

MEXICO, CAMPO DE INVERSIONES NORTEAMERICANAS: 1867-1880

David M. PLETCHER

LOS TRECE AÑOS que siguen a la caída de Maximiliano, es decir, los que van de 1867 a 1880, pueden considerarse como un prólogo al imperialismo económico norteamericano en México. Entre 1867 y 1900, las inversiones de los Estados Unidos ascendieron a cerca de quinientos millones de dólares, de unos cuantos que eran, pero la mayor parte de ellos emigró a México durante las dos últimas décadas del siglo XIX. El año 1880 marca el verdadero principio de esta emigración, porque en un solo mes de ese año (septiembre), el presidente Porfirio Díaz otorgó concesiones a compañías norteamericanas para la construcción de dos largos ferrocarriles desde la frontera con los Estados Unidos, en El Paso y Laredo, respectivamente, hasta la ciudad de México.¹ La construcción de estos ferrocarriles, que constituirían la vía de acceso de visitantes, costumbres e influencia norteamericanos, fueron la primera suma considerable de capital que los Estados Unidos invirtieron en México.

¿Cuáles fueron las circunstancias y factores que atraían, o estorbaban, las inversiones norteamericanas durante este período inicial? Había un buen número de excelentes razones por las cuales los negociantes norteamericanos, a pesar de la innegable riqueza de los recursos naturales de México, hubieran vacilado en fincar intereses en este país. La general inseguridad de la vida y de la propiedad era la razón más obvia. Durante el año de 1870, los embajadores y cónsules norteamericanos mandaban informes de las atrocidades que se sucedían casi con monótona regularidad; aun antes de que la Comisión Mexicano-Norteamericana de Reclamaciones (creada en 1868) hubiera liquidado los asuntos de pasadas depredaciones, préstamos forzosos, asesinatos y despojos, ya habían comenzado a surgir nuevos casos. En 1878, el embajador John W. Foster escribía que durante los últimos dos o tres años, y tan sólo en

Chihuahua, las firmas norteamericanas habían pagado once préstamos forzosos. Reconocía que en la ciudad de México había bastante buena vigilancia en este sentido, pero añadía lúgubramente: "Ningún tren de pasajeros sale. . . [de México] o Veracruz. . . sin ir bien escoltado por una compañía de soldados que lo proteja contra asaltos y robos. . . Toda compañía minera que manda su metal a esta ciudad para ser acuñado o remitido al extranjero, lo hace siempre acompañar de una fuerte guardia de hombres escogidos; los hacendados, y todas las personas que mandan dinero o valores fuera de la ciudad, hacen lo mismo." El cónsul general de Bélgica tenía buenas razones para estar de acuerdo con Foster, pues en ese mismo año un grupo de antiguos gendarmes atacó su coche, despojándolo de cuanto llevaba, sin dejarle siquiera el dinero suficiente para pagar la comida en la siguiente parada.² No eran éstos sino unos cuantos ejemplos típicos; podían haberse multiplicado sin dificultad.

Otro obstáculo para el comercio y la inversión de capital en México era la dificultad de acceso. En 1867, los exportadores norteamericanos podían mandar mercancías a Europa o al Lejano Oriente con mayor facilidad que a sus vecinos. En primer lugar, sólo dos o tres vapores al mes hacían viajes regulares de puertos norteamericanos a Veracruz. Las violentas tempestades en invierno y la fiebre amarilla en verano asolaban el mediocre puerto de Veracruz; pero la tradición y el interés de los comerciantes de la ciudad hacían fracasar toda tentativa de establecer mejores puertos en la costa del Golfo. Hacia el interior se abrían los caminos de México: el principal, de Veracruz a la Capital, excelente en los tiempos de la Colonia, se encontraba en estado lamentable por el abandono y la guerra civil; y los secundarios eran verdaderos lodazales, o bien peligrosas veredas abiertas en la sierra, buenas apenas para recuas. En 1837 se concluyó, con capital inglés, un ferrocarril de Veracruz a la ciudad de México; pero el monopolio y los altos costos del manejo se tradujeron en tarifas demasiado altas; y las comunicaciones de México con el interior seguían siendo tan malas como siempre.

Por si los obstáculos naturales fueran pocos, el Gobierno mexicano fijó sobre el comercio aranceles muy elevados, en parte para fomentar la industria mexicana (en general inexis-

tente), y en parte por ser ése el principal recurso fiscal. Benito Juárez añadió a estos aranceles un buen número de "impuestos adicionales" que, para fines de 1867, representaban el 93.5% de las tarifas originales, y eran tan complicados que aun los funcionarios de Hacienda tenían dificultades para aplicarlos.³ En 1872, un ilustre ministro de Hacienda, Matías Romero, puso algún orden en la maraña, pero los impuestos siguieron siendo altos. En 1878, a causa de los derechos aduanales, gastos de transporte e impuestos locales, una carga de cien kilos de harina, cuyo costo en Nueva York era de 6 dólares, debía venderse en \$29.03 en la ciudad de México, y un barril de clavos, que costaba 22.50 dólares en Nueva York, en México valía \$141.62;⁴ y así sucesivamente. Como era natural, los excesivos impuestos y la confusión general perjudicaban a los comerciantes de buena fe y hacían prosperar a los contrabandistas, que robaban al gobierno millones de pesos, burlándose además de las estadísticas oficiales de comercio. La ciencia del contrabando alcanzó su mayor progreso en la orilla sur del Bravo, donde las autoridades locales habían creado una zona libre con la anuencia forzada del Gobierno federal. Allí, la escoria humana de ambas naciones importaba mercancías europeas sin pagar derechos y las pasaba por el río a Texas o al interior de México, con el consiguiente perjuicio para los comerciantes legítimos de un lado y otro de la frontera.

Obstáculos parecidos, naturales y humanos, paralizaban otras ramas de la economía mexicana. El gobierno, agobiado por una gigantesca deuda exterior, se tambaleaba al borde de la ruina, y evitaba el desastre total por medio de extorsiones periódicas al comercio y a la industria minera. Las minas solían ser una fuente segura de riqueza para el fisco; sin embargo, en 1867, como resultado de las contribuciones y de la inseguridad, la mayoría de ellas se encontraban paralizadas.⁵ Cuando revivieron entre 1870 y 1880, el precio de la plata empezó a descender debido a la sobreproducción exterior y a la adopción progresiva del patrón oro en Europa. Cuando, a partir de 1873, el precio de la plata cayó, el tipo de cambio contra el peso se encareció, hasta formar una segunda barrera arancelaria, que impedía las importaciones. Como los peores efectos de esta caída del precio de la plata

y de la cotización del peso no aparecieron hasta después de 1880, no nos ocuparemos de ellos. Sin embargo, tal vez la razón más importante, y lo que finalmente desanimó a los inversionistas norteamericanos, fué el prejuicio de algunos mexicanos contra los extranjeros en general, y en particular contra el yanqui.

Es fácil comprender el rencor del mexicano contra el europeo en los años posteriores a 1867; los franceses, ingleses, y españoles eran, a los ojos de México, unos acreedores codiciosos e inexorables; por haber invadido el país, merecían el repudio de sus deudas y la destrucción de sus propiedades. El resentimiento contra los ingleses se agravó en 1868 por un enconado debate en el Congreso mexicano sobre la revalidación de la concesión del ferrocarril de Veracruz, cuyos poseedores habían ayudado a la Intervención francesa. Al mismo tiempo, los altos costos de construcción de esta vía férrea, y la negativa del Gobierno mexicano a pagar el capital y los intereses de los bonos del ferrocarril, enfriaron el entusiasmo británico para hacer nuevas inversiones. En 1870, parecía que el capital norteamericano tenía libre el campo.

Entre este año y el pánico de 1873, algunos empresarios de los Estados Unidos trataron de obtener el apoyo de México para la construcción de ferrocarriles que comunicaran la Capital con la costa del Pacífico y el río Bravo. Las experiencias del general William S. Rosecrans revelan la desconfianza hacia los norteamericanos, que se trasluce hasta en la recepción más cortés y acogedora de los mexicanos. Al principio despertó gran entusiasmo su proyecto de ferrocarril; pero su impaciencia ante las complicaciones jurídicas y su desafortunada falta de tacto irritaron a algunos mexicanos y convencieron a otros de que, en el fondo, pretendía anexas México a los Estados Unidos. Ramón Guzmán, por ejemplo, insinuó ante el Congreso mexicano que los topógrafos del general preparaban planos destinados al uso del ejército norteamericano.⁶ Rosecrans salió de México en 1873, en medio de un alud de críticas. El presidente Sebastián Lerdo de Tejada otorgó una concesión similar a otro norteamericano, Edward Lee Plumb; pero la revocó al año siguiente para dársela a un mal organizado grupo de mexicanos y europeos.⁷

El temor y el odio al poder norteamericano se intensifi-

caron cuando, en 1876, Porfirio Díaz derrocó el régimen de Lerdo. El hecho de que el presidente Hayes tardara dos años en reconocer al nuevo Gobierno ofendió a sus miembros más sensibles, y en 1877 la cuestión fronteriza, más o menos olvidada hasta entonces, acabó por explotar. En efecto, Hayes autorizó al general E. O. C. Ord para perseguir a los indios mexicanos y a otros merodeadores hasta más allá de la frontera, en caso necesario, y a castigarlos aun en territorio mexicano. Díaz mandó tropas para oponerse a la esperada invasión, y por un tiempo hubo peligro de guerra. Al año siguiente, durante las ceremonias conmemorativas del 16 de septiembre, los participantes y la plebe insultaron abiertamente al embajador norteamericano Foster en presencia de Díaz y de su gabinete; pero Foster se dominó y dió ocasión a que, sin desdoro, el Ministro de Relaciones Exteriores se excusara indirectamente.⁸ Más tarde, en 1880, se revocó la agresiva orden de cruzar la frontera. Los inversionistas norteamericanos, como es natural, sufrieron a causa de la tirantez de relaciones. En 1878, cuando un agente del general William J. Palmer solicitó del Congreso mexicano una concesión para construir un ferrocarril de Texas a la ciudad de México, el diputado Alfredo Chavero declaró solemnemente que era una regla histórica que las naciones del Norte atacaran a las del Sur, y desafió desdeñosamente a los norteamericanos: "Id y proponed al león del desierto que cambie su cueva rocosa por una jaula de oro, y el león del desierto os contestará con un rugido de libertad".⁹

Teniendo en cuenta los obstáculos que entonces se oponían a las inversiones norteamericanas en México, podemos preguntarnos quién entraba en la jaula, si México o los inversionistas norteamericanos. En todo caso, dos años y medio después de esta explosión parlamentaria, se empezó la construcción de las vitales vías férreas hacia el Norte; se abrió la era de las grandes inversiones. El mismo Chavero viajaba años más tarde en los desdeñados ferrocarriles y se divertía en los odiosos Estados Unidos.¹⁰ Evidentemente, algo había cambiado en los sentimientos; pero, por ahora, nos interesa sobre todo la opinión norteamericana. Debemos examinar algunos de los factores que atraieron capital norteamericano a México, y superaron los obstáculos ya mencionados.

La innegable riqueza de los recursos mexicanos fué el primero. Preston E. James ha estimado que en la producción mundial de 16,000 millones de onzas de plata, entre 1519 y 1940, corresponden a México 7,000; sus yacimientos de oro, cobre, plomo y cinc eran asimismo bien conocidos en el extranjero.¹¹ Por otra parte, si en general el suelo mexicano era demasiado seco o montañoso para una agricultura intensiva, a lo largo de las costas, en el Sur, se extendían miles de hectáreas aprovechables para el cultivo de azúcar, henequén, café y frutos tropicales muy solicitados en los Estados Unidos. Los visitantes de México, recordando las fortunas amasadas en el Oeste norteamericano, pregonaban el valor de estos recursos. El empresario ferrocarrilero Edward Lee Plumb fué uno de los propagandistas más sensatos. En 1875, Plumb hizo ver a Hamilton Fish, secretario de Estado, la necesidad de trabajar en favor de las relaciones pacíficas en la frontera de México y de mejorar las comunicaciones con el interior; así los Estados Unidos obtendrían café y azúcar gracias al trabajo libre de los mexicanos y no ya al de los esclavos del Brasil y los rebeldes de Cuba, país que quizá tendrían que anexarse los norteamericanos.¹² Plumb reconocía algunos de los obstáculos que dificultaban una inversión lucrativa; pero otros empresarios, menos informados, veían simplemente en México un apéndice de los Estados Unidos y aplicaban la retórica que tan útil les había resultado en California, Nevada y Colorado. Decían, por ejemplo:

México es una mina magnífica, pero aún poco desarrollada. Será nuestra India en cuanto a importancia comercial, nuestra Cuba y Brasil en cuanto a productos tropicales, nuestro complemento en características generales, recursos, suministros y demanda, nuestra Italia en cuanto a clima y atractivos, nuestra Troya en antigüedades e historia clásica... Con la terminación de sus caminos ístmicos entre océanos y naciones —para usar la expresión que el Barón de Humboldt aplicó a México años atrás—, vendrá a ser el puente del comercio mundial.¹³

Otro factor de atracción era que en México mismo se abrigan sentimientos propicios a los Estados Unidos. Al principio del período se les estimaba, pues habían prestado ayuda moral y pecuniaria al perseguido Juárez en su heroica lucha contra los franceses; además, se creía en México que la Guerra

Civil norteamericana había acabado con la que se consideraba una esclavocracia imperialista. Ya hicimos mención del hecho de que el proyecto de ferrocarril de Rosecrans recibió una entusiasta acogida cuando se le propuso por primera vez. Don Juan N. Adorno suplicó a Rosecrans que tuviera fe en una nación que se empeñaba en seguir a los Estados Unidos por la senda del progreso. Emilio Velasco, con un sentido más práctico, decía, esperanzado, que proyectos como el de Rosecrans proporcionarían “un vasto campo a la actividad americana, en términos que la fuerza expansiva de aquel pueblo se muestre en la industria y el comercio, y no en la adquisición de territorio. . .”¹⁴

Por desgracia, la falta de tacto de Rosecrans y la actitud indiferente del Gobierno mexicano fueron causa de su fracaso y estimularon una oleada de propaganda antiyanqui. Ni siquiera las diplomáticas maniobras de Plumb pudieron contrarrestar esta oleada adversa. La revolución de 1876 y el alboroto producido por los problemas fronterizos y de reconocimiento reprimieron los sentimientos favorables durante los tres años siguientes; pero sobrevivieron al período de relaciones tirantes, para renacer con las primeras concesiones, en 1880.

En vista de los malogrados proyectos de Rosecrans y Plumb, puede extrañar que mencionemos la ayuda oficial mexicana como factor alentador del inversionismo norteamericano; consta, sin embargo, que tanto Juárez como Lerdo se inclinaban a las empresas norteamericanas y que sus opiniones eran muy conocidas en los Estados Unidos. En 1870, por ejemplo, Juárez escribía a Rosecrans: “Yo tendré un verdadero placer en que esos capitalistas emprendedores a quien hace usted referencia vengan a invertir una parte de sus riquezas en fomentar aquí empresas industriales, estrechando de ese modo los lazos de fraternidad que deben unir a las repúblicas por la identidad misma de sus instituciones democráticas”.¹⁵ Existen testimonios de que su sucesor, Lerdo, hubiera preferido capital mexicano; pero en un principio alentó a Rosecrans y más tarde a Plumb —rival de aquél— diciendo que consideraba el proyecto de Plumb como la obra predilecta de su administración.¹⁶ En cambio, Díaz, en cuanto subió al poder, se opuso tenazmente a la entrada de capitales

norteamericanos; pero durante los tres años siguientes pareció darse cuenta de que para la construcción de ferrocarriles extensos, los capitales mexicanos y europeos serían o demasiado débiles, o demasiado recelosos; también (y esto es quizá lo más importante) la amenaza de guerra por las cuestiones fronterizas lo convenció evidentemente de que el único remedio contra el imperialismo político de los Estados Unidos era su imperialismo económico. En efecto, de 1877 a 1880, su agente confidencial en los Estados Unidos, Manuel Zamacoña, escribió y habló a los negociantes norteamericanos de las fabulosas riquezas mexicanas y de la seguridad que México ofrecía a las inversiones.¹⁷

Sin embargo, fué Matías Romero el funcionario mexicano que más alentó al capital yanqui. Como embajador en los Estados Unidos durante la Guerra Civil norteamericana, Romero se dió cuenta de que la salvación de México se encontraba en el mejoramiento interno y el desarrollo industrial, conseguidos ambos con la ayuda de capital norteamericano; desde 1860, no desperdició esfuerzo ni oportunidad para convencer a sus paisanos y a los capitalistas norteamericanos, con la palabra hablada o escrita. Como ministro de Hacienda en tiempo de Juárez, procuró que las tarifas arancelarias fueran más aceptables para los extranjeros; más tarde, cuando volvió a la secretaría de Hacienda, con Díaz, comprometió directamente a su Gobierno a apoyar al capital norteamericano. En 1878, el embajador Foster publicó una carta dirigida a un grupo de negociantes de Chicago, la Asociación de Fabricantes del Noroeste. La carta de Foster describía el desorden y la bancarrota que reinaban en México, y expresaba serias dudas en cuanto a la conveniencia de arriesgar cualquier cantidad de dinero en este país.¹⁸ Horrorizado, Romero saltó a la defensa de su patria con uno de los documentos públicos más notables que se hayan escrito.¹⁹ En ese libro, a lo largo de 350 páginas a doble columna y tipo pequeño, el encargado de las finanzas mexicanas refuta concienzudamente cada uno de los argumentos de Foster, con gran número de estadísticas; hace ver la riqueza potencial del país; afirma que el desorden descrito es exagerado y que su Gobierno acoge realmente bien a los extranjeros. Aun traducido al inglés, el libro era demasiado abrumador para que la gente lo leyera,

pero el material de sus páginas alimentó incontables artículos periodísticos en los años subsiguientes.

Todos los factores mencionados —recursos, publicidad y sentimientos favorables— no hubieran podido, por sí solos, atraer millones de dólares si en los Estados Unidos no hubieran existido condiciones favorables: después de todo, no se pueden pedir peras al olmo. En 1880, por fortuna, varias circunstancias se habían combinado en favor de las inversiones en México. El Noreste de los Estados Unidos se había repuesto del pánico de 1873, con nueva vitalidad y un aumento de capital disponible para ser invertido en el Oeste norteamericano o en el extranjero. Los Estados del Sur, en especial Texas, habían pasado la etapa inicial de la Reconstrucción, y bien podían ya buscar nuevos mercados. Los ferrocarriles llegaban, por el Suroeste, hasta cerca de la frontera con México, y la compañía del ferrocarril de Atchison, Topeka y Santa Fe, que llegaba hasta Los Ángeles, había empezado a construir el ferrocarril de Sonora hasta el Golfo de California. Por último, el interés cada vez más acentuado por una comunicación transistmica comenzó a llamar la atención sobre Panamá, Nicaragua y la estrecha faja mexicana de Tehuantepec. Para que ese empuje del capital norteamericano hacia el exterior llegara a realizarse, hubiera pasado sin duda mucho tiempo, de no haber contribuido la propaganda y el apoyo del Gobierno mexicano; pero, dado ese apoyo en 1880, la penetración fué verdaderamente irresistible.

Esta combinación de fuerzas repelentes y atrayentes nos hace llegar a cinco conclusiones: 1) La inversión lucrativa en cualquier campo de la economía mexicana tropezaba con muchos y serios obstáculos. 2) Los representantes del Gobierno mexicano y los empresarios norteamericanos intentaron atraer capital yanqui a México varias veces antes de 1880, sobre todo en los años inmediatamente anteriores. 3) Aunque el motivo que impulsaba a algunos de estos mexicanos (por ejemplo, Zamacona) era el de contrarrestar el anexionismo norteamericano, un importante grupo, encabezado por Romero, consideraba las inversiones norteamericanas como vitales para el desarrollo económico mexicano. 4) Una fortuita combinación de circunstancias favoreció la salida de capital de los Estados Unidos, precisamente en el momento en que el Gobierno

mexicano estaba más interesado en ese capital. 5) Para poder tener inmediato y completo aprovechamiento de la penetración, el Gobierno mexicano comprendió que debía ofrecer alicientes bajo la forma de concesiones y privilegios especiales a los norteamericanos. Sin emitir ningún juicio sobre la labor realizada por el capital norteamericano en México, ni siquiera sobre los términos de las extensas concesiones hechas a partir de 1880, puedo asegurar que toda apreciación objetiva ha de tener muy en cuenta las cinco conclusiones a que he llegado.

NOTAS

¹ Ya se habían hecho algunas concesiones parecidas antes de septiembre de 1880, pero sólo menciono estas últimas en interés de la brevedad, y porque ellas condujeron directamente a la construcción del Ferrocarril Central y de los Ferrocarriles Nacionales. Puede verse un resumen de las concesiones anteriores a 1880 en la obra de Fred Wilbur POWELL, *The railroads of Mexico*, Boston, 1921, cap. XI a XIV.

² John W. Foster a Carlisle Mason (México, 9 de octubre de 1878), en *Papers relating to the foreign relations of the United States, transmitted to Congress with the annual message of the President* (Washington, 1862—...), 1877-1878, pp. 649-652. Citaré en adelante esta obra con las palabras *Foreign relations*.

³ Edward Lee Plumb a William H. Seward (México, 12 de diciembre de 1867), en *Despatches from United States ministers to Mexico, 1823-1906* (National Archives, file microcopy núm. 97), XXXI. Lo citaré en adelante como *Diplomatic despatches, Mexico*.

⁴ Foster a Mason (México, 9 de octubre de 1878), en *Foreign relations, 1877-1878*, pp. 643-644.

⁵ Julius Skilton a Thomas H. Nelson (México, 9 de agosto de 1869), en *Diplomatic despatches, Mexico*, XXXVI.

⁶ *Diario de los Debates, Sexto Congreso Constitucional de la Unión*, vol. III, México, 1873, p. 472. Sobre los proyectos de Rosecrans y Plumb pueden verse más datos en dos recientes artículos: Frank A. KNAPP, JR., "Precursors of American investment in Mexican railroads", en *The Pacific Historical Review*, XXI, 1952, pp. 43-64, y David M. PLETCHER, "General William S. Rosecrans and the Mexican transcontinental railroad project", en *Mississippi Valley Historical Review*, XXXVIII, 1952, pp. 657-678.

⁷ A fines de 1874, Lerdo renovó las concesiones hechas a Plumb, pero después de la revolución de 1876 Plumb renunció a su proyecto (cf. F. W. POWELL, *op. cit.*, pp. 108-109). Más tarde fué vicepresidente del Ferrocarril Internacional Mexicano. Parte de su correspondencia en la época en que desempeñaba este cargo puede verse en la Edward Lee Plumb

Collection, Hopkins Transportation Library, Stanford University, California.

8 John W. FOSTER, *Diplomatic memoirs*, Boston, 1909, vol. I, pp. 101-103. Véanse las noticias publicadas en los periódicos neoyorquinos *The World*, 5 y 9 de octubre de 1878, y *The Herald*, 9 de octubre de 1878.

9 John W. Foster a William Evarts (México, 29 de mayo de 1878), en *Foreign relations*, 1877-1878, pp. 571-572.

10 FOSTER, *Diplomatic memoirs*, vol. I, p. 111.

11 Véase Preston E. JAMES, *Latin America*, Nueva York, [1942], p. 669.

12 Plumb a Hamilton Fish (Nueva York, 14 de agosto de 1875), en la Plumb Collection, Stanford University; Plumb a William Tecumseh Sherman (México, 28 de noviembre de 1867), en Edward Lee Plumb Papers, Library of Congress, vol. VII.

13 Alexander D. ANDERSON, *Mexico from the material standpoint*, Washington, 1884, p. 6.

14 Juan N. ADORNO, en *El Siglo XIX*, 19 de julio de 1872, p. 2; Emilio VELASCO, "Empresas americanas en México", *ibid.*, 14 de febrero de 1872, p. 1.

15 Benito Juárez a William S. Rosecrans (México, 27 de enero de 1870), en el Archivo Juárez (Biblioteca Nacional de México), Copiadores.

16 Plumb a Fish (Nueva York, 15 de agosto de 1873), en la Plumb Collection, Stanford University.

17 *The Two Republics*, 6 de abril de 1878, p. 6, y 14 de septiembre de 1878, p. 2. Véase en José C. VALADÉS, *El porfirismo (historia de un régimen): el nacimiento (1876-1884)*, México, 1941, pp. 299 ss., un estudio sobre la misión de Zamacona, un tanto hostil para los Estados Unidos. En 1878 Zamacona fué nombrado embajador en los Estados Unidos.

18 Foster a Mason (México, 9 de octubre de 1878), en *Foreign relations*, 1877-1878, pp. 636 ss.

19 *Exposición de 15 de enero de 1879 sobre la condición actual de México y el aumento de comercio con los Estados Unidos*, Secretaría de Hacienda, México, 1879, *passim*.