----(1984), "Aduanas, poder regional y Estado Nacional en México a mediados del siglo XIX". En: *Trienio. Ilustración y liberalismo* (Madrid), 4, noviembre.

-----(1985), "División capitalista de la producción, industrias y mercado interior. Un estudio regional: Monterrey (1890-1910)". En: Cerutti (coord.), *El siglo XIX en México. Cinco procesos regionales*, México, Claves Latinoamericanas.

-----(1986), "El préstamo prebancario en el noreste de México. La actividad de los grandes comerciantes de Monterrey (1855-1890)". En: Leonor Ludlow y Carlos Marichal (eds.), *Banca y poder en México (1800-1925)*, México, Enlace-Grijalbo.

-----(1987), "Militares, terratenientes y empresarios en el noreste. Los generales Treviño y Naranjo (1880-1910)". En: Cerutti (coord.), *Monterrey, Nuevo León, el Noreste. Siete estudios históricos*, Monterrey, Universidad Autónoma de Nuevo León.

-----(1992a), *Burguesía, capitales e industria en el norte de México. Monterrey y su ámbito regional (1850-1910)*, México, Alianza Editorial/Universidad Autónoma de Nuevo León.

-----(1992b), "Comerciantes y generalización del crédito laico en México (1860-1910). Experiencias regionales". En: *Anuario del IEHS*, 7, Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires (Tandil, Argentina).

----- (1994), "Empresarios y sociedades empresariales en el norte de México (1870-1920)". En: *Revista de Historia Industrial*, 4.

-----(1995), "Ferrocarriles y actividad productiva en el norte de México (1880-1910)". En: Carlos Marichal (coord.), *Las inversiones extranjeras en América Latina, 1850-1930*, México, Fondo de Cultura Económica.

----- (1997), "La Compañía Industrial Jabonera de la Laguna. Comerciantes, agricultores e industria en el norte de México (1880-1925)", en Carlos Marichal y Mario Cerutti (comps.), *Historia de las grandes empresas en México (1850-1930)*, Mexico, Fondo de Cultura Económica/Universidad Autónoma de Nuevo León.

-----(1999), "Propietarios y empresarios españoles en La Laguna (1870-1910)". En: *Historia Mexicana*, vol. XLVIII, 4, abril junio.

----- (2000), *Propietarios, empresarios y empresa en el norte de México*, México, Siglo XXI Editores,

-----y Menno Vellinga (1989, comps.), *Burguesía e industria en América Latina y Europa meridional*, Madrid, Alianza Editorial.

-----y Miguel González Quiroga (1990), "Guerra y comercio en torno al río Bravo (1855-1867). Línea fronteriza, espacio económico común". En: *Historia Mexicana*, vol. XL, 2, octubre-diciembre.

-----y Miguel González Quiroga (1993, comps.), *Frontera e Historia Económica. Texas y el norte de México (1850-1865)*, México, Instituto de Investigaciones Dr. Mora/Universidad Autónoma Metropolitana.

-----y Miguel González Quiroga (1999), *El norte de México y Texas (1848-1880). Comercio, capitales y trabajadores en una economía de frontera*, México, Instituto de Investigaciones Dr. Mora.

-----y Carlos Marichal (comps.), *La Banca regional en México (1870-1930)*, México, El Colegio de México, en prensa.

Coatsworth, John (1976), *El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato*, México, SepSetentas.

Cowling, Annie (1926), "The Civil War Trade of the Lower Rio Grande Valley, tesis de maestría, Universidad de Texas en Austin.

Delaney, Robert W.: "Matamoros, Port of Texas during the Civil War". En: *Southwestern Historical Quarterly*, vol.LVIII, 4, abril.

Diamond, William (1940), "Imports of the Confederate Government from Europe and Mexico". En: *The Journal of Southern History*, vol.VI, 4, noviembre.

Dodd, Donald, yWynell S. Dodd (1973), *Historical Statistic of the South, 1790-1970*, University of Alabama Press.

Ellis, L.Tuffly (1970), "The Revolutionizing of the Texas Cotton Trade, 1865-1885". En: *Southwestern Historical Quarterly*, vol.73, 4, abril.

Felgar, Robert Pattison (1935), "Texas in the War for Southern Independence, 1861-1865", tesis doctoral, Universidad de Texas en Austin.

----- (1989), "Burguesía comercial autóctona, proteccionismo e industrialización en el País Vasco en el siglo XIX". En: Cerutti y Vellinga, *Burguesías e industria*, citado.

Ford, John Salmon (1963), *Rip Ford's Texas*, con estudio introductorio de Stephen B. Oates, Austin,. Texas University Press.

Gálvez Medrano, Arturo (1993), *Regionalismo y gobierno general: el caso de Nuevo León y Coahuila (1855-1864)*, Monterrey, Archivo General del Estado de Nuevo León.

Garfías Galindo, Ignacio (1957), *Sociedad Anónima. Responsabilidad civil en los administradores*, México, Imprenta Nuevo Mundo.

González Herrera, Carlos y Ricardo León (1992), "La grandeza viaja en tren". En: XI Encuentro sobre la Formación del Capitalismo en México, Mérida, diciembre (mimeo).

González Quiroga, Miguel A. (1993), "La puerta de México: los comerciantes texanos y el noreste mexicano, 1850-1880". En: *Estudios Sociológicos*, XI, 31.

Graf, Le Roy (1942), "The Economic History of the Lower Rio Grande Valley, 1820-1875", tesis doctoral, Harvard University.

Haber, Stephen (1989), *Industry and Underdevelopment. The Industrialization of Mexico (1890-1940)*, Stanford, Stanford University Press.

Handbook of Texas, The (1963), suplemento, Austin, Texas State Historical Association.

Herrera Pérez, Octavio (2000), "La zona libre", tesis doctoral, El Colegio de México.

Irby, James Arthur (1969), "Line of the Rio Grande: War and Trade on the Confederate Frontier. 1861-1865", tesis de doctoral, Universidad de Georgia (Athens)

-----(1977), *Backdoor at Bagdad. The Civil War on the Rio Grande*, El Paso, Texas Western Press-University of Texas at El Paso.

Kuntz Ficker, Sandra (1995a), *Empresa extranjera y mercado interno. El ferrocarril Central Mexicano (1880-1907)*, México, El Colegio de México.

-----(1995b), "Mercado interno y vinculación con el exterior. El papel de los ferrocarriles en la economía del porfiriato". En: *Historia Mexicana*, vol.XLV, 1.

Lea, Tom (1957), *The King Ranch*, 2 vols., Boston, Little, Brown and Co.

Leal, Juan Felipe (1976), "La política ferrocarrilera de los primeros gobiernos porfiristas y las compañías ferroviarias norteamericanas (1876-1884). En: *Relaciones internacionales*, vol. XIV, julio-setiembre.

---- y Antonio Gálvez Guzzy (1975), "Grupos empresariales en los ferrocarriles mexicanos: el consorcio Southern Pacific-Union Pacific (1880-1914)". En: *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, vol.82, 1975.

León, Ricardo (1992), "La banca chihuahuense durante el porfiriato". En: *Siglo XIX. Cuadernos de Historia*, 2, febrero.

Lowman, Bertha (1927), "Cotton Industry in Texas during the Reconstruction Period", tesis de maestría, Universidad de Texas en Austin.

Maluquer de Motes, Jordi (1985) "Cataluña y el País Vasco en la industria eléctrica española". En: *Industrialización y nacionalismo*, citado.

Mayer, Arthur James (1976), "San Antonio, Frontier Entrepot", tesis de doctorado, Universidad de Texas en Austin.

Ortiz Hernán, Sergio (1987), *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica*, vol. I, México, Ferrocarriles Nacionales de México.

Owsley, Frank Lawrence (1931), *King Cotton Diplomacy. Foreign Relations of the Confederate States of America*, Chicago, The University of Chicago Press.

Philipp, Walter Frisch (1952), *La sociedad anónima*, México, Porrúa.

Plana Manuel (1996), *El reino del algodón en México. La estructura agraria de la Laguna, 1855-1910*, Monterrey, Universidad Autónoma de Nuevo León /Universidad Iberoamericana/Centro de Estudios Sociales y Humanísticos.

Reed, S.G. (1981), *A History of the Texas Railroads*, Nueva York, Arno Press.

Rodríguez, Martha (1995), *Historias de resistencia y exterminio. Los indios de Coahuila durante el siglo XIX*, México, CIESAS/INI.

----- (1998), *La guerra entre bárbaros y civilizados. El exterminio nómada en Coahuila, 1840-1880*, Saltillo, Centro de Estudios Sociales y Humanísticos.

Saravia, Emiliano G. (1909), *Historia de la comarca de La Laguna y del río Nazas*, México, Sindicato de Ribereños Inferiores del Río Nazas.

Spratt, John Stricklin (1988), *The Road to Spindletop. Economic Change in Texas, 1875-1901*, Austin, Universidad of Texas Press.

Tyler, Ronie C. (1973), *Santiago Vidaurri and the Southern Confederacy*, Austin, Texas Historical Association.

Vargas-Lobsinger, María (1984), *La hacienda de "La Concha". Una empresa algodonera de la Laguna, 1883-1917*, México, Universidad Nacional Autónoma de México.

Vellinga, Menno (1988), "La dinámica del desarrollo capitalista periférico. Crecimiento económico y distribución del ingreso en Monterrey". En: *Monterrey, Siete estudios*, citado.

Vizcaya Canales, Isidro (1971), *Los orígenes de la industrialización de Monterrey (1867-1920)*, Monterrey, Librería Tecnológico.

Wasserman, Mark (1987), *Capitalistas, caciques y revolución. La familia Terrazas de Chihuahua, 1854-1911*, México, Enlace-Grijalbo.

Williams, Harry Jr. (1957), "The Development of a Market Economy in Texas: the Establishment of the Railway Network, 1836-1890", tesis doctoral, Universidad de Texas en Austin.

NOTAS:

¹ Estas reflexiones fueron, además, particularmente estimuladas por la información y análisis efectuados por colegas europeos en torno al País Vasco, Cataluña y el norte italiano. También hemos incorporado datos y conclusiones muy aprovechables de estudiosos sudamericanos y estadounidenses que analizaron porciones significativas de los espacios fronterizos que enlazan Argentina con Chile y Bolivia. Destacan en este sentido los trabajos de Susana Bandieri sobre el contacto neuquino/chileno, los de Erick Langer y Viviana Conti sobre los espacios del noroeste argentino y Bolivia, los de Rodolfo Richard en torno a Cuyo/centro de Chile y los del grupo de investigadores orientados por Daniel Campi en Tucuman y Jujuy, interesados en el desenvolvimiento histórico del noroeste argentino).

² Es menester insistir que este trabajo involucró de una idea central: la necesidad de *regionalizar* los estudios sobre el México decimonónico. Propuesta que no debe entenderse como un retorno a los regionalismos provinciales y provincianos sino, por el contrario, como la *práctica de un ejercicio metodológico que amplíe las posibilidades del conocimiento histórico*. La prueba más firme en ese sentido es que se reconoce la existencia histórica de un espacio regional y, a la vez, binacional, internacional, compartido con Estados Unidos.

³ Sólo existe otro espacio geográfico que comparte esa *peculiaridad*: el sur de Canadá.

⁴ Cerutti y González, 1993 y 1999.

⁵ La frontera/división *jurídica* del Bravo y la frontera/ territorio *económica*, involucradas en la geografía que rodeaba el río, dibujaron un atractivo paisaje para los grupos mercantiles que comenzaron a asentarse después de 1848. Que esos agentes sociales estuvieran al sur o al norte de la frontera/división *jurídica* no parece haber sido el factor que guiaba su comportamiento: lo era, en cambio, el hecho de actuar *en* la frontera/territorio *económica*.

⁶ Por el vacío demográfico que lo caracterizaba -según la visión de la civilización vencedora, claro está-, y por la veloz implementación de actividades económicas que siguió a la ocupación territorial, lo sucedido en el norte de México y en Texas a partir de 1850 puede cotejarse con lo que vivieron (durante las mismas décadas) las praderas de la pampa argentina. Hubo una diferencia fundamental: en Argentina, el espacio apropiado por el ejército y usufructuado por el capital no incluyó, como en el Bravo y su entorno, una frontera/división internacional. La política militar contra el indio en el noreste es descripta en Rodríguez, 1995 y 1998. También en Cerutti, 1983 y 1987.

⁷ En 1870, el Secretario de Hacienda Matías Romero recordaba: "Terminada la guerra con los Estados-Unidos por el tratado de Guadalupe Hidalgo de 2 de Febrero de 1848, los límites de la República se avanzaron muy considerablemente á sus centros poblados, y la parte que se cedió a la nación vecina aumentó notablemente la población. No habían transcurrido aún dos años de la celebración del tratado de Guadalupe, cuando por los cambios indicados, comenzaba ya á hacerse sentir el contrabando por la frontera del Norte. Este era impulsado por los muy altos derechos establecidos por el arancel del 4 de octubre de 1845, vigente entonces. (Desde 1851) el contrabando no tuvo traba alguna". Circular del 4 de junio de 1870, en *Diario Oficial del gobierno supremo de la República*, 17 de junio de 1870.

⁸ Cerutti y González, 1990, 1993 y 1999.

⁹ Frente a lo que con frecuencia se suele suponer, la guerra -durante el siglo XIX- no perturbó toda la actividad económica. Debido a su especial significación y capacidad de acción en tiempos de crisis, agentes sociales que sobresalían por ser dueños del capital -y que operaban desde el ámbito mercantil- podían alcanzar jugosos beneficios por su diestro, aunque riesgo, manejo de la coyuntura.

¹⁰ Cerutti, 1983, 1984, 1992a; Cerutti y González, 1990; Gálvez Medrano, 1993. Es pertinente agregar que tales necesidades eran acuciantes, además, por dos situaciones exclusivas del norte. En primer lugar, por los permanentes ataques que lanzaban las poblaciones indígenas seminómadas, que recorrían sin cesar una ancha franja del sur de los Estados Unidos y de la parte septentrional mexicana. Con el cambio de línea fronteriza y la rápida ocupación texana se intensificaron las incursiones de los *bárbaros*. Vidaurri sistematizó el combate a muerte contra estos contingentes apaches y comanches. En segundo término, el gobernador debió mantener fuerzas prestas para repeler avances que sobre el territorio mexicano realizaban bandas texanas (como el realizado contra Piedras Negras en octubre de 1855). Se temía que tras esos *filibusteros* se repitieran las invasiones estadounidenses.

¹¹ La relación entre necesidades bélicas, abastecimientos a los ejércitos, contactos con la economía atlántica y comerciantes ha sido ampliamente detectada en archivos locales. A partir de la instauración de un poder de envergadura regional, Santiago Vidaurri instrumentó -junto con un más efectivo reordenamiento fronterizo- una vasta experiencia en la tarea de conjuntar, montar, vestir, alimentar y armar ejércitos, a lo que seguramente contribuyó su exhaustivo conocimiento de las posibilidades sobre la frontera y su prolongada carrera administrativa. Cuando llegaron los dramáticos tiempos de la Reforma, en 1858, el gobernador había caminado ya la insurgencia contra Antonio López de Santa Anna (mayo de 1855, cuando ocupó Monterrey), la invasión texana a Piedras Negras ese mismo año, la crisis provocada por el levantamiento conservador de Puebla (enero de 1856) e, incluso, el choque con otras fuerzas liberales que respondían al presidente Ignacio Comonfort (septiembre de 1856, consecuencia de la unificación de Coahuila y Nuevo León).

¹² Cowling, 1926; Delaney, 1955; Diamond, 1940; Graf, 1942; Mayer, 1976; Owsley, 1931; Tyler, 1973; Cerutti y González (1990, 1993 y 1999).

-
- ¹³ Extraer el algodón por el Bravo se convirtió en un imperativo desde el momento en que el presidente Abraham Lincoln, en abril de 1861, decretó el bloqueo de los puertos confederados. Aunque cumplida de manera parcial, la medida encauzó la salida de la fibra por el sur texano, una dinámica que se acentuaba en la medida que los ejércitos nortños bajaban hacia el profundo Sur. El algodón, por otro lado, se transformó con rapidez en la moneda de pago casi exclusiva de los sureños, quienes clamaban por todo tipo de abastecimientos: desde armas, pólvora, pertrechos de guerras, alimentos, vestuario, animales de transporte y medicamentos requeridos por sus tropas, hasta toneladas de cuerda para atar y transportar las centenares de miles de pacas de la fibra que debía exportarse.
- ¹⁴ Los problemas desatados en Inglaterra y Francia -carencia de materia prima, desempleo, miseria social, pérdida de mercados- por la guerra de Secesión se encuentra en Frank Owsley (1931). “Sostenida y rápidamente -señala este autor-, la industria del algodón parecía derrumbarse. Los efectos del bloqueo y del embargo, aunque tardíos en manifestarse, parecían mostrar en 1862 que se iban a cumplir las profecías del Sur, en el sentido que Inglaterra quedaría sumida en la miseria y, quizás, en la revolución...Para finales de noviembre y principios de diciembre (de 1862, se había llegado) al clímax de la desocupación...”. Owsley, pp.142-43.
- ¹⁵ La coyuntura de la guerra de Secesión sirve para alertar sobre la importancia que pudo haber tenido el espacio comercial del Golfo de México durante la segunda parte del XIX. Al menos cuatro elementos nos hacen pensar que podría justificarse un estudio global del sistema de relaciones mercantiles suscitado en su interior: a) la significación creciente de la economía de Estados Unidos, concentrada en estas décadas en la porción oriental de su territorio; b) el notorio desarrollo del estado de Texas a partir de 1870 y el impresionante dinamismo del principal puerto meridional de Estados Unidos, Nueva Orleans; c) el estímulo que para todas estas actividades provenía de la plata mexicana, acuciosamente buscada durante el XIX por quienes traficaban en el área; d) la vivacidad de los intercambios que se protagonizaban en el Golfo en la medida que algunas de sus regiones acentuaban su vinculación con el mercado mundial, en general, y con el estadounidense en particular (la propia Cuba del azúcar y el Yucatán del henequén serían, en este sentido, casos ejemplares). Un estudio más general al que se ha planteado en este trabajo, por ello, debería ser emprendido desde ambas orillas del Atlántico.
- ¹⁶ “Entre 1870 y 1900 la industrialización transformó a Estados Unidos. La nación cambió de una sociedad agraria a otra urbana e industrial...”. Calvert y De León, 1990, p.179.
- ¹⁷ *The Handbook of Texas*, 1952, p.107; González Quiroga, 1993; Spratt, 1988, pp. 9 y 127.
- ¹⁸ Fue a comienzos de la década de los 70 cuando Evaristo Madero, uno de los grandes beneficiarios del auge de la guerra de Secesión, se marchó de Monterrey, retornó a Coahuila y se asentó en Parras, en las proximidades de la comarca lagunera. La trayectoria y el comportamiento de Madero a partir de los años 50 resultan, por ello, un auténtico paradigma de las oportunidades de enriquecimiento que brindaba esta economía de frontera. Residente en Río Grande (Villa de Guerrero, Coahuila, a pocos kilómetros de Piedras Negras), Madero se convirtió a mediados de los 50 en un experto traficante que operaba entre Monterrey, el Bravo y San Antonio. Introdutor de algodón, muchas veces imputado de contrabandista, completó su desenvolvimiento mercantil con la propiedad de tierras y ganado en plena área fronteriza. Buen amigo del gobernador y comandante Santiago Vidaurri, diputado del estado unificado de Nuevo Leon/Coahuila, Evaristo Madero aprovechó con notoria eficacia el sistema de poder político-militar y el ordenamiento aduanal y arancelario que Vidaurri instauró desde 1855, cuando en Monterrey comienza a configurarse un grupo mercantil que reconocerá en Madero un *asociado natural*. Con Patricio Milmo -yerno del gobernador Vidaurri-, y con amigos de San Antonio (Jean Baptiste Lacoste, John Twohig), Madero constituyó uno de los equipos más prósperos de todo el norte de México y Texas durante la guerra de Secesión. Fue uno de los hombres que mejor aprovechó el explosivo incremento del tráfico que vivieron Piedras Negras y Eagle Pass, en especial entre 1863 y comienzos de 1865. En 1865 se instaló en Monterrey. Organizó entonces la firma Madero y Cia, que encabezó los negocios de la familia hasta la fundación del Banco de Nuevo León, en 1892. Madero y Cia integró como socio secundario a Lorenzo González Treviño, yerno de Evaristo y componente de otra de las familias que habrían de enriquecerse y destacar en Monterrey, La Laguna y Chihuahua en los años 70 y los 80. Cinco años después de su fundación, en 1870, Madero y Cia fue trasladada a Parras tras adquirir la hacienda El Rosario y la fábrica textil La Estrella. Los capitales acumulados en el comercio fueron

transferidos -muy tempranamente- a la producción. Y desde el principio tuvieron que ver con agricultura e industria. No puede extrañar que la familia Madero -como los González Treviño- sostuvieran una participación significativa en el desarrollo algodonero de La Laguna a partir de los 70. En un triple sentido: como prestamistas de agricultores que se iban asentando en la comarca, como comerciantes de algodón, y como consumidores industriales de la fibra (Cerutti, 1986 y 1992a; Cerutti y González, 1990 y 1993; Plana, 1996)

¹⁹ Cerutti, 1992b, Cerutti y Marichal, en prensa.

²⁰ Una de las llaves del poder financiero del clan Terrazas fue el citado Banco Minero. Fundado en 1882 en Paso del Norte por Inocente Ochoa, Enrique C. Creel, Luis Terrazas padre, Luis Terrazas hijo y Carlos Zuloaga, su casa matriz fue transferida a la ciudad de Chihuahua en 1884. Desde este momento Creel (yerno del general Terrazas y uno de los más importantes agentes financieros del porfiriato) sería la cabeza de una institución que, sucesivamente, fue concentrando otras casas crediticias del estado. León, 1992.

²¹ Carlos González Herrera y Ricardo León describen el impacto que sobre la actividad productiva de Chihuahua tuvo el tendido del Ferrocarril Central (propiciado, por cierto, por los grupos propietarios más sobresalientes del estado). “Entre las actividades económicas que se reactivaron o fueron creadas gracias a la puesta en marcha del Central” que mencionan se encontraban: 1) exportación de ganado en pie a Chicago, Kansas City y, en general, a todo el mercado del Medio Oeste de los Estados Unidos; 2) entrada directa al mercado de la carne de la ciudad de México, primero con animales en pie y posteriormente con carne congelada; 3) integración al mercado de los cueros de la ciudad guanajuatense de León; 4) exportación de minerales y creación del complejo de fundidoras y refinadoras de la American Smelting and Refining Co. en Aguascalientes, Chihuahua y El Paso; 5) venta de granos provenientes de las haciendas del sur de Chihuahua en los mercados del centro del país; 6) especialización creciente de la producción agrícola (forraje, granos, etc.); 7) aprovechamiento intensivo del guayule y transporte a Torreón, donde funcionaba la Continental Mexican Rubber Co.; 8) creación y consolidación de las industrias cervecera y textil. González Herrera y León, 1992.

²² La población de Texas evolucionó de esta manera entre 1850 y 1920:

<u>año</u>	<u>habitantes</u>
1850	212,592
1860	604,215
1870	818,579
1880	1,591,749
1890	2,235,527
1900	3,048,710
1910	3,896,542
1920	4,662,228

Si en 1870 Texas ocupaba el lugar número 19 en población dentro de los Estados Unidos, una década más tarde había llegado al séptimo. Hacia 1910 sumaba una población cercana a la tercera parte de la mexicana. Comparada con los países latinoamericanos, su población -mayor a la de Chile y Venezuela y semejante a la de Colombia- alcanzaba el sexto lugar. Dodd y Dodd, 1973, pp.54-55; *Handbook*, p. 321; *The Texas Almanac*, 1914, p.192

²³ Spratt, 1988, pp.27 y 87-88.

²⁴ *Ibidem*, pp.25-32.

FERROCARRILES EN TEXAS (1870-1885)

<i>año</i>	<i>millas</i>
1870	591

1871	865
1872	1072
1873	1578
1874	1650
1875	1685
1876	2031
1877	2210
1878	2248
1879	2591
1880	3244
1881	4913
1882	6009
1883	6075
1884	6198
1885	6687

Fuentes: Williams, 1957; Reed, 1981

²⁵ Ellis resumió (y amplió) este escenario en un sugestivo artículo (“The Revolutionizing of Texas Cotton Trade”): “Desarrollos tecnológicos simultáneos y avances en las comunicaciones, transportes y equipamientos -ya vislumbrados en los 50- adoptaron ahora una notoria aceleración, alteraron de manera radical los mercados nacional e internacional, y revolucionaron el comercio del algodón texano. Los sistemas de telégrafo y de cable internacionalizaron este tráfico (...), una gran migración expandió los cultivos en el interior de Texas y -combinado con las innovaciones tecnológicas- fomentó el crecimiento de los mercados del algodón en el interior, a expensas de los puertos”. Ellis, 1970, p.479. En vísperas de la Primera Guerra, Texas era el segundo productor mundial de algodón, sólo superado por Estados Unidos en su conjunto. México, séptimo productor, cosechaba alrededor del 4% de lo que se recogía en Texas:

Producción mundial de algodón (pacas de 250 kgs)

	<u>1911</u>	<u>1912</u>
Estados Unidos	15,546,000	13,696,000
Texas	4,526,000	4,880,000
India	2,630,000	3,518,000
Egipto	1,463,000	1,523,000
Brasil	320,000	320,000
México	100,000	140,000

Fuente: *The Texas Almanac*, 1914, p.192.

²⁶ Spratt, pp.15-16; Calvert y De León, p.185.

²⁷ Cerutti y González, 1999. Dentro de este paisaje, San Antonio se convirtió en uno de los símbolos urbanos de la expansión texana: ciudad situada estratégicamente, se reafirmó como centro mercantil y pasó a ser

un pivote ferroviario y financiero de primer grado en el estado. En fuerte medida, San Antonio -con sus ricos comerciantes convertidos en banqueros- parecía sugerir desde el centro sur de Texas las funciones que Monterrey comenzaba a cumplir en el noreste de México. San Antonio se caracterizó como uno de los primeros nudos de irradiación de capitales sobre el norte mexicano. Sus operaciones insinuaban -a mediados de los 70- el interés de invertir en la otra cara del espacio económico binacional tejido en torno al Bravo.

²⁸ Leal y Guzzy, 1975; Leal, 1976; Coatsworth, 1976; Ortiz Hernán, 1987; Kuntz Ficker, 1995.

²⁹ Chihuahua con Paso del Norte (Ciudad Juárez), Jiménez, Parral y Torreón; Torreón con Piedras Negras, Monclova, Durango, Fresnillo, Zacatecas, Aguascalientes, Parras, Saltillo y Monterrey; Monterrey con Nuevo Laredo, Lampazos, Matamoros, Linares, Ciudad Victoria, San Luis Potosí y Tampico; Tampico con San Luis Potosí.

³⁰ Kuntz Ficker, 1995a y 1995b; Cerutti, 1992a y 1995. Esta descripción obliga a reconsiderar el impacto de la inversión externa de fines del XIX en las economías latinoamericanas, tema que ha sido, desde mucho tiempo atrás, un candente motivo de debate. Uno sus momentos más polémicos se planteó en los años 60: cuando arreciaron las discusiones sobre las virtudes y defectos del crecimiento capitalista y -simultáneamente- la revolución cubana pareció mostrar el camino hacia un tipo de desarrollo alternativo al que alimentaba el capital. Las controversias de los 60 se veían estimuladas, además, por otro componente: la evidente frustración del proyecto de industrialización autónoma que, desde los años 30, habían lanzado gobiernos reformistas como los de Lázaro Cárdenas, en México, Getulio Vargas, en Brasil, y Juan Perón, en Argentina. En estos casos, la apuesta sustentada en una economía protegida que debería conducir a la revolución industrial se había montado -también- sobre una abierta impugnación al capital externo. *Aliado estructural* de los grupos exportadores de materias primas que habían configurado el Estado *oligárquico* entre 1880 y 1914, el capital extranjero era señalado como uno de los grandes culpables del atraso latinoamericano (concepción que, de paso, marcó la ideología nacionalista que impregnaba los movimientos sociopolíticos que ocuparon el Estado). El retorno masivo del capital extranjero durante los mismos 60 -y su inserción en el aparato fabril que se había implementado en las décadas precedentes- apagó la euforia nacionalista y, por otro lado, brindó herramientas para una nueva impugnación histórica: en este caso, desde las corrientes dependentistas. Fue entonces cuando se difundió una poco certera sinonimia: capital extranjero equivalía a *enclave*. Es decir: su función habría resultado *desarticuladora* dentro de las economías periférico/latinoamericanas; su llegada sólo habría servido para provocar desajustes y desigualdades. Un cuarto de siglo más tarde, el trabajo empírico -que no solía respaldar, por cierto, los cálidos debates protagonizados entre 1960 y 1975-, y el desenvolvimiento de una producción historiográfica enfocada en las actividades económicas, permiten replantear algunos elementos de esa discusión. El término *enclave* -que fue usado de manera indiscriminada- ha sido recuperado, para ser revisado, por investigadores dedicados a la historia económica. Su empleo no tiene que ligarse, necesariamente, a las operaciones del capital extranjero. Su aplicación parece más pertinente, por el contrario, para definir actividades *incapaces de producir efectos multiplicadores, hacia atrás o hacia adelante, y de generar lazos firmes y prolongados con otros espacios económicos regionales dentro de un sistema productivo que pretende convertirse en nacional*. En ese sentido, pueden ser tan generadoras de enclaves las inversiones nacionales como las provenientes del exterior. La historia económica de sociedades como la mexicana presenta numerosas evidencias de lo inadecuado que resultó hacer de las inversiones extranjeras un simple generador de enclaves.

³¹ Si se piensa en las décadas posteriores a 1920, en lo que habría de ser *el futuro* de estos tres centros norteños, parece inevitable remarcar que -por su condición esencialmente urbana e industrial- el empresariado de Monterrey resultó el menos afectado por el vendaval de la revolución (habría de ser también, ya a finales del siglo XX, el núcleo más dispuesto a avalar las políticas económicas de apertura e integración a un bloque comercial en la América del Norte). En Chihuahua, por el contrario, el apellido Terrazas -perfilado como símbolo máximo de la opresión porfiriana- fue tenazmente golpeado. En La Laguna, la reforma agraria de Lázaro Cárdenas terminó de desgajar el poder de los agricultores del algodón enriquecidos a partir de 1880. Las distintas formas con que la revolución -y el Estado que engendró- actuaron sobre esos grupos propietarios condicionaron su respectivo devenir durante el medio siglo posterior a 1930.

-
- ³² La Esperanza, Jabonera de La Laguna, Cementos Hidalgo, el Banco de la Laguna, el Banco Mercantil de Monterrey, el Banco Minero de Chihuahua y Vidriera Monterrey se contaron entre los casos más llamativos. Un tratamiento en detalle en Cerutti, 1994. La revisión detallada de sociedades anónimas de menores dimensiones (mineras, verbigracia) permitiría detectar numerosos casos más de entrelazamiento de capitales provenientes de diferentes puntos del norte centro/oriental.
- ³³ Punto que no cabe considerar en este trabajo pero que alude sobre todo a la creación -en 1943- del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey (ITESM), fundado expresamente para preparar cuadros gerenciales.
- ³⁴ Si en los años 60 del siglo pasado la Guerra de Secesión puso a Monterrey y al noreste de México en el corazón de la economía atlántica, el TLC ha disparado el intercambio con los Estados Unidos a casi 175 mil millones de dólares anuales. *El Financiero*, 29 de diciembre de 1999, p.10. Texas continuaba a fines del siglo XX jugando un rol tan preponderante como 120 años atrás: en 1998 exportó a México 36.3 millones de dólares, lo que representaba el 46% de las ventas totales de los Estados Unidos al otro lado del Bravo. A su vez, Texas había sido receptor del 41.8% de todas las ventas mexicanas a Estados Unidos. *El Financiero*, 8 de junio de 1999, p.14. “El estado de Texas concentra el 72% de los cruces fronterizos (de camiones de carga) entre México y los Estados Unidos”. En 1998 cruzaron casi tres millones de camiones. *El Norte, Negocios*, 12 de enero del 2000.
- ³⁵ Cerutti, 2000.
- ³⁶ Cerutti, 1985 y 1992a.
- ³⁷ Otra arista cotejable entre Bilbao y Monterrey es la que advierte sobre la insuficiencia de ambos procesos de industrialización para transformar globalmente, a principios del siglo XX, la estructura económica de ambas sociedades nacionales. Aunque embarcadas en un desenvolvimiento fabril no detectable con facilidad en buena parte del mundo periférico, no alcanzaron a propiciar una división interna de la producción suficientemente vigorosa como para integrar a España o México al grupo de los selectos dentro del universo capitalista. El atraso en la agricultura y la limitada evolución de la industria productora de bienes y equipos para el propio proceso productivo lo demostrarían. Producir acero o montar un astillero no eran suficientes en momentos en que el motor a combustión, la química de alta complejidad, la electricidad y la producción en gran escala de maquinaria -entre otros rubros- concitaban el advenimiento de la llamada segunda revolución industrial. Aquí, el caso italiano puede servir para marcar otro contraste. Italia logró gestar en su triángulo regional septentrional -entre 1880 y la Primera Guerra- una intrincada red de actividades fabriles que la situaron en el umbral mismo de la revolución industrial, le permitieron transitarla *desde dentro*, desbordar en el futuro su situación periférica. Pese al agobiante atraso del Sur, el triángulo definido por el Piamonte, Lombardía y Liguria registró un salto cualitativo que habría marcado la diferencia. En Italia, el entrecruzamiento de demandas internas y externas resultó un estímulo suficiente y decisivo. La aparición en el Norte de industrias como la metalmecánica -en la que sobresalió con vigor la producción de automóviles- suscitó un aluvión de multiplicadores internos que condujeron a un autoabastecimiento más denso en el propio sector de bienes de capital. Adherida al incitante mercado de la Europa avanzada, la porción norte de Italia pudo recorrer pautas de industrialización y de cambio económico no detectables en España o México. La comparación Monterrey-Bilbao y su bibliografía en Cerutti, 2000; el caso italiano en Castronovo, 1989.