





# **EL DELITO DEL CONTRABANDO EN LA FRONTERA NORTE DE MÉXICO**

**Coordinador**  
Octavio Herrera Pérez

---

Herrera Pérez, Octavio

El delito del contrabando en la frontera norte de México / Octavio Herrera Pérez, coordinador.  
— Cd. Victoria, Tamaulipas: Universidad Autónoma de Tamaulipas; Ciudad de México: Colofón, 2021.  
252 págs. ; 17 x 23 cm.

1. Contrabando – Historia – México – Siglo XVIII. 2. Contrabando – Historia – México – Siglo XIX. 3. Contrabando – Historia – México – Siglo XX. 4. Región fronteriza México-Americana. I. Herrera Pérez, Rodrigo, coordinador.

LC: K4624

DEWEY: 364.133

---

Centro Universitario Victoria

Centro de Gestión del Conocimiento. Tercer Piso

Cd. Victoria, Tamaulipas, México. C.P. 87149

*consejopublicacionesuat@outlook.com*

D. R. © 2021 Universidad Autónoma de Tamaulipas

Matamoros SN, Zona Centro Ciudad Victoria, Tamaulipas C.P. 87000

Consejo de Publicaciones UAT

Tel. (52) 834 3181-800 • extensión: 2948 • *www.uat.edu.mx*



**Fomento Editorial** Una edición del Departamento de Fomento Editorial de la Universidad Autónoma de Tamaulipas

Edificio Administrativo, planta baja, CU Victoria

Ciudad Victoria, Tamaulipas, México

Libro aprobado por el Consejo de Publicaciones UAT

ISBN UAT: 978-607-8750-43-6

Colofón S.A. de C.V.

Franz Hals núm. 130, Alfonso XIII

Delegación Álvaro Obregón C.P. 01460, Ciudad de México

*www.colofonlibros.com • colofonedicionesacademicas@gmail.com*

ISBN: 978-607-635-233-5

Publicación financiada con recurso PFCE 2019

Se prohíbe la reproducción total o parcial de esta obra incluido el diseño tipográfico y de portada, sea cual fuera el medio, electrónico o mecánico, sin el consentimiento del Consejo de Publicaciones UAT.  
Impreso en México • *Printed in Mexico* El tiraje consta de 300 ejemplares

**Este libro fue dictaminado y aprobado por el Consejo de Publicaciones UAT mediante un especialista en la materia perteneciente al Sistema Nacional de Investigadores (SNI). Asimismo, fue recibido por el Comité Interno de Selección de Obras de Colofón Ediciones Académicas para su valoración en la sesión del segundo semestre 2020, donde se sometió al sistema de dictaminación a “doble ciego” con diagnóstico positivo.**



# EL DELITO DEL CONTRABANDO EN LA FRONTERA NORTE DE MÉXICO

**Coordinador**  
Octavio Herrera Pérez



UAT



Consejo de  
Publicaciones



Fomento  
Editorial





Ing. José Andrés Suárez Fernández  
PRESIDENTE

Dr. Julio Martínez Burnes  
VICEPRESIDENTE

Dr. Héctor Manuel Cappello Y García  
SECRETARIO TÉCNICO

C.P. Guillermo Mendoza Cavazos  
VOCAL

Dra. Rosa Issel Acosta González  
VOCAL

Ing. Rafael Pichardo Torres  
VOCAL

Consejo Editorial del Consejo de Publicaciones de la Universidad Autónoma de Tamaulipas

**Dra. Lourdes Arizpe Slogher** • Universidad Nacional Autónoma de México | **Dr. Amalio Blanco** • Universidad Autónoma de Madrid, España | **Dra. Rosalba Casas Guerrero** • Universidad Nacional Autónoma de México | **Dr. Francisco Díaz Bretones** • Universidad de Granada, España | **Dr. Rolando Díaz Lowing** • Universidad Nacional Autónoma de México | **Dr. Manuel Fernández Ríos** • Universidad Autónoma de Madrid, España | **Dr. Manuel Fernández Navarro** • Universidad Autónoma Metropolitana, México | **Dra. Juana Juárez Romero** • Universidad Autónoma Metropolitana, México | **Dr. Manuel Marín Sánchez** • Universidad de Sevilla, España | **Dr. Cervando Martínez** • University of Texas at San Antonio, E.U.A. | **Dr. Darío Páez** • Universidad del País Vasco, España | **Dra. María Cristina Puga Espinosa** • Universidad Nacional Autónoma de México | **Dr. Luis Arturo Rivas Tovar** • Instituto Politécnico Nacional, México | **Dr. Aroldo Rodríguez** • University of California at Fresno, E.U.A. | **Dr. José Manuel Valenzuela Arce** • Colegio de la Frontera Norte, México | **Dra. Margarita Velázquez Gutiérrez** • Universidad Nacional Autónoma de México | **Dr. José Manuel Sabucedo Cameselle** • Universidad de Santiago de Compostela, España | **Dr. Alessandro Soares da Silva** • Universidad de São Paulo, Brasil | **Dr. Akexandre Dorna** • Universidad de CAEN, Francia | **Dr. Ismael Vidales Delgado** • Universidad Regiomontana, México | **Dr. José Francisco Zúñiga García** • Universidad de Granada, España | **Dr. Bernardo Jiménez** • Universidad de Guadalajara, México | **Dr. Juan Enrique Marcano Medina** • Universidad de Puerto Rico-Humacao | **Dra. Ursula Oswald** • Universidad Nacional Autónoma de México | **Arq. Carlos Mario Yori** • Universidad Nacional de Colombia | **Arq. Walter Debenedetti** • Universidad de Patrimonio, Colonia, Uruguay | **Dr. Andrés Piqueras** • Universitat Jaume I, Valencia, España | **Dr. Yolanda Troyano Rodríguez** • Universidad de Sevilla, España | **Dra. María Lucero Guzmán Jiménez** • Universidad Nacional Autónoma de México | **Dra. Patricia González Aldea** • Universidad Carlos III de Madrid, España | **Dr. Marcelo Urra** • Revista Latinoamericana de Psicología Social | **Dr. Rubén Ardila** • Universidad Nacional de Colombia | **Dr. Jorge Gissi** • Pontificia Universidad Católica de Chile | **Dr. Julio F. Villegas** • Universidad Diego Portales, Chile | **Ángel Bonifaz Ezeta** • Universidad Nacional Autónoma de México

## ÍNDICE

<b>PRESENTACIÓN</b>	9
<b>EXORDIO</b>	11
Octavio Herrera Pérez • <i>Universidad Autónoma de Tamaulipas</i>	
EL CONTRABANDO A ESCALA MUNDO	12
EL CONTRABANDO EN ATLÁNTICO COLONIAL ESPAÑOL	14
EL CONTRABANDO NOVOHISPANO Y EN EL MÉXICO INDEPENDIENTE	18
LA FRONTERA NORTE DE MÉXICO Y EL CONTRABANDO	21
CONTENIDO DE ESTA OBRA	26
<b>EL CONTRABANDO EN NUEVO MÉXICO DESDE FINES DE LA COLONIA HASTA EL AUGE DEL COMERCIO DE SANTA FE, 1750-1846</b>	29
Martín González de la Vara • <i>El Colegio de Michoacán</i>	
EL COMERCIO DE PIELES Y SU CONTRABANDO	36
EL FALLIDO CONTROL ADUANAL DEL COMERCIO DE SANTA FE	40
LAS FORMAS DEL CONTRABANDO	46
<b>RELACIONES POLÉMICAS CON EL CONTRABANDO EN UNA ÉPOCA DE INESTABILIDAD EN LOS TERRITORIOS NORORIENTALES DE NUEVA ESPAÑA: EL PUERTO DE REFUGIO, 1794-1824</b>	53
Melisa Catarina Galván • <i>California University</i>	
LA ACCELERACIÓN DEL CRECIMIENTO DE LA CIUDAD GRACIAS AL CONTRABANDO	55
EL ESTABLECIMIENTO DEL ESTADO DE DERECHO	65
UN MOVIMIENTO PRECARIO PARA EL RECONOCIMIENTO OFICIAL DEL PUERTO DE REFUGIO	76
<b>EL CONTRABANDO POR EL NORTE DE TAMAULIPAS DURANTE EL CONFLICTO MÉXICO-TEXAS, 1836-1845</b>	87
Benito Antonio Navarro González • <i>Universidad Autónoma de Tamaulipas</i>	
ESCENARIOS Y COLONOS EN EL NORTE TAMAULIPECO	90
CONTRABANDO SOBRE LA FRANJA DEL NUECES	97
MARIANO ARISTA Y SUS VÍNCULOS CON EL CONTRABANDO	104
CONCLUSIONES	108
<b>PANORÁMICA DEL CONTRABANDO EN LA FRONTERA NORTE DE MÉXICO EN EL SIGLO XIX</b>	111
Octavio Herrera Pérez • <i>Universidad Autónoma de Tamaulipas</i>	
DE LA APERTURA PORTUARIA EN MATAMOROS A LA INVASIÓN AMERICANA	111
AUGE DEL CONTRABANDO FRONTERIZO	117
CREACIÓN DEL CONTRARRESGUARDO ADUANAL	122

EL CONTRABANDO FRONTERIZO EN EL ÚLTIMO TERCIO DEL SIGLO XIX	124
CONTENCIÓN Y ABATIMIENTO DEL CONTRABANDO	132
<b>¿COMERCIO O CONTRABANDO? LA TRANSICIÓN DEL INTERCAMBIO TRANSFRONTERIZO TRAS LA LLEGADA DE LAS ADUANAS FRONTERIZAS AL DESIERTO DE ALTAR, SONORA 1880-1893</b>	145
Delia María Piña Aguirre • <i>El Colegio de Sonora</i>	
EL INTERCAMBIO TRANSFRONTERIZO COMO ACCIÓN SOCIAL EN LA FRONTERA NORTE DE SONORA	146
EL ARRIBO DE LA AUTORIDAD FISCAL A LA FRONTERA SONORA-ARIZONA	149
EL CONTRABANDO EN EL DISTRITO DE ALTAR 1880-1893	159
CONCLUSIONES	168
REFERENCIAS	169
<b>SED DE SANGRE: VIOLENCIA EN TEXAS CONTRA TRAFICANTES MEXICANOS DURANTE LA ERA DE LA PROHIBICIÓN</b>	171
George Díaz • <i>University of Texas</i>	
TEQUILEROS	173
IDENTIDAD Y PERCEPCIÓN COMUNITARIA	176
VIOLENCIA	181
NUEVOS TRAFICANTES	188
CONCLUSIÓN	192
<b>EL CUERPO DEL DELITO. NOTAS Y ESTUDIOS DE CASO SOBRE CONTRABANDO, COMISO Y LEGISLACIÓN EN BAJA CALIFORNIA, 1926-1936</b>	195
Jesús Méndez Reyes • <i>Universidad Autónoma de Baja California</i>	
EL CONTRABANDO Y EL MARCO REGULADORIO PARA EVITARLO	198
EL CONTRABANDO, <i>LOS VISTAS</i> Y LOS DELITOS CONTRA LA SALUD	206
CONCLUSIONES	213
FUENTES PRIMARIAS	217
FUENTES HEMEROGRÁFICAS	217
BIBLIOGRAFÍA	217
<b>CARRETERAS DE ILEGALIDAD. EL ROBO DE AUTOMÓVILES EN ESTADOS UNIDOS Y SU CONTRABANDO HACIA MÉXICO, 1930-1960</b>	219
Alberto Barrera Enderle • <i>CIESAS-Noreste</i>	
CONCEPTOS TEÓRICOS E HISTORIOGRAFÍA	221
FUENTES	222
CARRETERAS Y CONSUMO DE AUTOMÓVILES EN MÉXICO	223
CONTRABANDO DE AUTOS ROBADOS HACIA MÉXICO	229
LA INTRODUCCIÓN DE LOS VEHÍCULOS ROBADOS A MÉXICO	237
REFLEXIONES FINALES	249

## PRESENTACIÓN

Dentro del amplio abanico de competencias en la aplicación del derecho, se precisa la necesidad de hacer punible la transgresión en las que incurren las acciones dedicadas a la realización de una conducta engañosa orientada a lograr que una determinada mercancía extranjera eluda los controles aduaneros de un país y, con ello, la trasposición ilegal de bienes, al no cubrir el pago de los aranceles correspondientes a través de una frontera nacional. Con ello se vulneran las normas del sistema fiscal vigente y, por tanto, queda en evidencia la figura del contrabando como un delito de orden económico que tiene, además, profundas repercusiones sociales, tanto por la deliberada actividad ilegal que cometen las personas o agrupaciones que se involucran con esta acción, así como por reducir los recursos del tesoro público.

Igualmente, dicha acción delictiva se configura en sentido inverso, como ha sido, en el pasado, la exportación no autorizada de moneda o metales preciosos; y en la actualidad observable en el trasiego de fauna, especies vegetales, bienes culturales y otros productos de valor e incluso narcóticos. Por esta razón y desde el origen de la nación mexicana se ha generado una larga secuencia de legislación relativa al castigo del contrabando, y que hoy en día está plasmado tanto en el Código Fiscal de la Federación como en el Tesoro Jurídico de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, tipificado en el derecho penal.

Por lo antes expuesto, resulta indispensable realizar una reflexión actualizada sobre la incidencia del delito del contrabando en una región tan singular a la que pertenece el estado de Tamaulipas, como lo es la frontera con los Estados Unidos de América. De ahí el interés de nuestra Facultad de Derecho y Ciencias Sociales Victoria de incursionar en el análisis razonado de este fenómeno, a través de la perspectiva de la historia, como se hace en la presente publicación, en la que se ofrece el recuento casuístico y de largo tiempo sobre las expresiones del contrabando, desde los orígenes institucionales del país hasta bien entrado el siglo XX, abarcando todo el contexto geográfico fronterizo, desde nuestra entidad hasta Baja California. Y plasmado en bien documentados ensayos debidos a la pluma de acreditados investigadores pertenecientes a varias instituciones educativas mexicanas y estadounidenses, lo que proporciona un enorme valor académico agregado a este libro, que viene a contribuir al decidido esfuerzo editorial de la Universidad Autónoma de Tamaulipas.

Dr. Armando Villanueva Mendoza  
*Director de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales Victoria*



## EXORDIO

El estudio del contrabando en cualquier parte del mundo hoy en día destaca la incidencia del comercio ilegal intrusivo sobre el ámbito económico de un territorio protegido por un sistema aduanal y por tanto, sujeto en principio a una prohibición de orden fiscal y en última instancia a una sanción de carácter punitivo al constituirse en un delito.<sup>1</sup> Como indica el significado compuesto de la palabra contrabando, contra (preposición que denota oposición y contrariedad de una cosa con otra), y bando -edicto o la ley-,<sup>2</sup> indica su oposición al edicto o disposición de la ley que rige al Estado. Se trata de un concepto generalmente utilizado en el ámbito del comercio que implica la introducción de mercancías o géneros de manera fraudulenta a un país, donde esos productos están tipificados como prohibidos o bien, sujetos al pago de aranceles en caso de ser introducidos de manera abierta y legal, que es justamente lo que elude con tal acción.<sup>3</sup> Bajo esa consideración, el contrabando es un delito porque en su esencia misma vulnera y viola las leyes, que bien se inscriben en un contexto penal, como en el quebrantamiento y fraude directo a las normas del derecho que rigen la hacienda pública, el derecho tributario y el derecho aduanero. En otros términos, el contrabando es un delito que se identifica en la introducción o extracción de mercancías sin el pago de los derechos aduaneros, que son propios de la obligación tributaria inherente a un territorio nacional, cuya recaudación está en favor de los ingresos públicos y de la buena marcha de la política económica de un país. Y si bien esa tipificación se vincula íntimamente con la territorialidad precisa de los modernos Estados nacionales con sus fronteras bien definidas, el contrabando es un fenómeno muy antiguo, entrelazado desde los primeros nexos entre las distintas comunidades y sociedades a escala mundial, mismo que temporalmente se prolonga hasta nuestros días en diversas manifestaciones además de los bienes de consumo, como el tráfico ilegal de personas, drogas, bienes culturales, especies animales exóticas, armas y otros.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> Jagdish Bhagwati and Bent Hasen, "A theoretical análisis of smuggling", *The Quarterly Journal of Economics*, vol. 87, no. 2 (May, 1973), Oxford University Press, pp., 172-187.

<sup>2</sup> Significado inscrito en el *Diccionario de la Lengua Española*, Real Academia Española.

<sup>3</sup> Conforme a la acepción de la lengua inglesa la referencia al contrabando se identifica usualmente con la palabra *smuggle*, que es un verbo transitivo, cuyo significado es bastante preciso en cuanto a los alcances de esta acción ilegal: *to import or export secretly contrary to the law and especially without paying duties imposed by law*, Merriam Webster on line Dictionary.

<sup>4</sup> Timothy Green, *The Smugglers: An Investigation into the World of the Contemporary Smuggler*, New York, Walker, 1969.

## EL CONTRABANDO A ESCALA MUNDO

Un somero panorama bibliográfico de la situación contemporánea del fenómeno del contrabando da cuenta de la múltiple variedad de categorías en las que se puede tipificar esta actividad ilícita, así como su incidencia en las más diversas regiones geográficas fronterizas en el mundo, principalmente. Ejemplo de ello y aun por encima de las medidas de la unificación económica europea, el lindero franco-español del Pirineo Occidental se identificaba como un área de añeja recurrencia del tráforo de mercancías por encima de los controles aduanales de ambos países.<sup>5</sup> Y si esto ocurría en un espacio donde en apariencia existía una mayor vigilancia institucional, mucho más notable ha sido la documentación de este delito en el ámbito territorial latinoamericano, como se ha observado en la frontera común entre Colombia y Venezuela, donde la variable contrastante de regímenes políticos y situaciones económicas discordantes fomentan notablemente el comercio ilegal.<sup>6</sup> El tema ha apasionado a los estudiosos al grado de incursionar en un recuento de largo tiempo sobre el pasado y presente del contrabando en un lugar específico como la Guajira colombiana, donde esta práctica se documenta desde el siglo XVI hasta nuestros días.<sup>7</sup> Incluso el análisis ha llegado a plantear la existencia de la cohesión social vinculada a las redes que se establecen entre diversos grupos de población como soporte del comercio ilegal,<sup>8</sup> como también se ha documentado, en otra arista, la percepción de los habitantes de una región en particular; el norte de

---

<sup>5</sup> José Antonio Perales Díaz, “Fronteras y contrabando en el Pirineo Occidental”, *Zainak*, 17, 1998, 127-136.

<sup>6</sup> Neida Albornoz Arias, “Contrabando y conflictividad social en la frontera Táchira Norte de Santander”, *Aldea del Mundo*, vol. 21, núm. 42, 2016, Universidad de los Andes (San Cristóbal, Venezuela), pp. 59-65;

Yulieth Tatiana Feria Díaz, “Análisis del contrabando en las zonas de frontera colombo-venezolana”, Universidad Nacional Abierta y a Distancia/Escuela de Ciencias Jurídicas y Políticas/Especialización en Gestión Pública, Bogotá, 2018. Monografía para obtener el título de Especialista en Gestión Pública.

<sup>7</sup> Sergio González-Plazas, *Pasado y presente del contrabando en La Guajira aproximaciones al fenómeno de ilegalidad en la región*, Bogotá, Centro de Estudios y Observatorio de Drogas y Delito, Facultad de Economía, Universidad del Rosario, 2008.

<sup>8</sup> Carolina Ramírez M., Magali Alba Niño y Mónica Sánchez Truzman, “La cohesión social como categoría e análisis en el contrabando”, *Revista de Psicología*, vol. 8, no. 1, enero-julio 2017, Universidad del Valle (Colombia), pp. 177-194.



Santander, ante la presencia del contrabando.<sup>9</sup> Estudios similares del contrabando en tiempos modernos han hecho un acercamiento al acontecer en esta materia en la frontera entre México y Guatemala.<sup>10</sup>

El caso del comercio ilícito tampoco está ausente de los estudiosos en Estados Unidos, al documentar en un caso la recurrencia de esta práctica desde el origen mismo del establecimiento de la gran nación de la América del Norte, coadyuvando en cierta medida a la construcción del enorme potencial económico del país.<sup>11</sup> Y para que no quedase duda alguna de este fenómeno, otro autor reconoce al contrabando en Estados Unidos como un elemento de constante presencia en su acontecer económico y mercantil.<sup>12</sup>

Del mismo campo académico anglosajón proceden otros estudios enfocados a analizar el carácter global del trasiego ilícito de mercancías, en particular con el contrabando de armas. Esto es explicable por el afán imperialista que históricamente caracterizó a la gran Bretaña y a los Estados Unidos. Así, se encuentran trabajos con recuentos de largo tiempo sobre este fenómeno, bajo el enfoque de trazar un patrón a escala mundial.<sup>13</sup> Y justo como resultado de la activa beligerancia de dichas potencias en el ámbito del dominio mundial, hizo una temprana aparición el tema del contrabando de guerra -desde mediados del siglo XIX-, y la necesidad del establecimiento de bloqueos marítimos de cualquier enemigo que se les enfrentara.<sup>14</sup> Y como la dimensión de los conflictos regionales proliferó por todo el orbe, estas mismas potencias promovieron la regularización del tráfico de armas en condiciones de una contingencia bélica, en la cual el contrabando podría agravarla, de ahí la necesidad de establecer tratados internacionales para atenuar o bien condicionar

---

<sup>9</sup> Magali Alba Nieto, *et. al., Percepción de los habitantes de las subregiones del norte de Santander frente al contrabando*, Cucutá, Ediciones Universidad Simón Bolívar, 2016.

<sup>10</sup> Rebecca Berke Galemba, *Contraband Corridor. Making a living at the Mexico-Guatemala Border*, Stanford, Stanford University Press, 2017.

<sup>11</sup> Andrew Wender Cohen, *Contraband. Smuggling and the birth of the American Century*, New York, W.W. Norton & Company Inc., 2015.

<sup>12</sup> Peter Andreas, *Smuggler Nation. How illicit trade made America*, Oxford/New York, Oxford University Press, 2013

<sup>13</sup> Alan L. Karras, *Smuggling. Contraband and Corruption in World History*, Lanham (Maryland), Rowman & Littlefield Publishers Inc., 2012; y Simon Harvey, *Smuggling. Seven Centuries of Contraband*, London, Reaktion Books Ltd, 2016.

<sup>14</sup> Archer Polson, *Principles of the law of nations: with practical notes and supplementary essays of the law of blockade and on contrabando of war*, Philadelphia, T. & J.W. Johnson, 1853.

los factores que incidían en esta materia.<sup>15</sup> Incluso Estados Unidos y la gran Bretaña llegaron a entablar un alegato referente a la legalidad del comercio de armas o su tipificación como contrabando, a la luz del conflicto estadounidense de la Guerra Civil, que implicó el bloqueo de los puertos confederados por la marina de la unión y la confiscación de cualquier barco de bandera extranjera que pretendiera realizar transacciones mercantiles con los estados rebeldes confederados, entre los que se contaban especialmente los pertrechos bélicos y los recursos de boca.<sup>16</sup> Sin embargo, esta práctica de comercio ilegal no se interrumpió sino que hasta se agravó, como se pondría de manifiesto en los primeros años del siglo XX, ante la inminencia de la Gran Guerra, de ahí la necesidad de fijar un marco jurídico para prohibir el tráfico ilegal de efectos de guerra, lo que al final no ocurrió.<sup>17</sup>

### **EL CONTRABANDO EN ATLÁNTICO COLONIAL ESPAÑOL**

Dejando ahora el recuento histórico del contrabando en otros escenarios del mundo, cuyo detalle extendería el presente exordio, que de suyo busca en brevedad atraer la atención y prepara el ánimo de los lectores hacia el tema, bastará con hacer un acercamiento escalonado a este fenómeno hacia nuestro espacio de interés; primero desde la esfera geográfica colonial hispanoamericana, y en segundo término desde la temporalidad del Siglo de las Luces, es decir, en un tiempo en que se fraguaron las independencias nacionales en este extenso territorio y de lo cual se cuenta con la historiografía precisa alusiva a tal período. Desde esta perspectiva, las posesiones de ultramar de España fueron el objetivo a vulnerar por la competencia proveniente de las naciones europeas, que pretendían sacar algún provecho de las riquezas de la América española, en particular de los metales preciosos que allí se producían y estimaron la emergente economía capitalista, como lo hizo el emprendimiento mercantil ilícito del reino de Holanda sobre el orbe colonial hispánico.<sup>18</sup> En una etapa inicial la piratería jugó un rol destacado en tal ofensiva, que a la larga obtendría territorios en el espacio insular del Mar Caribe, como Jamaica y Haití,

---

<sup>15</sup> Frederic Thomas Pratt, *Law of contraband of war: with a selection of cases from the papers of the Righth Hon. Sir Geo. Lee... and a appendix, containing extracts from treaties, miscellaneous papers, and forms of proceedings: with the cases to the present time*, London, W.G. Benning & Company, 1856.

<sup>16</sup> Josep Moseley, *What is contraband of war and what is not: comprising all the American and English authorities of the subject*, London, Butterworths, 1861.

<sup>17</sup> Harold Reason Pyke, *The Law of Contraband of War*, Oxford, Clarendon Press, 1915.

<sup>18</sup> Celestino Andrés Arauz Monfante, *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII*, Caracas, Academia Nacional de Historia (Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia/Fuentes para la historia colonial de Venezuela), 1984, 2 tomos.

para después desplegarse en un activo trasiego mercantil de contrabando hacia ese mismo destino, en particular la Gran Bretaña aprovechando las facultades que le otorgó en 1713 el asiento para traficar esclavos negros en las Indias españolas, mercancía humana que ya de antemano era objeto de contrabando desde África a la América española.<sup>19</sup> El tráfico y contrabando de esclavos negros africanos hacia las posesiones españolas en América era una práctica que se podría rastrear hasta épocas tempranas de la historia colonial,<sup>20</sup> aunque lo cierto fue que la geopolítica y la necesidad de la fuerza de trabajo esclava hizo que los Borbones, al acceder al poder después de la Guerra de Sucesión, estuvieran dispuestos a estipular en el Tratado de Utrecht de 1713 la concesión a favor de Inglaterra de importar negros esclavos a sus territorios coloniales americanos, lo que se prolongaría hasta 1750.<sup>21</sup> Bajo estas facilidades los comerciantes británicos trataron de movilizar sus mercancías de contrabando por todo el Mar Caribe.<sup>22</sup> El propósito era buscar los sitios susceptibles de realizar sus transacciones, especialmente en las costas donde la vigilancia del aparato fiscal español apenas estaba presente, como en el litoral de Costa Rica, donde este tipo de comercio extranjero ponía en evidencia el declive mercantil de España en sus territorios americanos.<sup>23</sup>

---

<sup>19</sup> María Cristina Navarrete Peláez, De las “males entradas” y estrategias del “buen pasaje”: el contrabando de esclavos en el Caribe neogranadino, 1550-1690, *Historia Crítica*, No. 34, Bogotá, julio-diciembre 2007, pp. 160-183.

<sup>20</sup> Norma Angélica Castillo Palma, “Las estrategias del contrabando de esclavos en Nueva España: arribadas maliciosas y demasías con mambos y muleques; el caso del navío de Monserrat y San Antonio, 1636”, *Relaciones. Estudios de Historia y Sociedad*, vol. 37, no. 145, mar. 2016, pp. 153-217.

<sup>21</sup> Tratado del asiento de negros concluido en Madrid el 26 de marzo de 1713 entre España e Inglaterra, en *Tratados, convenios y declaraciones de Paz y Comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas españoles de la Casa de Borbón, desde el año de 1700 hasta el día. Puestos en orden e ilustrados muchos de ellos con la historia de sus respectivas negociaciones. Por Don Alejandro del Cantillo, oficial que ha sido en la primera Secretaría de Estado y del Despacho, Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1843, pp. 58-69; George H. Nelson, “Contraband Trade under Asiento, 1730-1739”, *The American History Review*, vol. 51, no. 1 (oct., 1945), pp. 55-67; y ver a Hugh Thomas, *La trata de esclavos. Historia del tráfico de seres humanos de 1440 a 1870*, Barcelona, Planeta, 1998.*

<sup>22</sup> Nadie Hunt, “Contraband, free ports, and British merchants in the Caribbean world, 1739-1772”, *Diacrone. Studi di Storia Contemporanea*, n. 13, 1, 2013, pp. 1-12.

<sup>23</sup> Juan Carlos Solórzano Fonseca, “El comercio de Costa Rica durante el declive del comercio español y el desarrollo del contrabando inglés: período 1690-1750”, *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 20:2, (1994), Universidad de Costa Rica, pp. 27-63.

Ante esta notable permeabilidad del comercio ilegal por el Golfo de Honduras, la capitania general de Guatemala realizaba sus mayores esfuerzos por contrarrestarlo, aunque no siempre con buenos resultados,<sup>24</sup> debido al florecimiento del contrabando en el Golfo de México y Mar Caribe al asociarse a la política de libre comercio impulsada en la segunda mitad del siglo XVIII por la corona española.<sup>25</sup> Y ni que decir que bajo estas condiciones el contrabando era habitual en los puertos menores de las costas novohispanas a fines del siglo XVIII,<sup>26</sup> tal y como se observaba el contrabando de tabaco a través de las costas de Veracruz, como una alternativa al estanco oficial de este producto.<sup>27</sup> En tanto, en el otro litoral de la Nueva España, el Océano Pacífico, desde el temprano establecimiento de las rutas de enlace con las Filipinas y las lejanas Indias Orientales se hizo patente el contrabando de productos de alto valor, como la seda y la plata,<sup>28</sup> una actividad que solo podía ocurrir por la corrupción y el fraude que imperaba en el comercio entre Manila y el puerto de Acapulco.<sup>29</sup>

Mención especial en todo este acontecer merece el puerto de Cartagena, un nodo marítimo que colectaba el tráfico colonial de Sudamérica, especialmente de la plata del Perú y el oro del reino de Quito, a la vez que era la cabecera de las flotas de la Tierra Firme, y donde la práctica del contrabando puede documentarse a suficiencia desde el siglo XVII, actuando para ello el contubernio de los intereses de las elites mercantiles y la corrupción de los funcionarios de la corona, una dualidad muy común ligada al comercio ilegal en todos los tiempos,<sup>30</sup> como también se han

---

<sup>24</sup> Rafael Reichert, “El contrabando y sus redes en el Golfo de Honduras y su persecución en la Capitania General de Guatemala, siglo XVIII”, *Historia Mexicana*, LXIII: 4, 2014, El Colegio de México, pp. 1551-1581.

<sup>25</sup> Isabel Olmos Sánchez, “Contrabando y libre comercio en el Golfo de México y Mar del Sur”, pp. 55-63. [Texto académico en línea electrónica-digital sin referencia bibliográfica]

<sup>26</sup> Álvaro Alcántara, “Un imperio también de agua. Puertos interiores, redes mercantiles y comercio de contrabando en las costas novohispanas, 1776-1795”, *Illes Imperis*, 18, 2016, 77-106.

<sup>27</sup> Magdalena Díaz Hernández, “Contrabandistas tabaqueros en la región de Veracruz (1765-1807). El sistema alternativo al estanco de tabaco”, *Chronica Nova*, 34, 2008, 199-217.

<sup>28</sup> Rafael Obando Andrade, “Contrabandistas de seda y plata: puertos centroamericanos en las rutas transpacíficas (1585-1605)”, *Debats*, 2019; trabajo que forma parte del proyecto titulado: *Comercio, conflicto y cultura en el Istmo de Panamá. Una arteria del imperio y la crisis global, 1513-1671*.

<sup>29</sup> Antonio Picazo Muntaner, “Redes invisible: cooperación y fraude en el comercio de Manila-Acapulco”, *Anales del Museo de América* 19, 2011, pp. 140-152.

<sup>30</sup> Antonio Vidal Ortega, “La otra cara del comercio: sobre mecanismos comerciales en la Cartagena de la primera mitad del siglo XVII”, *Signos Históricos*, núm. 14, julio-diciembre, 2005, pp. 108-138.

documentado las prácticas ilegales de los miembros de la Armada española.<sup>31</sup> Estas circunstancias tuvieron una continuidad y larga permanencia al coincidir aquí todo un conjunto de intereses que al incrementarse coadyuvaron a la creación desde 1717 del virreinato de la Nueva Granada.<sup>32</sup>

Estudios con una visión comparativa -como es el propósito de la presente obra en el contexto de la frontera norte de México-, ponen de relieve que el comercio ilícito en las Américas era una práctica común, a pesar de los contrastes geográficos separados por miles de kilómetros y por tradiciones fiscales imperiales diferentes, como sería el caso de la Nueva Francia y la Nueva Granada (que ya se ha mencionado en este último caso).<sup>33</sup> Pero lo cierto es que estos escenarios eran más evidentes en la periferia colonial, como se observaba en las fronteras de los territorios americanos de España y Portugal a la altura del Río de la Plata en el siglo XVIII e inicios del XIX,<sup>34</sup> lo mismo que tenía claras expresiones intrarregionales a partir del puerto de Buenos Aires y que las investigaciones actuales han podido documentar a través del registro de los comisos.<sup>35</sup> Sin embargo este movimiento por la periferia colonial española en el Cono Sur no era novedad, al detectarse su presencia desde el siglo XVII, primero por la propia marginalidad geográfica del Río de la Plata en el contexto de los dominios españoles de ultramar y más tarde al constituirse en una puerta trasera al trasiego de riquezas y mercancías desde y hacia el Alto Perú, donde la producción de metales preciosos del Potosí y otros

---

<sup>31</sup> María García Garralón, “Contrabando y prácticas ilegales por miembros de la Armada en puertos y navegaciones a lo largo del siglo XVIII”, en *La gobernanza de los puertos atlánticos, siglos XIV-XX*. Amélia Polónia y Ana María Rivera Medina, dir., Madrid, Casa de Velázquez, 2016.

<sup>32</sup> Adolfo Meisel Roca, *¿Situado o Contrabando? La base económica de Cartagena de Indias a fines del Siglo de las Luces*, Cartagena, Banco de la República/Cuadernos de Historia Económica y Empresarial, 2003.

<sup>33</sup> Muriel Laurent, “Nueva Francia y Nueva Granada frente al contrabando: reflexiones sobre el comercio ilícito en el contexto colonial”, *Historia Crítica*, no. 25, ene 01, 2003, Facultad de Ciencias Sociales/Universidad de los Andes, pp. 137-156.

<sup>34</sup> Adriana Dávila y María Inés Morales, *Redes sociales y sectores subalternos del contrabando terrestre en la frontera inter-imperial, 1780-1810*, *Iecon*, Serie Documentos de Trabajo Instituto de Economía, Facultad de Ciencias Económicas y de Administración, Universidad de la República (Uruguay), diciembre, 2017, 22 p.

<sup>35</sup> Fernando Jumar e Isabel Paredes, “El comercio intrarregional en el complejo portuario rioplatense: el contrabando visto a través de los comisos, 1693-1777”, *América Latina en la Historia Económica*, núm. 29, enero-junio de 2008, pp. 33-98.

reales mineros estimuló esta vía de enlace con el mundo exterior.<sup>36</sup> Visto a ojo de pájaro el complejo escenario que estuvo asociado a la cerrazón mercantilista española versus el empuje comercial del capitalismo in crescendo de las potencias rivales a la corona hispánica, es más que evidente que el contrabando más que un fenómeno circunstancial fue una económica actividad que siempre incidió en la economía de la América española, sobre todo en la fase colonial madura de la Ilustración.<sup>37</sup> Y lo mismo tuvo lugar para la posesión portuguesa en el Brasil.<sup>38</sup> En conclusión, como lo demuestran las diversas investigaciones historiográficas, el contrabando coadyuvó de manera significativa en el declive del poder colonial español.<sup>39</sup> Además, la evidencia de este proceso de comercio ilegal ha dado la pauta para la realización de análisis orientados a plantear hipótesis acerca de la valoración de los procesos del contrabando entre los años 1600 y 1800 para el conjunto de toda la América Hispánica.<sup>40</sup>

#### **EL CONTRABANDO NOVOHISPANO Y EN EL MÉXICO INDEPENDIENTE**

Al formar parte del espacio geográfico más importante del dominio español en América, la Nueva España no estuvo en lo absoluto ajena a toda la problemática relacionada con el comercio ilícito que proliferó en el Océano Atlántico, Mar Caribe y Golfo de México y su incidencia en el sistema económico colonial.<sup>41</sup> Estudios a detalle, como ya se ha visto anteriormente en lo general, ya tipifican claramente al contrabando dentro del orden social y la política económica del virreinato en el siglo XVII.<sup>42</sup>

---

<sup>36</sup> Macarena Perusset Veras, “Comportamiento al margen de la ley: contrabando y sociedad en Buenos Aires en el siglo XVII”, *Historia Crítica*, No. 33, Bogotá, enero-junio 2007, pp. 158-185.

<sup>37</sup> Miguel Izart, “Contrabandistas, comerciantes e ilustrados”, *Boletín Americanista*, no. 28, 1978, Universitat de Barcelona, pp. 23-83.

<sup>38</sup> Ernest Pijing, “Sources and historiography: conceptualizations of contraband trade in colonia Brazil”, *América Latina en la Historia Económica*, número 24, julio-diciembre de 2005, pp. 67-84.

<sup>39</sup> Vera Lee Brown, “Contraband Trade: a factor in the decline of Spain’s Empire in America”, *The Hispanic Historical Review*, vol. VIII, no. 2, Duke University Press, pp. 178-189.

<sup>40</sup> Antonio Picazo Muntaner, “Valoración de los procesos por contrabando en América Hispana (1600-1800)”, *Procesos Históricos. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, 33, enero-junio 2018, Universidad de Los Andes (Mérida, Venezuela), 85-100.

<sup>41</sup> Luis Chávez Orozco, *El contrabando y el comercio exterior en la Nueva España*. Nota preliminar de Ernesto de la Torre Villar, México, Banco del Comercio Exterior de México, 1967.

<sup>42</sup> Ignasi Terradas, “El contrabando en el orden social y la economía política: notas a propósito del caso de la Nueva España”, *Relaciones* 7, verano 1981, vol. II, El Colegio de Michoacán, pp. 40-84

La inercia de este comercio furtivo tendría continuidad en el siglo XVIII, como toda una práctica en la que se insiste en el involucramiento indispensable de redes sociales para que tuviera lugar este tipo de comercio.<sup>43</sup>

A los trabajos puntuales antes citados se agregó recientemente un trabajo de gran aliento que se enfoca en el reinado de los Borbones sobre la Nueva España, desde su origen hasta el estallido de la revolución de independencia, categorizando al contrabando dentro de contexto mismo del comercio exterior que efectuaba el virreinato.<sup>44</sup> Y dentro de esta visión de conjunto se corrobora lo que otros autores han enfatizado, así como textos específicos sin ambages subrayan los actos de corrupción dentro del aparato oficial de supervisión y contención fiscal como uno de los aspectos esenciales del fenómeno.<sup>45</sup>

Ya en la transición hacia el México independiente, la infiltración del comercio ilegal en el comercio de la Nao de China entre las Filipinas y Acapulco, producto de la irrupción del trasiego mercantil desde el Atlántico al Pacífico, van a rediseñar nuevas rutas y redes mercantiles, propiciando en consecuencia el contrabando.<sup>46</sup> Esto derivó en la franca internacionalización del comercio y el contrabando en el Pacífico mexicano, donde el puerto de San Blas, como proveedor del occidente de México y de la importante ciudad mercado de Guadalajara lo convertirá en un ejemplo arquetípico presente en esta época para el contrabando.<sup>47</sup> En contrapartida, en el litoral del Golfo de México también florecería el comercio en los años posteriores a la independencia y con ello a la par el trasiego del contrabando. El

---

<sup>43</sup> Coral Quintero López de la Cerda, “Prácticas del contrabando en el Atlántico Novohispano, siglo XVIII, redes sociales”, Facultad de Filosofía y Letras/Universidad Nacional Autónoma de México, mecanoscrito en línea electrónico-digital.

<sup>44</sup> Julio César Rodríguez Treviño, “El contrabando en el comercio exterior de Nueva España en la época borbónica, 1700-1810”, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2010, tesis de doctorado en Historia Moderna y Contemporánea.

<sup>45</sup> Jorge Victoria Ojeda y Dora Pérez Abril, “Corrupción y contrabando en la Nueva España del siglo XVIII: la continuidad de una práctica”, en Antonio Gutiérrez Escudero y María Luisa Laviana Cuetos, coords., *Estudios sobre América: siglos XVI-XX*, Sevilla, Asociación Española de Americanistas, 2005.

<sup>46</sup> Mariano Bonialian, “Comercio y atlantización del Pacífico mexicano y sudamericano: la crisis del lago indiano y del Galeón de Manila, 1750-1821”, *América Latina historia Económica*, enero-abril, 2017, pp. 7-36

<sup>47</sup> Deni Trejo Barajas, “El puerto de San Blas, el contrabando y el inicio de la internacionalización del comercio en el Pacífico Noroeste”, *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, núm. 44, julio-diciembre, 2006, pp. 11-48.

caso de Matamoros es arquetípico, y de lo allí sucedido se dará cuenta poco más tarde, como igual sucedió en Soto la Marina y sobre todo en Tampico, puerto establecido formalmente en 1823 en la ribera tamaulipeca del río Pánuco, aunque desde años atrás (durante la guerra de independencia, por la necesidad del gobierno realista de procurarse fondos) el Pueblo Viejo de la orilla veracruzana operaba como puerto de altura, lo mismo que la villa de Altamira del Nuevo Santander, donde los testimonios del contrabando aún se encuentran en referencias documentales y en textos generales no específicos sobre este tema. Lo cierto fue que desde que se estableció definitivamente la aduana marítima en el Tampico de Tamaulipas, este puerto estableció un activo eje mercantil con la ciudad de San Luis Potosí, que actuaba como distribuidora del comercio extranjero en el extenso territorio de centro-norte de México, siendo el vínculo del abastecimiento de efectos del exterior para la famosa y boyante feria de San Juan de los Lagos, donde un estudio da cuenta también de la existencia del contrabando.<sup>48</sup> Se subraya aquí la ausencia de estudios específicos dedicados al comercio ilícito que se practicó durante el siglo XIX en el más importante puerto del país, Veracruz, salvo referencias en trabajos generales y de otras temáticas afines; al menos no detectados durante la indagatoria bibliográfica realizada para la redacción del presente exordio. Aun así, voces de los contemporáneos de aquella época tildaban a Veracruz como la “madre del contrabando” en México, particularmente al reclamar las presiones que realizaban los grupos mercantiles que allí radicaban y que conservaban la inercia colonial monopolista para influir en la política nacional, para que indujera al gobierno a la clausura de los nuevos puertos de altura localizados en el litoral del Golfo de México, como Matamoros y Tampico.

Agobiado el país por una continua inestabilidad política desde los primeros años de su independencia, a lo que se sumó el permanente déficit presupuestal, el endeudamiento extranjero y las crecientes demandas de gastos militares, los ingresos aduanales se convirtieron en una fuente de financiamiento para el gobierno nacional, especialmente en la etapa previa a la intervención americana. Sin embargo, a pesar del elevado volumen de mercancías extranjeras que comenzaron a ingresar al país, proliferó exponencialmente el contrabando en torno a las aduanas y el comercio de los puertos donde se ubicaban. En esta cuestión influía el cohecho y corrupción en el que involucraban los funcionarios del fisco, alentados por los propios comerciantes y políticos regionales interesados en sacar ventajas de la irrupción de las mercancías extranjeras. De ahí la destacada labor de un autor que logró tipificar toda esta

---

<sup>48</sup> Filiberta Gómez Cruz, “Rutas mercantiles y contrabando. De Tampico a la feria de San Juan de los Lagos, 1843-1852”, *Uta* 4, julio-diciembre, 2004, pp. 33-52.



secuencia de acontecimientos, Walter Bernecker, primero al enfatizar las prácticas ilegales y corruptas que predominaron en México en ese periodo,<sup>49</sup> para enseguida afirmar categóricamente que el contrabando fue la “principal industria” del país durante buena parte del siglo XIX.<sup>50</sup>

### LA FRONTERA NORTE DE MÉXICO Y EL CONTRABANDO

Y si bien la historiografía ha documentado de manera certera e inequívoca del contrabando en el México decimonónico, cuando la vida independiente sustituyó la monopolización mercantilista de España por la apertura de sus litorales el comercio exterior, este fenómeno se haría mucho más evidente durante el proceso de la conformación de la frontera norte, desde antes de que se estableciera dicho lindero y de manera más evidente ya en la segunda mitad del siglo. De hecho, buena parte de los trabajos que se incluyen en la presente obra rondan en esta periodización temporal, y varios de sus autores han fijado una contribución para ilustrar algunas de sus características. Una de dichas autorías corresponde a Melisa Galván, que en el 2013 realizó su disertación doctoral en la Universidad de California con el tema *From contraband capital to border city: Matamoros, 1746-1848*, insertó su trabajo en una línea similar del quehacer académico que en 1942 realizó LeRoy P. Graf con su disertación doctoral en la Universidad de Harvard, con el título *The economic history of the Lower Rio Grande Valle 1820-1875*. Otro trabajo en la misma tesitura de los dos autores precedentes es de factura historiográfica reciente y muy bien documentada, al llevar su análisis bajo el enfoque de las relaciones entre los pobladores del norte de Tamaulipas y el comercio emergente en el bajo río Bravo, desde el establecimiento colonial de la región hasta la invasión americana, y el que el contrabando es una línea muy visible de las transacciones comerciales cotidianas.<sup>51</sup>

Igualmente, un colaborador del presente libro, Alberto Barrera-Enderle, también ha incursionado en la temática del contrabando, inclusive desde las etapas previas a la independencia de México, cuyo trasiego condicionó las futuras

---

<sup>49</sup> Walter Bernecker, “Contrabando. Ilegalidad y corrupción en el México decimonónico”, *Espacio, Tiempo y Forma*, Serie V, H. Contemporánea, t. 6, 1993, pp. 393-418; y el libro *Contrabando e ilegalidad en México en el siglo XIX*, México, Universidad Iberoamericana, 1995.

<sup>50</sup> Walter Bernecker “La principal industria del país: contrabando en el México decimonónico”, *América Latina en la Historia Económica*, número 24, julio-diciembre de 2005, pp. 133-152.

<sup>51</sup> Omar S. Valerio-Jiménez, “Neglected Citizens and Willing Traders: The Villas del Norte (Tamaulipas) in Mexico’s Northern Borderlands, 1749-1846”, *Mexican Studies/Estudios Mexicanos*, vol. no. 18 (2), Summer 2002, University of California, pp. 251-296.

circunstancias que tendrían lugar en toda la región norte del país.<sup>52</sup> Y ya entrado el siglo XIX, el contrabando afloraría como un elemento consustancial a la ocupación militar estadounidense de los puertos y fronteras de México durante la intervención contra este país entre 1846 y 1848, aprovechando con ello en buena medida el financiamiento de un ejército en movimiento, que requería de manera muy demandante del aprovisionamiento necesario para la realización de sus operaciones de guerra, en lo que el comercio ilegal, realizado por sus propios mercaderes connacionales, no estuvo ajeno.<sup>53</sup> Y ya establecida la frontera internacional, el bajo río Bravo experimentaría una intensa actividad de comercio ilegal, dada la creciente demanda de efectos extranjeros que se experimentaba en el México de la posguerra y a la diligente disposición de proveeduría mercantil que bullía en las recién fundadas poblaciones ribereñas del nuevo sur de Texas, un proceso en el que se confabularon los intereses comerciales en juego y los grupos políticos fronterizos, deseosos además de participar en el escenario político regional, como bien lo documenta la doctora Marcela Terrazas.<sup>54</sup>

Con la revolución de Ayutla que derrocó la dictadura de Antonio López de Santa Anna y despejó a la frontera de la presencia del ejército regular, el surgimiento de los liderazgos regionales en el noreste se hizo evidente, enarbolando la bandera y causa del partido liberal, cuyo principal soporte de su fuerza se basaría en el usufructo de las rentas aduanales fronterizas y en el control absoluto del movimiento comercial por la región, en lo que no estuvo exento el contrabando. La figura del caudillo nuevoleonés Santiago Vidaurri destacaría de manera especial en este período, gracias a su indiscutible sagacidad política, con la que logró consolidar una base de poder social y militar que le permitió desafiar la autoridad del gobierno de la república y aun anexar el territorio de Coahuila al estado de Nuevo León.<sup>55</sup>

---

<sup>52</sup> Alberto Barrera-Enderle, “Contrabandear en la frontera. Relaciones comerciales clandestinas en la frontera noreste de la Nueva España, 1808-1821”, *Fronteras de la Historia*, vol. 20, núm. 1, enero-junio de 2015, Universidad Autónoma de Nuevo León, pp. 44-69.

<sup>53</sup> Ralph A. Smith, “Contrabando en la guerra con Estados Unidos”, *Historia Mexicana*, vol. 11, núm. 3, El Colegio de México, pp. 361-38.

<sup>54</sup> Marcela Terrazas y Basante, “Disidencia entre elites. Rebelión y contrabando en el nororiente de México, 1848-1853”, en *Disidencia y disidentes en la historia de México*, México, Instituto de Investigaciones Históricas/Universidad Nacional Autónoma de México, 2003, pp. 257-274.

<sup>55</sup> Para adentrarse en este tema ver a Mario Cerutti, *Economía de guerra y poder regional en el siglo XIX: gastos militares, aduanas y comerciantes en años de Vidaurri (1855-1864)*, Monterrey, Archivo General del Estado de Nuevo León, 1983.

Pero a la par afloraría con fuerza la demanda de los habitantes de las poblaciones situadas en la margen derecha del Bravo, las que en la posguerra padecieron de los altos aranceles reimpuestos por el gobierno nacional, que lejos de adoptar una nueva política fiscal que compensara la asimetría económica que padecían frente a las dinámicas poblaciones mercantiles estadounidenses situadas al otro lado del río, mantuvo la vigencia de un régimen aduanal restrictivo. Esto provocó una violenta rebelión fronteriza en 1851, de la que se aprovecharon los intereses del comercio americano para introducir un elevado volumen de mercancías de contrabando al país, y que si bien no pasó a problemas mayores, no resolvió las expectativas de los habitantes de la frontera en favor de una mayor apertura y flexibilidad en materia aduanal, situación que alentaba inevitablemente el contrabando, a lo que siguió una mayor coerción oficial al crearse una policía fiscal: el contarresguardo aduanal.

Con la reforma liberal que siguió al movimiento promovido por el Plan de Ayutla no solo empoderó a los caudillos regionales, sino que también movilizó a las comunidades fronterizas, que organizadas a través de juntas populares exigieron una mayor apertura al comercio extranjero, particularmente de productos de consumo cotidiano. Esto originaría la implantación de la zona libre a lo largo de la frontera de Tamaulipas, consistente en una franja paralela al río Bravo, donde se podrían introducir productos para consumo local sin el pago de impuestos salvo algunas pequeñas gabelas municipales. Y al imperar el modelo de la excepción fiscal en la frontera mexicana se equilibró la competencia comercial respecto a los negocios mercantiles situados del otro lado del río, lo que frenó el despoblamiento de la región y generó un gran movimiento mercantil.<sup>56</sup> A esta nueva dinámica se sumó entre 1861 y 1865 el impacto de un poderoso factor económico proveniente, para variar, desde la banda opuesta del Bravo, al desatarse en los Estados Unidos la guerra civil entre el norte abolicionista y el sur esclavista, lo que provocó el bloqueo de los puertos sureños por la poderosa marina de la unión americana.<sup>57</sup> Esta situación remansó la exportación del principal activo de los estados confederados, el algodón, en buena medida fue conducido hasta el bajo río Bravo a través y desde Texas, para utilizar el corredor de la frontera mexicana para salir a comercializarse

---

<sup>56</sup> Para mayor profundidad de este tema ver a Octavio Herrera, *La Zona Libre. Excepción fiscal y conformación histórica de la frontera norte de México*, México, Secretaría de Relaciones Exteriores, 2004.

<sup>57</sup> Stephen R. Wise, *Lifetime of the Confederacy: Blockade Running during Civil War*, Columbia, University of South Carolina Press, 1969; y Rodman L. Underwood, *Waters of Discord: The Union Blockade of Texas during the Civil War*, Jefferson, McFarland and Company, 2003.

en el mercado mundial.<sup>58</sup> La cuestión era que en la boca del río, del lado mexicano, operaba un puerto de altura, conocido en esa época como Bagdad,<sup>59</sup> mismo que no podía ser obstruido por la marina de la unión en virtud de localizarse en la boca de una corriente internacional, que conforme al Tratado de Guadalupe estaba exenta de ser bloqueada por cualquier potencia extranjera, incluidos los países firmantes de este documento. Esto le dio una oportunidad favorable al abastecimiento de guerra para el bando confederado, al tener una “puerta trasera” para realizar la exportación del algodón y el avituallamiento de materiales necesarios para el abastecimiento de sus ejércitos.<sup>60</sup> Lo cierto fue que una etapa caracterizada por la guerra en ambos lados del río Bravo -cuando en México se llevaba a cabo la Intervención Francesa-, hizo del territorio de la frontera un espacio en donde fluyó abiertamente el comercio y en el que el contrabando fue también una de sus constantes, como había ocurrido desde la conformación misma de la frontera internacional.<sup>61</sup>

Superada la turbulenta década de los años sesenta tanto México como Estados Unidos comenzó en ambos países un proceso de reconstrucción o restauración institucional, en ambos casos basados en democracias de corte liberal, cuya coincidencia desactivó una confrontación mayor entre ambos países, al diluirse notablemente la animosidad de la doctrina expansionista estadounidense. El problema fue la persistencia de los conflictos domésticos en la frontera, por una parte, causada por las incursiones a través de ella de los indios de las praderas de Norteamérica y por otra, por el trasiego del abigeato y las acusaciones de la existencia de contrabando desde México hacia Texas, desde el territorio mexicano donde imperaba la zona libre. Esta problemática sería superada por parte de México a través de dos mecanismos: la vía diplomática y la imposición de un gobierno fuerte. En el primer caso fue la comprobación que las Comisiones Pesquisidoras de la Frontera Norte y de Chihuahua y Sonora hicieron de la verdadera naturaleza

---

<sup>58</sup> Robert W. Delaney, “Matamoros, port for Texas during the Civil War”, *The Southwestern Historical Quarterly* 58, no. 4, (April 1, 1955): 473-487; y Fredericka Meiners, “The Texas Border Cotton Trade”, *Civil War History* 23, no. 4, (December 1977): 293-306.

<sup>59</sup> James A. Irby, *Back door at Bagdad. The Civil War on the Rio Grande*, El Paso, University of Texas Press, 1977.

<sup>60</sup> James W. Daddysman, *The Matamoros Trade: Confederate Commerce, Diplomacy, and Intrigue*, Newark, University of Delaware Press, 1984; Mitchell Smith, “The ‘Neutral’ Matamoros Trade, 1861-1865”, *Southwest Review* 37 (1952): 319-324; y Ronnie C. Tyler, “Cotton on the Border, 1861-1865”, *The Southwestern Historical Quarterly* 73, no. 4, (April 1, 1970): 456-477.

<sup>61</sup> Mario Cerutti y Miguel González Quiroga, “Guerra y comercio en torno al Río Bravo (1855-1867)”, *Historia Mexicana* 40, no. 2, octubre 1990, pp. 217-297.

de los problemas fronterizos, en el primer lustro de los años setenta, y poco más tarde por el desempeño del ministro plenipotenciario mexicano en Washington, al explicar a la clase política y público estadounidenses la dimensión que realmente tenía la vigencia de la excepción fiscal en la frontera mexicana.<sup>62</sup> A estas acciones se sumaría la mano dura impuesta por el gobierno federal, al decretar en 1878 como un delito grave al contrabando, a la vez que reorganizó la contención del comercio que se introducía al país desde la frontera al erigir la Gendarmería Fiscal, medida que acompañó a la paulatina limitación de la zona libre, que acabó por ser suprimida en 1905.<sup>63</sup> Con estas acciones, a las que se asoció la construcción de las redes ferroviarias que rediseñaron completamente las rutas del comercio fronterizo, el contrabando en la región fue completamente abatido en las proporciones que había tenido en las décadas que siguieron a la conformación de la frontera.

Otras variaciones al fenómeno del contrabando se observarían en la frontera norte en los años por venir. Así, cuando desde el último tercio del siglo XIX la economía de estado americano de California requirió de grandes volúmenes de fuerza de trabajo, el arribo de trabajadores migrantes procedentes de China hizo que muchos de ellos se agolparan en una primera escala en el noroeste de México, con miras a cruzar el lindero internacional. Esto generó un continuo trasiego ilegal de estos extranjeros a través de la línea divisoria (que en este segmento es terrestre), estableciendo un precedente histórico que un siglo más tarde se convertiría en una constante en este espacio fronterizo, como lo demuestran varios estudios ligados a la vertiente del enfoque del fenómeno migratorio.<sup>64</sup> Y poco más entrado el siglo XX otro contrasentido al flujo tradicional de mercancías de contrabando, desde el exterior hacia el país, ocurriría en sentido inverso, especialmente en la década de los años veinte. Esto debido a la imposición en Estados Unidos de la temperancia alcohólica, al promulgarse la Enmienda Volstead, que impuso una prohibición o

---

<sup>62</sup> Matías Romero, “The Free Zone in Mexico”, *The North American Review*, vol. 154, no. 425, (Apr. 1892), 459-471.

<sup>63</sup> Carlos Sierra y Rogelio Martínez, *El Resguardo Aduanal y la Gendarmería Fiscal, 1850-1925*, México, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 1971.

<sup>64</sup> Entre estos estudios se puede citar, desde la perspectiva histórica, a Lawrence Douglas Taylor Hansen, “Contrabando de chinos en la frontera de las Californias durante el porfiriato (1876-1911)”, *Migraciones Internacionales*, vol. 1, no. 3, Tijuana, jul./dic. 2002; y desde el enfoque migratorio a David Spener, “El contrabando de migrantes en la frontera de Texas con el nordeste de México: mecanismo para la integración laboral de América del Norte”, *Espinal, Estudios sobre Estado y Sociedad*, vol. VII, no. 21, mayo-agosto de 2001, 201-247.

ley seca a la producción y consumo de bebidas alcohólicas.<sup>65</sup> Esta medida alentó el contrabando de aguardientes desde México hacia aquel país a través de la frontera, como también hizo florecer el comercio de bebidas etílicas y los negocios asociados a ellas en todas las poblaciones fronterizas mexicanas, particularmente en Tijuana. Y ya cuando la movilidad del transporte privilegió a los automotores, cuya producción masiva se realizaba en territorio estadounidense, en México comenzó una constante actividad para la importación ilegal de tan apreciadas mercancías, con la ventaja de que su introducción se facilitaba por su versátil movilidad, representando una variable del contrabando que ya en el siglo anterior se había tipificado en el ingreso fraudulento de bestias caballares y carruajes de tiro.<sup>66</sup> Hoy en día el quehacer académico explora incluso al contrabando como parte de un patrón cultural en la conformación histórica misma de la región fronteriza.<sup>67</sup>

#### **CONTENIDO DE ESTA OBRA**

Abre este libro un trabajo dedicado al temprano comercio entre el frente de expansión estadounidense desde orillas del río Mississippi hasta los desiertos continentales del Nuevo México, entre cuyas mercancías de intercambio estaban aquellas que se introducirían de manera ilegal, a cargo de Martín González de la Vara, profesor investigador de El Colegio de Michoacán. Le sigue un detallado análisis sobre el surgimiento del puerto del Refugio/Matamoros, situado en el delta del río Bravo, cuyo enlace con Nueva Orleans y su vínculo con Monterrey establecieron un importante eje mercantil del México independiente, y cuyas características de operación estuvieron caracterizadas por la prevalencia de la corrupción aduanera, escrito por Melisa Catarina Galván, de la Universidad de California. Continúa la obra sobre la incidencia del contrabando en la región norte de Tamaulipas, en la etapa previa a la independencia de Texas, una temporalidad en la que los vínculos de intercambio comercial poco respetaron los cánones fiscales del comercio nacional, producto de un texto elaborado por Benito Antonio Navarro González, de la

---

<sup>65</sup> George T. Diaz, *Border Contraband. A history of Smuggling across the Rio Grande*, Austin, University of Texas Press, 2015.

<sup>66</sup> Alberto Barrera-Enderle, “Aduanas, poderes locales y contrabando de automóviles. El desafío al Estado-Nación desde la frontera noreste, 1920-1960”, *Humanitas. Anuario del Centro de Estudios Humanísticos*, Universidad Autónoma de Nuevo León, años 45, no. 45, vol. IV, enero-diciembre 2018, 9-44.

<sup>67</sup> Efrén Sandoval Hernández, “Memoria y conformación histórica de un espacio social para el consumo entre el noreste de México y el sur de Texas”, *Relaciones*, 114, primavera 2008, vol. XXIX, 235-273.

Universidad Autónoma de Tamaulipas. Y de la misma institución, sigue el trabajo de Octavio Herrera Pérez, que ofrece un panorama de largo tiempo de la presencia del contrabando en la frontera norte, desde la independencia nacional hasta fines del siglo XIX, abarcando en su tratamiento toda la extensa geografía del norte mexicano. Y como puntualización de un estudio de caso, sigue un texto que aborda el tráfico ilegal de mercancías en la frontera desértica entre Sonora y Arizona, un territorio de tardía integración económica fronteriza, pero con características muy propias de una región históricamente compartida, producto del trabajo académico desarrollado por Delia María Piña Aguirre durante su formación doctoral en El Colegio de Sonora. El trabajo que sigue la secuencia se ubica ya en el siglo XX, abordando un caso de contrabando en sentido inverso, es decir, desde México hacia Estados Unidos, particularmente de bebidas alcohólicas, durante la vigencia de la ley seca en aquella nación, como lo explica en su artículo George Díaz, de la Universidad de Texas. Del primer tercio del siglo XIX es la temporalidad en la que se inscribe el siguiente trabajo, dedicado a documentar la legislación y aplicación de la ley en el territorio de Baja California, en los casos de comiso de mercancías de contrabando, como se consigna en el texto de Jesús Méndez-Reyes, de la Universidad Autónoma de Baja California. Finalmente cierra el libro un estudio de Alberto Barrera-Enderle, miembro de CIESAS-Noreste, interesado en analizar el impacto del contrabando de automóviles entre Estados Unidos y México, una intensa actividad presente en la frontera en el parteaguas del siglo XX.

Octavio Herrera Pérez  
*Coordinador*





## EL CONTRABANDO EN NUEVO MÉXICO DESDE FINES DE LA COLONIA HASTA EL AUGE DEL COMERCIO DE SANTA FE, 1750-1846

Martín González de la Vara  
*El Colegio de Michoacán*

La provincia de Nuevo México se estableció a principios del siglo XVII como parte de la expansión hispana hacia el llamado Septentrión. Durante poco más de un siglo se le consideró vecina de una vasta *terra incognita* habitada por indígenas insumisos conocidos como *bárbaros*. Pese a que los vecinos de la provincia comerciaban esporádicamente con estos grupos, no se consideraba que al hacerlo se estuviera cometiendo ningún acto ilegal, pues de alguna manera se creía que estos *bárbaros* eran parte del Imperio Español en América del Norte. En épocas tan tempranas como 1630, este comercio se encontraba ya bien consolidado. Como lo señalaba el custodio franciscano de Nuevo México:

[Los *bárbaros*] cambian esos cueros con toda la región y así se gana la vida. Esos cueros proveen de la única ropa que llevan indios y españoles. Ellos la usan no sólo para hacer sus vestidos, sino también para bolsas, tiendas, corazas, calzado y para otros muchos útiles propósitos.<sup>1</sup>

A partir de los inicios del siglo XVIII, cuando Nuevo México se recuperaba de una violenta rebelión, se hizo evidente que muchos de los indígenas insumisos no respondían a los intereses hispanos y que tenían tratos comerciales con ingleses y franceses, lo que amenazaba el dominio español en el Septentrión. Ya en la última década del siglo XVII se sabía que los exploradores y comerciantes de Nueva Francia habían encontrado la vía para acceder al Golfo de México, acercándose peligrosamente a las provincias norteañas de Texas y Nuevo México.<sup>2</sup> Desde finales de esa centuria los franceses lograron establecer un importante tráfico comercial

---

<sup>1</sup> Informe de fray Alonso de Benavides en *Documentos para servir a la historia de la Nueva México. 1540-1780*, Madrid, Porrúa Turanzas, 1968: 34.

<sup>2</sup> En 1699 dos franceses -Jean L'Archêveque y Pierre Meusnier- llegaron a Santa Fe, al parecer después de haberse perdido en alguna de las exploraciones de La Salle en la cuenca del Mississippi. En este caso, ambos individuos no fueron vistos como una amenaza y se integraron fácilmente a la sociedad nuevomexicana. Ralph Emerson Twitchell, *The Spanish Archives of New Mexico*, New York, Arno Press, 1976 (The Chicano Heritage) v. I: 13-19.

con varias naciones de las llanuras, entre ellas la de los temidos comanches, a través de sus fuertes de la Luisiana y Mississippi. Poco a poco, sus armas y pertrechos de guerra fueron un preciado objeto de un comercio considerado como ilegal y también en un peligro indirecto para las colonias españolas. Además, los franceses intentaron establecer formalmente una ruta comercial con Texas y Nuevo México. En 1700 Louis Juchereau de Saint Denis viajó a la ciudad de México para pedir licencia de comercio con las provincias del Septentrión novohispano. Al negarle el permiso solicitado, el comercio con los franceses o incluso con productos franceses en poder de los bárbaros se volvió oficialmente contrabando. Sin embargo, para ese momento su socio Laurian ya hacía negocios dentro de los límites de la provincia. Más aún, el rey Luis XIV dio privilegio de comercio monopólico ente la Nueva Francia, las Carolinas inglesas y Nuevo México a varios comerciantes galos, entre ellos al propio Saint Denis.<sup>3</sup>

Hacia 1714 los pananas (pawnees), ya muy cercanos a la provincia, recibían de manera constante armamento francés a cambio de pieles de bisonte y las autoridades españolas culpaban a ese comercio de los ataques cada vez más violentos que sufría Nuevo México a manos de yutas (utes) y comanches. En junio de 1719 el virrey marqués de Valero envió una instrucción al gobernador de Nuevo para que reconociera los progresos de los establecimientos franceses en las cercanías del río Napestle (Akansas). En agosto de 1720, una tropa nuevomexicana fue sorprendida por un nutrido grupo de franceses y pananas que les infligió una tremenda derrota, de la cual sólo pudieron sobrevivir catorce soldados y algunos milicianos e indios auxiliares que llevaron la devastadora noticia a Santa Fe.<sup>4</sup>

Tras el desastre militar, las autoridades españolas tomaron más en cuenta el valor político que tenía el comercio en sus relaciones con los indios bárbaros, considerándolo una herramienta política de contención de los intereses franceses en las Grandes Llanuras. Para mediados de siglo, la expansión francesa ya no se podía contener y hubo casos en los que los galos entraron en territorio nuevomexicano con visas de hacer comercio, ya fuera con los hispanos o con los indígenas, y con el objetivo de ampliar su red mercantil que se basaba en la cacería y distribución de

---

<sup>3</sup> Noel L. Loomis y Abraham P. Nasatir, *Pedro Vial and the Roads to Santa Fe*, Norman, University of Oklahoma Press, 1966: 37-44.

<sup>4</sup> El desastre de El Cuartelejo, con todas sus implicaciones internacionales, puede seguirse en Archivo General de la Nación, México (en adelante AGN), *Provincias Internas*, v. 37, fs. 329-435. Véase también la vigilancia sobre las posibles relaciones comerciales de Nuevo México con los franceses en las reales cédulas del 25 de mayo de 1725, AGN, *Reales Cédulas Originales*, v. 45, exp. 88, fs. 349-v. y del 2 de febrero de 1728, AGN, *Reales Cédulas Originales*, v. 47, exp. 12, f. 55.

pieles finas.<sup>5</sup> Ante estas incursiones, la Corona Española dio visos de valorar más la importancia geopolítica del Septentrión novohispano como una barrera para impedir el avance de otras potencias europeas sobre Norteamérica al mismo tiempo que desde Nuevo México se podía sentir una cada vez más fuerte influencia de los comerciantes franceses entre los grupos nómadas de las grandes llanuras entre los que ya habían establecido una fuerte red de intereses mercantiles.<sup>6</sup>

Entre 1739 y 1760 al menos media docena de expediciones mercantiles francesas llegaron no sólo a Nuevo México, sino hasta su capital Santa Fe. En todos estos casos, los comerciantes esperaban que las buenas relaciones entonces establecidas entre Francia y España les permitieran establecer vínculos comerciales pero en realidad fueron detenidos y sus mercancías confiscadas. El comercio terrestre con Francia e Inglaterra a través de sus colonias norteamericanas se consideró siempre como contrabando.<sup>7</sup>

Por su parte, los nuevomexicanos estaban ya muy acostumbrados a negociar con distintos grupos de nómadas surtidos por franceses o incluso ingleses, pero entre ellos la mayor importancia comercial correspondía a los yutas y comanches, entre quienes frecuentemente se encontraban mercancías francesas como una evidencia del “contrabando” que efectuaban con las posesiones de Francia en el Mississippi. A pesar de esto y de sus frecuentes ataques a Nuevo México, los habitantes de la provincia parecían estar siempre bien prevenidos para recibirlos a comerciar. En tales circunstancias, muchos gobernadores de Nuevo México trataron de mantener ese comercio intentado arrebatarse por medio de él “una buena paz” a los comanches y enfrentar el peligro comercial que significaban los franceses e ingleses ofreciéndole a los *bárbaros* los mismos artículos que éstos, pese a que en muchas ocasiones estaba prohibido comerciar con los indígenas insumisos. Uno de estos gobernadores, Tomás Vélez Cachupín, advertía que era imposible y sumamente inconveniente luchar contra este tráfico ilegal, lo que teóricamente era tolerar el contrabando.

Lo conveniente es no cerrarle la puerta a los comanches de la comunicación y entrada a celebrar sus ferias, no obstante la perversidad de sus genios, porque lo contrario sería motivar mayores calamitosos males y el que conspirase el poder de su gran número para arruinar aquellas cortas poblaciones. Entonces

---

<sup>5</sup> Al respecto, Herbert E. Bolton, “French Intrusions in New Mexico, 1749-1752” en Stephens Morse y Herbert E. Bolton, *The Pacific Ocean in History*, New York, Macmillan, 1917: 389-407.

<sup>6</sup> Véanse las declaraciones de seis franceses apresados en Nuevo México en 1749 y 1750 en AGN, *Provincias Internas*, v. 37, fs. 82-110v. y AGN, *Judicial*, v. 27, fs. 8-24.

<sup>7</sup> Loomis y Nasatir, op. cit.: 45-70 y Marc Simmons, *New Mexico: A Bicentennial History*, New York, Norton. American Association for State and Local History, 1977: 80-82.

carecerán de efectos para comerciar y proveerse de víveres, caballos y armas para la guerra en las confinantes [provincias] de Vizcaya y Sonora; y que cesaría entonces el laudable fruto de rescatar las piezas de los indios párvulos que venden los comanches de las presas que hacen a otras naciones con las que tienen guerras; pues por medio del rescate consiguen educarse y agregarse al gremio de la Iglesia y si no hubiere tal rescate los comanches los matarían.<sup>8</sup>

Hacia mediados del siglo, las relaciones comerciales con los *bárbaros* se fueron normalizando a pesar de que no se lograba una paz con apaches y comanches, principalmente. En ese tiempo, se crearon las condiciones para realizar *ferias*; es decir, espacios donde, por un tiempo determinado, nuevomexicanos y bárbaros podían intercambiar mercancías sin el pago de impuestos, pero con la observancia de las autoridades provinciales. Con el tiempo, las ferias más importantes fueron las de Taos, Abiquiú y Jémez y se realizaban entre y dos y cuatro veces por año en cada localidad.<sup>9</sup> En 1776 se firmó un tratado de paz con los comanches que se mantendría relativamente en pie hasta 1846; gracias a él, la provincia vivió un gran periodo de crecimiento económico que le permitió consolidarse como un verdadero baluarte del dominio español en Norteamérica.<sup>10</sup>

Sin embargo, un problema de los tiempos de paz fue el control de los “contrabandistas”; es decir, personas que comerciaban con los nómadas en sus rancherías o fuera del tiempo y lugares de feria. En 1787 se permitió por breve tiempo que los bárbaros entraran a comerciar a cualquier pueblo, pero a los nuevomexicanos no se les autorizó para hacer lo mismo con los nómadas internándose en territorios indios. Con el pretexto de salir de cacería, muchos nuevomexicanos aprovechaban la ocasión para comerciar con los bárbaros a pesar de las prohibiciones. A estos contrabandistas se les hacía frecuentemente responsables del robo de ganado a indígenas y cuando se les aprehendía se les castigaba con la confiscación de los bienes

---

<sup>8</sup> Este testimonio oficial es el primero que parece mencionar de manera explícita la importancia económica para los nuevomexicanos del comercio con los bárbaros. Marqués de Altamira a auditor de guerra, copia, México, 14 de enero de 1751, AGN, Provincias Internas, v. 37, fs. 111v-2. Véase también AGN, General de parte, v. 38, exp. 121, fs. 142v-3v.

<sup>9</sup> Martín González de la Vara, “¿Amigos, enemigos o socios? El comercio con los indios bárbaros en Nuevo México, siglo XVIII” en *Relaciones. Estudios de historia y sociedad*, Zamora, El Colegio de Michoacán, A.C v. XXIII, no. 92, otoño, 2002: 120-126.

<sup>10</sup> Ross Frank, *From Settler to Citizen New Mexican Economic Development and the Creation of Vecino Society, 1750-1820*, San Diego, University of California Press, 2000.

que hubiera adquirido en ese tráfico ilícito. Incluso, para evitar esta práctica, se llegó a ofrecer recompensas a quienes los denunciaran.<sup>11</sup>

Pese a las prohibiciones, los contrabandistas continuaron entrando a comerciar a los asentamientos de los indígenas de las grandes llanuras -especialmente a los comanches- donde, por lo general, eran bien recibidos. Como las autoridades provinciales carecían de la capacidad para controlarlos, estos “comancheros” -como se les conoció en el siglo XIX- lograron establecer una relación económica muy estrecha con los indígenas. Ellos introdujeron en la sociedad comanche muchos elementos culturales típicamente nuevomexicanos al tiempo que adoptaban algunas de las costumbres de sus anfitriones.<sup>12</sup>

En las primeras dos décadas del siglo XIX las autoridades de Nuevo México se enfrentaron a otro tipo de contrabandistas: los exploradores y comerciantes norteamericanos. A partir de 1804, cuando Estados Unidos apenas terminaba de adquirir el enorme territorio francés de la Luisiana Occidental, se organizaron varias partidas de exploración a la Grandes Llanuras que pronto entraron en contacto con las provincias norteñas de Nueva España. Apenas en enero de ese año, los hermanos Steele, modestos comerciantes de Shelbyville, Kentucky, intentaron conseguir un permiso especial de comercio con Nuevo México, que obviamente les fue negado, lo que no impidió que armaran una pequeña caravana que no llegó a su destino. Los famosos exploradores Lewis y Clark encontraron en su camino al Pacífico a un tal McClellin que disponía su camino a Santa Fe con fines comerciales, pero del que no se tienen noticias ciertas. También en ese 1804, llegó proveniente de Illinois a Santa Fe el estadounidense de origen francés Jean Baptiste Lalande con un pequeño cargamento de comercio. Sus mercancías fueron confiscadas, pero obtuvo su libertad al auxiliar al explorador español Pedro Vial en su búsqueda de vías para conectar Nuevo México y la Luisiana, asentándose luego en Nuevo México hasta su muerte en 1821. El primer comerciante norteamericano que llegó a territorio nuevomexicano fue James Purcell, cuyos contactos con los indígenas lo animaron a acercarse a la provincia.

Aunque tampoco pudo vender sus artículos, no fue tan mal recibido y decidió quedarse en la provincia como carpintero.<sup>13</sup>

---

<sup>11</sup> Se encuentran varias denuncias en AGN, *Provincias Internas*, v. 65. pass. y Ralph Emerson Twitchell, *op. cit.*: v. II: 384.

<sup>12</sup> Véase Ernest Wallace y E. Adamson Hoebel, *The Comanches: Lords of the South Plains*, Norman, University of Oklahoma Press, 1986: 84-90, 222 y 268.

<sup>13</sup> Loomis y Nasatir, *op. cit.*: 248, Seymour V. Connor y James Skaggs, *Broadcloth and Britches: The Santa Fe Trail*, College Station, Texas A & M Press, 1977: 25-28 y Richard Onofre Ulibarri, *American*



Mapa del gran norte de México antes de la intervención americana.

Fuente: US Library of Congress.

La aprehensión de todo un grupo de militares norteamericanos -con algunos comerciantes asociados al mando de Zebulon Pike en febrero de 1807 en las inmediaciones de Santa Fe, trajo todo un problema diplomático entre España y Estados Unidos y motivó una política más rígida para el control de la frontera novohispana. Sin embargo, ese mismo año el español naturalizado estadounidense Manuel de Lisa organizó una pequeña partida de comercio con sus socios James Clamorgan y Louis Baudion. De nuevo, los mercaderes fueron perseguidos, pero sólo Baudion resultó aprehendido, pues los nuevomexicanos, cansados de un monopolio comercial que los obligaba a pagar precios exorbitantes, ayudaron al escape de los extranjeros. En 1809 se repitió la historia con la expedición de cazadores de pieles -o tramperos- que habían entrado ilegalmente a la provincia y fueron sorprendidos por las tropas presidiales. En este caso, un grupo de unos veinte cazadores fueron aprehendidos y remitidos a Chihuahua.<sup>14</sup>

---

*Interest in Spanish Mexican Southwest, 1803-1848*, Saratoga, California, R and E Research Associates, 1974: 9-25.

<sup>14</sup> Ulibarri, *op. cit.*: 6-70; Connor y Skaggs, *op. cit.*: 25-30; David J. Weber, *Foreigners in Their Own Land. Historical Roots of Mexican Americans*, Albuquerque, University of New Mexico Press, 1977: 64-



Durante la década que va de 1810 a 1820, los comerciantes norteamericanos se interesaron en la lucha por la independencia de México, conscientes de las posibilidades comerciales que ésta les traería; pues abrigaban esperanzas de que una posible apertura comercial del norte novohispano les podría auxiliar para conseguir la plata que requerían ante una crisis monetaria que se acentuaba en esa época. Así, la seguidilla de comerciantes -considerados por las autoridades novohispanas como contrabandistas-, continuó durante esta década. En 1812 una decena de comerciantes entraron en Santa Fe con sus carros de mercancías confiando en que la rebelión de Hidalgo hubiera triunfado ya, pero en su lugar enfrentaron la pérdida de sus bienes y de su libertad. Entre 1813 y 1817 Manuel de Lisa organizó unas cinco expediciones más a Nuevo México con el fin de conseguir pieles y, de ser posible, establecer contactos con un mercado nuevomexicano que ya estimaban listo para adquirir sus mercancías. En 1817 varios de estos comerciantes fueron aprehendidos cerca de Taos y se les confiscó un cargamento de pieles de nutria valuado en 30 000 pesos. Dos años más tarde, los pananas entregaron a David Merriwether a las autoridades por incursionar en sus tierras.<sup>15</sup>

Entre 1821 y 1822, cuando era ya evidente el desmoronamiento del dominio español en la todavía Nueva España, se realizaron tres nuevas expediciones de comercio ilegal a Nuevo México. La primera de ellas, al mando de Thomas James y John Mcknight arribó a Santa Fe en diciembre de 1821, unos días antes de que llegara la noticia de la entrada del ejército Trigarante a la ciudad de México, aunque se sabía del inminente triunfo de la causa independentista. Sin saber cuál sería la política comercial del nuevo régimen y al notar la intención de los santafesinos de adquirir las mercancías que tenían los norteamericanos, el gobernador Facundo Melgares les permitió a éstos vender sus artículos a condición de que abandonaran rápidamente la provincia; de manera que en cosa de días obtuvieron 2500 pesos y se retiraron hacia Misuri. Dos semanas más tarde, llegaría a la provincia la confirmación de la independencia de México acompañada de manera casi simultánea por el arribo del comerciante William Becknell en los primeros días de 1822. En este caso, la actitud de Melgares cambió por completo, recibiendo a Becknell amistosamente y hasta invitándolo a radicar en Nuevo México. Unos días más tarde, ya en febrero de ese 1822, igual recibimiento tuvieron Hugh Glenn y

---

65 y Zebulon M. Pike, *The Southwestern Expedition of...*, ed. de Milo Quaife, Chicago, Donneley and Sons, 1925.

<sup>15</sup> Connor y Skaggs, *op. cit.*: 30-2 y William Albert Bork, “Nuevos aspectos del comercio entre Nuevo México y Misuri, 1822-1846”. Tesis de licenciatura en Historia, Facultad de Filosofía y Letras, UNAM, 1944: 25-30.

Jacob Fowler en Taos, quienes ya no pudieron encontrarse con un Becknell que había vendido todas sus mercancías y había regresado precipitadamente a Misuri con la noticia de la largamente esperada apertura de una ruta mercantil que se llamaría “el comercio de Santa Fe” y que llegaría a ser la más importante ruta de comercio internacional terrestre de México en los años por venir.

### **EL COMERCIO DE PIELES Y SU CONTRABANDO**

Como ya se ha esbozado, buena parte de los intentos de establecer un comercio ilegal con Nuevo México desde mediados del siglo XVIII estaba relacionada con el comercio de pieles. Estimulado por la moda europea por los abrigos y sombreros de pieles de nutria y castor, los exploradores y cazadores franceses —llamados *coureurs des bois*— lograron crear, junto con sus socios indígenas, una extensa red de cacería y comercio que cubría buena parte de Norteamérica, incluyendo la vecindad con las provincias españolas de Texas y Nuevo México. Para las autoridades novohispanas, cualquier tipo de intercambio con franceses e ingleses estaba estrictamente prohibido y no existía ningún interés en las pieles de nutria o castor en el virreinato novohispano, por lo cual la actividad misma estaba prohibida. Varios de los comerciantes extranjeros que había entrado ilegalmente a Nuevo México desde mediados del siglo XVIII eran parte de esta amplia red mercantil ligada a las pieles, pero para inicios del siglo XIX parecía que éste era su negocio más atractivo o el que más ganancias les redituaban. Glenn y Fowler fueron los primeros comerciantes de pieles que entraron a Nuevo México de manera legal y pidieron al gobernador Melgares un permiso para poner trampas, cazar y comerciar con pieles de nutrias y castores incluso con los bárbaros. Éste extendió la concesión también a William Becknell, pero exigiendo que pagaran algún impuesto en Taos o cualquier otra alcaldía del norte de la provincia sobre las pieles extraídas de territorio nuevomexicano, permisos que se dieron con liberalidad en los años siguientes.<sup>16</sup>

En cosa de meses el norte de Nuevo México se vio invadido de cazadores tramperos que evadían con facilidad cualquier control. Incluso los permisos se podían revender a otros comerciantes que ni por equivocación se acercarían a Taos o Santa Fe y sólo los adquirirían para defenderse en caso de ser sorprendidos. En poco tiempo, estos individuos crearon sus propios circuitos comerciales con los indígenas y casas comerciales del oeste norteamericano y lograban sacar sus pieles ya fuera a Misuri o al famoso Fuerte Bent, situado estratégicamente en la ribera izquierda del río Arkansas, ya en territorio estadounidense. Al igual que sus

---

<sup>16</sup> Bork, *op. cit.*: 48-50.



antepasados franceses un siglo antes, lograron articular rutas, zonas de resguardo o escondites de pieles y centros de intercambio informales con los bárbaros que les funcionaban de maravilla. Los tramperos se sentían tan a sus anchas en Nuevo México, que prácticamente crearon una colonia autónoma en el pueblo de Taos donde no se aplicaban las leyes del nuevo país.<sup>17</sup>

Años más tarde, el 26 de junio de 1826, el gobierno mexicano expidió un decreto con el que buscaba tener un cierto control de la cacería de pieles y buscaba obtener ganancias fiscales. En él se limitaron los permisos de caza y comercio de pieles sólo a ciudadanos mexicanos y siguiendo el orden de pagar sus impuestos antes de sacar sus mercaderías del país. Este decreto no impactó en las actividades de los tramperos norteamericanos, pues ya conocían bien las rutas de salida de las pieles y las formas de evadir cualquier vigilancia.<sup>18</sup> Además, varios de ellos, a manera de protección, se naturalizaron como mexicanos para ejercer su actividad corriendo aún menos riesgos. En otros casos se sabe de mexicanos que revendían estas licencias a los extranjeros aunque no se dedicaran a esta actividad. Ante la imposibilidad práctica de controlar a los norteamericanos, crecieron las denuncias en su contra. En 1827 el diputado federal por Nuevo México denunciaba que

[...] los angloamericanos, bien provistos de armas e instrumentos para la caza, y particularmente de la nutria, compran a los vecinos de Santa Fe la licencia que en su nombre sacan del jefe de aquella capital para hacer cacería por cierto tiempo y en ciertos lugares que el mismo jefe designa a muchas leguas de distancia en las montañas y desiertos que baña el río Bravo; con el subterfugio de la licencia los angloamericanos cazan las especies sin coto ni consideración y sacan espantosas cantidades de pieles sin pagar muchas veces un solo octavo de derechos al erario.<sup>19</sup>

Las autoridades fiscales mexicanas reaccionaron a las denuncias de Sarracino rápidamente y el ministro Obregón amonestó al jefe político y militar de Nuevo México Antonio Narbona por dar esas licencias de manera tan liberal, pero éste las siguió repartiendo abiertamente. Las irregularidades en el uso de las licencias no paraban allí.

---

<sup>17</sup> David J. Weber, *The Taos Trappers: The Fur Trade in the Far Southwest, 1540-1846*, Norman, University of Oklahoma Press, 1979.

<sup>18</sup> David J. Weber, "Mexico and the Mountain Men", *Journal of the West*, III, 3, jul 1969: 361.

<sup>19</sup> AGN, *Gobernación*, 120, 7, 1831: 28-29v.

Por ejemplo, el propio Narbona autorizó a un grupo de cazadores para que explotaran la región del río Gila aunque se encontraba en territorio del estado de Sonora y Sinaloa; eso sí, avisándole al gobernador de dicha entidad.<sup>20</sup>

Como un medio para controlar un poco mejor la expedición de licencias de cacería de pieles, las autoridades federales relajaron un poco los requisitos para obtenerlas. Así, a partir de 1827 se permitió a los extranjeros que adquirieran los permisos, siempre y cuando los pidieran directamente al Ministerio de Relaciones Interiores y Exteriores y que integraran en sus expediciones al menos a dos nuevomexicanos “para que estos aprendan el arte de la trampería”, decía una autoridad federal. Con estas nuevas medidas, el 28 de abril de 1828 los norteamericanos Richard Exter y Julian Wilson obtuvieron en la ciudad de México un generoso permiso para cazar bisontes, nutrias y castores en los territorios de Nuevo México y Alta California.<sup>21</sup>

En el desarrollo de sus actividades estos tramperos-comerciantes incurrían con frecuencia en varias conductas ilícitas que se consideraban de contrabando. Por supuesto, la extracción de pieles sin permiso o sin pagar los impuestos correspondientes era la base de su subsistencia, pero también frecuentemente realizaban transferencias comerciales con indígenas cuando los gobiernos de México y Estados Unidos lo prohibían explícitamente dotándoles con alcohol o armas que podían usar en contra de colonos de los dos países. Incluso se prestaban para transportar mercancías legales pero fuera de los caminos autorizados para evitar las aduanas o a sacar de México hacia Estados Unidos metales preciosos que no habían pagado las contribuciones correspondientes.

Por supuesto que existen numerosos prototipos de esta colorida clase de hombres cuyas vidas ellos mismos se encargaron de publicitar, pero acaso sea el irlandés de origen James Kirker -o Santiago Querque una vez que se naturalizó como mexicano- quien mejor pueda ejemplificar a este tipo de aventurero. Kirker se acercó al tráfico de pieles apenas en 1817 desde San Luis Misuri, fue encargado de la conducta de minerales en Santa Rita del Cobre, pasó dos décadas de su vida comerciando -muchas veces de manera ilegal- con norteamericanos, mexicanos y variados grupos indios *bárbaros*, organizó una milicia mixta para cazar apaches y cobrar recompensa por sus cabelleras al gobierno de Chihuahua, se unió al ejército

---

<sup>20</sup> Weber, “Mexico...”, *op. cit.*: 371.

<sup>21</sup> *Memoria de la Secretaría de Relaciones Exteriores e Interiores de la República Mexicana, leída en la Cámara de Diputados el 8 y en la de Senadores el 10 de enero de 1829*, México, Imprenta de Águila, 1829: 22.

norteamericano en su invasión a México y terminó sus días en la California de la fiebre del oro.<sup>22</sup>

Para evitar el contrabando de pieles, era común que las escasas tropas presidiales desviarán su atención de los graves problemas de seguridad para vigilar las actividades de contrabando de los tramperos norteamericanos. Aunque éstos conocían mejor sus terrenos de caza y rutas de escape que la gran mayoría de los nuevomexicanos, en ocasiones rondas de milicianos o soldados los sorprendían *in fraganti*. Las fuentes nos revelan unos cuantos enfrentamientos sangrientos entre fuerzas del orden y contrabandistas de pieles. Por ejemplo, en 1827 se sorprendió a la partida de Ewing Young y se le confiscó toda su carga con valor de unos 20 000 pesos, misma que fue puesta en depósito en una casa particular mientras se le enviaba a la comisaría de Santa Fe. Young volvió a las pocas horas acompañado por un grupo de hombres armados que encabezaban los hermanos Sublette -unos de sus socios- y lograron entrar a la comisaría y “rescatar” algunos de sus tercios de pieles. Poco tiempo después Young fue apresado y su juicio llegó hasta instancias federales.<sup>23</sup> Debido a este incidente, desde esa fecha los comandantes militares, a pedido del subcomisario, comenzaron a enviar una escolta militar a la frontera para guardar a los comerciantes e impedirles que rodearan Santa Fe y no llegaran a la aduana.<sup>24</sup>

Ejemplos de enfrentamientos entre cazadores de pieles y autoridades mexicanas se repitieron de manera más o menos aislada entre 1827 y 1834, sobre todo en las cercanías de Taos. En un incidente aún más peligroso, un grupo de cazadores encabezados por James Kirker y William Dryden llegó hasta el palacio de gobierno de Santa Fe y, amenazando al gobernador Manuel Armijo, exigió la entrega de un norteamericano preso y su carga confiscada. Aunque no lograron su objetivo y pese a ser una obvia amenaza para la seguridad, ambos comerciantes y tramperos siguiendo viviendo en Nuevo México por cerca de una década más llegando a codearse con los jefes políticos y comandantes militares de Nuevo México y departamentos vecinos en varias ocasiones. Otro incidente grave ocurrió

---

<sup>22</sup> Salvador Álvarez, *James Kirker. El aventurero irlandés*, Ciudad Juárez, Gobierno del Estado de Chihuahua, Universidad Autónoma de Ciudad Juárez y Meridiano 107 Editores, 1991 y William C. McGaw, *Savage Scene: The Life and Times of Mountain Man Jim Kirker*, San Lorenzo, NM, High-Lonesome Books, 1972.

<sup>23</sup> Véase Archivo Histórico Genaro Estrada, CDMX, 2-11-2721: 1-17. David J. Weber, *The Taos Trappers...*, op. cit., 156-159 y Daniel Tyler, “New Mexico in the 1820’s: The First Administration of Manuel Armijo”, tesis doctoral en Historia, University of New Mexico, 1970: 42.

<sup>24</sup> AGN, Gobernación, legajo 120, exp. 7, fs. 16-29.

en 1827, cuando los soldados presidiales se enfrentaron y mataron al trampero nuevomexicano Luis Cabeza de Baca cuando se resistió a un cateo en su casa, donde se encontraron tres tercios de pieles de castor y nutria.<sup>25</sup>

El fin del comercio y contrabando de pieles se comenzó a dar a fines de la década de 1830-1840 debido a que los cambios en la moda europea llevaron a un mayor uso y la demanda de telas lujosas como la seda y por ello la demanda y los precios de las pieles cayeron drásticamente, de manera que pronto esa actividad se extinguió y la gran mayoría de quienes la practicaban se dedicaron más al comercio formal.

### **EL FALLIDO CONTROL ADUANAL DEL COMERCIO DE SANTA FE**

A semanas de que el gobernador Melgares recibiera a Becknell, Glenn y Fowler, se desató un verdadero frenesí en el medio Oeste norteamericano. A partir de 1823, la ruta entre Independence y Franklin -ciudades ubicadas en el actual estado de Misuri- a Santa Fe comenzó a ser recorrida con regularidad.<sup>26</sup> Esta ruta abría la posibilidad al medio oeste norteamericano de conseguir la ansiada “plata española” que les permitiría consolidar su economía agrícola y comercial.

---

<sup>25</sup> *Ibid.*; 29v.

<sup>26</sup> Existe una nutrida bibliografía sobre el desarrollo del llamado comercio de Santa Fe. Los trabajos que mostraron ser de mayor utilidad, y en los que se basa este texto son, además de las ya citadas: Max L. Moorhead, *New Mexico's Royal Road: Trade and Travel on the Chihuahua Trail*, Norman, University of Oklahoma Press, 1958; Ángela Moyano Pahissa, *El comercio de Santa Fe y la guerra del 47*, México, Secretaría de Educación Pública, 1976 (SepSetentas, 287); Marc Simmons, *Along the Santa Fe Trail*, Albuquerque, University of New Mexico, 1986; Hobart E. Stocking, *The Road to Santa Fe*, New York, Hasting House, 1971; Ignacio del Río, *Mercados en asedio. El comercio transfronterizo en el norte central de México (1821-1848)*, México, Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM, 2010 y Ricardo León Martínez, “Al norte del Norte. Nuevo México en la esfera político-comercial de Estados Unidos (1821-1848)” en *Revista de Historia de la Universidad Juárez del Estado de Durango*, Durango, UJED, no. 7, ene-dic 2015: 81-108. Para mayores referencias sobre la abultadísima bibliografía estadounidense tradicional sobre el tema consúltese Jack D. Rittenhouse, *The Santa Fe Trail: A Historical Bibliography*, Albuquerque, University of New Mexico, 1971.



Ataque de los indios de las praderas a una caravana de comerciantes.

Fuente: Archivo Histórico Diplomático Genaro Estrada/Secretaría de Relaciones Exteriores.

Gracias al comercio de Santa Fe se comenzaron a introducir a la provincia textiles finos y de algodón y productos manufacturados como navajas, papel, espejos, géneros de Europa, instrumentos musicales y muchísimas mercancías más. Año con año, el intercambio comercial fue cobrando mayor auge y cada vez más dinero y personas se involucraban en él. Según un comerciante norteamericano, para la década de los treinta se introducían unos 200 000 pesos a México anualmente. Para la década de los cuarenta, se recaudaban en Nuevo México alrededor de 100 000 pesos al año, que dan a entender una importación legal de bienes de alrededor de al menos 400 000 pesos. Otras fuentes aseguran que el valor del comercio se acercó a 1 000 000 de pesos para el tiempo de la invasión norteamericana.<sup>27</sup> Para México como país, esta ruta se convirtió en su vía terrestre de comercio internacional más importante y la aduana fronteriza de Santa Fe llegó a ser la tercera en recaudación, sólo detrás de Veracruz y Matamoros, en ingresos fiscales. El comercio y la economía de Nuevo México se reanimaron notablemente, y, con el tiempo, surgió una fuerte élite mercantil nuevomexicana.<sup>28</sup> El despertar de este importante comercio en Nuevo México llamó la atención de todos los observadores. Así lo expresó un funcionario federal:

Sorprende ciertamente el espíritu general que se advierte en los nuevomexicanos para hacer el comercio con los estados vecinos, pues por octubre especialmente, se ve salir de multitud de gente por tal objeto y se reparte por todos los rumbos;

<sup>27</sup> Ralph A. Smith, “El contrabando en la guerra con los Estados Unidos”, *Historia Mexicana*, XI, 3, [43], México, El Colegio de México, ene-mar 1962: 964.

<sup>28</sup> Susan Boyd Calafate, *Los Capitalistas: Hispano Merchants and the Santa Fe Trail*, Albuquerque, University of New Mexico Press, 1997, pass.

quien se dirige a Chihuahua, quien a Pitic o a Guaymas, quien hasta la feria de Aguascalientes o San Juan, quien a Durango, y quien en fin hasta las Californias.<sup>29</sup>

Por su parte, el gobierno mexicano veía con preocupación el desarrollo de un comercio en una zona donde no podía establecer un control directo. Por ejemplo, en principio fue el gobernador Melgares quien instituyó un único impuesto del 15% al valor de las mercancías importadas, pero hacia 1825 se estableció formalmente la aduana de Santa Fe se conocieron las primeras medidas que estipulaban un alza de entre 25 y 32% de impuesto, además de establecer reglas contribuciones especiales de hasta 120% o de plano para la prohibición de importar ciertos artículos. Estas regulaciones cambiaban con el paso del tiempo y sin aviso oportuno, de manera que era común que reinara la confusión entre oficiales aduanales y comerciantes. La aduana en sí tampoco era un modelo de eficiencia, pues como opinaba el licenciado Antonio Barreiro, enviado por el gobierno federal como asesor judicial al territorio de Nuevo México en 1830, la baja recaudación de la oficina se debía a la corrupción y a varias deficiencias en la administración fiscal. Y apuntó enseguida:

La Hacienda Pública de Nuevo México está encargada a un comisario subalterno al comisario general de Chihuahua. Esta comisaría no tiene brazos que la desempeñen, pues un sujeto sirve de interventor y un escribiente es su total número de empleados. El edificio en que está la comisaría es un edificio inmundo, inseguro y sin comodidad. El comisario vive en su casa particular y, por supuesto, no puede cuidar de los caudales con aquella escrupulosidad que se requiere; de allí que se intenten robos en la comisaría con bastante frecuencia y que a cada paso se comprometa en mil modos la responsabilidad de su jefe.

No hay almacenes nacionales en qué depositar los efectos que se han de aforar para el cobro de las alcabalas y de esta grandísima falta proviene que, a la entrada de las compañías americanas, infinitos cargamentos se depositan en casas particulares. ¡Ah! ¿Y cuántos fraudes deberán cometerse con estos depósitos escandalosos? ¿Cómo contar el comisario con la integridad de los patrones de las casas que no tienen afecto a su responsabilidad?

Las circunstancias locales de Nuevo México y la falta de guardias que hay en la comisaría favorecen el contrabando de modo extraordinario.

---

<sup>29</sup> Antonio Barreiro, *Ojeada sobre Nuevo México, que da una idea de sus producciones naturales y de algunas otras cosas que se consideran necesarias para ir proporcionando su futura felicidad*, Puebla, Imprenta de José María Campos, 1832: 26.

La Hacienda Pública pierde aquí anualmente cantidades de consideración, pues aquí, más que en otra parte de la República, se encuentra este importante ramo en una desorganización lamentable.<sup>30</sup>

Otro obstáculo para el control de los ingresos aduanales se dio entre el territorio de Nuevo México, el estado de Chihuahua y el gobierno federal mexicano. Teóricamente, los ingresos de las aduanas pertenecían a la federación, pero ésta, consciente de su impotencia y de las apremiantes necesidades locales, dejó que fueran los comandantes y jefes políticos de Nuevo México quienes aplicaran los ingresos en su territorio pese a que jurisdiccionalmente dependían de la comisaría de Chihuahua. Como este estado cayó en un caos administrativo en la década de los treinta, trató infructuosamente de arrebatarse esos ingresos a la hacienda nuevomexicana. Ya en 1831 el comisario chihuahuense le escribía al gobernador Francisco Sarracino quejándose de que “los ingresos de la oficina del cargo de usted son mayores que los que tiene la caja de esta comisaría general...”<sup>31</sup> y de que la subcomisaría nuevomexicana no enviaba ningún dinero a sus instancias superiores. Conforme los ingresos de Chihuahua seguían disminuyendo, las autoridades de ese estado intentaron allegarse los recursos que ingresaban a la aduana de Santa Fe. Al no lograrlo, denunciaban las “franquicias ilimitadas con que los extranjeros han logrado hacer suyo el comercio en grande y pequeño”.<sup>32</sup> En 1835 el gobierno de Chihuahua estableció dos aduanas fronterizas en El Paso y en Presidio del Norte. Se fundaron como fronterizas porque se pensaba que los comerciantes chihuahuenses podían abrir una ruta directa de Misuri a la ciudad de Chihuahua, pero sólo un año se practicó ese camino, que se cerró definitivamente como opción viable con la independencia de Texas. Las aduanas fronterizas de Chihuahua comenzaron a funcionar en 1836,<sup>33</sup> pero Santa Fe siguió acaparando los impuestos de importación

---

<sup>30</sup> *Ibid.*; 44. Para una evaluación general de las finanzas nuevomexicanas del periodo véase mi artículo “Entre el subsidio y la autonomía fiscal: las finanzas públicas de Nuevo México, 1800-1846” en *New Mexico Historical Review*, Albuquerque, University of New Mexico-Historical Society of New Mexico, v. LXXIX, no. 1, inv 2004: 30-59.

<sup>31</sup> José Manuel Zuloaga a subcomisario de Nuevo México, Chihuahua, 19 de abril de 1831, Mexican Archives of New Mexico, edición microfilmada (en adelante MANM), r 14, fs. 6-9

<sup>32</sup> José Pascual García, *Memoria presentada al Honorable Congreso Tercero Constitucional del estado de Chihuahua por el sobre secretario del despacho acerca del estado de la administración pública*, Chihuahua, Imprenta del Gobierno, 1830, 20.

<sup>33</sup> Dictamen sobre el establecimiento de las aduanas fronterizas de Nuevo México y Chihuahua, México, 14 de mayo de 1844, AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, exp. 117-1: 90-106. los

y sus ingresos fueron muy escasos, tan escasos que ni siquiera alcanzaban para pagar a sus empleados.<sup>34</sup>

Ante este fracaso de la política fiscal en su estado, los hermanos Manuel Simón y José Agustín de Escudero -ambos comerciantes, políticos y diputados al Congreso mexicano en distintas ocasiones- y el varias veces gobernador y comandante general de Chihuahua José Joaquín Calvo, se convirtieron en los principales críticos de la aduana de Santa Fe. El primero, aprovechó su estancia en la ciudad de México como diputado para denunciar el mal estado de la aduana y de la comisaría de Santa Fe y escribió un pequeño documento titulado *Modo como se hace el contrabando por el Nuevo México* y otras noticias curiosas dirigido al ministro de Hacienda en el que acusaba a las autoridades hacendarias nuevomexicanas de coludirse con los comerciantes para afectar la recaudación que le correspondería a Chihuahua y hace una exagerada relación de los abusos, desarreglos y fraudes que supuestamente ocurrían en la aduana santafesina, además de describir algunas formas de contrabando que especificaremos más adelante. En este alegato, en resumen, se pedía que se le quitara a las autoridades de Nuevo México el control de sus aduanas a favor de la comisaría chihuahuense.<sup>35</sup>

El establecimiento de un régimen centralista en México trajo cambios en la política fiscal y en administración de las aduanas fronterizas con el fin de incrementar la recaudación. Para Nuevo México, esta reorganización prevenía el establecimiento de otras dos aduanas internacionales, ubicadas como los presidios en Taos y en San Miguel del Vado y la conversión de la aduana de Santa Fe en aduana terrestre y sede de la subcomisaría.

Por decreto del 17 de abril de 1837 la administración fiscal de Nuevo México pasó a depender directamente de la Dirección General de Rentas del gobierno nacional y el antiguo subcomisario tomó el título de Jefe Superior de Hacienda, puesto en el que se confirmó a Francisco Sarracino con un buen salario de \$2000 anuales.

---

decretos de apertura de la aduana paseña en Manuel Dublán y José María Lozano. *Legislación mexicana, ó colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la independencia de la República*, México, Imprenta del Comercio, 1876-1880, 50v. I, 710-712. v. II, 87-88 y 281-295 y *El Noticioso*, Chihuahua, 7 de noviembre de 1835.

<sup>34</sup> Véase una investigación de contrabando hecha por funcionarios aduanales de El Paso del Norte en 1837 en *Ciudad Juárez Municipal Archives* edición microfilmada (En adelante CJMA), 2ª. parte, rollo 29, secuencia de paginación (sp) 1, fotogramas 1-209.

<sup>35</sup> AGN, Archivo Histórico de Hacienda, vol. 89, fs. 114-16v.



Este decreto también prevenía que cada aduana contara con tres funcionarios aduanales y una fuerza de ocho soldados presidiales como guardia, con lo cual el costo del sistema fiscal se elevaría a más de \$16 000 anuales.<sup>36</sup>

Se intentaba con la aduana de Taos controlar un tráfico de pieles que no producía casi ninguna ganancia a las finanzas locales, pues hacía varios años que las pieles de nutria y castor habían pasado de moda y ya casi nadie se dedicaba a la caza de esos animales. La aduana de San Miguel del Vado estaría ubicada en un posición estratégica sobre la ruta de Santa Fe, pero los comerciantes provenientes de Estados Unidos igualmente tenían que llegar a la capital y no les era tan fácil realizar prácticas de contrabando debido a la supervisión de la escolta militar que los acompañaba desde que entraban a territorio mexicano. Por estas razones, la única aduana de Nuevo México nunca se movió de Santa Fe.

Las presiones fiscales sobre el comercio de Santa Fe continuaban y un más estricto proteccionismo durante una de las administraciones santanistas llevaron a aplicar diversas medidas restrictivas por algún tiempo. En 1842 se prohibió a los comerciantes norteamericanos vender sus mercancías al menudeo en Chihuahua y El Paso. Meses más tarde, en julio de 1843, se decretó la prohibición del comercio con Estados Unidos, pero ésta no alcanzó a aplicarse pues, unos meses más tarde y debido a la complacencia de las autoridades de Nuevo México, se revirtió la medida a principios de 1844 sin que provocara un cierre efectivo de la frontera. En los últimos meses de 1843 Armijo dejó entrar a las caravanas de comerciantes que venían de Estados Unidos con el pretexto de que el cierre de la frontera se refería a las aduanas de Taos y San Miguel del Vado -que no existían- y no se aplicaba para la aduana de Santa Fe. Con esta peculiar interpretación del decreto, Nuevo México pudo cobrar los impuestos al comercio internacional.<sup>37</sup>

Otro desengaño que se llevaron las autoridades del gobierno de Chihuahua con respecto al departamento fue la imposibilidad de conseguir ingresos de Nuevo México. Las autoridades centrales no tomaban en cuenta a Nuevo México para conseguir ingresos extraordinarios y en agosto de 1845 una ley nacional reconoció el derecho del departamento de disponer del 100% de su recaudación.<sup>38</sup>

---

<sup>36</sup> El decreto en Bork, *op. cit.*: 59-60.

<sup>37</sup> Los decretos en Dublán y Lozano, *Legislación mexicana*: IV: 507 y 752 y las explicaciones acerca de la apertura de la aduana de Santa Fe en Manuel Armijo a Ministro de Relaciones Interiores y Exteriores, Santa Fe, 6 de diciembre de 1843, AGN, *Gobernación*, s/s 265, exp. 11: s. f.

<sup>38</sup> Véase Jorge Castañeda Zavala, “El contingente fiscal en la nueva nación mexicana, 1824-1861” en Carlos Marichal y Daniela Marino, *De colonia a nación. Impuestos y política en México, 1750-1860*, México, El Colegio de México, 2001: 150-151.

Por su parte, el desarrollo del comercio de Santa Fe tuvo un explosivo desarrollo en la década de los cuarenta para luego descender abruptamente durante y después de la invasión norteamericana ante la apertura de nuevos mercados y del camino a California; pero esta ruta comercial sobreviviría varias décadas más hasta la llegada del ferrocarril a la frontera chihuahuense en 1880.

### **LAS FORMAS DEL CONTRABANDO**

Ciertamente, en la corta historia de la aduana internacional terrestre de Santa Fe hubo constantes denuncias de deshonestidad por parte de los funcionarios, lo que permitía diversas formas de contrabando y la pérdida de ingresos para las finanzas públicas. Las primeras acusaciones de mala administración fiscal surgieron apenas se había instalado la aduana con autoridades bisoñas e incompetentes. La aduana funcionó entonces de manera muy irregular en sus primeros años. Durante la administración de Juan Bautista Vigil se organizó por vez primera, pero pronto ocurrió el primer escándalo. En diciembre de 1825, el gobernador Antonio Narbona, enojado por no encontrar dinero en la aduana para las tropas presidiales, acusó a Vigil de corrupción. Según Narbona, el erario público estaba perdiendo ingresos porque el administrador permitía que los comerciantes norteamericanos pasaran la aduana sin pagar impuestos a cambio de un cohecho. En los meses siguientes, las acusaciones llegaron hasta la ciudad de México. Nunca se pudo demostrar que Vigil era culpable, pero fue retirado de su cargo y sustituido por Agustín Durán.<sup>39</sup>

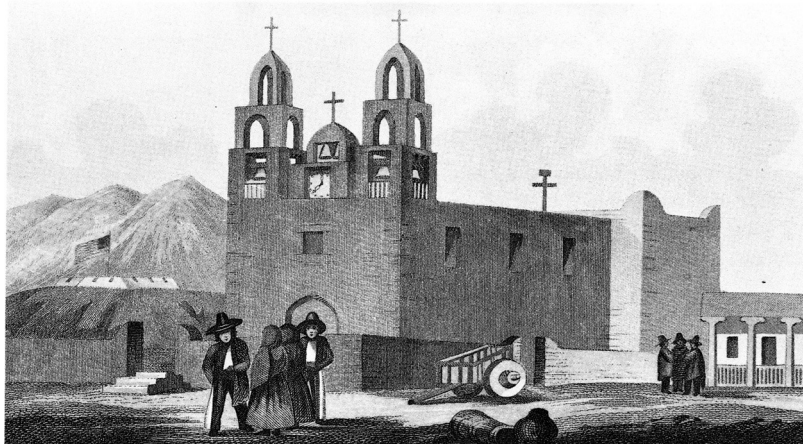
A Durán también se le acusó de un “escandaloso desarreglo” de la oficina y de malversación de fondos que se hicieron, pero, defendido por el gobernador y exsubcomisario Francisco Sarracino, a Durán tampoco se le pudo probar su culpabilidad, pero fue a su vez sustituido por el propio Sarracino en 1835.<sup>40</sup> Francisco Sarracino desempeñó el puesto de subcomisario en dos ocasiones; entre 1828 y 1833, cuando ocupó de manera interina la gubernatura de Nuevo México, y reasumió la jefatura de la aduana en mayo de 1835. Durante sus dos gestiones, también se vio envuelto en acusaciones. En 1828 se le culpó de intentar cobrar \$1000 a dos sacerdotes para excluirlos de la ley de expulsión de españoles, pero hay que reconocer que durante su administración la aduana se consolidó y afinó sus sistemas.<sup>41</sup> Aun así, las limitaciones de la aduana nuevomexicana daban pie a denuncias continuas de corrupción e ineficiencia.

---

<sup>39</sup> El largo caso de las acusaciones contra Juan Bautista Vigil se puede seguir en MANM, r. 4, fs. 807-809; r. 5, fs. 242-244, 518-523 y 807-809 y también en AGN, *Gobernación*, legajo 62, exp. 2.

<sup>40</sup> AGN, *Gobernación*, legajo 163, exp. 1, s. f.

<sup>41</sup> AGN, *Justicia*, v. 130, fs. 343-354.



Vista de la plaza y parroquia de Santa Fe de Nuevo México.

Fuente: James W. Abert, 1848.

Aunque las denuncias formales de corrupción a los funcionarios aduanales cesaron casi por completo en 1835, la recaudación real de la oficina, según los datos disponibles, sólo ascendía a alrededor de un 15% del valor de las mercancías presumiblemente importadas de Estados Unidos, cuando este porcentaje debería fluctuar entre el 20% y el 30%.<sup>42</sup> Este dato es comparable al de otras aduanas mexicanas, lo que implica que, después de la gran rebelión de 1838, la oficina de Santa Fe se consolidó y se convirtió en una base confiable para la administración local pese a que las inconformidades por su funcionamiento irregular continuaron hasta 1846. En estos casos, muchos de las fuentes de desaprobación de la aduana provienen de los comerciantes mexicanos y estadounidenses que se quejaban de cambios intempestivos en los cobros de impuestos más que de acusaciones de corrupción por sí mismas.<sup>43</sup>

Entre 1825 y 1833 la gran mayoría de los casos de contrabando se relacionaban con el comercio de pieles, un tema tratado en un apartado anterior. A partir de 1834, los casos de contrabando van desapareciendo de los registros, lo que se puede interpretar ya como un mejoramiento en la vigilancia del mismo o ya

---

<sup>42</sup> A esta conclusión se llega comparando los datos de Josiah Gregg, *Comerce of the Praires*, Norman, University of Oklahoma Press, 1962: 332; Moorhead, *New Mexico's ... op. cit.:* 63-64 y las Memorias del Ministerio de Guerra y Marina y Los papeles de Hacienda de Nuevo México situados en MANM.

<sup>43</sup> Del Río, *op. cit.:* 121-127.

como una señal de que el contrabando se había integrado al sistema comercial y era ya una parte inherente a él. De la misma manera, es muy difícil intentar calcular el monto de las mercancías introducidas por contrabando en comparación con las importadas legalmente.

Una primera forma de contrabando dentro del comercio de Santa Fe consistía en introducir los géneros sin que pasaran por la aduana usando la experiencia adquirida en años previos en el comercio de pieles. En teoría, los comerciantes provenientes de Estados Unidos venían reunidos en una caravana anual que a partir de 1829 era escoltada por un grupo de soldados presidiales y milicianos desde su entrada a territorio mexicano hasta llegar a la aduana de Santa Fe, donde pagarían los derechos correspondientes a sus mercaderías. Una forma simple de evitar el pago de impuestos era desviarse del camino establecido y tomar rutas alternas para internarse en el país, muchas veces tomando senderos que sólo la población local, los indígenas y los tramperos conocían. Para hacerlo, se necesitaba una cierta organización en las que los pobladores nuevomexicano debían participar. Así, era normal que, llegado a un punto determinado, el comerciante contrabandista -que bien podía ser mexicano o estadounidense- desviaba sus mulas hacia un punto de encuentro donde un arriero contrabandista -casi siempre un nuevomexicano- cargaba sus animales y emprendía la internación por caminos secundarios que estaban fuera de la vigilancia de los soldados. Así, se podían introducir grandes cantidades de mercancías de contrabando a Chihuahua o hasta Durango.<sup>44</sup>

Para poder desviarse de un camino vigilado, era frecuente que los comerciantes tuvieran que ponerse de acuerdo con los miembros de la escolta. Muchos de los soldados presidiales vivían en eterna necesidad, pues era común que sus sueldos se atrasaran hasta por años o que finalmente nunca pudieran cobrarlos. Los milicianos, por su parte, debían integrarse a la escolta sin recibir pago alguno, pues se consideraba esta especie de servicio militar como una obligación que debían prestar al Estado mexicano. Así, tanto soldados como milicianos tenían razones para dejarse sobornar por los comerciantes que querían contrabandear sus cargas. Josiah Gregg, en su popular manual publicado en 1844 para quienes quisieran participar en el comercio de Santa Fe, anunciaba en letras de imprenta que “quien esté dispuesto a contrabandear no encontrará ninguna dificultad para asegurarse los servicios de los guardias [de la escolta], pues por un insignificante regalo se convertirán en excelentes auxiliares, más que en obstáculos, para quien tenga esos designios”.<sup>45</sup>

---

<sup>44</sup> Este sistema está ampliamente documentado en Escudero “Modo...” fs. 113-116.

<sup>45</sup> Gregg, *op. cit.*; 75.

Una variante de esta práctica consistía en que el comerciante se desviaba del camino y ocultaba su carga en un caché -palabra francesa para designar un escondite en una clara herencia del comercio de pieles- previamente designado. Días u horas más tarde, el arriero se acercaba al escondite, cargaba las mercancías e iniciaba el proceso de su internación ilegal al país. En otras ocasiones, los comerciantes enterraban sus bienes en puntos secretos por semanas o meses y luego volvían a su rescate cuando no se les vigilaba.

En su vida cotidiana, muchos comerciantes norteamericanos practicaban una doble moral: mientras que criticaban una “natural inclinación” de los mexicanos hacia la corrupción no dudaban en sobornarlos para aumentar sus ganancias y seguían sintiéndose moralmente superiores a sus socios en el contrabando.<sup>46</sup>

Esta “práctica de desvío” era casi seguramente la forma más común de hacer contrabando y también la más difícil de perseguir y castigar. Casi todos los casos de fraudes fiscales a la importación de bienes que se conocen se refieren a ella y hay un gran número de involucrados de todas clases sociales y orígenes nacional en él. Por ejemplo, en 1832 el exjefe político y futuro hombre fuerte de Nuevo México, Manuel Armijo, fue sorprendido con un cargamento ilegal de un tercio de mercancías que pertenecían a un comerciante extranjero. Armijo no negó su participación en el contrabando, pero pudo escapar a cualquier castigo dado su alto perfil en el territorio. En un episodio similar el diputado federal y miembro de la oligarquía política y económica del territorio, Francisco Pérez Serrano fue descubierto con cinco tercios de bienes de contrabando. Pese a su notoria culpabilidad, Pérez Serrano logró dilatar su juicio por años hasta llevarlo a diversos tribunales y finalmente, aunque reconoció su participación en el fraude fiscal, no fue juzgado, por errores en el procedimiento.<sup>47</sup>

Era tan común que los locales se aprovecharan del desvío de mercancías, que se decía que muchos nuevomexicanos acompañaban a las caravanas tratando de localizar los *cachés* donde los comerciantes escondían sus mercancías ya fuera para robarlas directamente o para denunciarlos y ganarse una parte de la mercancía confiscada como premio.

Los cohechos también se podían aplicar en la aduana misma, pero requería de una mayor preparación, de mayores riesgos y de un soborno más jugoso. Se dice que muchos comerciantes y compañías mercantiles extranjeros optaban a

---

<sup>46</sup> Walther L. Bernecker, “Contrabando, ilegalidad y corrupción en el México decimonónico”, en *Espacio, Tiempo y Forma, Serie V, Historia Contemporánea*, núm. 6, Madrid, Facultad de Geografía e Historia-UNED, 1993; 393.

<sup>47</sup> Ambos casos en Boyd Calafate, *op. cit.*: 52-55.

menudo por inscribir sus mercancías a nombre de algún mercader chihuahuense o nuevomexicano, ya que éstos, al tener conexiones políticas y familiares con los funcionarios de la aduana de Santa Fe, lograban negociar pagos más bajos por sus importaciones de una manera informal, pero los papeles hacendarios de Nuevo México no muestran ninguna preferencia por los bienes introducidos por mexicanos o por extranjeros.

Ciertamente, hay indicios de otras formas de contrabando más sofisticadas y que, posiblemente, involucraban volúmenes mayores de mercancías. No se han podido comparar hasta la fecha los datos de la aduana estadounidense de Misuri con los de la de Santa Fe, pero la contrastación de información entre fuentes de los dos países podría llevar al descubrimiento de mayores irregularidades. Por ejemplo, era común que Manuel Armijo, siendo comandante militar y gobernador de Nuevo México simultáneamente, viajara con frecuencia los Estados Unidos, donde aparece en diversos periódicos como gran comprador y comerciante de mercancías que se llevaría a Santa Fe. Sin embargo, en las guías y contraguías de la aduana santafesina nunca aparece Armijo como comerciante, aunque corría el rumor fundamentado de que parte de su fortuna la hizo en la práctica del comercio internacional.<sup>48</sup> En otro momento, a principios de 1846, Armijo usó su poder para importar de Estados Unidos armas de fuego y municiones -objetos absolutamente prohibidos- con el fin de pertrecharse ante la inminente invasión norteamericana. En este caso, el entonces gobernador y comandante militar se asoció con el mercader alemán Albert Speyer, quien pudo escaparse a la vigilancia del ejército norteamericano y adelantarse para entregar su peligrosa mercadería.<sup>49</sup>

Otra forma de contrabando tiene que ver con las exportaciones. En ocasiones, era ilegal la salida de mulas del país por su escasez y se encontraba a comerciantes llevándoselas a Estados Unidos, pero más importante era el pago de contribuciones a la exportación de metales preciosos. Según las leyes mexicanas, la exportación de oro y plata en diferentes formas estaba gravada entre un 1.5% y un 3%, lo que en sí no era muy atractivo para un contrabandista pero el hecho de que se pudiera vigilar la salida de metales indicaba que éstos ya habían pagado sus más elevados impuestos a la producción y amonedación en sus lugares de origen, que ciertamente no era Nuevo México. Varios comerciantes se especializaron en el contrabando de metales, uno de ellos, Manuel Álvarez, cobró especial relevancia como representante de varias casas mercantiles del Medio Oeste estadounidense. Al

---

<sup>48</sup> *Ibid.*: 55.

<sup>49</sup> William Patrick O'Brien, "'Olam Katan' (Small World): Jewish Traders on the Santa Fe Trail", en *Journal of the Southwest*, v. 48, no. 2, verano, 2006: 225.

paso de los años pudo establecer sus propias empresas y hacer negocio vendiendo artículos importados al menudeo. En una de sus regulares visitas a Misuri volvió con la nacionalidad norteamericana y con el puesto de cónsul de Estados Unidos en Nuevo México. Aprovechando su cargo logró consolidar sus negocios asociado a varios pequeños comerciantes nuevomexicanos. Gracias a estos minoristas, se decía Álvarez podía enviar anualmente de manera ilegal hasta unos \$10 000 en polvo de oro y plata sin quintar a Estados Unidos.<sup>50</sup>

Por algunas referencias, sabemos también que hubo funcionarios y militares que no se dejaron corromper por los intereses de los contrabandistas. El caso más interesante en Nuevo México fue José Larrañaga, alférez de la compañía presidial de Santa Fe, cuyo nombre aparece continuamente como denunciante y fiscal de varios casos notables de contrabando entre 1830 y 1833.<sup>51</sup>

---

<sup>50</sup> Thomas C. Chávez, *Manuel Alvarez, 1794-1856: A Southwestern Biography*, Niwot, Colorado, University Press of Colorado, 1990: 60-65.

<sup>51</sup> Boyd Calafate, *op. cit.*: 53-55.





## **RELACIONES POLÉMICAS CON EL CONTRABANDO EN UNA ÉPOCA DE INESTABILIDAD EN LOS TERRITORIOS NORORIENTALES DE NUEVA ESPAÑA: EL PUERTO DE REFUGIO, 1794-1824**

Melisa Catarina Galván  
*California University*

Durante la tarde de un lunes de 1822, las aletargadas oficinas militares de Refugio -lo que hoy en día es Matamoros, Tamaulipas, México- cobraron vida. Un comerciante estadounidense, Thomas Michel, que había llegado al puerto desde Nueva Orleans, irrumpió en el edificio y amenazó con matar al funcionario militar de más alto rango de la ciudad.<sup>1</sup> Esta ciudad portuaria del Golfo, ubicada en la región más septentrional de la recientemente independizada república mexicana, era un objetivo fácil para los contrabandistas en esa época, por su autonomía geográfica y política respecto a los centros gubernamentales coloniales históricos del país, la capital Ciudad de México y su único puerto reconocido oficialmente, Veracruz.

Debido a la presencia de extranjeros en Refugio, los funcionarios burocráticos mexicanos, que carecían de experiencia, tuvieron que enfrentarse a nuevos desafíos, ya que los visitantes extranjeros intentaron aprovecharse de su inexperiencia a la hora de hacer cumplir las nuevas políticas de comercio del país. Ambos bandos estaban aprendiendo al mismo tiempo a desenvolverse en el sistema legal mexicano recientemente promulgado, y, como resultado, con frecuencia, terminaban enredados en discusiones por el cálculo de los aranceles y por la manera en que los extranjeros trataban a los funcionarios del gobierno.

Esa tarde el problema fue que Michel y su tripulación no se registraron al llegar a la ciudad. La tripulación del barco sostuvo que no estaba al tanto de esta reglamentación, pero el comandante don Jesús García los interrogó con agresividad y, según un largo documento legal, provocó el violento arrebato de Michel que ocurrió más tarde ese mismo día. Al no encontrar a García en su oficina, Michel marchó por las calles de la ciudad hasta llegar a la residencia privada del comandante, blandió dos pistolas y amenazó con matarlo. Se solicitaron refuerzos para que detuvieran a Michel cuando se batía en retirada, pero estuvo preso poco tiempo. A la larga, no se le hicieron cargos, no por falta de fundamentos, sino porque los funcionarios no pudieron encontrar a un intérprete que se ocupara del caso.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Casamata, Justicia, Caja 10, 28 mayo 1822.

<sup>2</sup> *Ibid.*

El incidente con Michel es una situación típica a la que debían enfrentarse los funcionarios mexicanos cuando trataban con comerciantes extranjeros en el México recién independizado. Los hechos de este caso, así como también muchos otros detalles que se describen en este artículo, se descubrieron gracias a un tesoro de documentos históricos que aún no habían sido estudiados y que permanecen en los archivos de la ciudad. En estos documentos, se revela que los funcionarios creían que los comerciantes extranjeros intentarían burlar el proceso de registro obligatorio para evitar pagar derechos de importación. Al mismo tiempo, hay una enorme cantidad de pruebas de que el puerto ya se utilizaba para ingresar contrabando en los años *anteriores* a la independencia, así que era de esperarse que los extranjeros que llegaban a Refugio supusieran que los funcionarios portuarios estarían dispuestos a pasar por alto los requisitos aduaneros a cambio de un soborno. De hecho, esos casos eran muy comunes.

Las características de este episodio dramático ponen de relieve varios temas importantes que se pueden extraer de los documentos del archivo. En primer lugar, el incidente con Michel resalta los primeros intentos de México por hacer cumplir sus leyes. A medida que los funcionarios mexicanos empezaron a sentir compromiso por la nación y por proteger los derechos de su país, a supervisar los puertos y a ejercer el estado de derecho -por más nuevas y maleables que hayan sido las reglamentaciones comerciales durante esta época-, el proceso para establecer el orden se puso en marcha. A veces las leyes comerciales mexicanas se ejecutaban de manera caprichosa y desprolija, pero fue evidente que, al menos a nivel nacional, el gobierno central mexicano estaba decidido a imponer el estado de derecho en lo que concierne al comercio marítimo. Este objetivo se convirtió en la prioridad nacional, ya que se consideraba que los ingresos provenientes de la aduana y el comercio proporcionaban un estímulo económico vital durante una época que otros historiadores describieron como “un periodo de estancamiento económico sostenido”.

Un segundo tema que ponen de relieve los documentos del archivo, es el hecho de que a los comerciantes locales les resultó imposible resistirse a los comerciantes de Nueva Orleans -y por extensión a los comerciantes de otras partes de los Estados Unidos y del mundo-, quienes los alentaban a ingresar bienes de contrabando al país, dado que las regiones septentrionales de México estaban mal abastecidas y que el comercio ilícito se volvió muy lucrativo rápidamente. La ciudad portuaria de Refugio había crecido casi de la noche a la mañana y se había convertido en un centro de comercio estrepitoso pero cosmopolita, que atraía a una población multicultural con ansias de explotar el tráfico de bienes importados y de invertir en la construcción de la infraestructura de la ciudad. El hecho de que Matamoros

haya sido el líder en el desarrollo de la economía de la región hasta bien entrada la década de 1840 se debe, en gran parte, a que la población aceptó tácitamente estas redes ilegales.

Por último, el caso de Michel es un primer ejemplo de un intento que al poco tiempo se empezó a repetir continuamente. Los extranjeros hacían caso omiso de las leyes de importación mexicanas y disputaban sus fronteras marítimas. El Golfo de México funcionaba como un espacio de conexión, que facilitaba el traslado y el transporte de personas y bienes a través de las nuevas fronteras del país, pero era difícil hacer respetar esas fronteras. Esta masa de agua que antes conectaba, a través del comercio ilícito, el aislado puerto de Refugio con los animados mercados del Atlántico, más hacia el este, ahora servía de “frontera” marítima para el comercio con destino al interior de México. Hay numerosos ejemplos de comerciantes extranjeros, en su mayoría de Nueva Orleans, que intentaron burlar las normativas mexicanas simplemente porque los funcionarios del gobierno eran nuevos en sus puestos y porque había poca o ninguna supervisión por parte del gobierno central debido a que era un puerto muy remoto. El caso de Michel solo es uno de muchos episodios que ponen al descubierto las dinámicas conexiones que existían entre los comerciantes marítimos extranjeros y las rutas comerciales más septentrionales de México, que, sin embargo, hasta ahora no conocíamos.

#### **LA ACELERACIÓN DEL CRECIMIENTO DE LA CIUDAD GRACIAS AL CONTRABANDO**

A los funcionarios y comerciantes locales les resultó difícil renunciar al atractivo aumento de ganancias y riquezas, un elemento que impulsó la explosión del contrabando desde Nueva Orleans a través del puerto de Refugio. Otro motivo importante del crecimiento del mercado de contrabando fue que los funcionarios del gobierno, tanto antes como después de proclamar la independencia de España, no tenían en cuenta las necesidades diarias de supervivencia de los habitantes de las regiones remotas, incluyendo las “tierras de afuera”, que se encontraban entre Refugio y la frontera de Luisiana. En otras palabras, el éxito de las redes de contrabando de Refugio se debió a una combinación de su geografía (ya que la ciudad tenía una ubicación privilegiada cerca de la boca del río Bravo y, a su vez, se encontraba aislada de los centros de poder español), el atractivo de las ganancias rápidas y las consecuencias económicas y políticas de tener gobiernos que desoían las necesidades de la región. Es evidente que muchos funcionarios de Refugio que estaban a cargo de regular y hacer respetar las políticas comerciales se volvieron permisivos ante las redes de contrabando en aumento de las cuales también sacaban provecho.

Como no había una presencia militar fuerte ni una infraestructura gubernamental local que facilitara el cumplimiento de la ley, era difícil detener el crecimiento de este comercio ilícito.

A fines del siglo XVIII, la corona española intentó flexibilizar las restricciones al comercio con el fin de estimular la producción y la circulación de la misma por medio del comercio legal. El reglamento para el comercio libre de 1789, en el marco de las reformas borbónicas, atenuó algunas de las restricciones al comercio en el puerto de Veracruz.<sup>3</sup> Sin embargo, la ley tenía un nombre engañoso, ya que realmente no permitía el libre comercio, sino que simplemente abría todos los puertos españoles al comercio con puertos aprobados de la América española. En España, la cantidad de puertos legales por medio de los cuales se podía comerciar aumentó de dos a trece.<sup>4</sup> Sin embargo, en México, la cantidad de puertos legales siguió siendo la misma, por lo que no tuvieron en consideración los pedidos de los funcionarios locales, que alentaban a la apertura de *nuevos* puertos a lo largo de la costa del Golfo de México para poder satisfacer sus necesidades de manera más directa.

Como incentivo para poblar el área de la costa del Seno Mexicano a fines de la década de 1740, en lo que se llamaría colonia del Nuevo Santander, los habitantes originales de la región estarían originalmente exentos de pagar impuestos. Sin embargo, los funcionarios reales, que buscaban aumentar los ingresos para abastecer el tesoro real, eliminaron ese incentivo y restituyeron el impuesto sobre las ventas en 1754. Ante la queja de los habitantes, los funcionarios decidieron extenderles el privilegio hasta 1767, año en que los impuestos sobre las ventas se restituyeron de forma permanente para todos los residentes de la colonia de Nuevo Santander. No obstante, en Refugio, como un asentamiento de formación tardía, hacia fines del siglo XVIII, estas reformas impositivas no fueron acompañadas de un control muy riguroso a nivel. Muchos funcionarios eran poco estrictos a la hora de recaudar los impuestos, mientras que otros se involucraron directamente en la actividad ilícita.

---

<sup>3</sup> El área del Río de la Plata fue la que más se benefició con esta reforma, ya que, como resultado, pudo empezar a comerciar con el resto de las Indias en 1776. Para 1790, Buenos Aires exportaba casi un millón y medio de pieles por año. Jeremy Adelman, *Republic of Capital: Buenos Aires and the Legal Transformation of the Atlantic World* (Stanford: Stanford University Press, 2002), 25, 123.

<sup>4</sup> David R. Ringrose, *Spain, Europe, and the "Spanish Miracle", 1700-1900* (Cambridge: Cambridge University Press, 1998), 110; Barbara H. Stein y Stanley J. Stein, *Edge of Crisis: War and Trade in the Spanish Atlantic, 1789-1808* (Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2009), 83; John R. Fisher, *Economic Aspects of Spanish Imperialism in America, 1492-1810* (Liverpool: Liverpool University Press, 1998), 63-64.

Cuando los atrapaban, los funcionarios sostenían que se habían visto obligados a hacer caso omiso de las reformas por necesidad.

Los funcionarios de las inmediaciones de Refugio también ejecutaban los procedimientos de importación de manera arbitraria. En 1801 o antes, los administradores reales de Reynosa le suplicaron al gobernador de Nuevo Santander que ayudara a subsidiar los altos costos de transportar bienes al área. Limitados por las políticas comerciales restrictivas de la Corona, los funcionarios de la ciudad recurrieron a medios ilícitos para ayudar a los residentes a satisfacer sus necesidades.<sup>5</sup> Entonces se nombró a un justicia mayor en el Refugio, el capitán militar Juan José Ballí, para que ayudara a hacer cumplir las restricciones comerciales, pero, al poco tiempo de su nombramiento, se descubrió que él y otros tres funcionarios habían estado involucrados en actividades de contrabando.<sup>6</sup> Los encarcelaron y los sometieron a juicio en San Carlos, la capital de Nuevo Santander, pero a los burócratas les resultó difícil aplicarles un castigo ejemplar a los infractores.<sup>7</sup>

---

<sup>5</sup> Omar Valerio-Jiménez, “Neglected Citizens and Willing Traders: The Villas del Norte (Tamaulipas) in Mexico’s Northern Borderlands, 1749-1846”, *Mexican Studies/Estudios Mexicanos* 18, no. 2 (2002): 266.

<sup>6</sup> Octavio Herrera Pérez, *Monografía de Reynosa: Investigación histórica e iconográfica* (Tamaulipas: Instituto Tamaulipeco de Cultura, 1989), 50-55.

<sup>7</sup> Las autoridades de los centros coloniales de Nueva España eran sin dudas menos indulgentes. Allí, estaba implícito que se le confiscaría la mercadería y se enviaría a la cárcel a cualquiera que fuera descubierto contrabandeando bienes. Los decretos reales reafirmaban esta política. Sin embargo, el aislamiento de las ciudades septentrionales brindó una oportunidad perfecta para que el comercio ilícito floreciera. La Texas española, Refugio y otros asentamientos del Seno Mexicano estaban ubicados, a efectos prácticos, fuera del alcance de los administradores reales. A pesar de que había presencia militar allí, su influencia era mínima. Además, como la colonia de Nuevo Santander aún era relativamente nueva, era difícil regular territorios poco poblados, que aún estaban bajo la amenaza de incursiones indígenas. Al enjuiciar a los funcionarios de alto rango, los administradores reales dejaron en claro que todos los infractores serían enjuiciados, pero, en realidad, carecían de infraestructura local para asegurarse a diario de que las políticas comerciales fueran respetadas, y los funcionarios locales no tenían completa autonomía para ejercer su cargo. Ballí murió en la prisión de Altamira en 1804, a pesar de que su familia pagó mucho dinero por su defensa. Los estudiosos sostienen que posiblemente lo que preocupaba a su familia era su extensa propiedad. Mary Margaret McAllen Amberson, James A. McAllen, y Margaret H. McAllen, *I Would Rather Sleep in Texas: A History of the Lower Rio Grande Valley and the People of the Santa Anita Land Grant* (Austin: Texas State

Otro factor que facilitó el aumento del contrabando en la región fue que los comerciantes pudieran ocultar la llegada de los barcos en la costa. Irónicamente, los bancos de arena a lo largo de la costa, que los funcionarios consideraban que eran barreras geográficas para el comercio marítimo, fueron una ventaja considerable para los comerciantes de Nueva Orleans. Los bancos de arena en las vías de acceso a lo largo de la costa impedían el paso de las embarcaciones españolas más grandes, pero las goletas, que eran más pequeñas y más utilizadas por los comerciantes locales, podían navegar con facilidad por las aguas poco profundas de la región.<sup>8</sup> Caracterizados por sus dos mástiles, estos veleros eran más livianos y se desplazaban más rápidamente que otras embarcaciones de alta mar de esa época. Además, permitían completar un viaje desde Nueva Orleans hasta Refugio en plazos comprendidos entre dos y ocho días.<sup>9</sup> En otras palabras, el diseño de estos veleros era muy adecuado para el comercio de contrabando.

Antes de la independencia, sin darse cuenta, la Corona española contribuyó a la proliferación del comercio de contrabando por no haber reconocido las realidades del comercio marítimo a lo largo de la costa del Golfo. Las flotas españolas no tenían permiso para abastecer a las provincias del norte, en parte porque habrían demorado mucho en llegar a Veracruz, el único puerto del Golfo autorizado por España. Sin embargo, aunque navegar desde Nueva Orleans hasta Veracruz llevaba meses, la geografía de la zona permitía que los comerciantes de Nueva Orleans llegaran al río Bravo en goletas pequeñas, en cuestión de días. Los comerciantes se dieron cuenta enseguida que podían entrar en la región del río Bravo y salir de ella

---

Historical Association, 2003), 52; Herrera Pérez, *Monografía de Reynosa*, 50-55; Óscar Rivera Saldaña, *Diccionario biográfico de la heroica Matamoros* (Matamoros: Librería Española, 2001), 36.

<sup>8</sup> A los funcionarios realmente les preocupaba la profundidad del lecho del río, incluso luego de la legitimación del puerto. El cónsul de los Estados Unidos en Matamoros tomó nota de la entrada del puerto en 1834: “La profundidad del lecho en el banco del Brazo de Santiago varía de dos a tres metros, la profundidad en la boca del río Grande del Norte varía entre uno y dos metros y medio, y la dirección de cada canal a veces cambia por completo según el flujo y el reflujó del mar”. “D.W. Smith to Louis McClean”, January 1, 1834. Despatches from United States Consuls in Mexico City, 1822-1906 (Microfilm, 15 reels, National Archives Microfilm Publications), roll 1.

<sup>9</sup> McAllen et al., *I Would Rather Sleep in Texas*, 62; Milo Kearney y Anthony K. Knopp, *Boom and Bust: The Historical Cycles of Matamoros and Brownsville* (Austin: Eakin Press, 1991), 29-31; David Montejano, *Anglos and Mexicans in the Making of Texas, 1836-1986* (Austin: University of Texas Press, 1987), 16; LeRoy P. Graf, “The Economic History of the Lower Rio Grande Valley, 1820-1875” (Ph.D. diss., Harvard University, 1942), 35.

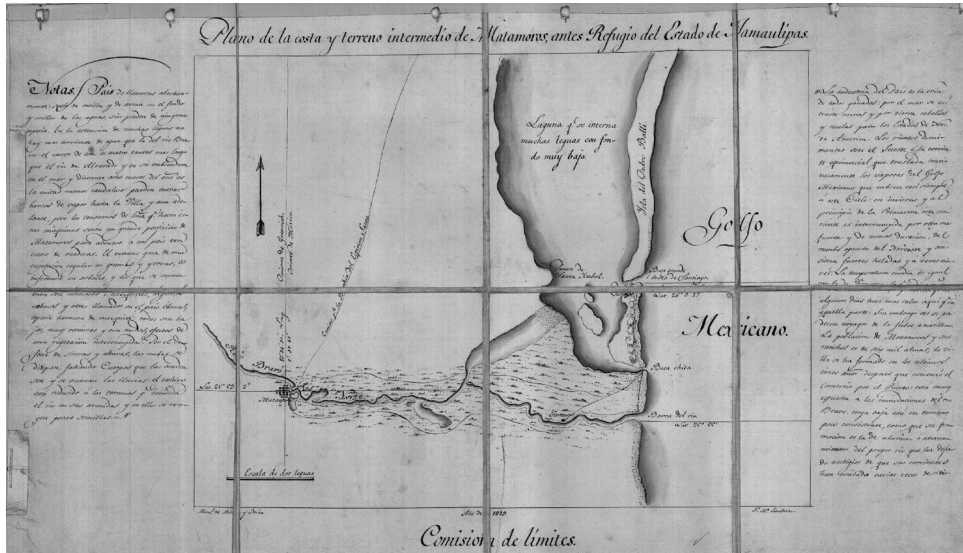
sin ser detectados. Al comienzo, no fue una operación a gran escala, y la necesidad de usar goletas pequeñas condujo a que los principales agentes de este comercio fueran emprendedores en vez de grandes empresas de transporte. Los funcionarios españoles sin dudas perdieron la oportunidad de convertir al río Bravo en una posible vía de acceso a sus territorios mexicanos del norte, así como el río Misisipi ayudó al desarrollo de los asentamientos estadounidenses, primero en Kentucky y Tennessee, y luego más al norte, siguiendo el curso del río, en la década de 1780.

A pesar de que Refugio tenía una ubicación geográfica favorable y estaba aislada, los que visitaban la ciudad por primera vez tenían dificultades para acceder por vía marítima. La falta de presencia gubernamental era un arma de doble filo, ya que aquéllos que no estaban familiarizados con los bancos de arena o las múltiples vías de acceso podían perder sus barcos con un solo giro. Al mismo tiempo, los que estaban familiarizados con la geografía de la región y que tenían la intención de evadir a los funcionarios militares españoles podían llegar a Refugio a través de tres vías de acceso diferentes en la costa del Golfo. La entrada de los Brazos de Santiago, ubicada entre las islas del Padre Ballí y Brazos, era la vía de acceso más septentrional.<sup>10</sup> Si decidían pasar con el barco por los Brazos de Santiago, entraban en una gran bahía que separaba el continente de la estrecha isla del Padre Ballí, que formaba una barrera de tierra.

---

<sup>10</sup> La confusión respecto a las tres vías de acceso les ocasionó muchas desgracias a los comerciantes marítimos que no estaban familiarizados con estas rutas, y sus pedidos de auxilio están bien documentados tanto en fuentes estadounidenses como mexicanas. Era muy común encontrarse con naufragos en todas las vías de acceso, aunque las aguas poco profundas de Boca del Río eran las más peligrosas de las tres. El primer caso documentado de un naufragio ocurrió en 1824, cuando el bergantín *Inteligencia*, cuyo capitán era un comerciante de Nueva Orleans llamado Benjamin Godfrey, fue víctima de un banco de arena en los Brazos de Santiago. Godfrey se reunió con funcionarios de aduanas en Refugio para evaluar los daños, y se envió un informe a la ciudad de Padilla. Curiosamente, el puerto aún no estaba abierto oficialmente al comercio extranjero en esa época, pero ya se admitía que acceder a los asentamientos del interior a través del río Bravo no era práctico, por lo que la mayoría de los barcos descargaban su mercadería en la entrada de los Brazos de Santiago. Los funcionarios mexicanos llamaron “Inteligencia” al bergantín, pero es probable que se llamara “Intelligence”, ya que la mayoría de los nombres en inglés se hispanizaban. Archivo del Ayuntamiento de Matamoros (MAA), Tomo 9, 101-102.





Mapa del delta del río Bravo, que distingue la Laguna Madre y la barra o islote arenoso del Brazo de Santiago.

Fuente: Mapoteca Manuel Orozco y Berra.

Al otro lado del paso de los Brazos de Santiago se encuentra la isla Brazos, una masa continental un poco más grande cuyo extremo meridional bordea la segunda vía de acceso al Golfo, Boca Chica. Desde la década de 1820, los bienes que llegaban se descargaban al norte de la isla Brazos, cerca de la entrada de los Brazos de Santiago. Desde allí, se transportaban por tierra con mulas y carretas hasta llegar a Boca Chica, donde se los transfería a chalanes para cruzar el río y finalmente se los cargaba en mulas para su traslado a Refugio.<sup>11</sup> La tercera vía de acceso era literalmente la boca del río Bravo, conocida como Boca del Río. Para ingresar al río Bravo por este acceso directo, se necesitaba el barco más pequeño de todos. Debido a que allí el lecho era muy poco profundo, la mayoría de los barcos no podían pasar o pasaban con mucha dificultad. Pronto se dieron cuenta de que solo los navíos de poco calado guiados por capitanes con experiencia lograban cruzar el banco de arena en la boca del río con la esperanza de llegar a asentamientos que se encontraban tierras adentro.

<sup>11</sup> Además, en la isla Brazos, solo había un puñado de cabañas dispersas, ya que funcionaba como estación de paso para los comerciantes que transportaban bienes hasta el río o por tierra, en busca de clientes en los asentamientos del interior.



Además, la profundidad del lecho cambiaba constantemente con las mareas, por lo que incluso los marineros experimentados tenían dificultades para navegar por allí.<sup>12</sup>

Según el científico francés, Jean Louis Berlandier, quien viajó mucho por la región y por todo México en la década de 1820, la entrada al río Bravo por el Golfo solo medía cincuenta y cinco yardas de ancho.<sup>13</sup> En otras palabras, había que atravesar una apertura de cincuenta metros, casi la mitad del largo de un campo de fútbol, para acceder a la ruta marítima más directa a los asentamientos del interior. Si lograban pasar la estrecha apertura y el banco de arena, debían seguir navegando por el curso natural del río, haciendo zigzag durante más de ciento treinta kilómetros -una ruta que se comparaba con solo cuarenta kilómetros por tierra, la distancia directa entre la costa y el “puerto”.<sup>14</sup> Berlandier nos da un vistazo a las características del río:

Sus aguas, que fluyen por tierras bajas sin pendientes, marcaron un curso sumamente sinuoso [...] Pocos ríos de México tienen cursos tan variables y son tan peligrosos para las moradas como el río Bravo del Norte, que no tiene un curso ni una crecida constante.<sup>15</sup>

Por consiguiente, casi de inmediato, los Brazos de Santiago se convirtió en la vía de acceso principal, ya que era más indulgente con los navíos más grandes y además brindaba acceso a una ruta terrestre más directa a los asentamientos del interior.

---

<sup>12</sup> La profundidad del lecho del río acaparó mucha atención durante la guerra entre los Estados Unidos y México, cuando las tropas estadounidenses invadieron zonas a lo largo de la costa. El mapa de Henry Austin, que data de la década de 1820 y que fue trazado y reimpresso en las memorias del teniente Bowman en 1846, de la Tercera Infantería, es un ejemplo excelente. En el mapa original de Austin, figuraba la profundidad de cada codo del río, así como también los “escollos” y las “obstrucciones”. “*Chart of the Rio Bravo del Norte. Traced from a Survey Made by Henry Austin, July 25, 1846*”, en *A Shared Experience: The History, Architecture, and Historic Designations of the Lower Rio Grande Heritage Corridor* (Austin: Los Caminos del Río Heritage Project and the Texas Historical Commission, 1994), 243.

<sup>13</sup> Jean Louis Berlandier, *Journey to Mexico During the Years 1826 to 1834, Volume V* (Austin: Texas State Historical Association with the Center for Studies in Texas History, University of Texas at Austin, 1980), 205.

<sup>14</sup> Lllamarlo “puerto” no es muy apropiado, ya que estaba ubicado tierras adentro. Sin embargo, toda la correspondencia oficial y extraoficial hace referencia al lugar como puerto de Matamoros.

<sup>15</sup> Berlandier, *Journey to Mexico*, V: 442.

Quizá lo más importante era que Brazos era el acceso que mejor ocultaba a aquellos que esperaban descargar mercancías sin ser vistos por los funcionarios para evadir los derechos de aduana.<sup>16</sup>

Los colonos locales estaban impacientes por conectarse con mercados y proveedores extranjeros, y su anhelo de libre comercio se intensificó todavía más cuando, a raíz de las guerras por la independencia, quedaron al final de una muy larga cadena de asentamientos cuyas necesidades la corona española tenía dificultades para satisfacer. Esta situación politizó a la población, y vale la pena resaltar que Nuevo Santander fue la primera de todas las provincias mexicanas en declarar abiertamente su apoyo a la independencia de México luego del Grito de Dolores.<sup>17</sup>

Con el comienzo de las guerras por la independencia, los funcionarios locales del norte vieron una oportunidad y nuevamente negociaron con funcionarios reales españoles para flexibilizar las restricciones al comercio. Consciente del impacto que tendría la lucha en el norte, Miguel Ramos Arizpe, cura y político del distante Coahuila, instó a los administradores reales a abrir el puerto de Refugio. En 1811, escribió:

El Puerto del Brazo de Santiago o desembocadura del río Grande del Norte tiene por sí y su localidad las ventajas más apetecibles [...] De esta suerte que pueden introducirse por agua los cargamentos, ahorrando mucho costo de fletes hasta muy adentro de las provincias, y la carga, que solo por conducción de Veracruz al Saltillo cuesta hoy 40 pesos Fuertes, costará desde este puerto solo diez.<sup>18</sup>

El interés de la provincia del interior en Refugio pone de relieve hasta qué punto consideraba que las importaciones del puerto eran el sustento de sus redes económicas.

Los funcionarios reales coordinaron sus esfuerzos para ganarse el favor de los residentes, pero nuevamente, sin que lo buscaran, sus acciones contribuyeron a la expansión del comercio de contrabando. Todos los cabildos de las villas del norte apoyaron públicamente a la corona española, pero muchos lugareños no

---

<sup>16</sup> Graf, "The Economic History", 39.

<sup>17</sup> Kearney y Knopp, *Boom and Bust*, 23.

<sup>18</sup> "Memoria presentada a las cortes por Don Miguel Ramos Arizpe sobre las provincias internas de oriente, 7 de noviembre de 1811" en Enrique Florescano e Isabel Gil Sánchez, *Descripciones económicas regionales de Nueva España. Provincias del norte, 1790-1814*, (México: Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1976), 152-200.

eran tan leales. Uno de ellos era José Bernardo Gutiérrez de Lara, un terrateniente prominente, herrero y originario de Revilla. Fue el responsable de organizar a la oposición en el norte y sirvió de contacto entre las fuerzas insurgentes de Nueva España y el gobierno de los Estados Unidos, ya que fue el primer gobernador mexicano de la efímera Texas independiente.<sup>19</sup> Los escritos de Lara nos permiten darle un vistazo a la opinión pública respecto a las políticas comerciales:

Los patriotas industriosos aclamarán con éxtasis y regocijo el lento movimiento del buque que suavemente se desliza sobre las aguas [...] Todas las Bahías y puertos del Golfo de México y California pronto quedarán abiertos al comercio de todas las Potencias comerciales. Las riquezas del Potosí serán divididas entre aquéllos que merezcan disfrutar de sus riquezas.<sup>20</sup>

Se creía que abrir el comercio en el Golfo de México era la respuesta al estancamiento económico que habían experimentado los asentamientos durante la guerra.

Por supuesto, el impacto económico de las guerras por la independencia se sintió en toda Nueva España. La minería y la industria textil languidecieron cuando los empleados se fueron a luchar o cuando los dueños españoles huyeron o fueron asesinados. Los campos quedaron sin plantar y los cultivos, sin cosechar debido a trastornos similares; con los años, el abandono de las granjas y los ranchos empezó a pasarles factura a las edificaciones, los sistemas de riego, las herramientas y los equipos. El comercio, que en su mayor parte estaba en manos de españoles peninsulares, se paralizó casi por completo. Las minas se inundaron, por lo que el resurgimiento de la economía de la plata se tornó sumamente difícil. En un país donde reinaba el caos, los saqueos se volvieron moneda corriente. Como en todo México, en Refugio, la revolución tuvo un fuerte impacto en la economía local.

---

<sup>19</sup> Juan Fidel Zorrilla, Maribel Miró Flaquer, y Octavio Herrera Pérez, *Tamaulipas: Una historia compartida, 1810-1921*, México, Instituto Mora Universidad Autónoma de Tamaulipas, 1993, tomo I, 47-69; Vito Alessio Robles, *Coahuila y Texas en la época colonial* (México: Editorial Porrúa, 1978), 635-636, 655-661; Rie Jarratt, "Gutiérrez de Lara, Mexican-Texan: The Story of a Creole Hero", en *The Mexican Experience in Texas*, ed. Carlos Cortés (New York: Arno Press, 1976): 13-67; James Clark Milligan, "José Bernardo Gutiérrez de Lara, Mexican Frontiersman 1811-1841", (Ph.D. diss., Texas Tech University, 1975), 76-105.

<sup>20</sup> Sus comentarios recuerdan a aquellos de los líderes que estaban a favor de la independencia en otras ciudades coloniales españolas, incluyendo Buenos Aires, Caracas y el Caribe, quienes estaban irritados por las normativas comerciales restrictivas de la metrópoli. Briscoe Center for American History (CAH), University of Texas at Austin, "Clippings - Independence of Texas". 2Q235, p. 4, 4 julio de 1813.

Para empeorar la situación, los funcionarios españoles, como respuesta a su crisis fiscal, impusieron políticas que afectaron principalmente a las poblaciones del norte, lo que supuso un reto para la economía ganadera. Para apoyar la labor del ejército real, los residentes estaban obligados a brindarles dinero y provisiones. La Corona gravó los bienes manufacturados, la comida y las transacciones comerciales con unos impuestos conocidos como “arbitrios de milicias”. Todos los ingresos se utilizaban para financiar las costosas campañas militares. Como cada vez era más difícil mantener bajo control los territorios distantes de la colonia, los funcionarios de la Ciudad de México aumentaron la correspondencia escrita con los funcionarios reales emplazados en las “tierras de afuera”, con la finalidad de intentar mejorar la comunicación.<sup>21</sup> Esta correspondencia servía para controlar los movimientos políticos en toda la colonia, pero su propósito real era frenar el agotamiento ilícito de recursos y dinero.

A pesar del rol que ocupaba Refugio en la economía ganadera y en las redes comerciales de la región, el impacto de estas medidas fue devastador para la ciudad y los asentamientos cercanos. La crianza de ganado había sido la principal actividad económica productiva legal de la región hasta entonces y, cuando las operaciones se paralizaron a raíz de las exigencias militares, los hacendados sintieron el impacto. Este cambio se hace visible al observar los patrones de propiedad de ganado. Se informó que, para 1757, la región tenía 24 105 cabezas de ganado mayor, lo cual incluye reses, caballos y mulas. Para 1794, hubo un crecimiento sustancial y la cantidad total de cabezas de ganado llegó a casi 800 000. Sin embargo, cuando los funcionarios llevaron a cabo un censo del ganado de Refugio en 1814, se hizo patente que los hacendados estaban sufriendo.

---

<sup>21</sup> Durante la época colonial, los funcionarios reales enviaban instrucciones periódicas a los pueblos, en las que solicitaban el envío de información de censo e impuestos, y el acato de leyes, como la venta de bebidas alcohólicas. Los residentes estaban obligados a celebrar los cumpleaños de los monarcas. Sin embargo, luego de 1810, las instrucciones adquirieron un cariz de urgencia, ya que los administradores reales empezaron a hacer hincapié en la importancia de mantenerse leales a la Corona. Una orden de gran importancia fue el nuevo requisito de que todos los viajeros llevaran pasaporte. MAA, Tomo 15, p. 167, 14 julio 1814; En un comunicado, el gobernador de Nuevo Santander elogió al rey, denunció la Constitución de Cádiz de 1812 y ordenó a todos los pueblos a erigir un monumento en la plaza principal para celebrar el reinado de la monarquía. MAA, Tomo 16, p.5, 24 septiembre 1814; MAA, Tomo 15, p.177, 20 julio 1814; MAA, Tomo 15, p.176, 21 julio 1814.

La cantidad de mulas de carga y de silla, el animal de cría más valioso de la región, había alcanzado un nivel deprimente.<sup>22</sup> El rancho de San Juan de Carricitos, por ejemplo, informó que solo tenían veinticinco caballos y ninguna mula, a pesar de ser una de las propiedades más extensas del noreste.<sup>23</sup> Es probable que las redes de contrabando se hayan fortalecido porque los hacendados buscaban maneras más baratas de comprar y vender bienes.

Como las guerras por la independencia continuaban, los habitantes solo podían exportar sus productos por mar, y la venta de carne, pieles, lana, sal, queso y madera de ébano se restringió mucho, a pesar de que los funcionarios locales habían prometido que eso no ocurriría.<sup>24</sup> Tanto los funcionarios como los residentes reclamaron que la solución para los problemas de la ciudad era la legitimación del comercio marítimo. Aunque no les gustara, frente al descontento, los administradores no tuvieron más remedio que aprobar extraoficialmente la apertura de puertos costeros para la actividad comercial.

#### **EL ESTABLECIMIENTO DEL ESTADO DE DERECHO**

Durante la época colonial, era común que los comerciantes marítimos llegaran del exterior clandestinamente para comerciar con los habitantes locales y volvieran pronto a los Estados Unidos o a cualquier otra parte para evitar ser capturados.<sup>25</sup> Sin embargo, la Independencia Mexicana trajo aparejada la apertura de un puerto legal en Refugio, lo que generó una rápida afluencia de comerciantes que esperaban

---

<sup>22</sup> No existe una lista de los precios del ganado en la villa de Refugio en esa época, pero podemos calcular el valor de las mulas gracias a las cifras obtenidas de otra villa del norte río arriba, San Agustín de Laredo. Aquí se enumeran los valores en 1805 (todos en pesos): yeguas – 3, mulas con arnés – 35, mulas (sin domar) – 15, toros de dos años – 6, terneros – 9, caballos (domados) – 10, burros – 18, ovejas – 4, vacas – 7, vaquillonas – 6, potros – 4 y sementales – 10. Laredo Archives, St. Mary's University, San Antonio, Texas; John A. Adams, Jr., *Conflict and Commerce on the Rio Grande: Laredo, 1775-1955* (College Station: Texas A&M Press, 2008), 36 (Table 2.1).

<sup>23</sup> MAA, Tomo 16, pp. 47-51, 29 diciembre 1814. Curiosamente, según el informe, había un total de 128 propietarios de ganado en el asentamiento. La comparación de esa cifra con el censo de 1820 (en el que figuran 2320 habitantes) indica que algunos lograron evadir el informe. Casamata, *Presidencia Época Colonial 1803-1822*, Carpeta Estadística, 1820.

<sup>24</sup> MAA, Tomo 16, 30 agosto 1814; MAA, Tomo 2, 15 agosto 1814.

<sup>25</sup> Melisa C. Galván, "From Contraband Capital to Border City: Matamoros, 1746-1848", Ph.D. diss., University of California, Berkeley, 2013.

crear lazos comerciales duraderos con la nueva república.<sup>26</sup> Muchos montaron negocios, construyeron casas y se quedaron atracados en el puerto durante largos periodos. Los fundadores de la ciudad, en su mayoría españoles, y sus descendientes se encontraron viviendo junto a los extranjeros recién llegados.<sup>27</sup> Al mismo tiempo que los residentes buscaban maneras más rentables de recibir y vender bienes, los comerciantes y empresarios de Nueva Orleans buscaban nuevas maneras de expandir sus mercados.<sup>28</sup>

Durante décadas, los comerciantes extranjeros habían construido y expandido redes de contrabando con la ayuda de hacendados y arrieros del norte de México. Estos comerciantes sabían bien dónde atracar los barcos para que no los vieran los funcionarios del gobierno. Muchos tenían lazos fuertes con individuos en los asentamientos del interior; a lo largo de sus rutas. Lo que es más importante, los comerciantes estadounidenses tenían la aprobación tácita de los funcionarios franceses, luego tuvieron la aprobación de los funcionarios españoles y finalmente de los funcionarios estadounidenses en Nueva Orleans. Dados todos estos factores, los comerciantes consideraron que este mercado ilegal en Refugio era una gran oportunidad, y, al estar ubicado en la boca de un gran río, sin duda, algunos emprendedores imaginaron que sería otra Nueva Orleans.

No es ningún secreto que Nueva Orleans apoyaba la independencia mexicana porque deseaba ampliar sus lazos económicos con México, pero, dada la falta de procedimientos de ejecución estrictos para el comercio en el puerto, muchos idearon maneras creativas de manipular el sistema legal mexicano.<sup>29</sup>

---

<sup>26</sup> Es importante recordar que los Estados Unidos habían comprado a Luisiana en 1803 y que, con esa adquisición, la ciudad de Nueva Orleans se había llenado rápidamente de comerciantes estadounidenses en busca de nuevas oportunidades.

<sup>27</sup> Canseco Botello afirma que las familias locales, como los De la Garza y los Manzano, construyeron casas al lado de extranjeros, como los Lombardi y los Magnioli. José Raúl Canseco Botello, *Historia de Matamoros* (Matamoros: Litográfica Jardín, 1981), 71; Valerio-Jiménez, “Neglected Citizens”, 266.

<sup>28</sup> John G. Clark, *New Orleans, 1718-1812: An Economic History* (Baton Rouge: Louisiana State University Press, 1970), 158-159.

<sup>29</sup> En 1815, dos grupos organizados de comerciantes, conocidos como la New Orleans Association y el Committee on Texas Affairs in New Orleans, terminaron financiando una parte de la revolución de Hidalgo. Su intención era influenciar cambios políticos en la región que favorecieran sus intereses en la especulación y la explotación comercial. Edward L. Miller, *New Orleans and the Texas Revolution* (College Station: Texas A&M University Press, 2004), 3. Otro ejemplo es el apoyo financiero, por parte de partidarios estadounidenses, que recibieron

Algunos extranjeros tuvieron la valentía de integrarse en la sociedad mexicana y construyeron casas, montaron negocios en la ciudad y hasta se casaron con familias locales. Por ejemplo, Ramón Lafón, un comerciante francés de Nueva Orleans, llegó a Refugio antes de que las leyes comerciales se flexibilizaran, decidido a crear lazos comerciales con la ciudad.<sup>30</sup> Como parte de su estrategia, Lafón se casó con una ciudadana mexicana en 1824, hija de un comerciante y hacendado local cuyos padres eran parte de una de las trece familias fundadoras originales de Refugio.<sup>31</sup> Como se constata, no era una situación inusual, ya que la otra hija del comerciante local, Felipa, también se casó con un comerciante francés en 1827.<sup>32</sup> Mediante estas conexiones, los extranjeros tenían acceso a individuos con un conocimiento exhaustivo del sistema legal que, a menudo, los socorrían cuando eran llevados ante un tribunal local. Como mínimo, tanto la talla de la familia como si hablaban inglés y español fluido les otorgaba a los comerciantes una gran ventaja. Por lo tanto, pocos de estos comerciantes contrabandistas permanecían encarcelados cuando los declaraban culpables.

Los contrabandistas, dentro y fuera de los círculos sociales de élite, también hacían uso de sobornos para evitar la confiscación de sus bienes de contrabando. Durante esta época, se acusó de fraude y se destituyó de su cargo a muchos funcionarios de Nuevo México, California y Tamaulipas, y era común que los extranjeros hicieran tratos privados para eludir el encarcelamiento.<sup>33</sup> En Refugio, T. B. Thorpe observó que un funcionario de aduanas “cobraba sobornos de aquéllos que exportaban bienes fuera del país; cobraba sobornos de aquéllos que importaban bienes al país; cobraba sobornos por no exponer a sus víctimas”.<sup>34</sup> Aunque es probable que ocurriera en ambas ocasiones, la cobranza de sobornos era más frecuente con las importaciones contrabandeadas que con las exportaciones

---

el padre Servando de Mier y Francisco Mina cuando llegaron a la costa de Nuevo Santander en 1817. Kearney y Knopp, *Boom and Bust*, 27-28; Valerio-Jiménez, “Neglected Citizens”, 283.

<sup>30</sup> MAA, Tomo 10, 18 junio 1823.

<sup>31</sup> Saldaña, *Diccionario*, 325.

<sup>32</sup> *Ibid.*, 218-219.

<sup>33</sup> David J. Weber, *The Mexican Frontier, 1821-1846: The American Southwest Under Mexico* (Albuquerque: University of New Mexico Press, 1982), 150.

<sup>34</sup> Thomas Bangs Thorpe, *Our Army on the Rio Grande: Being a Short Account of the Important Events Transpiring from the Time of the Removal of the “Army of Occupation” from Corpus Christi, to the Surrender of Matamoros* (Philadelphia: Carey and Hart, 1846), 46.

legales, ya que los aranceles eran más altos para los bienes que entraban en el país que para los que salían de él.<sup>35</sup>

Gracias al análisis de los manifiestos de los barcos, tenemos una noción más clara de la clase de bienes que anhelaban los mercados del norte de México. El 4 de mayo de 1822, el capitán de la goleta *Little Sally*, que acababa de volver de Refugio, presentó sus documentos a los funcionarios de la aduana de Nueva Orleans. Esta goleta fue la primera en registrar oficialmente su llegada a Nueva Orleans desde el río Bravo. El capitán, John Queré, era dueño de la mayor parte del cargamento, que incluía casi catorce kilos de cochinillas, veinte cueros sin curtir, un loro, una oveja, tres cabras, una “trabilla de oro” y quizá lo más importante: “una cantidad de monedas [plata] en bolsas”, que no pertenecían al capitán, sino a “diversas personas”.<sup>36</sup> La plata mexicana no solo era el artículo de exportación máspreciado, sino que además es un indicio de que, probablemente, el objetivo principal de Queré era importar artículos al país, más que exportarlos.

Al poco tiempo, dos días después, se presentó una autorización para el primer barco (legal) documentado con destino a Refugio desde Nueva Orleans. La goleta *Jealous*, que transportaba cuatro comerciantes de Nueva Orleans, iba rumbo a México. Su cargamento consistía más que nada en productos textiles, ropa, maquinarias, vajilla y cristalería, tabaco y provisiones sin especificar.<sup>37</sup> Los registros de Nueva Orleans catalogan el cargamento, según el lugar de origen, como “extranjero”, para aquellos artículos producidos fuera de los Estados Unidos, o “doméstico”, para aquellos producidos dentro del país. El tabaco era el mayor producto doméstico exportado a México. Además de tabaco, los Estados Unidos pudieron abastecer a Refugio de hierro, clavos, ron, harina, sombreros y arroz. Los bienes extranjeros, no producidos en los Estados Unidos, abarcaban desde juguetes, ollas de hierro y textiles, hasta bisutería y pedernal para fusiles. Es probable que los artículos que transportaba el *Jealous*, que sobrepasaban los cinco mil pesos en valor total, alcanzaran por lo menos el doble de ese valor en el mercado mexicano. Dada la cantidad de muchos de esos artículos, es muy probable que, luego de una venta

---

<sup>35</sup> En 1824, funcionarios de aduanas detuvieron a don Eufeno de Terán por intentar contrabandear más monedas de plata que las que había declarado. MAA, Tomo 16, p. 192, 21 marzo 1824. Graf, “The Economic History”, 551; Valerio-Jiménez, “Neglected Citizens”, 282; Weber, *The Mexican Frontier*, 52, 148.

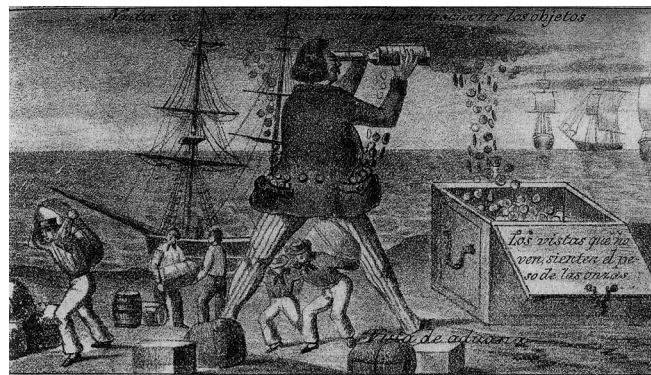
<sup>36</sup> Manifest of schooner “Little Sally”, 4 mayo 1822, New Orleans Customs House Records – Inward, New Orleans Public Library.

<sup>37</sup> Manifest of the schooner “Jealous”, Ballot, Master, Leaving New Orleans for Río Bravo, 6 mayo 1822, New Orleans Customs House Records – Outward, New Orleans Public Library.



local limitada en Refugio, los artículos estuvieran destinados a ser transportados tierras adentro, hacia mercados mexicanos del norte, donde serían vendidos a compradores de todo el país.<sup>38</sup>

La presencia de comerciantes extranjeros recién llegados a Refugio significaba un desafío para los funcionarios mexicanos. Los estadounidenses, en particular, por no estar familiarizados con las costumbres locales ni con el sistema legal burocrático mexicano, solían iniciar discusiones polémicas con los funcionarios locales respecto al cálculo de los aranceles, y, como les faltaban al respeto a funcionarios de alto rango, a menudo se producían peleas que concluían con arrestos. El incidente con Michel, que fue descrito anteriormente, es un ejemplo de este tipo de arresto, aunque, como se explicó, Michel fue liberado porque los funcionarios no pudieron llevar a cabo el proceso judicial. Por lo tanto, aunque los funcionarios mexicanos intentaban cumplir con los controles de importación, les resultaba tan difícil hacer respetar la ley que pareciera que muchos se dieron por vencidos, y hubo casos en los que los administradores del gobierno aprobaron tácitamente el contrabando y hasta participaron directamente de él. Esta apatía alcanzaba todos los escalones burocráticos y una vez hasta involucró al jefe de la aduana de la ciudad, Feliciano Quintero, quien fue desenmascarado públicamente por ser partícipe de intercambios de contrabando.



Grabado sobre la corrupción aduanal y el contrabando en los puertos mexicanos.

Fuente: Biblioteca Daniel Cosío Villegas, El Colegio de México.

<sup>38</sup> Es evidente que hay muy pocos manifiestos de navíos que volvían a Nueva Orleans desde Refugio. A diferencia de otras ciudades portuarias, los registros comerciales de Nueva Orleans no están organizados según su origen, por lo que a los investigadores les resulta muy difícil extraer esta información del exceso de registros.

Luego de que se confirmara, mediante una investigación, que la goleta *Sally Ann*, un barco que había inspeccionado Quintero, contenía contrabando, se determinó que él había sido cómplice de las actividades ilegales del barco. Los cargos en su contra se explican en un informe de 1826, donde se detalla que otro funcionario de aduanas testificó ante el alcalde de la ciudad que Quintero le había confesado personalmente que había ayudado a muchos contrabandistas cuando trabajaba en la aduana.<sup>39</sup> Este es el primer reconocimiento explícito dentro de los documentos del archivo mexicano y es un indicio de que los visitantes extranjeros no eran los únicos causantes de este problema.

Lejos de ser un episodio aislado, la investigación sobre la participación de Quintero desentrañó un patrón de actividades ilícitas mucho más amplio que involucraba a otros funcionarios mexicanos. Luego de que Quintero fue desenmascarado, otros comerciantes contrariados se presentaron a dar más información sobre sus transacciones corruptas, entre ellos el propietario de la goleta *Fair American*, quien informó al alcalde que Quintero había provocado un tumulto en las oficinas de la aduana a causa del manifiesto aprobado del barco. El dueño de la goleta sugirió enérgicamente que los funcionarios volvieran a revisar todas las listas de cargamento ya aprobadas por Quintero y sus empleados.<sup>40</sup> Posteriormente, Quintero fue destituido de su cargo cuando admitió su culpabilidad. Les dijo a los funcionarios que sabía de los delitos del *Sally Ann* desde hacía tiempo, pero que había preferido no revelar esa información.<sup>41</sup> El caso de Quintero, uno de los más debatidos públicamente, pone al descubierto que probablemente él sólo era uno de los muchos funcionarios mexicanos que participaban en estas actividades ilícitas o que, por lo menos, se hacían de la vista gorda.

Sin embargo, Quintero no había participado solo. Los funcionarios locales, muchos de los cuales eran comerciantes establecidos y residentes, habían sido testigos de cómo el interior había pasado de ser un territorio colonial a un territorio independiente. La declaración legal de Quintero arroja luz sobre la percepción de los funcionarios locales respecto a la presencia de contrabando en el puerto. Él sostuvo que el contrabando formaba parte de un problema mucho más grande y persistente: “vendrá con facilidad à conocer los estratagemas, patrañas y embustes de que se valen en el Brazo de Santiago para cometer desórdenes más claro”.

---

<sup>39</sup> Villareal fue el alcalde de Matamoros en 1826 y 1831. Era un insurgente que peleó en Texas bajo el mando de Bernardo Gutiérrez de Lara (el primer alcalde de Matamoros). Saldaña, *Diccionario*, 528; MAA, Tomo 13, pp. 66-67, 5 diciembre 1826.

<sup>40</sup> MAA, Tomo 13, pp. 66-67, 5 diciembre 1826.

<sup>41</sup> MAA, Tomo 11, pp. 141, 146.

Continúa su discurso con una prosa un tanto dramática:

Descubierta ya la mentira, me falta ahora que descubrir el misterio; ¿y qué le parece à U.E. que es éste? ¡ha! Es sensible el decirlo, por ser una cosa injustificable en virtud de obliga que hay formada en esta villa no obstante en obsequio de la confianza, que se me tiene hecho me hallo en la dura precisión de descubrirlo privadamente à U.E. protestando que no soy capaz de meterme en una justificación tan grande como esta por la razón y expuesta: es el caso que luego que llega al frente del Brazo un buque mercante se hecha el bote al agua, el capitán se va a tierra a celebrar su composición; celebrada esta se vuelve abordo y se mantiene el buque voltearse sobre el Brazo y echando en tierra ya sea en el Frontón de Santa Isabel ò en cualquiera otro punto, todo lo mejor y más lucido del cargamento cuese, que cuando entrar en el referido Brazo, ya solo lleva a su bordo el resto del cargamento que se di mone presentar a la Aduana.<sup>42</sup>

La confesión de Quintero nuevamente subraya la indiferencia tácita hacia las leyes arancelarias en los territorios nororientales de México, así como también su aplicación inconsistente. Sin embargo, por el alcance del contrabando, los comerciantes que vendían las importaciones no eran los únicos involucrados. Si el destino de los bienes eran los mercados del interior, debían recorrer una larga distancia en mula para transportarlos hasta allí. Como los funcionarios andaban a la caza de mercadería de contrabando, los compradores debían esperar la oportunidad adecuada para transportar los bienes y a menudo los almacenaban hasta que fuera el momento perfecto. Uno de los compradores era el propietario del rancho de San Juan de los Carricitos, Francisco de la Mejía. Cuatro ciudadanos alertaron a las autoridades sobre este rancho, ubicado a unos cuarenta kilómetros del centro de la ciudad de Refugio, y afirmaron que había “grandes cantidades” de zapatos y tabaco importados clandestinamente en la propiedad.<sup>43</sup> Los que traicionaron a Mejía sostuvieron que lo habían entregado a las autoridades para “poner al descubierto los fraudes” de esta actividad tan “repulsiva”.<sup>44</sup> Los registros comerciales mexicanos revelan una red que abarcaba mucho más que los importadores originales de los bienes ilícitos, una red más compleja, con cómplices en el interior dispuestos a respaldar esas actividades.

Los registros también documentan otros tipos de problemas legales que afrontaban los comerciantes extranjeros. Benjamín Godfrey y William Moore,

---

<sup>42</sup> MAA, Tomo 2, pp. 149-151.

<sup>43</sup> MAA, Tomo 5, p. 49, 23 julio 1824.

<sup>44</sup> *Ibid.*, p. 51.

ambos comerciantes de Nueva Orleans, fueron recibidos por funcionarios al llegar en el *Bergantín Inteligencia* en 1823. Su barco era demasiado grande para pasar por las aguas poco profundas del banco de arena de los Brazos de Santiago y se encalló. Los funcionarios locales vieron el navío inutilizado y lo incautaron. Al entrar en la ciudad, los hombres pidieron permiso para vender la mercadería ilícita que contenía el barco. Con la esperanza de ingeniárselas para evadir las leyes de importación, solicitaron que los eximieran, por única vez, de la prohibición de vender bienes en Refugio. Afirmaron que los setenta y siete barriles y medio de tabaco, los nueve barriles de azúcar y los cuatro baúles de puros (cigarros) que traían de la Habana eran para vender en mercados de otro puerto y que Refugio no era su destino final. Su caso fue remitido a funcionarios estatales de Aguayo, una ciudad del interior, donde se calculó la alcabala y se les permitió vender los bienes.<sup>45</sup> No todos tuvieron su suerte.

A pesar de las supuestas ganancias que se podían adquirir al entrar en el puerto de manera ilícita y arriesgarse al encarcelamiento, es evidente que lo que más buscaban los contrabandistas eran las monedas de plata que obtenían al vender bienes manufacturados en los mercados del interior de México. Era más sencillo evadir los derechos de exportación con monedas, más fáciles de ocultar y transportar que con objetos más voluminosos, imposibles de pasar por alto. Un informe de viaje, de 1827, de un extranjero arroja luz sobre el proceso general:

Como en San Luis no hay ninguna casa de la moneda, la mayoría de estos lingotes se transportan a Zacatecas, y las monedas se acuñan allí; pero muchos se envían directamente a Refugio, en la boca del río Bravo, donde se intercambian por bienes de contrabando de Nueva Orleans y la Habana.<sup>46</sup>

Los contrabandistas intentaban que los funcionarios mexicanos no los detectaran y utilizaban otras estrategias para ocultar y transportar sus artículos de contrabando. Unos funcionarios de aduanas interceptaron la goleta Oscar en los Brazos de Santiago con tabaco de contrabando oculto debajo de un cargamento legal de vino y ollas de acero.<sup>47</sup> Los historiadores han constatado otros ejemplos creativos

---

<sup>45</sup> “Instancia presentada por Don Benjamín Godfrey y Don William Moore solicitando permiso para vender efectos procedentes de Orleans (1823)”. Casamata, Caja 2, Época Independiente 1822-1831, Expediente 8.

<sup>46</sup> Es probable que, en este caso, Ward haya usado el término “contrabando” para referirse a bienes prohibidos, como el tabaco. H.G. Ward, *Mexico: His Majesty's Charge d'affaires in that Country During the Years 1825, 1826, and in Part of 1827* (London: H. Colburn, 1829), 252.

<sup>47</sup> MAA, Tomo 21, pp. 21, 23, 28 abril 1830.

para ocultar la actividad comercial, parecidos a las tácticas que utilizan hoy en día los narcotraficantes que intentan cruzar la frontera entre los Estados Unidos y México, entre ellos, ocultar cargamentos en los cascos u otros compartimentos secretos de los barcos.<sup>48</sup> Como revelan las declaraciones de algunos funcionarios, a veces traspasaban los bienes a barcos más pequeños, con los que podían navegar en las aguas sinuosas y menos profundas del río Grande sin ser detectados. Aun así, otros encontraban lugares alternativos para atracar, desde donde transportaban los bienes por tierra hasta la ciudad de Refugio y los mercados del interior.<sup>49</sup>

A medida que pasaba el tiempo y aumentaba la demanda, el valor de las mercancías se incrementaba exponencialmente. Apresado en 1825, Richard Pearse conocía bien la actividad marítima de Refugio. Llegó al puerto desde Massachussets vía Nueva Orleans en 1821 y abrió una casa de huéspedes dirigida a la población de extranjeros en aumento.<sup>50</sup> No se instaló de manera permanente en la ciudad para ocuparse de la casa de huéspedes, sino que es evidente que hacía viajes periódicos a Nueva Orleans para comprar bienes y venderlos en Refugio. Cuando unos funcionarios de aduanas lo descubrieron con un “cargamento de contrabando y casi cuatro mil pesos” que no había declarado, se vio obligado a permitir que se llevara a cabo una inspección de su goleta, *Ocho de Enero*.<sup>51</sup> Los tasadores pronto descubrieron que el barco contenía:

- un fardo de túnicas francesas (con un valor total de \$328.50)
- 112 fardos de atavíos sin especificar (\$946.45)
- una caja de terciopelo (\$502.10)
- 20 cajas de índigo (\$1500)
- 20 cajas de lino silesio (8 monedas por caja)
- 24 cajas de café inglés (\$110.50)
- 8 cajas de café francés (\$128)
- tela blanqueada para hacer camisas (\$4387)

---

<sup>48</sup> Weber, *The Mexican Frontier*, 151.

<sup>49</sup> Aunque no hay estudios exhaustivos, al parecer, había un gran mercado de contrabando que ingresaba por el puerto de Corpus Christi, casi doscientos kilómetros al norte de Refugio. Con la intención de regular la actividad ilícita, en 1828, el congreso mexicano decretó por poco tiempo que todos los navíos que transportaban bienes hacia los puertos del país debían pertenecer a mexicanos. Al parecer, no afectó de ninguna manera a la actividad comercial del puerto. Valerio-Jiménez, “Neglected Citizens”, 283.

<sup>50</sup> Graf, “The Economic History”, 57, 77, 79, 160.

<sup>51</sup> “Expediente promovido por la aduana marítima con Don Ricardo Pearse en cobro de pesos”. Casamata, Justicia, Expediente 20, 1826.

- tela marrón para hacer camisas (\$2544)
- algodón estampado inglés (\$90)
- algodón estampado francés (\$96)
- 21 docenas de medias de seda (\$462)
- listones de seda (\$1600)

Según el manifiesto del barco, el valor de la mercadería ascendía a un total de por lo menos \$12 774.55.<sup>52</sup> Luego de la confiscación del cargamento, todos los bienes se vendieron en una subasta en la ciudad (lo cual enfureció a Pearse). Sin embargo, pareciera que eso no lo disuadió de seguir con su negocio de transporte ni con otras operaciones comerciales.<sup>53</sup> Siguió siendo una figura local que se hacía oír y un residente del puerto durante muchos años más.

La pérdida de cargamento que sufrió Pearse pone de manifiesto que el costo de ser descubiertos era considerable, y los funcionarios mexicanos obedientes eran rigurosos a la hora de enumerar los bienes de contrabando. Sus registros detallados nos brindan un vistazo de los costos en los que incurrían los comerciantes incluso cuando importaban sus mercaderías a través de canales legales. Los aranceles relacionados con los casos de Pearse se enumeran a continuación: derechos pagados en la aduana \$2558.56, conocimiento de embarque \$602.86, trabajadores y almacenamiento de bienes \$89, descarga y traslado con mulas desde los Brazos de Santiago hasta Refugio \$124.25, traslado en ferry al otro lado de Brazos, Boca Chica y río grande \$34, un barril de carne para los hombres que trabajaron en la playa \$10 y un descuento otorgado a uno de los asistentes de la subasta, F. Pérez, porque se quejó de que el baúl de listones de seda que le habían vendido contenía menos listones que los que habían anunciado, con lo que obtuvo un reintegro de \$212.24. Se añadieron dos aranceles dudosos que probablemente beneficiaron personalmente a los funcionarios del puerto, una propina de \$279.75 para los funcionarios de aduanas y los marineros, y un monto de \$1650 por una “comisión del diez por ciento”.<sup>54</sup> Básicamente, era costoso tanto si seguían las reglas como si

<sup>52</sup> “Expediente promovido por la aduana marítima con Don Ricardo Pearse en cobro de pesos”. Casamata, Justicia, Expediente 20, 1826. Otros de los documentos que conciernen a Pearse se encuentran en: MAA, Tomo 14, pp. 63-101.

<sup>53</sup> Como hay una gran discrepancia entre los valores declarados y los valores obtenidos de la subasta, es probable que los funcionarios locales se hayan beneficiado ilegalmente con la confiscación de los bienes extranjeros.

<sup>54</sup> “Expediente promovido por la aduana marítima con Don Ricardo Pearse en cobro de pesos”. Casamata, Justicia, Expediente 20, 1826.

los descubrían evadiéndolas. A pesar de que, en esa época, las infracciones a las leyes comerciales eran recurrentes, los funcionarios locales y estatales continuaron intentando solucionar los problemas de contrabando, ya que esperaban reducir su preponderancia. Había una percepción verticalista de que los extranjeros eran los únicos que se beneficiaban de estos intercambios, aunque, como se explicó, no era el caso. Había personas de todos los estratos involucradas, desde comerciantes y arrieros hasta los funcionarios del puerto, y todos podían sacarle provecho fácilmente a estas actividades. En 1823, el alcalde de Refugio se reunió con el gobernador estatal para tratar el incremento de los problemas de contrabando y se quejó: “Los escándalos atentados y fraudes [que] impunemente cometen los extranjeros por no tener los auxilios deficientes para evitarlos”.<sup>55</sup> En muchos casos, depositaba sus frustraciones en quien no lo merecía.

Las quejas continuaron, ya que un funcionario de Refugio les escribió a funcionarios estatales en 1825 y recalcó que ellos habían sido “humildes y obedientes” con las leyes y habían abierto el puerto al comercio extranjero, pero que aún faltaban resolver ciertos problemas. Sostenía que los extranjeros solían malinterpretar el cálculo de las alcabalas:

[...] con Dios que sirben de muralla para el sostén de nuestra libertad, únicos derechos en que daremos fincar las esperanzas para construirnos libres al cabo de quince años de una guerra devoradora, a que nos condujo la esclavitud y opresión en que nos tenía el gobierno Español.<sup>56</sup>

Preguntó:

Y será posible, ilustre corporación, que estos únicos derechos que han de garantir y renunciar con beneficios tanta sangre que tenemos regada en nuestros campos; hayamos de permitir que se nos defraude por medio del desordenado comercio que introducen nuestros propios amigos? Es necesario llamar la atención y hacerles ver con reflexiones prudentes, que nos estamos gobernando con la más alta prudencia y magnanimidad, que nuestra generosidad es sin comparado y que ellos deben en fuerza de la ley cumplir inevitablemente con la percepción de ella.<sup>57</sup>

A pesar de que se esforzaron por combatir estas actividades, a los funcionarios les resultó difícil concebir maneras de desalentar el contrabando. En 1825, en una

---

<sup>55</sup> MAA, Tomo 10, p. 95, 13 junio 1823.

<sup>56</sup> MAA, Tomo 14, p. 40, 30 julio 1825.

<sup>57</sup> MAA, Tomo 14, p. 40, 30 julio 1825.

carta dirigida a autoridades estatales, el funcionario Feliciano Quijano sostuvo con vehemencia que el gobierno mexicano debía proveer “buques menores asegurados con cubierta suficiente para conducir los cargamentos a esta Aduana”. Su sugerencia se debió a que él creía que los comerciantes tenían sobradas oportunidades de cometer engaños y actos de corrupción durante el tiempo que demoraban en transportar sus bienes por tierra desde que atracaban en la isla Brazos. Afirmó que el problema se resolvería si los funcionarios locales se involucraban más y controlaban más rigurosamente la actividad:

[...] que el mismo comercio ha de salir ganante a la subordinación y obediencia que deben guardar los Capitanes y marineros a las Autoridades de este suelo [...] sin que por pretexto alguno sean estos ultrajados, ni por acciones, ni por razones, ni por amenazas: y que finalmente ni por pretextos de necesidad [...] <sup>58</sup>

Los funcionarios no lograron darse cuenta de que los motivos por los cuales existía una red de comercio que favorecía los engaños y la corrupción eran que Refugio estaba ubicado tierras adentro y que hacía falta más presencia gubernamental organizada en las entradas de la costa del Golfo. Por mucho que el alcalde y los funcionarios de aduanas intentaran contrarrestar esta actividad con decretos y directivas oficiales, el contrabando iba a seguir existiendo siempre y cuando la demanda fuera alta y la gente (tanto extranjeros como mexicanos) pudiera seguir operando en la clandestinidad.

### **UN MOVIMIENTO PRECARIO PARA EL RECONOCIMIENTO OFICIAL DEL PUERTO DE REFUGIO**

Este artículo comprende desde 1794 hasta 1824, una época tumultuosa para los territorios septentrionales de México, tanto antes como después de las guerras por la independencia, en gran parte porque estaban muy alejados del gobierno central de Ciudad de México. Mientras que a la Corona y luego al gobierno recientemente independizado de México les resultaba difícil hacer cumplir las normativas comerciales en Refugio debido a su lejanía, el puerto se había desarrollado prácticamente de la noche a la mañana y se había convertido en un importante socio comercial de los comerciantes de Nueva Orleans, así como también en un centro de almacenaje y distribución de bienes importados de los Estados Unidos y Europa; a pesar de que no fue reconocido como puerto oficial hasta 1824. Hasta ahora casi no se conocían los beneficios económicos de esta actividad comercial en la economía del norte de México, y, por extensión, en la nación en su totalidad, y sin

---

<sup>58</sup> *Ibid.*, p. 41.



duda se los subestimaba. Además, aunque la entrada de bienes y de dinero que traía aparejado el contrabando era un gran alivio durante esta época austera, la carencia de supervisión gubernamental estricta condujo a la proliferación de actividades ilegales, que abarcaban desde la evasión de derechos de importación y los sobornos hasta la piratería, a menudo acompañados de violencia e incluso muertes.

Aunque hay muy poca documentación sobre el periodo que abarca de 1816 a 1824, sin duda por los trastornos que se vivieron durante esa época, hay dos cosas evidentes. En primer lugar, que a pesar de que la lucha casi no alcanzó a Refugio y los otros asentamientos del norte, las guerras por la independencia tuvieron un fuerte impacto en su economía, y, tras las guerras, su situación económica no mejoró de inmediato. Las rutas comerciales terrestres seguían estando cortadas y las importaciones disminuyeron, ya que los habitantes tenían menos para intercambiar debido a la reducción de sus rebaños durante las guerras. En segundo lugar, los habitantes estaban de acuerdo en que el verdadero libre comercio -y en especial la capacidad de comerciar legalmente con Nueva Orleans- era la solución a los trastornos ocasionados por las guerras por la independencia. Aunque pareciera que tardaron mucho en hacer oír sus ruegos, la dinámica de las redes comerciales se estaba adaptando para satisfacer las necesidades locales.

De hecho, la flexibilización de las restricciones comerciales comenzó antes de la independencia. En noviembre de 1820, antes de que terminaran las guerras, el rey Fernando VII oyó las preocupaciones de los habitantes locales y emitió órdenes para abrir cinco puertos en la costa del Golfo -Refugio (al que se accedía por la boca del río Bravo), Tlacotalpan (Veracruz), Matagorda, Soto la Marina y Pueblo Viejo de Tampico.<sup>59</sup> Sin embargo, la orden no llegó a Refugio sino hasta el 24 de febrero de 1821, y, dos años más tarde, el puerto seguía cerrado al comercio extranjero porque la junta provisoria que gobernaba México luego de la declaración de independencia, por precaución, decidió no realizar un cambio radical de las normativas comerciales.<sup>60</sup> El 15 de diciembre de 1821, la junta promulgó leyes con las que se impondrían los primeros aranceles y prohibiciones del país a la importación de ciertos bienes. Justificaron la prohibición de ciertos artículos diciendo que buscaban alentar la fabricación y producción doméstica de esos bienes. Las primeras listas de artículos prohibidos incluían tabaco, bienes de algodón en bruto y varios comestibles. Más tarde, se añadieron a la lista los granos, incluyendo el trigo y el maíz, el arroz, el azúcar y el café; así como también ropa ya confeccionada, zapatos, ladrillos, baldosas, carruajes y artículos similares. Estas

---

<sup>59</sup> M. Lerdo de Tejada, *Comercio exterior de México desde la conquista hasta hoy* (México, 1853).

<sup>60</sup> Ortiz de Ayala, *Resumen de la estadística del Imperio Mexicano* (México, 1822), 79.

políticas eran bastante ingenuas para un país que había agotado todas sus provisiones durante la guerra, pero las prohibiciones se mantuvieron vigentes durante todo el siglo XIX<sup>61</sup> y alentaron al contrabando aún más que los aranceles.

Los norteños y otros que estaban al tanto de la causa para flexibilizar las restricciones comerciales volvieron a solicitar políticas más liberales. Un ejemplo fue Simón Tadeo Ortiz de Ayala, quien, en una revisión de las estadísticas imperiales que le fue encomendada en 1822, exhortó a los funcionarios para que abriera el puerto de Refugio con la finalidad de mejorar el traslado interno de los bienes.<sup>62</sup> Ayala consideraba que las políticas comerciales dirigidas hacia mercados internos eran infructuosas, ya que transportar bienes desde el interior implicaba mucho tiempo y trabajo, lo cual evitaba que “cientos de hombres” se dedicaran a “empresas productivas”.<sup>63</sup> En su propuesta, solicitaba que los puertos del Golfo pudieran comerciar directamente con Europa y los Estados Unidos; de esta manera, las importaciones entrarían por el punto de consumo más cercano y las exportaciones saldrían mucho más cerca de la fuente de producción. Sostenía que la economía repuntaría, ya que la nueva competencia estimularía al comercio extranjero que se disputaba el acceso a los mercados mexicanos.

Los informes oficiales, además de presionar para que se llevaran a cabo reformas comerciales, trataban el problema del contrabando. El mismo Alaya argumentó que la apertura de los puertos del Golfo ocasionaría que los habitantes de la provincia septentrional abandonaran el contrabando de caballos con los Estados Unidos y se centraran en producir provisiones que se pudieran comerciar legalmente. Creía que los mejores candidatos eran las pieles, el forraje, los granos,

---

<sup>61</sup> Pablo Macedo, *La evolución mercantil, Comunicaciones y obras públicas, La Hacienda pública: tres monografías que dan idea de una parte de la evolución económica de México* (México: J. Ballezá, 1905), 51.

<sup>62</sup> Ayala era amigo de Gutiérrez de Lara, el terrateniente que apoyaba abiertamente la liberalización del comercio. Es más famoso por su participación en actividades militares entre 1811 y 1813 con la intención de independizar a Texas de España. Edith Louise Kelly y Mattie Austin Hatcher, “Tadeo Ortiz de Ayala and the Colonization of Texas, 1822-1833”, *Southwestern Historical Quarterly* 32, no. 1 (July 1928-April 1929): 74-86; W.H. Timmons, *Tadeo Ortiz, Mexican Colonizer and Reformer* (El Paso: Texas Western Press, 1974); W.H. Timmons, “Tadeo Ortiz, Mexican Emissary Extraordinary”, *Hispanic American Historical Review* 51, no. 3 (Aug. 1971): 463-477; W.H. Timmons, “Tadeo Ortiz and Texas”, *Southwestern Historical Quarterly* 72, no. 1 (Jul. 1968): 21-33; Ernesto de la Torre Villar, *Labor diplomática de Tadeo Ortiz* (México: Secretaría de Relaciones Exteriores, 1974); Ernesto de la Torre Villar, “La política americanista de fray Servando y Tadeo Ortiz”, *Estudios de historia moderna y contemporánea de México* 8 (1980): 67-84.

<sup>63</sup> de Ayala, Resumen, 79-80.

pequeñas cantidades de vino producido en Texas y lingotes de plata, ya que había una gran demanda de esos productos en las Antillas.<sup>64</sup> A la larga, aquellos que apoyaban el libre comercio comprendieron que, legal o no, abrir el comercio era beneficioso para todos.

El proceso mediante el cual se abrió oficialmente el puerto de Refugio es tan confuso para los historiadores contemporáneos como probablemente lo fue para aquéllos que vivieron en esa época. En un comienzo, los funcionarios de Refugio hicieron caso omiso de la orden de abrir el puerto que emitió el rey Fernando VII en 1820, incluso luego de haber alcanzado la independencia, probablemente debido a que creían que el rey era un soberano fracasado. Luego, el emperador Agustín de Iturbide, que gobernó durante un periodo muy corto, emitió un decreto el 28 de enero de 1823 para nombrar oficialmente a la Congregación del Refugio como un puerto de altura, pero el decreto no fue recibido sino hasta luego de su remoción y exilio. Cuando las órdenes de Iturbide llegaron finalmente a la ciudad en enero de 1824, la apertura oficial del puerto se atrasó aún más a causa de problemas políticos.<sup>65</sup>

Las órdenes de Iturbide de 1823 declaraban al puerto de Refugio una subdivisión del distrito aduanero del puerto de Soto la Marina.<sup>66</sup> Soto la Marina

---

<sup>64</sup> *Ibid.*, 79-80. Aunque no especificaba el origen exacto de esos artículos, es probable que el vino se hubiera originado en Texas. Hasta el día de hoy, aún hay unas pocas bodegas en la región montañosa entre San Antonio y Austin. En la descripción de productividad de Ayala, hay un trasfondo de *The Wealth of Nations* de Adam Smith (1776). Puede que algunos reformistas borbónicos, ansiosos por generar ingresos para engrosar el tambaleante tesoro real, no hayan notado el potencial económico eventual de permitir el libre comercio (cuyo proceso era más lento). Quizá los funcionarios progresistas que estaban a favor, ubicados lejos de la periferia, no notaron las preocupaciones de los funcionarios locales, que no tenían el aparato del gobierno para recaudar impuestos y regular el comercio.

<sup>65</sup> El exemperador, en un intento por recuperar el poder, llegó a la costa del Golfo con sus tropas, pero fue vencido y fusilado en Padilla. Los funcionarios de Refugio, preocupados porque la presencia de barcos españoles en la costa fuera señal de una invasión a gran escala, compraron 50 mosquetes pequeños por siete pesos cada uno y se prepararon para defenderse. El ataque jamás ocurrió, pero el puerto se mantuvo cerrado oficialmente hasta que la situación se estabilizó a nivel nacional. “J.B. Gutiérrez de Lara to Ayuntamiento de Laredo”, 16 septiembre 1824, Archivos de Laredo.

<sup>66</sup> Una correspondencia de 1825 brinda más detalles del decreto, aunque con una fecha diferente: “La ley de 6 de Septiembre de 1823 afirma muy circunstanciadamente el que en los Puertos habilitados, Riadas, y Fronteras de Nuestra Federación sea libre el comercio con todas las

se ubicaba a mitad de camino entre Tampico y Refugio, y el asentamiento costero más cercano a la futura capital estatal, Ciudad Victoria. En menos de dos días de su apertura, Refugio se convirtió en la oficina receptora del dinero recaudado tanto en Soto la Marina como en Refugio.



Plano de la villa de Matamoros hacia 1829.

Fuente: Louis Berlandier/Yale University.

Esto se explicó en 1825, cuando los funcionarios propusieron que se revirtiera el acuerdo original, ya que sostuvieron que el puerto de los Brazos de Santiago era mucho más accesible que el puerto relativamente pequeño de Soto la Marina.<sup>67</sup> En

---

naciones extranjeras nuestras amigas”. MAA, Tomo 14, p. 39, 30 julio 1825. No pude encontrar el significado del término “riadas”, aunque, según la definición que figura en el diccionario de la Real Academia Española de 1803, es probable que el término signifique “aperturas del río en la costa”.

<sup>67</sup> José Ignacio Esteva, *Memoria sobre el estado de la Hacienda Pública, leída en la Cámara de Diputados y en la de Senadores por el Ministro del Ramo. En cumplimiento del Artículo 120 de la Constitución federal de los*

el informe oficial, no se mencionó que Refugio estaba más cerca de Nueva Orleans, su socio comercial principal, y, como se explicó, las características geográficas de las vías de acceso al puerto permitían a los comerciantes pasar inadvertidos, sin que los funcionarios mexicanos los detectaran. En otras palabras, el éxito de Refugio siguió siendo consecuencia de sus relaciones con el contrabando y los mercados de Nueva Orleans.

Antes de que el puerto abriera formalmente, a los funcionarios les había resultado difícil encontrar maneras de equilibrar la necesidad de aplicar el estado de derecho y la demanda en aumento de los bienes importados que proveían los contrabandistas. Hay documentos de sitios tan alejados como Aguayo, otro asentamiento de Nuevo Santander más al sur, en los que se describen estas preocupaciones. Por ejemplo, en enero de 1823, el funcionario de aduanas Juan Echeandia envió órdenes a Refugio respecto a la goleta *Isabela*, que había sido confiscada cuando intentaba “desembarcar cargamento prohibido”.<sup>68</sup> Echeandia presionó a los contrabandistas para que cedieran el cargamento del barco, pero, como no había funcionarios auxiliares que lo ayudaran a aplicar las políticas comerciales, le resultó más fácil sucumbir a la enorme presión de olvidar su papel como funcionario de aduanas.

Luego de la apertura del puerto en 1824, los funcionarios no perdieron el tiempo e intentaron implementar las nuevas políticas comerciales. Se designaron funcionarios para cobrar impuestos, controlar la llegada de extranjeros e inspeccionar la mercadería que traían.<sup>69</sup> Sin embargo, a esa altura, los contrabandistas ya eran expertos a la hora de burlar el alcance de los funcionarios de aduanas y comenzaron a desembarcar el cargamento a escondidas más al norte y a transportarlo a la ciudad en carretas jaladas por mulas. En otras palabras, los contrabandistas aprovecharon la oportunidad que presentaban estos factores geográficos para evitar declarar sus bienes importados.

Los funcionarios locales, al comprender el problema al que se enfrentaban con los contrabandistas, suspendieron temporalmente el procesamiento de bienes importados mientras esperaban nuevas instrucciones. Los documentos del archivo revelan que el puerto permaneció cerrado para el comercio extranjero durante seis meses, hasta mediados de julio de 1824.

---

*Estados Unidos Mexicanos a 4 de enero de 1825* (México: Imp. del Supremo Gob. De los E.U.M., 1825), 16.

<sup>68</sup> MAA, Tomo 10, p. 34.

<sup>69</sup> Manuel Humberto González Ramos, *Historia del Puerto de Bagdad* (Matamoros, 2006), 17.

Los comerciantes extranjeros, que intentaban entrar en el puerto legalmente porque se habían enterado de que las nuevas políticas comerciales habían entrado en vigor, estaban muy confundidos. Como era de esperar, algunos comerciantes aprovecharon esa confusión, entre ellos, el estadounidense Thomas Smith, quien, en una carta enviada a los funcionarios de la aduana de Refugio, sostuvo que lo habían descubierto con cargamento de contrabando porque, para el momento en que se enteró de que el puerto de Refugio no estaba abierto legalmente a visitantes extranjeros, ya era muy tarde y no podía emprender la vuelta con su tripulación. En sus palabras:

Caballeros, encontrarán adjunta una orden por el impuesto al tonelaje de la goleta Sarah Ann. No tengo intenciones de estafarlos, pero cuando me enteré de que no era seguro que ustedes me permitieran entrar en el puerto, y evalué la gran suma de dinero invertida en el navío y la probabilidad de que lo confiscaran, me vi obligado a tomar estas medidas por su seguridad y su reputación.<sup>70</sup>

Se defendió haciendo hincapié en que era la primera vez que oía hablar de las nuevas normativas porque “en todos los puertos de los Estados Unidos y de Gran Bretaña, estaba permitido el acceso”. Su manifiesto revela que la goleta contenía noventa y cinco fardos y seis atados de tabaco, y diez baúles y ocho cajas de “mercadería”.<sup>71</sup> Los registros comerciales hacen alusión al hecho de que, como las leyes cambiaban con mucha rapidez, era frecuente que hubiera variaciones entre la práctica local y las reformas impuestas a nivel nacional.

No figura en los archivos el año exacto en el que se fundó la aduana oficial de Refugio.<sup>72</sup> Sin embargo, en 1825, luego de que las autoridades mexicanas admitieran que los comerciantes no estaban entrando por el puerto oficial en Boca del Río, se emitieron órdenes para que se abriera una sucursal en los Brazos de Santiago.<sup>73</sup> Se le encargó a Joaquín Quijano que construyera un fuerte en un punto

---

<sup>70</sup> MAA. Tomo 7, pp. 84-85, 28 julio 1824.

<sup>71</sup> *Ibid.*

<sup>72</sup> A comienzos de enero de 1823, unos funcionarios de Aguayo enviaron órdenes para que, en la aduana de Refugio, se designara administrador a D. Antonio Vega y contador a D. Rafael López. MAA, Tomo 10, p. 73, 1 enero 1823.

<sup>73</sup> La ceremonia para festejar el renombramiento de la ciudad se combinó con la ceremonia para celebrar la apertura oficial del puerto en 1826. La fecha exacta de la ceremonia aún sigue en discusión, ya que algunos afirman que fue en enero y otros en abril. McAllen et al., *I Would Rather Sleep in Texas*, 62. Las oficinas cambiaron de manos muchas veces durante el periodo

estratégico cerca de la vía de acceso de los Brazos de Santiago, junto con un puesto de avanzada oficial de la aduana.<sup>74</sup> Sin embargo, como la primera mención de una aduana en Refugio fue en 1813, es difícil asegurar en qué lugar se encontraba la oficina o si realmente fue construida.<sup>75</sup> En cualquier caso, a partir de 1825, los documentos de la aduana oficial de la ciudad aumentan exponencialmente. Entre esos documentos, se incluyen muchos casos de contrabando, recibos de impuestos y otros documentos aduaneros.

Cuando el puerto abrió oficialmente en 1824, Refugio ya había llegado muy lejos. Luego de haber luchado durante mucho tiempo a favor de la reforma de las leyes comerciales a nivel nacional, con la finalidad de que se adaptaran a las necesidades de la población fuera de los centros, tanto los reformistas como los funcionarios locales cantaron victoria. De hecho, al menos públicamente, la ciudad tenía los organismos necesarios y la capacidad para recaudar derechos de aduana que, en teoría, servirían para financiar un mayor crecimiento. No obstante, en la práctica, fue sin dudas muy diferente a como debería haber sido en teoría.

Cuando intentaron hacer cumplir las leyes, el fracaso fue estrepitoso. La frustración que se sintió a raíz de la corrupción, la indiferencia descarada de los extranjeros y los ciudadanos por las leyes de comercio, y la incapacidad de los funcionarios de reconocer que la ubicación geográfica de la ciudad impedía el control eficaz de las actividades de los comerciantes, que descargaban mercadería a muchos kilómetros de la ciudad, forman parte del registro histórico.

Desde un punto de vista legal, el gobierno central no logró mucho al resistirse a instaurar políticas menos restrictivas, ya que carecía de medios para hacer cumplir su legislación. Toda la nación padecía a unas pocas aduanas, muchas de las cuales estaban dotadas de un personal carente de experiencia, mal entrenado y mal pago que a menudo no tenía opción más que aceptar sobornos para complementar sus bajos ingresos.<sup>76</sup> La marina y el ejército no podían proteger la costa de los contrabandistas porque el país solo tenía cinco navíos para custodiar dieciséis mil

---

anterior a 1825, probablemente a causa de irresponsabilidad e incompetencia. MAA, Tomo 9, 16 octubre 1824.

<sup>74</sup> Joaquín Quijano to Secretario Universal de Hacienda, 2 noviembre 1825, Soto la Marina. Biblioteca Miguel Lerdo de Tejada.

<sup>75</sup> MAA, Tomo 8, p. 143, 13 marzo 1813.

<sup>76</sup> John Mayo, "Consuls and Silver Contraband on Mexico's West Coast in the Era of Santa Anna", *Journal of Latin American Studies* 19, no. 2 (Nov. 1987): 389-411; John Mayo, *Commerce and Contraband on Mexico's West Coast in the Era of Barron, Forbes & Co., 1821-1859* (New York: Peter Land, 2006).

kilómetros de costa en 1826.<sup>77</sup> La solución más lógica habría sido incrementar la cantidad de aduanas, pero esa clase de medida habría costado dinero. Aunque, en la primera mitad del siglo XIX, entre el ochenta y el noventa por ciento de los ingresos de la nación provenían de los derechos de importación y exportación, con esas recaudaciones no alcanzaba para cubrir los crecientes gastos del país. La incapacidad del gobierno para administrar adecuadamente la recaudación de derechos de aduana formaba parte de un problema mucho más amplio, concretamente, que carecía de los recursos necesarios para gobernar.<sup>78</sup> Por lo tanto, los funcionarios estaban en un aprieto -como no podían mejorar la eficiencia de la recaudación de aranceles, la única forma de incrementar los ingresos era aumentar esos aranceles. Sin embargo, como se demuestra con el caso de Refugio, el aumento de aranceles alentaba el incremento de contrabando, ya que los comerciantes no querían pagarlos.

No obstante, si observamos los cambios que hubo en Refugio en los años anteriores a 1824 desde una perspectiva local, los funcionarios no fracasaron tanto en sus intentos. La ciudad no tenía más opción que depender de las importaciones para sobrevivir, y los comerciantes extranjeros estaban más que dispuestos a satisfacer esa necesidad. Por lo tanto, el éxito de los comerciantes de Nueva Orleans se debió a su capacidad para ofrecer directamente a los habitantes de Refugio, y de otros asentamientos del norte de Nueva España, sus productos manufacturados extranjeros libres de impuestos a un precio mucho más bajo (suponiendo que no los atrapaban e, incluso en ese caso, existía la posibilidad de rescatar gran parte del cargamento con un soborno). Los consumidores ahorran mucho dinero y tiempo al comprarles bienes a los contrabandistas; y los vendedores, en específico, comerciantes extranjeros que acompañaban el cargamento personalmente hasta el interior, estaban ansiosos por recibir sus monedas de plata. Impacientes por explotar nuevos mercados, los comerciantes independientes obtuvieron acceso a nuevas redes comerciales. Como resultado, Refugio se convirtió en una especie de embudo a través del cual pasaban las mercaderías de Nueva Orleans y el resto del mundo antes de ser desperdigadas por todos los mercados interiores de México.

Lo más significativo es que la presencia de contrabandismo en el puerto en la época anterior a su apertura legal cambió el eje de las antiguas redes comerciales. Refugio ya no estaba ubicado al final de las rutas comerciales terrestres, sino que había reclamado su lugar en el centro; un cambio que pocos esperaban. Los

---

<sup>77</sup> Weber, *The Mexican Frontier*, 149.

<sup>78</sup> Barbara Tenenbaum, *The Politics of Penury: Debts and Taxes in Mexico, 1821-1856* (Albuquerque: University of New Mexico Press, 1986).



mercados del interior recibían con los brazos abiertos la diversidad de bienes que proveían los comerciantes extranjeros, y los comerciantes de Nueva Orleans, que anhelaban las grandes ganancias que generaba el intercambio de bienes por plata mexicana, también estaban encantados. Al final, la situación única que fomentaron estas primeras relaciones comerciales cambiaría el curso de los vínculos económicos de la región en las décadas venideras. En el sentido estricto de la palabra, el éxito del comercio ilícito a través de Refugio fue el verdadero catalizador que condujo a que reconocieran a la ciudad como agente del comercio marítimo legal de México.



## EL CONTRABANDO POR EL NORTE DE TAMAULIPAS DURANTE EL CONFLICTO MÉXICO-TEXAS, 1836-1845

Benito Antonio Navarro González  
*Universidad Autónoma de Tamaulipas*

Ésta es una investigación sobre la naturaleza del contrabando practicado por el norte tamaulipeco a través de un área conocida como la Franja del Nueces; una extensa región entre los ríos Bravo y Nueces, ocupada y transitada por bandoleros y etnias trashumantes que hasta 1848 perteneció a la jurisdicción del estado de Tamaulipas. Manejamos la idea de que el contrabando que ingresó por el norte tamaulipeco no se percibió como una amenaza hacia la degradación del Estado y el sector industrial del país. Tampoco fue visto como el fenómeno que abonó al deterioro de las finanzas públicas regionales y nacionales. Para los distintos sectores de la sociedad tamaulipeca, el libre comercio significó la oportunidad de impulsar la productividad regional y llevar a la práctica las prerrogativas y privilegios librecambistas que mucho ambicionaron de tiempo atrás, ya que por años la región fue víctima de la fragmentación y dispersión del espacio económico mexicano. De modo que la temporalidad que abordamos obedece a asuntos meramente metodológicos, pues está enmarcada a partir de dos acontecimientos que incidieron estratégicamente en la reconfiguración de la práctica del contrabando: el inicio de la Revolución texana y su posterior incorporación a Estados Unidos.

Existe una amplia historiografía sobre el siglo XIX que coincide en que los problemas más graves que sufrió la administración del Estado mexicano, después de la independencia de España, fue una larga inestabilidad política, económica y social.<sup>1</sup> Es común señalar que este hecho derivó de la dificultad para reunir los

---

<sup>1</sup> Son abundantes las investigaciones sobre el tema de la fiscalidad en México. Algunos trabajos son los siguientes: Jaime Olveda, *El sistema fiscal de Jalisco, (1821-1888)*, Colección historia, México, Gobierno del estado de Jalisco, 1983; Carlos Marichal, Manuel Miño Grijalva y Paolo Riguzzi, *El primer siglo de la Hacienda pública del estado de México, 1824-1923*. La historia de la hacienda pública del estado de México I, México, El Colegio de Mexiquense, Gobierno del estado de México, 1994; Luis Jáuregui y José Antonio Serrano Ortega (coords.), *Hacienda y Política. Las finanzas públicas y los grupos de poder en la primera república federal mexicana*, México, El Colegio de Michoacán, Instituto Mora, Facultad de Economía, UNAM, 1998; Luis Jáuregui y José Antonio Serrano Ortega (coords.), *Las Finanzas públicas en los siglos XVIII y XIX*, México, El Colegio de Michoacán, Instituto Mora, 1998; Ernest Sánchez Santiró, Luis Jáuregui y Antonio Ibarra (coords.), *Finanzas y política en el mundo*

recursos indispensables para solventar los gastos que demandaba el endeble Estado nacional. Las dificultades financieras también se canalizaron hacia el exterior, ya que la nación mexicana, además de revueltas internas, tuvo que afrontar amenazas de potencias extranjeras de invadir al territorio nacional.

Los aprietos del Estado mexicano incidieron en otros factores que solo incrementaron el déficit institucional. Quizá los más crónicos fueron la fragmentación del sistema administrativo y recaudatorio afectado por la guerra de 1810; la naturaleza del pacto federal de 1824, y la incapacidad del gobierno central para administrar y controlar sus rentas. Otros fenómenos que abonaron a la debilidad financiera fueron el endeudamiento interno y externo; la inestabilidad legislativa y arancelaria; el agiotismo<sup>2</sup> y la escasa disposición de la sociedad para contribuir con los gastos que demandaba en su momento la formación de un Estado-nación, toda vez que existía una idea más o menos generalizada de que con la independencia desaparecería toda clase de carga tributaria,<sup>3</sup> pues el cambio de

---

Iberoamericano, del antiguo régimen a las naciones independientes, México, Instituto Mora, Facultad de Economía, 2001; Carlos Marichal y Daniela Marino (coomps.) De colonia a nación, impuestos y política en México, 1750-1860, México, El Colegio de México, 2001; Luis Jáuregui, (coord.), De riqueza e inequidad. El problema de las contribuciones directas en América latina, siglo XIX, México, Instituto Mora, 2006; José Antonio Serrano Ortega, Igualdad, uniformidad y proporcionalidad. Contribuciones directas y reformas fiscales en México, 1810-1846, México, Instituto Mora, El Colegio de Michoacán, 2007; Jesús, Hernández Jaimes, *Desequilibrio presupuestario y estrategias de sobrevivencia, La Hacienda pública nacional en México, 1824-1836*, tesis doctoral de Historia, El Colegio de México, 2010. Jesús Hernández Jaimes, *La formación de la Hacienda pública mexicana y las tensiones centro-periferia, 1821-1835*, México, El Colegio de México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Universidad Nacional Autónoma de México, 2013; Javier Torres Medina, *Centralismo y reorganización. La Hacienda pública y la administración durante la primera república central de México, 1835-1842*, México, Instituto Mora, 2013, Sergio Alejandro Cañedo Gamboa, *Comercio, alcabalas y negocios de Familia en San Luis Potosí, México. Crecimiento económico y poder político, 1820-1846*, México, Instituto Mora, El Colegio de San Luis, 2015 y Luis Jáuregui, “Una nueva perspectiva sobre la fiscalidad de la primera república federal mexicana: el caso de la Comisaría de Nuevo León, 1824-1835, en *Historia mexicana*, vol. 68, Núm. 2, octubre-diciembre, 2018, pp. 509-555.

<sup>2</sup> Para el caso del fenómeno de la corrupción y el contrabando en México sugiero el texto solitario y pionero de Walter, L. Bernecker, *Contrabando. Ilegalidad y corrupción en el México del siglo XIX. México*. Universidad Iberoamericana, 1994. El agiotismo, por otra parte, es ampliamente abordado en la obra citada de Bárbara, Tenenbaum.

<sup>3</sup> Jesús Hernández Jaimes, *La formación de la Hacienda pública mexicana y las tensiones centro-periferia, 1821-*

colonia a nación envió la señal a los contribuyentes de que era relativamente fácil evadir el pago de sus contribuciones.<sup>4</sup>

Ahora bien, uno de los fenómenos que más daño causó al Estado y a la industria del país fue el acto corruptible manifestado en el contrabando, introducido por las fronteras terrestres y marítimas de México.<sup>5</sup> De hecho, una de las preocupaciones de la clase política nacional, según el discurso elaborado por funcionarios públicos y otros miembros de la administración de la época, era que los negocios ilícitos afectaban la consolidación del Estado, al obstaculizar el acopio de recursos generados por el comercio exterior.<sup>6</sup> También que, según el mismo discurso, el negocio ilegal afectaba al sector industrial de los núcleos productores del centro de México, los más perjudicados ante la falta de un mecanismo capaz de desaparecer la práctica ilegal.<sup>7</sup>

No obstante, después de la independencia, en el noreste mexicano (conformado por Coahuila, Nuevo León, Tamaulipas y la provincia de Texas), las cosas se percibían de manera diferente y las fuentes pintan, implícitamente, un escenario distinto. En el norte de Tamaulipas pareciera que el comercio ilegal no se vio como un atentado hacia la industria mexicana, mucho menos como el fenómeno

---

1835, México, El Colegio de México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Universidad Nacional Autónoma de México, 2013, p. 17.

<sup>4</sup> Luis Jáuregui, “Los orígenes de un malestar crónico. Los ingresos y los gastos públicos de México, 1821-1835”, en Luis Aboites y Luis Jáuregui, *Penuria sin fin. Historia de los impuestos en México, siglos XVIII-XX*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2005, pp. 79-114.

<sup>5</sup> Debo advertir que, como pionero en la historiografía tamaulipeca, los trabajos de Octavio Herrera son la base sustancial que guía a la presente investigación. Sus aportes de fuentes al tema del contrabando, abonados en artículos y en una enciclopedia, estarán presentes a lo largo de este trabajo. De los varios textos que tiene, uno es el que mayormente utilizamos para contrastar información que el autor utiliza y la que hemos recopilado, gracias también a su generosa intervención para que quien esto escribe pudiera consultar el Archivo de la Casa de la Cultura Jurídica de Nuevo León. Me refiero al libro *El norte de Tamaulipas y la conformación de la frontera México-Estados*, editado por el Colegio de Tamaulipas en el año 2003. Por otra parte, una investigación reciente pertenece a George T. Díaz, *Border contraband: A History of smuggling across the Rio Grande*, Universidad de Texas, Austin Texas, 2015.

<sup>6</sup> Luis Aboites Aguilar y Luis Jáuregui, “Introducción”, en *Penuria sin fin. Historia de los impuestos en México, siglos XVIII-XX*, México, Instituto Mora, 2005, p. 393.

<sup>7</sup> Walter, L. Bernecker, *Contrabando. Ilegalidad y corrupción en el México del siglo XIX*. México. Universidad Iberoamericana, 1994, p. 393.

que abonaba al deterioro de las finanzas públicas regionales y nacionales. Para los comerciantes, agricultores y ganaderos tamaulipecos, el libre cambio significó la oportunidad de hacer valer las prerrogativas y proyectos que se anhelaban.<sup>8</sup> Además sabían del beneficio que les concedía habitar un estado periférico, víctima de la fragmentación y dispersión del espacio económico mexicano, no obstante, con cientos de kilómetros en fronteras marítimas y terrestres y su interacción con los boyantes puertos de Estados Unidos y la Europa occidental.

Al despuntar el siglo XIX, entidades como Tamaulipas, Nuevo León y Coahuila y la provincia de Texas, padecieron problemas de comercialización con las regiones proveedoras del centro de México por la difícil geografía y por la carencia de caminos y medios de transporte confiables que facilitaran el abasto de mercaderías y productos de consumo básico. Los circuitos comerciales eran restringidos y el contrabando introducido por el norte y frentes marítimos de México significó una válvula de escape a los escollos que problematizaban el desarrollo económico en aquella región del país.

Fue a partir de 1821 cuando, legalmente, los habitantes del noreste mexicano disfrutaron de uno de los privilegios que por años habían esperado, al abrirse una serie de aduanas terrestres y marítimas por el norte de Tamaulipas y el resto del litoral en el Golfo de México. Un proyecto librecambista que fue posible a partir de la independencia de México respecto de España, pero también porque la única esperanza para contrarrestar el contrabando y la crisis financiera del erario nacional se fincaba, pensaban, en la instauración de instituciones que regularan, administraran y contralaran el comercio exterior.

### **ESCENARIOS Y COLONOS EN EL NORTE TAMAULIPECO**

Desde 1821 el comercio marítimo desde el norte de Tamaulipas con el exterior hizo del nororiente mexicano, una región exclusivamente consumidora de una variedad de mercaderías. Matamoros y su potencial puerto (todavía en ese año denominado como El Refugio), era el polo mercantil que, junto a sus vecinas poblaciones ribereñas tamaulipecas (Reynosa, Camargo, Mier, Revilla-Guerrero

---

<sup>8</sup> Como apuntó Barrera, algunos de los personajes que apelaron por la libertad comercial para mejorar la actividad económica del noreste de México, especialmente en la Colonia, después Provincia del Nuevo Santander, fueron: Félix María Calleja, José Blanco, Miguel Ramos Arizpe, Melchor Núñez de Esquivel, Joaquín de Arredondo, entre otros. Alberto, E. Barrera, “Smuggle Across the Border. Clandestine Trade Relations in the Northeastern of New Spain, 1808-1821, en *Fronteras de la Historia*, vol. 20, núm. 1, enero-junio, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, Bogotá, Colombia, 2015, p. 49.

y Laredo) fungieron como puntos de convergencia entre los principales centros urbanos del noreste mexicano con los puertos del Atlántico sur de Estados Unidos y occidente de Europa.<sup>9</sup> En 1832, con la firma del Tratado de Amistad, Comercio y Navegación entre México y Estados Unidos, la bonanza mercantil de Matamoros y su puerto en el noreste mexicano fue alcanzada. Matamoros operó como el centro político del norte de Tamaulipas, situación que hizo posible la concesión de una sede de jefatura, un juzgado de distrito judicial y una comandancia de las entidades de Oriente.<sup>10</sup> Al tiempo, el boyante puerto fue presa de los intereses de grupos de poder regional que, al ver la prosperidad que disfrutaba, estimularon la mejora de rutas comerciales para agilizar los viajes de los carretoneros, impedir las comercializaciones ilícitas y garantizar la protección de las mercancías.<sup>11</sup>

Desde 1829 Lucas Fernández, gobernador de Tamaulipas, solicitó a Vicente Guerrero un primer permiso de navegación fluvial para los norteamericanos Juan Davis Bradburn y Esteban Staples, concesión que fue cancelada dos años después por un supuesto fracaso.<sup>12</sup> Pero los proyectos viables del mandatario tamaulipeco no cesaron. Por aquel tiempo se autorizó a los arrieros transitar por dos rutas terrestres. Si iban hacia el estado de San Luis Potosí, partían desde Matamoros hasta San Fernando, luego los vehículos pasaban por Jiménez, hasta llegar a Padilla, de ahí cruzaban Güémez y Victoria, para dirigirse a Tula y finalmente alcanzar San Luis Potosí.<sup>13</sup> Si el objetivo de los fleteros eran los estados de Nuevo León y Coahuila y Texas, los vehículos que salían de Matamoros transitaban por la margen izquierda del río Bravo hasta llegar a Reynosa, un paso obligado por su estratégica ubicación. En Reynosa cruzaban nuevamente el caudal para trasladarse por todo el bajo Bravo hasta Camargo, Mier y Guerrero, alcanzar Laredo y llegar a la feria de Saltillo donde vendían sus mercaderías todavía a bajos precios. Si el objetivo

---

<sup>9</sup> Octavio Herrera, *El norte de Tamaulipas y la conformación de la frontera México-Estados Unidos, 1835-1855*. Gobierno de Tamaulipas, El Colegio de Tamaulipas, p. 11.

<sup>10</sup> *Idem*.

<sup>11</sup> *Circular de Lucas Fernández, gobernador del estado de Tamaulipas a todos sus habitantes*, diciembre 13 de 1827, Ciudad Victoria, Fondo Documental Joaquín Meade-Instituto Investigaciones Históricas-Universidad Autónoma de Tamaulipas, (en adelante FDJM-IIH-UAT), fondo Ayuntamientos, sección Bustamante, serie Miscelánea, exp. 4.

<sup>12</sup> Ernesto Garza Sáenz, *Crónicas de Camargo*, Ciudad Victoria, UAT, Instituto de Investigaciones Históricas, 1980, p. 12.

<sup>13</sup> *Circular de Lucas Fernández, gobernador del estado de Tamaulipas a todos sus habitantes*, diciembre 13 de 1827, Ciudad Victoria, FDJM-IIHUAT, fondo Ayuntamientos, sección Bustamante, serie Miscelánea, exp. 4.

era la ciudad de Monterrey, los comerciantes utilizaban el circuito comercial: Matamoros, Reynosa, San Fernando, Cruillas, San Nicolás, Mineral de Villagrán para, finalmente, alcanzar Monterrey.<sup>14</sup>



Mapa del territorio de Texas hacia 1830.

Fuente: US Library of Congress.

Pero hay que señalar que, antes de que Fernández hiciera posible el tránsito comercial, no había camino ni vereda que conectara a los pequeños núcleos poblacionales,

<sup>14</sup> *Idem.*



presidios y misiones de Tamaulipas con Texas. Más allá de la Franja del Nueces, los asentamientos texanos más importantes eran San Antonio de Béjar y Goliad, con aproximadamente 2 500 habitantes.<sup>15</sup> Los pasajes de San Antonio, La Bahía y Atascosito en la provincia texana conectaban con otros núcleos poblacionales del noreste de México: Saltillo, Monterrey y Laredo.

Meses antes del estallido de la rebelión texana, arribaron numerosos norteamericanos, entre patriarcas y empresarios, “cuya afluencia había estimulado la especulación, favorecida por los rumores sobre su próxima adquisición por Estados Unidos y la inestabilidad de Coahuila ante el enfrentamiento de las facciones de Saltillo y de Monclova”.<sup>16</sup> Desde el país vecino, una ola de aventureros norteamericanos abrió camino por las praderas de Illinois y Iowa; otros inmigrantes, entre granjeros y empresarios, cruzaron la frontera de México, para establecer contacto con mexicanos.

De acuerdo con algunos datos obtenidos, para 1835 habitaban en San Felipe y González, más de 30 000 colonos y cerca de 5000 esclavos, mientras que en los poblados de Nacogdoches y Espíritu Santo había 5000 mexicanos.<sup>17</sup> En el mismo año, mil inmigrantes estaban internándose mensualmente en suelo texano, pero, de acuerdo a lo que escribe Marcela Terrazas, no todos eran de origen anglosajón, la mayoría de los pobladores venía de Europa y parece que todos “querían hacer la América en suelo texano”.<sup>18</sup>

Los aventureros, en su mayoría fugitivos y ex jornaleros de los estados del Sur de la Unión Americana, llegaron con la intención de apoderarse y explotar los recursos naturales que la provincia texana ofrecía.<sup>19</sup> Samuel Houston llegó a Texas, bajo la orden de Andrew Jackson, después de fungir como gobernador de

---

<sup>15</sup> Marcela Terrazas y Gerardo Gurza Lavalle, *Las relaciones México-Estados Unidos, 1756-2010, volumen I: Imperios, repúblicas y pueblos en pugna por el territorio, 1756-1867*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM, Centro de Investigaciones sobre América del Norte, 2012, pp. 121-122

<sup>16</sup> Josefina Zoraida Vázquez, “El primer desencuentro histórico: México y Texas (1821-1845)”, en Manuel Ceballos Ramírez (coordinador) *Encuentro en la frontera: mexicanos y norteamericanos en un espacio común*, México, El Colegio de México, El Colegio de la Frontera Norte, Universidad Autónoma de Tamaulipas, 2001, p. 110.

<sup>17</sup> Antonio Guerrero Aguilar, “El Río Bravo y la conformación de la frontera entre Texas y el noreste mexicano entre 1824 y 1848”, en Gerardo Lara, Ruth Arboleda y Gustavo Ramírez (coords.) *Espacios, poblamiento y conflicto en el Noreste mexicano y Texas*. INAH, UAT, 2009, p. 343.

<sup>18</sup> Terrazas y Gurza, *op. cit.*, p. 153.

<sup>19</sup> Guerrero, *op. cit.*, p. 343.

Tennessee entre los años 1826 y 1829. Houston era un reconocido traficante en la frontera texana. Otros nombres, como los hermanos Bowie de Luisiana, eran expertos contrabandistas de esclavos. David Crockett de la región boscosa de Tennessee llegó a Texas con las mismas intenciones comerciales, lo mismo que muchos otros hombres de ambición y áspera personalidad que salieron de su país en busca de nuevas oportunidades de negocios en suelo texano.

Por aquellos años, la promulgación de la constitución de 1836 averió la tensa relación entre la provincia rebelde y el gobierno de México y fue la gota que derramó el vaso para declarar la independencia texana el 2 de marzo de 1836.<sup>20</sup> Las rebeliones propiciaron severas restricciones a los ingresos y movimiento comercial legal desde el puerto de El Refugio,<sup>21</sup> y se incrementó el tráfico mercantil desde la Franja del Nueces. Estas rutas se beneficiaron gracias a la política comercial de libre cambio adoptada por los norteamericanos; por las relaciones sociales gestadas entre texanos y mexicanos y por las disputas entre grupos de poder local por el control de la administración de las villas ribereñas de Tamaulipas. El tráfico lícito duró pocos años, aunque suficientes para que la actividad no perdiera su curso. El comercio legal declinó a partir de 1835, debido a que “la cuestión texana” comenzó a intervenir en las relaciones entre ambos países, aunque *de facto* los mercaderes texanos y mexicanos siguieron realizando negocios.<sup>22</sup> Con el estallido de la Revolución texana las transacciones entre aquéllos y los norestenses se calificaron como contrabando. El comercio por la Franja del Nueces alarmó a los miembros del Ejército nacional mexicano y un mes después la ruptura entre Texas y México, en noviembre de 1835, el secretario de Guerra y Marina manifestó a los habitantes de la villa de Guerrero que era bien sabido que a Texas habían llegado “vagos y aventureros de todo el mundo”, razón por la que se había esparcido el comercio ilegal por todo el norte de Tamaulipas y el litoral texano. El funcionario arremetió contra los sublevados y los culpó de desalojar violentamente a todos los empleados del gobierno mexicano de las aduanas de la provincia, quedando en manos de los rebeldes.<sup>23</sup>

---

<sup>20</sup> Octavio Herrera señala que desde octubre de 1835 se tenían las primeras noticias de este movimiento. Herrera, *El norte...*, *op. cit.*, p. 15.

<sup>21</sup> Araceli, Ibarra Bellón, *El comercio y el poder en México, 1821-1864. La lucha por las fuentes financieras entre el Estado central y las regiones*, México, Fondo de Cultura Económica, Universidad de Guadalajara, 1998, p. 74.

<sup>22</sup> Josefina Zoraida Vázquez, “El primer...,” *op. cit.*, p. 46.

<sup>23</sup> José Antonio Guerra al Ayuntamiento de Guerrero, 9 de noviembre de 1835, Octavio Herrera, María del Pilar y Juan Díaz Rodríguez, *Catálogo de fuentes documentales, hemerográficas y bibliográficas de la guerra entre México y Estados Unidos, 1845-1848*, IIH-UAT, texto inédito, ficha 628.

La proclama independentista de los texanos también alertó a los miembros de la legislatura mexicana, quienes ordenaron medidas preventivas para debilitar el movimiento comercial con “los rebeldes”.<sup>24</sup> Tras la ofensiva de López de Santa Anna al frente del Ejército de Operaciones, la legislatura nacional prohibió todo tipo de comercio por los puertos de escala y cabotaje del litoral tamaulipeco, ya que no contaban con personal encargado de legalizar las mercancías. Los puertos de Matagorda, La Baca, San Luis, Galveston, Brazoria, Harrisburg, Goliad y Anáhuac, Copano, “y todos los demás que se hallan en la costa de Texas” fueron cerrados al comercio.<sup>25</sup> Así, toda mercancía que ingresara por los fondeaderos de Texas fue considerada en México como contrabando.

El gobierno de Tamaulipas reaccionó ante las medidas preventivas del ejecutivo nacional, y ordenó patrullar los pocos caminos de la Franja del Nueces. También exigió a los habitantes a retirar el ganado que se hallaba pastando sobre las márgenes del río Nueces para impedir el abasto de animales, bueyes y caballos a las tropas texanas.<sup>26</sup> Desde entonces se desató una campaña oficial en la que se prohibió toda comunicación y negocios con los rebeldes en Texas.

La Franja del Nueces fue el núcleo de interacción comercial entre mercaderes de Estados Unidos y el noreste de México. Al otro lado del río Nueces ya estaban asentadas pequeñas familias que sembraban algodón y algo de caña de azúcar. El arribo de empresarios y granjeros estadounidenses a Texas aumentó las posibilidades de la práctica comercial hacia México, cuyos forasteros contaban con conocimientos de los usos mercantiles, Además, sabían de las prerrogativas fiscales y concesiones de tierras que el gobierno mexicano dio a los nuevos colonos. Granjeros y algunos comerciantes norteamericanos, huyendo de las deudas y la miseria, establecieron sus puntos de operación en lugares donde era posible el tráfico comercial hacia México.

Los especuladores establecidos sobre la orilla del río Nueces negociaron toda clase de productos con los abigeos y contrabandistas mexicanos. Desde Texas se comercializaba: ron, whisky, azúcar, café, arroz, harina y manteca,<sup>27</sup> al tiempo que las poblaciones contiguas a los ríos Nueces y Bravo, eran las más beneficiadas de lo que ofrecían las pequeñas tiendas. En estas prácticas los indios trashumantes fueron

---

<sup>24</sup> “El río Bravo del norte y la revolución de Tamaulipas de 1838, 39 y 40”, artículo publicado en *El siglo diez y nueve*, 10 de enero de 1842, núm. 456, p. 2. Hemeroteca Nacional Digital de México. (en adelante HNDM) En línea <http://hnm.unam.mx/>.

<sup>25</sup> Documento sin fecha y sin lugar de expedición, (C. 1837), Archivo Histórico y Diplomático de la Secretaría de Relaciones Exteriores, (en adelante AHDSRE), expediente 1, legajo 26.

<sup>26</sup> Herrera, *el norte...*, *op. cit.*, p. 15.

<sup>27</sup> Garza, *op. cit.*, p. 56.

intermediarios importantes, toda vez que, de la venta e intercambio de ganado sustraído de la franja y de las ranherías de Nuevo León y las villas norteañas de Tamaulipas con ganaderos de la misma región, sacaban el modo para subsistir y allegarse de otros artículos.<sup>28</sup>

Los contrabandistas mexicanos, por su parte, se concentraban en las villas ribereñas. Desde ahí controlaban la región del Nueces y pasaban desapercibidos, a veces por la complicidad que mantenían con los jefes de ayuntamientos. Desde estas poblaciones, los defraudadores del erario tiraban sus vagones, rumbo a Texas, cargados con pieles de cabra, cueros, sebo, lanas, carne seca y algunos metales, como plomo y plata que sustraían de las minas de Vallecillo, Boca de Leones y Cerralvo, en Nuevo León.<sup>29</sup> Los comerciantes aprovechaban el viaje para pastorear animales de cría, como vacas, toros, bueyes y otros carneros que ofrecían a los clientes anglosajones. Los arrieros atravesaban la franja que separa a los ríos Bravo y Nueces en busca de sus compradores y retornaban con los carretones llenos de productos extranjeros como: arroz y harina, bebidas alcohólicas y tabaco de Virginia. Otros regresaban con sus trenes cargados de algodón en rama o telas sin blanquear; los paños ingleses y franceses que importaban desde las regiones de Indiana y Kentucky eran de los más cotizados.<sup>30</sup>

Abigeos y contrabandistas, mezclaban sus prácticas. Los dos actos eran ilegales para la legislatura nacional de México, aunque no así en Estados Unidos; para los norestenses era una forma de allegarse de mercaderías de necesidad básica y muchas veces exigente.<sup>31</sup> Cuando el abigeo era arrestado con mercaderías durante su regreso de la Franja del Nueces el cargamento era considerado como contrabando. Los rancheros y comerciantes norteamericanos adquirían animales de cría que los mexicanos robaban en los agostaderos y potreros del norte de Tamaulipas y las villas de Nuevo León y Coahuila. El ganado sustraído lo vendían a especuladores situados sobre las márgenes del río Nueces. Los compradores liquidaban el botín con mercancías, como: tabaco, mantas y armas, lo que nos habla del funcionamiento de una economía natural de cambio donde el ganado funcionaba como medio de intercambio y de pago, en una región donde la circulación de moneda era escasa.

---

<sup>28</sup> Guerrero, *op. cit.*, p. 358.

<sup>29</sup> Garza, *op. cit.*, p. 14.

<sup>30</sup> Garza., *op. cit.*, p. 14.

<sup>31</sup> Marta Elena Negrete Salas, "La frontera texana y el abigeato, 1848-1872", en *Historia mexicana*, vol. 31, núm.1, julio-septiembre, México, 1981, p. 80.

La rebelión texana también provocó la demanda de productos para socorrer a las milicias texanas y al ejército nacional. Así, la inestabilidad económica y política que caracterizó al México decimonónico de los años treinta fue aprovechada por los comerciantes mexicanos para transitar sobre la franja hasta Texas, a pesar del peligro que representaba dicha ruta. Tal vez la muchedumbre militar que existía en la zona, causada por los alzamientos en Texas, aventuró a los especuladores para transitar sobre el espacio inhóspito, prohibido y riesgoso. Los partidarios del libre comercio también aprovechaban la noche y el descuido de las autoridades locales para surcar desde el río de las Nueces hasta las Villas del Norte y continuar hacia el noreste mexicano.

Los esfuerzos del gobierno nacional para sancionar a los comerciantes defraudadores del erario eran ineficaces. Por su naturaleza, las medidas preventivas para castigar a los que atentaban contra el tesoro público se estimaban como pasajeras y virtuales para las familias norestenses, cuyo principal sustento era la comercialización de animales de cría. De hecho, la exportación de ganado se intensificó debido a la demanda de carne que prevalecía en Luisiana o en Arkansas.<sup>32</sup> El negocio fue aprovechado por mercaderes anglosajones para comprar animales a precios por debajo de lo que se ofrecía en el mercado legal. A políticos, ganaderos y comerciantes del Bajío, y centro de México, los más afectados, solo les quedó llamar a la buena fe y honestidad de los habitantes ribereños para evitar la interacción económica con el “enemigo”. Esperaban la buena voluntad, honestidad y el patriotismo de empleados para denunciar a los defraudadores del erario, pero nunca llegó a ser posible.

### **CONTRABANDO SOBRE LA FRANJA DEL NUECES**

Poco antes de 1840, en las Villas del Norte se formó un grupo político que inició un movimiento armado de corte. Entre los integrantes de este movimiento figuraban personajes como Antonio Canales Rosillo, Juan Nepomuceno Molano, Jesús Cárdenas y Antonio Zapata.<sup>33</sup> Al despuntar los años cuarenta, el clan contaba con nexos clientelares en gran parte de la región del nororiente mexicano, gracias a los vínculos familiares que gestaron de tiempo atrás, al prestigio militar alcanzado y a la apropiación estratégica de puestos en la estructura política regional. Así, por ejemplo, los ayuntamientos, jefaturas de distrito y diputaciones fueron las

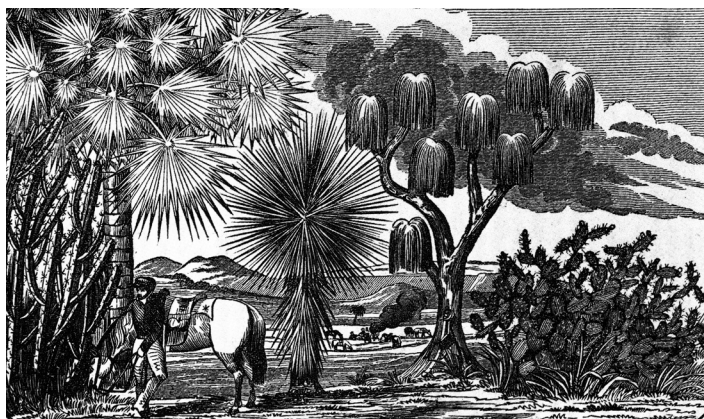
---

<sup>32</sup> Barrera, *op. cit.*, p. 52.

<sup>33</sup> Josefina Zoraida Vázquez, *La supuesta república del río Grande*, El Colegio de México, Instituto de Investigaciones Históricas, México, 1995, p. 3.

instituciones de mayor atracción para el clan,<sup>34</sup> amén del anhelo del control absoluto de las prefecturas, aduanas y los ingresos derivados del comercio exterior.

Una tarea que el grupo político puso en marcha para posicionar su autonomía en el noreste mexicano fue el negocio de libre cambio hacia regiones de la Unión Americana, a pesar de la política comercial proteccionista dictada por el gobierno central mexicano. Justificaban la práctica por la necesidad de defender la frontera norte ante la amenaza expansionista norteamericana. Pero el intercambio mercantil iba contra las órdenes del ejecutivo nacional mexicano y las pretensiones del grupo local estaban técnicamente calificadas como contrabando.



Escenario del chaparral de la Franja del Nueces.

Fuente: George C. Furber, 1857.

Como veremos más adelante, el conflicto entre Antonio Canales Rosillo y Adrián Woll evidenció las relaciones comerciales que se gestaron en el norte de Tamaulipas a partir de 1830. Los dos jefes militares llegaron al poder ejecutivo del estado en la segunda mitad del siglo XIX; eran considerados como héroes de batallas en campo abierto por sus contemporáneos; eran fleteros, clientes, matones y protectores de comerciantes anglosajones. Por el momento, hay que subrayar que tan pronto inició la insurrección en Texas, el ejecutivo nacional en México prohibió la interacción comercial con los sublevados y la internación de cualquier persona hasta no más de diez leguas sobre la margen izquierda del Bravo. Esta última orden se otorgó bajo la condición de que los mexicanos avisaran sobre la presencia de contrabandistas y jinetes texanos que merodearan la región, así como sobre las incursiones de indios.

---

<sup>34</sup> Herrera, *El norte...*, *op. cit.*, p. 13.

Los miembros del ejército pues, eran los únicos autorizados para internarse más de 10 leguas para patrullar la región y perseguir a comerciantes desobedientes.

Durante los años en que estuvo prohibido trajinar sobre la franja, soldados y funcionarios locales, únicos autorizados, lucraban con las canonjías conferidas; es decir, utilizaron su estatus para conducir mercancías y ganado hasta el río Nueces. En abril de 1839 el encargado de justicia de la villa de Guerrero dejó salir de la población Las Tortillas, hacia San Antonio de Béjar, “sin pasaporte” (sic) y sin señalar el objetivo, a una partida capitaneada por el militar Felipe Peña. Cuando el alcalde supo de la noticia ordenó que la escuadra se presentara ante el juzgado local “junto con lo que haya traído” con la finalidad de impedir y castigar “el escandaloso contrabando que los malos mexicanos están haciendo con Texas”.<sup>35</sup>

Un año después el propio Rafael Uribe, Alcalde de Guerrero, era acusado por Mariano Arista, de haber introducido un “grueso contrabando procedente de Texas”.<sup>36</sup> Por la impresión que causó la importación de dichas mercancías, el jefe militar ordenó investigar la clase y cantidad de productos importados, así como los destinatarios del contrabando; el alcalde fue destituido del cargo.<sup>37</sup> En agosto de 1841, Policarpo Martínez, subprefecto de Guerrero, comunicó al juez que “las personas procedentes de Texas que habían llegado a esa población con Manuel Leal, traían mercancías ilegales que no habían sido decomisadas en las aduanas”.<sup>38</sup>

Los negocios entre jefes militares mexicanos con comerciantes anglo-texanos en el norte de Tamaulipas aumentaron porque el Estado careció de toda legitimidad en la región. Al despuntar la década de los cuarenta del siglo XIX, varios sectores sociales del noreste mexicano estaban involucrados en los negocios ilícitos. Santa Anna actuó con celeridad para demostrar que mantenía el control de la situación sobre las poblaciones más alejadas de la administración central. El héroe de la batalla de Tampico publicó severas sanciones para castigar a los defraudadores. A dos meses de ocupar la presidencia,<sup>39</sup> otorgó nombramientos de comisionado a

---

<sup>35</sup> Alcalde de Guerrero al encargado de justicia de Las Tortillas, 7 de abril de 1839, Ciudad Guerrero, MX, TAM, AHG, S/C, 1 f.

<sup>36</sup> Mariano Arista, general en jefe del cuerpo de Ejército del Norte al juez de paz de Guerrero, 27 de julio de 1841, Monterrey, Nuevo León, MX, TAM, AHG, S/C, 1 f.

<sup>37</sup> *Idem.*

<sup>38</sup> *Policarpo Martínez al juez de paz del interior de ciudad Guerrero*, 20 de agosto de 1841, Mier Tamaulipas, Archivo Histórico de Guerrero, documento sin clasificación, 1 foja.

<sup>39</sup> Reynaldo Sordo Cardeno, “El proyecto hacendario de Manuel Eduardo de Gorostiza”, en Leonor Ludlow (coordinadora), *Los secretarios de hacienda y sus proyectos, (1821-1933)*, tomo I, México, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2002, p. 194.



particulares para que denunciaran actos fraudulentos de funcionarios y autoridades, “que estaba dejando pasar efectos prohibidos a causa de las leyes vigentes”.<sup>40</sup>

Pero los militares también utilizaron a capitanes y jefes indígenas para realizar la actividad ilegal. En la época no se castigaba a los indios que se mezclaban en actividades fraudulentas, aunque se sabe que sí operaban con contrabandistas, pues eran de mucha ayuda en las “corridas” donde atrapaban y robaban cabezas de ganado mestezo y de particulares. Lo anterior se manifestó en 1844, cuando una gavilla de contrabandistas, en la que había un jefe comanche, comandada por Antonio Canales Rosillo, fueron perseguidos por tropas militares lideradas por el franco-mexicano Adrián Woll, a través de las poblaciones ribereñas de Tamaulipas y por toda la franja del Nueces.<sup>41</sup>

Antonio Canales Rosillo era oriundo de Monterrey. De joven, formó parte de las milicias cívicas y consolidó su profesión militar en la villa de Camargo. Desde esa población comenzó a relacionarse con políticos y comerciantes que radicaban más allá del río de las Nueces. Por sus acciones en el norte de Tamaulipas contra las incursiones indígenas, logró ascender al grado de coronel en el año de 1839, y general en 1842.<sup>42</sup> Fue gobernador de Tamaulipas en 1851.

Woll nació en París. Desde joven ingresó a las filas de las tropas francesas. En México hizo amistad con Francisco Mina cuando éste ingresó por Soto la Marina para luchar contra las fuerzas imperiales. Al consumarse la independencia, Woll se naturalizó mexicano. Más tarde, en 1832, por su colaboración contra los pronunciamientos de Anastasio Bustamante, el astuto soldado logró incorporarse a las filas del ejército mexicano como general de Brigada; tres años más adelante, con el apoyo de Santa Anna, fue comandante de Tamaulipas y gobernador de la entidad en dos ocasiones: del 2 de mayo de 1853 al 28 de enero de 1855 y del 4 de abril al 8 de septiembre de 1855.<sup>43</sup>

Canales y Woll fueron soldados, jefes militares y políticos gobernadores de Tamaulipas. Ambos se escudaban con la facción e ideas que los movía y se acusaban

---

<sup>40</sup> Policarpo Martínez al juez de paz del interior de ciudad Guerrero, 22 de diciembre de 1841, Archivo Histórico de Guerrero, FDJM-IIH, Guerra México-Estados Unidos, caja 5, documento sin clasificación, 2 fojas.

<sup>41</sup> Adrián Woll, jefe del Ejército del Norte a Pedro Ampudia, general en jefe del Ejército del Norte, 21 de junio de 1844, villa de Mier, Archivo Histórico de la Secretaría de la Defensa Nacional, (en adelante AHSEDNA), expediente 1981, f. 148-149.

<sup>42</sup> Juan Fidel Zorrilla y Carlos González Salas, *Diccionario Biográfico de Tamaulipas*, Ciudad Victoria, UAT/Instituto de Investigaciones Históricas, 1984, p. 76-77.

<sup>43</sup> *Idem.*, pp. 506-507.



de mantener actividad comercial ilegal y los dos se culpaban de los asesinatos de funcionarios y despidos injustificados que ocurrían en las Villas del Norte. Los conflictos eran, en parte, por la centralización política y proteccionismo económico que imperaba en todo el país, pero que afectaba de manera especial a grupos del noreste de México.<sup>44</sup> Así por ejemplo, en mayo de 1844 Canales Rosillo expuso a José María Tornel las injurias de las que estaba siendo objeto, solicitándole, a su vez, el permiso por un par de meses para asistir a la ciudad de México “mientras calma un poco la rabia del general Woll que no ha cesado en estos días de estarme formando dificultades y calumnias”.<sup>45</sup> Según palabras de Canales, Woll encarceló a varios generales, entre los que estaba Pedro Ampudia, un tal Ortega y G. Ramírez (sic) y al teniente coronel del regimiento de Canales. Asimismo, sustituyó al prefecto y subprefecto del distrito norte “por hombres tan aborrecidos por los pueblos” y otorgó la prefectura a Jorge Lara, donde “la noche del 9 del corriente asesinaron en su propia casa al subprefecto Don Isidro García”.<sup>46</sup>

Canales argumentaba que cuando el contrabando disminuyó por las Villas del Norte se permitió al norteamericano Henry Lawrence Kinney establecerse en Corpus Christi y “con esto se dio al fraude un nuevo impulso y con esto los delincuentes se multiplican día con día”.<sup>47</sup> El jefe militar señaló que desde 1830 el contrabando había proliferado en Tamaulipas, debido a la ola de migrantes que arribaron a Texas, pues los colonos llegaron con la intención de incrementar su riqueza a través de la especulación en el comercio. En septiembre de 1839, el comerciante Henry Kinney, procedente de Illinois, estableció su *Rancho el Oso* en la Bahía de Corpus Christi, donde llegaban goletas cargadas de mercancías ilegales. Al poco tiempo el aventurero fundó un establecimiento comercial y comenzó sus operaciones mercantiles con políticos y jefes militares mexicanos.

Kinney amasó su fortuna con la compra de sebo, lanas y cueros a comerciantes mexicanos. Embarcaba mercancías en la costa de Corpus Christi rumbo al puerto de Nueva Orleáns instaló y actuaba como intermediario entre los circuitos comerciales que conectaban los estados del Norte de Estados Unidos y las poblaciones del noreste de México. El rancho de Kinney ofrecía a sus clientes norestenses, artículos manufacturados, piezas de tela sin blanquear, fardos de tabaco en hoja y bebidas

---

<sup>44</sup> R. A. (sic) al general Ramón de la Vega, 23 de mayo de 1844, villa de Camargo, Tamaulipas, AHSEDENA, expediente 1981, f. 1.

<sup>45</sup> Canales Rosillo al general José María Tornel, 12 de mayo de 1844, villa de Camargo, Tamaulipas, AHSEDENA, expediente 1981, f. 3 y 4.

<sup>46</sup> *Ibidem*.

<sup>47</sup> *Ibidem*.

como el ron y whisky, a cambio de ganado.<sup>48</sup> Pero el norteamericano no llegó solo, otro grupo de comerciantes como Philip Dimmitt, instalaron sus casas comerciales cerca del *Rancho el Oso*.

También llegaron a instalar pequeños establecimientos personajes como: Frederick Belden, Henry Gilpin, Henry Clay Davis, John Peter Kelsey y William Mann, quienes radicaron cerca de la propiedad del norteamericano.

Cuando se incrementaron los conflictos por el norte de Tamaulipas, los socios de Kinney buscaron clientes hasta las Villas del Norte y llegaron a Camargo. El norteamericano Clay Davis llegó a dicha población desde el Rancho Kinney con varias mercancías que vendió a los habitantes de la pequeña villa, mientras que un mexicano, Antonio Hinojosa era fiel colaborador en los negocios de la venta de caballos y ganado que llevaban a Davis a cambio de piezas de manta y tabaco.<sup>49</sup>

Kinney no era un hombre de armas, era hábil en los lazos clientelares. Sabía sacar el mayor provecho de sus vínculos personales. Buscaba amigos “en ambos lados de la frontera” a tal grado que cultivaba contactos en México y Texas. Además “usaba uno y otro según las necesidades... a veces era acusado de espionaje a favor de Texas y en otras en favor de México”. Se dice que un día le escribía a Lamar o Samuel Houston y otro día le escribía a Mariano Arista, comandante en jefe del Ejército del Norte.<sup>50</sup> Estas estrategias eran tanto necesarias como peligrosas dentro del contexto en que se vivía y no es extraño que Kinney haya contratado a hábiles jinetes y pistoleros para su protección y salvaguarda de sus intereses comerciales.

Henry Clay Davis era uno de esos forajidos a sueldo que junto a Jr. Everitt y Henry Berry trabajaron para Kinney. En 1841, Philip Dimmitt estableció un centro comercial sobre la margen derecha del Nueces, a unos kilómetros al sur del Rancho Kinney, jurisdicción de Tamaulipas, donde le hizo competencia a su colega al pactar negocios comerciales con militares mexicanos. A partir de entonces se desató una campaña en México para aprehender a todo aquel que intentara cruzar la franja sin “permiso”. En agosto del mismo año, un grupo de comerciantes, al mando del militar Manuel Leal que regresaban de la provincia de Texas, fueron interceptados en las villas ribereñas tamaulipecas acusados de contrabandistas.<sup>51</sup>

---

<sup>48</sup> La mayor parte de los datos biográficos son tomados de Murphy, Givens, “Givens: Henry Kinney’s early years in Corpus Christi.” en, *Caller-Times, part of the USA today Network*, Corpus Christi, Texas, 2016.

<sup>49</sup> *Policarpo Martínez al alcalde segundo del ayuntamiento de Reynosa*, 31 marzo de 1846, Mier Tamaulipas, FDJM-IIHUAT, Catálogo de la Guerra México-Estados Unidos, ficha 2032.

<sup>50</sup> Herrera, *El norte, op. cit.*, p. 50 y Givens, *op. cit.*

<sup>51</sup> *Policarpo Martínez al prefecto de Guerrero*, 20 de agosto de 1841, villa de Mier, FDJM-IIHUAT, Catálogo de la Guerra México-Estados Unidos, ficha 877.

A mediados del año siguiente varios comerciantes salieron desde las Villas del Norte hacia la República de la Estrella Solitaria en busca de productos, mientras que las autoridades no dejaban de emitir bandos que ordenaban la persecución de contrabandistas y el allanamiento de casas que actuaban como depósito.<sup>52</sup> “En razón al auge del contrabando que se practica y a la laxitud con que algunos funcionarios imparten su autoridad en detrimento del angustiado erario nacional”.<sup>53</sup>

Philip Dimmitt no tuvo mucha fortuna en el comercio por la Franja de las Nueces, ya que por órdenes de Kinney, una caballería mexicana allanó la tienda del comerciante y fue aprehendido por dichas tropas que le decomisaron 100 quintales de tabaco, 229 pesos y otras mercancías.<sup>54</sup> Philip fue arrestado por autoridades mexicanas, pero lo liberaron y siguió en el negocio. Tiempo después se suicidó en México; Kinney y su socio William Aubrey, fueron acusados por el suicidio.<sup>55</sup>

La lucha por el control comercial sobre la franja siguió y los asesinatos por este mismo asunto no acabaron. De hecho, para 1843, antes de la anexión de Texas a la Unión Americana, el plenipotenciario Juan Nepomuceno Almonte argumentaba que varios aventureros que habían radicado en Texas ya se encontraban en las villas ribereñas de Tamaulipas para negociar con sus residentes el modo de ingresar mercaderías prohibidas en México.<sup>56</sup> Los comerciantes mexicanos también hacían lo suyo; se aventuraban en busca del trueque norteamericano. En ocasiones, sabedores del peligro que representaba el retorno, se amparaban con autoridades norteamericanas para que los escoltaran hasta la frontera “de ambas repúblicas” para buscar “los caminos menos infestados por bandas y corsarios texanos”.<sup>57</sup>

Hubo momentos en que los crímenes en el norte de Tamaulipas inquietaron a los habitantes ribereños. Así lo admitía Tomás Barberena cuando con tono desanimado, señalaba que “más hoy, el estado peligroso en que se encuentran aquellas Villas del Norte, la necesidad de pensar en medios de precaución

---

<sup>52</sup> *Antonio Oliveira al administrador de tabacos de Camargo*, 16 de junio de 1842, villa de Camargo, FDJM-IIHUAT, Catálogo documental de la Guerra México-Estados Unidos, ficha 101.

<sup>53</sup> *Andrés Muguerza al subprefecto del Reynosa*, 6 de septiembre de 1842, Reynosa, Tamaulipas, FDJM-IIHUAT, Catálogo de la Guerra México-Estados Unidos, ficha 115.

<sup>54</sup> Givens, *op. cit.*

<sup>55</sup> *Idem.*

<sup>56</sup> *Juan Nepomuceno Almonte al presidente de la República mexicana*, 3 de marzo de 1843, “cerca de los Estados Unidos”, AHSRE-AEMEUA, legajo 28, expediente 3, f. 14.

<sup>57</sup> *Juan Pérez, Juan Oteno, Mateo Sandoval y Santiago Horiza a Juan Nepomuceno Almonte*, 19 de junio de 1843, Ciudad de Nueva York, AHSRE-AEMEUA, legajo 28, expediente 15, f. 3.

y seguridad que no podíamos conseguir si es cierto que el continuismo del Regimiento de defensores de las Villas del Norte protegen el contrabando y tienen relaciones con los texanos”.<sup>58</sup> Canales, el líder de las villas norteañas que mayor simpatía generaba entre habitantes de esas poblaciones ribereñas, no sólo era acusado de haber asesinado al subprefecto de la población de Guerrero; las quejas enfatizaban la relación comercial que mantenía “con algunos mexicanos destituidos de lealtades y de honor que se encuentran entre aquellos aventureros”, es decir, entre texanos.<sup>59</sup> Para 1845 en el mismo tono de desánimo Policarpo Martínez, prefecto de Distrito señalaba que varios rancheros de las Villas del Norte habían negociado con comerciantes norteamericanos casi tres mil cabezas de ganado tan sólo en la población de Corpus Christi, donde operaba Kinney.<sup>60</sup>

Incluso, la prensa nacional arremetió particularmente contra los habitantes del norte tamaulipeco. Eran considerados como los únicos responsables de toda la introducción de mercaderías ilegales hacia el noreste de México.<sup>61</sup> En una nota publicada en el periódico *El Gallo Pitagórico* en el año de 1845, se decía que los tamaulipecos eran “los contrabandistas natos del Seno Mexicano”. Es decir, que se trataba de personas arraigadas en el oficio cuya actividad les permitía, como hemos insistido, relacionarse con empresarios, granjeros y comerciantes anglo-texanos.

### **MARIANO ARISTA Y SUS VÍNCULOS CON EL CONTRABANDO**

Durante la década de los cuarenta del siglo XIX, los vínculos comerciales entre las Villas del Norte y Texas sobre la Franja del Nueces fueron más evidentes. Los miembros de la clase política de Tamaulipas no eran los únicos que se vieron involucrados en el contrabando; también lo estuvieron miembros de la administración federal. En 1839, al enterarse de la rebelión encabezada por Canales, Mariano Arista acudió a territorio norestense para pacificar la sublevación del aguerrido fronterizo. Es un momento en el que se hace explícito el interés entre jefes militares del noreste mexicano y el gobierno central por la monopolización de los negocios comerciales.<sup>62</sup>

---

<sup>58</sup> Tomás Barberena al ministro de Guerra y Marina, 1 de julio de 1844, Sabinas, Nuevo León, AHSEDENA, expediente 1981, f s/n.

<sup>59</sup> *Idem.*

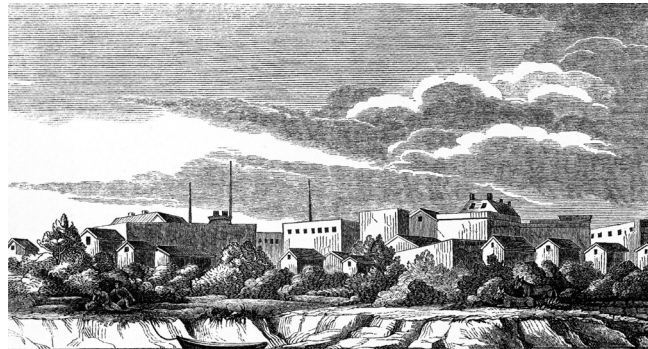
<sup>60</sup> Herrera, *El norte*, *op. cit.*, p. 51-53.

<sup>61</sup> Ignacio del Río, *Mercados en Asedio. El comercio transfronterizo en el norte central de México*, (1821-1848), México, Instituto de Investigaciones Históricas/UNAM, 2010, p. 126.

<sup>62</sup> Aunque las intenciones de un movimiento separatistas o federalista no escapaban a las pretensiones de los rebeldes del norte encabezados por el licenciado Canales. Un estudio que hace énfasis

Los jefes de los departamentos del norte se indignaron por la simpatía de los habitantes al comercio ilegal y buscaron soluciones para remediar el problema. En abril de 1840, el gobernador de Nuevo León, Jesús Dávila manifestó al ministro de Guerra y Marina que el contrabando se realizaba por la pésima vigilancia que existía a lo largo de la franja fronteriza con los Estados Unidos, por lo que, a su criterio, urgía militarizarla con miembros civiles. Apenas un año después, Mariano Arista general en jefe de Brigada del Ejército del Norte, con tono alarmante señaló a José Antonio Quintero, gobernador de Tamaulipas, el drástico aumento del contrabando entre tamaulipecos y texanos a través de las rancherías ubicadas sobre los márgenes del río Nueces.<sup>63</sup> Dávila, al igual que Quintero, culpaban a las sólidas relaciones comerciales que se gestaron de tiempo atrás entre fronterizos y texanos; los dos mandatarios proponían la reorganización de campañas y cuerpos de defensa para contener el problema.

En poco tiempo el contrabando se extendió como una epidemia que azotaba a toda la región del noreste e infectaba especialmente a varios miembros de la estructura militar y política. El fenómeno se volvió alarmante para el gobierno federal, agobiado por el estado de sus finanzas públicas y la presión de los comerciantes del centro y no así para los grupos de interés regional, quienes se veían beneficiados por la práctica fraudulenta.



Vista de la ciudad de Matamoros en la década de 1840.

Fuente: Thomas Bangs Thorpe, 1846.

---

las pretensiones separatistas es la tesis de maestría de Ridout, Joseph B. La opinión de que el movimiento del líder fronterizo fue federalista es de Josefina Zoraida Vázquez en el libro: *La supuesta República del Río Grande*.

<sup>63</sup> Gaceta del Gobierno de Tamaulipas, mayo 8 de 1841, núm. 18.

Las discrepancias de opiniones sobre las razones de la persistencia del contrabando comenzaron a florecer y siguieron en las discusiones sobre la mesa de las asambleas departamentales. Desde el centro de la república, los políticos argumentaron que a los defraudadores del erario no les importaba el problema financiero de la Hacienda Nacional y no tenían idea del daño que causaban a las arcas departamentales y nacionales. Las jefaturas departamentales señalaban que a los comerciantes inescrupulosos les hacía falta mano dura y un castigo ejemplar para que escarmentaran.<sup>64</sup> En 1841 la subprefectura de la villa de Reynosa puso el dedo en la llaga y ordenó un escarmiento para todas las personas que se dedicaran al negocio comercial con habitantes texanos. El propósito fue inducir a las restantes Villas del Norte a promulgar bandos que atentaran contra los comerciantes “desnaturalizados.” Pero de fondo, el asunto era poner un dique capaz de contener el tráfico de carretoneros a través de las poblaciones fronterizas tamaulipecas. Así pues, en un tono desbordante, los miembros del ayuntamiento de Reynosa señalaban que la única solución para detener el escandaloso comercio ilegal, era emprender campañas de castigo contra quienes mantuvieran negocios con texanos.

El general Mariano Arista condenó a penas de servicio militar por diez años en la Compañía Permanente, a toda persona que exportara mercancías hacia la República de la Estrella Solitaria. Asimismo, declaró “objeto de botín de guerra” a los decomisos “desde la orilla izquierda del Bravo, hacia el interior” y se consideraba contrabando a todas aquellas mercancías que se incautaran por el lado derecho del río.<sup>65</sup>

En 1841 el juez de Camargo, Bruno Díaz, delató a un par de contrabandistas ante el juez de la villa de Mier. El funcionario señalaba nombres: Nicolás Alanís y Trinidad Canales eran contrabandistas dedicados al abastecimiento de ganado a los sublevados de Texas. En su carta, García Bruno añadió que Alanís se dedicaba al robo de caballos en la orilla del río Bravo, animales que eran vendidos a rancheros texanos. Pero por el conflicto que imperaba entre Texas y México estos negocios eran considerados contrabando y traición a la patria por la legislación mexicana.<sup>66</sup> Pero Nicolás Alanís era un individuo astuto. Engañaba a las autoridades militares en México al decirles que pertenecía a la elite ganadera de las villas norteñas y, por tanto, el tráfico con sus animales era un asunto de supervivencia. Alanís, al mantener fuertes lazos de amistad con otros dueños de ranchos de las villas de

---

<sup>64</sup> *Idem.*

<sup>65</sup> *Idem.*

<sup>66</sup> García Bruno, Juez de paz de Camargo al juez de paz de Mier, 19 de junio de 1841, Camargo, Tamaulipas, FDJM-IIHUAT, sección Guerra México-Estados Unidos, documento sin clasificación, 2 fojas.

Camargo y Reynosa, escondía sus animales en los establos de sus amigos. Esto le permitía esperar la mejor manera para acercarse a sus clientes texanos.

Durante la campaña emprendida por Mariano Arista para recuperar Texas, el comercio legal estaba paralizado, en parte, por el temor que imponían las bandas de asaltantes y porque el gobierno mexicano prohibió toda clase de negociación con texanos. Aparte de los indios que incursionaban sobre la Franja del Nueces, estaban los llamados cowboys que merodeaban sobre la franja hasta la República de Texas y se dedicaban a asaltar las caravanas de arrieros que pretendían surcar la región. En noviembre de 1841, el texano y comerciante George Cavazos, dijo al alcalde Andrés Muguerza que una ley del 13 de marzo de 1840 permitió que los ladrones en cuadrilla fuesen perseguidos por autoridades civiles y militares. El comerciante refirió que, si los caminos no eran seguros por estar “infestados de esos delincuentes, el comercio no podría prosperar en lo absoluto”.<sup>67</sup> Y que las cuadrillas de salteadores, aprovechándose de las coyunturas civiles asechaban los agostaderos y las caravanas para apoderarse de los cargamentos. Henry Kinney, quien ya mencionamos, escribió a Mirabeau Lamar que si las actividades de los vaqueros no se frenaban todo se perdería en Corpus Christi.<sup>68</sup>

Dionisio Villarreal fue otro contrabandista perseguido por autoridades militares y civiles de las Villas del Norte. Dionisio convivió por mucho tiempo con grupos nativos de las praderas, lo que le valió para mezclarse entre las cuadrillas de indios y evitar la persecución. El sujeto, de Laredo, aprovechaba y participaba en las correrías de los indios para sustraer ganado en Tamaulipas. También se beneficiaba con el arte de la guerra de los grupos trashumantes, del conocimiento de los caminos y veredas para huir rápidamente del patrullaje mexicano. De este modo, junto con algunos nativos, el adiestrado contrabandista se dedicó al hurto de animales de cría y caballos en los agostaderos aledaños a las poblaciones ribereñas para negociar con habitantes que merodeaban la Franja del Nueces.<sup>69</sup>

En un ambiente en que la desertión de los miembros de la defensa nacional y la falta de recursos estaba a la orden del día, no eran raras las medidas que tomó el militar Mariano Arista, quien evidentemente trató de amortiguar dos de los graves problemas que mantuvo la defensa en la frontera norte de México durante gran parte del siglo XIX. Lo paradójico fue que, al despuntar la década de los cuarenta,

---

<sup>67</sup> *George Cavazos a Andrés Muguerza alcalde de Reynosa*, 29 de noviembre de 1841, en Archivo Histórico de Reynosa. (en adelante AHR) (documento sin clasificación).

<sup>68</sup> Givens, op. cit.

<sup>69</sup> Justo García al juez de Paz de Guerrero, junio de 1845, Ciudad Guerrero, Archivo Histórico de Mier, en FDJM-IIHUAT.



el propio general Mariano Arista en complicidad del ministro de Guerra Juan Nepomuceno Almonte, permitió la entrada de un cargamento de textil y algodón por El Refugio, lugar que por entonces estaba en manos del grupo centralista. La intención de Arista era abastecer a las fábricas de hilados y tejidos de Saltillo, uno de los principales centros de procesamiento del algodón del noreste mexicano y que estaban en manos de los extranjeros: Santiago Hewetson, Nicolás Pendergart y Pedro Halle.<sup>70</sup> Sin embargo, Arista y Guerra dijeron que la intención fue obtener recursos para el pago de tropas localizadas en los fuertes de Texas. No obstante, esos productos estaban prohibidos para su importación en los mercados mexicanos; el general Arista recibió un “pago” de 50 000 pesos de los comerciantes extranjeros por la introducción del cargamento.<sup>71</sup>

## CONCLUSIONES

Con el estallido de la Revolución texana, Santa Anna impidió cualquier relación con los rebeldes, mientras que la Franja del Nueces fue el escenario principal para comerciantes y no comerciantes, que se vieron beneficiados con el negocio mercantil. Al poco tiempo esta región fue poblada y se convirtió en el punto de intercambio comercial, donde participaron individuos de diversa índole social en medio de una guerra. La colaboración de funcionarios en los negocios ilícitos y la complicidad entre autoridades militares mexicanas con comerciantes y granjeros norteamericanos durante el conflicto México-texano, era una práctica casi institucionalizada que se solidificó con la firma del tratado de paz en 1848. No fueron pocos los miembros de la administración pública y jefes militares considerados sospechosos de participar en el contrabando durante uno de los episodios más cruciales en la historia de México. En pleno conflicto entre México y la República de la Estrella Solitaria, los comerciantes de una y otra región actuaron como bisagras que unieron a las ciudades, villas y pueblos del nororiente de México con la economía de Europa y Estados Unidos. Los mercaderes de dichos centros poblacionales, al encontrarse alejados de los principales mercados y centros urbanos proveedores de víveres del centro de México, moldearon su estructura socioeconómica de acuerdo con los beneficios y privilegios que les concedió la práctica comercial ilegal, la geografía de su territorio y la cercanía con núcleos de interacción mercantil de regiones de Estados Unidos. De hecho, uno de los efectos inmediatos de dicho comercio fue

---

<sup>70</sup> Cecilia Sheridan Prieto, “Coahuila y la invasión norteamericana”, en Josefina Zoraida Vázquez (coord.), *México al tiempo de su guerra con Estados Unidos, (1846-1848)*, México, Secretaría de Relaciones Exteriores, El Colegio de México, Fondo de Cultura Económica, 1997, p. 178.

<sup>71</sup> Del Río, *op. cit.*, p. 126.



el interés de nuevos pobladores por fundar pequeños conglomerados urbanos a lo largo de la margen izquierda del río Bravo.

En el norte tamaulipeco, militares y funcionarios del gobierno mexicano y de otros estratos sociales practicaban el comercio porque las circunstancias así lo exigían. El cargo público permitía cruzar la Franja del Nueces sin mayor problema, al tiempo que las relaciones comerciales entre funcionarios, militares y texanos proliferaron, causadas, en parte, por la creciente colonización de Texas, que permitió, a su vez, la construcción de una especie de puente comercial entre el septentrión mexicano y Estados Unidos.

De esta manera, observamos que el negocio ilegal reflejó la pérdida relativa de la soberanía política del gobierno central respecto de sus provincias del noreste mexicano, al tiempo que éstas se insertaron en la dinámica de la economía norteamericana. Además, el contrabando por la Franja del Nueces fue un instrumento de características centrífugas, de *modus vivendi*, de oposición y de control territorial que desplegaron y utilizaron comerciantes, políticos, funcionarios, militares y otros individuos de aquella región para resistir a las políticas económicas y comerciales adoptadas por sus respectivos gobiernos centrales. La añeja, compleja y bien articulada relación manifestada en el norte tamaulipeco, permitió controlar el territorio para fines comerciales particulares y no así para los intereses de políticos y agentes industriales del país, de ahí la explicación, en parte, sobre el sucesivo fracaso del Estado mexicano por desaparecer el contrabando.



## **PANORÁMICA DEL CONTRABANDO EN LA FRONTERA NORTE DE MÉXICO EN EL SIGLO XIX**

Octavio Herrera Pérez  
*Universidad Autónoma de Tamaulipas*

La pretensión del presente texto es intentar hacer el esbozo de una amplia trama de acontecimientos y procesos ligados al comercio ilegal que se generó en el norte de México desde la independencia nacional hasta fines del siglo XIX, enfatizando la trascendencia que tuvo la conformación de la frontera internacional entre México y Estados Unidos en el parteaguas de esa centuria. En este esquema destaca el funcionamiento del puerto de Matamoros como nodo articulador de un eje de comercio hacia el interior del país, por donde fluyó, de manera significativa, el contrabando. Tal dinámica se vería alterada por el impacto geopolítico de la conformación de la frontera, que se inició de hecho con la independencia de Texas en 1836; y más tarde, con la franca invasión americana y la firma del Tratado de Guadalupe Hidalgo, la nueva frontera internacional presentaría una renovada oportunidad para el crecimiento exponencial del comercio ilícito, ante las discordantes medidas de regulación fiscal que el gobierno nacional quiso aplicar a la nueva realidad fronteriza mexicana, sujeta directamente a la poderosa influencia mercantil estadounidense. Lo que se observará en la segunda mitad del siglo XIX será la época de oro del contrabando, ante la apertura casi completa de la frontera, a la par de las convulsiones políticas que envolvieron a la nación completa. Fue hasta el último tercio de aquella centuria, y en paralelo a la consolidación del moderno Estado mexicano, cuando se restringió en forma notable esa práctica mercantil ilegal fronteriza. Analizar las principales vertientes de estos temas, se insiste, será el objeto de atención de estas líneas, basado en una exhaustiva indagatoria documental que le dan fundamento.

### **DE LA APERTURA PORTUARIA EN MATAMOROS A LA INVASIÓN AMERICANA**

Con la apertura del puerto del Refugio/Matamoros en la década de 1820 se formalizó a través de su aduana el punto para la realización de las transacciones entre el norte de México y el comercio exterior, en cuya actividad no estuvo ajena la presencia del contrabando. Esto fue producto de la antigua marginación económica colonial y el deseo de dar mayor libertad a la circulación del comercio, por lo que el contrabando apareció como un remedio al desabasto. Dicho fenómeno tuvo sus orígenes en las postrimerías coloniales. Así se documentó en algunas causas judiciales en el norte del Nuevo Santander, una a raíz del viaje por tierra realizado en 1805

por un grupo de colonos a la Luisiana, donde resultó implicado el capitán de la villa de Reynosa, Juan José Ballí,<sup>1</sup> o el caso de varios individuos de la misma población que fueron sorprendidos en 1817 con un cargamento de tabaco extranjero luego de haber llevado ganado robado a Estados Unidos.<sup>2</sup> El puerto del Refugio funcionaba al servicio del contrabando desde antes de finalizar el dominio español, como lo señaló Manuel Payno, escritor, oficial de la aduana de Matamoros en la década de 1840 y futuro ministro de hacienda, al decir:

En la divergencias de opiniones que hay sobre el verdadero origen de Matamoros, me inclino a creer que no dejarían de visitar la costa de algunos pequeños buques contrabandistas, y que con tal motivo los colonos de El Refugio harían sus frecuentes excursiones para habilitarse mantas, loza y otras cosas.<sup>3</sup>

Hay suficientes referencias documentales del contrabando que se desarrolló en la barra o puerto de Brazos de Santiago desde un principio, principalmente de tabaco, ya que este producto era un estanco del fisco colonial pero que siguió bajo el control de la hacienda pública mexicana, que tenía en este ramo uno de los principales ingresos. El tabaco era el principal producto primario exportado desde Nuevo Orleans, puerto al que el Refugio/Matamoros se encontraba subordinado comercialmente, dada la cercanía de los centros productores situados en las llanuras de la costa atlántica de Estados Unidos.<sup>4</sup> Esta situación se debía a la propia

---

<sup>1</sup> Expediente relativo al seguimiento de la causa criminal contra el capitán Juan José Ballí, Provincias Internas, 44-412-416, Archivo General de la Nación

<sup>2</sup> Expediente instruido en la villa de Reynosa, sobre averiguaciones de un contrabando de tabaco introducido por varios individuos y sobre robo de bestias extraídas para Estados Unidos, Causas Criminales, Archivo Histórico de Reynosa.

<sup>3</sup> Manuel Payno, *Matamoros en 1844*, Ciudad Victoria, Instituto Tamaulipeco para la Cultura y las Artes, 2013, p. 10.

<sup>4</sup> En los Matamoros Archives de la Universidad de Texas se localizan los datos siguientes: Sobre el reembarco de un cargamento de tabaco del francés Mor en la goleta “Ocho de enero”, Pedro García a Andrés Saldaña, vol. X. El Refugio, 15 de enero de 1823, p. 67; Expediente decomiso de plata sellada aprehendida a bordo de la goleta nombrada “Ocho de enero”, vol. V, pp. 8-47; Remisión del expediente sobre el contrabando del bergantín “Forest” y la goleta “Sorpresa”, para realizar las diligencias indicadas, Juan Echeandía a Andrés Saldaña, vol. X, Aguayo, 13 de marzo de 1823, p. 114; Solicitud de diligencias sobre el contrabando de tabaco del extranjero Juan Boy, José María Zozaya a Andrés Saldaña, vol. X, San Carlos, 22 de mayo de 1823, p. 91; Sobre un contrabando de tabaco de los extranjeros Mor y Michel, Pedro García a Andrés Saldaña, vol. X, El Refugio, 16 de enero de 1823, p. 78; Expediente de 10 bultos de

localización de la barra de Brazos de Santiago, situada a unos cincuenta kilómetros de Matamoros, del otro lado del río Bravo, y a la que se accedía por caminos malos, rodeados de lagunas y llanuras intransitables en tiempos de lluvias, cubiertas de densos chaparrales que permitían ocultar las mercancías ilegales y en donde era posible hacer desembarcos furtivos de mercancía en la costa despoblada o en la boca del río. Y aunque se proyectó instalar las oficinas de aduana al pie del embarcadero, las extremas condiciones del litoral no lo permitieron, así que permanecieron en la ciudad.

En realidad, era imposible fiscalizar un frente tan amplio, tan propicio por naturaleza para realizar operaciones ilícitas. Por otra parte, el oficio de *contrabandista* no producía rechazo social, sino que era considerado un modo más de vida, económicamente importante, a la vez que reafirmaba el rechazo local a las prohibiciones gubernamentales contra la libertad de comercio. En cuanto a los comerciantes extranjeros, además de la actividad mercantil legal, la canalización de parte de sus existencias hacia el comercio ilícito era un modo de incrementar sus ganancias. Un funcionario aduanal llegó a tildar a Matamoros de ciudad donde “no se conoce [...] más que el asesinato, el pillaje y el robo, el juego, la holgazanería, el chisme, el enredo, la vil calumnia, la mentira [y] la mala fe”.<sup>5</sup>

El contrabando no disminuyó en los años que siguieron, como dan prueba los documentos de la época.<sup>6</sup> A inicios de los años treinta el servicio consular británico

---

tabaco aprehendidos en el rancho las Rusias, 184, vol. XVI, p. 180; Expediente de 30 bultos de tabaco aprehendidos a bordo de la goleta “Elite Sali”, 1824, vol. XVI, pp. 159-179; Remisión de expedientes de contrabando durante su administración, Pedro José García al alcalde de 1ª denominación, vol. IX, El Refugio, 2 de septiembre de 1824, p. 35; Sobre la captura en el rancho de Manuel López de 14 bultos de tabaco, Joaquín Durán al alcalde en turno, vol. X, El Refugio, 9 de septiembre de 1824, p. 6; Conminación para que se impida la introducción ilícita de tabaco, producto notoriamente abundante en la población en detrimento de los intereses de la federación, Enrique Camilo Suárez al alcalde de 1ª nominación, vol. X, Ciudad Victoria, 26 de octubre de 1835, pp. 17-22; Sobre la aprehensión de cinco tercios de tabaco a Juan Longoria y Serna, vol. X, ca. 1825, s.d., p.44, Matamoros Archives-Dolph Briscoe Center for American History/University of Texas at Austin.

<sup>5</sup> El alcalde de Matamoros a Feliciano Quintero, vol. XI, Matamoros, 6 de agosto de 1827, pp. 59 y 60, Matamoros Archives-Dolph Briscoe Center for American History/University of Texas at Austin.

<sup>6</sup> En el AHM se localizan los siguientes expedientes sobre este fenómeno en la época que aquí se analiza. Sobre la falsedad con que se dijo no haber podido entrar en el Brazo de Santiago la goleta mercante “Sally-Am”, y averiguación en los fraudes que se cometen a la sombra de esta imposibilidad, ca, 1828, Cabildo, caja 3, exp. 15; Sobre la introducción clandestina de 170

aseguraba que el monto de las mercancías introducidas ilegalmente por Matamoras alcanzaba los tres y medio millones de pesos, ligeramente superior al monto de las mercancías exportadas e importadas de manera legal.<sup>7</sup> El contrabando terrestre a través de las villas del norte tampoco menguó. Un caso fue la introducción ilícita de efectos hecha en 1834 por José Ángel y Bacilio Benavides, vecinos de Laredo, desde los puertos de Matagorda y Aranzazú, situados en la costa de Texas.<sup>8</sup>

Después de 1836 el asunto tomó características no sólo de delito fiscal, sino también de orden militar, por la guerra entre Texas y México. Por ello 1841 se decretó que todo aquél que comerciara con el enemigo y sus protectores sería puesto al servicio del ejército por diez años, y los efectos procedentes de Texas serían declarados botín de guerra.<sup>9</sup> Más tarde el castigo se exacerbó, al considerarse a quien se encontrara a una legua de la margen izquierda del río como “favorecedor y cómplice de los usurpadores” texanos, y como tal debía ser aprehendido o ejecutado

---

barriles de aguardiente de Castilla, 132 garrafones más, y 33 resmas de papel español, hecha en el Brazo de Santiago 1828, Cabildo, caja 3, exp. 19; Expediente en que se declara, caídos en pena de comiso, la excedencia, de los efectos que resultaron en la balandra “Washington”, como en el que se manifiestan, por el ante ciudadano José María Villarreal, alcalde 1° y juez de Hacienda, 1831; Expediente en que se declara, caídos en la pena de comiso los efectos de prohibida introducción, que condujo el bergantín “Petit Naney”, como en el que se expresa, por ante el C. José Ma. Villarreal, alcalde 1° constitucional de Hacienda de ésta, 1831; Expediente de comiso de efectos del bergantín-goleta “Juanita”, 6 de diciembre de 1831; Expediente en que se declaran caídos en la pena de comiso los efectos aprehendidos a la balandra “Washington”, por ante el ciudadano José Ma. Villarreal, alcalde 1° constitucional y juez de Hacienda de ésta, 1831; y Expediente de comiso de efectos de la goleta “Avice”, 16 de mayo de 1831, todos estos últimos casos se localizan en ramo Presidencia caja 1, exp. 24. Sobre penas de comiso aplicadas por el administrador de la aduana Francisco Lojero, en 1832, a las goletas “Pelicano”, “Perla”, “Avice”, “Prevoyante”, “Mejicana”, “Nueva York” y “Helen Mar”, así como la aprehensión de un contrabando en el rancho del Chiquihuite, ver Presidencia, caja 1, exp. 30, Archivo Histórico de Matamoras.

<sup>7</sup> Cifra en el despacho número 50/100, p. 31, Foreign & Commonwealth Office; microfilme consultado en la biblioteca Daniel Cosío Villegas de El Colegio de México.

<sup>8</sup> El alcalde de Laredo a Pedro Ballesteros (juez de Distrito), 22 de diciembre de 1834; y el alcalde de Laredo al alcalde de Matamoras, 22 de diciembre de 1834, caja 5, f. 22, pp. 82-84, Laredo Archives, The Portal to Texas History.

<sup>9</sup> Decreto dado en Sabinas, en 13 de abril de 1841, Mariano Arista, Matamoras Archives-Dolph Briscoe Center for American History/University of Texas at Austin.

en el acto.<sup>10</sup> Sin embargo, por encima de tales penas, el contrabando terrestre no cesó, al grado que cuando en 1845 el ejército estadounidense se encontraba en Corpus Christi dispuesto a invadir el país, varios vecinos de las villas del norte de Tamaulipas, comerciaban ganado a cambio de efectos extranjeros.<sup>11</sup>

El contrabando por Matamoros no sólo era promovido por los habitantes y comerciantes. Para cada nuevo funcionario de la aduana, esta práctica ilegal era una oportunidad para el enriquecimiento personal. Así lo consignó un viajero ruso en su tránsito entre la ciudad de México y el puerto de Veracruz, al afirmar:

[...] ante los jinetes que encontramos se destacaba uno ricamente ataviado: un hombre corpulento y bien alimentado quien parecía no caber en su propia piel. Hace unos ocho meses era pobre. Pero siendo empleado aduanal de Matamoros, se apropió de la cantidad de doscientos mil talegos.<sup>12</sup>

Los militares no fueron ajenos al contrabando, como se observó en el escándalo que desató la confiscación de un lote de muebles de lujo, destinados a venderse en la feria de Saltillo, hecha en agosto de 1841 a la extranjera Lucinda Vautrey Griggi, amante del general Adrián Woll, jefe de las armas en Matamoros.<sup>13</sup> O bien el decomiso en Saltillo de una hilaza importada que iba con permiso del general Valentín Canalizo con guías aduanales de Matamoros.<sup>14</sup>

Las cosas cambiarían notablemente para la regulación del comercio exterior en Matamoros a partir de la primavera de 1846, cuando el ejército de los Estados Unidos se impuso militarmente en el inicio de la guerra contra México y ocupó la ciudad. Con ello quedaron abolidas de facto las disposiciones fiscales mexicanas imperantes, especialmente la restrictiva ordenanza de aduanas de 1845.

En contraste, tras las tropas invasoras se dejaron ver en Matamoros numerosos comerciantes estadounidenses, ávido de ganancias como proveedores del ejército en

---

<sup>10</sup> Decreto de 20 de junio de 1844, Mier, Adrián Woll, Tejas, continuación de la guerra y otras medidas, Presidencia, caja 8, exp. 7, Archivo Histórico de Matamoros.

<sup>11</sup> Gaceta del Gobierno Constitucional de Tamaulipas, Ciudad Victoria, 4 de diciembre de 1845, Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Tamaulipas.

<sup>12</sup> F.P. Wrangel, *De Sika a San Petersburgo a través de México*, México, SepSetentas, 1975, p. 127.

<sup>13</sup> Averiguación sobre el contrabando de 30 bultos de muebles introducidos por Lucinda Griggi y denunciado por Jesús María Ibarra, administrador de rentas de Coahuila, 24 de agosto de 1841, exp. 86, leg. 39, Archivo Histórico de Saltillo.

<sup>14</sup> "Hilazas de Saltillo", en *"El Ancla"*, vol. XXXVIII, Matamoros, 24 de mayo de 1841, p. 121, Matamoros. Archives-Dolph Briscoe Center for American History/University of Texas at Austin.

marcha al interior de México. Tratando de aprovechar este movimiento mercantil, el general Zacarías Taylor proclamó que se podían realizar por Matamoros todas las exportaciones de dinero y plata que se quisiera sin pagar derechos, así como la importación de toda clase de mercancías, a excepción, por supuesto, de efectos de guerra.<sup>15</sup> Sin embargo, el departamento del tesoro de Estados Unidos consideró pertinente aplicar en Matamoros y los siguientes puertos que cayeran en manos de su ejército, las leyes y tarifas aduanales vigentes en aquel país, sin hacer distinciones sobre las importaciones de origen europeo o por el tipo de mercancía, con la finalidad de obtener fondos que coadyuvaran al financiamiento de la guerra. Sobre la base de tal razonamiento, el presidente Polk autorizó la aplicación del llamado “arancel Walker” (el apellido del secretario del tesoro), que resultaba de una combinación de las reglas arancelarias mexicanas y estadounidenses. Este arancel era mucho más reducido que el 60 % de impuestos que normalmente se cobraba en el país hasta antes de la invasión de acuerdo con la ordenanza de 1845, se caracterizó por una simplificación aduanal al exigir sólo el pago de un dólar por tonelada, sin entrar en los engorrosos trámites de importación.<sup>16</sup> La imposición del arancel Walker provocó la protesta de los comerciantes norteamericanos establecidos en Matamoros a raíz de la guerra, pues se sentían con derecho a obtener grandes provechos; sin embargo, aun con el impuesto, éstos siguieron haciendo buenos negocios ya que mucho de lo que introducían acababan por venderlo a los mercaderes mexicanos que acudían a Matamoros para después internarlo de contrabando al país, sin que el vendedor se responsabilizara de esta operación o se expusiera a algún riesgo.<sup>17</sup> De acuerdo con cifras consulares británicas durante la ocupación de Matamoros ingresaron alrededor de 215 000 libras de diversas variedades de telas, mayoritariamente inglesas, aunque no se puede saber a ciencia cierta si éstas fueron todas las mercancías introducidas.<sup>18</sup>

No obstante, la propia cifra proporcionada por las fuentes inglesas permite concluir que había un intenso contrabando en medio de la guerra, pues tal volumen era imposible que fuera solamente para consumo de esa localidad.

---

<sup>15</sup> Anastasio Parrodi al ministro de Guerra y Marina, Tampico, junio 3 de 1846, Operaciones Militares, exp. XI/481.3/2222, fs. 0043, Archivo Histórico de la Secretaría de la Defensa Nacional.

<sup>16</sup> Leroy Graf, “The Economic History of the Lower Rio Grande, 1820-1875, Ph D tesis, University of Harvard, 1942, vol. I, pp. 172-192.

<sup>17</sup> LE-1095, Archivo Histórico Diplomático Genero Estrada/Secretaría de Relaciones Exteriores.

<sup>18</sup> Araceli Ibarra, *El comercio y el poder en México 1821, 1864. La lucha por las fuentes financieras entre el Estado central y las regiones*, México, Fondo de Cultura Económica/Universidad de Guadalajara, 1998, p. 342.



En efecto, el movimiento mercantil generado por los norteamericanos alentó tremendamente el flujo del contrabando, que hubo de ser tolerado por los jefes mexicanos que merodeaban la región ya que al alterarse los ritmos normales del comercio, sus habitantes demandaban tales productos a pesar de la prohibición absoluta dictada por el abrumado gobierno nacional y la natural indignación que causaba entre los círculos políticos y económicos del interior del país.<sup>19</sup> A fin de sacar provecho de una situación inevitable, el general Antonio Canales, entonces a la cabeza de una guerrilla, se dedicó a cobrar los derechos de importación a los cargamentos que salían de Matamoros,<sup>20</sup> y el gobierno local impuso a su vez un gravamen de 6% sobre el valor del cargamento, además de los derechos de importación vigentes; para hacer cumplir esta disposición designó promotores de hacienda, los que se situaban en los caminos principales a manera de resguardo aduanal.<sup>21</sup>

#### **AUGE DEL CONTRABANDO FRONTERIZO**

La recesión que abatió a la frontera mexicana tras el fin de la guerra de intervención americana en 1848, las restricciones fiscales y la ausencia de oportunidades para impulsar la economía en el norte de Tamaulipas local orillaron a sus pobladores, tanto para abastecerse como para generarse ingresos, a volcarse sobre el único medio que tuvieron a la mano: el contrabando. Esta actividad de hecho daba la continuidad al comercio libre que los norteamericanos habían propiciado durante la ocupación del noreste, favorecido ahora por la presencia de una cadena de poblaciones mercantiles dedicadas al comercio con México. La frontera mexicana en Tamaulipas se convirtió entonces en el paso de un contrabando a gran escala de mercancías provenientes de Estados Unidos, que una vez llevadas a Monterrey se distribuían en el interior del país, amparadas con documentos que acreditaban su importación “legal”.

La apertura comercial *de facto* a través del contrabando experimentada en la frontera vulneró no solo los intereses económicos del comercio y la industria del centro de México, sino también las ganancias de los puertos marítimos, cuyo

---

<sup>19</sup> *El Defensor de Tamaulipas*, Ciudad Victoria, octubre 23 de 1847, Operaciones Militares, exp. XI/481.3/2706, f. 0012 Archivo Histórico Secretaría de la Defensa Nacional.

<sup>20</sup> Francisco Vital Fernández al administrador de la aduana de Matamoros (en San Fernando), Ciudad Victoria, octubre 23 de 1847, Operaciones Militares, exp. XI/481.3/2706, fs. 0013-0014, Archivo Histórico Secretaría de la Defensa Nacional.

<sup>21</sup> Decreto de 6 de mayo de 1848, Francisco Vital Fernández, *El Defensor de Tamaulipas*, Ciudad Victoria, julio 8 de 1847, Instituto de Investigaciones Históricas/Universidad Autónoma de Tamaulipas.

negocio estaba precisamente en el control del comercio exterior que ahora veían escapar ante el torrente de mercancías procedentes del norte, que inundaban sus áreas de influencia comercial. El caso de Tampico es ilustrativo, sobre todo porque era un puerto localizado en el mismo estado de Tamaulipas, vecino a la nueva frontera, cuyos comerciantes se quejaban amargamente en 1850 por la drástica reducción de sus operaciones mercantiles. Al hacer su queja aseguraban que Matamoros y Camargo abastecían los mercados del noreste del país y aun las plazas de Zacatecas, Chihuahua, San Luis Potosí, Guanajuato y hasta la ciudad de México, y estimaban que en Monterrey se vendían los productos de algodón más baratos que en Tampico, entre 25 y 40%, debido, entre otros factores, a que no se pagaba el derecho de consumo o internación, el cual representaba la sexta parte de los impuestos de importación. Esto obligaba a los mercaderes a cambiar sus rutas de operación, y estimulaba, decían el que “cualquiera que tenga mil o dos mil pesos” pudiera acudir a la frontera, ya que las ganancias eran seguras por el bajo costo de las mercancías. Ante tal situación, los comerciantes de Tampico se pronunciaron por una disminución en los aranceles vigentes como una medida paliativa para superar la crisis, y aseveraron que la única solución era el cierre definitivo de la frontera a las importaciones.<sup>22</sup> Y por sí no fuera suficiente, las dificultades económicas de los comerciantes tampiqueños se veían agravadas porque las importaciones europeas no tenían mercado en ese momento dada la saturación de productos internados al país durante la ocupación norteamericana, y así en 1849 menos de la mitad de tres millones de libras en mercancía arribadas al puerto pudieron hallar comprador. En ese mismo año, en la feria de San Juan de los Lagos (una plaza que de tiempo atrás era principalmente abastecida por el comercio de Tampico), de 40 000 bultos o tercios de efectos quedaron 10 000 sin venderse.<sup>23</sup>

---

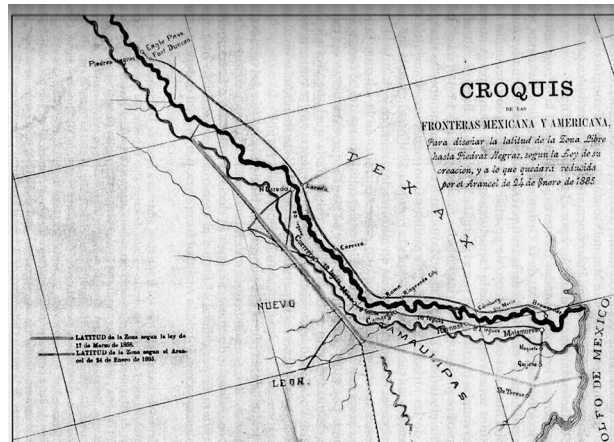
<sup>22</sup> *Reflexiones sobre arancel, prohibiciones, comercio ilícito y de buena fe, s.p.i.*, 1850., Fondo Gabriel Saldívar y Silva, Biblioteca Pública del Estrado de Tamaulipas Marte R. Gómez.

<sup>23</sup> *El Faro*, Chihuahua, 23 de marzo de 1850, Archivo Histórico de Ciudad Juárez. Otro ejemplo de la saturación de mercancías introducidas durante la guerra al país lo proporciona el cónsul inglés en Matamoros, Adolph Uhde, quien aseguraba en 1849 que la tela de algodón raso (imperial) se adquiriría en Brownsville a razón de siete centavos la vara, y sufría un gravamen de 15 centavos por concepto de importación, lo que daba un costo en suelo mexicano de 22 centavos la vara; pero si se enviaba a Monterrey, donde se almacenaban grandes cantidades de tela desde tiempos de la ocupación norteamericana, no podía ser vendida a más de 14 centavos la vara, lo que significaba una pérdida que incluso rebasaba el precio original del producto, Adolph Uhde, *Die Länder am unter Rio Bravo del Norte*, Heidelberg, Geschichtliches un

Además de estos testimonios, los problemas comerciales de Tampico pueden ser evaluados con las estadísticas de que disponemos de entre 1848 y 1861, principalmente del valor de las importaciones. Si se comparan éstas con las realizadas en un período similar en la frontera tamaulipeca, los resultados son muy claros. En principio, se puede notar que efectivamente, a partir de 1849, comenzó un declive en las operaciones mercantiles en el puerto de Tampico que se prolongó hasta 1853, cuando hubo un repunte, aunque con una nueva recaída en 1854 y otra vez un alza en los dos años siguientes, la que de todos modos no fue suficientemente significativa. Una nueva e importante variación se observa a partir de 1856, al ocurrir una larga y sostenida caída que no se recuperó hasta 1862, en tanto se comenzaban a manifestar los beneficios de la liberalización comercial. Las razones de estas dificultades mercantiles en Tampico fueron varias: los conflictos políticos-militares entre los liberales, la ocupación de los conservadores en la fase temprana de la Guerra de Reforma, y después, la desconfianza de los comerciantes locales por los continuos préstamos forzosos para sostener el gasto bélico del partido liberal. Sin embargo, una nueva caída se presentó en 1861, resultado de la guerra civil que envolvió a Tamaulipas por problemas electorales- el conflicto entre “rojos y crinolinos”- y en la cual Tampico era una plaza en disputa. La recuperación, que comenzó a partir de 1862, se puede atribuir al bloqueo que las potencias de la Triple Alianza hicieron del puerto de Veracruz, justo antes de la intervención francesa; sin embargo, no se alcanzó el monto de las importaciones que para ese momento se realizaban en la frontera, de las que si bien no poseemos información contable, sí las podemos inferir, ya que estaba en pleno florecimiento la zona libre, implantada en 1858 a lo largo de la frontera tamaulipeca, y también se comenzaba a manifestar los importantes efectos económicos de la Guerra Civil norteamericana.

---

Erlebtes, 1861, pp. 290-294, citado por Walter L. Bernecker, *Contrabando, ilegalidad y corrupción en México del siglo XIX*, México, Universidad Iberoamericana, p. 40.



Mapa de la Zona Libre y su extensión posterior en el bajo río Bravo.  
Fuente: Universidad Autónoma de Tamaulipas.

Aparte de la participación directa de los fronterizos en el comercio ilícito a fin de superar la crisis de la posguerra, se puede muy bien asegurar que la corrupción aduanal fue otra de las razones poderosas que posibilitaron el florecimiento de esta actividad. Testimonio patente de ello fue la conducta del administrador de la aduana de Camargo, Antonio Galván, quien en 1850 llegó a esta oficina, según él mismo dijo: “revestido de facultades para todo” y presumiendo del respaldo del propio presidente Arista. Y en efecto pronto lo demostró, pues sin esperar órdenes superiores vendió 210 tercios de manta trigueña depositada en las bodegas de la aduana a un señor Aguirre, de Saltillo, a precio de ocho centavos la yarda, cuando otros comerciantes la ofrecían hasta en 11 centavos y medio. Poco después, dos de sus hermanos fueron aprehendidos en Ciudad Victoria con tres carros cargados de tercios. Pero su punto culminante fue el permitir la introducción por Mier, donde no existía aduana, de más de mil cargas de mercancía extranjera, así como la exportación de \$30 000 en metálico sin mayores trámites en Camargo, en buena medida también porque los personajes locales eran ajenos al manejo directo de la aduana. Así se logró que Galván fuera separado de sus funciones y sometido a juicio en el juzgado de distrito de Coahuila y Nuevo León.<sup>24</sup>

El ejemplo anterior revela cómo la corrupción de los funcionarios aduanales era una componenda muy socorrida por las casas comerciales de la orilla izquierda del Bravo, y los introductores de las mercancías hacia México, los que tejieron en la

<sup>24</sup> *El Constitucional*, Ciudad Victoria, 1 y 8 de julio y 12 y 19 de agosto de 1850, y 15 de marzo de 1852, Rare Books, Nettie Lee Benson Latin American Collection, University of Texas at Austin.

década de 1850 una vasta red de intercambios ilícitos entre la frontera y los centros distribuidores de Monterrey, Chihuahua, Durango, San Luis Potosí y otros sitios del centro del país. De las abundantes introducciones hechas durante la guerra no se sabe su monto exacto, y tampoco existen datos para calcular la cantidad del contrabando ingresado al país en la época inmediata a la conformación de la frontera, pero todas las noticias indican que fueron enormes.

El abuso de los contrabandistas llegó al extremo de constituirse en un abierto desafío a las autoridades aduanales mexicanas, ya que se desplazaban como partidas armadas y se enfrentaban a balazos por quien pretendiera detenerlos. Dos hechos, entre muchos, dan cuenta de la gravedad de esta situación. Uno ocurrió a finales de 1849, al ser incautado un contrabando a orillas del Bravo por los celadores de Camargo; estos fueron sorprendidos después en el rancho de Guardados por un grupo de norteamericanos, quienes a punta de pistola recuperaron el cargamento y lo cruzaron a Texas.<sup>25</sup> Otra manera de realizar transacciones ilícitas fue el financiamiento de subversiones políticas. Esto era típico en cualquier puerto en el segundo tercio del siglo XIX, sólo que en la frontera el apoyo a la inestabilidad política era abiertamente promovido por los comerciantes residentes en las poblaciones norteamericanas, lo que teñía al asunto de una enorme peligrosidad, que podía derivar en reclamaciones territoriales. Esto se observó con nitidez durante la rebelión de La Loba en 1851, cuando los comerciantes de Brownsville apoyaron una inconformidad gestada en el norte de Tamaulipas para así aprovechar la oportunidad e introducir grandes cantidades de mercancías, valuadas en tres millones de dólares, sin pagar ningún derecho aduanal. Esta agresiva operación constituía de hecho una verdadera estrategia mercantil, como bien lo denunció el plenipotenciario mexicano ante el gobierno de Washington, y también lo confirmó el cónsul Prusia en Matamoros al decir que se había “conformado en menos de dos años la ciudad portuaria de Brownsville, cuya actividad es casi sólo el contrabando a México [y] es el depósito de todas las mercancías prohibidas destinadas a ingresar clandestinamente a la República.”<sup>26</sup> Frente a estos abusos no resulta extraño que el gobierno mexicano decidiera aplicar una política fiscal rígida en la frontera norte.

Y también se explican las protestas de comerciantes e industriales del centro del país, que veían amenazados sus intereses por el contrabando.

---

<sup>25</sup> Una partida de norteamericanos viola el territorio mexicano y roba 15 carros de mercancía que salieron de la villa de Mier, LE-1095, Archivo Histórico Diplomático Genaro Estrada, Secretaría de Relaciones Exteriores.

<sup>26</sup> Opinión del cónsul prusiano Ferdinand von Striffert sobre la nueva frontera internacional entre México y Estados Unidos, 1 de marzo de 1850, en W. L. Bernecker, *op. cit.*, p. 126

## CREACIÓN DEL CONTRARRESGUARDO ADUANAL

La nueva realidad de la frontera norte no dejó de ser un pendiente para el Ministerio de Hacienda, obligando al gobierno para que se aplicara una estrategia enérgica en la contención del contrabando. Por tanto, el ministro Manuel Payno, conocedor del norte de Tamaulipas, propuso la creación de un Contrarresguardo Aduanal en la frontera norte. En sus considerandos señalaba que:

Mientras no se dicten medidas urgentes para evitar el escandaloso contrabando que se hace por la misma frontera, éste continuará verificándose hasta el grado de que arruine completamente el comercio de buena fe, y disminuya, como ha sucedido, los productos de las aduanas marítimas de Tampico y Veracruz.<sup>27</sup>

Esto lo pudo comprobar el primer comandante del Contrarresguardo Aduanal, Ignacio Vergara, quien en 1851, antes de llegar a su lugar de adscripción, afirmó:

En el camino hecho hasta San Luis, la ocurrencia notable fue el encuentro de dos cargamentos, procedentes de Monterrey, cubiertos con certificados del recaudador de las rentas del estado. Notorio era que el contrabando se practicaba en la frontera y seguro para mí que los efectos de que trato habían sido importados en los mismos términos viciosos en que se hacía constar la condición fraudulenta [...] acababa de pasar la feria de Monterrey, había la de Saltillo y se preparaba la de San Juan: los caminos para el interior debían contener mercancías y en efecto encontré carros, carretas, atajos de mulas, conduciendo una cantidad enorme de aquellas.<sup>28</sup>

Los contrarresguardos creados para cubrir la frontera norte fueron una barrera de contención paralela a las aduanas situadas en el límite internacional. Ellos verificaban que las importaciones internadas al país estuvieran bien documentadas respecto al pago de derechos aduanales y llevaran el salvoconducto fiscal correspondiente (las llamadas “guías”). Su función específica, pues, era impedir el contrabando. Tres fueron los contrarresguardos establecidos: el de Nuevo León y Tamaulipas; el de Chihuahua y Coahuila, y el de Sonora. Esta división territorial para proteger la frontera tenía una gran semejanza con la división de las colonias militares y de las jurisdicciones aduanales de la frontera norte y al igual que las primeras, guardaban una estructura jerárquica de tipo militar: cada sección territorial se componía de

<sup>27</sup> *Reglamento para el Contrarresguardo de Nuevo León y Tamaulipas*, México (1850), Colección Lafragua-Biblioteca Nacional/, UNAM.

<sup>28</sup> *Informe (del) jefe del Contrarresguardo de Nuevo León y Tamaulipas (1851)*, Fondo Gabriel Saldivar y Silva, Biblioteca Pública del Estrado de Tamaulipas Marte R. Gómez.

un comandante, 10 tenientes y 50 guardias; todos debían armarse y montarse por su propia cuenta, y sus sueldos serían cubiertos con los ingresos de las aduanas fronterizas y marítimas de la región. Administrativamente, los contrarresguardos dependían de la Dirección de Aduanas del Ministerio de Hacienda. La vigilancia de los contrarresguardos se ubicaría en puntos estratégicos cercanos a la frontera o bien localizados a centenares de kilómetros de ella. Estaban autorizados para hacer incursiones sorpresivas hasta los estados de Zacatecas, San Luis Potosí en especial a la famosa feria de San Juan de los Lagos.

El Contrarresguardo de Nuevo León y Tamaulipas tuvo su sede en Monterrey, con destacamentos repartidos en Cadereyta, Ciudad Victoria, Tula, Rinconada, Paso de los Muertos y Río Grande, que procuraban en todos los casos cubrir los senderos que permitían el cruce de la Sierra Madre Oriental.<sup>29</sup> El Contrarresguardo de Chihuahua y Coahuila tenía su cabecera en la ciudad de Chihuahua y destacamentos en Monclova, Santa Rosa o San Fernando; para cubrir el río Conchos había otros en San Diego, Coyame y Encinillas y uno más en Janos para proteger los caminos procedentes de Sonora y las Californias.<sup>30</sup> El contrarresguardo de Sonora tenía estructura y funciones similares para impedir el paso del contrabando a través de la costa occidental del país y los senderos de la Sierra Madre Occidental.<sup>31</sup>

El contrarresguardo en el noreste fue visto por la población fronteriza como un enemigo aún mayor que los empleados aduanales situados en las principales plazas de la región, pues esta corporación merodeaba los campos y asechaba en veredas y caminos reales para interceptar a los arrieros y transeúntes, quienes eran considerados como contrabandistas hasta no demostrar lo contrario. Naturalmente, los fronterizos ofrecieron todo tipo de resistencia, y este enfrentamiento fue una fuente de descontento que enrarecía los ánimos en ambos lados de la frontera contra el poder central mexicano. Así se observó en agosto de 1852, cuando agentes del contrarresguardo situados en Matamoros capturaron un contrabando en Los Olmos, jurisdicción de Reynosa, pero fueron asaltados por un contingente de seis norteamericanos y 16 mexicano-norteamericanos, que les arrebataron las

---

<sup>29</sup> *Ibidem.*

<sup>30</sup> Decreto que crea el contrarresguardo de Coahuila y Chihuahua, 12 de agosto de 1850, México, Manuel Payno, publicado en *La Patria*, Periódico Oficial del Supremo Gobierno del Estado de Coahuila, Saltillo, Hemeroteca, 28 de septiembre de 1850, Archivo General del Estado de Coahuila.

<sup>31</sup> Reglamento para el Contrarresguardo de Sonora (1850), Colección Lafragua-Biblioteca Nacional/UNAM.CL-BN-UNAM.

mercancías y atravesaron el río en el vado de El Capote.<sup>32</sup> Por lo anterior, no era extraña la negativa de las autoridades locales para colaborar con el contrarresguardo, como en una ocasión se observó con los ediles de la villa de Mier, de los que se quejó un comandante diciendo que “protegen a los contrabandistas, ya dándoles aviso y ocultándolos a ellos y sus mercancías”. Por tal motivo, el ministro de hacienda, Marcos Esparza, ordenó que todos los niveles de gobierno tuvieran la obligación de apoyar a los empleados de la federación.<sup>33</sup>

### **EL CONTRABANDO FRONTERIZO EN EL ÚLTIMO TERCIO DEL SIGLO XIX**

A pesar de que los principales argumentos de defensa de la zona libre le atribuían grandes ventajas para conservar el arraigo de población en la frontera, la franquicia nunca pudo liberarse de la fama de promover el contrabando, lo que había mucho de cierto. Sin embargo, es conveniente que éste de cualquier modo se habría presentado luego de la conformación de la frontera con Estados Unidos debido al empuje mercantil de este país, a la escasa densidad demográfica del norte de México y a la tenue presencia fiscalizadora del gobierno federal en ese enorme espacio, debida a la inestabilidad que envolvió al país hasta la década de los 70.

Cabe destacar también que el fenómeno del contrabando tuvo variaciones geográficas y temporales. En la segunda mitad del siglo XIX la internación ilegal de mercancías al país se hacía por tres áreas: por el noreste, a través de Matamoros, las villas del norte y la frontera oriental coahuilense; por el norte, cruzando por los desiertos de Chihuahua, a través del Presidio del norte y Paso del Norte, y por el noroeste, principalmente a través del desierto del Altar y la Primería Alta, con rumbo al interior de Sonora. La primera fue la más trajinada por el contrabando, dada su cercanía con los centros urbanos del país; porque los asentamientos mercantiles norteamericanos de esta parte se desarrollaron primero, y porque contaba con la vecindad de pueblos mexicanos inmersos en la dinámica del comercio exterior desde la década de 1820, cuando se habilitó el puerto de Matamoros, hasta su declinación sustancial a fines de los años 70.

Las otras dos áreas, aunque con menor magnitud, registraron presencia del comercio ilegal, sobre todo en el último tercio del siglo.

La realidad del intenso contrabando que se efectuaba por la frontera tamaulipeca en el arranque de los años 70 era bien conocida por las autoridades

---

<sup>32</sup> Informe de la Comisión Pesquisidora..., *op. cit.*, p. 100.

<sup>33</sup> Marcos Esparza al gobernador de Coahuila, México, 14 de junio de 1852, en *La Patria*, Periódico Oficial del Supremo Gobierno de Coahuila, Saltillo, Hemeroteca, 10 de julio de 1852, Archivo General del Estado de Coahuila.



federales, enfrascadas en poner un orden fiscal en este confín del país. El problema eran las numerosas dificultades para contenerlo, a pesar de las “enérgicas medidas” tomadas en su contra y de la diligente vigilancia del resguardo aduanal, debido a que era muy fácil cruzar el río Bravo, “cuyas riberas son casi desiertas”, como confirmó un testigo.<sup>34</sup> Ciertamente, las condiciones naturales de la corriente propiciaban el contrabando, pero sobre todo la infraestructura mercantil de los pueblos fronterizos norteamericanos se especializaba en ese objetivo. En efecto, y como ocurrió desde la formación de la frontera internacional, estos asentamientos financiaron su prosperidad en sus tratos comerciales con México, legales o ilegales, y estos últimos destacaron por un largo período. Un observador de la época corrobora esta afirmación al testificar que, a principios de los 70, existía un continuo flujo de mercancías desde Nueva Orleans al puerto de Brazos de Santiago (Puerto Isabel), donde se reembarcaban en vapores que remontaban el río Bravo e iban a depositar sus cargas a Brownsville y Davis (Río Grande City), y de allí eran llevadas en carretas a Roma, lugar desde donde se internarían a México por la vía clandestina. Era tanta su cantidad que resultaba imposible que se consumieran en las poblaciones fronterizas ribereñas; en realidad, dichos artículos en su conjunto formaban un buen porcentaje de las mercancías extranjeras que consumía el país en esos tiempos.<sup>35</sup>

Los contrabandistas fronterizos hicieron de esta actividad un verdadero trabajo organizado, favorecidos por el hecho de que la sociedad de la región no la veía mal. Un ejemplo claro era lo que sucedía en el pueblo de China, Nuevo León, donde la de contrabandista era una profesión reconocida y quienes la practicaban contaban con toda clase de protecciones debido a que las autoridades locales eran sus propios “padres, hijos o parientes cercanos”.<sup>36</sup> Otro testimonio ilustrativo del prestigio social -así como de la agresividad- de los contrabandistas lo encontramos a muchos kilómetros de distancia, en Saric, Sonora, lo que nos habla de que se

---

<sup>34</sup> Vol. 6, exp. 19, Hacienda Pública, p. VII. Archivo General de la Nación.

<sup>35</sup> El autor de este análisis aseguraba que el 25% del consumo nacional era de mercancías extranjeras provenientes de la frontera, lo que evidentemente resultaba exagerado, aunque es cierto que representaban un porcentaje muy importante, si consideramos que por cálculos oficiales se estimaba una cifra del 15% lo que entraba de esas mercancías del exterior, al país (y por la vía de contrabando); M. Martínez de Castro a Porfirio Díaz, Camargo, 8 de mayo de 1879, APD, 000058, Universidad Iberoamericana.

<sup>36</sup> C.N. De Cásares a Jesús María Benítez y Pinillos (comandante del Contrarresguardo de la Frontera Norte), China. 15 de julio de 1875, Fondo de Contrarresguardo, Archivo General del Estado de Nuevo León.

trataba de una concepción común en toda la frontera norte; como se lamentaba un oficial del Contrarresguardo, allí se consideraba el contrabando como:

[...] necesario para su progreso [de los habitantes fronterizos] y es tenido como una de las tantas especulaciones ilícitas, [por tanto] hay razón para asegurar que siendo enemigos capitales alentados por la impunidad [los contrabandistas], no pierden remedio alguno, por reprobado que sea, para deshacerse de los que les estorbaban, incluyendo el asesinato de los celadores fiscales.<sup>37</sup>

Dicho “oficio” no era sino efecto de la demanda de mercancías extranjeras que requerían las necesidades de consumo de las poblaciones del norte del país y del interior, lo que hacía redituable afrontar riesgos. Esta situación sistematizó entonces el contrabando, según lo contempla el administrador de la aduana de Paso del Norte en 1874:

[...] el sistema, regularizado ya, de contrabandear en esta parte de la frontera desde que ha cesado la posibilidad de entrar en arreglos para la rebaja de los derechos aduanales, la excitación que la vigilancia de la aduana produce el mal carácter de los individuos que han adoptado tal profesión y que sirven al comercio con descaro, avivan el peligro de un choque semejante a los que han tenido lugar en otras aduanas de esta frontera [la del bajo Bravo].<sup>38</sup>

Como lo describe el anterior testimonio, el uso de la violencia era inherente al contrabando, de ahí el desafío que representaba para las autoridades federales. Un caso típico de esta época, de los centenares que se pueden citar, se registró en el norte de Nuevo León en junio de 1874, cuando después de haber salido de la villa de Mier, población situada en la zona libre, una partida de 25 hombres montados y armados, al mando del contrabandista José María Martínez, vecino de Marín, hicieron frente primero al resguardo de la aduana fronteriza causándole un muerto, para después toparse en el camino de la cuesta de Mamulique con una sección del contrarresguardo, a la que dispersaron tras dar muerte a un celador, para en seguida

---

<sup>37</sup> Manuel Muñoz a Martín Joel Palacio (juez de Distrito del estado de Guaymas), en Antecedentes remitidos por el Ejecutivo del Estado [de Sonora], relativo a los abusos cometidos por celadores del Contrarresguardo de la frontera del estado, en el pueblo de Saric, 1879, archivo histórico de la Casa de la Cultura Jurídica de Hermosillo.

<sup>38</sup> El señor Armendáriz a la Secretaría de Hacienda, Paso del Norte, 3 de agosto de 1874, en *Memoria documentada del juicio de arbitraje de El Chamizal*, vol. II, s.f., p. 271, citada en Alberto María Carreño, México y los Estados Unidos, México, Jus, 1962, pp. 284-286.

esfumarse con el cargamento.<sup>39</sup> Al año siguiente, se vio salir de la misma villa de Mier con idéntico rumbo a un gran contingente de contrabandistas, compuesto por setenta u ochenta hombres, conduciendo un gran cargamento.<sup>40</sup> Estos traficantes por lo general cargaban bultos de telas de 150 libras, cubiertos con lona amarrados a cada lado de las mulas. Vendían en el interior los lienzos estampados a 12.5c la yarda, con gran ahorro para sus clientes porque los impuestos de importación eran de 12c por vara, es decir, alrededor de 100% del costo del producto.<sup>41</sup> Además, las mercancías legalmente introducidas al país pagaban los recargos del flete, los impuestos locales y las utilidades propias de los comercios establecidos.

Vale insistir en que los contrabandistas contaban con la simpatía de la población fronteriza y de los lugares situados lejos de la línea internacional, especialmente en las áreas rurales, a las que abastecían de mercancías extranjeras. Además, el comercio ilegal tuvo protectores de mayor envergadura ligados al poder regional, en la medida que sus cotos se mantuvieran firmes, hasta que finalmente los barrió la centralización política del Porfiriato.

Famosos como protectores o beneficiarios del contrabando fueron los jefes norteños Juan Nepomuceno Cortina, Jerónimo Treviño y Francisco Naranjo,<sup>42</sup> así como José María Garza Galván,<sup>43</sup> gobernador de Coahuila, el empresario Evaristo

---

<sup>39</sup> El gobierno de Nuevo León a los alcaldes de Zuazua, Marín y Ciénega de Flores, Monterrey, 17 de junio de 1874, y Juan Pinal (Comandante del Contrarresguardo de la Frontera Norte) al gobernador del estado, Monterrey, 15 de junio de 1874; El Gobierno de Nuevo León al comandante del Contrarresguardo de la Frontera Norte, Monterrey, 17 de junio de 1874. Apenas un mes más tarde el contrabandista José María Martínez- alias “Coalillo”- volvía a verse envuelto en otro caso de contrabando, en el que murieron otros dos celadores del Contrarresguardo, lo que denota la dedicación a la que se entregaban estos personajes a costa de exponer su vida a cada momento, ante la exasperación de las autoridades de Hacienda, al destacar su obcecada reincidencia: José María Benítez y Pinillos (comandante del Contrarresguardo de la Frontera Norte) al gobernador de Nuevo León, Monterrey, 9 de julio de 1875, Fondo de Contrarresguardo, Archivo General del Estado de Nuevo León.

<sup>40</sup> Jesús María Benítez y Pinillos (comandante del Contrarresguardo de la Frontera Norte) al gobernador de Nuevo León, Monterrey, 18 de abril de 1875, Fondo de Contrarresguardo, Archivo General del Estado de Nuevo León. AGENL.

<sup>41</sup> John F. Jenne (cónsul norteamericano en Nuevo Laredo) a William Hunter, 11 de febrero de 1881, en Sant Green, *Lazos económicos entre los dos Laredos 1870-1880*, s. I., s.e. 1994, pp.5-9.

<sup>42</sup> Fernando Reyes a Porfirio Díaz, Monterrey, 9 de noviembre de 1885, APD, d, 10675, Universidad Iberomaericana.

<sup>43</sup> Nicanor Valdez a Bernardo Reyes, Piedras Negras, 16 de abril de 1885, y Bernardo Reyes a

Madero<sup>44</sup> y el general Rómulo Cuellar, gobernador de Tamaulipas, junto con sus acólitos;<sup>45</sup> en suma las elites políticas y económicas de todo el noreste del país. A modo de lamento y a la vez de reproche, un reporte oficial del Ministerio de Hacienda decía en 1874 que:

[...] esta situación no podrá ser dominada por la ley, si no es por determinaciones enérgicas contra individuos que están señalados como interesados o protectores del contrabando, sean alejados de aquellos lugares, y las autoridades tanto políticas como judiciales, tomen una parte activa y sincera en la persecución de los contrabandistas.<sup>46</sup>

Y medidas enérgicas fueron las que se implantaron con el arribo a Porfirio Díaz a la presidencia de la república en 1877, cuando el gobierno federal pudo finalmente tomar acciones rigurosas encaminadas a atacar frontalmente el contrabando. Un método fundamental fue el reforzamiento del contrarresguardo primero y más tarde su conversión en Gendarmería Fiscal, una cuestión que dada su amplitud se analizará en las líneas siguientes. Y como complemento jurídico, se tipificó específicamente el delito de contrabando en un decreto expedido en agosto de 1878, en razón de haber alcanzado “mayores proporciones” por causa de la zona libre. Como estrategia para sumar aliados en un momento en que se carecía de fuerza suficiente, el decreto en cuestión alentaba a los “habitantes honrados del país” a perseguir el comercio ilícito, al permitir que cualquier persona diera aviso a las autoridades administrativas, judiciales o militares de la existencia de algún contrabando o para denunciar las operaciones fraudulentas que se intentaran realizar. Dichas autoridades a su vez estarían obligadas a prestar atención a las denuncias, pues su negación sería punible judicialmente, así como los actos de complicidad que cometiesen. Por su acción, los denunciadores tendrían derecho a percibir una tercera parte del producto líquido de las mercancías aprehendidas, sin necesidad de que su nombre figurara en los expedientes de comiso. Además, cualquier particular podría capturar un contrabando en caminos o poblaciones.<sup>47</sup>

---

Porfirio Díaz, Monterrey, 9 de mayo de 1887, ambos en DLI, carpeta 6, legs. 1157 y 1181, respectivamente, Condumex.

<sup>44</sup> Eugenio Durán a Porfirio Díaz, Nuevo Laredo, 15 de diciembre de 1885, APD, d. 11603, Universidad Iberoamericana.

<sup>45</sup> José María Martínez a Porfirio Díaz, Tampico, 13 de julio de 1886, APD, d. 7802, Universidad Iberoamericana.

<sup>46</sup> Vol. 19, exp. 19, Hacienda Pública, p. X, Archivo General de la Nación.

<sup>47</sup> Decreto expedido por el Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, México, 8 de

Naturalmente que esta posibilidad de delación surtió sus efectos, al hacer disminuir el crédito que obtenían los contrabandistas de las casas comerciales situadas en la zona libre, presos de “temor y desconfianza”.<sup>48</sup>

El gobierno federal buscó también asegurar la lealtad de sus empleados, al darles el derecho a tomar parte en el reparto de los contrabandos aprehendidos conforme al arancel vigente y el reglamento de la zona libre. Por ello era indispensable que se hubiesen seguido los procedimientos judiciales a cargo del juzgado de distrito correspondiente y una vez emitida una sentencia ejecutoria. En caso de que la aprehensión la hicieran particulares o los celadores del contrarresguardo, el contrabando se repartiría en una mitad para el erario federal, por concepto de los derechos de importación defraudados -y pagándose de ella los gastos del juicio-, y la otra mitad se repartiría en una tercera parte para el denunciante, otra igual para él o los aprehensores y la última entre los empleados de la federación participantes. A fin de evitar confusiones de competencia de autoridad en tanto se procedía al juicio, el contrabando capturado podría ser depositado en la jefatura de hacienda más cercana, que actuaría como administración aduanal, o bien se depositaría al amparo de la autoridad más próxima.<sup>49</sup>

Y para desalentar a quienes participaban directamente del contrabando, el decreto de agosto de 1878 consideró igualmente la aplicación de una serie de medidas que dificultaban las maniobras fraudulentas. De entrada, se advertía que los cargamentos aprehendidos sin los documentos que acreditarán su legal importación pagarían triples derechos y de no encontrarse su dueño o conductor, se decomisaría junto con las acémilas y carros que lo condujeran. Para impedir que los depósitos y casas comerciales de la zona libre fueran proveedores, las aduanas no expedirían permisos de internación si no se demostraba la procedencia legal de las mercancías. Ahora bien, de iniciarse un trámite de internación con las reglas establecidas, los importadores se obligaban a devolver a las aduanas las guías en un tiempo perentorio luego de entregar los cargamentos en su destino, donde serían canceladas por algún funcionario federal, como el jefe de hacienda de las capitales de los estados, los administradores del timbre de cualquier lugar, o si llegaban a la capital de la república, por el administrador de rentas del Distrito Federal. Lo

---

agosto de 1878, Porfirio Díaz, vol. 6, exp. 20, Hacienda Pública, pp. 10-12, Archivo General de la Nación.

<sup>48</sup> F. Olveins (comandancia del Contrarresguardo de la Frontera Norte) al secretario de hacienda, Monterrey, 30 junio de 1884, APD, d. 107, Universidad Iberoamericana.

<sup>49</sup> Decreto expedido por el presidente constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, [...] pp. 10-12, AGN.

anterior independientemente de que en el trayecto la carga y los documentos se revisaran por los oficiales del contrarresguardo y los jefes de hacienda, aunque los transportistas podrían hacer ventas escalonadas previa justificación. Aquel comerciante que no devolviera dichos documentos sería multado con la mitad de los aranceles, garantizados previamente al expedirse mediante una fianza.<sup>50</sup> Naturalmente, estas disposiciones pronto comenzaron a surtir efecto, y se destacaron de manera contable en la recaudación de los impuestos de importación.

Para impedir el contrabando se contempló el cierre de las aduanas de Mier y Camargo, situadas en el lugar más fácilmente penetrable a la frontera.<sup>51</sup> Sin embargo, el contrabando no menguó en la proporción esperada, por lo que se expidió una ley el 5 de junio de 1879 que imponía penas corporales a los transgresores. De esta forma, en lo sucesivo los contrabandistas fueron tratados como reos del orden común y se hicieron extensivas las penas a los cómplices, receptores del cargamento o empleados públicos coludidos.<sup>52</sup> Más tarde, y luego del interludio del gobierno de Manuel González, al retornar Porfirio Díaz a la presidencia de la república reanudó el ataque frontal al contrabando. El mandatario bien sabía que esta actividad no estaba exenta de nexos con el poder de los caudillos locales norteños, en especial Naranjo y Treviño, quienes eran capaces de subvertir el orden contra un régimen al sentirse desplazados por su política centralizadora.<sup>53</sup> Por tal motivo, tan pronto como creó la Gendarmería Fiscal en 1885, puso al frente de la primera zona -que comprendía el noreste- al general Pedro Martínez, un incondicional suyo situado por encima de los intereses regionales, quien de inmediato se aprestó a bloquear las bocas de la Sierra Madre, por donde fluía el contrabando proveniente de la frontera rumbo al interior del país.<sup>54</sup>

A fines de ese mismo año el gobierno federal pudo afianzar aún más su estrategia, cuando aprovechando las pugnas políticas locales en Nuevo León decretó

---

<sup>50</sup> *Ibidem.*

<sup>51</sup> *Ibidem*

<sup>52</sup> La severidad de esta disposición se advierte con claridad, ya que cualquier persona no podría ser considerada como contrabandista, y por tanto sujeta a castigo, con sólo encontrarse en posesión de una mercancía valuada en \$200; vol. 6, exp. 20, Hacienda Pública, p. III, Archivo General de la Nación.

<sup>53</sup> Daniel Cosío Villegas, *Historia moderna de México*, segunda parte, México, Hermes, 1963, p. 110.

<sup>54</sup> Pedro Martínez a Porfirio Díaz, Monterrey, 28 de junio de 1885, APD, d. 7451, Universidad Iberoamericana.

la desaparición de poderes, lo que permitió el acceso a la gubernatura del general Bernardo Reyes, recién llegado a la entidad como comandante militar.<sup>55</sup>

Enseguida, Reyes desmanteló los hilos de la compleja red del contrabando y decidió atacar a las partidas armadas que pululaban por doquier; de ahí el gran disgusto por la negligencia de autoridades en las villas de norte tamaulipeco que permitían el paso de la gente armada a través de la frontera.<sup>56</sup> Y es que en ese momento las actividades del comercio ilícito se mezclaban con la militancia de los opositores al régimen, quienes, exiliados en el sur de Texas, promovían la inestabilidad política en el noreste del país. Esta situación, como siempre, favorecía a los comerciantes texanos y a los contrabandistas, lo que hacía presumir que brindaban apoyo a los disidentes políticos, como el doctor Ignacio Martínez.<sup>57</sup> Para mediados de 1886, Reyes, en unión de la Gendarmería Fiscal, acabó por reprimir las gavillas que merodeaban la región, como la de Juan Rodríguez, alias “El Coyote”;<sup>58</sup> tiempo después hizo asesinar a Martínez y frenó la débil rebelión armada de Catarino Garza.

Pero faltaba acabar con los principales contrabandistas que operaban en el noreste, entre los que destacaba Mariano Reséndez, un personaje oriundo de Reynosa que tenía su base en Charco Escondido, congregación situada estratégicamente sobre el “sendero nacional” que comunicaba a Matamoros con Monterrey sin pasar por las márgenes del Bravo. El caso de Reséndez bien se puede considerar típico del contrabandista exitoso, hasta antes del arribo de Reyes. Con amplios nexos familiares y clientelares, Reséndez se movía a sus anchas en ambos lados de la frontera a la vez que organizaba partidas de contrabandistas, y se refugiaba a la izquierda del río Bravo cuando lo obligaban las circunstancias. Por tal motivo el gobierno mexicano pidió algún apoyo del Departamento de Estado estadounidense para conseguir su extradición; el gobierno norteamericano respondió que era asunto más bien competencia de las autoridades de Texas, pero que intervendría la fuerza federal si Reséndez intentaba subvertir el orden en su territorio.<sup>59</sup>

Una cuestión clave que conviene preguntarse es por qué un contrabandista de la talla de Reséndez tenía tanta facilidad de movimiento, lo que necesariamente

---

<sup>55</sup> Santiago Roel, *Nuevo León, Apuntes históricos*. Monterrey, 1963, pp. 226-228.

<sup>56</sup> Bernardo Reyes a Porfirio Díaz, Monterrey, 20 de octubre de 1886, APD. D. 11415, Universidad Iberoamericana.

<sup>57</sup> José María Canalizo a Porfirio Díaz, Matamoros, 11 de septiembre de 1886, APD, d. 10636, Universidad Iberoamericana.

<sup>58</sup> Bernardo Reyes a Porfirio Díaz, Monterrey, 24 de mayo de 1886, APD, d. 5303, Universidad Iberoamericana.

<sup>59</sup> Leg. 15-3-72, Archivo Histórico Diplomático Genaro Estrada, Secretaría de Relaciones Exteriores.

encuentra una explicación en el contubernio entre los empleados aduanales y los contrabandistas. Testimonios de la época así lo comprueban, al asegurar que dicho personaje actuaba en complicidad con empleados de la aduana de Reynosa y comerciantes de Matamoros,<sup>60</sup> lo mismo que un importante jefe militar destacado en la frontera, el general Nieves Hernández, quien brindaba la protección necesaria.<sup>61</sup> Esta forma de operar fue casi desmantelada con el arribo a la frontera del general Eulalio Vela, otro incondicional de Díaz enviado para controlar el norte de Tamaulipas. Finalmente Reséndez fue hecho prisionero y asesinado camino a Monterrey por instrucciones de Reyes.<sup>62</sup> Con estas acciones, pronto se comenzó a notar la declinación del contrabando en el noreste. Quedaba demostrada la efectividad de la mano dura contra las partidas de contrabandistas organizadas y de las medidas de supervisión fiscal que entorpecían las maniobras comerciales ilícitas. Cabe ahora destacar el papel de la organización paramilitar dedicada a combatir este delito, con lo que acabaría por declinar finalmente hacia la última década del siglo XIX -como se verá en el apartado final-, y en lo que contribuyó el transporte ferroviario.

#### **CONTENCIÓN Y ABATIMIENTO DEL CONTRABANDO**

En 1870, al verse impedido Matías Romero de derogar la zona libre por la oposición del congreso, procedió a restaurar el mecanismo de vigilancia fiscal de la frontera disuelto 15 años antes atrás por la Revolución de Ayutla. Así, el Ministerio de Hacienda a su cargo promovió la expedición de una ley para restablecer el Contrarresguardo Aduanal, que fue aprobada por el congreso el 31 de mayo de 1870.<sup>63</sup> El gobierno federal se propuso bloquear el contrabando con dicha ley, pues en ese momento se consideraba al contrarresguardo como el “único correctivo que puede oponerse a los peligros que entraña la zona libre”, tal como lo señaló Francisco Mejía, el titular de hacienda que sustituyó a Romero.<sup>64</sup> Es importante

---

<sup>60</sup> Emilio Gutiérrez a Porfirio Díaz, Edimburg (Texas), 9 de diciembre de 1886, APD, d. 1997, Universidad Iberoamericana.

<sup>61</sup> Bernardo Reyes a Porfirio Díaz, Saltillo, 7 de agosto de 1888, DLI, leg. 1530, doc. I, Condumex; Hernández acabó siendo sometido a juicio militar y sentenciado a muerte, por qué además se le comprobó falta de energía para combatir a los disidentes al régimen que amagaban la frontera, en especial Catarino Garza, sin embargo, la pena por prisión, en la que murió.

<sup>62</sup> Telegrama de Bernardo Reyes a Porfirio Díaz, Monterrey, 23 de noviembre de 1887, fondo DLI, carpeta 2, leg. 1323, doc. I, Condumex.

<sup>63</sup> Ley de 31 de mayo, en el Diario Oficial, México, 17 de junio de 1870, Archivo General de la Nación.

<sup>64</sup> *Informe presentado al Congreso de la Unión... por el C. Francisco Mejía, Secretario de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito Público*, 1875, p. 39.



señalar que esta corporación de cualquier modo hubiera sido restablecida, dada la colindancia geográfica de México con un país manufacturero como Estados Unidos, que en ese tiempo estaba en plena expansión comercial. Sin embargo, la permanencia de la zona libre hacía más imperativas sus funciones de contención del comercio ilícito a fin de proteger la incipiente industria y el mercado interno.

Si se observa el diseño de la línea de vigilancia que adoptó en esta ocasión el contrarresguardo en comparación con el de su época anterior, de principios de los años 50, se advierte el interés por restablecer una cadena de puntos de control localizados no únicamente sobre las bocas de la Sierra Madre. Esta vez fueron también situados sobre la llanura costera, pero escalonados entre 100 y 250 kilómetros de la frontera. Tales puntos fueron San Fernando y Burgos en Tamaulipas; Montemorelos, Cerralvo y Lampazos en Nuevo León y Santa Rita en Coahuila, que se apoyaban además en varias partidas volantes que trajinaban los campos, en tanto que la comandancia se situaba en Monterrey.<sup>65</sup> En cuanto a sus funciones esenciales, además de la primordial que era la de bloquear el contrabando y la exportación fraudulenta de moneda y metales preciosos, esta corporación obligaba a las adunas fronterizas a mantener un estricto orden administrativo, al revisar minuciosamente la legalidad de los documentos expedidos que amparaban los embarques de internación y a la vez corroborar el contenido de los cargamentos a fin de evitar las suplantaciones.<sup>66</sup>

La estricta revisión documental obedecía a que, debido a la anterior ausencia de una autoridad federal con estas facultades, algunas autoridades locales o empleados estatales habían hecho costumbre de expedir guías, certificados o diversos documentos para amparar la circulación de mercancías extranjeras o de numerario. Por tanto, estos documentos fueron declarados nulos, a no ser que fueran expedidos por las instancias autorizadas, como eran las jefaturas de hacienda, las administraciones de correos y las oficinas del Papel Sellado. En caso contrario, los embarques estaban sujetos a ser decomisados.<sup>67</sup> Como medida coadyuvante para resolver este problema -lo que nos indica su magnitud-, Matías Romero dispuso en 1871 que los jefes de hacienda de los estados de Coahuila, Chihuahua y Durango, así como los administradores de correos y del Papel Sellado, colaboraran con el Contrarresguardo Aduanal, sobre todo porque en estas

---

<sup>65</sup> “Secciones del Contrarresguardo”, en el *Reglamento del Contrarresguardo Aduanal (1872)*, pp. 4 y 5.

<sup>66</sup> “Funciones del Contrarresguardo en la internación de mercancías”, en *Ibidem*, pp. 8-11

<sup>67</sup> Aviso interesante al comercio, Comandancia del Contrarresguardo de la Frontera Norte, Jesús María Bustos y Pinillos, Monterrey, 17 de junio de 1873, Fondo Contrarresguardo, Archivo General del Estado de Nuevo León, AGENL.

entidades, como también en Tamaulipas y Nuevo León, había cesado el cobro de alcabalas y en consecuencia la vigilancia que ejercían los respectivos gobiernos sobre la circulación de mercancías.<sup>68</sup>

Como antaño, la presencia de los celadores del contrarresguardo en el noreste desató “el odio y la mala voluntad que les profesaba los habitantes de la frontera”, como lo afirmó el ministro Mejía.<sup>69</sup> Para evitar esta animosidad, en el reglamento de la corporación se ordenó a sus miembros “tratar con moderación a los conductores y comerciantes, sin ultrajarlos ni de palabra ni de obra, aún cuando hagan aprehensión de un contrabando”.<sup>70</sup> Pero el encono era muy profundo, y fue inevitable que se produjeran fuertes tensiones entre el contrarresguardo y las autoridades locales, que se mostraban reacias a prestarle su colaboración, acusaban a los empleados federales de alterar el orden de sus comunidades y se negaban por sistema, hasta con “fútiles pretextos”, a prestar auxilios para combatir el contrabando.<sup>71</sup> En Nuevo León por cuyo territorio cruzaban los mayores embarques ilícitos, en un primer momento el gobierno de la entidad se negó a conceder que los ciudadanos del estado apoyaran por obligación al contrarresguardo.<sup>72</sup> Por tal motivo, en el reglamento de 1872 se especificó el compromiso de las autoridades estatales de cooperar con esta corporación, aunque el gobierno de Nuevo León logró que tales auxilios fueran remunerados “por su justo precio”.<sup>73</sup> Y para evitar que en un momento dado se careciera del apoyo necesario, el reglamento también contempló la incorporación de las colonias militares existentes y de un destacamento de caballería puesto a disposición por el Ministerio de Guerra.<sup>74</sup>

La efectividad del contrarresguardo se fue dejando notar poco a poco y de manera creciente, como se desprende de las estadísticas del Ministerio de

---

<sup>68</sup> Circular de la Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito Público, México, 26 de septiembre de 1871, Matías Romero, Archivo General de la Nación.

<sup>69</sup> *Informe presentado al Congreso de la Unión... por el C. Francisco Mejía* [...], p. 39.

<sup>70</sup> “Disposiciones generales”, en *Reglamento del Contrarresguardo Aduanal* (1872), p. 12.

<sup>71</sup> Jesús María Benítez y Pinillos (comandante del Contrarresguardo de la Frontera Norte) al gobernador de Nuevo León, Monterrey, 29 de julio de 1875, Fondo de Contrarresguardo, Archivo General del Estado de Nuevo León.

<sup>72</sup> El Gobierno del Estado de Nuevo León al comandante del Contrarresguardo de la Frontera Norte, Monterrey, 27 de septiembre de 1870, Fondo de Contrarresguardo, Archivo General del Estado de Nuevo León.

<sup>73</sup> Circular de la Secretaría de Gobierno de Nuevo León, Ramón Treviño, Srio., Monterrey, 22 de agosto de 1873, Fondo de Contrarresguardo, Archivo General del Estado de Nuevo León.

<sup>74</sup> “Disposiciones generales” en el *Reglamento del Contrarresguardo* (1872), p. 12.

Hacienda. Un primer registro del bienio 1872-1873 de los derechos recaudados por incautaciones de contrabando arrojó apenas un saldo de \$740. En el bienio siguiente la corporación logró la aprehensión de 64 cargamentos, que aunados a los 132 comisos logrados en la aduana de Matamoros reportaron 196 expedientes, que representaban más del 25% de los 782 expedientes elaborados en todo el país (ligeramente por encima de los 187 expedientes registrados en el puerto de Veracruz), así como una recaudación de derechos de \$14 424.<sup>75</sup> Con esta misma tónica, en el año fiscal 1874-1875 se capturaron 148 cargamentos,<sup>76</sup> que en derechos alcanzaron la cantidad de \$21 649.<sup>77</sup> Con tales sumas comenzaron a existir ingresos para compensar los crecidos gastos de mantenimiento de una fuerza de las proporciones de esta corporación, compuesta de 50 celadores, 19 oficiales y el comandante general, cuya nómina costaba al erario casi \$100 000 anuales y era cubierta a través de la jefatura de hacienda de Nuevo León.<sup>78</sup>

Para ceñir en lo posible el espacio de excepción fiscal, en 1878 la línea del contrarresguardo se situó a 100 kilómetros de la frontera, desde El Carrizal, una isla de la Laguna Madre tamaulipeca, hasta el pueblo de Zaragoza en Coahuila, con puntos de apoyo en Santa Teresa, La Laja, Puntigudo y Vallecillo. Esta nueva delimitación exigía igualmente la cercanía del mando al escenario de operaciones, así que la comandancia se estableció en China, una de las áreas más conflictivas por la incidencia del contrabando. Pero además, a partir de entonces los celadores de la corporación pudieron hacer recorridos dentro de la propia zona libre y las márgenes mexicanas del río Bravo con una lancha de vapor.<sup>79</sup>

Una novedad en el sistema de contención del contrabando fue el establecimiento de garitas aduanales a cargo del contrarresguardo, a la vez que se dispuso que sólo algunos caminos se usaran para transportar los cargamentos internados al país.<sup>80</sup>

---

<sup>75</sup> Vol. 6, exp. 19 Hacienda Pública, pp. XI y XII, Archivo General de la Nación.

<sup>76</sup> D. Cosío Villegas, *op. cit.*, segunda parte, pp. 292 y 293.

<sup>77</sup> Las cifras del producto de los derechos recaudados por los contrabandos aprehendidos en los bienes que se citan se encuentran en el *Informe presentado al Congreso de la Unión... por el C. Francisco Mejía* [...], p. 39.

<sup>78</sup> “Planta del Contrarresguardo” y “Revista y pago de sueldos”, en el *Reglamento del Contrarresguardo* (1872), pp. 3 y 12.

<sup>79</sup> “Secciones del Contrarresguardo”, en el *Reglamento del Contrarresguardo* (1878), p. 4.

<sup>80</sup> De hecho, estas garitas permanecieron a lo largo de 100 años, más tarde utilizadas por el Resguardo Aduanal Mexicano, como fueron ejemplo las de Mamulique en Nuevo León, sobre el camino Nuevo Laredo- Monterrey, y la de Las Norias, en Tamaulipas, situada entre Matamoros y Ciudad Victoria, ahora convertida en un retén de la Policía Judicial Federal.

Igualmente, la corporación recobró sus facultades para hacer incursiones al interior del país en seguimiento de un contrabando, y pudo sumar a sus esfuerzos los cuerpos de rurales y la fuerza de caballería del ejército que le fue asignada.<sup>81</sup> En el plano financiero, sus gastos de mantenimiento quedaron a cargo de la aduana de Tampico.

Todo ello pone de relieve la restructuración administrativa emprendida en el Ministerio de Hacienda por Matías Romero, quien con esa misma lógica promovió en 1878 la creación del Contrarresguardo de Sonora, con cargo a la aduana de Guaymas. El restablecimiento de esta corporación respondió a la creciente construcción del ferrocarril de San Francisco a San Diego, California, que hacía prever la filtración del contrabando a través de la Baja California, máxime que las dos únicas aduanas de esta región Altar y Magdalena, se encontraban aisladas.<sup>82</sup> Por otra parte, debe destacarse que en este período no se consideró cubrir con un cuerpo especial del Contrarresguardo el flanco de Chihuahua, por no existir todavía enlaces ferroviarios y porque la extensión del desierto chihuahuense desalentaba el comercio ilícito en grandes proporciones; así, la vigilancia quedó a cargo de los resguardos de las aduanas de Paso del Norte y Presidio del Norte.<sup>83</sup>

Para dar una idea de los resultados del Contrarresguardo Aduanal, las cifras estadísticas oficiales indican que efectivamente el fenómeno del contrabando en gran escala comenzaba a declinar sensiblemente, sobre todo si tenemos en cuenta las demás acciones aplicadas para enfrentarlo. Así, en el bienio 1880-1881 se recaudaron \$87 865 por cobro de derechos de incautaciones, y para 1882-1883 la cifra alcanzó su máximo histórico con \$97 280, lo que denota la multiplicación de las intercepciones y la eficacia del sistema de contención fiscal.<sup>84</sup>

Para contextualizar dichas cantidades en el marco general del comercio exterior del país en esa época, es pertinente señalar que el propio Ministerio de Hacienda reconocía que hasta 1878 -antes de que el contrarresguardo le apretara el

---

<sup>81</sup> “Disposiciones generales” en el *Reglamento del Contrarresguardo* (1878), p. 11.

<sup>82</sup> Carlos Sierra y Rogelio Martínez Vera, *El Resguardo Aduanal y la Gendarmería Fiscal, 1850-1925*, México, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 1970, pp. 41 y 42.

<sup>83</sup> El contrabando en grandes proporciones a través de esta parte de la frontera ocurría principalmente a partir del arribo de los ferrocarriles, como bien fue consignado por un funcionario consular norteamericano: “*Smuggling into Mexico, from the American side, of american and of free european goods, is going on now at a greater rate than I have ever before know*”, en Warner P. Sutton to the Department of State, may 24, 1884, *Consular Despatches, Matamoros, US National Archives*.

<sup>84</sup> Vid el *Informe que el comandante del Contrarresguardo de la Frontera Norte, José Verástegui* (1881); y el *Informe que el Comandante del Contrarresguardo de la Frontera Norte, C. Francisco Olivares* (1883), Hacienda Pública, Archivo General de la Nación.

cuello al contrabando- el monto calculado del comercio ilícito que se introducía por la frontera norte ascendía a unos tres o cuatro millones de pesos aproximadamente 15% del valor de las mercancías extranjeras consumidas en el país al año, cuantificadas en 22 millones de pesos.<sup>85</sup> Sin embargo, versiones exageradas afirmaban que el 75% de los artículos extranjeros importados al país pasaban de contrabando a través de la frontera tamaulipeca.<sup>86</sup> Aunque cabe insistir en lo desproporcionado de la aseveración anterior, lo cierto es que por el noreste ocurría el mayor número de internaciones ilícitas, como lo comprueban las estadísticas elaboradas entre 1885 y 1886 y detalladas por zonas fiscales.

A pesar del éxito en las incautaciones el gobierno federal no podía bajar la guardia, porque si bien la conducción de cargamentos mayores al interior del país se dificultaba cada vez más, el comercio ilícito hacia las regiones norteñas aledañas a la frontera, especialmente en el noreste, seguía manifestándose a plenitud, sobre todo por la colaboración que recibían los contrabandistas en los pueblos pequeños, haciendas y ranchos. Frente a este problema, el comandante Olveins sugirió en 1884 un método para combatirlo a fondo, consistente por un lado en aplicar dos tipos de castigos para los contrabandistas. A los que aprovechaban los huecos de la ley o sobornaban a empleados fiscales, era suficiente con una fuerte multa y pena corporal en algunos casos. Pero a los que utilizaban la violencia, lo conducente era aplicarles penas severas, no en cárceles, sino en penitenciarías, procurando su pronto enjuiciamiento por los juzgados de distrito. La otra medida era cubrir toda la línea fronteriza con mayores destacamentos de vigilancia, situados a situados a corta distancia unos de otros, para no dejar grandes espacios vacíos. Con estas medidas, concluyó Olveins, se podría confiar en exterminar el contrabando en dos años, que ante la imposibilidad para efectuarlo, sus promotores se verían obligados a buscar otro modo de vivir. Sólo entonces podría disminuirse la vigilancia.<sup>87</sup>

Si bien las ideas de Olveins no fueron consideradas al pie de la letra, sí se las tuvo en cuenta al poco tiempo, al decidir el gobierno federal la reestructuración completa del sistema de contención del contrabando de la frontera norte. Las razones de tal determinación fueron la extensión de la zona libre a todas las entidades fronterizas y

---

<sup>85</sup> *Exposición de la Secretaría de Hacienda de los Estados Unidos Mexicanos de 15 de Enero de 1879 sobre la condición actual de México (1879)*, p. 333, AGES; la cifra estimada del contrabando también es referida en la página 1 del vol. 6, exp. 6, Hacienda Pública, Folletería, Archivo General de la Nación.

<sup>86</sup> E. Bustos, *Estadísticas de la República Mexicana* (Anexo núm. 3 a la *Memoria de Hacienda del año económico de 1877 a 1878*), México, 1880, p. 322.

<sup>87</sup> F. Olveins (comandancia del Contrarresguardo de la Frontera Norte) al secretario de Hacienda, Monterrey, 30 de julio de 1884, APD, d. 107, Universidad Iberoamericana.

la construcción de las vías férreas que enlazaban el país con Estados Unidos, lo que planteaba la necesidad de establecer una barrera aduanal de vigilancia, inspección y fiscalización que desalentara el comercio ilícito. Con este objetivo se creó en marzo de 1885 la Gendarmería Fiscal que, como su nombre lo indica, era un cuerpo paramilitar con carácter policíaco, autorizado para actuar judicialmente en todo el ámbito geográfico de las entidades fronterizas; revisar exhaustivamente los embarques ferroviarios, erigirse como parte acusadora ante los tribunales de justicia contra los infractores por delitos aduaneros, y hasta aplicar penas corporales.<sup>88</sup>

La magnitud de esta nueva estructura de contención fiscal es posible distinguirla con el simple hecho de hacer un recuento de sus efectivos y visualizar el espacio que abarcaba su jurisdicción. Sus fuerzas se componían de centenares de celadores y decenas de oficiales conglomerados en falanges perfectamente definidas pero que respondían a un mando único estrictamente jerarquizado. La suma de dichas corporaciones incluía al noveno cuerpo de rurales de Nuevo León, los escuadrones de las colonias militares de Coahuila, Chihuahua, Sonora y Durango, las compañías de policía fiscal,<sup>89</sup> los contrarresguardos de la frontera norte y Sonora, así como las jefaturas de Hacienda de los estados de Chihuahua, Coahuila y Durango.

Y en cuanto la extensión de su área de influencia, la Gendarmería se desplegaba desde el Golfo de México hasta el Océano Pacífico, dividida en tres zonas operativas. La primera comprendía al noreste, con secciones situadas en Ciudad Victoria, San Fernando de Presas, Monterrey, Linares, Cerralvo, General Bravo; Sabinas, Hidalgo, Lampazos, Progreso y Monclova, con cabecera en Saltillo. La segunda zona cubría el gran norte mexicano, desde los linderos de Monclova hasta la Laguna de Santa María, con secciones ubicadas en Cuatro Ciénegas, Cuchillo Parado, El Tule, Jiménez, San José, Santa María y Villa Lerdo, con cabecera en la ciudad de Chihuahua. Por último la tercera zona se ocupaba de cubrir el flanco del noreste, con secciones fijas en Bavispe, Bacoachi, Hermosillo y Altar, con cabecera en Magdalena; esta zona se amplió poco después con una sección en la península de Baja California.<sup>90</sup> Y aunque no se definió una sede definitiva para la comandancia en jefe, durante el tiempo en que fungió Hipólito Charles como comandante se estableció en Lerdo, seguramente

---

<sup>88</sup> Decreto de la creación de la Gendarmería Fiscal, en Diario Oficial, México, 23 de marzo de 1885, Archivo General de la Nación.

<sup>89</sup> Estas corporaciones se crearon por iniciativa de Matías Romero, concentradas en 1881, por el ministro de Hacienda Francisco Landeros y Cos. cuya misión era apoyar al Contrarresguardo de la Frontera Norte.

<sup>90</sup> Decreto de la creación de la Gendarmería Fiscal [...], Archivo General de la Nación.

porque era un lugar clave del norte del país desde donde se podía vigilar la frontera, situado sobre la vía del Ferrocarril Internacional y equidistante de ambos océanos.<sup>91</sup>

La confluencia de tan numerosos recursos paramilitares con un objetivo específico pronto se reflejó en resultados concretos, como bien lo indican los montos de aprehensiones realizadas. Así, en el año fiscal 1885-1886 se recaudaron \$95 039 por concepto de derechos aplicados a los contrabandos, de los cuales la gran mayoría correspondieron a las intercepciones efectuadas en la primera zona de vigilancia.

En los años siguientes las operaciones de la Gendarmería continuaron *in crescendo*; no fue sino hasta 1888 cuando la cifra de recaudación de derechos por incautaciones se contrajo a \$41 664, y al año siguiente apenas alcanzó \$36 799. En contraste, comenzaron a aumentar las recaudaciones de las aduanas fronterizas, sin duda por el amago que empezaron a experimentar los habitantes de la frontera para cumplir con sus obligaciones fiscales. Cabe señalar que en todo este período se mantuvo la costumbre de repartir entre los autores de las aprehensiones 50% del remate de los contrabandos que hubieran sido declarados decomisados por resolución administrativa o sentencia judicial, lo que constituía un estímulo para oficiales, celadores y delatores. No obstante los éxitos contra el contrabando, todavía a finales de los años 80 continuaban organizándose cuadrillas numerosas de contrabandistas, dispuestos a desafiar la autoridad de la Gendarmería Fiscal, en cuyos encuentros resultaron varios hechos de sangre y pérdidas en ambos bandos, aunque al final la dinámica de las cosas acabó por aplastar a los transgresores.<sup>92</sup> Debido a estos actos de violencia y a las constantes críticas de la prensa norteamericana sobre la administración pública -especialmente del ramo judicial- que se ejercía en las poblaciones fronterizas mexicanas, que provocaba inseguridad de los ciudadanos estadounidenses que transitaban por su territorio y la gestación de focos rebeldes o de contrabandistas, se llegó a plantear en esta época declarar territorio federal una franja de 100 kilómetros a partir de la frontera, y a lo largo de toda su extensión, pues ni el gobierno federal, por ubicarse a larga distancia, ni los gobiernos estatales podían dar solución a estos graves problemas.<sup>93</sup>

---

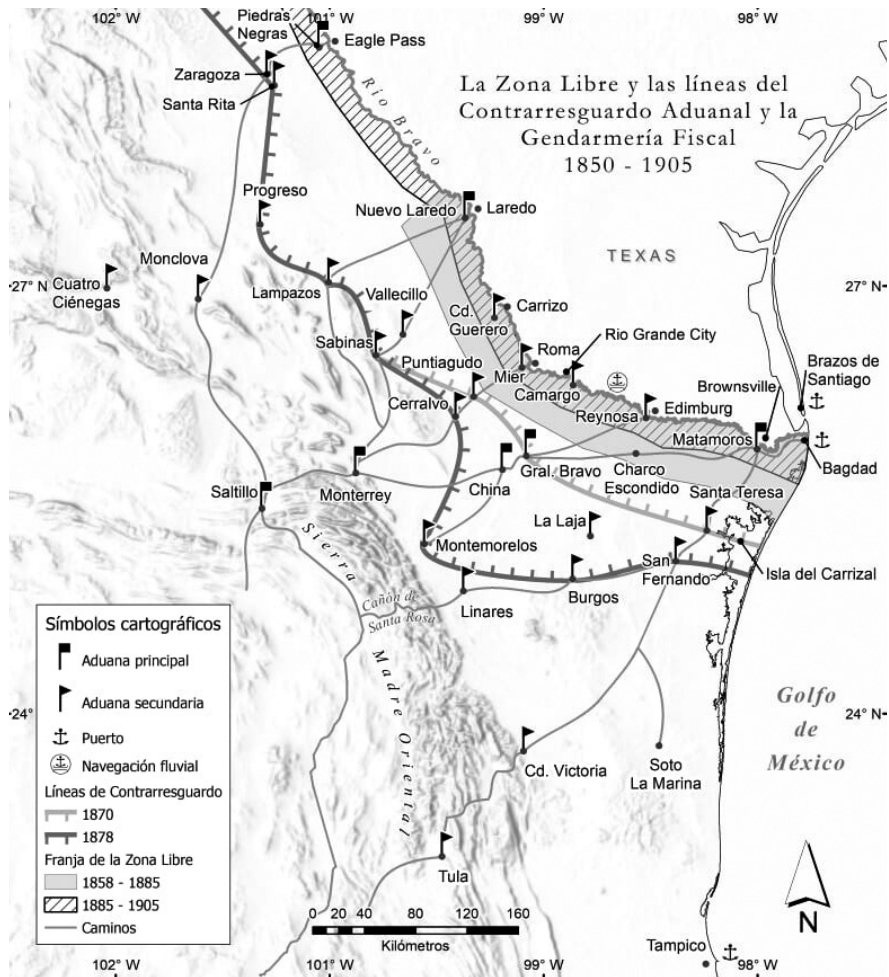
<sup>91</sup> Carta de los estados fronterizos, con excepción de las Comandancias de Zona de la Gendarmería Fiscal y secciones que de ellas dependen. Formada de orden del comandante en jefe C. Gral. H. Charles. Por el cabo primero Alejandro Escalera. [ca. 1889], Biblioteca Sebastián Lerdo de Tejada de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

<sup>92</sup> *Informe que el Gral. Hipólito Charles, comandante en jefe del cuerpo Gendarmería Fiscal (1890) e Informe que el comandante de la Segunda Zona de Gendarmería Fiscal (1889)*, ambos en Hacienda Pública, s.c., AGN.

<sup>93</sup> L. de la Garza y Gutiérrez a Porfirio Díaz, Paso del Norte, 5 de enero de 1886, APD, Lib., 11, c. 1, doc. 25, Universidad Iberoamericana.



Naturalmente, la idea no se tomó a pies juntillas, pero ciertamente la confluencia de la Gendarmería Fiscal y las medidas restrictivas aplicadas a la zona libre eran una especie de “federalización” de la frontera norte, a cuyas rígidas pautas debieron ceñirse en lo sucesivo sus habitantes.



Mapa de la Zona Libre, el Contrarresguardo Aduanal y la Gendarmería Fiscal.

Fuente: Octavio Herrera Pérez (concepto)/ Ana Gabriela Arreola Meneses (diseño).

Siguiendo la tarea emprendida, el gobierno federal acrecentó sus acciones para acabar de colapsar el contrabando, que fueron desde adquirir una falúa para vigilar



la Laguna Madre tamaulipeca,<sup>94</sup> hasta incrementar la contención fiscal fronteriza con el establecimiento de una aduana en la ensenada de Todos los Santos, Baja California, en diciembre de 1887. Además, para hacer más eficiente la vigilancia ya instalada, la aduana La Ascención se trasladó a la colonia de Las Palomas,<sup>95</sup> y se clausuraron las de Presidio del Norte y Quitovaquita, esta última en Sonora y las otras dos en Chihuahua, para establecer en ellas las secciones aduanales de Paso del Norte y Nogales, respectivamente, al tiempo que se aumentó en número de hombres de la segunda y tercera zonas geográficas de la Gendarmería Fiscal.<sup>96</sup> La creación de la aduana en Nogales permitió un mayor control del contrabando en Sonora, que encontraba cause principalmente hacia los centros mineros que proliferaron en la entidad a fines del siglo XIX.<sup>97</sup> Sin embargo, la colindancia de los dos Nogales propiciaba el comercio ilícito.<sup>98</sup>

En cuanto a la actuación judicial de la Gendarmería Fiscal contra el contrabando en las áreas retiradas de la frontera, sus facultades contemplaban la supervisión en todo el territorio de los estados fronterizos, además de Durango, pero sin pasar de sus límites. Durante estas diligencias fiscalizadoras, su principal foco de atención se centraba en revisar los establecimientos mercantiles de los que se tenía pruebas de estar coludidos en el comercio ilícito. Esto era especialmente notable en Monterrey, una plaza que tradicionalmente había capitalizado el contrabando a su favor debido a su estratégica situación geográfica, y cuyos comerciantes utilizaban la estratagema de no registrar en libros las ventas al menudeo de las mercancías extranjeras importadas legalmente, que eran las transacciones más frecuentes,

---

<sup>94</sup> Impresos, vol. 6, exp. 23, Hacienda Pública, p. XLIV, Archivo General de la Nación. AGN.

<sup>95</sup> Decreto de Porfirio Díaz, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, aplazando por tres meses la traslación de la aduana de La Ascención a la colonia de Las Palomas, doc. núm. 180, México, 19 de junio de 1888, Dublán, Impresos, vol. 6, exp. 23, Hacienda Pública, p. 170 y p. XLV, Archivo General de la Nación.

<sup>96</sup> Decreto de Porfirio Díaz, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, doc. núm. 128, México, 22 de febrero de 1888, Dublán, Impresos, vol. 6, exp. 23, Hacienda Pública, pp. 110 y 114, Archivo General de la Nación.

<sup>97</sup> Informe de la tercera Zona de la Gendarmería Fiscal, J. Fenochino, Hermosillo, 30 de junio de 1889, Impresos, vol. 36, exp. 9, Hacienda Pública, Archivo General de la Nación.

<sup>98</sup> Un testimonio de la época señalaba que “la población con quien Sonora comercia es Nogales (Arizona), situada frente a Nogales, (Sonora) y dividida por una sola calle [...] de ahí que la acción del gobierno no pueda ser eficaz para contener el contrabando de esta parte de la frontera, a pesar de los esfuerzos de la Gendarmería Fiscal”, en Alfonso Luis Velasco, *Geografía y estadística de la República Mexicana*, XIV, Sonora, México, 1893, pp. 208 y 209.

de tal forma que siempre disponían de facturas para legalizar las mercancías que recibían ilegalmente.<sup>99</sup> Y como era de esperarse, tan pronto comenzó a actuar con dureza la autoridad federal se elevaron las protestas de los comerciantes, que al no poder impedir la fiscalización, encauzaron su resentimiento hacia la zona libre, al atribuirle el origen de las acciones.<sup>100</sup> Una tarea habitual del Contrarresguardo Aduanal y más tarde de su sucesora, la Gendarmería Fiscal, era solicitar al comercio un reporte continuo de sus existencias de mercancía extranjera, a fin de verificar si sus manifiestos anuales correspondían a su contenido, lo que efectuaban directamente los celadores y autoridades de hacienda.<sup>101</sup> Por supuesto, que siempre estas acciones generaban disgusto entre los comerciantes involucrados, como se observó en 1874 al salir en defensa de ellos el ayuntamiento de Monterrey. En esa ocasión los ediles se manifestaron contra los continuos cateos de los establecimientos mercantiles -actos que tachaban de simples allanamientos de morada en muchos casos, producto de “infundados chismes”-, y advirtieron que de repetirse “semejantes abusos” se actuaría contra los responsables. Naturalmente, el tomo de esta advertencia molestó al comandante del contrarresguardo, quien se quejó ante el gobierno del estado y éste a su vez debió limar asperezas,<sup>102</sup> pero los procedimientos de fiscalización no dejaron de emplearse.<sup>103</sup>

---

<sup>99</sup> *Informe que el Gral. Hipólito Charles [...]*; e *Informe que el Comandante de la Segunda Zona [...]*, Hacienda Pública, s. c., Archivo General de la Nación.

<sup>100</sup> Pedro Argüelles, *La Zona Libre*, Nuevo Laredo, Tipografía de A. de la Cueva, 1890, pp. 4 y 6.

<sup>101</sup> Aviso al comercio, Monterrey, 20 de diciembre de 1874, Jesús María Benítez y Pinillos (Comandante del Contrarresguardo de la Frontera Norte), Fondo del Contrarresguardo, Archivo General del Estado de Nuevo León.

<sup>102</sup> Jesús Hinojosa (alcalde de Monterrey) al comandante del Contrarresguardo de la Frontera Norte, Monterrey, 14 de julio de 1874; Jesús María Benítez y Pinillos (comandante del Contrarresguardo de la Frontera Norte) al gobernador del estado, Monterrey, 14 de julio de 1874; y (el gobernador del estado de Nuevo León) al alcalde 1º de Monterrey, Monterrey, 17 de julio de 1874, Fondo del Contrarresguardo, Archivo General del Estado de Nuevo León.

<sup>103</sup> Para observar este fenómeno según testimonios de la época, vale citar al gobernador de Nuevo León, Viviano L. Villarreal, quien en 1881 se quejaba amargamente contra el cuerpo fiscal de la federación apostado en el noreste, contra el que “tanto ha clamado nuestro comercio por las constante fiscalización a que está sujeto, y por actos abusivos ejecutados con frecuencia por algunos agentes de ese cuerpo, que ignorando sus atribuciones, hasta han exigido procedencia y hecho aprehensiones de unas cuantas varas de género en las calles de esta capital [Monterrey], y que, es la creencia errónea de que sólo deben obediencia al ministerio de Hacienda”, citado

Luego de un lustro de funcionar, la Gendarmería Fiscal comenzó a tener cambios en su organización y de mando, así como en el número de sus efectivos y el alcance de sus facultades. Estas modificaciones guardaban relación con los otros factores puestos en juego a partir de la década de los 90 para constreñir la zona libre, pero sobre todo el contrabando había declinado notablemente. Las estadísticas de recaudación de derechos de contrabando incautados en 1888-1889 así lo demostraban, al bajar a sólo \$36 800, con el mismo patrón de mayor incidencia de este ilícito en la región noreste del país y notándose además una mayor efectividad del quehacer de la Gendarmería en el flanco del noreste.

Por estas razones, en septiembre de 1890 se centralizaron las funciones de la gendarmería al suprimirse la comandancia en jefe, cuyas facultades fueron asumidas directamente por el Ministerio de Hacienda. En lo sucesivo, el mando recayó en una oficina del ministerio, con cuya directriz se entendían los comandantes de las tres zonas geográficas.<sup>104</sup> Dos años después se depuró la planta de empleados para hacer ahorros al erario nacional,<sup>105</sup> y para 1893 el ministro Limantour, argumentando que estaba casi extinto el problema del contrabando y eran necesarias mayores economías, determinó nuevos recortes de personal.<sup>106</sup> En 1896, otra vez como parte de importantes medidas restrictivas a la excepción fiscal, se dispuso que los equipajes ya revisados en las aduanas fronterizas no podían ser inspeccionados por la gendarmería en su tránsito al interior, y después se le retiró a ésta el encargo de revisar las mercancías conducidas por ferrocarril, lo que redujo sus facultades ejecutivas.<sup>107</sup> La explicación que se puede dar a todos estos ajustes es que el Ministerio de Hacienda preparaba la adecuación a mediano plazo de un sistema de vigilancia aduanal desprovisto ya del aparato policiaco y militar, menos costoso al erario y a tono con el objetivo de que la región fronteriza acabara por homologarse físicamente con el resto del país.

Bajo esa línea administrativa, al decretarse en 1900 la formación de la Dirección General de Aduanas, la Gendarmería Fiscal pasó a depender de ella, y un año después sus efectivos fueron ubicados en la inmediación de la frontera. No obstante, conservó la división por zonas. La primera comprendía el distrito del norte

---

en Isidoro Vizcaya Canales, *Orígenes de la industrialización en Monterrey (1867-1920)*, Monterrey, Librería Tecnológico, 1971, pp. 19 y 20.

<sup>104</sup> *Legislación Mexicana, o colección de las disposiciones legislativas expedidas desde la Independencia de la República*, t. XX, México, Imprenta del Comercio, 18876-1912.

<sup>105</sup> *Memorias de Hacienda y Crédito Público (1893)*, Impresos, Hacienda Pública, Archivo General de la Nación.

<sup>106</sup> *Memorias de Hacienda y Crédito Público (1894)*, Impresos, Hacienda Pública, Archivo General de la Nación.

<sup>107</sup> *Memorias de Hacienda y Crédito Público (1897)*, Impresos, Hacienda Pública, Archivo General de la Nación.

de Tamaulipas y los municipios septentrionales de Nuevo León; la segunda zona se concentró en los distritos de Galeana, Los Bravos, Aldama, Ojinaga y Meoqui del estado de Chihuahua, mientras que la tercera zona se limitó a los distritos de Altar, Magdalena, Arizpe y Moctezuma del estado de Sonora, así como una franja de 100 kilómetros desde la línea fronteriza al sur del territorio de Baja California, a la vez que se creó una cuarta zona, dedicada a cubrir los cantones de Río Grande y Monclova, en el estado de Coahuila. A partir de entonces los agentes de la Gendarmería no pudieron salir de los límites de su jurisdicción sino en casos de excepción reglamentados en la Ordenanza General de Aduanas, ni tampoco les estaba permitido efectuar un segundo reconocimiento de mercancías que hubiesen cumplido el requisito de internación en las aduanas fronterizas. Igualmente, se fijaron puntos definitivos de última revisión para los ferrocarriles, ubicados en Lampazos para el Nacional Mexicano, en Villa Ahumada para el Central Mexicano, en Monclova para el Internacional y en Magdalena para el ferrocarril de Sonora.<sup>108</sup>

En 1905 y por enésima vez, incluso en el mismo día en que se decretó la abolición de la zona libre, el gobierno federal dispuso que la gendarmería redujera su radio de acción a proteger sólo una franja de 20 kilómetros de ancho a partir de la frontera, lo que aumentó la importancia de los resguardos aduanales al centrarse la fiscalización de las mercancías extranjeras en los accesos internacionales.<sup>109</sup> Dichas determinaciones no pueden considerarse producto de la coincidencia, sino que acaban por demostrar la confluencia de dos acciones conjuntas efectuadas con un solo objetivo colapsar la excepción fiscal en la frontera norte, teniendo como argumento el combate al contrabando.

---

<sup>108</sup> Documento núm. 43. Decreto sobre jurisdicción y vigilancia de la Gendarmería Fiscal, dado en Palacio Nacional, 25 de marzo de 1901, Porfirio Díaz, Impresos, vol. 6, exp. 26, Hacienda Pública, pp. 40 y 41, Archivo General de la Nación.

<sup>109</sup> *Memorias de Hacienda y Crédito Público (1909)*, Impresos, Hacienda Pública, Archivo General de la Nación. Es interesante resaltar que tal delimitación se conserva bien hasta nuestros días como una supervivencia de la antigua zona libre y del espacio de contención de la Gendarmería Fiscal; allí se encuentran instaladas las garitas aduanales a las salidas de las poblaciones fronterizas, como es el caso de la garita “el 22” en Matamoros “el 26” en Nuevo Laredo, números correspondientes al kilómetro en que se construyeron en forma definitiva; garitas que fueron desmanteladas definitivamente durante la administración de Enrique Peña Nieto, siguiendo la inercia del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

**¿COMERCIO O CONTRABANDO?**  
**LA TRANSICIÓN DEL INTERCAMBIO TRANSFRONTERIZO TRAS**  
**LA LLEGADA DE LAS ADUANAS FRONTERIZAS AL DESIERTO DE**  
**ALTAR, SONORA 1880-1893**

Delia María Piña Aguirre  
*El Colegio de Sonora*

Una de las estrategias de supervivencia en la frontera norte de Sonora durante el siglo XIX fue el intercambio comercial con Arizona, que aprovechaba la ausencia tanto de una división tangible como del control fiscal para evadir grandes distancias y adquirir productos más baratos (Tinker 2010, 205-215). La primera dificultad llegó en la década de 1870, cuando se hicieron presentes las aduanas fronterizas para recaudar los derechos de importación.<sup>1</sup> Con esta norma se marcó un parteaguas en la frontera entre Sonora y Arizona, que trajo consigo el encuentro de los diferentes niveles de gobierno con la presencia de nuevos elementos en la frontera: autoridades federales, instituciones, juicios, sanciones y el contrabando.

En regiones como el Desierto de Altar, Sonora, México donde conviven lo inhóspito y la supervivencia, se ha identificado el contrabando como una estrategia para solventar las necesidades de la población. Uno de los objetivos de este documento es analizar las condiciones socioeconómicas que propiciaron y favorecieron el contrabando transfronterizo en la frontera de Sonora, México y Arizona, Estados Unidos.

En una primera parte, se explican las circunstancias que muestran cómo esta actividad, aparentemente fuera de la ley, se encontraba arraigada en la cotidianidad de esta región durante el período 1880-1900; a partir de su relación con diferentes tipos de acción social, en este mismo texto se presentan algunos generales del contexto geográfico de la región. El segundo apartado describe a las instituciones responsables del control y registro del contrabando, para establecer los efectos que su presencia tuvo en el comercio transfronterizo. Por último, se retoman algunos casos de contrabando, con la intención de analizar sus peculiaridades e identificar patrones dentro del proceso de confiscaciones.

El corte temporal responde a un período en que hubo cambios importantes en materia fiscal, particularmente con relación a las aduanas, por lo que es de interés analizar su impacto en las relaciones Sonora-Arizona, pues son las que marcaron

---

<sup>1</sup> Archivo Histórico del Estado de Sonora; Fondo: Ejecutivo Central; Ramo: Ministerio del Exterior; Documento: 487; Expediente: 13; Tomo: 12; Caja: 4; Año: 1878.

las pautas del contrabando en el período 1880-1893, justo antes de la llegada de José Yves Limantour a la Secretaría de Hacienda.

### **EL INTERCAMBIO TRANSFRONTERIZO COMO ACCIÓN SOCIAL EN LA FRONTERA NORTE DE SONORA**

Con la perspectiva de que el intercambio trasfronterizo era motivado por la necesidad de complementar la economía local, donde la institucionalización de la frontera era un obstáculo, el contrabando de finales del siglo XIX puede considerarse una “acción social”. Porque hablamos de un acto que involucra a varios individuos en diferentes ubicaciones y que actúan con un objetivo común entre los actores: la necesidad de adquirir bienes a bajo costo tanto para auto consumo como para comercio.<sup>2</sup>

A partir de la definición de los tipos de acción social<sup>3</sup> y el análisis de fuentes primarias sobre casos de contrabando, se interpreta que el comercio trasfronterizo era una acción social tradicional que devino en una con arreglo a fines tras la llegada de las aduanas fronterizas. La primera porque, antes de la institucionalización de la frontera sólo se puede hablar de un intercambio comercial que adquirió el carácter de costumbre. Con la llegada de las aduanas sucedió la adaptación a una acción con arreglo a fines (Weber 1983, 20).

Con las imposiciones fiscales el intercambio se renombró como contrabando, en un intento de los habitantes del Distrito de Altar de conservar su estabilidad económica e incluso su permanencia en la región. Se puede decir que, el inicio del contrabando, en su concepto de delito, llegó con la institucionalización de la frontera; es decir, con las aduanas fronterizas como responsables de interceptarlo, y previo a esto sólo era comercio. He aquí el punto de partida, la actividad comercial evadió las imposiciones de la aduana: se transformó en contrabando, aprovechando que *la frontera* carecía de vigilancia efectiva.

---

<sup>2</sup> Se retoma que el hecho del comercio ilegal, en cuánto a objetos prohibidos es inexistente y el abigeato como tal, implica el robo de ganado, si bien esta actividad fue trasfronteriza, sólo se tomará en cuenta el comercio que se refiera a compra-venta, sin el delito de robo de por medio.

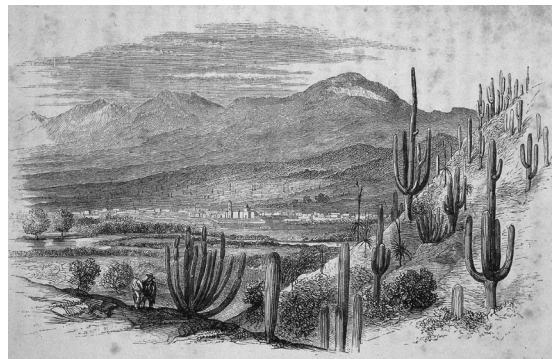
<sup>3</sup> La acción social “es una acción en donde el sentido mentado por su sujeto o sujetos está referido a la conducta de otros, orientándose por ésta en su desarrollo” (Weber 1983, 5). Hay cuatro tipos ideales de acción social, en los cuales se encuentran los sentidos subjetivos de las conductas humanas: 1: La acción racional con arreglo a fines. Es racionalizada, conforme la relación de sentido y expectativas. 2: La acción racional con arreglo a valores. La determina una conducta propia, en espera del mérito por el valor y no por el resultado. 3: La acción afectiva. Es irracional, parte de sentimientos y emociones. 4: La acción tradicional. Es una respuesta surgida a partir de la costumbre (Weber 1983, 20).

El contrabando corresponde a una acción con arreglo a fines porque ésta refiere a un comportamiento racional, que calcula medios y consecuencias. En este caso los métodos y objetivos específicos se hicieron necesarios tras la institucionalización de la frontera y la respectiva llegada del cobro de impuestos.

Entonces, para el análisis del contrabando se deben tomar los factores que le determinan, como su origen, contexto, objetivos y actores; pues va más allá de una práctica racional: es “[...] un fenómeno que permea en la sociedad en la que se inscribe, puesto que a través de él se revela una multiplicidad de realidades administrativas, económicas, sociales y culturales [...]” (Laurent 2008, 12).

Así, entre los estímulos que llevaron al desarrollo del contrabando, se encuentra la indiferencia por parte de las autoridades, y se perciben en tres formas: la falta de la vigilancia eficiente a los intereses federales; la asidua falta de detenciones de los contrabandistas; los conflictos entre los ámbitos estatal y federal. En conjunto, estos tres elementos proporcionaban de forma indirecta facilidades para la actividad ilícita y motivación directa al no presentar a los autores de los delitos, y conformarse con la captura de los productos.

Las características geográficas de la frontera entre Sonora y Arizona a finales del siglo XIX se resumen en un territorio con límites confusos: al oeste contenía al vasto Desierto de Altar y al este, cadenas montañosas; estas condiciones permitieron que se desarrollaran actividades y relaciones entre ambos lados, independientemente de la división -imaginaria- política.



Vista del pueblo de Magdalena, Sonora.

Fuente: Archivo Histórico Diplomático/Secretaría de Relaciones Exteriores.

Demográficamente al norte de Sonora predominaba el despoblamiento y las dificultades en la economía local, pues una de las peculiaridades de la región era

la presencia de apaches e indígenas hostiles, como los pápagos,<sup>4</sup> razones por las que sus habitantes debieron buscar estrategias de supervivencia. En Arizona el contexto era muy similar, por lo que los dos Estados pronto crearon fuertes lazos de interdependencia que no se veían en partes de la frontera Estados Unidos-México (Tinker Salas 2010, 273).

Para identificar mejor las características de la frontera desértica, se cuenta con el informe de Nicanor Carrillo, administrador de la Aduana Fronteriza de Quitovaquita en 1884, donde señala la presencia de una vasta zona desértica que existe entre Quitovaquita y el Río Colorado, donde los médanos, la carencia total de agua y pastos, así como el temor a los pápagos, obligaban que el viaje entre los puntos anteriores se realizara por Estados Unidos, vía el Fuerte Yuma.<sup>5</sup> En cuanto a las poblaciones de esa zona, se mencionó a la Colonia Lerdo (actualmente San Luis Río Colorado) al margen del Río Colorado, con alrededor de 36 habitantes, además de 400 indígenas Cucapás, cercano a este punto se encontraron algunas rancherías que subsistían, entre otras cosas, de la siembra de cereales.<sup>6</sup>

Las observaciones del señor Carrillo, nos permiten deducir que las poblaciones estaban muy diseminadas, y que asentamientos como la Colonia Lerdo y Puerto Isabel ubicados al margen del Río Colorado eran visitados en 1884 por primera vez; además se observa que las relaciones comerciales de esta zona se restringían a productos estadounidenses adquiridos en el Fuerte Yuma o el ferrocarril del Gila Bend.<sup>7</sup>

Otro testimonio de primera mano es el de José Vasconcelos, quien vivió en Sásabe a finales del siglo XIX, además fue hijo del vista de esa aduana, Ignacio Vasconcelos,<sup>8</sup> su descripción del espacio es contundente:

[...] vivíamos en el Sásabe, menos que una aldea, un puerto en el desierto de Sonora, en los límites con Arizona. Estábamos en el año 85, quizás 86, del pasado

---

<sup>4</sup> Secretaría de Relaciones Exteriores: Archivo Histórico Genaro Estrada (en adelante SRE-AHGE); Expediente: T. 458; Documento: 1180; Folio:457; Año: 1898.

<sup>5</sup> En el informe se señalan detalles sobre los cultivos de semillas que realizan los indios y que los pocos comerciantes reciben en intercambio por sus productos, también se menciona la importación que se hace desde Yuma de avena, frutos y otros productos de primera necesidad. AGN; Galería 8; GD141 Hacienda Pública; Sección: Aduanas; Caja: 1426; Expediente: 1790; Año: 1884.

<sup>6</sup> AGN; Galería 8; GD141 Hacienda Pública; Sección: Aduanas; Caja: 1426; Expediente: 1790; Año: 1884.

<sup>7</sup> AGN; Galería 8; GD141 Hacienda Pública; Sección: Aduanas; Caja: 1426; Expediente: 1790; Año: 1884.

<sup>8</sup> Archivo de la Casa de la Cultura Jurídica de Hermosillo (en adelante ACCJH); Fondo: Son.; Sección: Juzgado; Serie: Penal; Caja: 40; Legajo: 1; Expediente: 39; Año: 1885.



siglo [...] en torno, a región vastísima de arenas y serranías seguía dominada por los apaches.

[...] acariciada por la luz, se plateaba la lejanía, y de pronto clamó una voz: «Vi la lumbre de un cigarrillo y unas sombras por la noria [...]» Se alzaron todos de sus asientos, cundió la alarma y de boca en boca el grito aterido: «Los indios [...] allí vienen los indios [...]»

[...] Pronto bajó mi padre con sus hombres. «Son contrabandistas -afirmaron-, y van ya de huida; ensillaremos para ir a perseguirlos (Vasconcelos 1993, 7-10).

Una situación muy diferente se encontraba en la zona centro de la frontera norte de Sonora, ahí había una estación de ferrocarril en la Aduana Fronteriza de Nogales que desde 1882 iba desde la frontera hasta el Puerto de Guaymas. Nogales pronto empezó a despuntar tanto comercial como demográficamente, en detrimento de las zonas alejadas del camino de hierro. Es esta circunstancia la que acentuó la lejanía de la zona desértica del estado y, por ende, arraigó las estrategias regionales para la entrada y salida de mercancías:

[...] tanto del lado mexicano como del norteamericano la región fronteriza atravesó por periodos de mucha despreocupación política y económica, lo cual, sumado a su aislamiento geográfico y a su debilidad demográfica, la convirtió en un territorio propicio a la acción de bandoleros, al robo de ganado, al contrabando de mercancías y en general a todo tipo de actividades que contribuían a crear una imagen de la frontera norte como “tierra de nadie”, como territorio de conflictos y violencia (Canales 2003, 94).

### **EL ARRIBO DE LA AUTORIDAD FISCAL A LA FRONTERA SONORA-ARIZONA**

La presencia del gobierno federal en la franja fronteriza de Sonora fue en la década de 1870, con la llegada de las Aduanas Fronterizas de Altar y Magdalena (Sierra 1973, 170-183); esto inició un largo proceso de institucionalización en la frontera.

Lo primero fue el recinto fiscal para la recaudación de impuestos y sus respectivas comandancias, resguardos y después la gendarmería fiscal; todo con el objetivo de controlar el intercambio transfronterizo y asegurar el territorio nacional (Zorrilla 1981).

En 1880 se decretó el establecimiento de dos aduanas, una en el rancho El Sásabe y la otra en el punto conocido como Quitovaquita, ambos lugares en el límite norte del Distrito de Altar (Tinker Salas 2010, 220).

De forma simultánea en el Distrito de Magdalena se creó otra aduana en el rancho Los Nogales.<sup>9</sup> Con esto quedaron canceladas las aduanas de Altar y Magdalena, ambas estaban a más de 80 km de la frontera y las nuevas justo al margen. El objetivo era hacer más eficiente la recaudación, pues el comercio exterior era la actividad más lucrativa para las arcas nacionales, y se veía menoscabada por el contrabando.

Tabla 1. Instituciones fiscales en la Frontera Norte de Sonora, 1880-1900

Año	Aduanas Fronterizas	Secciones aduanales	Resguardo y Contrarresguardo de la Frontera	Gendarmería Fiscal
1880	Sásabe		Sáric	
	Nogales		Magdalena	
	Quitovaquita		Altar	
1885	Nogales	Altar	Sáric-Molinos	
	Sásabe		Magdalena	
	Quitovaquita		Altar	
1890	San Pedro			Altar, Bacoachi,
	Palominas			Magdalena
	Nogales			Nogales, Planchas de
				Plata - Agua Zarca, Santa Cruz
				Cruz
1895	Nogales	Quitovaquita		Altar, Magdalena,
	San Pedro	Sásabe		Bacoachi, Santa Cruz
	Palominas			
	La Morita			

Nota: Elaboración propia a partir de información recabada en: Estadísticas económicas del Porfiriato; Acervos: Archivo de la Casa de la Cultura Jurídica de Hermosillo, Genaro Estrada de la Secretaría de Relaciones Exteriores, Archivo General de la Nación.

Pese a lo anterior, las aduanas del desierto sonorenses eran irregulares, pues su rango se modificaba debido a la poca recaudación que efectuaban, así que Sásabe y Quitovaquita podían ser aduanas un año y al próximo ser Secciones Aduanales,

<sup>9</sup> ACCJH; Fondo: Son.; Sección: Juzgado; Serie: Penal; Cajas: 27 en adelante; Años: 1874-1893. También en, AGN; Galería 8; GD141 Hacienda Pública; Fondo: Archivo Central; Sección: Carpetas Azules; Caja 6; Carpeta 52; Año: 1874-1880.

y no estaban autorizadas a llevar a cabo el proceso de comercio exterior. Cuando su categoría se degradaba, dependían de la Aduana Fronteriza de Nogales, lo que implicaba que, para realizar importaciones o exportaciones, había que trasladarse de Quitovaquita o Sásabe (y puntos intermedios) a la Aduana de Nogales para hacer el trámite dentro de la ley.

En la tabla 1 se muestran las diferentes instancias fiscales y su ubicación en Sonora. En poblaciones como Altar y Magdalena se conservaron puntos de vigilancia. En la misma tabla puede observarse que tras la llegada de la Gendarmería Fiscal, los contrarresguardos desaparecen y en algunos casos sus ubicaciones pasan a ser secciones o comandancias de la gendarmería fiscal; lo mismo sucede con sus empleados, los llamados celadores del resguardo empiezan a aparecer como gendarmes fiscales.<sup>10</sup> También debe hacerse notar que en algunos casos Sásabe y Quitovaquita no aparecen ni como aduanas ni como secciones aduanales, cabe puntualizar que lo mencionado en la tabla corresponde al año señalado y que por lo tanto en algunos periodos intermedios estas poblaciones pudieron contar con aduanas o secciones.

Por otro lado, su ausencia intensifica la falta de vigilancia, pues en esos periodos era la Aduana de Nogales la responsable de vigilar ese amplio territorio: desde su ubicación hasta el Río Colorado.

Entre las labores de las aduanas estaba la supervisión del proceso de los juicios de contrabando,<sup>11</sup> desde la vigilancia, atención de denuncias y tenían parte en el proceso judicial (Herrera Pérez, 2004, págs. 164-165). Jerárquicamente las aduanas dependían de la Secretaría de Hacienda, quien establecía las características de su funcionamiento, mediante las Ordenanzas Generales de Aduanas (Zorrilla 1995a, 431; Zorrilla 1995b, 36; Osorio 1995, 17). En dicho documento también se designaban las facultades de los empleados fiscales, entre ellas la de actuar bajo sospecha de contrabando, e iniciar el proceso judicial correspondiente.

En los casos de las inmediaciones de la frontera, la frase recurrente en los registros es “el contrabandista huyó, abandonando los bultos de mercancías y su caballo, no se pudo dar alcance.”<sup>12</sup> Los empleados fiscales por lo general eran

---

<sup>10</sup> Sin embargo, en 1893 existe un registro donde aparece un sello del Resguardo. ACCJH. Fondo: Sonora; Sección: Juzgado; Serie: Penal; Caja 53; Legajo: 1; Expediente: 585; Año: 1893.

<sup>11</sup> En cualquier caso, por infracción al timbre o por contrabando la facultad para establecer el tipo de castigo le correspondía al administrador de la aduana de la jurisdicción en donde se cometiera el delito (De la Torre, 1894, pág. 85).

<sup>12</sup> Por citar un ejemplo: los celadores Francisco León y Lorenzo Jerez registraron la captura de un contrabando frente a la línea divisoria y declararon que los contrabandistas habían huido y

foráneos, al llegar al lugar que les designaban debían lidiar con las relaciones personales y sociales; además de sostenerse con los bajos salarios y los altos costos de los productos locales. Con base en los casos registrados como contrabando, se han podido identificar las actividades que le correspondían a los diferentes puestos de los empleados al interior del recinto fiscal (ver Tabla 2). Con base en sus funciones se nota que los principales puestos debían ocuparlas personas que tuvieran conocimientos de matemáticas, lectura y escritura. Mientras que en el caso de los celadores esto no era relevante, en algunos casos alguien más firmaba por ellos en las declaraciones, y se agregaba un comentario al respecto. También en algunos documentos se observa que, en ausencia de algún empleado, se percibe que era posible suplirlo en sus funciones con otro miembro del personal; en el caso de la vigilancia si se requería de mayor recurso humano se solicitaban auxiliares.<sup>13</sup>

Tabla 2. Personal involucrado en la exportación e importación de mercancías

Aduana	Funciones
Administrador	Supervisar las actividades de la aduana
Contador	Establecer el valor de mercancías y el pago de impuestos que le correspondía.
Vista	Revisar que correspondieran facturas y productos
Cabo de celadores	Jefe de celadores, enviar celadores a vigilar los alrededores.
Celador	Vigilar que toda mercancía cubriera sus obligaciones fiscales, tanto en la aduana como en las intermediaciones de la frontera.
Auxiliar	En algunos casos se agregaba esta figura, cuando los celadores no eran suficientes o se requería de un escribiente.

Acervo: ACCJH, Serie Penal, Cajas: 48-55

Elaboración propia a partir de fuentes primarias.

Para reforzar las labores aduanales, se creó el Cuerpo de Gendarmería Fiscal en 1885,<sup>14</sup> que se distribuyó a lo largo de la frontera dividido en tres zonas, Sonora y Baja California conformaron la III Zona.<sup>15</sup> Este cuerpo, de características

---

arrojado su carga. ACCJH; Fondo: Son.; Sección: Juzgado; Serie: Penal; Caja: 32; Legajo: 1; Expediente: 21 BIS; Año: 1881.

<sup>13</sup> En algunos casos aparece el nombre de algún civil, señalándose que sirvió como auxiliar en una determinada comisión o aprehensión de mercancías, o para sustituir a algún empleado, en la mayoría de los casos a un celador.

<sup>14</sup> AGN; Galería 8; GD141 Hacienda Pública, Sección: Aduanas; Caja: 1485; Expediente: 62; Año: 1892.

<sup>15</sup> AGN; Galería 8; GD141 Hacienda Pública; Fondo: Archivo Central; Sección: Carpetas Azules; Caja

militares, tenía su propio reglamento; era tan rígido que llegaba a carecer de la tan ambicionada justicia, ya que era poco equitativo en los casos que aparentaban ser contrabando y no lo eran, lo que perjudicaba a comerciantes inocentes.

En 1892 uno de sus comandantes en Chihuahua, de apellido Barrera, relató una serie de observaciones al respecto. Mencionaba que el artículo 15 consideraba contrabando “la internación y circulación de mercancías extranjeras dentro o fuera de la Zona libre hasta los límites de la comprensión jurisdiccional de la Gendarmería Fiscal, sin el documento legal que los ampare.”<sup>16</sup> Su crítica era que al internar mercancías se requería el comprobante que acreditara su legal importación, sin embargo, portar el documento en todo momento era complicado, pues podría haber descuido o pérdida del papel y el reglamento lo juzgaba como intención de defraudar al erario.

Otro de los requisitos del reglamento era establecer y seguir una ruta para el transporte de mercancías, que debía marcarse con base en las ubicaciones de la Gendarmería Fiscal, salirse de la ruta implicaba un caso de contrabando. Esto sin considerar que en ocasiones era necesario salirse de los caminos por razones de fuerza mayor, como la búsqueda de agua para los semovientes.

También las inconsistencias entre los documentos y las mercancías se consideraban contrabando, y se castigaba con duplos derechos; incluso si se trataba de un descuido de quien elaboró el documento. Los acusados debían pagar multas sin tener oportunidad de defenderse. En general, la reflexión del comandante era que estas acciones limitaban el comercio, ya que en ocasiones se perjudicó a quien ya había realizado su trámite de forma legal.<sup>17</sup>

En Sonora la jurisdicción de la gendarmería empezaba en la Comandancia de la III Zona ubicada en Hermosillo y contaba con secciones en Nogales, Planchas de Plata, Magdalena, Altar, Guaymas, Bacoachi; además, el comandante podía agregar las que considerara necesarias.<sup>18</sup> Así, en la práctica aduanal en la frontera sonorenses se podían aplicar diferentes leyes para el control del comercio exterior: la que en teoría decretaba en la Ordenanza General de Aduanas; la aplicada en la práctica en las aduanas habilitadas; y la aplicada por la Gendarmería Fiscal.

---

6; Carpeta 52; Año: 1874-1880.

<sup>16</sup> AGN; Galería 8; Sección: Aduanas; Caja: 1485, Expediente: 62; Año: 1892.

<sup>17</sup> AGN; Galería 8; Sección: Aduanas; Caja: 1485, Expediente: 62; Año: 1892.

<sup>18</sup> AGN; Galería 8; GD141 Hacienda Pública: Fondo: Archivo Central; Sección: Carpetas Azules; Caja 251; Carpeta 1412; Año: 1889-1896.

Otra estrategia para combatir el contrabando fue la ampliación de la Zona Libre<sup>19</sup> a toda la frontera en diciembre 1884 (Tinker Salas 2010, 217). Después, en 1887, se decretó que los derechos sobre artículos consumidos en dicho espacio serían del 2% (Zorrilla 1995, 35); pese a esto el contrabando continuó como una actividad importante, por lo que es evidente que había algo más allá de las facilidades que otorgaba la Zona Libre.

Hacia 1891, Gustavo Adolfo Malvido administrador de la Aduana Fronteriza de Sásabe informaba que los empleados de la oficina apenas podían cubrir sus necesidades inmediatas de manera precaria. Esto se debía a los precios exorbitantes pues las mercancías debían traerse de Tucson, Arizona, que era la población más inmediata a la línea; aunque el transporte y el tipo de cambio, ocasionaban que el costo se incrementara al doble.<sup>20</sup>

Tabla 3. Empleados de la Aduana Fronteriza de Sásabe

Cargo:	Cuota diaria	Asignación anual
Un administrador	\$4.94	\$1 803.10
Un oficial contador	\$3.84	1 401.60
Un escribiente de 2 <sup>a</sup>	1.79	653.35
Un mozo	0.75	273.75
Seis celadores montados a \$901.55	2.47	5 409.30
	Suma	\$9 541.10

*Ibid.* Galería 5; GD127 Gobernación [sin sección]; Caja 715; Expediente: 2; Año: 1897

Poco después se canceló la Aduana de Sásabe, y quedó como sección de vigilancia,<sup>21</sup> fue reabierta en 1897 con 10 empleados (Tabla 3);<sup>22</sup> tenía jurisdicción desde 10 kilómetros al oriente de la misma y hasta el río Colorado. Así, seis celadores montados y armados por cuenta propia<sup>23</sup> debían recorrer de Sáríc al Río Colorado, incluyendo el “desierto medanoso” (mapa 1). Tres años después, esta aduana

<sup>19</sup> La Zona Libre comprendía el paso libre de impuestos de productos que se consumirían al margen de la línea, en este caso ampliada hasta 20 kilómetros al sur de ella (Herrera Pérez 2004). Poblaciones como Altar y Magdalena esto no les beneficiaba pues estaban más al sur.

<sup>20</sup> *Ibid.*

<sup>21</sup> AGN; Galería 8; GD141 Hacienda Pública, Sección: Aduanas; Caja: 1399, Expediente: 57; Año: 1889-1891.

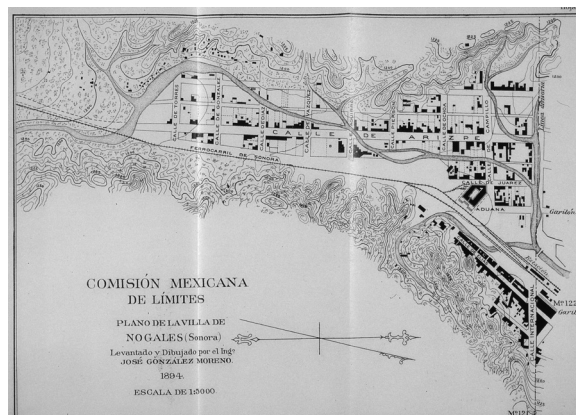
<sup>22</sup> AGN, Galería 5; GD127 Gobernación [sin sección]; Caja 715; Expediente: 2; Año: 1897.

<sup>23</sup> *Ibid.* Sección: Hacienda Pública, folletería; Caja: 13; Expediente: 7; Año: 1870.

quedaría cerrada de nuevo para ser otra vez sección aduanal con la mitad de los empleados y dependiente de la Aduana de Nogales, cuya jurisdicción era “desde 40 kilómetros al Poniente de la aduana de la Morita hasta el río Colorado”.<sup>24</sup> Intercambio transfronterizo entre Sonora y Arizona a finales del siglo XIX. La relación comercial trasfronteriza entre Sonora y Arizona se presentaba en dos vías, de entrada y salida:

[...] Los comerciantes mexicanos y los estadounidenses establecieron una relación de comunicación temprana, influyendo así en las relaciones entre ambos pueblos. La interdependencia económica forzó cierto grado de acuerdo que en general no se veía en otras partes de la frontera Estados Unidos- México (Tinker 2010, 272-273).

La existencia de economías desiguales contiguas y la larga distancia a centros comerciales nacionales hacían que fuera más viable adquirir productos estadounidenses (Herrera 1976, 269). Entonces, la región desarrolló estilos propios, en cuestiones económico-sociales y culturales, que de manera general se caracterizaron por “la expansión y consolidación del capitalismo en el suroeste norteamericano (Canales 2003, 88)”. La llegada del ferrocarril a Nogales, aunado a la designación de zona libre trajo auge a esa población (Flores 1980, 28). Sin embargo, estas medidas también propiciaron que la evasión de impuestos se diera con más frecuencia en el resto de las aduanas; con el pretexto de la lejanía de Nogales se siguió observando un activo contrabando.



Plano de la ciudad de Nogales, Sonora

Fuente: Archivo Histórico Diplomático/Secretaría de Relaciones Exteriores.

<sup>24</sup> AGN; Galería 5; GD127 Gobernación [sin sección]; Caja 745; Expedientes: 1-7; Año: 1900.

Tabla 5. Exportaciones de las aduanas sonorenses (fragmento). Año fiscal 1887-1888

Producto	Aduana	Cantidad	Total nacional	Valor	Total nacional
Ganado	Nogales	81 CAB	22 825 cab	\$2 720	\$239 342.50
caballar	Sásabe	96 CAB		\$896	
Ganado	Nogales	96 CAB	10 093 cab	\$1 120	\$115 279
vacuno	Sásabe <sup>25</sup>	1 858		\$14 324	
	Nogales	132 471		\$15 326	\$639 880
Pieles de res	Quitovaquita	31	2 656 695	\$4	
	Sásabe	13 022		\$1 813	

SRE-AHGE; Documento: T.379, Expediente: 728; Folio: 203; Año: 1889. (Esta tabla, se amplía un poco más adelante)

En noviembre de 1880 el cónsul en Tucson, Rafael Varrios,<sup>26</sup> presentó un informe sobre la emisión de facturas consulares; en éste se mencionan 20 casos de importación, de los cuales 11 señalan a la Aduana Fronteriza de Sásabe, como el lugar de entrada de mercancía; el resto fueron introducidos por Nogales. Además, en cuanto al valor de las importaciones de los \$10 793.43 poco más del 94% (que sumaban \$10 188.23), correspondía a las mercancías que fueron transportadas por Sásabe, y el otro 6 por ciento a las enviadas por Nogales.

En el caso de la Aduana de Sásabe, vale la pena puntualizar la presencia en el informe del señor Ramón A. Gaxiola como consignatario de mercancías, quien también era propietario del rancho de El Sásabe, sede de la aduana fronteriza.

Además, propietario de una casa comercial de nombre Araiza y Serrano en el Distrito de Altar que también se menciona en el informe del cónsul,<sup>27</sup> estos apellidos aparecen juntos en el ramo comercial desde 1876.<sup>28</sup> En 1887 la Aduana Fronteriza de Sásabe (Tabla 5) se encontró que la exportación de ganado por esta aduana consistía en 1858 cabezas, mientras que su homóloga de Nogales presentaba sólo 96 cabezas de este tipo de ganado. Si bien el Rancho de Sásabe como aduana presentaba muy poco movimiento, esta cifra le valió el segundo lugar

<sup>25</sup> Es el segundo lugar a nivel nacional, después de Piedras Negras.

<sup>26</sup> SRE-AHGE; Archivo de la Embajada de México en Estados Unidos de América; LEG. 99, E16; Año: 1880.

<sup>27</sup> ACCJH; Fondo: Son.; Sección: Juzgado; Serie: Penal; Caja: 36; Legajo: 1; Expediente: 1 BIS; Año: 1883.

<sup>28</sup> ACCJH; Fondo: Son.; Sección: Juzgado; Serie: Penal; Caja: 27; Legajo: 1; Expediente: sin número; Año: 1876.



a nivel nacional en este rubro.<sup>29</sup> Con respecto a las características de la actividad ganadera en México, se puede mencionar que en ese mismo año (1887) se publicó un decreto sobre la importación de ganado.<sup>30</sup> El decreto gravaba las cabezas de ganado caballar (sin castrar) en \$20.00 y la de ganado vacuno con \$8.00; por lo que es posible que esta actividad en la zona estuviera orientada a la exportación, pues con base en la tabla 1 se deduce que el costo de exportación por cabeza de ganado caballar y vacuno es de \$9.30 y \$7.70 respectivamente. En otro nivel de costo se encontraban los caballos castrados, cuyo valor de importación ascendía a \$40.00.

A través de las confiscaciones se pueden identificar otros productos, como harina<sup>31</sup> que además era producción local del Molino “El Realito”, propiedad del ya mencionado Ramón Araiza Gaxiola, que la exportaba a Arizona. También por Sásabe se exportaba frijol a Tucson, Arizona,<sup>32</sup> y en esa misma década hay registro de la exportación a Estados Unidos de 460kg.

Otra de las actividades identificadas en esta época es la minería, en 1888 el señor P.J. Dowling envió una carta desde la mina El Rosario, en Sonoita, en la que planteaba los problemas que ocasionaba el cierre de la Aduana Fronteriza de Quitovaquita. Solicitaba entre otras cosas se permitiera la importación directa de víveres y objetos necesarios para la explotación minera, sin tener que ir hasta la Aduana Fronteriza de Sásabe.<sup>33</sup> En 1892 era necesario ir hasta Nogales a realizar el trámite de importación, y también el de exportación de minerales; por lo que de nuevo solicitaba la apertura de una aduana en Sonoita, en esta ocasión era Mariano Jáquez.<sup>34</sup>

La Secretaría de Hacienda realizó consultas con empleados fiscales de la frontera sonorenses, como Enrique Liñero (administrador de la Aduana Fronteriza de Nogales), sobre la conveniencia de abrir la aduana en Sonoita, la respuesta fue negativa; y sólo quedó una sección de vigilancia en Sásabe a cargo de Nogales.<sup>35</sup>

---

<sup>29</sup> SRE-AHGE; Documento: T.379, Expediente: 728; Folio: 203; Año: 1889. (Esta tabla, se amplía un poco más adelante)

<sup>30</sup> SRE-AHGE; Documento: T.379, Expediente: 760; Folio: 320; Año: 1889.

<sup>31</sup> AGN; Galería 8; GD141 Hacienda Pública; Sección: Aduanas; Caja: 1399; Expediente: 406; Año: 1889-1891.

<sup>32</sup> ACCJH; Fondo: Son.; Sección: Juzgado; Serie: Penal; Caja: 38; Expediente: 22 BIS; Año: 1884. También en SRE-AHGE; Documento: T.379, Expediente: 728; Folio: 219; Año: 1889.

<sup>33</sup> SRE, T.372; Expediente: 557; Foja: 970; Año: 1888

<sup>34</sup> AGN; Galería 8; GD141 Hacienda Pública; Sección: Aduanas; Caja: 1426; Expediente: 634; Año: 1892.

<sup>35</sup> AGN; Galería 8; GD141 Hacienda Pública, Sección: Aduanas; Caja: 1399, Expediente: 1720; Año:

El señor Liñeiro, también expresó que uno de los solicitantes era Carlos B Serventy, quien era comerciante y minero; y en 1884 fungía como empleado de la Aduana, y que al momento de la solicitud, su comercio se ubicaba en territorio estadounidense.<sup>36</sup>

Las complicaciones comerciales derivadas de las clausuras aduanales, llevaba a los habitantes de la zona a adquirir los artículos en Altar donde costaban 5 o 6 veces más que en Tucson (Tabla 6), a lo que debía sumarse el alto flete por traerlos por caminos intransitables y que distaban poco menos de 200 kilómetros de Sonoita.

Tabla 6. Precios Tucson, Arizona-Altar, Sonora

Producto	Precio Tucson	Precio Altar
Telas Blanqueadas	\$3	\$10
Café	18 centavos	40 centavos
Azúcar	10 centavos por libra	35 centavos por libra
Harina	\$40 por una tonelada	\$10 por 100 libras Sonoita

SRE-AHGE; Documento: T. 372; Expediente: 557; Folio; 970; Año: 1888.

El intercambio comercial definitivamente era una parte importante que ayudó a forjar la interdependencia entre Sonora y Arizona, incluso llevó a cuestiones laborales; como el caso del señor Gabriel Figueroa, vecino de Sáric Sonora, que acudía a trabajar a Tucson, Arizona.<sup>37</sup> En este caso, se sabe que la remuneración fue en especie, y que al intentar regresar a su hogar le fueron retiradas las telas con las que le habían pagado, por no realizar el pago de impuestos.<sup>38</sup> De forma similar, algunos integrantes de familias indígenas realizaron labores para los norteamericanos: “[...] A cambio del desempeño de estos trabajos, los indígenas recibieron a manera de pago alimentos procesados y prendas de vestir o dinero [...] (Gómez Estrada 2000, 88) (Gómez Estrada 2000, 88)”. Tanto el caso del señor Figueroa como este último, van de la mano con que uno de los principales factores de relación entre estos espacios eran los intercambios de tipo comercial (Officer 1981, 18).

---

1889-1891 y AGN; Galería 8; GD141 Hacienda Pública; Sección: Aduanas; Caja: 1426; Expediente: 634; Año: 1892.

<sup>36</sup> CCJH. Caja: 59; Legajo:2; Expediente: s/n; Año: 1896 y CCJH. Caja: 38; Legajo:1; Expediente:3; Año: 1884.

<sup>37</sup> ACCJH; Fondo: Son.; Sección: Juzgado; Serie: Penal; Caja: 38; Expediente: 22 BIS; Año: 1884.

<sup>38</sup> *Ibid.*

En cuanto a los principales productos importados por estas aduanas, se puede observar lo siguiente: en la Aduana de Sásabe, el mayor rubro de sus importaciones fueron las sustancias alimenticias como: chocolate, cacao, papas, frutos frescos y secos, azúcar, entre otros; en conjunto estos productos representaron el 34.5 por ciento de sus importaciones.<sup>39</sup> Otro 30 por ciento fueron los efectos libres: maquinaria, cableado, azogue, arcilla, fierro (para los rieles del ferrocarril) y productos de utilidad para el hogar: animales vivos (de toda especie, excepto caballos castrados), huevos y plantas o semillas para hortalizas.<sup>40</sup> En tercer lugar estuvieron los objetos varios: abanicos; artefactos de oro, plata o platino; caballos castrados; cera; almohadas; flores artificiales; sombreros y sus materiales; mesas de billar; perfumería; tabaco; velas; ente otros.<sup>41</sup>

En lo que respecta a Quitovaquita para el mismo año fiscal de 1887-1888, las importaciones presentaron un poco más de movimiento que en las exportaciones. Su ingreso de mercancías se concentró en las sustancias alimenticias, los objetos varios y los algodones. Aun así, no es de extrañar que su importancia como aduana se viera afectada, pues sólo representó 0.000046 por ciento del total nacional por lo que estuvo en último lugar en las recaudaciones. En cuanto a Nogales, la aduana ocupó el octavo lugar representando poco más del 3 por ciento del total nacional, con importaciones por un valor total de \$620 085.42.<sup>42</sup> Detalles particulares fueron la ausencia de efectos libres registrados en Quitovaquita; si se considera que cercano a esta aduana se encontraban algunos centros mineros, éstos debían registrar el ingreso de sus insumos. Por otro lado, en los tres casos, los ingresos registrados por el ramo textil son pequeños porcentajes en comparación con su presencia en los casos de confiscaciones.

### **EL CONTRABANDO EN EL DISTRITO DE ALTAR 1880-1893**

Deben delimitarse las características que comprendía la definición de contrabando, en su carácter de actividad ilícita o ilegal. La primera hace referencia a una omisión en el proceso de importación o exportación, en este caso el pago de derechos. En cuanto a la ilegalidad, se refiere a ir contra la ley, es decir hacer el contrabando

---

<sup>39</sup> Aceite de olivo, aceitunas, aguardiente. Anís, almendras, avena, azúcar, embutidos, cocoa, chocolate, café canela, cebollas, cervezas, conservas, dulces, frutas frescas y secas, galletas, harinas, manteca, mantequilla, miel, papas, pastas, pescados, mariscos, entre otros. *Ibíd.* Folio: 248-249; Año: 1889.

<sup>40</sup> *Ibíd.* Folio: 229; Año: 1889.

<sup>41</sup> *Ibíd.* Folio: 269-271; Año: 1889.

<sup>42</sup> SRE-AHGE; Documento: T.379, Expediente: 728; Folio: 276; Año: 1889.

con conocimiento, alevosía y ventaja (Española 1884, 584, 635, 644). Se puede puntualizar que en lo ilegal se podría incluir la introducción de artículos prohibidos (Laurent 2008, 46); sin embargo, en la época de estudio, la lista de prohibiciones había desaparecido en México (Romero 1961, 6).

Un aspecto que determinaba que esta actividad ilícita prosperara, eran las condiciones en las que laboraban los empleados aduanales que en términos generales tenían:

[...] pésimo salario: la inseguridad de los empleos, con la mala dotación de éstos, con la impunidad y con la falta de responsabilidad de los empleados, han dado impulso al contrabando, sistemándolo [sic] de manera que no es peregrino ver repentinamente progresar y ver alcanzados y ostensibles la riqueza del empleado y la del que defraudó los derechos a la hacienda pública (Bernecker 1994, 95).

Esto se ve respaldado por el hecho de que “[...] la organización de los contrabandistas y la periodicidad con que operaban era bien conocida por las autoridades mexicanas y americanas. [...]” (Zorrilla 1995, 34-35); situación que es identificable a partir de los documentos, pues los casos de contrabando tienen múltiples similitudes en las declaraciones de los empleados fiscales. En un espacio aislado como lo era el desierto sonoreño, la posibilidad de subsistir con escasos recursos era un fuerte aliciente para la tolerancia al comercio ilícito a cambio de recibir beneficios o bien tomarlos directamente de las confiscaciones que se realizaban en las aduanas.

Incluso en la opinión de los estadounidenses, los empleados fiscales en México tenían malas retribuciones y obtenían sus mejores ganancias con las partes que se les otorgaba de sus confiscaciones; esto llevaba a que se produjeran robos autorizados, pues todo era susceptible de ser decomisado (Romero 1971, 33). Con base en esto, la definición de contrabando puede ampliarse a toda mercancía que así fuera considerada en la aduana o bien por los empleados de ésta, que gozaban de libertad de acción en las poblaciones e incluso podían realizar cateos domiciliarios.

En cuanto a los productos, los más comunes en las confiscaciones eran telas, ropa hecha, zapatos, veladoras, comestibles como: nueces, frutos secos, azúcar, chocolate, café. La aseveración en cuanto a su procedencia tiene su punto de partida en que esos artículos no se producían de forma local, ni mucho menos eran importados de otras partes de México; es importante mencionar que este último tipo de adquisición era imposible por el ya mencionado aislamiento del Distrito de Altar, ya que elevaría los costos de manera que los alimentos serían inaccesibles. Estas aclaraciones resultan necesarias, pues llegado el momento de reglamentar el tráfico en las franjas fronterizas, se estableció el extranjerismo para todas las mercancías producidas en ellas, hasta que pudiera probarse su procedencia (Herrera Pérez

2007, 250). Un ejemplo sobre las complicaciones que este procedimiento ocasionó a los productores locales es el del señor Araiza Gaxiola en 1888; como parte del procedimiento anterior debía demostrar la procedencia de 20 sacos de harina, el resultado fue que el producto permaneció en la aduana hasta 1891, cuando se determinó que era producto nacional. Sin embargo, había pasado el tiempo suficiente para que el producto entrara en estado de descomposición y pasara al rubro de pérdidas totales del dueño.<sup>43</sup>

La base legal de la situación anterior podía frustrar varias de las actividades de subsistencia de las poblaciones fronterizas, dejándoles la opción del contrabando. A simple vista, parece evidente que el hecho de retener los objetos o mercancía representaba una injusticia, sin embargo, esto tiene un sustento legal en:

[...] la aplicación del artículo 696 de la ordenanza aduanal modificada. Esta consideraba todos los productos cultivados o elaborados dentro de la zona libre como extranjeros hasta demostrarse su origen nacional, lo que se lograba mediante trámites engorrosos, largos y desesperantes. Esto desalentó cualquier posible intento de industrialización, al quedar atrapada la frontera mexicana entre la imposibilidad de introducir su producción al mercado nacional y la de exportarla ante la abrumadora competencia estadounidense (Herrera Pérez 2007, 250).

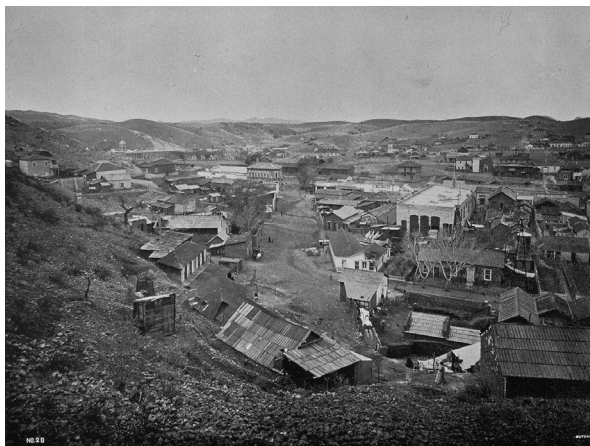
Un ejemplo del proceso de aprehensión de mercancías es el que expone Hilario Gabilondo, administrador de la aduana de Sásabe en 1888, sobre la confiscación de dos bultos por los celadores Jesús Coronado y Francisco Orozco en terrenos del rancho “La meza de la Calera”, propiedad de Ramón Araiza.<sup>44</sup> El contenido de los bultos eran productos textiles, tela y ropa, que sumaban un total de \$32.50 en derechos; la pena para este caso era la confiscación y remate público de las mercancías. Se obtuvieron un total de \$44.00, de los cuales sólo \$2.63 le correspondieron al erario, mientras que el resto fue dividido entre el personal, correspondiéndole un 25% a cada celador aprehensor, 18% al administrador, 12% al vista, 10% al cabo y 10% consignado a gastos de aprehensión. El contrabandista no fue detenido, ya que el hallazgo se hizo por la noche y la oscuridad impidió darle alcance. En otro remate, verificado ese mismo año en “Puerto Grande” se obtuvieron \$122.92, de los cuales \$6.96 pasaron como derechos y el resto fue dividido de la manera que se señaló en el caso anterior.<sup>45</sup>

---

<sup>43</sup> AGN; Galería 8; GD141 Hacienda Pública, Sección: Aduanas; Caja: 1399, Expediente: 406; Año: 1889-1891.

<sup>44</sup> *Ibid.*

<sup>45</sup> *Ibid.*



Vista de la “Calle Internacional” entre Nogales, Sonora (a la derecha) y Nogales, Arizona (a la izquierda)

Fuente: Archivo Histórico Diplomático/Secretaría de Relaciones Exteriores.

Un caso diferente fue el del señor Antonio Varela,<sup>46</sup> quien al subirse al tren en la estación Pesqueira traía consigo una petaquilla y un bulto con piezas de indiana, manta, lienzo blanco y el documento respectivo de la Aduana Marítima de Guaymas, donde se decía que los productos iban a la consignación del señor. Varela pero la descripción era por 60 kg de azúcar. Los artículos fueron confiscados para verificar el juicio: resultó que los productos de tela eran mexicanos (mantas) y los otros no procedían de ningún puerto o frontera por lo que no requerían documento alguno que los amparara, por lo que los objetos eran libres de toda pena.

A lo largo de la frontera, la gente participó en el contrabando hormiga, introduciendo un galón o dos de mezcal, una caja de puros, o un par de mulas o caballos a través de la línea, sin declarar sus mercancías a los inspectores de aduanas. El ganado que se extraviara a través de la línea fronteriza podía incluso considerarse auto contrabandeadado. El contrabando de mercancías legales no era solo cuestión de dinero, sino de conveniencia. Particularmente, para los rancheros, las normas en materia aduanal y de cuarentena que los obligaban a realizar viajes en los que tenían que desviarse de su ruta para llegar a los puertos

---

<sup>46</sup> En 1880, este señor aparece como propietario de una de las diligencias que van al Tucson Vía Sásabe. ACCJH; Fondo: Sonora; Sección: Juzgado; Serie: Penal; Caja 31; Legajo: 1; Expediente: 428; Año: 1880.

de entrada oficiales, podían fácilmente ser evadidas por medio del “contrabando” de ganado a través de la frontera abierta (St. John 2011,101).<sup>47</sup>

La situación se agravó con el establecimiento parcial de la zona libre, donde sólo los productos que se consumirían hasta 20 leguas al interior de la línea podían ser exentos de impuestos. Peor aún fue el Artículo 696 de la ordenanza aduanal que clasificaba como extranjero todo producto que se originara en esa zona, con la obligación de comprobar su nacionalidad ocasionando más inconvenientes a los habitantes de la zona (Herrera Pérez 2007, 250-251).

El estudio de los casos de contrabando pudo estudiarse por medio de los documentos de las aduanas fronterizas del Distrito de Altar donde se especifican las características de cada aprehensión. En algunos casos estas particularidades dejan abierta una posible complicidad entre las autoridades y los que figuran como autores del delito. Cabe señalar que los celadores aduanales tenían una tarea difícil; en el Distrito de Altar era común ir y venir entre una nación y otra haciendo las compras necesarias para la subsistencia familiar. Acción lógica (o tradicional) si se toma en cuenta que se carecía de un límite físico definido entre naciones y la aduana tenía su sede en la Villa del Altar cuya ubicación estaba a más de 50 km al sur de la imaginaria línea fronteriza. Además, la franja fronteriza, competencia de las aduanas de Sásabe y Quitovaquita, era considerablemente amplia, a lo que se sumaba la precaria situación en la que operaban dichos vigilantes.

Debe hacerse hincapié en que el intercambio transfronterizo mencionado anteriormente, fue una acción tradicional ajustada a la medida de las posibilidades económicas de la región y que tras unas décadas devino en costumbre: lo más sensato era que Tucson fuera el principal centro de compras para la región del desierto de Altar. Yuma lo era para la zona cercana al Colorado, por la corta distancia y el fácil acceso a esos puntos. La otra opción carecía de lógica: consistía en recorrer grandes distancias a los centros de comercio sonorenses como Hermosillo y Guaymas sin que se contara con un medio de transporte eficiente.

---

<sup>47</sup> All along the border people participated in petty smuggling, bringing a gallon or two of mescal, a box of cigars, or a couple of mules or horses across the line without declaring their merchandise to the customs inspectors. Cattle that strayed across the boundary line could even be said to smuggle themselves. Smuggling legal goods was not just a matter of money, but of convenience. For ranchers in particular, customs and quarantine regulations that required out of the way trips to official ports of entry could easily be evaded by “smuggling” stock across the open border (St. John 2011, 101). (Traducción al español por: José Manuel Moreno Vega).

La proximidad entre los asentamientos de ambas naciones y sus respectivas diferencias económicas y sociales, permitió que se diera una relación lo suficientemente estrecha como para que sus estilos de vida se basaran en: “[...] un particular estilo de desarrollo económico, social y cultural que prevalece hasta nuestros días y que se caracteriza por su temprana articulación con la expansión y consolidación del capitalismo en el suroeste norteamericano (Canales 2003, 88)”.

En cuanto a las características en las que se daba el contrabando de exportación, del Distrito de Altar con destino a Estados Unidos, se pueden citar como principales el que se limitaba al contrabando de minerales (como plata pasta o moneda) y que contaba con mínimos casos de confiscaciones: en las aduanas del Distrito de Altar sólo se contaron 5 casos, entre 1876 y 1886. El número parece poco creíble pues se trata de una zona con un alto número de minerales; sin embargo, ya se ha explicado que se carecía de la vigilancia adecuada pese a estar muy cercanos a la línea fronteriza.

En las gráficas I y II pueden detectarse diferencias entre los casos de contrabando de Sásabe y los de Quitovaquita. Esto dependía de diversos factores: el personal de la Aduana Fronteriza de Sásabe era un poco más numeroso y contaba con secciones volantes de contrarresguardo y estaba cercano a Tucson, un importante centro de comercio. En cambio, Quitovaquita era un punto de acceso más bien cercano a los Ángeles<sup>48</sup> y su mayor importancia como aduana es que se necesitaba, ya que servía para introducir los materiales requeridos para la explotación minera de esa región.<sup>49</sup>

En cuanto a los antecedentes de las aprehensiones, la falta de captura de uno o varios contrabandistas es una constante generalizada en los informes aduanales, algo que a simple vista podría catalogarse como resultado de la insuficiente cantidad de personal para la vigilancia (ver Gráfica II), considerando que buena parte de los casos se originaron por la noche y en zonas difíciles de transitar casi siempre por las sierras. Debe tomarse en cuenta que los recorridos por los alrededores, los celadores los realizaban solos o en parejas, siendo en inicio insuficientes en número. Además, es notorio en el registro la preferencia por la captura de los bultos de efectos extranjeros sobre la del contrabandista; incluso señalando que se le da prioridad.<sup>50</sup>

---

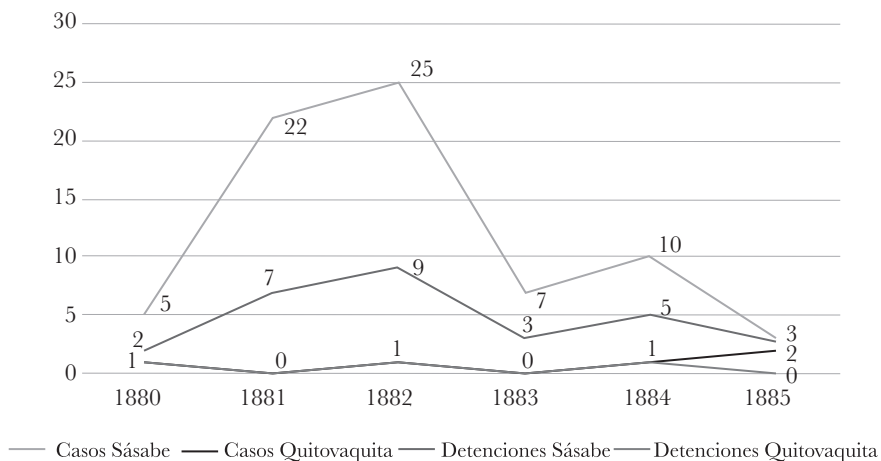
<sup>48</sup> ACCJH; Fondo: Son.; Sección: Juzgado; Serie: Penal; Caja: 32; Legajo: 1; Expediente: 15; Año: 1882.

<sup>49</sup> AGN; Galería 8; GD141 Hacienda Pública; Sección: Aduanas; Caja: 1426; Expediente: 634; Año: 1892.

<sup>50</sup> ACCJH; Fondo: Son.; Sección: Juzgado; Serie: Penal; Caja: 32; Legajo: 1; Expedientes: 8, 8 IS, 12 bis 2; Año: 1881.



Gráfica I. Decomisos vs detenciones, en las Aduanas Fronterizas de Sásabe y Quitovaquita, 1880-1884

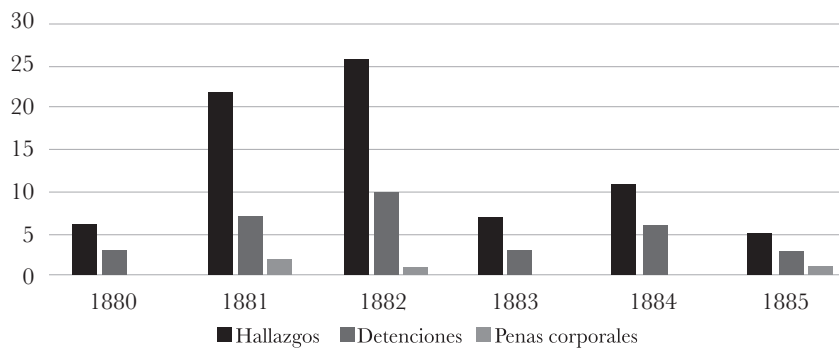


Archivo de la Casa de la Cultura Jurídica de Hermosillo; Fondo: Son.; Sección: Juzgado; Serie: Penal; Cajas: 31-41; Legajo: 1-2; Año: 1880-1885.

Según los partes de los celadores: al sorprender a los delincuentes, la primera reacción era huir del resguardo fronterizo, lo que lograban saliendo del camino e internándose en “el monte” y, para hacerlo de forma más efectiva, abandonaban parte de su carga con lo que perdían peso y podían avanzar más rápido. Era común la mención de que las bestias en las que se conducían los celadores estaban en malas condiciones; algo que también les impide dar alcance a los contrabandistas. De esta forma, los delincuentes podían librarse del castigo aunque perdieran algunos de los efectos que transportaban, artículos que después los celadores presentaban en la aduana como parte de sus aprehensiones.<sup>51</sup>

<sup>51</sup> ACCJH Fondo: Son.; Sección: Juzgado; Serie: Penal; (1) Caja: 32; Legajo: 1; Expediente: 8; Año: 1881 (2-5) Caja: 38; Legajo: 1; Expediente: 8 BIS, 12 BIS, 18 BIS, 19; Año: 1884.

Gráfica II. Detenciones y sanciones en los casos de contrabando, Aduanas del Distrito de Altar, 1880-1885.



Fuente: Archivo de la Casa de la Cultura Jurídica de Hermosillo; Fondo: Son.; Sección: Juzgado; Serie: Penal; Cajas: 31-41; Legajo: 1-2; Año: 1880-1885.

La consistente falta de una aprehensión formal de los efectos y del autor del delito en conjunto, podría sustentar una conclusión: falta de interés al respecto por parte de las autoridades locales. Una de las causas probables es que en ocasiones podía existir algún lazo consanguíneo entre las personas que hacían las veces de autoridad y los delincuentes, esto a partir de la repetición de apellidos o las declaraciones de algunos acusados. También se daba el caso que el defraudador podía ser alguien que ejercía algún tipo de autoridad, por ser personaje de importancia social y económica en la región. Por último, en algunos casos se señalaba a algunos empleados de las aduanas como cómplices de estas actividades ilícitas.

Puede agregarse que la acción que secundaba a la detención de un contrabandista era el desconocimiento de los artículos como propios, tras lo cual el delito carecía de efectividad. En algunas ocasiones las mercancías quedaban en la aduana para que las hicieran llegar a instancias superiores. Más tarde, a mediados de la década de 1880, puede verse que los celadores podían subastar los efectos y repartirse las ganancias;<sup>52</sup> tomando en cuenta que se trataba de una zona libre, la retribución al erario en estos casos llegaba a ser solo del 3% y aun con las otras cuotas que debían cubrirse, como apoyo para hospitales o estampillas, la mayor parte quedaba en favor de los celadores, quienes se beneficiaban tanto del producto capturado como de su remate.

Las amplias diferencias entre los hallazgos o decomisos y la respectiva aprehensión, puede colaborar con lo expuesto anteriormente: los celadores

<sup>52</sup> AGN; Galería 8; GD141 Hacienda Pública, Sección: Aduanas; Caja: 1425; Expediente: 237; Año: 1889.

complementaban sus ingresos con los hallazgos sin dueño que realizaban en las inmediaciones de las aduanas que les tocaba vigilar. A manera de ejemplos: en 1889 los celadores Francisco Orozco, Jesús Coronado y el administrador Hilario Gabilondo, realizaron y registraron una aprehensión de efectos a un contrabandista al que no se le pudo dar alcance ya que el suceso ocurrió por la noche.<sup>53</sup> Los productos (textiles y ropa hecha, con valor en derechos \$32.50) fueron rematados obteniéndose \$44.00, de los cuales \$0.97 le correspondieron al erario por estar en la Zona Libre y otros tantos centavos a estampillas, hospitales, dejando un líquido de \$41.37 que se repartió entre el personal de la Aduana Fronteriza de Sásabe.

Un caso sospechoso es que en mayo de 1884 se había instalado un comercio al norte de Sonoita,<sup>54</sup> tras la vigilancia continua que hacían los celadores y las personas que cruzarían a territorio mexicano después de haber adquirido ahí sus productos; para julio del mismo año ya había cerrado. La observación es que una parte de los productos se los quedó el señor Carlos B. Serventy, vecino de Quitovaquita y dueño del depósito (comercio) de Quitovaquita; también se menciona que al señor Serventy se le sigue vigilando. Sin embargo, es de observarse que en esas mismas fechas existía un celador en Quitovaquita del mismo nombre<sup>55</sup> y también aparecía en las listas de habitantes que firmaron para reapertura de la aduana. Es señalado como el incitador de la reapertura; manifestó que su interés para que se abriera nuevamente la Aduana Fronteriza de Quitovaquita en 1892 se debía a que él era comerciante y minero.<sup>56</sup> El señor Carlos B. Serventy, entre 1884 y 1892, fue celador, minero, comerciante y comprador en remates de efectos de contrabando.

En cuanto a la Aduana Fronteriza de Sásabe, presenta un poco más de 77 casos de contrabando en el periodo 1880-1885, y apenas llegó a dos sentencias con cárcel.<sup>57</sup> El 18 de julio de 1884, Concepción C. de Bustamante pasaba por la Aduana Fronteriza de Sásabe y tras haber declarado no traer efectos de importación, sus pertenencias fueron revisadas por los celadores quienes encontraron algunos retazos dentro de una almohada: un total de 16 yardas de lana y tela de algodón. El Vista Ignacio Vasconcelos reportó el incidente y por la evasión de un total de \$1.78 le

---

<sup>53</sup> AGN; Galería 8; GD141 Hacienda Pública, Sección: Aduanas; Caja: 1425; Expediente: 237; Año: 1889.

<sup>54</sup> *Ibid.* Caja: 1426; Expediente: 822; Año: 1884.

<sup>55</sup> ACCJH; Fondo: Son.; Sección: Juzgado; Serie: Penal; Caja: 38; Legajo: 1; Expediente: 3; Año: 1884.

<sup>56</sup> AGN; Galería 8; GD141 Hacienda Pública; Sección: Aduanas; Caja: 1426; Expediente: 634; Año: 1892.

<sup>57</sup> ACCJH; Fondo: Son.; Sección: Juzgado; Serie: Penal; Caja: 40; Legajo: 1; Expediente: 39; Año: 1885.

fueron confiscados los retazos, dos mulas, un carro de cuatro ruedas, cuatro tablas, un par de guarniciones con un valor total de \$182.00. Además, el Juez de Primera Instancia de Altar, Lorenzo Pompa, la declaró formalmente presa el 24 de julio de ese año y fue hasta marzo del año siguiente que fue liberada en consideración a que:

[...] los efectos extranjeros que consigo llevaba la Sra. de Bustamante son de poca monta y los que traía por ignorar que debían de pagar derechos lo que en cierto modo es de creerse por el sexo á que pertenece.

Considerando: que esa pequeña falta está más que suficientemente compurgada con el tiempo que ha sufrido de prisión la encausada [...].<sup>58</sup>

## CONCLUSIONES

El contrabando del Distrito de Altar al finalizar el siglo XIX, es resultado de un proceso histórico vinculado a las condiciones de la franja fronteriza sonorenses: las aduanas y sus prácticas de funcionamiento. Con base en las fuentes documentales, se puede establecer que el punto de partida del comercio ilícito fue el que los habitantes del distrito fronterizo de Altar tuvieron la posibilidad de evadir los impuestos por medio del contrabando y establecerlo como un complemento de la economía local. Todo esto inserto en el contexto de una precaria institucionalización de la frontera, además de lo que se consideró el excesivo cobro impuestos al comercio exterior.

El aspecto más importante que propició las relaciones comerciales a través de la frontera fue la presencia de habitantes diferentes a los apaches o indígenas rebeldes en Arizona. Esto permitió el rápido establecimiento de lazos económicos y sociales entre los territorios de ambos países. Así, cuando se inició la fiscalidad en el norte de Sonora durante el Porfiriato, se generaron dificultades para imponer derechos a la actividad cotidiana de los habitantes del Distrito de Altar de traer mercancías de Tucson y el Yuma.

El control y fiscalidad de comercio exterior, se enfocaba principalmente a las mercancías de importación, por ser éstas las que estaban mayormente gravadas y por lo tanto resultaban más relevantes para el erario. En ese sentido, los productos de exportación en general carecían de impuestos; sumado a esto, las condiciones de las prácticas aduanales -a veces carentes de la aduana misma- propiciaban la falta de certeza en torno a la exportación de ganado, productos agrícolas y minerales que se llevaban a vender al Territorio de Arizona.

En cuanto al carácter del contrabando como acción social, es posible afirmar que, al tener objetivos comerciales, particulares y sobre todo al ser tolerado por

---

<sup>58</sup> ACCJH; Fondo: Son.; Sección: Juzgado; Serie: Penal; Caja: 40; Legajo: 1; Expediente: 39; Año: 1885.

las autoridades, pudo conformarse como una estrategia para la permanencia de las poblaciones del Distrito de Altar y que esta actividad lograra arraigarse en la frontera. Lo anterior encontraba su aliciente en la facilidad con la que se podía evadir el castigo como contrabandista: existía la opción de buscar los espacios abiertos (sin vigilancia de los celadores) y deshacerse de carga si en el trayecto el contrabando era descubierto. También se podía intentar esconder los productos al pasar por la aduana, incluso desconocerlos si eran encontrados por los celadores, cada una de éstas funcionaba para evadir el castigo.

Finalmente, es preciso puntualizar que el contrabando del Distrito de Altar, al ocaso del siglo XIX y visto como una acción social, iba más allá de una práctica que transgredía las leyes fiscales; muestra, en sus fases tradicional y racional, el resultado de la conjunción del contexto: el espacio de estudio, incluida su geografía, cultura, situación política, económica, social y por supuesto, como frontera, fue de suma importancia para su inserción y permanencia en el panorama nacional, nacional histórico y nacional contemporáneo.

## REFERENCIAS

### *Acervos documentales*

- Secretaría de Relaciones Exteriores: Archivo Histórico Genaro Estrada
- Archivo General de la Nación
- Archivo de la Casa de la Cultura Jurídica de Hermosillo

## BIBLIOGRAFÍA

- De la Torre, Juan. 1894. *Código de la Renta del Timbre*. México: El siglo diez y nueve.
- Real Academia Española. 1884. *Diccionario de la Lengua Castellana*. Madrid: Imprenta de D. Gregorio Hernando.
- Flores García, Silvia Raquel. 1980. *Nogales: un siglo en la historia*. Hermosillo: INAH, Centro Regional del Noroeste.
- Gómez Estrada, José Alfredo. 2000. *La gente del delta del Río Colorado*. Mexicali: UABC.
- Grimson, Alejandro. 2003. *La nación en sus límites: contrabandistas y exiliados en la frontera Argentina-Brasil*. Barcelona: Gedisa.
- Herrera Canales, Inés. 1976. “El comercio exterior de México en siglo XIX desde una perspectiva regional: Sonora de 1821 a 1910”. En *Memoria del I Simposio de Historia y Antropología de Sonora*, 253-298. Hermosillo: Universidad de Sonora.
- Herrera Pérez, Octavio. 2004. “El sistema aduanal y la política aduanera en México durante el siglo XX”. En *Historia General de las Aduanas*, de Enrique Florescano, 159-205. México: CAAAREM (Confederación Asociaciones de Agentes Aduanales de la República Mexicana).

- 2004. *Excepción fiscal y conformación histórica de la frontera norte de México*. México: SRE.
- 2007. *El lindero que definió a la nación. La frontera norte: de lo marginal a la globalización*. México: Secretaría de Relaciones Exteriores, Dirección General del Acervo Histórico Diplomático.
- Laurent, Muriel. 2008. *Contrabando en Colombia en el siglo XIX: prácticas y discursos de representación y reproducción*. Bogotá: Ediciones Uniandes.
- Officer, James E. 1981. *Arizona's hispanic perspective*. Phoenix: University of Arizona.
- Romero, Matías. 1961. *La promoción de las relaciones comerciales entre México y los Estados Unidos de América*. México: Banco Nacional de Comercio Exterior.
- 1971. *Reciprocidad comercial entre México y los Estados Unidos (el tratado comercial de 1883)*. México: Banco Nacional de Comercio.
- St. John, Rachel. 2011. *Line in the sand: a history of the western U.S.-México border*. New Jersey: Princeton University Press.
- Tinker Salas, Miguel. 2010. *A la sombra de las águilas. Sonora y la transformación de la frontera durante el porfiriato*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Weber, Max. 1983. *Economía y sociedad*. México: FCE.
- Zorrilla, Luis G. 1981. *Monumentación de la frontera norte en el siglo XIX*. México: Editorial Porrúa.

## SED DE SANGRE: VIOLENCIA EN TEXAS CONTRA TRAFICANTES MEXICANOS DURANTE LA ERA DE LA PROHIBICIÓN

George Díaz  
*University of Texas*

La prohibición del consumo de alcohol en los Estados Unidos creó nuevos mercados para sustancias reguladas y detonó la profesionalización y criminalización del contrabando. Durante este periodo, contrabandistas de origen mexicano, conocidos como tequileros, proveyeron de licor mexicano a los sedientos mercados estadounidenses. Las agencias policiales veían a las incursiones de tequileros en los Estados Unidos como transgresiones de soberanía nacional, y, por lo mismo las enfrentaron con fuerza letal. A pesar de la violencia, el contrabando de licor en este periodo fue de naturaleza interétnica, ya que contrabandistas anglosajones y tequileros se aliaban para obtener beneficios y ganancias al eludir las impopulares leyes federales estadounidenses. Sin embargo, aunque el ilícito era una cooperación entre contrabandistas anglosajones y tequileros mexicanos, las agencias de seguridad norteamericanas fueron mucho más duras con los tequileros que con su contraparte anglosajona. Esto hizo de la era de la Prohibición una de las décadas más mortíferas para el contrabando. La guerra de las fuerzas de seguridad de Estados Unidos contra los tequileros fue tan exitosa que para el final de la década de 1920, había acabado con las caravanas de tequileros en el sur de Texas. No obstante, esta victoria fue en vano pues grupos de contrabandistas más sofisticados y mucho más violentos ocuparon este nicho.

Este ensayo estudia el impacto de la era de la Prohibición en la frontera de Texas y Tamaulipas. En particular señala que más que acabar o disminuir el consumo de alcohol en el país vecino, la Prohibición impulsó la actividad criminal hacia la frontera; los mercados creados por la prohibición del alcohol fueron capitalizados por algunos hombres de negocios a través del contrabando. El presente trabajo además amplía el concepto de Peter Andreas del flujo ilícito como un “juego” entre agencias de la ley y contrabandistas al considerar cómo mexicanos étnicos en ambas márgenes del Río Bravo, se adaptaron y buscaron obtener beneficios del reforzamiento de los controles de seguridad fronterizos.<sup>1</sup> A pesar de los esfuerzos de los contrabandistas para evitar confrontaciones, las agencias de seguridad

---

<sup>1</sup> Peter Andreas, *Border Games: Policing the U.S.-Mexico Divide 2nd ed.* (Ithaca: Cornell University Press, 2009), XIV; and Andreas, *Smuggler Nation: How Illicit Trade Made America* (New York: Oxford University Press, 2013).

estadounidenses, en particular inspectores de aduanas, *Rangers* de Texas, y oficiales de los condados locales, percibían a los contrabandistas de alcohol mexicanos como “bandidos” y los confrontaban violentamente.<sup>2</sup> Por lo tanto, este ensayo amplía la creciente literatura académica sobre la violencia contra la etnicidad mexicana en los Estados Unidos al mostrar cómo las agencias de seguridad justificaban sus ataques como acciones policiales contra traficantes.<sup>3</sup>

La Prohibición fue aplicada de mala gana en el sur de Texas. De los diecinueve condados que aún aprobaban el consumo de alcohol en 1911, ocho estaban en la frontera del Río Bravo.<sup>4</sup> Además de la falta de apoyo local, la posibilidad de conseguir alcohol en el lado mexicano, hizo que la Prohibición fuese casi imposible de hacer cumplir, y esta región se volvió un centro de tráfico de licores. El 5 enero de 1919, un periódico de Laredo comentaba cuán extraño era no encontrar ningún contrabandista en la corte en lunes cuando muchos eran usualmente arrestados durante el fin de semana. En lugar de ingenuamente creer que no había ocurrido ninguna actividad ilícita, el periodista atribuía esta anomalía a que los contrabandistas “tenían mucho cuidado”.<sup>5</sup>

Con o sin cuidado, la Prohibición desató una época violenta en el contrabando fronterizo. La noche del 8 de mayo de 1919, los inspectores de aduanas Robert Rumsey, John Chamberlain, y tres agentes de inmigración encontraron a cuatro sujetos cruzando en bote el Río Bravo al sureste de Laredo. Los oficiales alistaron sus armas al mismo tiempo que se escondían en el matorral y esperaban a que los sospechosos desembarcasen en la orilla estadounidense. De acuerdo a los diarios, lo que pasó después fue un tiroteo que inició cuando los contrabandistas se negaron a detenerse. Una bala alcanzó al inspector de inmigración Hopkins, matándolo instantáneamente. Los otros dos inspectores fueron heridos en el intercambio de disparos, uno de ellos fatalmente. Cuando acabó la balacera, dos oficiales habían muerto y cuatro traficantes yacían sin vida. El inspector Rumsey con la suficiente sangre fría, mató a dos contrabandistas en el encuentro y salió ileso. Los oficiales descubrieron que el recién fallecido y sospechoso, Doroteo Prado portaba una pistola automática propiedad del ejército estadounidense, así como rifles y otras

---

<sup>2</sup> Frank Smith, “Roping Bootleggers from Horseback,” *Horseman*, Agosto 1968, 49-56.

<sup>3</sup> William D. Carrigan and Clive Webb, *Forgotten Dead: Mob Violence against Mexicans in the United States, 1848-1928* (New York: Oxford University Press, 2013).

<sup>4</sup> Lewis L. Gould, *Progressives and Prohibitionists: Texas Democrats in the Wilson Era* (Austin: Texas State Historical Association, 1992), 36-37.

<sup>5</sup> “Local News,” *Laredo Weekly Times*, 5 de enero de 1919.



armas que portaban los otros muertos.<sup>6</sup> El tiroteo del 8 de mayo de 1919 fue el primero de muchos encuentros violentos entre contrabandistas y fuerzas policiales estadounidenses durante la Prohibición.

## TEQUILEROS

La Prohibición benefició al contrabando de licor mexicano en Texas, y esto fue aprovechado por mexicanos que cargaban sus recuas de animales con bebidas alcohólicas para dirigirlas al mercado estadounidense. Las operaciones de los tequileros eran simples, ingeniosas y efectivas. Usualmente operaban de noche en grupos de entre tres y cinco hombres, aunque hay reportes que indican que estas partidas podían incluir hasta veinte individuos.<sup>7</sup> Los ciudadanos mexicanos se hacían cargo de los suministros en las operaciones, pero dependían de los tejanos\* como guías, apoyo e intermediarios con los traficantes anglosajones.<sup>8</sup> El tequila y el mezcal que los contrabandistas transportaban era adquirido en la frontera o en el interior de México. Por ejemplo, un grupo de tequileros capturados en el condado de La Salle el 21 de septiembre de 1921, aseguraron haber adquirido 550 cuartos de tequila en un pequeño poblado de Nuevo León localizado a unas setenta y dos millas de la frontera.<sup>9</sup> Si esta afirmación fuese cierta, los tequileros habrían

---

\*En la historiografía de la frontera se utiliza la palabra tejano con la letra j para referirse a la población de origen hispano del estado de Texas.

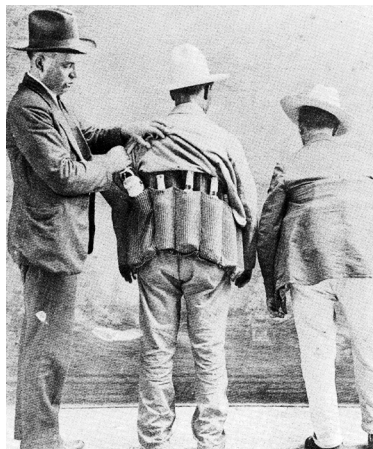
<sup>6</sup> “In Battle with Smugglers Charles Hopkins Killed,” *Laredo Weekly Times*, 11 de mayo de 1919; “Grim Reaper Wins Battle Fought by Brave Officer,” *Laredo Weekly Times*, 8 de junio de 1919; y “Fourth Smuggler is Dead Having Died Yesterday,” *Laredo Weekly Times*, 11 de mayo de 1919.

<sup>7</sup> *Biennial Report of the Adjutant General of Texas from January 1, 1917, to December 31, 1918* (Austin: Von Boeckmann-Jones Co., Printers, 1919), 44; “Smugglers Get Surprise and Eight are Prisoners,” *Laredo Weekly Times*, 26 September 1920; James Randolph Ward, “The Texas Rangers, 1919-1935: A Study in Law Enforcement” (Ph.D. diss., Texas Christian University, 1972), 35; “Two Smugglers are Slain and Quantity Booze Taken,” *Laredo Weekly Times*, 9 January 1921; “In Pitched Battle With Smugglers Three of the Smugglers Are Killed,” *Laredo Weekly Times*, 4 April 1920; “Kill the Chief and Bag Others,” *Laredo Weekly Times*, 18 September 1921; “Two Smugglers are Wounded and Captured by Officers,” *Laredo Weekly Times*, 20 November 1921; and “Customs Officers Fled From Gang of Bootleggers,” *Laredo Weekly Times*, 1 October 1922.

<sup>8</sup> Maude T. Gilliland, *Horsebackers of the Brush Country: A Story of the Texas Rangers and Mexican Liquor Smuggling* (Alpine: Library of Sul Ross State University, 1968), 16; and William Warren Sterling, *The Trails and Trials of a Texas Ranger* (Norman: University of Oklahoma Press, 1959), 86.

<sup>9</sup> “Kill the Chief and Bag the Others,” *Laredo Weekly Times*, 18 September 1921.

logrado cruzar 100 millas sin haber sido detectados, esto desde que obtuvieron la mercancía en México y su posterior captura en Estados Unidos. La mayoría de los tequileros operaban cerca de la frontera, más que nada debido a las dificultades que implicaba el cruzar grandes distancias. Usualmente hacían acuerdos con rancheros locales para cruzar por sus tierras a cambio de unas cuantas botellas de tequila. Estos rancheros designaban una entrada o falseteen sus cercas para que los contrabandistas pudiesen entrar a sus propiedades. Dichos falsetes consistían en simples asas de alambre de púas que no estaban fijas y podían removerse con facilidad, son un testimonio de la cooperación y aceptación entre contrabandistas, rancheros y la comunidad.<sup>10</sup>



Contrabandistas de tequila capturados en Texas por los agentes del orden.

Fuente: The Portal to Texas History.

Los tequileros utilizaban caballos, mulas y asnos en sus operaciones: los caballos eran montados por los contrabandistas, mientras que las mulas y burros servían para transportar la mercancía. Un arriero experimentado podía acomodar cincuenta o más botellas en la acémila.<sup>11</sup>

Las botellas iban envueltas en capas de heno o pasto para prevenir que se rompiesen y a su vez entrelazadas en bolsas que impedían tintineo alguno. Los

---

<sup>10</sup> Alonzo H. Alvarez, “Los Tequileros,” Paper courtesy of Manuel Guerra; Gilliland, *Horsebackers*, 33; Jesse Perez, “The Memoirs of Jesse Perez, 1870-1927,” unpublished, typed manuscript, Center for American History, (hereafter referred to as CAH) University of Texas at Austin, 80.

<sup>11</sup> Gilliland, *Horsebackers*, 33-39; and Walter Prescott Webb, *The Texas Rangers: A Century of Frontier Defense* (Austin: University of Texas Press, 1965), 556.

tequileros tenían bien adiestrados a sus animales de carga; las mulas y burros se movían en fila india y podían viajar sin guía en los caminos conocidos. Cuando se separaban de sus amos, estos animales también podían esperarlos en aguajes o en su corral. Jesse Pérez, un *ranger* texano, recordaba que los oficiales en el Valle del bajo Río Bravo se sentían continuamente frustrados por uno de estos animales al que llamaban el “solitario burro cargador de ron de Starr County”, cuyo especial talento consistía en poder encontrar su camino a casa de noche.<sup>12</sup> Durante el día, el arriero llevaba el burro a México donde era aparejado con alcohol durante la noche. Después de cargarlo, los contrabandistas dejaban suelto al animal, que volvía a casa donde su amo lo esperaba.<sup>13</sup> Al día siguiente, los oficiales descubrían sus huellas saliendo del río, evidencia del éxito del burro.<sup>14</sup>

El trabajo de los tequileros consistía usualmente en el transporte de licor a través del Río Bravo para introducirlo de los Estados Unidos. En lugar de producir el alcohol, algunos oportunistas solamente lo compraban en México para trafcarlo en Estados Unidos. A su vez, en lugar de comercializarlo ellos mismo, estos traficantes se lo vendían a su contraparte anglosajona quien se encargaba de distribuirlo. Es difícil determinar el grado de cooperación internacional entre tequileros y contrabandistas anglosajones, pero estas entregas coordinadas indican la planeación y acción de una red criminal. El tráfico de alcohol ofrecía altas ganancias. Un grupo de tequileros capturados declararon que planeaban vender su producto de \$2.50 dólares la botella.<sup>15</sup> Dado que su carga era de 550 botellas de tequila, pudieron haber ganado \$1,375 dólares por su trabajo. Esto dividido entre el número de tequileros de la partida, le habría tocado individualmente a cada participante \$137.50 dólares, menos los gastos hechos.

---

<sup>12</sup> Pérez, “The Memoirs of Jesse Perez,” 109.

<sup>13</sup> *Ibid.*, 110.

<sup>14</sup> Mucha de la información sobre acémilas y sus talentos viene de diferentes fuentes. En *Horsebackers*, Maude T. Gilliland menciona la adaptabilidad de las mulas. Aunque menciona el uso de mulas por las agencias de seguridad estadounidenses, se puede asumir que los tequileros, la mayoría de los cuales tenían experiencia trabajando en ranchos, tenían animales iguales o incluso mejor adiestrados. Para más información sobre las habilidades de los animales de carga ver Emmett M. Essin, “Mules, Packs, and Packtrains,” *Southwestern Historical Quarterly* vol. 74, no. 1 (1970); Gilliland, *Horsebackers*, 51-55; y Pérez, “The Memoirs of Jesse Perez,” 110.

<sup>15</sup> “Kill the Chief and Bag Others,” *Laredo Weekly Times*, 18 September 1921.

Si esta operación hubiese sido exitosa, cada tequilero habría obtenido aproximadamente \$10 000 dólares en cifras actuales.<sup>16</sup>

### IDENTIDAD Y PERCEPCIÓN COMUNITARIA

Los anglosajones y la población de origen mexicano tenían una percepción diferente de los tequileros. Las agencias policiales veían como contrabandistas criminales e invasores armados. William Warren Sterling, un *ranger* de Texas que los combatió, los calificó como “filibusteros” que “no dudarían en matar a nadie que se les atravesara en su camino”.<sup>17</sup> Maude T. Gilliland, una antigua residente del sur de Texas e hija y luego esposa de miembros de los *rangers* de Texas, escribió que los tequileros eran “increíblemente despiadados y crueles... bandidos mexicanos”.<sup>18</sup>



Un grupo de Texas *Rangers*, vigilantes de la frontera del Río Grande.

Fuente: The Portal to Texas History.

Muchos *rangers* y oficiales aduanales al ver las caravanas armadas de tequileros, creían que los sediciosos del Plan de San Diego\* habían regresado a matar mas

---

\* El Plan de San Diego, fue un intento fallido de hacer un movimiento revolucionario en el sur de Texas firmado en San Diego, Texas en 1915. En él se proponía que se unieran mexicanos, afroamericanos y japoneses para liberar a los estados de Texas, Nuevo México, Arizona, California y Colorado del control de los Estados Unidos.

<sup>16</sup> Resultados obtenidos en cálculos realizados a través de ‘Measuring Worth.’ <http://www.measuringworth.com/uscompare/?redirurl=calculators/uscompare/>

<sup>17</sup> Sterling, *Trails and Trials*. 84.

<sup>18</sup> Gilliland, *Horsebackers*, 16.

gringos.<sup>19</sup> Por el contrario, la población de origen mexicano en la frontera, veía a los tequileros completamente diferente. El corrido “Laredo” narraba que los tequileros “no eran criminales” sino hombres que “lucieron en esa guerra mundial”.<sup>20</sup> Alrededor de 5000 tejanos habían peleado por los Estados Unidos durante la Primera Guerra Mundial, y es muy probable que al regresar de Europa, algunos de estos veteranos se volviesen tequileros.<sup>21</sup> Juntos, mexicanos y mexico-americanos recorrieron los matorrales del sur de Texas con pacas de tequila. Leandro Villarreal del famoso corrido Los Tequileros, ofrece un punto de vista diferente al de las agencias policiales. En el corrido, dos tequileros profesionales, Gerónimo y Silvano, cruzan el Río Bravo hacia Texas y deciden que necesitan la ayuda de un tercer hombre. En un principio Leandro, el tercero, se negó alegando estar enfermo. De acuerdo a la historia local, Leandro no era un traficante profesional como los otros, sino un joven que carecía de experiencia en el contrabando y tampoco había quebrantado la ley.<sup>22</sup> Leandro, como la mayoría de los tejanos de origen rural, solo tenía unos cuantos años de educación escolar básica. Había hecho alguna fortuna con un salón de billar que operaba en Guerrero, Tamaulipas. No obstante, este oficio era insuficiente. Su esposa había muerto, y el dinero que podía hacer trabajando con Gerónimo y Silvano podría ayudarlo a criar a sus tres hijos. Lo que ellos le ofrecieron se desconoce, pero Leandro terminó aceptando la oferta. Cuando el trío se cruzó con los *rinches*, como los mexico-americanos llamaban a las violentas partidas policiales, Leandro fue el primero en caer.<sup>23</sup> La historia de Leandro Villarreal ilustra que los tequileros no eran las partidas armadas que las agencias policiales estadounidenses pregonaban.

---

<sup>19</sup> Gilliland, *Horsebackers*, 16; y Sterling, *The Trails and Trials*, 84.

<sup>20</sup> Américo Paredes, *A Texas-Mexican Cancionero: Folksongs of the Lower Border* (Chicago: University of Illinois Press, 1976), 81.

<sup>21</sup> José A. Ramírez, *To the Line of Fire: Mexican Texans and World War I* (College Station: Texas A&M University Press, 2009); y Paredes, *A Texas-Mexican Cancionero*, 81. Paredes cites Norman Laird McNeil's “*Corridos de Asuntos Vulgares: Corresponding to the Romances Vulgares of the Spanish*.” (Tesis de maestría, The University of Texas, 1944).

<sup>22</sup> De acuerdo a su registro bautismal, Leandro Villarreal nació el 27 de febrero de 1895, por lo que tenía veintisiete años al momento de su muerte. Certificate of Baptism, Our Lady of Refuge Catholic Church, Roma, Texas.

<sup>23</sup> *Rinche* es un término altamente derogatorio para referirse a un agente policial estadounidense. Para más información sobre *rinches* ver Paredes, *With His Pistol in His Hand: A Border Ballad and Its Hero* (Austin: University of Texas Press, 1958), 24.

No todos eran traficantes habituales, algunos eran jóvenes de origen rural tratando de ganarse la vida.<sup>24</sup>

Los tequileros eran mexicanos o mexico-americanos de origen rural que provenían de un estrato social muy pobre. Eran una mezcla de contrabandistas profesionales y amateurs, que bien podrían haber sido antiguos sediciosos que se volcaron al tráfico de alcohol para continuar su resistencia contra el dominio estadounidense, o simplemente personas que vieron en este negocio una buena oportunidad comercial. Algunos pocos eran criminales habituales que podrían cometer asesinatos, pero la mayoría actuaban como prudentes hombres de negocios que evitaban confrontaciones y usaban la violencia como último recurso. Los tequileros eran todo esto al mismo tiempo. Sin importar que lo buscaran o no, el contrabando de los tequileros y su lucha contra la policía norteamericana cayó en la tradición de resistencia de los mexico-americanos contra el racismo anglosajón y su incorporación a los Estados Unidos. Las acciones de los tequileros, en la realidad y en las canciones, fueron incorporadas a la cultura del macho de la frontera y a su valor; real o imaginario; esto se enraizó como ejemplo de masculinidad y honor. Se convirtió en historia y leyenda al mismo tiempo.<sup>25</sup>

Décadas después de la muerte de Leandro a manos de agentes estadounidenses, sus familiares lo exhumaron de la tumba sin marcar donde los *rangers* lo habían sepultado. En lugar de volverlo a enterrar discretamente, su familia lo anunció con bombo y platillo. El 10 de noviembre del 2000, sus familiares y la población local festejaron la vida de Leandro durante una misa de homenaje en la parroquia de Nuestra Señora de Lourdes en Zapata, Texas. Los diarios cubrieron el evento, describiendo el papel de Leandro en el famoso corrido. Además, algunos miembros de su familia decidieron grabar la lápida de la tumba de Leandro con su pasado como tequilero. El artesano que hizo esta labor no cobró por su trabajo y solo proveyó la losa al costo. Esto es un ejemplo de la relevancia de Leandro fuera de su familia y su lugar de honor en el imaginario de la comunidad fronteriza.<sup>26</sup>

Los tequileros no solo traficaban con alcohol ilegalmente en los Estados Unidos, también transportaban víveres y artículos de consumo hacia México sin pagar impuestos. El contrabando hacía el sur incluía productos tan simples como tabaco, azúcar, harina o textiles, los cuales eran adquiridos para uso personal o venta por los mismos traficantes.<sup>27</sup> La gente de la frontera usualmente consumía

---

<sup>24</sup> Paredes, *A Texas-Mexican Cancionero*, 81.

<sup>25</sup> Paredes, *Folklore and Culture*, 27.

<sup>26</sup> "Memorial Mass," *Zapata County News*, 2 de noviembre del 2000.

<sup>27</sup> Gilliland, *Horsebackers*, 17.

más alcohol en días festivos, en particular durante navidad.<sup>28</sup> Por su parte, los tequileros regresaban a sus hogares con ropa y zapatos que daban como regalos en esas fechas.<sup>29</sup> Las subastas del gobierno estadounidense indican que los contrabandistas de alcohol transportaban bienes por otros motivos que no eran solo su comercialización, así que no es aventurado creer que algunos de estos objetos acabaran como regalos.<sup>30</sup> Los agentes aduanales destruían el licor, pero vendían el resto de las posesiones de los contrabandistas que capturaban. Los reportes que aparecían en los diarios sobre los decomisos policiales contenían las listas de los objetos que el gobierno subastaba. El apartado B de la Sección 593 del acta de Tarifas de 1922 dictaba que los bienes introducidos ilegalmente serían sujetos a requisición y subasta por el Servicio Aduanero de los Estados Unidos. Entre los rifles, pistolas y revólveres incautados y vendidos había muchos más artículos. Un anuncio que apareció el 15 de diciembre de 1925 listaba “1 conjunto para bebé, 8 enaguas de algodón, 12 pañuelos de encaje, 2 anillos de oro, 7 vestidos para bebé, 3 pinturas, 4 plumas, 3 paquetes de juguetes, 1 bufanda de seda, 3 edredones bordados, 1 botella de perfume, 1 vestido para niño, [...] 1 gorra para niño, [...] 1 par de botines”.<sup>31</sup> Los agentes aduanales no confiscaron estos artículos en una sola redada, eran los objetos acumulados durante varias de sus operaciones. Más que tráfico de bienes de consumo, la pequeña escala de esto indica que los contrabandistas de licor transportaban estos artículos para obsequiarles a sus seres queridos. Otra posibilidad es que estos objetos no hubiesen sido contrabandeados a los Estados Unidos en absoluto; los agentes policiales confiscaban estos objetos, que en realidad eran portados legalmente, como represalia hacia los sospechosos que arrestaban.

La manera en que los Estados Unidos y México identificaban a los individuos como contrabandistas, dependía si arribaban de un lugar o iban a éste. Las aduanas americanas veían a los tequileros como contrabandistas cuando traficaban alcohol hacia el norte, pero sus leyes no consideraban a estos mismos hombres de igual manera si transportaban bienes estadounidenses hacia México. Algunos agentes

---

<sup>28</sup> Webb, *The Texas Rangers*, 556

<sup>29</sup> Gilliland, *Horsebackers*, 17.

<sup>30</sup> Los periódicos de la época ocasionalmente mencionan que las fuerzas de seguridad estadounidenses recogían algunos bienes de consumo de los traficantes, pero no hay suficiente evidencia acerca de los contrabandistas llevando regalos. Sin embargo, hoy en día se contrabandean incontables regalos hacia México durante cada temporada navideña, por lo que los reportes de tequileros “haciendo contrabando navideño” caen en este posible patrón.

<sup>31</sup> “Office of the Deputy Collector,” *Laredo Times*, 15 de diciembre de 1925.



se enfrentaban y en ocasiones mataban a estos hombres en su viaje de vuelta, pero esto tenía que ver más con sus acciones como tequileros que con los bienes que transportaban hacia el sur. De la misma forma, los agentes mexicanos no hacían intentos serios de prevenir el flujo de alcohol a los Estados Unidos, pero trataban de frenar a los sujetos que intentaban evadir el pago de introducción de mercancías que transportaban hacia el sur. Por ejemplo, a finales de septiembre de 1929 las autoridades mexicanas expresaron su preocupación sobre Jorge Rodríguez, oriundo de Laredo y quien se ganaba la vida contrabandeando alcohol hacia Estados Unidos e introduciendo de manera fraudulenta ropas y textiles a México.<sup>32</sup> En el complicado mundo de los negocios de la frontera, la diferencia entre lícito e ilícito dependía a cual orilla del Rio Bravo se quería cruzar.



Detalle de mapa que muestra el sur de Texas en la década de 1920.

Fuente: US Library of Congress.

<sup>32</sup> Rodríguez, Jorge. “Informe del Consulado que este individuo se dedica al contrabando.” 1929. IV-225-54. Archivo Histórico de la Secretaría de Relaciones Exteriores de México (SRE), Mexico City.



## VIOLENCIA

Entre mayo de 1919 y agosto 18 de 1922, las agencias policiales estadounidenses que operaban en el sur de Texas habían tenido seis enfrentamientos con tequileros. Estas acciones dejaron diez contrabandistas heridos. Una típica confrontación ocurrió en el sureste del condado La Salle, a 45 millas de Cotulla. Durante meses las agencias de seguridad habían estado recibiendo reportes de robo de ganado y caballos de algunos ranchos y se sospechaba el involucramiento de los tequileros. Una partida de *rangers*, inspectores aduanales y comisarios del condado siguió y enfrentó a un grupo de tequileros el 12 de septiembre de 1921. Los oficiales mataron a un importante líder del grupo durante el tiroteo y decomisaron 500 cuartos de tequila, además de capturar a nueve hombres y quince caballos. Las autoridades especularon que encontraron a los tequileros cuando éstos esperaban a su contraparte americana quienes cargaban y transportaban el alcohol hacia el norte; encarcelaron a los sospechosos donde permanecieron reclusos debido a que fueron incapaces de pagar la fianza de \$1,000 dólares.<sup>33</sup>

Algunos pobladores de la frontera con cierta iniciativa en negocios abastecieron el mercado que la Prohibición creó, pero las fuerzas de seguridad estadounidenses combatieron violentamente este tipo de comercio. Por su parte, los traficantes y contrabandistas evitaban la violencia. Antes bien, solamente buscaban transportar la mercancía y obtener ganancias. Los contrabandistas no eran “rebeldes primitivos” o “bandoleros sociales”, sino hombres comerciando circunstancialmente o meros oportunistas.<sup>34</sup> Los tequileros no atacaban a los especuladores de terrenos anglosajones ni emitían proclamas revolucionarias, solo buscaban evadir a las fuerzas estatales, esto desplazándose a caballo durante días a través de millas de matorrales con tal de evitar enfrentamientos.<sup>35</sup> Durante la Prohibición, los tequileros a duras penas podían evitar este tipo de confrontaciones,

---

<sup>33</sup> “Kill the Chief and Bag Others,” *Laredo Weekly Times*, 18 September 1921.

<sup>34</sup> E.J. Hobsbawm, *Primitive Rebels: Studies in Archaic Forms of Social Movement in the 19th and 20th Centuries* (New York: W.W. Norton, 1959).

<sup>35</sup> Aunque el conflicto entre anglosajones y población de origen mexicano condujo a cierto grado de “bandolerismo social”, estos conflictos provenían del racismo anglo y la tenencia de la tierra. Sin embargo, los tequileros no combatían la opresión del orden racial anglosajón, en vez de esto se concentraron en evadir las leyes federales para obtener ganancias personales. Para ejemplos de mexicano-americanos considerados “bandoleros sociales” ver Robert J. Rosenbaum, *Mexicano Resistance in the Southwest: The Sacred Right of Self-Preservation* (Austin: University of Texas Press, 1981); y Jerry Thompson, *Cortina: Defending the Mexican Name in Texas* (College Station: Texas A&M University Press, 2007).

puesto que el gobierno estadounidense se empeñaba en buscarlas. En el periodo posterior a las incursiones de sediciosos de la década de 1910, las agencias de seguridad de Estados Unidos veían a los tequileros con alarma.

William W. Sterling, capitán de los *rangers* de Texas, decía que los tequileros “debían ser tratados como enemigos extranjeros, no como ordinarios traficantes domésticos”.<sup>36</sup> Es posible que algunos tequileros de la etapa de la Prohibición pudieran haber sido anteriormente sediciosos, pero incluso los que no lo habían sido, sabían que había que preocuparse de los rinches, ya que éstos habían matados a muchos individuos de origen mexicano la década anterior. Conscientes del peligro, los tequileros se armaban y resistían los arrestos con la fuerza, porque creían que era la única forma de salvar sus vidas. Con la combinación de tequileros armados y temerosos y agentes policiales determinados a parar “una invasión armada hacia los Estados Unidos”, no era una sorpresa que sucedieran tiroteos.<sup>37</sup>

A pesar de que los agentes de seguridad vieran a los tequileros como hombres desesperados que mataban por capricho, en realidad la evidencia señala que sólo asesinaron a un rancharo durante los trece años de Prohibición. El 28 de junio de 1923, el hijo de un rancharo anglosajón desapareció. El padre de Gregg Gibson sabía que grupos de tequileros viajaban a través de su rancho en el condado de Duval en sus viajes hacia el norte, por lo que este hombre temía lo peor. Los oficiales policiales encontraron el cuerpo de Gibson al día siguiente. Los anglosajones locales afirmaron que los tequileros le habían disparado por la espalda y que le habían robado su caballo. Al menos existieron tres publicaciones elaboradas por el personal de las agencias de seguridad donde se señalaba que el asesinato de Gibson era un ejemplo del salvajismo de los tequileros. Sin embargo, puede que los tequileros no hayan sido tan despiadados como insiste la versión anglosajona de los hechos.<sup>38</sup> ¿Quizás los contrabandistas no le dispararon a Gibson por la espalda, sino cuando desenfundó su arma? Tal vez Gibson estuvo patrullando su rancho en busca de traficantes y finalmente los encontró. Incluso en el caso de que los tequileros hubiesen emboscado a Gibson, este incidente es probablemente el único que ocurrió durante este periodo. La Prohibición en el sur de Texas fue una etapa violenta en que se vivió una gran animosidad por parte de las agencias de la ley estadounidense.

---

<sup>36</sup> William Warren Sterling, *The Trails and Trials*, 84.

<sup>37</sup> Gilliland, *Horsebackers*, 17.

<sup>38</sup> Gilliland, *Horsebackers*, 17; y John R. Peavey, *Echoes from the Rio Grande* (Brownsville: Springman-King Co., 1963), 228; y Sterling, *The Trails and Trials*, 84-85.

El acecho, la emboscada y el asesinato de los tres contrabandistas del corrido de Los Tequileros es la excepción que comprueba la regla. Dicho corrido narra la muerte de tres contrabandistas a manos de agentes policiales estadounidenses acaecida el 18 de diciembre de 1922. Un día antes de los hechos, un grupo de *rangers* texanos y agentes aduanales patrullaban el rancho Jennings en el condado de Zapata cuando encontraron un rastro sospechoso. Los oficiales siguieron la pista a la mañana siguiente y se toparon con los contrabandistas alrededor de las 2 p.m. El entorno era escabroso, llenos de colinas, cañones y arroyos. Ocultos en la cima de una colina, los oficiales divisaron a sus blancos. El capitán de *rangers* William Wright había combatido contrabandistas anteriormente y, en vez de enfrentarlos en esta ocasión, decidió prepararles una emboscada. Wright junto con uno de sus hombres se ocultaron en el lado oeste de la vereda, otros dos hombres en lado este, y el resto de los oficiales se posicionaron en la parte sur para bloquear cualquier intento de huida y empujar a sus “presas” hacia la parte norte donde los contrabandistas serían eliminados.<sup>39</sup>

La emboscada funcionó tal y como había sido planeada. El oficial que vigilaba el área sur disparó su rifle, encaminando a los tres contrabandistas hacia el punto donde Wright y el resto de su fuerza les esperaban. Los traficantes se introdujeron a los matorrales y espolearon a sus caballos tratando de huir. Cuando el tiroteo acabó momentos después, los cuerpos de los tres “mexicanos” yacían muertos.<sup>40</sup> Los oficiales encontraron el cuerpo de un contrabandista que sujetaba los dos extremos de un rifle; una bala lo había partido a la mitad. Después de contar las botellas de tequila, los agentes las estrellaron contra el suelo. Juntaron el resto de las cosas en una pira y le prendieron fuego. Los agentes acamparon allí esa noche; las provisiones de los contrabandistas se convirtieron en el refrigerio de sus verdugos. Gerónimo, Silvano y Leandro fueron dejados *in situ* hasta que “un juez de instrucción apareció y dictaminó que estaban muertos”.<sup>41</sup> Después de una ligera averiguación, los oficiales enterraron los cuerpos superficialmente. El historiador de los *rangers* Walter Prescott Webb retrató el sentir de los rangers respecto a este tipo de muertes. En una carta sin firmar dirigida a un capitán, un ranger que recientemente había derramado sangre escribió “el otro día nos topamos con algunos jinetes, uno de ellos pensó que podía enseñarme cómo disparar, así que yo lo naturalicé, hice de él un ciudadano americano”.<sup>42</sup>

---

<sup>39</sup> Webb, *The Texas Rangers*, 556.

<sup>40</sup> *Ibid.*

<sup>41</sup> Webb, *The Texas Rangers*, 551.

<sup>42</sup> Webb, *The Texas Rangers*, 557.

La reputación de violencia y racismo de los *rangers* texanos contra mexicanos está bien documentada, pero la insensible naturaleza de este incidente en particular, debe ser tomada en cuenta. Los periódicos anglosajones describieron estas muertes con un morboso regocijo. El encabezado del *Laredo Weekly Times* decía: “TRES TRAFICANTES MUERTOS [...] El capitán Wright y el inspector Smith [...] libraron al condado de tres contrabandistas de licor más.”<sup>43</sup> Además informó que los oficiales “libraron” al condado de tres criminales, el periódico reportó que los tequileros habían “mordido el polvo” gracias a las armas de los *rangers*.<sup>44</sup> La probable razón por la cual el *Laredo Weekly Times* se regodeara con la descripción de las muertes se revela en el encabezado de la misma historia del *San Antonio Express*: “Primera Victoria sobre las bandas de criminales de la frontera desde la muerte de inspector aduanal”.<sup>45</sup>

El 19 de agosto de 1922, tres meses antes de la muerte de los tres tequileros, otros contrabandistas habían asesinado al inspector aduanal Robert S. Rumsey. Mientras regresaban de arrestar a dos traficantes, los oficiales aduanales Rumsey, Frank Smith y Will Musgrave se cruzaron con autos sospechosos al este del condado Webb y decidieron revisarlos. Rumsey salió de su vehículo y se acercó a los sospechosos, cuando un hombre alto de complexión gruesa le disparó. La primera bala hirió a Rumsey en el estómago, derribándolo. Dos disparos más le hirieron en su mejilla izquierda y en la pierna derecha. Los oficiales Musgrave y Smith vaciaron sus armas antes de que los hombres del auto les disparasen a ellos, abatiéndolos. El asesino de Rumsey se paró encima de su cadáver y lo despojó de su arma de cargo antes de subirse al auto y huir; los otros oficiales le entregaron el cuerpo de Rumsey a su viuda.<sup>46</sup>

La pérdida del oficial Rumsey afectó enormemente a la comunidad local. Rumsey nació en San Antonio, pero había residido en Laredo toda su vida. Trabajó en el Fuerte McIntosh en las afueras del pueblo y sirvió como ranger de Texas antes de convertirse en un inspector aduanal. Durante su vida en Laredo, Rumsey

---

<sup>43</sup> “Three Smugglers Killed Just East of Mirando City,” *Laredo Weekly Times*, 24 de diciembre de 1922.

<sup>44</sup> *Ibid.*

<sup>45</sup> “3 Rum-Runners Slain: Customs Men Win in Fight with Gang,” *San Antonio Express*, 19 de diciembre de 1922.

<sup>46</sup> “Funeral of Bob Rumsey Held Sunday and Largely Attended,” *Laredo Weekly Times*, 27 de agosto de 1922; “This Horse Riderless Because Bootleggers Killed Its Owner,” *San Antonio Express*, 24 de septiembre de 1922; “Fearless Custom Inspector’s Murder in 1922 is Recalled,” *The Laredo Times*, 29 de agosto de 1972; and *The State of Texas v. Santos Salinas*, (1922). Webb County Court, Criminal Case Files, Texas A&M International University Special Collections.

contrajo matrimonio con María Herrera, una ciudadana de origen mexicano, y la pareja había formado una familia. En el transcurso de su vida, Rumsey había transitado por las calles de Laredo y hecho amigos.

Tal vez un oficial brutal en el servicio, Rumsey también era un lugareño y durante semanas los diarios escribieron historias de su vida, sus logros y muerte. El asesinato de Rumsey afectó particularmente a sus compañeros. La policía local escoltó su cortejo fúnebre. El capitán de *rangers* de Texas, William Wright públicamente declaró que “el servicio de aduanas había perdido a su mejor inspector”.<sup>47</sup> En privado, la respuesta de Wright a la muerte de su amigo fue más visceral; supuestamente “sacó su pistola y gritó: ojalá hubieses estado ahí, pum, pum”.<sup>48</sup>

El capitán Wright y los *rangers* texanos no habían estado ahí para ayudar a Rumsey en agosto, pero Wright estuvo presente durante la masacre de los tres tequileros en diciembre, así como Frank Smith, el inspector aduanal que había transportado el cuerpo de Rumsey de vuelta a Laredo. Sin duda, el asesinato de Rumsey estuvo en la mente de muchos oficiales durante el encuentro. Wright y los otros hombres presentes en aquel día de diciembre posiblemente sentían que la justicia se estaba quedando corta. Entonces se cruzaron con los tequileros. Algunos oficiales inclusive pudieron haber pensado que eran los mismos hombres que habían matado a Rumsey. ¿Tal vez fue la forma de vengarse y desquitarse? Wright planeó el ataque bien. Los emboscaron y mataron en un fuego cruzado. Ninguno de los hombres que murieron aquel día era sospechoso de la muerte de Rumsey, pero su muerte había provocado la matanza. James White, un oficial en ese entonces, confirmó esto en una carta que les escribió a un amigo donde señaló que “lo que impulsó a los *rangers* [...] a matar tequileros fue el asesinato de Rumsey”.<sup>49</sup> Los inspectores aduanales y los *rangers* de Texas respondieron a la muerte de Rumsey y de otros oficiales a manos de contrabandistas disparando primero e investigando después.

Entre 1922 y el final de la Prohibición en 1933, los oficiales de las fuerzas policiales se enfrentaron catorce veces a arrieros contrabandistas, dejando a nueve

---

<sup>47</sup> “This Horse Riderless Because Bootleggers Killed Its Owner,” *San Antonio Express*, 24 de septiembre de 1922.

<sup>48</sup> Rumsey fue uno de los 68 inspectores montados sirviendo el servicio de aduanas de Estados Unidos en 1922. Dado el pequeño número de la organización y sus conexiones con otras agencias de seguridad, es muy posible que muchos oficiales hayan tomado la muerte de Rumsey como una pérdida personal Laurence F. Schmeckebier, *The Customs Service: Its History, Activities, and Organization* (Washington, D.C.: John Hopkins Press, 1924), 123; y Sterling, *Trails and Trials*, 91.

<sup>49</sup> James L. White, carta a Manuel Guerra, 19 de mayo 1994, copia de la colección del autor; “Man Indicted of Killing Rumsey Arrested Saturday,” *Laredo Weekly*, 31 de agosto de 1928.

traficantes muertos.<sup>50</sup> Debido a que la mayoría de las confrontaciones ocurrían en lugares rurales apartados, el número exacto de enfrentamientos tal vez esté subestimado. La guerra del Estado contra los contrabandistas causó tantas víctimas que hasta los compositores de corridos lo recordaban una generación después. El corrido de la década de 1970, *Pistoleros Famosos* empieza “En las márgenes del Río [Bravo], de Reynosa hasta Laredo, se acabaron los bandidos, se acabaron los pateros. Y así se están acabando a todos los pistoleros”.<sup>51</sup> La canción menciona la lista de los caídos como Silvano [Gracia] del corrido *Los Tequileros*, “lo mataron a mansalva los rinches que son cobardes”.<sup>52</sup> Dimas de León, Generoso Garza Cano, los hermanos Fierro y uno o dos americanos, “a todos los más valientes, a traición los han matado”.<sup>53</sup>

Los tequileros tenían escasas probabilidades de salir victoriosos frente al avasallador poder del Estado. Lo único que podían hacer era juntarse en caravanas más grandes para intentar protegerse mejor. Una tarde de finales de septiembre de 1922, una patrulla de cuatro oficiales aduanales cerca de Benavides en el condado de Duval se topó con una banda de cuarenta y cinco tequileros armados.<sup>54</sup> La gran cantidad de contrabandistas amedrentó a los oficiales aduanales quienes terminaron retirándose; de todas formas, las fuerzas del Estado no serían desalentadas en su empeño. En respuesta a la retirada de los oficiales, el *Laredo Weekly Times* abogó por el uso de unidades de caballería del ejército para perseguir tequileros y prevenir una “invasión armada a nuestro territorio”.<sup>55</sup> No hay registro de que unidad alguna de caballería haya tomado parte en operaciones contra tequileros, sin embargo, el Estado escaló su poder de fuego en su campaña contra ellos. A término del año 1922 y principios de 1923, los *rangers* de Texas y los inspectores aduanales en la

---

<sup>50</sup> George T. Díaz, “When the River Ran Red: Tequileros, Texas Rangers, and Violence on the Central South Texas Border during Prohibition, 1919-1933” (MA thesis, Texas A&M International University, 2004), appendix B.

<sup>51</sup> Guillermo E. Hernández, ed., *Corridos Sin Fronteras/Ballads Without Borders: Cancionero/Song Book*. (Washington, D.C.: Smithsonian Institution, 2002), 21; and Elijah Wald, *Narcocorrido: A Journey into the Music of Drugs, Guns, and Guerrillas* (New York: Rayo, 2001), 186-87.

<sup>52</sup> Hernández, ed., *Corridos Sin Fronteras/Ballads Without Borders*, 21.

<sup>53</sup> No todos los contrabandistas mencionados en “Pistoleros Famosos” era tequileros de la era de la Prohibición. Algunos eran contrabandistas que habían muerto antes o después de ese periodo y fueron incluidos en la balada por el compositor como un homenaje a los “héroes contrabandistas fronterizos” *Ibid.*

<sup>54</sup> “Customs Officers Fled From Gang of Bootleggers,” *Laredo Weekly Times*, 1 de octubre de 1922.

<sup>55</sup> “Need for Action,” *Laredo Weekly Times*, 1 de octubre de 1922.

frontera recibieron ametralladoras Thompson calibre 0.45 y Browning (BAR). Las Brownings eran demasiado aparatosas para usarse a caballo durante los patrullajes, y la efectividad de las Thompson a largo alcance y en medio de matorrales era muy reducida. Estas armas, de cualquier forma, les otorgaron una gran ventaja psicológica a los agentes sobre los contrabandistas.<sup>56</sup> Una noche a principios de enero de 1924, una partida de ocho inspectores aduaneros y auxiliares de la comisaría del condado de Jim Hogg usaron sus nuevas ametralladoras Thompson en un enfrentamiento contra aproximadamente quince tequileros cerca de Hebronville. Los oficiales estimaron que lograron herir a varios contrabandistas pues capturaron dieciséis caballos y más de 1650 cuartos de licor en esta confrontación.<sup>57</sup>

Los tequileros, sin duda, combatían cuando eran confrontados, pero es sorprendente que ellos que operaban en la frontera del bajo Río Bravo no lograran matar o herir a un solo agente de seguridad entre 1919 y 1933. En contraste, las patrullas de fuerzas policiales habían matado a nueve tequileros y herido al menos una docena más. La razón de esta disparidad es mucho más compleja que la simplista explicación del capitán de *rangers* Sterling, quien sostenía que los tequileros borrachos no eran rival para las “superiores habilidades de los tiradores americanos”.<sup>58</sup> Las victorias de las agencias estadounidenses sobre los tequileros se explican mejor por el elemento sorpresa. Los ranger texanos, los inspectores aduanales y la patrulla fronteriza rastreaban a los tequileros y escogían el momento más oportuno para enfrentarles. Los oficiales en patrullaje preferían buscar la pista de tequileros y luego acecharlos.<sup>59</sup> Los detalles de estos enfrentamientos son confusos; sin embargo, el que los corridos estereotipasen a los oficiales estadounidenses como “cobardes”, tiene su grado de veracidad.<sup>60</sup> Los oficiales que rastreaban a los tequileros sacaban sus armas para disparar en el momento oportuno; acechaban las caravanas de los tequileros para ponerles emboscadas más adelante, tal y como hicieron los *ranger* y aduanales en diciembre de 1922, donde mataron a los tres traficantes.<sup>61</sup>

---

<sup>56</sup> “Are now Prepared to Meet the Droves of Bootleggers,” *Laredo Weekly Times*, 12 de enero de 1924.

<sup>57</sup> “Officers Make Big Seizure,” *Laredo Weekly Times*, 7 de enero de 1924.

<sup>58</sup> Sterling, *Trails and Trials*, 85.

<sup>59</sup> Clifford Alan Perkins, *Border Patrol: With the U.S. Immigration Service on the Mexican Boundary, 1910- 1954* (El Paso: Texas Western Press, 1978), 110-111.

<sup>60</sup> Muchos corridos describen a los agentes norteamericanos como cobardes. Ver “Gregorio Cortez,” “Pistoleros famosos,” “Los tequileros,” y “Dionisio Maldonado,” en Paredes, *A Texas-Mexican Cancionero* y Hernández, *Corridos Sin Fronteras/Ballads without Borders*.

<sup>61</sup> “Two Smugglers are Slain and Quantity of Booze Taken,” *Laredo Weekly Times*, 9 de enero de 1921; “Kill the Chief and Bag Others,” *Laredo Weekly Times*, 18 de septiembre de 1921; Gilliland,

Dichas tácticas son mencionadas en el corrido de *Los Tequileros* pues comenta que los rinches “nos cazan como venados para podernos matar”.<sup>62</sup>

El desgaste a causa de los enfrentamientos y el mayor control ejercido por el Estado sobre esta región, eventualmente acabó con la era del tequilero. Los contrabandistas de alcohol que no perdían su vida, perdían sus bienes, y esta confiscación de herramientas y equipo terminó contribuyendo a sacar a los tequileros de este negocio. Jesse Perez, un *ranger* que combatió a los tequileros, documentó que en tres enfrentamientos, los tequileros habían tenido pérdidas equivalentes a \$8000 dólares, “un serio golpe a las finanzas de los contrabandistas”.<sup>63</sup> La campaña por parte de los *rangers* texanos, inspectores aduanales y la patrulla fronteriza, acabaría debilitando a los tequileros, pues sus incursiones en los Estados Unidos fueron disminuyendo a medida que su peligrosidad aumentó. Los últimos cinco años de la Prohibición solamente hubo seis reportes de contrabandistas cruzando por los condados adyacentes a Laredo. El último encuentro registrado con tequileros en la región ocurrió en febrero de 1927 en el condado de Jim Hogg. Los inspectores aduanales mataron a un traficante y requisaron 700 botellas de whiskey y seis caballos en este último encuentro con tequileros.<sup>64</sup> Durante los siguientes años, se verían ocasionalmente uno que otro contrabandista cargando alcohol a caballo, pero las caravanas de tequileros habían acabado seis años antes de la derogación de la Prohibición en 1933. Otro tipo de contrabandista, más violento y sofisticado, llenaría el hueco dejado por los tequileros.<sup>65</sup>

## NUEVOS TRAFICANTES

Un nuevo tipo de traficantes sustituyó a los tequileros como los contrabandistas preeminentes durante la época de la Prohibición. A diferencia de éstos que operaban en áreas rurales transportando su mercancía en acémilas, los nuevos contraventores (*bootleggers*) eran mayormente urbanos, anglosajones y mexicanos, y utilizaban automóviles. En los diarios de lengua inglesa de esta época, se utilizaba el término traficante para referirse a los tequileros. En términos policiales, se les definía como aquellos contrabandistas que traficaban su mercancía de alcohol en automóvil, mientras que a los tequileros los categorizaban como contrabandistas de alcohol a

---

*Horsebackers*, 15-17; y Sterling, 84-86.

<sup>62</sup> Paredes, *A Texas-Mexican Cancionero*, 101.

<sup>63</sup> Perez, “The Memoirs of Jesse Perez,” 82.

<sup>64</sup> “Patrol Kills Rum Runner in Jim Hogg Co.,” *The Laredo Daily Times*, 5 de febrero de 1927.

<sup>65</sup> Gilliland, *Horsebackers*, 61-62.



caballo.<sup>66</sup> En vez de desplazarse a través de ranchos patrullados por fuerzas de la ley montadas, los nuevos contrabandistas usaban el sistema de carreteras estatales y por lo mismo, tenían una red de distribución mucho más amplia que los tequileros. Los tequileros y su transporte por medio de bestias de carga solo abastecía mercados locales en la frontera, mientras que los *bootleggers* llevaban su carga a lugares como San Antonio, Corpus Christi, Houston, Dallas y más allá.<sup>67</sup> En algunos casos hubo rivalidades entre tequileros y estos contrabandistas de índole urbana, exacerbados por diferencias étnicas y de clase. De cualquier forma, generalmente, ambos grupos cooperaban entre sí.

A pesar de que el Estado se enfocaba en combatir a los tequileros, el otro bando de contrabandistas causó fuertes bajas en las filas de los agentes policiales, matando a dos o tres en confrontaciones en el sur de Texas durante el periodo de la Prohibición. Como ya se había mencionado anteriormente, estos contrabandistas mataron al inspector aduanal Robert Rumsey el 19 de agosto de 1922, y emboscaron y asesinaron al agente Charles Stevens en la carretera de San Antonio el 25 de septiembre de 1929.<sup>68</sup> Los *bootleggers* mataron más oficiales que los tequileros simplemente porque podían avistarlos. A diferencia de los tequileros, que se desplazaban a través de un terreno apto para emboscadas, las calles y carreteras por las que se movían los otros contrabandistas proveían un campo visual claro y apto para disparar. Los automóviles ocultaban las manos de estos traficantes y tenían oportunidad de sacar sus armas más rápido que las fuerzas policiales.

El desdén que la comunidad sentía hacia los *bootleggers* alcanzó tal grado que los tejanos elogiaban a los oficiales de seguridad que los combatían. El corrido de la década de 1920, Capitán Charles Stevens, honra la vida y muerte de este agente. A diferencia del corrido *Los Tequileros*, que retrata a las fuerzas policiales como rinches, la balada de Stevens lo retrata como alguien honorable. Stevens es descrito como un “hombre” que tenía “de águila los ojos” y que en vida fue conocido como “la pantera”.<sup>69</sup> Es señalado como un hombre valiente que “pebió rápido y sin miedo.”<sup>70</sup> Charles Stevens sirvió como capitán en los *rangers* de Texas antes de volverse un agente aduanal en Laredo. En el momento de su deceso, Stevens trabajaba

---

<sup>66</sup> “Customs Officers Fled From Gang of Bootleggers,” *Laredo Weekly Times*, 1 de octubre de 1922; and Gilliland, *Horsebackers*, 16.

<sup>67</sup> Gilliland, *Horsebackers*, 16.

<sup>68</sup> “Pro Guardian Ambushed By ‘Leggers,” *Laredo Times*, 25 de septiembre de 1929.

<sup>69</sup> Dagoberto Gilb, ed., *Hecho en Tejas: An Anthology of Texas Mexican Literature* (Albuquerque: University of New Mexico Press, 2006), 38.

<sup>70</sup> *Ibid.*

como agente del Departamento de la Prohibición de Estados Unidos. A finales de septiembre de 1929, Stevens junto con otros dos oficiales regresaban de una incursión en el condado de Atascosa cuando detectaron que una mujer a la orilla del camino, hacia señales con las luces. Stevens estacionó el automóvil y decidió detener a la mujer para interrogarla.

En ese instante, varios hombres salieron de la espesura y llenaron el automóvil de Stevens con disparos de escopeta. Los perdigones atravesaron el torso de Stevens, causándole la muerte. Los otros oficiales contestaron el fuego y quizás hirieron a dos de los asaltantes, pero de todas formas los asesinos escaparon.<sup>71</sup> A Stevens se le compuso un corrido porque murió valientemente combatiendo a estos traficantes que la comunidad despreciaba. Además, él no emboscó y mató a mexicanos como sí lo habían hecho los *rangers* y los agentes aduanales que habían ultimado a tres tequileros el 18 de diciembre de 1922. Stevens se concentraba en los fabricantes de alcohol anglosajones y contra traficantes y criminales violentos. La loa tejana de Stevens a través de la canción ilustra que las relaciones entre anglosajones y mexicanos en ese tiempo no siempre eran conflictivas.

Los mexicanos no consideraban a todos los agentes policiales como rinches, y algunos, como Stevens, podían ser considerados valientes y honorables.

Los locales percibían a los *bootleggers* como detestables en contraste con los tequileros. Los tequileros cargaban y conducían sus recuas de animales a través del monte, esto requería una serie de habilidades y dureza que los fronterizos apreciaban. En contraste, los nuevos traficantes simplemente cargaban sus vehículos y manejaban.<sup>72</sup> El presunto asesino de Stevens, Joe Hobrecht, encaja en el estereotipo de *bootleggers* como *gangsters* decadentes. Un periódico publicó un retrato policial de Hobrecht donde el “pulcro joven” sale afeitado, con su cabellos peinado hacia un lado y usando un traje y corbata.<sup>73</sup> Los traficantes como Hobrecht eran un ejemplo de la correlación entre violencia y rentabilidad del tráfico, e ilustra cómo el tráfico de alcohol empeoró a pesar de las violentas operaciones de las agencias policiales estadounidenses.

El grado de sofisticación de los traficantes y la escala de sus operaciones se incrementó a medida que la Prohibición se intensificaba. El mayor decomiso de

---

<sup>71</sup> “Pro Guardian Ambushed By ‘Leggers,” *Laredo Times*, 25 de septiembre de 1929.

<sup>72</sup> Para mayor información sobre actividades agrícolas y su influencia en la comunidad tejana ver Arnoldo De León, *The Tejano Community, 1836-1900* (Albuquerque: University of New Mexico Press, 1982), 79-82.

<sup>73</sup> “Dapper Youth Once Held Here Charged in Steven’s Death,” 27 de septiembre de 1929. Aldrich (Roy Wilkinson) Papers. CAH.

alcohol en la región ocurrió a principios de febrero de 1927, cuando los inspectores aduanales descubrieron 471 pintas de whiskey y 170 latas de cinco galones de alcohol valuados en \$21 000 dólares, que estaban ocultos bajo sacos de repollo en un vagón del ferrocarril.<sup>74</sup> Los oficiales esperaron a que E.M. Stevens recogiera su recibo de descarga y ahí lo arrestaron. El furgón había sido destinado a Forth Worth, la ciudad donde residía Stevens. Este sujeto pagó la fianza de \$2000 dólares y marchó libre hasta la espera de su juicio. Durante un año el caso fue aplazado, hasta abril de 1928 cuando la Corte Federal de Distrito envió a Stevens a la penitenciaría federal de Leavenworth, Kansas, por dos años.<sup>75</sup> Los traficantes no se limitaban a operaciones terrestres. En 1931, las agencias policiales sospechaban de “un misterioso viajero de los cielos nocturnos” que traficaba alcohol de México a Kansas siguiendo las balizas del servicio aerotransportado de correos.<sup>76</sup> Más allá de lo chusco del reporte, la información no estaba muy alejada de la realidad. En fechas tan recientes como 1922, el recaudador de aduanas Roy Campbell consideró usar aeroplanos para explorar a lo largo del río y poder localizar contrabandistas.<sup>77</sup> Las patrullas aéreas aduanales interceptaron a varios contrabandistas que transportaban su carga en avión en cinco diferentes ocasiones, entre septiembre de 1928 y el final de la Prohibición en 1933. Agentes policiales mexicanos detuvieron a dos pilotos estadounidenses en las afueras de Nuevo Laredo a principios de enero de 1932. Las autoridades sospechaban que Paul Davis y Joe Roubert traficaban mercancías hacia México y alcohol a los Estados Unidos. Debido a que los oficiales no atraparon a los dos pilotos *in fraganti*, se les acusó de portar armas de fuego y de entrar al país con un avión sin autorización.

---

<sup>74</sup> Los decomisos de alcohol en la frontera mexicana era mucho menores en comparación con la cantidad de alcohol traficada a lo largo de la frontera canadiense con los Estados Unidos. La amplitud de esta frontera terrestre, la extensión de los Grandes Lagos, y la cercanía de ciudades canadienses con los centros de población estadounidenses hicieron del contrabando del alcohol, un tráfico de mucha mayor envergadura en la línea fronteriza de Estados Unidos-Canadá. También es necesario mencionar que el whisky canadiense era más afín al paladar anglosajón que el tequila y/o mezcal provenientes de México. El gusto estadounidense por el tequila inició en la década de 1970 con la invención de la máquina para producir margaritas heladas. Laurence Schmeckebier, *The Bureau of Prohibition: Its History, Activities and Organization* (Washington: The Brookings Institution, 1929), 16-17.

<sup>75</sup> “Officers Seize \$20,000 Smuggled Liquor,” *The Laredo Daily Times*, 5 de febrero de 1927.

<sup>76</sup> “Ghost Flier Sought as Border Bootlegger,” *Laredo Times*, 25 de enero de 1931.

<sup>77</sup> “Customs Officers May Patrol Border Beats in Airplanes,” *Dallas Morning News*, 28 de noviembre de 1922.

Los dos americanos presentaron un certificado de aviación firmado por Orville Wright el cual no les sirvió de nada, ni tampoco se pudo devolver a territorio americano su nave “Low Money King”.<sup>78</sup>

Igual que en el caso de vehículos, caballos y mulas, los aeroplanos confiscados durante los arrestos de tráfico de alcohol caían en la sección 3062 de los Estatutos Reformados de los Estados Unidos, los cuales especificaban que dichos bienes empleados en el contrabando pasaban a pertenecer al Servicio de Aduanas. De esta forma, la aprehensión de un contrabandista aéreo en Ohio durante febrero de 1932 proveyó al departamento de aduanas de un avión. En mayo de ese año, un piloto aduanal persiguió a un avión con carga ilegal durante 250 millas hasta que lo forzó a aterrizar en el condado de McMullen al sur de Texas. El agente descubrió más de 120 galones de licor mexicano en el avión y arrestó al piloto, un as de la Primera Guerra Mundial. Esto no fue un caso aislado de persecución por aire. Seis meses después, los agentes aduanales detectaron otro avión cruzando la frontera entre Laredo y Eagle Pass por lo que pasaron a darle caza. La persecución terminó 150 millas después cuando el oficial flanqueó el aeroplano y le apuntó con un rifle. El agente aduanal logró lo que ningún piloto alemán había hecho, atrapó a William T. Ponder, un as estadounidense con once aviones derribados en su haber. Los oficiales encontraron más de ochenta galones de alcohol en el avión, y este hecho motivó al Servicio Aduanal a establecer una patrulla aérea de manera regular entre Laredo e Eagle Pass.<sup>79</sup>

## CONCLUSIÓN

La Prohibición y los esfuerzos contra el contrabando dieron pie al surgimiento de contrabandistas profesionales que transformaron la frontera entre Texas y Tamaulipas en un espacio criminal. Las agencias de seguridad estadounidenses veían a los tequileros como los sucesores de los sediciosos de la década de 1910 y libraron una sangrienta guerra de desgaste contra ellos. Los patrullajes a caballo de los agentes estadounidenses acabaron con el contrabando de los tequileros, pero

---

<sup>78</sup> “Alleged Booze Flier Held For Probe,” *The Laredo Times*, 18 January 1932; and Romayn Wormuth to Secretary of State, Nuevo Laredo, Mexico, February 2, 1932. Records of the Department of State Relating to the Internal Affairs of Mexico, 1930-39. LC 812.00 Tamaulipas. Benson Latin American Collection (BLAC), University of Texas, Austin, Texas.

<sup>79</sup> “Rum Runners Chased by Planes,” *The Laredo Times*, 20 de julio de 1932; “War Air Ace Taken With Booze,” *The Laredo Times*, 26 de mayo de 1932; “Air Booze Chasers Praised for Work,” *The Laredo Weekly Times*, 13 de junio de 1932; y “Anti-Booze Planes Guard Rio Grande About Laredo,” *The Laredo Times*, 29 de noviembre de 1932.

los *bootleggers* y otros traficantes mucho más sofisticados llenaron este hueco. Los *bootleggers* le causaron graves pérdidas a las agencias de seguridad y sin duda su contrabando era mayor que el de los tequileros. Los esfuerzos estadounidenses de prohibir el alcohol no solo fallaron, sino que también contribuyeron al desarrollo de redes internacionales de tráfico y aumento en el grado de violencia en la frontera. La violencia cimbró al sur de Texas. Al menos veinticinco personas fueron heridas en choques armados relacionados con el contrabando de alcohol en esta época.<sup>80</sup> La experiencia fronteriza con la Prohibición ilustra cómo las prohibiciones gubernamentales no solo fallaron en prevenir la introducción de sustancias prohibidas, sino que también contribuyeron al surgimiento del crimen organizado y violencia en la frontera. El contrabando tiene un largo legado en la frontera; cada vez más académicos producen trabajos que acabarán por ilustrar este aspecto poco analizado por los estudios históricos fronterizos. Además de revelar al lector cómo este fenómeno sucedió durante la Prohibición en el sur de Texas, este ensayo sugiere que las leyes del Estado provocaron que la frontera se volviese un lugar propicio para el contrabando profesional.

---

<sup>80</sup> Díaz, "When the River Ran Red," 116.



## EL CUERPO DEL DELITO. NOTAS Y ESTUDIOS DE CASO SOBRE CONTRABANDO, COMISO Y LEGISLACIÓN EN BAJA CALIFORNIA, 1926-1936

Jesús Méndez Reyes  
*Universidad Autónoma de Baja California*

Entre 1958 y 1962 la Cámara Nacional de la Industria de Transformación (Canacintra), Delegación Tijuana, pretendió que el gobierno federal -que recién estrenaba presidente de la república, Adolfo López Mateos- escuchara las voces de los comerciantes y empresarios representados en dicha asociación. La razón, evaluar la conveniencia de prolongar por 24 años más la zona libre y consultar a los habitantes de la frontera norte qué fracciones arancelarias debía preservar el código aduanero que pretendía reformarse.

Éste había sido promulgado en diciembre de 1951 y estaría vigente hasta 1982, aunque desde la Cámara de Diputados, los legisladores buscaban reformar el código aduanero para limitar la franquicia de importación, reajustar la zona libre por los vicios que se observaban, entre otros el contrabando, y sobre todo derogar el impuesto *ad valorem* al algodón que limitaba a los productores de Sonora, Chihuahua y Baja California.

A las peticiones de la Canacintra se incorporaba el discurso de políticos bajacalifornianos como Gustavo Vildósola, los miembros de la Unión Agrícola Regional con sede en Mexicali y los opositores del Partido Acción Nacional que recibían en las postrimerías del año 1958 la visita de Luis H. Álvarez, candidato a la presidencia de la república quien había competido contra López Mateos. *La Crónica* de Mexicali, de 27 de diciembre, mencionaba que el candidato chihuahuense cultivaba algodón y tenía una textilera junto con sus hermanos,<sup>1</sup> de ahí su interés por preservar la zona libre y reducir los aranceles a los fronterizos.

Estos temas se sumaron a la “controvertida devaluación de abril de 1954” y la nueva ley de Secretarías de Estado, aprobada a finales del año 1958,<sup>2</sup> así como

---

<sup>1</sup> Galván Ochoa, Enrique “No es gravando la exportación de fibra como se atraen las divisas. El sr. Luis H. Álvarez habla con pleno conocimiento del problema” en *La Crónica Diario Independiente*, no. 64, Mexicali, 27 de diciembre de 1958, p. 1.

<sup>2</sup> Quedaron integradas “cuatro poderosas secretarías, la de Hacienda, la de Patrimonio Nacional, la de Industria y Comercio y la recién estrenada Secretaría de la Presidencia. Cfr. Izquierdo.

el inminente decomiso de mercaderías de origen extranjero en el centro del país, como los automotores. Al año siguiente, 1959, habría elecciones para cambiar al gobernador en Baja California<sup>3</sup> y uno de los candidatos, Guilebaldo Silva Cota, a la sazón Procurador de Justicia, organizaba el Bloque Cívico de Agricultores y la Alianza de Propietarios de Automóviles,<sup>4</sup> que merced a la franquicia fronteriza, abarató el precio de los vehículos y redujo los juicios por contrabando respecto a dos décadas atrás.

La operatividad de la zona libre en Baja California, sin embargo, seguía ceñida a la Ley aduanal de 1935, que incluía más de 400 artículos, entre los que destacaba el título XV sobre infracciones y delitos, juicios administrativos y aquellos que debía atender la justicia federal como el contrabando. A pesar de la normatividad, el contrabando por las aduanas norteñas refería a un problema de larga data en los territorios limítrofes a Estados Unidos, al menos desde un siglo atrás cuando México perdió la guerra (1846-1848), generándose un *continuum* que llevó a sugerir las primeras propuestas de libre comercio y zonas francas para enfrentar el alijo irregular. Así lo han demostrado Dení Trejo, Octavio Herrera, Paolo Riguzzi, y otros trabajos de historia económica sobre el último tercio del siglo XIX, cuando las economías regionales potenciaron su desarrollo, solidificaron burguesías locales -que paradójicamente aprovecharon el contrabando de mercancías de todo tipo- y que proveyó de argumentos al gobierno federal para sustituir las importaciones y hacer creíble el proyecto de reconstrucción en la siguiente centuria.<sup>5</sup>

---

Rafael, Política hacendaria del desarrollo estabilizador, 1958-1970, México, Fondo de Cultura Económica–El Colegio de México, 1995, pp. 41, 43.

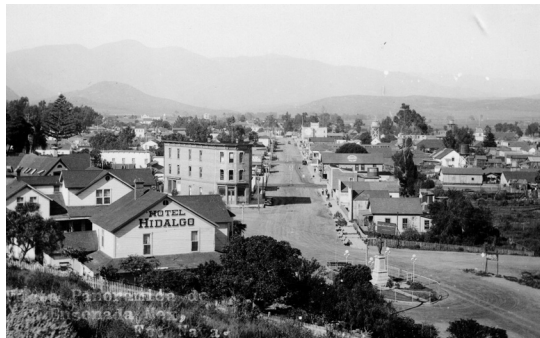
<sup>3</sup> A lo largo de este texto, por pragmatismo, escribiré Baja California, pero teniendo en mente el nombre oficial en cada momento histórico: Distrito Norte de la Baja California (1888 a 1931), Territorio Norte de Baja California (1931 a 1952) y la entidad federativa, que se suma a la República Mexicana (1952 a la fecha) como Baja California. No existe Baja California Norte aunque en algunas publicaciones de la prensa y correspondencia capitalina aparece tal nombre de manera errónea.

<sup>4</sup> “Trabajos políticos a favor del Lic. Silva Cota y el Senador Vildósola” en *Calexico Chronicle*, no. 85, 30 de diciembre de 1958.

<sup>5</sup> Irigoyen, Ulises, *El problema económico de las fronteras mexicanas. Tres monografías: zona libre, puertos libres y perímetros libres*, La Impresora BOI, México, 1935, 2 tomos. Herrera Pérez, Octavio, *La zona libre. Excepción fiscal y conformación histórica de la frontera norte de México*, Secretaría de Relaciones Exteriores, México, 2004. Chenillo Alazraki, Paola, *Mercurio contra Baco y Brjñán. Impuestos a la industria del vicio en Baja California Norte 1920-1935*, Ensayo de Especialización en Economía, Facultad de Economía, UNAM, México 2011. Gómez Estrada, José Alfredo, *Lealtades*



Durante el Porfiriato, se registró el mayor número de códigos y leyes de carácter mercantil que llegaron a aplicarse avanzado el siglo XX y la post revolución, como la Ordenanza General de Aduanas Marítimas y Terrestres de marzo de 1887, la Ley Monetaria y la de instituciones de crédito que reguló la banca privada hasta 1924, además del juicio de amparo y los juzgados de distrito a quienes se elevaba queja en Tijuana y Mexicali durante los años de la Gran Depresión por las feroces decisiones de las oficinas aduanales contra la población fronteriza.



Panorama de la ciudad y puerto de Ensenada.

Fuente: México Fotográfico.

El propósito de este ensayo es presentar cómo operaban el contrabando, el decomiso de mercancías y las acusaciones en contra de los ciudadanos que importaban mercaderías o transitaban de uno a otro lado de la línea internacional entre los años de 1926 y 1936. Esto es, previo a la entrada en vigor de la zona libre en Baja California, aunque ya operando los perímetros libres en la franja fronteriza.

La propuesta se ofrece a partir de la reconstrucción histórica de estudios de caso y la aplicación de la legislación aduanera en la pretendida región de excepción fiscal. Ciertamente es que el contrabando es una variable económica y fiscal pero las repercusiones de su acción y punición alcanzan el orden social, político y cultural. De aquí que se entrecruzarán argumentos en los niveles, económico y social, cuyos resultados no implican valores de juicio, pero sí evidenciar cómo la comunidad asentada en Baja California en aquellos años vivió y percibió el tema de la ilegalidad, la carestía, la injusticia y el papel de los funcionarios aduanales.

---

divididas. Camarillas y poder en México, 1913-1932, México, Instituto Mora-Universidad Autónoma de Baja California, 2012. Beltrán Cortez, Josué, *Cómo deben mirarnos: la fotografía como tecnología de la reconstrucción discursiva del yo. Los tijuanaenses y la leyenda blanca*, Archivo Histórico Pablo L. Martínez, México, 2015.

La historiografía nacional y la historia oficial estatal han dado por sentado que la zona fronteriza norte se “mexicanizó” sólo hasta la presidencia del general Lázaro Cárdenas y entre las herramientas de tal política nacional estuvieron la creación de la zona libre y el reparto agrario. Para 1933, antes del ascenso de Cárdenas al poder ejecutivo, el 60% del total de las exportaciones y el 50% de las importaciones mexicanas se efectuaban con Estados Unidos,<sup>6</sup> por lo que la actividad en las aduanas terrestres y marítimas mantenía un ritmo constante al concluir la Gran Depresión. Al igual que el comiso por contrabando y los juicios de orden federal o distrital.

Los hallazgos presentados<sup>7</sup> perfilan un relato diferente al tradicional y pretenden contribuir al revisionismo de aquel periodo histórico, justipreciar la carga política ideológica que se ha dado al personaje michoacano, además de pretender que la crisis de 1929 obligó a bajar la guardia en los controles aduanales sin considerar, o dejando de lado la política de *Buen Vecino* a partir de 1933, buscada por Estados Unidos, no por México. Vale aclarar que, a pesar de abordarse un tema vinculado a la aplicación de las leyes y la jurisprudencia propia al comiso, poco hallará el lector sobre historia del derecho o de la justicia.

Las fuentes documentales con las que se trabajó en esta ocasión provienen principalmente del archivo histórico del Poder Judicial de la Federación en Tijuana, Baja California, sito en la Casa de la Cultura Jurídica “Ministro Luiz Baz Dresch” y a cuyo director, el Dr. Eliseo Muro Ruiz, y a su equipo de trabajo, expreso mi reconocimiento por las facilidades brindadas en los meses de pesquisas sobre el contrabando y el comiso.

## **EL CONTRABANDO Y EL MARCO REGULATORIO PARA EVITARLO**

La consolidación del Porfiriato estuvo acompañada de una gran cantidad de leyes, códigos, disposiciones administrativas, ordenamiento de tribunales y, en general, preocupación por el buen gobierno. Al abordar la legislación aduanera, así como la reglamentación fiscal y comercial que hizo frente al contrabando después de la Revolución mexicana se colige porque llaman a las décadas de 1920 y 1930 como de “reconstrucción”. Las numerosas circulares de la Secretaría de Hacienda a lo

---

<sup>6</sup> *Banco Nacional de Comercio Exterior*, México, Cultura, 1939, pp. 19 y 67.

<sup>7</sup> Un primer esfuerzo lo desarrollé y presenté en el Proyecto PAPIIT IN402917 *México de 1930 a 2010: el contexto internacional y su impacto en la economía, la industria y el pensamiento económico*, al que fui invitado entre octubre de 2017 y marzo de 2019. El resultado entregado lo titulé “La puesta en marcha de los perímetros y zona libre en la frontera norte de México. Aportes a la historia económica de Baja California y estudios de caso (1920-1933)”.

largo del Maximato duplican con creces el periodo anterior, así como el destino del cobro y multas en las aduanas tributadas a la federación.

La correspondencia entre la autoridad federal y los partidos judiciales, municipios o departamentos -según iba modificándose la ley de la administración pública y los gobiernos- evidencian el estire y afloje por el porcentaje que permanecía en las oficinas aduanales del Distrito Norte, a fin de atender los requerimientos básicos, el pago de la nómina, el mantenimiento de las instalaciones o los costos asociados al contrabando punible.

Según Márquez, los impuestos al comercio exterior “pertenecen al grupo de gravámenes indirectos y su aplicación presenta menor resistencia por parte de los sujetos gravados”.<sup>8</sup> En las aduanas marítimas y terrestres de Baja California, durante los años que abarcan este ensayo, no ocurrió así, hubo oposición, resistencia e inconformidad social. Al parecer tampoco fue cómodo remitir recursos fiscales a Baja California durante los meses comprendidos entre la creación de los perímetros libres y la zona libre (agosto de 1933 a mayo de 1939).

Otro tema al que la historiografía ha puesto escasa atención es la moneda o unidad de cuenta utilizada en uno y otro lado de la franja fronteriza en estos años. En las décadas 1920 y 1930 no hay instrumentos fiduciarios nacionales de carácter obligatorio, la plata nacional es el referente monetario que circula y con la que se hacen los ajustes y tipos de cambio. Así como el dólar estadounidense (peso oro) y sus fracciones amonedadas. El mismo gobernador del Distrito Norte de la Baja California, Abelardo L. Rodríguez remitió al gobierno federal “395 000 dólares” para hacer frente al movimiento de Adolfo de la Huerta en 1924.

Sólo después de 1933 el billete mexicano de curso forzoso y, más tarde, por la desmonetización de la plata, el papel moneda comenzó a ser aceptado por el gran público. De modo que la compra venta, el pago de derechos y multas se realizó en moneda metálica o en referentes fiduciarios de libre convertibilidad, conforme las leyes monetarias de 1905 y 1918. Es decir, utilizando el peso fuerte (de plata) y sus fracciones acuñadas en metal argentífero o bronce, además de billetes, cheques y papel comercial con poder liberatorio.

En este orden de ideas, el tipo de cambio entre el dólar estadounidense y el peso mexicano siguió los parámetros de ortodoxia económica y se dejó flotar a partir de 1938 cuando se devaluó el peso durante la administración del presidente

---

<sup>8</sup>Márquez, Graciela, “Aranceles a la importación y finanzas públicas: del Porfiriato a la crisis de 1929” en Luis Aboites y Luis Jáuregui (coords.), *Penuria sin fin historia de los impuestos en México siglos XVIII-XX*, Instituto Mora, México, 2005, pp. 145.

Lázaro Cárdenas, sobre todo como consecuencia de la expropiación petrolera.<sup>9</sup> De manera que si en los poblados y ciudades de Baja California circulaba y se aceptaba el dólar de Estados Unidos no se debía al antipatriotismo de los fronterizos, sino por practicidad y necesidad de medios de pago.

Hasta muy avanzada la década 1920, se estableció una sucursal del Banco de México (Banxico) en Mexicali, a través de la Comisión Monetaria, la antecesora del Banxico,<sup>10</sup> y hacia 1927 aparecerían las agencias del Banco Nacional de Crédito Agrícola en Mexicali y Tijuana que compitieron con la Bancaria del Pacífico, la Compañía Bancaria Internacional y las casas comerciales que ofrecían crédito de avío y habilitación. Sin dejar de considerar a las cooperativas -la Sociedad Cooperativa Progreso y Anexas, por ejemplo- y los bancos de Estados Unidos, como *The First National Bank of Calexico* y *el Wells Fargo Bank*.

Por tanto, al iniciar la operatividad de los perímetros libres y enfrentar el contrabando en los poblados asentados en ambos lados de la línea internacional, el pagar con la moneda más asequible o de mayor circulación y oferta no significó ser antimexicano o poco nacionalista. La jurisdicción propia de los perímetros libres, que tomaba como referente el fondo legal de las ciudades, resolvió el asunto de las transacciones monetarias con casas de cambio más allá de los 20 kilómetros, que luego marcaría la declaratoria de zona libre para los municipios cercanos, por ejemplo, al sumar a entidades no fronterizas en sentido estricto, como Ensenada en Baja California y Janos en Chihuahua.

Bajo esta consideración, la ley de agentes aduanales de 1927 y la ley aduanera de 1929 dejaron claro cómo cobrar derechos y liquidación de multas, podía hacerse en una u otra moneda ajustando la equivalencia entre ambas y operando sin contratiempos en cuanto al tema del pago. Así ocurrió durante la acusación que el griego Harry Orfanos elevó contra Simón Valles, mexicano nacido en Chino, California, y avecindado en Caléxico, del mismo estado, por abuso de confianza en el traslado de 6500 libras de pescado.<sup>11</sup>

La orden a Valles fue vender el producto capturado en aguas mexicanas a 10 centavos oro americano la libra en los mercados de Estados Unidos. El trabajador, sin embargo, únicamente logró vender 2000 libras en 8 centavos cada una, a la *Great Western Sea Food Co. Inc.* de Los Ángeles, California, la razón que mencionó el operario fue que el precio bajo se debió a la competencia y porque un inspector de

<sup>9</sup> Suárez Dávila, Francisco, *Convención en el Purgatorio sobre el futuro de México*, México, Cal y Arena, 1994, p. 75.

<sup>10</sup> Jesús Méndez Reyes, *Capitalizar el campo. Financiamiento y organización rural en México, los inicios del Banco Nacional de Crédito Agrícola*, México, El Colegio de México-UABC, 2017, pp. 128-129.

<sup>11</sup> Casi 3 toneladas de pescado, recuérdese que 1 libra es igual a 0.453 kilogramos.

pesca le prohibió seguir ofreciendo el producto ya que, según el funcionario, “el producto empezaba a descomponerse”.<sup>12</sup>

A lo largo del juicio contra Simón Valles, éste declaró haber laborado 13 meses con el griego avecindado en Caléxico, recibir pagos irregulares y tener en promedio una utilidad neta de 8 pesos diarios como trabajador. Asimismo, haber recibido un cheque de *The First National Bank of Calexico* por la venta de 1000 libras de pescado, pero sin especificar si el resto de la venta fue pagada en efectivo. Lo que sí se descubre en la documentación es que cuando Simón llegó con la carga a San Diego, California, y luego “cruzar a Tijuana”, el pago de derechos de exportación ya se había realizado en la aduana de Algodones, Baja California.

El desembolso se efectuó y se ajustó en moneda nacional mientras que las diligencias por importación a Estados Unidos se especificaron en dólares en la aduana de San Luis, Arizona, es decir, no hubo mayor conflicto por el tipo de moneda con que se pagaron los derechos. Para este momento el presidente Pascual Ortiz Rubio había designado gobernador de Baja California al michoacano Arturo Bernal, quien se presentó en el territorio anunciado que llegaba a mexicanizar los poblados fronterizos, prohibiría la inmigración china y obligaría a usar el peso como moneda de uso corriente. Un completo desconocimiento de la vida económica de la frontera.

Ahora bien, según el juicio contra Simón Valles, éste dejó la *truck* estacionada en San Diego y desde ahí telegrafió al griego Orfanos para que fuera a recogerla. El trabajador mexicano lo esperó 5 días en la frontera e indicó que “estando sin recursos decidió irse a Tijuana donde dejó depositado el vehículo, con los papeles y el cheque de la venta” y luego se trasladó a Ensenada para buscar trabajo. Por su parte, Harry Orfanos situó la denuncia en el juzgado de Mexicali ya que tenía su oficina en la “casa de García Hermanos”, en la propia capital de Baja California. Días más tarde, la autoridad localizó y aprehendió a Simón Valles en el puerto de Ensenada, la razón esgrimida fue abuso de confianza y robo. El trabajador permaneció encarcelado 6 días en la localidad y luego condenado a prisión en el mes de mayo de 1932.

Después de todo el proceso, resulta ilustrativo seguir y reconstruir a través del expediente judicial, cómo era la labor del personal de aduanas, que a pesar del exiguo presupuesto destinado a las tareas de visoría, vigilancia, resguardo marítimo, cobro aduanal y seguimiento de cada caso, la mayor parte de los agentes -sobre todo

---

<sup>12</sup> Archivo Histórico Judicial de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, Casa de la Cultura Jurídica de Tijuana (AHJ-CCJT a partir de este momento), Ramo Penal, Legajo 38, Abuso de confianza y robo, Mexicali diciembre de 1930.

los vecindados en la región- estaba convencido de servir al país y al Distrito Norte con su trabajo. No obstante, su comportamiento dio un giro cuando la legislación aduanal fue modificada en diciembre de 1928 y se expidió el reglamento interior de la Dirección General de Aduanas en noviembre de 1931.

Al parecer, la corrupción llegó a la par de los nuevos funcionarios y las modificaciones legales que, por ejemplo, establecieron la suba del porcentaje de derechos destinados a los municipios, condicionada a la captura de contrabando e irregularidades en la aduana, mientras que los premios al personal se constriñeron a arrestar a nacionales y extranjeros sólo en la sede aduanal. En el primer caso, la prima por derechos de importación pasó de 2 a 3 puntos; en el segundo, buscó evitar que la corrupción del personal se extendiera, sobre todo porque los funcionarios federales que iban llegando a Baja California con su propio equipo de trabajo, podían “contaminar” a los locales.

Así ocurrió durante la administración del mencionado gobernador Arturo Bernal y su comandante de policía en Tijuana, Manuel Magaña, quien entregó a Pablo Villavicencio a los policías estadounidenses que lo buscaban por violar la enmienda 18 de la Constitución de Estados Unidos -la ley *Vólstead* o la prohibición de producción y venta de bebidas alcohólicas- en propio territorio nacional.

La irregularidad la dio a conocer *La Voz de la Frontera*, un periódico local encabezado por el salvadoreño Rubén D. Luna y el potosino Enrique Rivero, quienes fueron amenazados por el mismo comandante Magaña. Gracias a que el reportaje tuvo eco en los diarios estadounidenses de California -entre otros *El Hispano Americano* de San Diego y el *Diario de la Baja California* de Chula Vista-, la justicia federal abrió averiguación contra el ex comandante de policía “por usurpación de funciones, privación, ilegal de la libertad, secuestro y lo que resulte”.

Según Gómez Estrada, la debilidad institucional de México en estos momentos, además del “precario estado de derecho y la desorganización administrativa de un Estado en proceso de fortalecimiento”, incidieron en las prácticas corruptas de los militares, gobernantes y burócratas entre 1920 y 1934.<sup>13</sup> Por desgracia, en las aduanas fronterizas estas malas prácticas continuaron por mucho tiempo más.

El cuerpo o instrumento del delito -como jurídicamente se designaba el producto por el que se iniciaba un juicio- era sustraído por *los vistas* y funcionarios aduanales, es decir, aquellos artículos y bienes confiscados desaparecían del resguardo aduanal y en otras ocasiones decidía aprovecharse lo confiscado “antes de que se

---

<sup>13</sup> Gómez Estrada, J. Alfredo, “Elite de Estado y prácticas políticas. Una aproximación al estudio de la corrupción en México, 1920-1934”, en *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea*, no. 52, julio-diciembre 2016, pp. (52-68).

arruinara” ya que no se tomaban las precauciones suficientes para conservar las mercaderías en buen estado mientras se llevaba a cabo el proceso judicial del acusado.



Garita internacional entre Mexicali y Calexico

Fuente: México Fotográfico.

Así ocurrió en la denuncia contra Pedro Nieto, jornalero de Rosario, Sinaloa, quien vivía en Caléxico, California y se le decomisó un vehículo y 5 latas “con huellas de manteca de cerdo”.<sup>14</sup> Según la ley aduanal el peso del producto representaba 3 kilos con valor de 2 pesos, cuyos derechos de importación sumaban 2 pesos y 40 centavos. Empero, al calcular el total de la multa ésta representaba 13 pesos con 27 centavos. El joven de 28 años prefirió el comiso de la grasa animal, pero instó le fuera devuelto su automóvil para poder conseguir el dinero de la multa; no fue así, el proceso jurídico dio inicio y el vehículo automotor permaneció a la intemperie en los patios aduanales. El cuerpo del delito, maltrecho y deteriorado, le fue devuelto a Pedro Nieto año y medio después cuando fue emitida la sentencia judicial.

¿Qué lectura puede darse a estas conductas? ¿El fiel cumplimiento de la ley y las ordenanzas aduanales? ¿La falta de visión de los funcionarios federales y locales? ¿Las características propias de la frontera y la gente que vivía en ambos lados y hacía frente a la escasez y a la Gran Depresión? En los expedientes revisados, las razones aducidas por los detenidos iban desde la falta de empleo y las dificultades económicas en Estados Unidos, hasta la insuficiencia de mercaderías en los establecimientos nacionales por la alta demanda que se registraba en el lado mexicano, tanto de pobladores locales como de repatriados y gente de diversas regiones que emigraban al norte de la república. Por su parte la aduana expresaba que la ley debía aplicarse como lo solicitaba el gobierno federal, de quien dependía el Distrito Norte de la Baja

<sup>14</sup> AHJ-CCJT, caja 33, exp. 121, noviembre de 1931.



California, pero sobre todo porque las condiciones de perímetro libre en Tijuana y Mexicali “podían ser malentendidas y alterar la producción local”, conductas que generarían conflictos entre consumidores y comerciantes. En efecto, los acusados podían entablar juicio de amparo en contra de los juzgados de distrito porque el contrabando estaba clasificado como delito federal y por tanto la resolución debía llegar de la capital del país a través de la Suprema Corte de Justicia de la Nación lo que aletargaba por meses la resolución de aquellos casos.

Las mercancías en resguardo definitivamente significaron un alto costo para las oficinas aduanales locales, lo mismo que para los juzgados de Tijuana y Mexicali por los numerosos expedientes que debían abrirse contra los acusados, además del cálculo de los derechos a pagar, el cobro de las multas y el comiso del cuerpo del delito. Asimismo se evidenciaron malas prácticas jurídicas, agravios, enconos y hasta acusaciones en falso, que llevó al absurdo de detenciones de nacionales y extranjeros por introducir alimentos básicos, enseres personales o menaje familiar durante la repatriación de connacionales.

Por ejemplo, en el mes de febrero de 1932, el jefe de la aduana de Mexicali, Miguel Alba Padilla, solicitaba al juez primero de distrito, con sede en Tijuana, que resolviera con prontitud uno de los casos puestos a su consideración -un lote de naranjas y otro de manzanas que Florencio Barajas traía oculto en un auto comprado en abonos en Caléxico- porque “el automóvil consignado se está demeritando”. Dos meses más tarde, la Procuraduría General de la República amonestaba al juez y al jefe de la aduana por hacer la consignación del automóvil.

Esta Procuraduría General [...] tiene establecido el criterio de que el comiso es una verdadera pena, que significa la pérdida de los instrumentos del delito y de cualquier otra cosa con que se cometa o intente cometerse, así como de los que sean efecto u objeto de él, [pero] para que la autoridad judicial pueda imponer la pena de comiso se necesita que exista un delito y un acusado, pues que, si no hay delito ni responsable, no puede haber tampoco pena. La ley aduanal en vigor [reformada en 1930] establece que cuando el importe de los derechos aduanales defraudados al fisco no alcance la suma de 200 pesos, el contrabando cometido no se estima como delito, sino como infracción a la ley aduanal que se castiga administrativamente, no siendo en consecuencia de la competencia de los tribunales federales [...]<sup>15</sup>

En otros términos, la jefatura de aduana de Mexicali y el juez primero de distrito hicieron perder el tiempo a la autoridad federal, los únicos culpables del deterioro

---

<sup>15</sup> AHJ-CCJT, caja 27, exp. 37, mayo 1931.



del auto consignado y la fruta que se había echado a perder hacía un buen tiempo. Según mi opinión, el problema residió en el cambio de la fracción arancelaria que modificó la tarifa de importación de automóviles, ya que antes del decreto del 10 de octubre de 1931 los derechos a pagar eran por 360 pesos, mayores a los 200 que el decreto mencionaba y con los que el Procurador General emitió la resolución anterior.

Según el contenido del expediente, la modificación de aquel artículo tuvo la intención de favorecer a los residentes de las poblaciones fronterizas. Así que por lo único que debió sancionarse a Florencio Barajas era por no haber declarado los 9 kilos de manzanas y los 10 kilos de naranjas para la refresquería de su hermano José, que atendía en el mercado municipal de Mexicali. Posterior al veredicto del juez federal, el ministerio público se desistió de la acción penal, pero después de haber transcurrido 11 meses desde la acusación, desconocían el paradero de Barajas para comunicarle la decisión y le fuera devuelto el automóvil. A este tipo de absurdos me refiero cuando critico la persecución del contrabando en la frontera y lo urgente que era regresar a la zona libre, como en el tardío siglo XIX.

Por supuesto, no puede afirmarse que todos los casos fuesen idénticos o por los mismos motivos, también hubo casos en que se impartió justicia por la perspicacia y labor de seguimiento de agentes aduanales comprometidos con su trabajo. Como el cateo al rancho del español Pedro Carrain, en mayo de 1932, quien no pudo comprobar la legal importación de 233 botellas de diferentes licores, enterrados en el solar de su propiedad en Ensenada. El juicio y la investigación demostraron que Carrain no tenía conocimiento del cuerpo del delito sino otro paisano suyo, oriundo de Vizcaya, Juan Maquívar, quien permaneció arrestado varios meses.<sup>16</sup>

En el mes de diciembre de ese mismo año, en Mexicali, se imputó por delito de contrabando a Antonio Medina. Según el expediente se trataba de un vendedor ambulante originario de Teocaltiche, Jalisco detenido por el celador Amado Burrola. El cuerpo del delito, una lata de manteca que pasó por el *garitón* número 9 de la capital de Baja California para evitar pagar los derechos de importación. Medina aceptó transportar 23 kilos de manteca con valor de ¡5 pesos! “porque no tenía numerario para pagar los derechos de importación -7.36 pesos-, encontrarse sin trabajo y en pésimas condiciones económicas para mantener a su familia”.<sup>17</sup>

La primera sentencia indicaba que Antonio era penalmente responsable porque “concibió, preparó y ejecutó hechos constitutivos de delitos de contrabando, ya que voluntariamente y en detrimento del fisco violó disposiciones de la ley

<sup>16</sup> AHJ-CCJT, caja 38, exp. 59, mayo 1932– abril 1935.

<sup>17</sup> AHJ-CCJT, caja 41, exp. 7, diciembre 1932–noviembre 1933.

aduanal”. La defensa del acusado arguyó que conforme al Código Penal vigente no debía castigarse el delito de robo utilizando la reglamentación comercial y aduanal. El fallo emitido por la autoridad federal, once meses después, indicó que “la existencia del cuerpo del delito de contrabando se había comprobado plenamente” y quedaba acreditada la fechoría por la “paladina confesión” del acusado durante el proceso.

El tribunal federal dictó aplicarle una pena de 5 días de prisión y multa de 5 pesos o un día más de prisión. Lo paradójico de este caso es que el jalisciense se hallaba en la cárcel pública desde el 31 de diciembre de 1932, es decir hacía 330 días, lo que equivalía a 66 veces la pena dictada y 55 veces más el monto de la multa. Por supuesto la manteca decomisada, ni sus luces.

### **EL CONTRABANDO, *LOS VISTAS* Y LOS DELITOS CONTRA LA SALUD**

La legislación aduanal marcaba que en la base del organigrama se hallaban *los vistas* (artículos 203 227), el supervisor, el jefe de de aduanas (sección IV) y los agentes aduanales (artículo 44), estos últimos llevaban el control y el libro de registro (artículo 55), mientras que los primeros determinaban y anotaban en el reporte las fracciones arancelarias correspondientes y los montos a pagar. Por eso en cada ingreso de mercancías (importación) el proceso penal por presunto contrabando, se iniciaba con los *vistas* y se generaba el reporte de reconocimiento, cotización y avalúo de las mercaderías (tabla 1).

Tabla 1. Elementos que contienen el reconocimiento, cotización y avalúo para fijar los derechos de importación

Bien o producto	Número de unidades, peso bruto, peso libre
Especificaciones	Marca, patente, envoltorio, datos de origen, caducidad
Fracción arancelaria	Conformada por 5 o 6 dígitos conforme la Ley aduanal y las convenciones aceptadas por el país
Valor de mercado	Conforme la factura que acompañaba a los bultos y mercancías. Podían estar en diferentes tipos de cambio pero se ajustaban a pesos oro y plata nacional
Derechos a pagar	Resultado del cálculo de <i>los vistas</i> y la aplicación de la reglamentación arancelaria.

Fuente: Elaboración propia a partir de los expedientes del AHJ-CCJT.

En el fallo administrativo que precedía a la acusación penal se incluía el 3 por ciento que correspondía al municipio, los tantos adicionales para cubrir los costos de la aduana y el monto de la multa que se destinaba a la hacienda federal. En este

cálculo no se contemplaba el costo de almacenaje en los patios fiscales, simplemente el comiso del bien descrito de manera genérica.

De ahí que el profesionalismo de *los vistas*, frente a la veracidad de lo declarado por los ciudadanos, significaba una línea tenue entre lo jurídicamente correcto y las prácticas de corrupción, entre la aplicación a pie juntillas de la ley y el abuso del personal de la aduana o los juzgados de primera instancia. Detallemos algunos casos.

En el mes de julio de 1931, *los vistas* de la Aduana de Tijuana, detuvieron un automóvil Ford Roaster conducido por Antonio F. Sánchez Cota en el que llevaba 65 cajas con ropa interior para hombre, mujer y niño. El valor de la mercancía sumaba 160 pesos por el que debía pagar 93.60 pesos. Sánchez Cota, jornalero originario de Santiago, Baja California, pero con domicilio en San Diego, indicó que el automóvil no era de su propiedad sino de un amigo, Ernesto Castro, a quien se lo pidió prestado para venir a Tijuana. La finalidad era vender las prendas decomisadas y “ver si les ganaba alguna cosa” pues se hallaba sin ocupación, carecía de dinero y debía mantener a su familia.

El connacional desconocía, según mencionó, si el vehículo en el que se transportaba había sido internado a México con anterioridad y por tanto el jefe aduanal envió el automóvil al resguardo fronterizo hasta que se resolviera si se trataba de un caso punible de contrabando. Mientras tanto la cotización y avalúo de la ropa interior fue sumando multas y pago de derechos más el depósito respectivo contabilizando un monto mayor a los 500 pesos. El seguimiento de los voluminosos expedientes demuestra también que el delito de contrabando se castigaba con las mismas penas del robo.

Para resolver sobre el caso de Sánchez Cota, el expediente fue turnado al Tribunal del Cuarto Circuito con sede en Guadalajara, y el juzgador casi dos años después resolvió que no merecía pena corporal (cárcel), pero sí el comiso del automóvil “instrumento del delito de contrabando”, al no contar el jalisciense con documentación que indicara su importación y porque las placas con las que circulaba eran del vecino país del norte.<sup>18</sup>

La reconstrucción y seguimiento de los juicios por contrabando en los poblados fronterizos van develando que durante los años de la Gran Depresión, connacionales y estadounidenses de origen mexicano buscaron cómo ganarse la vida de este lado de la línea internacional, aunque no siempre con mercaderías del sector primario o manufacturero.

Las administraciones de Pascual Ortiz Rubio pero sobre todo la de Abelardo L. Rodríguez, flexibilizaron la importación libre de derechos de alimentos y gramíneas

---

<sup>18</sup> AHJ-CCJT, caja 29, exp. 61, julio de 1931–septiembre de 1933.

-maíz, trigo, frijol, leche fresca, aceites- en caso de que los efectos del Crack del 29, que comenzó a sentirse en el centro del país, alcanzara el norte fronterizo. Paradójicamente se elevaron también aranceles y derechos de importación a productos que pudieran afectar la producción de las entidades fronterizas -avena, algodón, borra, ixtle- y al mismo tiempo se amplió a 50 kilómetros “de ancho, paralelo a la línea divisoria con los Estados Unidos de Norteamérica” el alcance del perímetro libre.

Esta decisión fue utilizada, infortunadamente, para otro tipo de productos como la compra venta de cannabis y la introducción de drogas heroicas que los agentes aduanales tuvieron que consignar y perseguir. Fue el caso instrumentado en octubre de 1931 contra Jesús Montes Rodríguez, mecánico de 31 años, originario de Parral, Chihuahua y trabajador del Casino Agua Caliente.

El expediente correspondiente combina homicidio, drogas enervantes y el asesinato de un mecánico y chofer de la aduana fronteriza de Tijuana, Rafael M. Valencia, propietario de una lavandería en el corazón de la ciudad -en la avenida Álvaro Obregón- que había comprado a unos chinos. En el negocio, inclusive trabajaba Sam Sin, de aquella nacionalidad, con quien nunca tuvieron problemas ni Valencia ni su esposa Guadalupe Alcántar, así lo declaró ella durante la orden de cateo para registrar su domicilio y el proceso judicial al que se presentó sin temor alguno.

A lo largo de la trama se descubre que el asesino de Valencia, Jesús Montes, era un individuo que conocía al occiso desde 1924, cuando ambos estaban en la cárcel del condado de Riverside. El occiso había sido detenido en California por un asunto de drogas y el acusado de asesinato, Montes, por posesión de armas. Al salir ambos de la cárcel cruzaron hacia México y según el declarante a Montes le gustaban las drogas como la cocaína, la morfina, la heroína y en algunas ocasiones las compraba a Valencia, “a quien también le gustaban, y éste las compraba en Estados Unidos”.<sup>19</sup>

De manera que en plena aduana de Tijuana, al menos uno de sus trabajadores contrabandeaba enervantes trayéndolos desde la Unión Americana, esa fue la ruta original, como bien se sabe, del trasiego de enervantes en la frontera norte mexicana.

Otros casos registrados ocurrieron en las cantinas y clubes de Tijuana y Mexicali, a través de las entretendedoras, según Schantz fue el legado de la “exportación e importación de opio, mariguana y cocaína por el puerto fronterizo Caléxico-Mexicali de la Primera Guerra Mundial”, como elemento esencial para

---

<sup>19</sup> AHJ-CCJT, caja 30, exp. 83, octubre de 1931.

explotar la mano de obra china a fin de “aguantar las jornadas de trabajo excesivamente duras, el hambre y la soledad”<sup>20</sup> en los campos agrícolas de ambas Californias.

En mayo de 1930 una onza de cocaína costaba 30 pesos oro (norteamericano) y se vendía en 45 pesos oro, lo que resultaba un serio problema para las aduanas fronterizas por el trasiego de pequeñas cantidades ocultas en la ropa o los zapatos. Empero, también fue un incentivo para los agentes aduanales ya que en caso de atrapar la mercancía o a los contrabandistas de aquella droga el premio monetario se acompañaba de reconocimiento público federal, que al mismo tiempo ponía en peligro al funcionario público en caso de venganza o si debía declarar durante el juicio.

Así ocurrió en el caso del chino naturalizado mexicano Luis María Fong, a quien se le consignaron algunas armas y quien trabajaba como cocinero del restaurante Fox Blue, entre cuyos socios se hallaba Miguel Bujazán, uno de los comerciantes notables de la época. El denunciante nunca se presentó a carearse con Fong para sostener la denuncia y la Suprema Corte de Justicia de la Nación resolvió, en septiembre de 1934, amparar al quejoso por violar su derecho a carearse con quienes lo acusaban. En mayo de 1936 se ordenó a la agencia del Ministerio Público de Tijuana devolviesen a Fong las armas que le confiscaron durante el cateo de su casa, pero no ocurrió así, al parecer nadie sabía dónde habían quedado dichas armas.<sup>21</sup>

Los agentes aduanales debían aprender y tener a la mano los diferentes capítulos de la ley aduanal para hacerse una idea de las fracciones arancelarias que violentaban los importadores, ya que la multa o la tasación de los derechos dependía del tipo de mercancía, la cantidad o peso de ésta, la presentación y empaque, inclusive, la nacionalidad del transeúnte o comerciante, ya que avanzada la década 1930 las manifestaciones xenofóbicas contra los chinos influyeron en la detención o acusación por contrabando de aquellos ciudadanos.

---

<sup>20</sup> Schantz, Eric Michael, “De la farmacia abierta a la criminalización de los enervantes: la transición al régimen de control de droga en la zona fronteriza de México y Estados Unidos (1900-1925)” en Jorge A. Trujillo Bretón, *En la encrucijada. Historia, marginalidad y delito en América Latina y los Estados Unidos de Norteamérica (siglos XIX y XX)*, México, Universidad de Guadalajara, 2010, pp. 355-377 (361-362).

<sup>21</sup> AHJ-CCJT, caja 31, exp. 100, mayo 1930–octubre 1945.



Monumento límite entre México y Estados Unidos a la altura de Tijuana, Baja California.  
Fuente: México Fotográfico.

Por ejemplo, en enero de 1932, se inculpó a José Ching de violar la ley de alcoholes al hallarse un alambique clandestino en el inmueble donde él rentaba un cuarto. El administrador de Correos de Mexicali, en funciones de Agente del Ministerio Público, se presentó en el inmueble a partir de una acusación “anónima”, se realizó el cateo de la vivienda ubicada en el número 370 de la calle Altamirano y tras la revisión hallaron debajo de una cama:

[...] un túnel subterráneo donde se encuentra un alambique para fabricar clandestinamente licores, 5 barriles grandes y uno chico con líquido fermentado utilizando maíz [para] pollos, 3 tambos de cobre, una lámina con serpentín, 2 embudos grandes, 1 colador de zinc, 1 bacinilla de peltre, 1 galón de vidrio, 1 balde y 1 pitchel [jarra]<sup>22</sup>

El acusado no era dueño del inmueble y no tenía idea que ahí se preparaba licor, únicamente sabía que el propietario respondía al nombre de Wi Foo “quien huyó al llegar la autoridad” y que en dicho inmueble se hospedaban al menos otros 30 varones de esa nacionalidad. José Ching fue detenido y gracias a los oficios del intérprete Antonio Guantu que, sin ser abogado, describió que la nueva ley de alcoholes se refería al pago de impuestos y aguardientes, no a la producción o a vivir en un inmueble del que no sabía nada el arrendatario, y a continuación expresó de manera velada que pretendían llevarse a Ching simplemente por pertenecer a la comunidad china y luego expulsarlo o dejarlo en prisión como ocurría en el vecino estado de Sonora. El argumento pudo ser cierto pero también fue evidente que lo

<sup>22</sup> AHJ-CCJT, caja 35, exp. 19, Mexicali, enero 1932.

hallado por la policía en dicho inmueble ponía en entredicho a una parte de los chinos avecindados en Mexicali. No obstante, los extranjeros no fueron los únicos afectados con acusaciones sin fundamento, también los empresarios y hombres de negocios de Tijuana que destacaron antes de la Gran Depresión y durante la segunda mitad de la década 1930.

La Cámara de Comercio de Tijuana se había organizado en 1926 para “fomentar institucionalmente sus respectivos giros y defender los intereses generales de la comunidad” agrupaba a buena parte de los locatarios establecidos en las principales calles de Tijuana. Entre otros se encontraban Miguel González, Manuel P. Barbachano y Enrique Aldrete (tabla 2), empresarios con interés en distintos ramos de la economía y por lo tanto propensos a mayor vigilancia, incluso a acusaciones falsas para minar su poderío o aprovechar su estatus y lograr canonjías o prebendas.

Así ocurrió en diciembre de 1931 cuando Eloísa Martínez, una vecina de la calle Segunda de Tijuana elevó acusación ante el Ministerio Público “por ciertos hechos fraudulentos” en contra del propietario de la casa comercial 5 de mayo, Enrique Aldrete. Según la declarante, el visitador especial de Aduanas, Gregorio Enciso, “mantuvo una conversación amistosa” en su domicilio para preguntarle acerca de “una serie de contrabandos públicos y notorios” que se realizaban en Tijuana y “a lo largo de la línea divisoria con Estados Unidos”.

Tabla 2. Algunos socios fundadores de la Cámara de Comercio de Tijuana (1926) y nombre del establecimiento del que formaban parte

Nombre del propietario o principal representante	Establecimiento	Nombre del propietario o principal representante	Establecimiento
Miguel González	Cía. Comercial de Baja California, S.A. Cervecería de Mexicali, S.A.	Herbert L. Jaffe	Sociedad Jaffe y Baker
Mariano Escobedo	Comercial de Tijuana, S.A. Cía. de Teléfonos y	Mariano San Clemente	Cía. Cervecera de Tijuana, S.A.
Manuel P. Barbachano	Luz Eléctrica de la Baja California, S.A.	Luis A. Martín	Cía. Comercial de la Baja California, S.A.

Nombre del propietario o principal representante	Establecimiento	Nombre del propietario o principal representante	Establecimiento
Miguel Calette	Café "La Zorra Azul"	Luis Grandi	"Molino Rojo"
Enrique Aldrete	Tienda Mixta "5 de Mayo"	Fernando Chi Fu	Sucesión de Patricio Mee Chong: San Diego Bar
Alfredo Escobedo	Café "De Luxe"	A. Figueroa	Cantina "El Gato Negro"
Eugenio Lowler	Saint Francis Buffet.	Raúl M. Lacarra	Lacarra Hermanos Mercado Nuevo
Enrique Silvestre	Tienda de curiosidades "Barcelona Comercial"	Otto Edmond King	Cantina "Sandía Barrel House"
W. B. McKnoght	Cantina "Mi Lugar"	J. Jeff Wilson	"El Caballito"
José R. Torres	Cantina "El Faro"	José Daneri	"Molino Verde"
Frank B. Cota	"El Ancla Bar"	So Yasuhara	"El Palacio Real"
John Rakich	"Pullman Bar"	E. Villa Camus	Cantina "Villa Bar"
A. Cardini	Café "La Flor de Italia"	Luis G. Martínez	Cía. de Teléfonos y Luz Eléctrica de la Baja California, S.A.
Tom Beden	"Ming Bar"	Luis Siguematzu	Tienda "El Mercado"
Manuel Lacarra	Tienda "El Nuevo Mercado"		

Fuente: Acevedo, Piñera & Ortiz (1983: 440).

Para iniciar el proceso, Eloísa debía levantar la denuncia por escrito y lo hizo sin miramientos, acusando a Enrique Aldrete, dueño del comercio 5 de Mayo de la calle Segunda, frente a la oficina de correos de Tijuana, y a Ángel Fernández, propietario de la panadería que llevaba su apellido en la calle E. El argumento contra el primero se basó en la existencia de 500 pares de zapatos "de última moda", así como grandes cantidades de pantalones, medias, sombreros de fieltro y camisas de seda.



En el caso del panadero español la acusación era por la “gran cantidad de harina y abarrotos” que, posterior al cateo realizado por el Ministerio Público, hallaron en el tejabán o tapanco del tahonero.

El publicitado proceso llevó a investigar las actividades de Aldrete y, en efecto, almacenaba una gran cantidad de mercancías por valor de 25 mil pesos plata (mexicana) pero todas amparadas con facturas y documentación validada, sellada y firmada por la aduana fronteriza y sus funcionarios. El administrador local de la aduana de Tijuana, Guillermo Macalpín, se mostró contrariado porque de tal cantidad “no le tocó nada”, ignoro si se trataba de una broma o realmente expresó su sentir en esa frase.

El paso siguiente fue comunicarse con el general José María Tapia, director general de aduana, un viejo conocido de Baja California por tratarse del amigo y socio de Aberlardo L. Rodríguez, antiguo gobernador del distrito. El larguísimo proceso judicial demostró que tal denuncia y las diligencias emprendidas fue un intento de soborno del visitador especial de aduanas de la ciudad de México, Gregorio Enciso; cuando se le llamó a declarar sobre el caso, éste había sido removido semanas atrás sin lograr su propósito, llevarse una tajada o multa en contra del empresario tijuanaense.

La mujer que escribió de puño y letra la acusación, debió aceptar que Enciso la había convencido prometiéndole una parte de “la multa” que se aplicara “al contrabandista de la calle Segunda”. Por su parte, el administrador de la Aduana Fronteriza de Tijuana negó toda relación con la denunciante o tener conocimiento de las anómalas conductas de Enciso y la señora Martínez, pero agregó que lo único por lo que debía revisarse al empresario y tal vez ajustarse la multa era porque “los sombreros de fieltro causan derechos de importación por pieza, no por kilo”. La legislación aduanal aplicable en ese momento no podía ser retroactiva al momento en que Aldrete había importado la mercancía.

*Los vistas* de la aduana, Héctor F. Cárdenas y Mariano Álvarez jr., tuvieron poco que agregar ya que, en efecto, las mercancías habían sido introducidas a México cuando ellos no laboraban en Tijuana y declararon estar conscientes que la tienda 5 de Mayo era representativa de la ciudad por haber sido fundada desde el 1º de noviembre de 1917 y de ahí que su fama o estatus que generara envidia entre propios y extraños.

## CONCLUSIONES

El tema del contrabando de mercancías a través de las aduanas terrestres y marítimas ha sido abordado por los historiadores económicos y los estudiosos de las regiones fronterizas de México, sobre todo las que conectan con el Océano

Pacífico, el noroeste y el Golfo de México, y en menor medida las del norte centro (Chihuahua) y el noroeste del país (Sonora y Baja California). Destacan los estudios para la etapa novohispana y las primeras décadas de México independiente en donde se discutió la ventaja de liberar el comercio versus la necesidad de proteger la industria naciente para no ser avasallada por las importaciones inglesas y francesas o depender de la tecnología alemana y estadounidense.

A la par de aquella discusión estuvo el desarrollo de zonas específicas frente al poderío del vecino país del norte y la operatividad de franjas de libre comercio. Octavio Herrera ubica aquellas propuestas por lo menos desde 1838 en plena operación de las Siete Leyes de corte centralista y diez años después con la pérdida de la mitad del territorio mexicano. De manera que los nuevos límites entre Estados Unidos y México debían operar en una zona regulada pero libre, que generara ingresos fiscales pero al mismo tiempo detonara la iniciativa privada de comerciantes y futuros empresarios nortños.

En el caso del Distrito Norte de la Baja California -luego Territorio y entidad federativa- la petición al gobierno central asentado en la capital de la Nación fue recurrente. No fue fortuito que desde la mitad del siglo XIX se establecieran recintos aduanales en la franja sur de la península y en la década 1870 la aduana terrestre de Tijuana. En un trabajo previo publicado por la UNAM abordé este proceso y para este capítulo de libro elegí la temporalidad de 1926 a 1936; la característica fue dar seguimiento a procesos jurídicos particulares en los poblados fronterizos de Baja California durante el aumento del turismo a la zona que supo aprovechar las prohibiciones en Estados Unidos y el tránsito o asentamiento de extranjeros y nacionales en la franja fronteriza.

La legislación aduanal de 1928 modificada durante la administración de Emilio Portes Gil posiblemente respondió a los intereses generados tras el asesinato de Álvaro Obregón y los movimientos político militares del siguiente año, a fin de impedir el tránsito expedito de armas o pertrechos. Más tarde se expidió el reglamento interior de la Dirección General de Aduanas, en noviembre de 1931, suavizando las restricciones pero subyugando al personal que trabajaba en ellas. Por eso, en la reconstrucción del juicio contra Andrés Valle, parece que la corrupción llega junto con los nuevos funcionarios del cardenismo -no significa que no hubiese irregularidades en los años anteriores- al constreñirse los premios al personal de aduanas, solo si denunciaban y arrestaban a un número mayor de comerciantes o visitantes que no declararan de manera adecuada la cantidad de mercaderías importadas.

En general, los agentes aduanales de aquel momento estuvieron comprometidos con la aplicación de la ley en beneficio de la región y del país. Sin

embargo, las permanentes modificaciones a la ley aduanal, el envío de funcionarios públicos del centro del país sin conocimiento de la dinámica fronteriza encubrió actos de corrupción, como en el último caso que relatamos, y avanzado el tiempo matizó el cariz diferente de las aduanas fronteriza y marítima de Baja California.

Este capítulo integrado al libro coordinado por Octavio Herrera puede integrarse al revisionismo histórico de Baja California porque discute con la visión clásica o la vieja historiografía que dio por sentado que la Gran Depresión echó abajo la economía local, que la suspensión de la ley Volstead generó desequilibrios fiscales y desempleo o que la recuperación económica sólo se dio hasta la llegada del general Lázaro Cárdenas a la presidencia. Fuese por el reparto agrario en Mexicali, la “mexicanización” de los poblados fronterizos como Tijuana y Ciudad Juárez o la colonización instrumentada por “elementos revolucionarios” que acompañaron aquel experimento populista.

No ocurrió así, por lo menos no en una relación directa o monocausal. De ahí la importancia de la historia económica que coloca en perspectiva otros elementos no contemplados por el relato oficial o simplemente sobrepuesto a los acontecimientos nacionales, como si se tratara de una línea paralela a 3 mil kilómetros de distancia de la capital del país.

Los eventos ocurridos en la década elegida para este estudio deberán sumar y considerar sucesos de todo tipo: la propia crisis de 1929, la repatriación de connacionales, la modificación recurrente de la ley aduanal, la expedición del reglamento del Código Aduanero y su operatividad entre los funcionarios de las oficinas aduanales: *los vistas*, los agentes federales, la policía local, el juzgado de distrito, los verdaderos contrabandistas y un largo etcétera que los vincule con los ciudadanos, los grandes y pequeños comerciantes, así como con el propio gobierno.

Tal como mencionamos en el tercer apartado, el seguimiento de los juicios por contrabando en Tijuana y Mexicali develaron que durante la Gran Depresión, connacionales y estadounidenses de origen mexicano buscaron como ganarse la vida de este lado de la línea internacional, fuese con mercaderías del sector primario y manufacturero para su venta o con vehículos automotores pero también con otro tipo de mercancías no permitidas que no abordamos en esta contribución.

La ley aduanal de 1935 contenía 435 engorrosos artículos, entre los que destacaba el título XV relativo a infracciones y delitos, juicios administrativos y aquellos que debía atender la justicia federal -como el contrabando de vehículos y sustancias psicotrópicas- complicaron el libre tránsito, la zona franca y el pago de multas, derechos e impuestos. ¿Operaron de manera sencilla y práctica los perímetros libres? Al parecer, no. Por otro lado, la curva de aprendizaje de los agentes aduanales y sus subalternos, *los vistas*, quienes tuvieron la tarea de identificar,

reconocer, catalogar, liberar, consignar o reclasificar el “cuerpo del delito” generaron numerosos conflictos. Algunos bien sancionados, otros muy dudosos al obrar de mala fe o por rencillas con el individuo a quien se sancionaba por incumplir la normatividad aduanal.

El comiso y el contrabando continuaron al estallar la Segunda Guerra Mundial y más tarde por las disputas políticas entre el empresariado local y los industriales del centro del país en la década 1950. Los primeros buscaron extender la zona libre, los segundos se beneficiaron de ella, aunque en el discurso y las declaraciones a la prensa manifestaron oposición por afectar el empleo y la competencia. El gobernador Braulio Maldonado, quien dejó el cargo en 1959, se enfrentó a los políticos de su partido, el PRI, y también al Partido Acción Nacional por proponer la prórroga de la franquicia fronteriza.

La reconstrucción de estudios de caso es parte de la metodología de investigación y me parece que el archivo judicial de la Suprema Corte de Justicia de la Nación es un recurso poco utilizado por los historiadores, entre otros fines para explicar cómo operó la aduana en las ciudades de Mexicali y Tijuana -dejamos para otro momento Ensenada y Tecate-, qué elementos constituían contrabando y comiso, cuando se aplicaban las ordenanzas aduanales. Espero que esta contribución potencie otros estudios similares o comparativos.

Por último, otro de los temas que salió a flote durante la investigación explicaría el aumento del contrabando y la fayuca del último cuarto del siglo XX, debido a que en el centro del país se prefería adquirir bienes intermedios de importación que producción nacional en plena sustitución de importaciones. Los habitantes de las ciudades del norte de México registraron un paulatino desarrollo en todos los frentes, patrones distintos de consumos, electrodomésticos a mejores precios, pero también atendieron la política que coadyuvó al llamado desarrollo estabilizador.

Tal vez el efecto negativo o la desventaja de tal política económica fue que separó a Baja California de Baja California Sur,<sup>23</sup> no sólo administrativamente sino porque los transbordadores y la movilidad generó desequilibrios entre los que aprovecharon la franquicia en la zona fronteriza y el corredor fayuquero La Paz-Mazatlán-Guadalajara-Ciudad de México, en las décadas previas al neoliberalismo de los 80.

---

<sup>23</sup> Para un recuento de la zona libre en las décadas 1970-1980 véase Acosta Mendiá, Elizabeth, *Historia Económica y desarrollo de la Zona Libre en la península de Baja California*, México, La Paz, BCS, Instituto Sudcaliforniano de Cultura –Archivo Pablo L. Martínez, 2014.

## FUENTES PRIMARIAS

AHBC: Archivo Histórico del Estado de Baja California

AHJ-CCJT: Archivo Histórico Judicial, Suprema Corte de Justicia de la Nación, Casa de la Cultura Jurídica de Tijuana.

ADIIH-UABC: Acervo Documental del Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Baja California

## FUENTES HEMEROGRÁFICAS

*Calxico Chronicle*, California.

*Diario de la Baja California*, Chula Vista, California.

*El Hispano Americano*, San Diego, California.

*El Informador*, Guadalajara, Jalisco, México

## BIBLIOGRAFÍA

Acevedo C., Conrado, D. Piñera y J. Ortiz Figueroa. “Semblanza de Tijuana, 1915-1930”. En David Piñera (coord.) *Panorama histórico de Baja California*, pp. 430-442 Tijuana, Centro de Investigaciones Históricas UNAM-UABC, 1983.

Acosta Mendía, Elizabeth, *Historia Económica y desarrollo de la Zona Libre en la península de Baja California, México*, La Paz, BCS, Instituto Sudcaliforniano de Cultura – Archivo Pablo L. Martínez, 2014.

Banco Nacional de Comercio Exterior. *Banco Nacional de Comercio Exterior*, México, Cultura, 1939.

Gómez Estrada, J. Alfredo. “Elite de Estado y prácticas políticas. Una aproximación al estudio de la corrupción en México, 1920-1934”. *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea*, no. 52 (julio-diciembre 2016): pp. 52-68.

Izquierdo, Rafael. *Política hacendaria del desarrollo estabilizador, 1958-1970*. México: Fondo de Cultura Económica–El Colegio de México, 1995.

Márquez, Graciela. “Aranceles a la importación y finanzas públicas: del Porfiriato a la crisis de 1929”. En Luis Aboites y Luis Jáuregui (coords.), *Penuria sin fin historia de los impuestos en México siglos XVII-XX*, pp. 141-160. México: Instituto Mora, 2005.

Méndez Reyes, Jesús. *Capitalizar el campo. Financiamiento y organización rural en México, los inicios del Banco Nacional de Crédito Agrícola*. México: El Colegio de México–UABC, 2017.

Méndez-Reyes J. y C. Velázquez, “Xenofobia y políticas de exclusión de la comunidad china en el norte de México, 1911-1935” en *Estudios Políticos*, vol. 7 no. 1, (2016, 2018): pp. 105-124.

Schantz, Eric Michael, “De la farmacia abierta a la criminalización de los enervantes: la transición al régimen de control de droga en la zona fronteriza de México y Estados Unidos (1900-1925)”. En Jorge A. Trujillo Bretón, *En la encrucijada. Historia*,

*marginalidad y delito en América Latina y los Estados Unidos de Norteamérica (siglos XIX y XX)*, pp. 355-377. México: Universidad de Guadalajara, 2010.

Suárez Dávila, Francisco. *Convención en el Purgatorio sobre el futuro de México*. México: Cal y Arena Editores, 1994.

## CARRETERAS DE ILEGALIDAD. EL ROBO DE AUTOMÓVILES EN ESTADOS UNIDOS Y SU CONTRABANDO HACIA MÉXICO, 1930-1960

Alberto Barrera Enderle  
*CIESAS-Noreste*

En abril de 1982, un escándalo sacudió los tribunales de justicia en California, Estados Unidos. El fiscal William Kennedy acusó a varios agentes del gobierno mexicano, entre ellos al saliente director de la Dirección Federal de Seguridad, Miguel Nazar Haro, de estar coludido, y quizá, de ser el líder de una banda que en los últimos seis años había robado más de 600 automóviles en California para revenderlos en México. La acusación contra este personaje no procedió. La CIA lo defendió al haber sido éste una de sus principales fuentes en su lucha contra el comunismo en México; este atrevimiento del fiscal Kennedy le costó incluso el puesto.<sup>1</sup> Más allá del veredicto, destaca este juicio porque esta acusación aborda un problema añejo: el contrabando de autos robados de Estados Unidos a México. Este género de contrabando no era una novedad del momento. Por el contrario, esta práctica se remonta a los años veinte, aunque fue a partir de los treinta, con la construcción de la Carretera Panamericana, que dicha actividad ilegal despegó hasta niveles inauditos.

En el presente estudio se sostiene que la mejora en la infraestructura carretera, la porosidad de las fronteras y la consolidación del automóvil como una mercancía de gran demanda, facilitó el aumento del contrabando de automóviles robados hacia México y representó un perjuicio para los intereses estatales, tanto de Estados Unidos como de México. A través de la frontera, conectada en un principio por una carretera que unía Texas con la capital mexicana, vía Monterrey, un sinnúmero de automóviles robados inundaron las calles mexicanas siendo después legalizados gracias a diversos actos de corrupción. Para hacer frente a esta práctica ilegal transfronteriza, los gobiernos de Estados Unidos y México firmaron un convenio binacional en 1936, para la recuperación y devolución de automóviles o autopartes robadas en un país y encontradas en otro. El *boom* del contrabando de automóviles a México se debió a diversos factores: el auge en la producción de automóviles en

---

<sup>1</sup>J. Kennard Neal, "United States – Mexican Relations – 1981 Conveniton for Recovery and Return of Stolen Vehicles and Aircraft – Agreement Replaces 1936 Convention and Clarifies Process for Recovery of Stolen Vehicles", *Georgia Journal of International and Comparative Law*, Vol. 13:1 (1983), 143 y "U.S. Attorney in San Diego Dismissed", *New York Times*, 6 de abril de 1982.

Estados Unidos; el aumento del consumo de éstos en México, el apogeo de una cultura automovilística y la construcción, ampliación y mejoramiento de carreteras. Todo ello contribuyó a que el automóvil se convirtiera en una mercancía codiciada. El alto precio de los automóviles en México y la poca oferta de modelos, aunado a la ya mencionada porosidad de la frontera, y la longeva tradición de intercambios legales e ilegales transfronterizos, contribuyó a la proliferación de automóviles robados.<sup>2</sup>

En este ensayo se aborda esta práctica durante sus primeras décadas de auge, entre 1930 y 1960. La elección de esta temporalidad obedece a que a partir de los años treinta, ambos países pudieron estar conectados por una red de carreteras por lo que el flujo transnacional de personas y mercancías aumentó considerablemente. Además, coincide con el boom de la industria automotriz en los Estados Unidos y el aumento de su uso y consumo en México.<sup>3</sup> En este mismo periodo, el Estado mexicano resultante de la Revolución mexicana se esforzó por consolidar un nuevo proyecto de nación y, por ende, de incorporar a todas las regiones del país a dicho proyecto.<sup>4</sup> En *Dictablanda. Politics, Work, and Culture in Mexico*, obra colectiva editada por Paul Gillingham y Benjamin Smith, un grupo de historiadores presentó una novedosa visión del periodo comprendido entre 1938 y 1968, es decir, aquellos años en que para muchos el régimen del PRI fue una dictadura perfecta. Contrario a esta creencia tan arraigada popularmente, los autores consideran que los gobiernos del PRI fueron más bien una “dictablanda“, a la que caracterizan como un régimen híbrido que combina elementos democráticos con autoritarios y en el que

---

<sup>2</sup> Para tener una idea más clara sobre el funcionamiento del contrabando desde la instauración de la nueva frontera entre México y Estados Unidos en 1848 hasta 1950, léase George Díaz, *Border Contraband. A History of Smuggling across the Rio Grande* (Austin: University of Texas Press, 2015).

<sup>3</sup> Desde la Primera Guerra Mundial, las exportaciones de automóviles europeos a América Latina prácticamente desaparecen dejándole el mercado a los Estados Unidos. Hacia 1930, se fabricaban más de 33 millones de automóviles en el mundo. El 85% salían de fábricas estadounidenses. Ver: César Yáñez y Marc Badia-Miró, “El consumo de automóviles en la América Latina y el Caribe (1902-1930)”, *El Trimestre Económico*, Vol. 78, No. 310 (2) (abril-junio de 2011), 322-323.

<sup>4</sup> Una excelente síntesis de este proceso puede leerse en el capítulo 5: “Forging and Contesting a New Nation, 1920-1932” del libro de Gilbert Joseph & Jürgen Buchenau, *Mexico's Once and Future Revolution. Social Upheaval and the Challenge of Rule since the Late Nineteenth Century* (Durham: Duke University Press, 2013), 87-116. Aunque no lo abordo en este capítulo, el tema subyacente al proyecto extenso de investigación (del cual se desprende este trabajo) es cómo desde la región fronteriza del noreste se desafió al gobierno nacional posrevolucionario entre 1920 y 1960.



la *negociación* fue clave para gobernar. Una *negociación* que en un régimen híbrido como el mexicano implicó siempre violencia pasada, violencia presente y temor a violencia en el futuro.<sup>5</sup> La visión presentada del contrabando de automóviles para el periodo que comprende este estudio, comparte la idea de Gillingham y Smith en que el Estado mexicano posrevolucionario privilegió la negociación, e incluso, permitió a muchos otros actores locales, beneficiarse de la incapacidad del Estado-nación para imponer su voluntad de forma incondicional.<sup>6</sup>

El área geográfica que comprende este estudio no se limita a la frontera política entre los Estados Unidos y México sino a un espacio geográfico binacional mucho más amplio, regido por los lazos histórico-sociales-culturales que han unido distintas poblaciones de los hoy estados de Coahuila, Nuevo León, Tamaulipas y Texas, esto es, aquello que el historiador Manuel Ceballos define como *noreste histórico*.<sup>7</sup> Aunque de igual forma se refieren otros espacios de la frontera norte como Sonora, Chihuahua o Baja California.

### CONCEPTOS TEÓRICOS E HISTORIOGRAFÍA

Entre los conceptos claves para el desarrollo de esta investigación destaca el de *border* (frontera) y *borderlands* (tierra de fronteras o espacio social transfronterizo). Siguiendo al historiador Elliot Young, *border* hace referencia a los límites o linderos políticos que pretenden producir diferencias con el fin de forjar identidades nacionales. En cambio, *borderlands* define una comunidad cultural y etno racial que se mantiene

---

<sup>5</sup> Paul Gillingham, “Preface” en Paul Gillingham y Benjamin Smith, editores, *Dictablanda. Politics, Work, and Culture in Mexico, 1938-1968* (Durham: Duke University Press, 2014), vii-viii.

<sup>6</sup> En otro artículo me enfoqué en cómo los militares y otros actores (tanto nacionales como regionales) se beneficiaron controlando las aduanas en esta época. Léase: “Aduanas, poderes locales y contrabando de automóviles. El desafío al estado-nación desde la frontera noreste, 1920-1960”, *Humanitas*, Sección de Historia, No. 45, Vol. IV, año 2018, pp. 9-44. Y para mayor información sobre cómo en esta negociación se vieron compensados los militares (tras ser alejados de poder detentar el poder federal), léase: Thomas Rath, “Camouflaging the State: The Army and the Limits of Hegemony in PRIista Mexico, 1940-1960”, en *Dictablanda. Politics, Work, and Culture in Mexico, 1938-1968*, editado por Paul Gillingham y Benjamin Smith (Durham: Duke University Press, 2014), 89-107; Thomas Rath, *Myths of Demilitarization in Postrevolutionary Mexico, 1920-1960* (Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2013).

<sup>7</sup> Manuel Ceballos Ramírez, *Cuatro estados y una frontera. Tamaulipas, Nuevo León, Coahuila y Texas en su colindancia territorial a finales del siglo XIX y sus consecuencias cien años después* (Monterrey: Universidad Autónoma de Nuevo León; Ciudad Victoria: Universidad Autónoma de Tamaulipas, 1999), 13.

unida más allá de los límites nacionales o imperiales.<sup>8</sup> A esta última también podríamos llamarle *espacio social transfronterizo*. El antropólogo Efrén Sandoval entiende este concepto como un espacio regional constituido por intensos y diversos flujos de personas y objetos y una amplia variedad de prácticas humanas que ligan lugares distintivos (antes parte integrante de un mismo territorio y hoy ubicados en territorios nacionales distintos).<sup>9</sup> En resumen, *borderlands* une, mientras *border* separa.

## FUENTES

Las fuentes primarias empleadas para esta investigación son muy diversas. En el Archivo General del Estado de Nuevo León se recurrió principalmente a revisar la correspondencia entre los directores de Aduana y el gobierno de Nuevo León. De igual forma, la correspondencia entre el Secretario de Gobernación y el gobierno de Nuevo León ofreció pistas interesantes sobre peticiones de la Secretaría de Relaciones Exteriores y la Secretaría de Hacienda Pública sobre automóviles buscados en la región u otros delitos cometidos en la frontera y cuyos autores materiales pudieran encontrarse en suelo nuevoleonés. En el Archivo de la Casa de la Cultura Jurídica en Monterrey tuve acceso a expedientes de juicios a ladrones y contrabandistas de automóviles. Las declaraciones de estos son de gran utilidad.

En el Archivo Histórico Municipal de Monterrey, dentro del Fondo Monterrey Metropolitano, se revisó la colección de Vialidad y Tránsito. Esta colección ofrece un panorama detallado de los cambios que en la sociedad regiomontana estaba generando la presencia de un mayor número de vehículos motorizados sobre el asfalto de la capital de Nuevo León. En el Archivo Histórico “Genaro Estrada” de la Secretaría de Relaciones Exteriores se tuvo acceso a la correspondencia entre el Embajador de Estados Unidos en México y el Secretario de Relaciones Exteriores referente a solicitudes de devolución de automóviles robados en Estados Unidos y que eran ubicados en México. De igual manera, los informes de cónsules mexicanos

---

<sup>8</sup> Elliot Young, *Catarino Garza's Revolution on the Texas-Mexico Border* (Durham: Duke University Press, 2004), 7.

<sup>9</sup> Efrén Sandoval, *Infraestructuras transfronterizas. Etnografías de itinerarios en el espacio social Monterrey-San Antonio* (México: CIESAS: El Colegio de la Frontera Norte, 2012), 20-22. En la misma sintonía de definir a la frontera como una institución tanto estatal como social, está la explicación de Manuel Ceballos sobre el fracaso de la creación del punto fronterizo de Colombia, Nuevo León. Frontera creada primero por fines políticos a finales del siglo XIX y revivida por fines comerciales en la década de los noventa del siglo XX y que hasta el momento se mantiene sola y aislada porque carece de habitantes. Es, en palabras de Ceballos, una “frontera sin fronteras”, de ahí su poca trascendencia social. Léase: Ceballos, *Cuatro estados*, 50.

en ciudades de la frontera texana fueron útiles para entender los cambios que la Carretera Panamericana estaba generando en la sociedad fronteriza de la época.

Por último, en los periódicos regiomontanos *El Porvenir* y *El Norte* se localizaron decenas de noticias de arrestos a conductores con tarjetas de circulación falsa, de delincuentes norteamericanos en Monterrey vendiendo automóviles robados, de la asociación delictuosa entre agentes aduanales y delincuentes para contrabandear automóviles y noticias y anuncios que sugerían cómo el automóvil se fue convirtiendo en una mercancía de primera necesidad en el Monterrey de los años veinte, treinta, cuarenta y cincuenta.

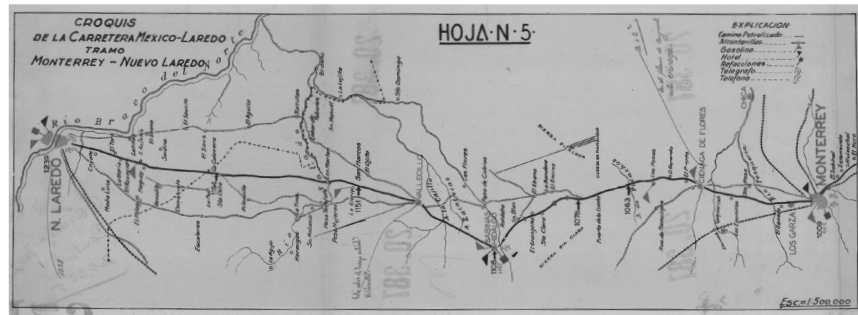
### **CARRETERAS Y CONSUMO DE AUTOMÓVILES EN MÉXICO**

Desde los albores del siglo XX algunos mexicanos miembros de las clases altas pudieron conducir su propio automóvil. En Monterrey, las noticias más antiguas que se tienen datan de 1907 y 1908, cuando Enrique Garza Lozano fue designado como representante de los autos Reo de 2 cilindros. Sus clientes le pedían directamente a él que además realizaba los trámites de importación. En ese mismo año se organizaron las primeras carreras de autos en la capital de Nuevo León.<sup>10</sup> Sin embargo, en estas primeras dos décadas del siglo XX, los automóviles estaban sólo al alcance de un reducido y privilegiado grupo de personas. No fue sino a partir de la década de 1920 que el consumo de automóviles en México creció sensiblemente. Prueba de ello, fue que, en 1925, la Ford estableció su primera planta de ensamblaje en el país con el objetivo de satisfacer la demanda creciente de automóviles de los mexicanos. Hacia febrero de 1928, es común encontrar hasta tres marcas de automóviles anunciándose en la edición del mismo día en uno de los periódicos de mayor circulación del norte de México.<sup>11</sup>

---

<sup>10</sup> “Los primeros vendedores de automóviles en Monterrey”, *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 31 de julio de 1958.

<sup>11</sup> Véase el periódico *El Porvenir* en su edición del 12 de febrero de 1928. En sus páginas aparece un anuncio en grande de la Ford, anunciando sus nuevos modelos (página 2); además, en la página 5 una agencia distribuidora local anuncia las ventajas del nuevo modelo Essex Super Six; lo mismo ocurre en la página 4 de la sección segunda, otra agencia publicita las cualidades del nuevo modelo del Overland Whippet. Puse la referencia de ese día de febrero de 1928 pero lo cierto es que prácticamente aparecen todos los días, especialmente durante los primeros meses del año en que se ofertan los automóviles de último modelo.



Mapa que muestra el tramo de la Carretera Panamericana entre Nuevo Laredo y Monterrey.  
Fuente: Mapoteca Manuel Orozco y Berra.

En 1935 la General Motors siguió el ejemplo de la Ford y estableció su primera armadora en México; tres años después lo haría la Chrysler. Las tres compañías enfocaron sus operaciones en México al ensamblaje o montaje de vehículos para destinarlos al mercado local que previamente satisfacía sus demandas exclusivamente con importaciones.<sup>12</sup> Sin embargo, la gran mayoría de los mexicanos que tenían el poder adquisitivo para obtener automóviles de lujos o marcas y modelos que no se ensamblaban en el país, recurrían a los autos importados. Esto es, autos que eran armados y fabricados en Estados Unidos e introducidos legalmente al país por las nacientes empresas distribuidoras mexicanas. El consumo de automóviles, al menos en la frontera norte de México, se consolidó en los años veinte. El satisfacer la creciente demanda de automóviles importándolos desde Estados Unidos no es más que otra variante de una sociedad de consumo transfronteriza que se puso en marcha con mayor fuerza aproximadamente desde el decenio de 1880. Alexis McCrossen, quien ha estudiado a la frontera México-Estados Unidos desde la óptica del consumo, considera que la débil infraestructura comercial, la tardía y débil entrada de México a la producción en masa típica del capitalismo y, por supuesto, a la mayor posibilidad de acceder a bienes de consumo estadounidense, provocó que los mexicanos de la frontera norte, cruzaran al otro lado a surtirse de toda clase de mercancías: desde leche y medicinas, hasta automóviles.<sup>13</sup> El anhelo

<sup>12</sup> Arturo Vicencio Mirada, “La industria automotriz en México. Antecedentes, situación actual y perspectivas”, *Contaduría y Administración*, número 221, enero-abril, 2007, 214.

<sup>13</sup> Alexis McCrossen, “Drawing Boundaries between Markets, Nation, and Peoples, 1650-1940”, en *Land of Necessity: Consumer Culture in the United States - Mexico Borderlands* editado por Alexis McCrossen (Durham: Duke University Press, 2009), 32. McCrossen considera que, si bien en 1848 se intentó establecer una división geopolítica entre ambos países, no fue sino hasta los

de acceder a una mayor oferta de opciones automovilísticas y, en especial, los altos impuestos que se tenían que pagar por importar legalmente un automóvil fueron elementos que hicieron que el introducir automóviles de contrabando hacia México fuera sumamente atractivo para los delincuentes.

Una de las explicaciones para entender el aumento del flujo del contrabando de automóviles es el hecho de que en Estados Unidos la industria automotriz experimentó un boom significativo desde el final de la Primera Guerra Mundial, y, en especial, durante la próspera década de los veinte. Mismo decenio en que la construcción de una amplia red de carreteras permitió una movilidad interior sin precedentes. Por ejemplo, si en 1921, México apenas contaba con 28 mil kilómetros de carreteras (y la mayoría en condiciones poco aptas para el uso del automóvil al carecer de pavimentación), en Estados Unidos se tenían más de cien mil kilómetros de carreteras construidas y más de ocho millones de vehículos de motor registrados.<sup>14</sup> Esta amplia red de carreteras pronto serían conectadas a las construidas en México durante las décadas de los veinte y treinta.<sup>15</sup>

En 1929, el tramo inicial de la carretera Panamericana fue estrenado: este tramo conectaba a Laredo, Texas con Monterrey, Nuevo León. La elección de ese tramo no es sino la continuación del modelo seguido por el ferrocarril y por ser una ruta comercial ampliamente transitada dados los fuertes vínculos que ligaban a Monterrey con el sur de Estados Unidos. Esto provocó que, a partir de la década de 1930, el turismo estadounidense en México tuviera un alza sin precedente. Cada vez más ciudadanos de ese país se aventuraron a viajar a México. La presencia de viajantes y automóviles estadounidenses en el norte de México fue demasiado común a partir de los años treinta. Por ejemplo, y, sin ser la primera de su tipo, pero sí la más extensa hasta ese momento, el 4 de febrero de 1930 se realizó una excursión automovilística de Laredo a Monterrey en la que participaron más de cuarenta

---

años 1920 y 1930 en que ambos países se empeñaron por reforzar esa división. Sin embargo, en la práctica se encontraron con una región transfronteriza o transnacional conectada por intereses comerciales, una sociedad de consumo transfronteriza que venía gestándose a toda velocidad desde 1880. Esto es, desde el final de la “frontier”, y el momento en el que el tren conectó no sólo a ambas regiones fronterizas sino también al sur de Texas con el resto de la economía norteamericana. Periodo en el que ambas regiones transfronterizas vivieron una rápida transformación económica.

<sup>14</sup> Michael K. Bess, *Routes of Compromise. Building Roads and Shaping the Nation in Mexico, 1917-1952* (Lincoln: University of Nebraska Press, 2017), 1-2.

<sup>15</sup> Ovidio González Gómez, “Construcción de carreteras y ordenamiento del territorio”, *Revista Mexicana de Sociología*, Vol. 52, No. 3 (Jul-Sep., 1990), 51.

automóviles y más de cien personas. La excursión partió por la mañana y para mediodía ya se encontraban en Monterrey donde fueron recibidos por una extensa comitiva que condujo a los excursionistas a conocer la capital nuevoleonense.<sup>16</sup> La creación y proliferación de excursiones automovilísticas y sociedades de amigos del automóvil fueron comunes en las primeras décadas de uso y proliferación de los vehículos de motor, principalmente entre las clases pudientes como lo estudió el historiador Joel Wolfe para el caso brasileño.<sup>17</sup> En Monterrey estas agrupaciones o sociedades “amigas del automóvil” también tuvieron relevancia. Al menos hacia 1930, ya existía la Asociación Mexicana Automovilística, cuya sede estaba en Monterrey y que para inicios de 1931 contaba con 380 socios suscriptores. Dicha sociedad estaba conformada por miembros de las clases altas de la sociedad regiomontana y contaba con el respaldo financiero de la Cámara de Comercio de Monterrey. Esta Asociación no sólo era regiomontana, también tenía socios y apoyos en las cámaras de comercio de Saltillo, Ciudad Victoria y Tampico. La Asociación tenía relaciones sólidas con clubes automovilísticos de Texas e incluso con la American Automobile Association. Entre sus obligaciones estaba el fomentar la cultura del automóvil y promover el “turismo automovilístico” a México. Para ello, llegaron incluso a producir una película en la que se recorrían tramos de la Carretera Panamericana, de la ciudad de Monterrey y de Tampico. La película serviría para promocionar a la región noreste en ciudades de Estados Unidos alejadas de la frontera. También financiaron campañas publicitarias en la radio del vecino estado de Texas y organizaron excursiones en autobús de San Antonio a Monterrey.<sup>18</sup> Esta asociación siguió creciendo con el paso de los años. Hacia 1936, su Club de Monterrey promocionaba en una página completa del periódico *El Porvenir* sus servicios e invitaba a los demás automovilistas a ser parte de la asociación. Ser miembro de ésta tenía grandes beneficios: el auxilio las 24 horas del día en accidentes, robos, pinchaduras de llanta o falta de gasolina. Contaba con al menos seis talleres oficiales y cuatro gasolineras exclusivas.<sup>19</sup> El automóvil era ya en ese momento una

---

<sup>16</sup> AHSREGE, Dirección General del Servicio Consular, IV-301-7, 15 de febrero de 1930.

<sup>17</sup> Para profundizar en cómo la llegada y proliferación del automóvil transformó a la sociedad urbana en Brasil y cómo el automóvil fue utilizado como sinónimo de modernidad léase: Joel Wolfe, *Autos and Progress. The Brazilian Search for Modernity* (Oxford: Oxford University Press, 2010).

<sup>18</sup> AHSREGE, Dirección General del Servicio Consular, IV-532-70, “Informe General de la Asociación Mexicana Automovilística correspondiente al año 1930-1931”, Monterrey, Nuevo León, 30 de noviembre de 1931.

<sup>19</sup> “La Campaña de la Asociación Mexicana Automovilística al público de Monterrey”, *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 23 de junio de 1936

mercancía ampliamente consumida y su presencia estaba plenamente consolidada en la vida cotidiana de las zonas urbanas del noreste mexicano.

Si la primera fase de la carretera Panamericana generó un impacto económico, social y turístico en Monterrey, la inauguración del tramo que continuaría dicha carretera hasta la Ciudad de México, expandió sensiblemente este impacto a gran parte del país, pero principalmente al norte, región por la que obligadamente pasaba el turismo norteamericano antes de tomar alguno de los diferentes ramales de la carretera. El turismo automovilístico que en Estados Unidos despegó en la década de 1920 gracias a la bonanza económica y al establecimiento de una inmensa red de carreteras, se extendió a México en la década siguiente.<sup>20</sup> Monterrey siguió siendo un paso obligado para esta oleada de aventureros del volante. Prueba de ello son la gran cantidad de automóviles con placas de Estados Unidos involucrados en percances viales en Monterrey y sus alrededores. A continuación cito solamente algunos ejemplos. En junio de 1936, M. A. Whitters, de Fort Worth, Texas, quien viajaba junto a su esposa en su automóvil para ir de turista a Monterrey tuvo un accidente en una curva de la Cuesta de Mamulique.<sup>21</sup> En julio de 1937, Albert Rauber, de San Francisco, California, atropelló con su automóvil a Raymundo García sobre la avenida Colón. En diciembre de ese mismo año, F.S. Finch, originario de Texas, chocó contra un camión de pasajeros en el cruce de Diego de Montemayor y Allende, en el centro de Monterrey. En octubre de 1937, Charles Averill, de Wisconsin, fue detenido por chocar en el centro de Monterrey y estar con aliento alcohólico. Algo similar ocurrió en abril de 1937 cuando la señora Olive Gessler, de Texas, chocó con Rosalío Bernal en el cruce de las calles Zaragoza y Matamoros.<sup>22</sup> La abundancia de automóviles supuso una transformación urbanística y social para la capital de Nuevo León. De igual forma, obligó al establecimiento de nuevas leyes de tránsito para regular la vialidad “en virtud de que va aumentando el tránsito de peatones y vehículos en la ciudad en forma abundante y la necesidad de establecer determinadas disciplinas [...]”<sup>23</sup>

---

<sup>20</sup> Steven L. Driever, “From Travel to Tourism: Harry Franck’s Writing on Mexico (1916-1940),” *Journal of Latin American Geography*, Vol. 12, No. 2 (2013), 8. Para mayores detalles sobre el auge del turismo en Estados Unidos, léase: Dennis Merrill, *Negotiating Paradise: U.S. Tourism and Empire in Twentieth-Century Latin America* (Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2009).

<sup>21</sup> “Choque en una curva de la Cuesta de Mamulique”, *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 23 de junio de 1936.

<sup>22</sup> AHMM, Fondo: Monterrey Contemporáneo, Serie: Vialidad y Tránsito, Vol. 377, Expedientes, 17; 2298/37; 17/933; 17/794 y 17/290.

<sup>23</sup> “Modificaciones al sistema de tránsito en la ciudad”, *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 23 de junio de 1936.



Para el decenio de 1930, la popularidad de los automóviles estaba plenamente consolidada en gran parte de México, especialmente en el norte. La cantidad de publicidad de ofertas de nuevos modelos de automóviles, la aparición de garajes y talleres y de lotes de autos abundan en las páginas de los principales diarios de la época como *El Porvenir*. En 1930, se tienen registrados 87 665 automóviles en todo el país. Diez años después, la cifra llegó a 145 708.<sup>24</sup> Si bien la mayor parte de esos vehículos se localizaban en la Ciudad de México (cuya población era mucho mayor), el norte fue la región que le siguió en cantidad de vehículos. Los vínculos económicos y sociales del norte de México, su longeva costumbre de consumir mercancías adquiridas al otro lado de la frontera, su capacidad económica y su cercanía geográfica facilitaron que los estados del norte tuvieran mayor facilidad para hacerse de un automóvil. El historiador Michael K. Bess encontró que en 1930, en Nuevo León se contaba con 4800 vehículos registrados; para 1958, esa cifra había alcanzado más de 38 mil.<sup>25</sup>

Anita Brenner, célebre escritora y periodista judeomexicana, había escrito en 1935 para el *New York Times* que con la carretera, los automóviles estaban constantemente viajando entre Laredo y Monterrey, al grado de que gran parte de lo que es Estados Unidos se extendía ya hasta Monterrey.<sup>26</sup> La inauguración de la carretera hasta la Ciudad de México en 1936 fue todo un suceso internacional que reunió en Nuevo Laredo, Monterrey y otras ciudades mexicanas a una extensa comitiva conformada por diputados, senadores y otros representantes del gobierno de Estados Unidos, así como el presidente de México, Lázaro Cárdenas y demás miembros la clase política y empresarial. Las felicitaciones llegaron desde casi todos los países de la América Latina. La construcción de estas carreteras, que luego sería ampliada con la creación de la carretera Interoceánica que en 1941 conectaría, en unos de sus tramos, a McAllen-Reynosa con Monterrey, fomentó un inmenso optimismo que detonaría el potencial económico y comercial del país. Pero junto con la esperanza y la bonanza, las carreteras internacionales recién estrenadas también sirvieron para reforzar los vínculos sociales y económicos de

---

<sup>24</sup> Michael K. Bess, “‘Neither motorists nor pedestrians obey the rules’: Transit law, public safety, and the policing of Northern Mexico’s roads, 1920s-1950s”, *The Journal of Transport History*, 2016, Vol. 37 (2), 158.

<sup>25</sup> Bess, *Neither motorists* (169).

<sup>26</sup> Anita Brenner, “Old Mexico Changed by a New Highway”, *New York Times Magazine*, 18 de agosto de 1935, citado en Michael K. Bess, “‘Neither motorists nor pedestrians obey the rules’: Transit law, public safety, and the policing of Northern Mexico’s roads, 1920s-1950s”, *The Journal of Transport History*, 2016, Vol. 37 (2), 156.



las poblaciones transfronterizas y extender y ampliar el comercio ilícito dado que por esas carreteras llegarían oleadas de autos robados en Estados Unidos para ser vendidos en México.<sup>27</sup> La debilidad de la frontera geopolítica (*border*) para contener estos intercambios transfronterizos ilegales quedará exhibida ante la imposibilidad de los gobiernos de ambos países para contener estas prácticas que atravesaban constantemente la frontera que entre ambos países existía y que se suponía debería ser una barrera infranqueable. El sur de Estados Unidos y el norte de México, ahora más conectados por la nueva infraestructura vial, se consolidó como un espacio social transfronterizo (*borderlands*); la frontera política entre ambos países (*border*) fue constantemente vulnerada por toda clase de intercambios ilegales, entre ellos, el de los automóviles, principalmente aquellos que habían sido robados en Estados Unidos y, que, con facilidad, salían de ese país sin ser detectados (y sin pagar derechos de exportación), e ingresaban a México, sin pagar impuestos, para luego ser legalizados y finalmente vendidos.

### **CONTRABANDO DE AUTOS ROBADOS HACIA MÉXICO**

En su libro sobre la historia del contrabando en la frontera México-Estados Unidos, George Díaz destaca que, para el periodo comprendido entre los años 1920-1945, los esfuerzos de las autoridades mexicanas emanadas de la Revolución -obsesionadas con alguna posible rebelión-, se enfocaron principalmente en impedir el ingreso de armas que facilitarían rebeliones. Para ello, tuvieron muchas veces que hacerse de la vista gorda del pequeño contrabando pensado para el autoconsumo e incluso aliarse con fronterizos influyentes quienes controlaban este contrabando a pequeña escala.<sup>28</sup> Es justamente en este contexto en el que el contrabando de automóviles comienza a despuntar.

El contrabando de automóviles de Estados Unidos a México inició también en un periodo en el que fue común que muchos ciudadanos de las poblaciones fronterizas del sur de Estados Unidos cruzaban con frecuencia al norte de México para acudir a bares, cantinas y centros nocturnos con el fin de saciar su sed de alcohol. La prohibición de comprar y beber alcohol en Estados Unidos (1920-1933) fomentó el contrabando de licor desde México a Estados Unidos.<sup>29</sup>

Las poblaciones del norte de México llevaban varias décadas satisfaciendo sus necesidades de consumo cruzando la frontera y comprando toda clase de

---

<sup>27</sup> Obviamente los automóviles no eran la única mercancía que se contrabandeaba. Las telas y la ropa seguían predominando entre cientos de otras mercancías que se introducían de contrabando.

<sup>28</sup> Díaz, *Border Contraband*, 115-134.

<sup>29</sup> Léase el capítulo de George Díaz en este mismo libro.

mercancías en el sur de Estados Unidos. Los automóviles serían una más de estas mercancías. Las primeras noticias que se tienen del contrabando de autos a México datan de 1925. En ese año, la Secretaría de Gobernación se dirigió con los gobernadores de los estados norteros para informarles que en Estados Unidos habían descubierto múltiples robos de automóviles en ese país y que éstos luego eran vendidos en las poblaciones fronterizas mexicanas por lo que les solicitaba perseguir enérgicamente dicha actividad.<sup>30</sup> En ese mismo oficio, las autoridades mexicanas expresaban que la facilidad con la que esta actividad ilegal prosperaba se debía a la diversa legislación que cada país tenía sobre el tema. La frontera, fácil de traspasar, representaba en este sentido un perjuicio a los intereses de cada nación. Para remediar esta discrepancia legislativa, y ante el aumento exponencial de cruces automovilísticos transfronterizos que estaba provocando la utilización de la carretera Panamericana, ambos países celebraron un tratado binacional en 1936. Este fue acordado en la Ciudad de México y publicado un año después en el Diario Oficial de la Federación. El título de dicho convenio fue: “Convención celebrada entre México y los Estados Unidos de América para la recuperación y devolución de vehículos que hubiesen sido objeto de delito contra la propiedad”.<sup>31</sup>

Este convenio consistía en que, si un auto robado en Estados Unidos era ubicado en México, la Embajada de los Estados Unidos le solicitaba al Secretario de Relaciones Exteriores la devolución de dicho auto. Para ello, la embajada tenía que acompañar de diversos documentos oficiales (originales y traducidos) que comprobaran tener derecho sobre el vehículo. Por lo general, una vez que el vehículo era robado en Estados Unidos, éste pasaba a ser de la aseguradora, que, tras pagarle la indemnización al afectado, obtenía los derechos legales sobre el auto robado (en caso de que llegase a aparecer). Para ello crearon en Estados Unidos una “Comisión del auto robado”. Esta comisión agrupaba a todas las aseguradoras de vehículos y tenían en México el mismo apoderado: el licenciado Teodoro González Miranda, quien se encargaba de darle seguimiento a todos los trámites en suelo mexicano. El convenio buscaba detener el contrabando de autos que lesionaba los intereses de ambos países. Por un lado, el auge de autos robados representaba un daño millonario para las aseguradoras de autos en Estados Unidos; para el gobierno mexicano, el contrabando de automóviles también implicaba una pérdida millonaria para sus arcas al no percibir el impuesto de importación; y, además, la

---

<sup>30</sup> AGENL, Fondo: Dependencia Federal/ Correspondencia Ministerio de Gobernación, Caja 35, Exp. 58, México, D.F., 25 de junio de 1925.

<sup>31</sup> Publicado en *Diario Oficial de la Federación*, México, D.F., 23 de julio de 1937.

introducción ilegal de estos vehículos significaba una competencia desleal para las armadoras de automóviles en México que no podían competir contra esos precios.

Una vez que el Secretario de Relaciones Exteriores recibía la solicitud del embajador de Estados Unidos para recuperar y devolver un automóvil, por lo general se informaba a la Procuraduría General de la República y a la Policía Judicial de la ciudad en donde se presumía que circulaba el auto robado. Si el auto era ubicado y recuperado (no sin antes comprobar que en efecto fuera el mismo que la Embajada de Estados Unidos reclamaba) se le regresaba al representante de las aseguradoras en México. Se le daban, además, placas consulares para que el auto no fuera molestado en su trayecto de regreso hasta la frontera norte. En teoría, el convenio parecería bien elaborado, sin embargo, los enredos burocráticos solían entorpecer y ralentizar el procedimiento. Por ejemplo, en abril de 1938 le fue robado su auto Oldsmobile sedán modelo 1938 a Herbert Alexander. El 21 de febrero de 1939, el embajador de Estados Unidos en México, Josephus Daniels inició la solicitud de trámite para la recuperación del vehículo que había sido ubicado en la Ciudad de México. El trámite se fue demorando por las exigencias de la Secretaría de Relaciones Exteriores de que la solicitud de Daniels debiera incluir todos los documentos requeridos por el convenio. Finalmente, fue hasta el 6 de abril de 1940 que las autoridades mexicanas regresaron el automóvil en cuestión.<sup>32</sup>

Además, el centralismo de esta burocracia (tanto la estadounidense como la mexicana) que estaban asentadas en la Ciudad de México les impedía estar cerca de la frontera, lugar en donde ocurrían en primera instancia los cruces ilegales de vehículos y en la que muchos de esos automóviles terminaban. Por ello, los autos que solían ser recuperados eran los que habían sido ubicados en la capital del país. En cambio, los que permanecían en el norte no siempre fue tan fácil ubicarlos. Uno de los primeros casos que se tienen resguardados en el Archivo Histórico de la Secretaría de Relaciones Exteriores data de noviembre de 1936 y es sobre un Chevrolet sedán, modelo 1936, propiedad de un inspector de aduanas de El Paso, Texas. El auto fue visto en varias ciudades norteañas como Ciudad Juárez, Torreón y Chihuahua. En mayo de 1937 continuaba la búsqueda en otras entidades como Nuevo León y Tamaulipas, pero el automóvil jamás fue localizado.<sup>33</sup>

Dado que el grueso de los autos robados circulaba en las ciudades norteañas a las que no era tan fácil comunicarse y controlar desde la Ciudad de México, algunas

---

<sup>32</sup> AHSREGE, Dirección General del Servicio Diplomático, Exp. III-401-12, México, D.F., 21 de febrero de 1939.

<sup>33</sup> AHSREGE, Dirección General del Servicio Diplomático, Exp. III-334-5, México, D.F., 28 de noviembre de 1936.

autoridades norteamericanas terminaron, con el paso de los años, por brincarse el protocolo del convenio y adoptar una postura más pragmática solicitando directamente a las autoridades de esas ciudades norteamericanas su colaboración. Por ejemplo, en marzo de 1941, detectives estadounidenses visitaron al Procurador General de Nuevo León para solicitarle su ayuda para localizar un automóvil robado al norte de la frontera. O en julio de 1954, cuando la policía de Nuevo León recibió una solicitud telefónica desde Arizona para pedir colaboración en la recuperación de un automóvil robado en ese estado norteamericano.<sup>34</sup> Debido a estas limitaciones del Convenio de 1936, en 1981 se elaboró un nuevo convenio binacional que corrigió esta falla, ya que según estudios realizados para la reelaboración del convenio binacional en 1981, detallaban que muchos más autos fueron recuperados y devueltos en el área de la frontera mexicana gracias al uso de la negociación directa en lugar del tardado proceso legal y diplomático que establecía el Convenio de 1936.<sup>35</sup>

El funcionamiento de este contrabando solía ser el siguiente: el automóvil, de preferencia un modelo reciente, era robado en los Estados Unidos. Posteriormente, el auto sufría un proceso de alteración: en primer lugar, el número del motor era alterado; en ocasiones también se le cambiaba el color. En ocasiones extremas, el auto hasta sufría alteraciones más intensas como sucedió con un Chevrolet sedán modelo 1936 que fue robado en Los Ángeles, California en enero de 1936. El automóvil fue recuperado en Ciudad Juárez en octubre de 1940, donde descubrieron que no sólo el número de motor, sino el color y la carrocería habían sido alterados. El auto lo habían convertido en carroza para impedir que fuera identificado.<sup>36</sup>

---

<sup>34</sup> “Buscan un carro robado en McAllen, Texas”, *El Porvenir*, 6 de marzo de 1941 y “Reportaron un auto robado en Estados Unidos”, *El Norte*, 8 de julio de 1954.

<sup>35</sup> Neal, “United States – Mexican Relations”, 143 (ver en específico la nota al pie número 8).

<sup>36</sup> AHSREGE, Dirección General del Servicio Diplomático, Exp. III-430-26, México, D.F., 31 de julio de 1940.



Anuncio de venta de autos y camiones de la empresa El Auto Universal, S. A., instalada en Monterrey desde inicios de la década de 1920, cuando la capacidad económica de la ciudad demandó esos medios de transporte. Sin embargo, sus precios no podían competir con los del mercado estadounidense, situado del otro lado de la frontera norte. De ahí que tan pronto se construyó la Carretera Panamericana, comenzó un flujo constante de contrabando de automotores hacia la capital de Nuevo León.

Fuente: Archivo Histórico de Camargo, Tamaulipas.

Una vez ingresado al país, el auto era frecuentemente llevado de una ciudad a otra, en ocasiones cambiando varias veces de dueño en pocos meses, y adquiriendo en el proceso de compra y venta, su legalidad ante las autoridades mexicanas. Así le sucedió a Hugo Enríquez, vecino de la Ciudad de México, a quien en julio de 1940 le fue incautado su automóvil Chevrolet sedán modelo 1939, por la Policía Judicial a solicitud de la Secretaría de Relaciones Exteriores y la Embajada de los Estados Unidos. Enríquez se quejó de dicha acción y presentó los documentos oficiales que respaldaban la legal posesión del automóvil, entre ellos, el contrato de compraventa que celebró con la casa expendedora “Autos Elegantes”. A su vez, el representante legal de este negocio informó que, en octubre de 1939, ellos le compraron el automóvil a una persona llamada Severino González. Esta persona, también

mostró la documentación en la que él le compró el automóvil en julio de 1939 a Carlos Pimentel, quien a su vez había adquirido el automóvil de otra agencia de autos en el norte del país. Todos ellos presentaron respectivos contratos y facturas (en apariencia legales) y el afectado inmediato, Hugo Enríquez argumentaba que, si bien el auto que buscaban las autoridades era uno del mismo modelo que el suyo, no se trataba del mismo vehículo ya que el color y el número de motor no coincidían. Sin embargo, la Policía, tras realizar la investigación, comprobó que el número de motor había sido alterado. Se le puso una numeración diferente. La Chevrolet no había siquiera llegado a esa numeración en el año 1939. El resultado fue que Enríquez se quedó sin automóvil por haber adquirido, sin saber, un automóvil que le había sido robado a A. O. Donelley, en Miranda, Texas a inicios de 1939.<sup>37</sup>

Aunque el robo de automóviles fue la manera más extendida de hacerse con un automóvil en Estados Unidos para después llevarlo a vender a México, hubo otras formas también ilegales. Una muy común era que un ciudadano americano compraba un carro a crédito. Realizaba uno o dos pagos mensuales y, después de ello, desaparecía con todo y automóvil. Esa fue la estrategia de un personaje llamado M. L. de Larrea, quien sacó a crédito un automóvil Packard, modelo 1936 en San Antonio, Texas. Larrea sólo cumplió con la primera mensualidad. Después de eso, detectaron que se llevó el auto a México pero nunca se supo su paradero en territorio mexicano.<sup>38</sup> Algo parecido realizó Harry de Ibarro, quien adquirió un automóvil Mercury sedán modelo 1939 a crédito pero nunca cumplió con los pagos y prefirió llevarlo de contrabando a México en donde lo vendió. En diciembre de 1940, las autoridades mexicanas ubicaron el automóvil y lo entregaron a sus contrapartes estadounidenses.<sup>39</sup> Harlow F. Newton, vecino de California, aplicó la misma estrategia. Compró un automóvil a crédito en su país, no lo pagó y lo llevó a México. El automóvil fue descubierto en un estacionamiento de la capital mexicana en septiembre de 1939.<sup>40</sup> También fue común que ciudadanos mexicanos de la frontera, sacaran autos a crédito en Estados Unidos, dejaran de pagarlos y los vendieron de forma ilegal en México. Así lo hizo un tal Francisco Amezcua, de

---

<sup>37</sup> AHSREGE, Dirección General del Servicio Diplomático, Exp. III-430-2, México, D.F., 17 de julio de 1940.

<sup>38</sup> AHSREGE, Dirección General del Servicio Diplomático, Exp. III-434-15, México, D.F., 9 de diciembre de 1940.

<sup>39</sup> AHSREGE, Dirección General del Servicio Diplomático, Exp. III-411-38, México, D.F., 2 de octubre de 1939.

<sup>40</sup> AHSREGE, Dirección General del Servicio Diplomático, Exp. III-410-29, México, D.F., 17 de agosto de 1939.

Mexicali, Baja California. Amezcua obtuvo a crédito un auto Plymouth De Luxe 6 Coupé modelo 1939 en San Diego, California. El auto fue finalmente encontrado en la Ciudad de México (donde circulaba con documentación falsa) y devuelto a las autoridades americanas en febrero de 1940.<sup>41</sup>

Otra estrategia aún más lucrativa que algunos delincuentes estadounidenses realizaban consistía en llevar un automóvil con documentación falsa a México y venderlo; después, ya de regreso en Estados Unidos, denunciar que el automóvil había sido robado para poder solicitar la indemnización correspondiente a la compañía de seguros. Así sucedió con Harold Thomas Hermansen, detenido en Monterrey el 27 de julio de 1954, cuando conducía uno de sus dos Cadillacs de lujo. Hermansen, llevaba tres meses viviendo a todo lujo en la colonia Vista Hermosa en Monterrey. En Texas tenía un lote de autos donde adquiría a buen precio autos de lujo a los que aseguraba por una buena suma, después se auto robaba los vehículos, cobraba el seguro en Estados Unidos y los vendía en Monterrey.<sup>42</sup>

La abundancia de estos delincuentes norteamericanos en suelo mexicano será común durante la parte medular del siglo XX. Frank Wilkins fue otro delincuente estadounidense que tenía sus negocios de autos robados y drogas en Monterrey. En agosto de 1954 fue detenido y se le comprobó que al menos había ya logrado vender tres automóviles en la capital de Nuevo León. Todos ellos robados en Estados Unidos y con documentación falsa.<sup>43</sup> Aunque no hablaba español, era siempre acompañado por su socio, un mexicanoamericano que servía de intérprete. Otro norteamericano detenido en Monterrey fue Coy D. Howard, quien en octubre de 1956 tuvo que pagar una fianza de 15 mil pesos para obtener su libertad, tras ser acusado de introducir al país automóviles robados.<sup>44</sup> Otros delincuentes estadounidenses detenidos en México fueron Fernand Eugene Veluche y Ronald Stanley Davis. Ambos fueron detenidos cuando intentaban imprimir facturas y sellos falsos con los que pensaban dotar de legitimidad a los automóviles que habían robado en Estados Unidos.

---

<sup>41</sup> AHSREGE, Dirección General del Servicio Diplomático, Exp. III-406-12, México, D.F., 9 de marzo de 1939.

<sup>42</sup> “Peligroso hampón norteamericano fue capturado por la policía regiomontana”, *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 29 de julio de 1954; “Nefario hampón norteamericano aprehendido ayer en esta ciudad”, *El Norte*, Monterrey, N.L., 28 de julio de 1954.

<sup>43</sup> “Peligroso hampón yanqui fue capturado en esta Cd”, *El Norte*, Monterrey, N.L., 14 de agosto de 1954”.

<sup>44</sup> “Fianza de 15 mil pesos a C. D. Howard”, *El Porvenir*; Monterrey, N.L., 11 de octubre de 1956.



Ambos declararon que estando en Estados Unidos vieron como buen negocio el robar automóviles en ese país para luego introducirlos de contrabando a México y venderlos con documentación falsa.<sup>45</sup>

La carretera, como vemos, fue también una puerta más grande para las actividades ilegales. Las carreteras internacionales conectaron aún más una región transfronteriza ampliando la ya de por sí longeva tradición de intercambios comerciales y lazos sociales en ambos lados de la frontera política. No es gratuito que la literatura estadounidense de esa época este llena de ejemplos de ciudadanos norteamericanos que describían su paso a México viajando en automóvil, como ocurre en la novela más representativa de la Generación Beat: *En el camino* de Jack Kerouac, o la travesía que hicieron los asesinos protagonistas de *A sangre fría* de Truman Capote.

A pesar del convenio binacional y de la buena disposición de las autoridades diplomáticas mexicanas, el contrabando de automóviles robados lucía imparable y lejos de disminuir, las evidencias encontradas sólo muestran que siguió en ascenso conforme pasaron los años. Por ejemplo, en 1941, la policía mexicana calculaba que al menos uno de cada cinco automóviles que pasaban por la frontera había sido robado en Estados Unidos.<sup>46</sup> Todo indica que el robo de automóviles en Estados Unidos estaba estrechamente conectado con su venta y distribución en México. Incluso, en septiembre de 1951, el representante de la Oficina de Robos de Automóviles de Estados Unidos declaró que la gran mayoría de autos robados en ese país eran vendidos en México.<sup>47</sup> En la misma línea, J. Edgar Hoover, director del FBI, declaró que los robos de automóviles iban al alza y que en 1951 habían alcanzado un daño por 95 millones de dólares y que muchos de estos se vendían en el extranjero.<sup>48</sup> Tres años después, y ya con estudios más profundos, las autoridades de Estados Unidos calculaban que el robo de automóviles en ese país alcanzó los 200 mil en 1953 y, de ellos, más de 25 mil terminaron en México.<sup>49</sup> Y según las autoridades mexicanas, tan sólo en la Ciudad de México, más de nueve mil vehículos robados en Estados Unidos circulaban por las calles de la capital mexicana.<sup>50</sup> Hacia 1958 y

---

<sup>45</sup> “Querían traer automóviles de contrabando”, *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 28 de julio de 1956.

<sup>46</sup> “Ley que restringirá los robos de automóviles”, *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 30 de marzo de 1941.

<sup>47</sup> “Los carros robados se venden en nuestro país”, *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 21 de septiembre de 1951.

<sup>48</sup> “Aumentan en EE.UU. los robos de automóviles”, *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 7 de agosto de 1952.

<sup>49</sup> “25.000 automóviles robados en los EU se venden anualmente en nuestra República”, *El Norte*, Monterrey, N.L., 22 de junio de 1954.

<sup>50</sup> “9,000 automóviles robados circulan en el Distrito Federal”, *El Norte*, Monterrey, N.L., 12 de febrero de 1953.



1959, las autoridades mexicanas calculaban que en suelo mexicano circulaban (ya con papeles) más de 125 mil unidades originalmente ilegales.<sup>51</sup> ¿Cómo entraban tan fácil a México esos automóviles robados? ¿Cómo era posible que pudieran circular sin ser detectados o molestados por las autoridades mexicanas?

### **LA INTRODUCCIÓN DE LOS VEHÍCULOS ROBADOS A MÉXICO**

Robar los automóviles en territorio estadounidense (u obtenerlos mediante fraude) era sólo el primer eslabón del complejo proceso del contrabando de automóviles. El siguiente paso consistía en introducir dichos vehículos a territorio mexicano. Una de las estrategias más utilizadas para introducir ilegalmente automóviles al país consistió en que algún ciudadano estadounidense ingresara a México por vía terrestre conduciendo su coche, haciéndose pasar como turista. En las aduanas de la frontera mexicana pagaba un pequeño importe para obtener el permiso de tránsito como turista. El tarjetón otorgado por la aduana le permitía al supuesto turista poder utilizar su automóvil en el país por un plazo de tres a seis meses. Al final de dicho periodo, el turista tenía que salir del país y regresar el tarjetón de permiso temporal por la misma aduana por la que ingresó.

Esta práctica ilegal data de al menos 1930. Para ese año existe ya una lista de automóviles que el director de la aduana de Nuevo Laredo le hace llegar al gobernador de Nuevo León con el fin de que éste investigue si dichos autos fueron indebidamente registrados por la jefatura de Tránsito de Monterrey. En esta lista aparecen automóviles de toda clase, desde sencillos sedanes o cupés hasta lujosos Cadillacs. Entre la información que la aduana de Nuevo Laredo proporciona a las autoridades de Nuevo León, está el nombre del conductor que ingresó el automóvil al país. Desde entonces puede detectarse la presencia de personas que vieron en la introducción ilegal de automóviles un negocio redondo. Por ejemplo, entre el 3 y 25 de julio de 1930, un tal R.Y. Pérez introdujo 3 automóviles Chevrolet que nunca más regresaron a Estados Unidos. También, un tal C. L. Jones, introdujo el 11 de octubre de 1930 un automóvil Studebaker modelo desconocido y el 6 de diciembre del mismo año introdujo un Buick Sedán. Ambos autos se quedaron en México.<sup>52</sup>

La acción de introducir ilegalmente automóviles al país afectaba directamente a las arcas de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, que, a través de sus aduanas, debía controlar las mercancías que por ahí ingresaban y reportar esos ingresos a la tesorería. Si bien, la presencia del estado mexicano en la frontera

---

<sup>51</sup> “100 mil vehículos de motor introducidos ilegalmente al país”, *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 24 de agosto de 1958.

<sup>52</sup> AGENL, Fondo: Dependencia Federal, Serie: Aduanas, volumen 5, 6 de agosto de 1936.

norte fue en ascenso paulatinamente desde la segunda mitad del siglo XX gracias a la mejora en tecnología y vías de comunicación, su presencia nunca fue capaz de detener la creatividad y voluntad de los contrabandistas quienes continuaron introduciendo ilegalmente toda clase de mercancías sin ser detectados por las autoridades aduanales, o bien, con la complicidad de estos.

Es necesario mencionar que la corrupción, tanto de los mismos agentes aduanales como de las autoridades de los estados y municipios hizo posible que el contrabando de automóviles floreciera.<sup>53</sup> Las distintas corporaciones de tránsito de las ciudades del norte de México eran las que finalmente “blanqueaban” o “enderezaban” un automóvil chueco al otorgarle tarjeta de circulación y placas. Por ello, encontramos desde 1936, frecuentes solicitudes de las direcciones de aduana de Nuevo Laredo y Reynosa pidiendo a la dirección de tránsito de Monterrey evitar otorgar el permiso de circulación a los automóviles que no demostraran su legal procedencia y pagos por derechos de importación. Doce años después, las aduanas seguían insistiendo a los jefes de tránsito revisar y evitar registrar automóviles que no cuenten con sus permisos de importación en regla. Al grado que el 8 de noviembre de 1948, la Dirección General de la Aduana de Nuevo Laredo, Tamaulipas designó al señor Roberto Encinas para una misión especial y confidencial: realizar una revisión exhaustiva de la documentación existente en las oficinas de Tránsito de Monterrey con el fin de corroborar que todos los automóviles ahí registrados contasen con la documentación que confirmara su legal importación al país.<sup>54</sup> La necesidad de realizar dicha investigación respondía a la creciente sospecha de que cada día eran más los automóviles que habían ingresado ilegalmente al país y, que las autoridades locales (ya fuera municipales o estatales), registraban y dotaban de placas sin verificar que el automóvil cumpliera con los requisitos de importación. Los recordatorios, avisos y advertencias por parte del gobierno federal a los gobiernos estatales y municipales serán frecuentes en los años que comprende este trabajo. Por ejemplo, el 22 de julio de 1947, el Administrador de la Aduana de Reynosa solicitó al gobierno de Nuevo León su intervención para que la oficina de Tránsito de Monterrey atendiera la petición de esa aduana de buscar en sus registros los automóviles que hubieran ingresado al país por esa frontera con permiso temporal

---

<sup>53</sup> Esta lucha por los recursos entre las distintas esferas de gobierno (municipal, estatal y federal) lo he tratado en “Aduanas, poderes locales y contrabando de automóviles. El desafío al estado-nación desde la frontera noreste, 1920-1960”, *Humanitas*, Sección de Historia, No. 45, Vol. IV, año 2018, pp. 9-44.

<sup>54</sup> AGENL, Fondo: Dependencia Federal, Serie: Aduanas, Vol. 5, Exp. s/n, Nuevo Laredo, Tamaulipas, 8 de noviembre de 1948.

y no hubieran regresado. En el mismo oficio, el administrador de la Aduana les recordó vehementemente a las autoridades estatales y municipales que es un delito registrar esos automóviles y que hacerlo implica un daño al fisco federal.<sup>55</sup> De este tipo de solicitudes se desprende que las autoridades federales sospechaban que una gran cantidad de automóviles contrabandeados circulaban sin preocupación por las calles gracias a los papeles falsos (que las autoridades municipales y estatales pasaron por alto).

La presencia de “falsos turistas” en México ya se alertaban desde mediados de los años veinte. Numerosos extranjeros obtenían fácilmente permiso de turistas o incluso hasta certificados de nacionalidad mexicana con el fin de dedicarse a actividades delictivas.<sup>56</sup> Sin embargo, con la puesta en marcha de la Carretera Panamericana y el auge del contrabando de automóviles, los “falsos turistas” abundaron. Si en 1930 era una estrategia poco conocida para las autoridades mexicanas, para 1941, se había vuelto un problema ampliamente reconocido. Para entonces se tenía calculado que más del treinta por ciento de los automóviles de los turistas norteamericanos se quedaban de manera ilegal en México.<sup>57</sup> De ser exacta esta cifra, esto sugiere que un alto número de ciudadanos americanos vieron en el contrabando transfronterizo una oportunidad de obtener ganancias fácilmente. Por ello, aunque la mayoría de estos robos de automóviles sucedían en ciudades cercanas a la frontera (principalmente en poblados de Texas y California), también fue común que hubiera robos en ciudades tan lejanas de la frontera con México como Detroit, Kansas City, Salt Lake City, Denver o Nueva York. Todo indica que el mercado mexicano de automóviles robados era tan atractivo para los delincuentes, no sólo por ser un buen negocio, sino también por la facilidad de acomodar los automóviles sin ser detectados por las autoridades. Emprender tan larga travesía desde ciudades tan lejanas a México para sólo acomodar un automóvil robado debió ser porque prometía ser un negocio lucrativo en el que no se corrían grandes riesgos.<sup>58</sup> Las aduanas, principalmente la de Nuevo Laredo, seguirían solicitando

---

<sup>55</sup> AGENL, Fondo: Dependencia Federal, Serie: Aduanas, Vol. 5, Exp. s/n, Reynosa, Tamaulipas, 22 de julio de 1947.

<sup>56</sup> AGENL, Fondo: Dependencia Federal, Serie: Correspondencia Ministerio de Gobernación, Vol. 35, Exp. 50, México D.F., 29 de mayo de 1925.

<sup>57</sup> “Automóviles pasados de contrabando por turistas”, *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 23 de marzo de 1941.

<sup>58</sup> Para el caso de Detroit véanse: AHSREGE, Dirección General del Servicio Diplomático, Exp. III-401-12, México, D.F., 21 de febrero de 1939; AHSREGE, Dirección General del Servicio Diplomático, Exp. III-405-17, México, D.F., 4 de mayo de 1939; AHSREGE, Dirección

constantemente la cooperación de las autoridades estatales y municipales para que sus cuerpos policíacos y de tránsito localizaran los automóviles que ilegalmente habían sido introducidos al país.<sup>59</sup>

La falsificación de documentos también comenzaba en Estados Unidos con el fin de no ser identificados por las autoridades aduanales de uno y otro país. El delito de falsificar facturas de propiedad fue parte esencial del contrabando. Las facturas de propiedad del automóvil se falsificaban en ambos lados de la frontera. Primero, en Estados Unidos, se fabricaba una factura falsa para darle otra identidad al automóvil robado para que éste no fuera ubicado por las autoridades de ese país. Por ejemplo, por este delito fueron procesados Laurel Worman y Miguel M. Cortés, quienes, desde Toledo, Ohio, coordinaban una banda de delincuentes a su servicio. Se les procesó en Estados Unidos por falsificar facturas, también por no pagar derechos de exportación. La estrategia que estos dos individuos realizaban consistía en pagar a varias mujeres para que condujeran los automóviles a México haciéndose pasar como turistas.<sup>60</sup>

La falsificación en los Estados Unidos de facturas de propiedad era un paso importante del funcionamiento del contrabando de automóviles robados, pero en México se requería además el visto bueno de las aduanas. Éstas eran las encargadas de revisar y cobrar los derechos de importación de cada automóvil que ingresaba al país para ser vendido. Sin embargo, parte de las ganancias del contrabando era justamente evadir este trámite. Para ello, la falsificación de tarjetas aduanales que certificaban el correspondiente pago de impuestos de importación proliferó durante los años que comprende este estudio. Aunque nunca sabremos del todo a ciencia cierta, las evidencias sugieren que las tarjetas aduanales falsificadas casi siempre eran producidas por elementos corruptos de las mismas aduanas o incluso, por personal de la Secretaría de Hacienda, ministerio al que las aduanas pertenecían. Un caso

---

General del Servicio Diplomático, Exp. III-406-13, México, D.F., 2 de mayo de 1939; para el de Kansas City, AHSREGE, Dirección General del Servicio Diplomático, Exp. III-405-3, México, D.F., 2 de marzo de 1939; para el de Salt Lake City, AHSREGE, Dirección General del Servicio Diplomático, Exp. III-411-18, México, D.F., 21 de septiembre de 1939; para el de Denver, AHSREGE, Dirección General del Servicio Diplomático, Exp. III-419-16, México, D.F., 23 de febrero de 1940; para el de Nueva York, AHSREGE, Dirección General del Servicio Diplomático, Exp. III-411-38, México, D.F., 2 de octubre de 1939.

<sup>59</sup> “Continúa como plato del día contrabando de autos”, *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 23 de marzo de 1941.

<sup>60</sup> Fue descubierta una banda de americanos que traían automóviles nuevos a México sin pagar derechos”, *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 13 de diciembre de 1942.

que implicó a dos empleados de la Secretaría de Hacienda fue descubierto en 1952. El detenido, Salvador Carrasco, líder de una banda que contrabandeaba vehículos desde Estados Unidos, confesó que tenía dos cómplices en la Contaduría Mayor de Hacienda: Alberto Espinosa y Fernando Medina, quienes le facilitaban boletas en blanco para poder legalizar los automóviles. Con estas tarjetas falsas, lograron darle papeles a más de mil automóviles contrabandeados entre 1949 y 1951.<sup>61</sup> De la declaración de Carrasco se desprende que las tarjetas falsas proliferaron por gran parte del país, que muchos particulares y lotes de auto adquirieron (casi siempre sin saberlo), vehículos contrabandeados que poseían documentación falsa. De igual forma, Carrasco declaró que no sólo legalizó con dichas tarjetas a los autos que su grupo introdujo de contrabando, sino que también sirvieron para legalizar a los automóviles que los turistas estadounidenses vendían baratos dentro de México.<sup>62</sup> Esto último confirma que el que los falsos turistas ingresaran al país para vender un automóvil fue una práctica de lo más común.

Obtener tarjetas aduanales falsas era fundamental para que el contrabando de automóviles robados pudiera funcionar. Estas otorgaban la legalidad necesaria al automóvil para poder luego ser registrado por las policías de tránsito de las distintas ciudades mexicanas. Prácticamente en todos los casos que se logró detener un automóvil contrabandeadado, se encontró que contaba con estas tarjetas apócrifas. Por ejemplo, en enero de 1952, las autoridades habían descubierto en Matamoros, Tamaulipas la falsificación de un “muy grueso número” de tarjetas aduanales. Días antes, la policía de Monterrey había detenido varios coches procedentes de Nuevo Laredo y todos contaban con tarjetas aduanales falsas expedidas por la aduana de Nuevo Laredo. Las policías de la época tenían en claro que los elementos que falsificaban estas tarjetas aduanales eran parte de grupos delictivos transfronterizos que se dedicaban al robo y contrabando de automóviles de Estados Unidos a México y, que, esta maniobra ilegal era algo ya sumamente común en las ciudades fronterizas mexicanas en las que representaba un “jugoso negocio”:

En honor a la verdad, explicaba un alto funcionario de la policía local, los falsificadores de tarjetas aduanales, que por desgracia ostentan cargos oficiales, no vienen a ser sino una de las tantas proyecciones de a *gangs* internacionales de los ladrones de automóviles que operan a ambos lados de la frontera.<sup>63</sup>

---

<sup>61</sup> “Arrestaron a un jovencito que capitaneaba a unos contrabandistas”, *El Norte*, Monterrey, N.L., 18 de julio de 1952; “Practícanse más diligencias sobre el contrabando”, *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 19 de julio de 1952.

<sup>62</sup> “1 de cada 3 autos pasó ilegalmente”, *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 26 de julio de 1952.

<sup>63</sup> “Falsificar tarjetas aduanales de automóvil es común”, *El Norte*, Monterrey, N.L., 29 de enero de 1952.

En mayo de 1952, la policía había logrado detener ocho automóviles que llegaban desde Laredo, Texas. Estos vehículos, detenidos unos en Nuevo Laredo y otros en Monterrey, portaban tarjetas aduanales con firmas de funcionarios aduanales falsas. Con ellas pretendían mostrar haber pagado impuestos a su entrada al país.<sup>64</sup> Noticias sobre la detención y retención de vehículos que portaban tarjetas falsas abundan en la prensa de la época. Por ejemplo, a Gregorio Hernández le fue retenido por elementos del resguardo aduanal un Plymouth sedán cuando circulaba por la carretera. El motivo de la detención fue el circular con tarjeta aduanal falsificada.<sup>65</sup> Los periódicos de la época están llenos de noticias como la anterior. Sin embargo, hay otros casos que exhiben aún más cómo el falsificar o poseer tarjetas aduanales falsificadas era parte de un eslabón delictivo mucho mayor.

Uno de estos casos ocurrió en agosto de 1953. La Policía Judicial de Nuevo León cateó una casa de la colonia Roma de Monterrey en búsqueda de un laboratorio clandestino de drogas. Días antes habían detenido a Fermín Cárdenas, un célebre agricultor de mariguana en Linares, Nuevo León, y a sus cómplices: Hugo Soni Alarcón y Raúl González Martínez. Al catear la casa, no sólo encontraron pruebas del laboratorio en el que procesaban ciertas drogas. También hallaron un portafolio repleto de facturas de automóviles (norteamericanas y mexicanas) en blanco, “permisos aduanales” debidamente sellados y con visos de autenticidad, sellos “oficiales” falsos tanto de plantas ensambladoras de autos como de aduanas y de jefaturas de tránsito de diversos estados del país. En resumen, contaban con gran cantidad de documentos debidamente llenados con los que podía ampararse cualquier vehículo. La casa cateada era, en palabras de la prensa regiomontana, “el taller en que se legalizaba tanto la introducción al país de vehículos robados como su *legítima propiedad*”.<sup>66</sup>

En agosto de 1953 fue detenido en la Ciudad de México Manuel Rivadeneyra Romero, quien, junto a un contacto suyo de la aduana de Nuevo Laredo, vendía tarjetas aduanales apócrifas. Con su captura se logró la detención de doce automóviles modelos 1951 y 1952. Rivadeneyra había vendido estos automóviles a lotes de autos y a particulares embolsándose una fuerte suma de dinero.<sup>67</sup> El

---

<sup>64</sup> “Falsificaban los documentos de sus autos en Laredo”, *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 28 de mayo de 1952.

<sup>65</sup> “Un automóvil con la documentación falsa”, *El Norte*, Monterrey, N.L., 2 de julio de 1953.

<sup>66</sup> “Los gánsters son también autores del robo de carros en ésta”, *El Norte*, Monterrey, N.L., 8 de agosto de 1953.

<sup>67</sup> “Un falsificador de tarjetas aduanales ha sido aprehendido”, *El Norte*, Monterrey, N.L., 12 de agosto de 1953.

proceder de Rivadeneyra fue tan sólo un caso más de los que se venían dando desde los años treinta. Más arriba se expuso el caso de Hugo Enríquez, a quien, en 1939, a solicitud de la embajada de Estados Unidos, se le decomisó su automóvil. Tanto él, como los dueños anteriores del vehículo, demostraron su factura y papeles del automóvil. Sin embargo, éste había sido robado en Texas, introducido ilegalmente al país y dotado de documentación falsa y de un número de motor alterado.

Por cientos de casos como éste, muchos ciudadanos honrados se vieron perjudicados cuando la policía les decomisaba su carro y sorprendidos al enterarse de que el automóvil que conducían había sido robado en Estados Unidos. Por ejemplo, entre julio y septiembre de 1953 se decomisaron en Monterrey, 47 automóviles con documentación falsa. La mayoría de esos automóviles eran modelos no recientes, casi todos de entre 1940 y 1946. El periódico *El Norte* se quejaba que las acciones de los agentes federales se habían centrado en decomisar los automóviles perjudicando exclusivamente a ciudadanos de clase trabajadora, quienes inocentemente, y con mucho esfuerzo, habían adquirido esos automóviles en los últimos años. Dichos automóviles contaban, en apariencia, con documentación legal. Difícilmente un ciudadano común y corriente hubiera sido capaz de detectar que la documentación era falsa. Con las acciones de los agentes federales, ahora los incautos compradores de los vehículos habían descubierto que sus automóviles provenían del robo en Estados Unidos y habían sido ilegalmente introducidos al país. Por ello, tuvieron que pagar una fuerte multa y los derechos de importación correspondientes. La crítica que *El Norte* lanzaba a las acciones de las autoridades federales iba en el sentido de que éstos se estaban enfocando solamente en ubicar y decomisar los vehículos robados, pero no en desarticular a las mafias que controlaban dicho comercio ilegítimo, en especial “las sucias maniobras de los guardas aduanales de Nuevo Laredo, que hasta hace poco eran miembros de la familia roba-carros que azotó la frontera”.<sup>68</sup>

Las autoridades mexicanas, conociendo de antemano el funcionamiento del contrabando, centraron también su esfuerzo en revisar los lotes de automóviles usados. Especialmente los ubicados en ciudades fronterizas como Tijuana, Ciudad Juárez, Nuevo Laredo y en otras como Monterrey.<sup>69</sup> La intención era revisar la papelería de los automóviles para detectar aquellos que tuvieran papeles falsificados.

---

<sup>68</sup> “Los agentes federales detienen numerosos automóviles robados; pero de modelos ya muy viejos”, *El Norte*, Monterrey, N.L., 11 de septiembre de 1953.

<sup>69</sup> “Ruda campaña contra el contrabando de coches”, *El Norte*, Monterrey, N.L., 24 de diciembre de 1953.



En ocasiones, los policías lograban incluso detener *in fraganti* a los contrabandistas. Así ocurrió con la detención de Olaguibel González Leija, Isaac Granados y Agustín Cussini, quienes fueron detenidos por la Dirección Federal de Seguridad cuando negociaban en un lote de autos usados en Monterrey. Tan sólo en los últimos meses habían logrado robar más de treinta automóviles en Texas, introducirlos al país, dotarlos de documentación falsa y finalmente de venderlos a lotes de autos.<sup>70</sup>

La falsificación de documentos para legalizar automóviles introducidos de contrabando se volvió el pan de cada día al grado que las autoridades llegaron a sospechar, casi de manera paranoica, de toda compraventa de automóviles en suelo mexicano. Así sucedió cuando la Policía Judicial de Nuevo León detuvo, sin averiguación previa a Macedonio Treviño, Antonio Vallejo Serna y a Humberto Jiménez López por haber realizado una operación de compraventa de un automóvil.<sup>71</sup>



Vista de la calle Zaragoza en el centro de la ciudad de Monterrey.

Fuente: SINAFO-Fototeca Nacional.

Hasta ahora se ha mencionado casi exclusivamente a ciudadanos estadounidenses como los encargados de introducir de contrabando los automóviles robados, ingresando a México como falsos turistas. Sin embargo, no fueron ellos los únicos en hacerlo. También fue común en este periodo estudiado que existieran bandas de delinquentes mexicanos que cruzaban la frontera para robar autos y traerlos de regreso al país.

<sup>70</sup> “Descubre la D.F.S. una banda internacional de roba-automóviles”, *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 6 de noviembre de 1956.

<sup>71</sup> “Delito comprar carros, según la Procuraduría”, *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 6 de julio de 1958.



Un caso que llamó fuertemente la atención de la sociedad regiomontana de los años cuarenta, fue la detención en 1941 de tres famosos ladrones de automóviles: Antonio “El Chino” Hernández, Francisco Mancera y Cruz Moreno. Durante las indagatorias y declaraciones que se le hicieron al primero, varios nombres de autoridades locales comenzaron a ser involucrados; en especial, el teniente Jesús Aguirre, jefe de la Policía Judicial de Nuevo León. Aguirre fue mencionado por Hernández de ser él quien controlaba todo el negocio de autos robados e ilegales en la ciudad, brindando protección y favores a los delincuentes como Hernández que trabajaban para él. Obviamente, Aguirre negó toda acusación. Sin embargo, no se pudo avanzar más en este caso porque Hernández fue turnado al Hospital González por estar supuestamente enfermo de tuberculosis. Un policía estuvo encargado de custodiarlo día y noche, pero a pesar de esta “rigurosa” vigilancia logró escaparse sin que se volviera a tener noticias de su paradero. Por lo tanto, hay fuertes indicios de que era protegido por la policía de Nuevo León. De hecho, Hernández difícilmente hubiera sido arrestado por las autoridades nuevoleonenses. Su arresto se dio sólo porque desde la Ciudad de México iniciaron una operación secreta para desarticular a esta banda de ladrones internacionales. Las autoridades federales iniciaron incautando un automóvil robado que extrañamente estaba resguardado en el garaje de un militar con influencias en la región, el teniente coronel Dionisio Benavides.<sup>72</sup> Sin embargo, la investigación no pudo prosperar porque tanto Hernández como sus cómplices terminaron escapándose sin que las autoridades volvieran a tener rastro de ellos. A esta banda se les acusaba de haber robado en Estados Unidos más de treinta automóviles tan sólo en 1941. El que todos escaparan de la cárcel y terminaran prófugos de la justicia sugiere que eran parte de una banda mayor en la que seguramente estaban involucradas autoridades de alto nivel a las que no les convenía su detención.<sup>73</sup>

Otra banda de delincuentes mexicanos que cruzaba la frontera para robar automóviles es la que fue capturada en enero de 1951 en Nuevo Laredo. Dos de sus miembros, Ernesto Hernández y Ramiro Zambrano, fueron detenidos cuando manejaban un auto que habían robado en Texas. Las autoridades de Estados Unidos los tenían ubicados y habían solicitado su detención. Al ser capturados,

---

<sup>72</sup> AHSCJN-NL, Fondo: Juzgado de Distrito NL, “Toca a la apelación interpuesta por los procesados Antonio Hernández González y J. Cruz Moreno Alvarado y por sus defensores, en contra de la sentencia dictada con fecha 11 de mayo de 1942”.

<sup>73</sup> “Se hará esfuerzo por recapturar a varios ladrones de automóviles”, *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 1 de octubre de 1942.

confesaron ser parte de una banda que dirigía un tal Jesús González Garza.<sup>74</sup> La mayoría de estas bandas delictivas que cruzaban la frontera para robar contaron con el apoyo y respaldo de autoridades locales para lograr después introducir los automóviles robados a México. Es probable que muchos de estos ladrones tuvieran también nexos con delincuentes estadounidenses o que algunos de ellos fueran mexicanoamericanos. O bien, mexicanos que hubiesen vivido en Estados Unidos años atrás. Muchísimos mexicanos fueron deportados en la década de 1930 debido al impacto de la gran crisis de 1929.<sup>75</sup> De hecho, Cruz Moreno, fue uno de los tres miembros de la banda capturada (que después se fugaron) este personaje ya referido alcanzó a mencionar en su declaración que entre “El Chino” Hernández y Francisco Mancera se hablaban en inglés.<sup>76</sup>

En 1947, la Procuraduría General logró la captura de una importante banda transfronteriza de ladrones de automóviles. Pablo Vaquera alias el Jefe, Raúl Morales alias el Guadajón, Candelario Durán alias el Pollón, Carlos Chávez alias el Calili, dos mujeres amantes de los líderes de la banda, y varios norteamericanos conocidos en el mundo criminal de El Paso, Laredo y otras ciudades fronterizas, fueron detenidos por las autoridades mexicanas acusados de contrabandear y dotar de documentación falsa a una enorme cantidad de automóviles que lograron vender en suelo mexicano, engañando a muchos ciudadanos inocentes.<sup>77</sup> Otro ejemplo de una banda transfronteriza es de la que se tuvo noticia cuando en marzo de 1952 fueron detenidos en Nuevo Laredo varios miembros de una banda que operaba en Texas, Tamaulipas y Nuevo León. Los detenidos fueron Rogelio Peña, Sixto Ramírez (alias El Chupas), Carlos Sáenz (alias El Beco) y Paco Treviño. Las investigaciones apuntaban a que en dicha banda estaban involucrados agentes de la policía de Nuevo Laredo quienes les brindaban protección. La banda incluso

---

<sup>74</sup> “Dos ladrones de autos capturados”, *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 20 de enero de 1951.

<sup>75</sup> La posibilidad de que muchos de los primeros automóviles introducidos de contrabando desde Estados Unidos durante los años treinta haya sido por mexicanos deportados es factible. De momento no lo he abordado en este capítulo porque aún no localizo suficientes evidencias que respalden debidamente esta hipótesis. Para mayor información sobre la deportación masiva de mexicanos en ese decenio, léase: Timothy J. Henderson, *Beyond Borders. A History of Mexican Migration to the United States* (Malden, MA: Wiley-Blackwell, 2011), 34-57.

<sup>76</sup> AHSCJN-NL, Fondo: Juzgado de Distrito NL, “Toca a la apelación interpuesta por los procesados Antonio Hernández González y J. Cruz Moreno Alvarado y por sus defensores, en contra de la sentencia dictada con fecha 11 de mayo de 1942”.

<sup>77</sup> “La Justicia federal investigará la verdad sobre la banda internacional de roba-autos”, *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 30 de enero de 1947.

contaba con un rancho en donde escondían los automóviles robados, ahí eran pintados y se les borraba el número del motor.<sup>78</sup>

Otro ejemplo fue la banda que operaba en Matamoros, Tamaulipas. Su modus operandi consistía en comprarle a sus contactos estadounidenses automóviles para después introducirlos al país gracias al auxilio que obtenían de los agentes de aduanas y personajes del gobierno local. En esta banda estaba implicado, según la prensa de la época, el ex inspector de tránsito, el capitán Rafael Millanes.<sup>79</sup>

En casi todos los casos hay indicios de que personal de las aduanas participaba en la falsificación de las tarjetas aduanales. En la investigación encomendada a Roberto Encinas mencionada varias páginas atrás, se le especificó que estuviera al pendiente por si el municipio de Monterrey mostraba en los papeles de los automóviles tarjetas aduanales de importación de la serie #250051 a la #250100. Si encontraba algún automóvil con esas tarjetas debería confiscarlo inmediatamente.<sup>80</sup> De lo anterior puede inferirse que las tarjetas falsificadas circularon fácilmente. En junio de 1951, al señor E. Ganem se le decomisó su automóvil porque se sospechaba que su tarjeta aduanal era falsificada.<sup>81</sup> En enero de 1952, una investigación del FBI apuntaba a que las aduanas de Tamaulipas estaban detrás de la falsificación de tarjetas aduanales. Los mismos empleados de las aduanas facilitaban esas tarjetas falsas a los contrabandistas de autos. Todo apuntaba a que eran un eslabón más en las bandas binacionales de robo de automóviles.<sup>82</sup> Algunos llegaron en efecto a ser arrestados. En febrero de 1953, el inspector de la Aduana de Nuevo Laredo, Martín Martínez Alfaro fue detenido junto a dos cómplices acusados de permitir el ingreso ilegal de automóviles robados en Estados Unidos.<sup>83</sup> El jefe de la Aduana de Sonoyta, Sonora, Alfonso Paz y Puente fue también acusado de introducir de contrabando más de 300 automóviles en 1957.<sup>84</sup>

En marzo de 1959 también fueron detenidos y enjuiciados en Monterrey Isaac Garza Santos, Juan Rodríguez Flores y Artemio Saldívar acusados de falsificar

---

<sup>78</sup> “Son detenidos en Nuevo Laredo los ladrones de autos”, *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 14 de marzo de 1952.

<sup>79</sup> “Banda de contrabandistas es denunciada a la autoridad”, *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 18 de septiembre de 1951.

<sup>80</sup> AGENL, Fondo: Dependencia Federal, Serie: Aduanas, volumen 5, Nuevo Laredo, Tamaulipas, 8 de noviembre de 1948.

<sup>81</sup> “Decomisan un auto al señor E. Ganem”, *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 1 de junio de 1951.

<sup>82</sup> “Falsificar tarjetas aduanales de automóvil es común”, *El Norte*, Monterrey, N.L., 29 de enero de 1952.

<sup>83</sup> “Los contrabandistas de coches a Nuevo Laredo”, *El Norte*, Monterrey, N.L., 4 de febrero de 1953.

<sup>84</sup> “Amparan a jefe de aduana que contrabandeaba”, *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 25 de abril de 1957.

tarjetas de circulación aduanal y falsificación de documentos y sellos oficiales. Ante el juez se consignó que entre los tres portaban 186 tarjetas de circulación aduanal falsas; catorce de ellas ostentaban el sello de la Aduana de Nuevo Laredo y firmas falsas de funcionarios, dos cojinetes para entintar sellos y 227 formas de facturas con razones sociales apócrifas.<sup>85</sup>

La corrupción de las distintas autoridades y el arreglo con delincuentes profesionales hicieron posible que el contrabando de automóviles continuara incrementándose. El pago de la tradicional *mordida* para que el agente aduanal se hiciera de la vista gorda ante la introducción de automóviles y camiones al país era cosa común. La prensa y la sociedad civil constantemente desconfiaban de la honestidad de los agentes aduanales. Los casos de enriquecimiento de agentes aduanales en los años cuarenta y cincuenta fueron constantes y coinciden con la perspectiva de autores como Carlos Antonio Flores y Stephen R. Niblo que los años cuarenta, y, en especial el sexenio de Miguel Alemán (1946-1952) fue altamente corrupto.<sup>86</sup> La corrupción en las esferas aduanales era estructural. El periódico *El Norte* denunciaba en 1953 que los funcionarios honestos que intentaban limpiar las aduanas se encontraban con la oposición hasta de los sindicatos de los empleados de aduana y concluían, con un tono por demás pesimista, que “los contrabandos no se acabarán nunca porque los celadores, *vistas* y empleados aduanales están interesados en fomentarlos por las jugosas mordidas que esos actos les dejan”.<sup>87</sup> Otras corporaciones afectadas, como la Cámara de Comercio de Reynosa, también solía manifestarse para señalar cómo la corrupción de las aduanas que permite la introducción ilegal de automóviles, les perjudicaba. En 1957, el gerente de dicha cámara comercial denunció que la aduana de Miguel Alemán, Tamaulipas, participaba activamente en el “incesante contrabando de automóviles” y de que en días pasados habían rematado más de 400 automóviles ilegales que no cumplían con los requisitos que indica la ley.<sup>88</sup>

---

<sup>85</sup> “Al penal los 3 enchueca-carros”. *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 26 de marzo de 1959.

<sup>86</sup> Léase: Stephen R. Niblo, *Mexico in the 1940s. Modernity, Politics, and Corruption* (Wilmington, DE: SR Books, 1999) y Carlos Antonio Flores Pérez, *Historias de polvo y sangre. Génesis y evolución del tráfico de drogas en el estado de Tamaulipas* (México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 2013).

<sup>87</sup> “Los vistas fomentan el contrabando en el país”, *El Norte*, Monterrey, N.L., 6 de septiembre de 1953.

<sup>88</sup> “Contrabando de cientos de millones en Reynosa”, *Novedades*, México, D.F., 1 de junio de 1957.

## REFLEXIONES FINALES

Tras la exposición de múltiples evidencias que sugieren que el contrabando de automóviles fue una actividad constante durante la temporalidad comprendida en este ensayo, puede concluirse que ni el Convenio Binacional de 1936, ni las diversas acciones de las autoridades estadounidenses y mexicanas lograron detener el flujo de automóviles robados en Estados Unidos que eran luego introducidos de contrabando en México. Las carreteras que conectaban a ambos países permitieron que enorme cantidad de automóviles cruzaran con mayor facilidad la frontera entre ambas naciones (siendo muchos de ellos productos del robo o fraude).

Se ha mencionado que en México el contrabando de automóviles robados afectaba, por un lado, al gobierno mexicano que dejaba de percibir los impuestos de importación. Por otro lado, las ensambladoras de automóviles y las agencias oficiales de carros también se veían afectadas al no poder competir en precio con los automóviles ilegales. Por ello, a finales de los años cincuenta, la Secretaría de Hacienda y la Asociación Nacional de Distribuidores de Automóviles diseñaron una nueva iniciativa para hacer frente a la pululación de automóviles ilegales: la creación del Registro Federal de Automóviles. Mediante este registro pretendían detener, controlar y regularizar la situación fiscal de los más de cien mil vehículos introducidos ilegalmente al país. La obligación para todo propietario de un automóvil de registrarlo en el mencionado Registro Federal de Automóviles entraría en vigor el 1 de enero de 1959.<sup>89</sup> No es objeto del presente capítulo discutir los resultados del Registro Federal de Automóviles. Adelanto que tuvo poco éxito ya que implicó un extenso papeleo burocrático; además, la obligación de tener que pagar por el trámite disuadió a los conductores de registrar sus vehículos.

El Convenio Binacional redactado en 1936 tampoco había sido la solución. Si bien permaneció vigente por más de cuarenta años, en la práctica fue dejado de lado debido a las enormes trabas burocráticas y diplomáticas que implicaba, pero sobre todo a su esencia centralista que lo alejaba de la acción en la frontera. Con regularidad, la colaboración transfronteriza de los contrabandistas que operaron en estos decenios fue más eficaz que la conducida por los gobiernos de ambas naciones. Los contrabandistas sacaron ventaja de las mejoras en la infraestructura transfronteriza, entendieron también la vulnerabilidad de la frontera (*border*) y explotaron la debilidad institucional de las autoridades mexicanas. Además, muy pronto entendieron que el automóvil era una mercancía cada vez más demandada en México, especialmente en el norte del país, región que había desarrollado una

---

<sup>89</sup> “Confían en que se pondrá freno al contrabando de automóviles”, *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 8 de febrero de 1959.

“dependencia de mercado” con los productos de consumo estadounidense que podía obtener tan sólo cruzando la frontera.<sup>90</sup>

La consolidación en los años veinte y treinta de una cultura automovilística en las mayores zonas urbanas del país (principalmente el norte y la Ciudad de México), el alto precio de los vehículos ensamblados en territorio mexicano y de los vehículos importados legalmente y las conexiones terrestres que permitieron las nuevas carreteras internacionales, hicieron de México un mercado atractivo para el contrabando de automóviles. Estas condiciones favorecieron el aumento en el número de robos de automóviles en Estados Unidos. Se aclara que la tradición de robar automóviles en Estados Unidos no inició para satisfacer el mercado mexicano. Dentro de la misma nación americana los hurtos de vehículos motorizados iniciaron desde la primera década del siglo XX. Sin embargo, con el paso del tiempo, surtir el mercado mexicano resultó muy atractivo para los ladrones de automóviles porque les resultaba más sencillo otorgarle una nueva identidad al automóvil robado en otro país que tener que estar evadiendo las autoridades en el propio. Autoridades que, por cierto, tenían ya mayor experiencia en este delito y que habían creado además instituciones encargadas específicamente para perseguirlo.<sup>91</sup>

El contrabando de automóviles robados tuvo su apogeo en las mismas décadas en las que el gobierno posrevolucionario consolidaba su modelo de nación. Las aduanas y los poderes locales y regionales se beneficiaron del contrabando de autos. Las primeras, al recibir sobornos e incluso ser partícipe del contrabando; los segundos, al registrar y validar automóviles originalmente ilegales obtuvieron mayores recursos (a diferencia del gobierno nacional). Aunque en teoría el gobierno federal condenó y persiguió estas prácticas ilegales, a la vez toleró que fueran explotadas por esos actores locales. La negociación entre el poder nacional y los regionales fue clave para la consolidación del gobierno posrevolucionario; parte de esa negociación implicó el permitir que esos actores locales y regionales conservaran ciertos beneficios y cotos de poder (mientras no pusieran en riesgo al gobierno nacional) a cambio de fidelidad al nuevo régimen.

---

<sup>90</sup> El término es acuñado por Alexis McCrossen, quien considera que para 1940 esta dependencia estaba plenamente consolidada. McCrossen, *Land of* 34.

<sup>91</sup> Para introducirse en la historia del robo de automóviles en Estados Unidos léase: John A. Heitmann & Rebecca H. Morales, *Stealing Cars. Technology and Society from the Model T to the Gran Torino* (Baltimore: John Hopkins University Press, 2014).

Las diversas formas de contrabandos que florecieron en estas décadas y los múltiples actos de corrupción parecen estar ligados a estos acuerdos no escritos entre las distintas esferas de gobierno. Lamentablemente, este tema aún está en ciernes dentro de la historiografía mexicana. Queda aún mucho por investigar al respecto.

*El delito del contrabando en la frontera norte de México,*  
coordinado por Octavio Herrera Pérez, publicado por la Universidad Autónoma de Tamaulipas y Colofón, Esta obra se terminó de imprimir en septiembre de 2021 en los talleres de Litográfica Ingramex, S.A. de C.V., Centeno 162-1, Col. Granjas Esmeralda. Iztapalapa, CP: 09180, Ciudad de México, México. El tiraje consta de 300 ejemplares impresos de forma digital en papel Cultural de 75 gramos, El cuidado estuvo a cargo del Consejo de Publicaciones UAT.