

**Universidad Autónoma de Baja California**

**Instituto de Investigaciones Históricas**

**Programa de Maestría y Doctorado en Historia**



LA PRESENCIA DEL ESTADO POSREVOLUCIONARIO EN EL DISTRITO NORTE DE LA BAJA CALIFORNIA. VIGILANCIA Y CONTROL FRONTERIZOS, 1920-1928

Tesis para obtener el título de  
Maestro en Historia

Presenta:

César Alexis Marcial Campos

Director de Tesis:

Dr. José Alfredo Gómez Estrada

Tijuana, Baja California

Mayo 2016

Esta tesis fue realizada con el apoyo del Consejo Nacional de Ciencia Tecnología



## ÍNDICE

LA PRESENCIA DEL ESTADO POSREVOLUCIONARIO EN EL DISTRITO NORTE DE LA BAJA CALIFORNIA. VIGILANCIA Y CONTROL FRONTERIZOS, 1920-1928 .....	4
<i>Planteamiento</i> .....	5
CAPÍTULO 1. LA REGIÓN FRONTERIZA DEL DISTRITO NORTE DE LA BAJA CALIFORNIA: VÍNCULOS Y ACTIVIDAD ECONÓMICA, 1920-1928.....	13
<i>Introducción</i> .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
VÍNCULOS ECONÓMICOS.....	16
<i>El norte de México y el sur de Estados Unidos</i> .....	16
LA REGIÓN ECONÓMICA DEL DISTRITO NORTE .....	24
<i>Rutas y medios de transporte</i> .....	24
<i>Comercio de productos de consumo básico</i> .....	33
<i>Actividad agrícola</i> .....	38
<i>Servicios de disipación social</i> .....	45
<i>Explotación pesquera</i> .....	48
CAPÍTULO 2. CONTRABANDO Y EXTRACCIÓN CLANDESTINA EN EL DISTRITO NORTE DE LA BAJA CALIFORNIA, 1920-28.....	54
CONDICIONES PARA EL CONTRABANDO EN LA REGIÓN FRONTERIZA DEL DISTRITO NORTE .....	57
CONTRABANDO Y CONTRABANDISTAS EN EL DISTRITO NORTE .....	63
<i>Contrabandos</i> .....	63
<i>Contrabandistas</i> .....	65
<i>Contrabando hormiga</i> .....	66
<i>Contrabando bajo tutela</i> .....	68
<i>Contrabando organizado</i> .....	69
<i>Compañías, hombres de negocios y connivencia de autoridades</i> .....	70
<i>Contrabando y empleados de gobierno</i> .....	76
<i>Tráfico de chinos</i> .....	81
EXTRACCIÓN DE PESCA CLANDESTINA.....	85
CAPÍTULO 3. VIGILANCIA Y CONTROL ESTATAL EN LA REGIÓN DEL DISTRITO NORTE, 1920-1928.....	92
<i>Introducción</i> .....	92
<i>Condiciones de las instituciones</i> .....	94

VIGILANCIA Y APLICACIÓN DE CONTROLES .....	95
<i>Presión internacional</i> .....	95
<i>Colaboración bilateral</i> .....	98
COOPERACIÓN ENTRE INSTITUCIONES DEL GOBIERNO FEDERAL MEXICANO .....	101
<i>Perímetros libres</i> .....	102
<i>Colaboración consular, aduanal y cuerpos policiales y militares en la región del Distrito Norte</i> ..	104
<i>Vigilancia marítima y oficinas de pesca</i> .....	105
<i>Reorganización aduanal</i> .....	108
DETENCIONES DE CONTRABANDO .....	113
<i>Detención de tráfico de chinos</i> .....	113
<i>Detenciones de enervantes</i> .....	116
<i>Detención de contrabando de licores</i> .....	119
CONSIDERACIONES FINALES.....	125
Fuentes .....	128

## AGRADECIMIENTOS

Esta tesis se hizo con el apoyo del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT).

Agradezco el apoyo

## LA PRESENCIA DEL ESTADO POSREVOLUCIONARIO EN EL DISTRITO NORTE DE LA BAJA CALIFORNIA. VIGILANCIA Y CONTROL FRONTERIZOS, 1920-1928

### *Introducción*

La presente tesis tiene como objeto investigar los vínculos económicos del Distrito Norte de la Baja California con los estados de California, Arizona, Estados Unidos y con Sonora por el lado mexicano, la labor de las instituciones encargadas de vigilar e inspeccionar el territorio y zonas marítimas, así como la manera en que cierto sector social evadió los controles estatales por medio del contrabando.

Para abordar los temas anteriores partimos del concepto de Estado, entendiéndolo como un aparato o conjunto de dependencias e instituciones conformado por una burocracia civil y militar en la que un grupo de funcionarios tienen el control formal.<sup>1</sup> En términos menos generales el Estado es representado por individuos que ocupan puestos en el gobierno central, la administración, el instituto armado y la policía.<sup>2</sup> En esta investigación, nos enfocaremos principalmente en la vigilancia y aplicación de controles estatales, con énfasis en las aduanas, aunque también aparece la colaboración de las oficinas de migración, el Servicio de Pesca y los cuerpos policiales, las cuales auxiliaron a las dependencias aduanales para evitar la evasión del pago de derechos derivada del flujo comercial en el Distrito Norte de la Baja California durante los años de 1920-1928.

---

<sup>1</sup> Nora Hamilton, *México: los límites de la autonomía del Estado*, (México: Editorial Era, 1998) en José Gómez Alfredo Gómez, "Sonorenses. Historia de una Camarilla de la elite mexicana, 1913-1932" (tesis doctoral, CIESAS, 2007).

<sup>2</sup> Ralph Miliband, *El Estado en la sociedad capitalista*, (México: Siglo XXI editores, 1997) en Gómez. Sonorenses, 21.

En la historiografía local encontramos investigaciones que han arrojado información tanto del auge agrícola y pesquero como de las concesiones otorgadas por las autoridades del gobierno mexicano para que empresarios mexicanos o extranjeros explotaran estos recursos de la Baja California. Muestra de ello son los trabajos de Eugene Chamberlin, Marco Antonio Samaniego, Maricela González Félix y José Alfredo Gómez Estrada.<sup>3</sup> Otras obras han abordado tangencialmente el tráfico de drogas y licores en las regiones fronterizas, su impacto en el desarrollo económico de estas poblaciones y las tensiones políticas con el gobierno federal ante la presión ejercida por los Estados Unidos y sus medidas destinadas a tener una frontera libre de todo vicio, por ejemplo, los artículos de James Sandos, Robert Buffington y Gabriela Recio.<sup>4</sup>

Hay otras publicaciones que documentaron, en otra década, el auge de negocios relacionados con la industria del vicio (prostitución, apuestas, venta de enervantes y licores) y los recursos que el ayuntamiento obtuvo por medio de los impuestos aplicados a estos; podemos mencionar los textos de Eric Schantz y Paola Chenillo.<sup>5</sup> Otros investigadores se enfocaron en las relaciones y vínculos entre políticos nacionales con empresarios estadounidenses; la capacidad de ciertos jefes militares y gobernadores para aprovechar su posición y medrar gracias a las

---

3 Eugene Keith Chamberlin, "United States Interests in Lower California" (tesis doctoral, Berkeley, 1940); Marco Antonio Samaniego López, *Los gobiernos civiles en Baja California 1920-1923* (México: UABC, ICBC, 1998); Maricela González Félix, "Empresarios y gobiernos en el Distrito Norte, 1902-1920" en Catalina Velázquez (coord.), *Baja California: Un presente con Historia*, Tomo 2, (México: UABC, 2001), 13-60; José Alfredo Gómez Estrada, "Pesca, industria y poblamiento en el Distrito Norte de la Baja California, 1909-1919" en Lucila del Carmen de León Velasco, *Territorio, sociedad y frontera. Estudios históricos de la Baja California*, (México: CONACULTA, 2011), 117-138.

4 James Sandos, "Northern separatism during the Mexican Revolution: An Inquiry into the Role of Drug Trafficking, 1910-1920", *The Americas*, 41, núm. 2 (1984): 191-214; Robert Buffington, "Prohibition in the Borderlands: National Government-Border Community Relations", *The Pacific Historical Review*, 63 núm. 1 (1994): 19-38; Gabriela Recio, "Drugs and Alcohol: US Prohibition and the Origin of the Drug Trade in Mexico, 1910-1930", *Journal of Latin America Studies*, 34, núm. 1 (2002): 21-42.

5 Eric Schantz, *El botín fronterizo de los placeres arriesgados: Estado revolucionario e ingresos públicos en Baja California, 1910-1926.* en José Alfredo Gómez y Araceli Almaraz coords. *Inversiones, colonización y desarrollo económico en el noroeste de México, 1870-1940*, (México: AUBC, El Colef, 2011); Paola Chenillo, *Mercurio contra Baco y Briján. Impuestos a la "Industria del Vicio" en Baja California Norte, 1920-1935*, ensayo para obtener el título de especialista en Historia Económica (México: UNAM, 2011): 1-68.

concesiones otorgadas para la construcción de casinos y lugares de esparcimiento, ejemplos de ello son las publicaciones de Eric Schantz, Linda B. Hall y José Alfredo Gómez Estrada.<sup>6</sup>

Los trabajos de Carlos Antonio Aguirre, Jesús Méndez Reyes y Maricela González han documentado las medidas fiscales implementadas por las autoridades gubernamentales de las entidades fronterizas para sostener el aparato burocrático, por ejemplo, la regulación de la producción y venta de enervantes, así como el tipo de comercio que imperó en las regiones durante la revolución mexicana.<sup>7</sup>

Por otra parte, existen trabajos que han abordado el tráfico de chinos y opio como los de Lawrence Taylor, Catalina Velázquez y Oscar Sánchez Ramírez;<sup>8</sup> la vigilancia en puertos marítimos y aduanas fronterizas por el gobierno estadounidense para contrarrestar el contrabando de licor, opio y chinos de Grace Delgado y Robert Chao;<sup>9</sup> aquellas que se enfocaron en el proceso de regulación del opio y otros enervantes tanto en México como en Estados Unidos y las campañas

---

<sup>6</sup> Eric Schantz, "From Mexicali Rose to the Tijuana Brass: Vice Tours of the United States México Border, 1910-1965" (tesis de doctorado, Universidad de California, 2001); "All Night at the Owl: The Social and Political Relations of Mexicali Red-Light District, 1919-1925" en *On the Border. Society and culture between the United States and Mexico* (Estados Unidos de América: SR Books, 2001): 91-144; "José Alfredo Gómez Estrada, Gobierno y casinos. *El origen de la riqueza de Abelardo L. Rodríguez* (México: Instituto Mora, UABC, 2007); Linda B. Hall, "Liderazgo en la frontera: los casos de Sonora y Baja California" *Boletín*, Fideicomiso Archivos Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca, núm. 21 (1996): 1-29.

<sup>7</sup> Carlos Antonio Aguirre Rojas, "Mercado Interno, guerra y revolución en México:1870-1920" en *Historia Mexicana de Sociología*, 52, núm. 2 (1990): 183-240; Jesús Méndez Reyes y Catalina Velázquez Morales, "Brókeres en la frontera norte de México durante la Revolución (1913-1923): equilibrio comercial en mercados de guerra", *Signos Históricos*, núm. 25 (2011): 8-41; Maricela González Félix, "El opio. Una fuente de acumulación de capital en el norte de Baja California, 1910-1920", *Calafia* 10, núm. 5, (2000): 4-13.

<sup>8</sup> Lawrence Douglas Taylor, "El contrabando de chinos a lo largo de la frontera entre México y Estados Unidos, 1882-1931", *Frontera Norte*, 6, núm. 11 (1994): 41-57; Oscar Sánchez Ramírez, "El problema de las drogas en Baja California a principios del siglo XX", *Calafia* 9, núm. 2 (1999): 48-53; Catalina Velázquez Morales, *Los inmigrantes chinos en Baja California, 1920-1937* (Mexicali: UABC, 2001).

<sup>9</sup> Grace Delgado, "Transversing the line. Border crossers and alien smugglers" (capítulo 3) en *Making the Chinese Mexican: Global Migration, Localism, and Exclusion in the U.S.-México Borderlands* (California: Stanford University Press, 2012); Robert Chao, "Transnational Journeys. Transnational Contact Labor Recruitment, Smuggling, and Familial Chain Migration" (capítulo 3) en *Chinese in México, 1882-1940* (Arizona: University of Arizona, 2010).

antialcohólicas emprendidas por el gobierno posrevolucionario destacan los textos de Jesús Méndez Reyes, Eric Schantz y Ricardo Pérez Montfort.<sup>10</sup>

En algunas de estas investigaciones el Distrito Norte aparece como un lugar aislado, escaso de población, lejano, olvidado y con poca relación con el centro del país en el siglo XIX. En este trabajo documentaré cómo durante los primeros años del siglo XX el Distrito Norte se convirtió en un territorio que generó una diversidad de actividades productivas y comerciales, debido a las relaciones estrechas que comenzó a mantener con el estado de Sonora por el lado mexicano, pero principalmente con California y Arizona por el lado estadounidense. Esta investigación aporta información sobre el proceso de conformación de la región fronteriza a través de las actividades productivas y comerciales que se intensificaron, por lo que requirió una presencia más efectiva del gobierno federal.

Debido a la precaria situación financiera en la que se encontraba el gobierno federal y el Distrito Norte, sobre todo durante los años de 1920-1923, no fue posible para las autoridades cubrir los costos que demandaba la implementación de la vigilancia y el establecimiento de puntos de control para regular las diversas actividades extractivas y comerciales que se desarrollaron en las costas del Pacífico y al interior del territorio. Esta incapacidad del gobierno federal de controlar y vigilar abrió espacios para que empresarios y comerciantes, así como ciudadanos comunes y hasta las autoridades locales (política y militar) en turno desarrollaran actividades ilegales.

La región experimentó un auge en el flujo, comercio e introducción fraudulenta de productos y personas en la zona fronteriza del Distrito Norte: los contrabandistas de diversos tipos

---

<sup>10</sup> Eric Schantz, “De la farmacia abierta a la criminalización de enervantes: la transición al régimen de control de droga en la zona fronteriza de México y Estados Unidos (1900-1925), en Jorge Alberto Trujillo Bretón, coord., *En la encrucijada. Historia, marginalidad y delito en América Latina y Los Estados Unidos de Norteamérica (siglo XIX y XX)*, (México: CUCSH-UAG, 2010); Jesús Méndez Reyes, “De crudas y moralidad: campañas antialcohólicas en los gobiernos de la posrevolución 1916-1931”, en Ernest Sánchez Santiró, coord., *Cruda realidad. Producción, consumo y fiscalidad de las bebidas alcohólicas en México y América Latina, siglos XVII-XIX*, (México: Instituto Mora, 2007); Ricardo Pérez Montfort, *Yerba, goma y polvo* (México: Era, Conaculta, INAH, 1999).

explotaron clandestinamente los recursos marinos de las costas del Pacífico mexicano, (con barcos extranjeros, o por embarcaciones nacionales); traficaron con ciudadanos de origen chino que entraron por el puerto de Ensenada, Baja California y por el estado de Sonora para trabajar en los campos agrícolas del valle de Mexicali e Imperial en California; introdujeron, produjeron y comerciaron opio; transportaron dicho enervante y licores de manera ilegal hacia Estados Unidos y México, sobre todo a partir de la aprobación de la Ley *Volstead* en 1919. Estas actividades se realizaron burlando la inspección de las aduanas y oficinas de inmigración, entre otras, y en ocasiones con anuencia de la autoridad local, porque querían evitar el pago de impuestos correspondientes por la importación o exportación o porque trasladaban mercancía proscritas.

La incapacidad del gobierno federal para evitar el contrabando en el Distrito Norte responde en cierta medida a las problemáticas nacionales experimentadas desde 1910 hasta 1928. En este lapso surgieron brotes revolucionarios en el norte y sur del territorio nacional que desafiaron al antiguo régimen porfirista, hasta lograr su destitución parcial con la revolución maderista en 1911 y desarticularlo del poder a fines de 1914 con el movimiento constitucionalista.

Desde 1914 hasta 1917 el país experimentó una guerra interna entre las facciones revolucionarias que se disputaron la autoridad para acceder al poder y controlar el territorio mexicano. Con el triunfo de la facción liderada por Venustiano Carranza, el primer jefe logró acceder al poder nacional. No obstante, hubo regiones del país, entre ellas Baja California, controladas por caudillos o jefes militares que no estaban dispuestos a que la autoridad del gobierno constitucionalista llegara a sus zonas de influencia política, militar y económica.

Para el año de 1920 el constitucionalismo sufrió una fisura interna derivada de los conflictos políticos entre Álvaro Obregón y el presidente Carranza, quien se opuso a la candidatura de Obregón. En abril del mismo año el grupo sonorenses (Obregón, Plutarco Elías Calles, Adolfo

de la Huerta y Abelardo L. Rodríguez, entre otros) se rebeló contra el gobierno de Carranza logrando destituirlo de la presidencia y asesinarlo en el proceso. Estos conflictos internos continuaron en cierta medida hasta la década de 1940, sobre todo en tiempos de elecciones.

Cuando el grupo sonoreense logró afianzarse en el gobierno después de 1920, el fantasma de las disputas internas y las rebeliones apareció en varias ocasiones en el panorama nacional: la conspiración del ex gobernador del Distrito Norte, Esteban Cantú con los generales Félix Díaz y Manuel Peláez en 1921, la rebelión delahuertista en 1924, la conspiración de Francisco R. Serrano en 1927 y la rebelión escobarista en 1929. Algunas de estos movimientos requirieron armas que los rebeldes adquirieron en Estados Unidos y debían pasar la frontera sin tocar las aduanas. Así pues, tanto las actividades económicas como la explotación de materias primas y el comercio, como la transportación de artículos prohibidos (licor y opio), tanto del territorio estadounidense como del mexicano, y los movimientos armados, generaron una gran actividad de contrabando en la frontera, por la cual las instituciones encargadas de vigilar y aplicar controles, sobre todo las aduanas, se volvieron relevantes por razones fiscales, políticas y militares.

Ante dicho panorama nos preguntamos: ¿Qué tipo de vínculos tuvo el Distrito Norte con los estados aledaños? ¿Cuáles fueron las condiciones que fomentaron el contrabando en el Distrito Norte durante la década de los veinte? ¿A través de qué instituciones el gobierno intervino para detener las actividades de contrabando, y si fueron eficientes? ¿Qué tipo de géneros se contrabandearon en la región y quiénes estuvieron inmiscuidos en tales actividades?

Partimos de la hipótesis que el Distrito Norte de la Baja California mantuvo vínculos económicos estrechos con California, Arizona y Sonora, los cuales se manifestaron a través de la inversión en la agricultura, sector servicios, establecimiento de caminos, construcción de vías férreas y las actividades de contrabando. También que la intensificación de las actividades

económicas en la región sobrepasó la capacidad de las instituciones estatales para regularlas, por lo que el contrabando se convirtió en una posibilidad para incrementar ganancias, acumular capital o mejorar las condiciones de subsistencia. Aunque esta situación no significó que el gobierno federal quedara al margen y no intentara contrarrestar la evasión fiscal en las importaciones o exportaciones y tratar de imponer sanciones.

Las hipótesis e interrogantes que planteamos antes, serán desarrolladas y resueltas con base en el análisis de diversos acervos documentales, hemerográficos y bibliográficos. Durante el periodo de investigación documental consultamos los repositorios de la Secretaría de Relaciones Exteriores, en específico el fondo Consulados Mexicanos en Estados Unidos; los archivos del Fideicomiso Plutarco Elías Calles-Fernando Torreblanca, la correspondencia personal del general Abelardo L. Rodríguez y los acervos del Archivo General de la Nación que se encuentran fotocopados en el Instituto de Investigaciones Históricas de la UABC, en específico los fondos Obregón-Calles y Dirección General de Gobierno.

En dichos documentos nos enfocamos en encontrar informes privados y oficiales que realizaron funcionarios respecto a vínculos de carácter económico del Distrito Norte con California, Arizona y Sonora, actividades de contrabando, instituciones encargadas de vigilar e inspeccionar el flujo comercial y de los agentes colocados en dichas dependencias, durante el periodo de 1920-1928. El corte temporal responde a las campañas del gobierno federal por “moralizar” las condiciones de los poblados fronterizos, al auge de los negocios de disipación social debido a la Ley *Volstead* en 1919, la permanencia, no sin fricciones y rupturas, del grupo sonoreense en el gobierno federal y al cambio la ordenanza aduanal en 1928. En general, es un periodo de movimiento fronterizo intenso en que la capacidad del gobierno fue puesto a prueba.

Por su parte, la cuestión de la hemerografía es de vital importancia para esta investigación, pues dado el carácter de la documentación de los repositorios anteriores, en la que miembros del grupo sonoreense o gente allegada a su círculo emitían informes, la información puede tener una parcialidad de grupo que es necesario contrastar. En ese sentido, los periódicos publicados por grupos de mexicanos exiliados por cuestiones políticas, que formaban parte del antiguo régimen o estaban en contra del grupo sonoreense, (*El Heraldo de México*, de Los Ángeles, California, entre otros), nos permitieron conocer la otra cara de la información oficial respecto a la situación política y económica del Distrito Norte, cuestiones de contrabando en las que estuvieron involucrados algunos agentes aduanales y allegados al círculo sonoreense, entre otras cosas. Si bien en ciertos casos dicha información parecía exagerada, nos apoyamos en otros periódicos, como *La Prensa* de San Antonio, Texas, la cual respaldó siempre al grupo sonoreense, por lo menos durante la década de 1920.

Cabe señalar que algunos casos de contrabando que aparecieron en la prensa están parcialmente documentados, por lo que revisar los expedientes judiciales de la Casa de la Cultura Jurídica, nos permitió conocer el proceso de la investigación judicial, las declaraciones, sentencias y, en algunos casos, la intervención del gobierno federal a favor de ciertos acusados.

En términos generales, la revisión de la prensa mexicana en Estados Unidos y en México y los diferentes acervos que mencionamos antes, así como la revisión de investigaciones de académicos locales, nacionales y estadounidenses, nos permitió construir la región a estudiar, establecer algunas categorías sobre el contrabando, conocer las medidas del gobierno local y federal para establecer puntos de vigilancia y control en el Distrito Norte. Todo ello en un contexto de reconstrucción del Estado, efervescencia política y tensiones internas y externas. Finalmente,

esperamos que la presente investigación aporte al conocimiento histórico sobre la frontera, la Baja California y la historia nacional.

## CAPÍTULO 1. LA REGIÓN FRONTERIZA DEL DISTRITO NORTE DE LA BAJA CALIFORNIA: VÍNCULOS Y ACTIVIDAD ECONÓMICA, 1920-1928

En este capítulo documentamos la estrecha relación económica del Distrito Norte de la Baja California con la economía de Arizona y California en Estados Unidos y con Sonora por el lado mexicano, a la cual haremos referencia como región económica del Distrito. Al analizarla queremos documentar el proceso de interrelación que transformó un territorio a través de las acciones de varios “actores” que incidieron tanto en el lado mexicano como el estadounidense, aunque no de manera simultánea ni en la misma proporción. Dicha interrelación se puede constatar por los intercambios comerciales, inversiones en vías de comunicación, en la agricultura, establecimiento de negocios, así como la presencia del Estado que intentó establecer controles para regular el flujo de materias primas, gente y mercancías.

La interacción social, cultural y económica de esta región estuvo presente en el proceso de conformación de México y Estados Unidos como Estados-nación y continuó de manera paralela con el establecimiento de códigos, leyes y límites territoriales construidos a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX y de todo el siglo XX. En el periodo a estudiar, 1920-1928, la línea divisoria apenas se estaba concretando como un mecanismo de diferenciación política y gubernamental que

paulatinamente dividió a sociedades acostumbradas a interactuar casi sin ningún tipo de control e intervención estatal.

En ese sentido, el concepto utilizado para hablar de la frontera como región económica lo retomamos del análisis realizado por la historiadora Alexandra Mina Stern para profundizar en las conceptualizaciones de *frontier* y *border* que están implícitos en las investigaciones de Friedrich Katz en torno a la revolución mexicana. En términos generales, Stern menciona que *frontier* o frontera para el siglo XIX “designa una amplia región, tierras desérticas o montañosas del norte de México, de límites imprecisos y variables”<sup>11</sup>, pero en él se daba el “encuentro” e intercambios, de manera incipiente, de productos entre individuos de poblaciones que formaban parte de ese territorio fronterizo. Por su parte, *border* o lindero “designa el cambio a la zona transformada por la modernización y por grandes cambios en la tenencia de la tierra y los recursos, al alcance ahora de los gobiernos de México y Estados Unidos, comunicada por los ferrocarriles, con intenso tráfico de inversiones, productos y personas.”<sup>12</sup>

En términos de Stern, el Distrito Norte de la Baja California en el periodo a estudiar es un territorio que experimentó esta transición de espacio abierto (*frontier*) a territorio parcialmente controlado (lindero), en el cual el gobierno federal comenzó a tener una mayor presencia en este lugar que era visto como alejado y sin vínculos con el territorio nacional. Sin embargo, consideramos importante observar el papel de la línea divisoria internacional y con ella la presencia de las instituciones de regulación en ambos lados de la frontera, aspecto que no es explícito en los conceptos antes mencionados.

---

<sup>11</sup> Alexandra Mina Stern, “Frontera, linderos y los enfoques transnacionales. La zona fronteriza Estados Unidos-México entre las décadas de 1880 y 1920” en Javier Garcíadiego y Emilio Kouri (comps.) *Revolución y exilio en la historia de México. Del amor de un historiador a su patria adoptiva. Homenaje a Friedrich Katz*, (México: El Colmex, Era, Universidad de Chicago, 2010), 525 y 530.

<sup>12</sup> Stern, “Frontera”, 530.

La línea divisoria, entendida como una división política-administrativa, resguardada por instituciones de gobierno (aduanas, oficinas de migración, cuerpos policiales y militares) tiene un impacto directo sobre la “transformación” de *frontier* a lindero, pero falta entenderla también en su repercusión sobre las actividades económicas, aspecto que nos interesa en esta investigación.

Un término que nos ayuda comprender la dinámica económica de esta región es el de “espacio económico” entendido como un conjunto de nodos, nexos, vínculos de carácter comercial, de intercambio de productos, flujo migratorio, etc., que tiene una relación que trasciende el espacio contiguo o vecinal y cuyas conexiones influyen en las localidades en las que se “encuentran” dichos nodos. El estudioso de la frontera Tito Alegría comenta que el “espacio económico” no toma en cuenta la línea divisoria, aspecto fundamental para este trabajo, ya que su presencia y, sobre todo, su intervención como institución en asuntos de regulación refleja esta transición de la frontera a lindero.<sup>13</sup>

Hay que agregar también la idea de Alegría en cuanto a la diferencia-complementariedad entre uno y otro territorio al lado de la línea divisoria. Esto nos permite observar que la región de la que hablamos en términos de vínculos económicos (California, Arizona, Sonora y el Distrito Norte) no son espacios homogéneos, pues existen diferencias en cuanto a legislación, desarrollo tecnológico, posibilidad de obtener productos, demanda y oferta de servicios que complementan las necesidades de consumo y que se reflejan en el tránsito que ocurre en la línea divisoria. En términos generales, cruzar la línea divisoria representó para los habitantes de la región, sobre todo para los años de 1920-1932, la oportunidad de obtener productos, mercancías o acceso a servicios que de un lado no se “conseguían” y del otro sí o de traerlos a un costo menor. Cabe señalar que la presencia de los gobiernos federales de México y Estados Unidos a través de las instituciones

---

<sup>13</sup> Tito Alegría, “Juntos pero no revueltos: ciudades en la frontera México-Estados Unidos”, *Revista de sociología mexicana* 62, núm. 2 (2000), 89-107.

de regulación no es sinónimo de consolidación ni de eficiencia en cuanto a funciones estatales, aspecto que será abordado en el capítulo tercero.

Con base en los términos y conceptos anteriores abordaremos este capítulo, se podrá observar los vínculos económicos del norte de México con el sur de Estados Unidos y que dichos vínculos no fueron similares en toda la frontera, sino que hubo sus diferencias. Por razones obvias enfocaremos el análisis en el Distrito Norte de la Baja California.

## VÍNCULOS ECONÓMICOS

### *El norte de México y el sur de Estados Unidos*

El académico Jorge A. Bustamante señaló a finales de la década de 1970 que conocer la historia del establecimiento de las fronteras internacionales equivalía a conocer “aspectos fundamentales” de la dinámica e intensificación “de las relaciones sociales entre las sociedades fronterizas”. Sin embargo, advirtió un problema de apreciación en los académicos que analizaban estas relaciones, puesto que tenían un enfoque reducido, debido a que sólo analizaban un lado de la frontera y omitían al otro.<sup>14</sup>

En este apartado nos enfocaremos de manera general en la región fronteriza, (los estados norteamericanos y mexicanos colindantes en la línea internacional),<sup>15</sup> y los vínculos económicos que mantuvo el Distrito Norte de la Baja California con algunas entidades del suroeste estadounidense durante la década de los veinte. Tener un panorama sobre el norte de México y el sur de Estados Unidos sirve en esta investigación para establecer diferencias y similitudes respecto a las relaciones económicas entre los estados de la región fronteriza, pues hablar de la frontera

---

<sup>14</sup> Jorge A. Bustamante, “El estudio de la zona fronteriza México-Estados Unidos” en *Foro Internacional*, 19 núm. 3, (1979), 471-516.

<sup>15</sup> Oscar J. Martínez, *Ciudad Juárez: el auge de una ciudad fronteriza a partir de 1848*, (Estados Unidos: Universidad de Texas, 1975), 15.

como un espacio homogéneo en donde estados norteros y sureños de ambos países mantienen una relación y vínculos uniformes puede arrojar una idea inexacta sobre la dinámica fronteriza.

Algunos académicos se refieren a la región fronteriza como un lugar escasamente poblado y vagamente definido, sobre todo durante gran parte del siglo XIX,<sup>16</sup> pero comenzó a modificarse durante la década de 1870 cuando Estados Unidos experimentó una expansión vinculada con la revolución industrial e implicó un proceso de reconversión y transformación de la economía mundial que pasó de un eje Atlántico a un eje Pacífico,<sup>17</sup> en la que la comunicación terrestre, a través de las líneas del ferrocarril, permitió que las regiones agrícolas del sur estadounidense se vincularan con los territorios agrícolas al norte de México.<sup>18</sup> Lo cual representó una oportunidad para que hombres de negocios nacionales y extranjeros, así como para los gobiernos de ambas naciones hicieran inversiones en obras hidráulicas y de comunicación.

Durante las dos primeras décadas del siglo XX se desarrollaron en el suroeste estadounidense proyectos hidráulicos como la Presa Roosevelt y el Canal Arizona, la Presa Imperial para los valles de Imperial y Coachella, en California, y la Presa Elephant Buttes, en Texas. Situación aprovechada por granjeros agrícolas que comenzaron hacer mayores inversiones de capital y apostaron a la mecanización de procesos agrícolas, lo que posibilitó la expansión de la agricultura e impulsó la actividad económica en el Oeste de la región fronteriza, sobre todo de California que, durante los años veinte se convirtió en uno de los centros de producción de algodón, frutas y vegetales más importantes del país.<sup>19</sup>

---

<sup>16</sup> David Lorey y Lili Buj, “El surgimiento de la región fronteriza entre Estados Unidos y México en el siglo XX”, *Revista Mexicana de sociología*, 53 núm. 3 (1991), 306; Oscar J. Martínez, *Trouble some border*, (Estados Unidos: Universidad de Arizona, 1989), 101.

<sup>17</sup> Lorey y Buj, “El surgimiento”, 308.

<sup>18</sup> Luis Aboites, “Movimientos de población, 1870-1930 ¿La reanimación del centro y el crecimiento del norte forman un nuevo país? en Francisco Alba, Manuel Ángel Castillo, *Los grandes problemas de México*, vol. III *Migraciones internacionales*, México, El Colmex, 2010, 65-92.

<sup>19</sup> Lorey y Buj “El surgimiento”, 309.

La agricultura no fue la única actividad económica que le dio relevancia al Oeste de Estados Unidos. Durante este periodo California y Texas se convirtieron en grandes productores de petróleo crudo. Asimismo, la explotación minera cambió debido a que las compañías comenzaron a enfocarse en el cobre, el cual tenía una gran demanda para su uso industrial y en la electrificación, dejando en segundo término la plata y el oro.<sup>20</sup> La extracción en las minas en el Oeste de Estados Unidos produjo el 90% de los minerales de todo el país a excepción del carbón.<sup>21</sup>

Los vínculos económicos de las regiones norteñas con los mercados de Estados Unidos se reforzaron a través de la modernización de las comunicaciones y a la construcción de ferrocarriles en México durante la década de 1880, que unieron a la ciudad de México con localidades fronterizas como, por ejemplo, Ciudad Juárez, Piedras Negras y Nuevo Laredo. Este acercamiento de localidades norteñas con el centro del país y el sur estadounidense permitió una mayor explotación minera, agrícola y ganadera, y de servicios que fueron aprovechados por empresarios de ambas naciones.<sup>22</sup>

Para 1920, dada la necesidad de los gobiernos posrevolucionarios de satisfacer la demanda social (reparto de tierras) e integrar las regiones norteñas con el centro del país, invirtieron en proyectos hidráulicos, agrícolas (si bien, el país experimentó la expansión de la agricultura de riego desde finales del siglo XIX, en el XX adquirió mayor vigor y alcance) y ferroviarios en el norte de México, las cuales fueron aprovechadas por hombres de negocios, pero debido a las características geográficas de estos territorios y a los recursos disponibles del propio gobierno federal y empresarios, como impulsores de dichas actividades, no siempre tuvieron la misma participación en las poblaciones norteñas.

---

<sup>20</sup> Lorey y Buj “El resurgimiento”, 309-10.

<sup>21</sup> Lorey y Buj, “El resurgimiento”, 310.

<sup>22</sup> Lorey y Buj, “El resurgimiento”, 310; Luis Aboites, *El norte entre algodones. Población, trabajo agrícola y optimismo en México, 1930-1970*, (México, El Colmex: 2013), 11y 40.

Por ejemplo, en el caso de Monterrey, Nuevo León, a finales del XIX, hombres de negocios mexicanos se asociaron entre ellos o con extranjeros para formar nuevos negocios como bancos, fábricas de cerveza y molinos.<sup>23</sup> En Sinaloa tanto compañías nacionales como extranjeras aprovecharon la mejora de las vías de comunicación, así como la reducción de los impuestos estatales y municipales para crear modernas haciendas organizadas como empresas capitalistas. En este sentido, el tipo de actividad se enfocó en cultivar garbanzo, ixtle, algodón y tabaco.<sup>24</sup>

El caso de Baja California es distinto, pues el auge de las actividades agrícolas estuvo vinculado a las inversiones extranjeras y no tanto de mexicanos. Durante las primeras décadas del siglo XX, a pesar de que la compañía agrícola Colorado River Land Company, fue una empresa registrada como mexicana, era de capital extranjero. La infraestructura hidráulica alrededor de este pequeño emporio estuvo a cargo de intereses estadounidenses y no del gobierno federal mexicano.<sup>25</sup> De igual manera, está el caso de Sonora cuya industria minera creció gracias a inversión estadounidense destinada a la extracción mineral.<sup>26</sup>

En términos generales, los vínculos económicos de las regiones norteñas con los mercados de Estados Unidos se fortalecieron por la modernización en los medios de comunicación y transportes, lo que derivó en una mayor explotación minera, agrícola, ganadera y aumento del flujo de personas de un lugar a otro, condiciones que fueron aprovechadas por empresarios, comerciantes y trabajadores que explotaron y habitaron la región fronteriza.<sup>27</sup> Sin embargo, en esta dinámica existieron algunos estados como Sonora, Chihuahua, Arizona, Nuevo México y el

---

<sup>23</sup> Luis Aboites, “Movimientos”, 65-92.

<sup>24</sup> Josep Mateu, “La cancelación de la vía oligárquica de la gran irrigación en México: Sinaloa (1908-1936)” *Mundo agrario*, 6, núm. 12, (2006), 1-44.

<sup>25</sup> Marco Antonio Samaniego López, “Implementación de tecnologías y la reconfiguración del espacio en el noroeste de México: 1880-1920.” En Juan Manuel Romero Gil (coord.), *La revolución en las regiones: una mirada caleidoscópica*, (México: Universidad de Sonora, 2012), 19-58.

<sup>26</sup> Luis Aboites, *El norte entre algodones. Población, trabajo agrícola y optimismo en México, 1930-1970*, (México: El Colmex, 2013), 41.

<sup>27</sup> Aboites, “El norte”, 40; “Movimientos”, 65-92.

Distrito Norte de la Baja California que estuvieron más ligados a la economía fronteriza. Algunas de sus localidades, por ejemplo, Ciudad Juárez, El Paso y Tijuana, obtenían ingresos tanto de los turistas estadounidenses que venían a realizar actividades de esparcimiento como de la mano de obra mexicana para los campos agrícolas y el tendido de las vías del tren. A diferencia de Nuevo León, California y Texas, que además de contar con una extensa población no fronteriza, contaban con ciudades como Los Ángeles y Monterrey, cuyos vínculos económicos los hicieron mucho más independientes de la dinámica fronteriza puesto que tenían más relaciones al interior de sus respectivos países.<sup>28</sup>

La historiadora Cirila Quintero afirma que “en Estados Unidos la frontera Este es distinta a la frontera Oeste en cuanto a su poblamiento de origen mexicano y a sus características sociales.”<sup>29</sup> Su análisis se enfoca en lo que denomina subregión tamaulipeca: Reynosa, Nuevo Laredo y Matamoros. Estas localidades son ejemplos de cómo durante las primeras décadas del siglo XX adquirieron una configuración económica que se desprendió de su “calidad fronteriza” y de los recursos naturales, donde los “elementos regionales” tuvieron un mayor peso que la participación gubernamental. De manera concreta, lo que impactó la economía de esta subregión fue la zona libre, el auge de cultivo algodonerero y la introducción del ferrocarril.<sup>30</sup>

Por su parte, las ciudades fronterizas, Piedras Negras y Ciudad Acuña de la subregión coahuilense se caracterizaron “por el predominio de las decisiones nacionales sobre los proyectos regionales.” Para la primera localidad, la actividad económica importante fue la minería apoyada por el ferrocarril que “eslabonó a la región carbonífera de Coahuila”. Además de la minería, la

---

<sup>28</sup> Lorey y Buj, “El surgimiento”, 306-307.

<sup>29</sup> Cirila Quintero Ramírez, “Organización laboral en la frontera este de México y Estados Unidos, (1900-1940) en Manuel Ceballos (coord.), *Encuentro en la frontera: mexicanos y norteamericanos en un espacio común*, (México: Colmex, 2001), 373.

<sup>30</sup> Cirila Quintero, “Organización” 375-378.

siderurgia, la industria eléctrica y actividades de servicios conformaron la base de su economía, mientras que para Ciudad Acuña, lo fue el sector de servicios y el comercio. En estas actividades ambas ciudades mantuvieron una relación estrecha con los estadounidenses, pues atendían a turistas de esa nacionalidad y algunos de ellos fueron dueños de restaurantes en el lado mexicano. Aunque cabe señalar que Coahuila logró desarrollar una industria textil, de capital local, que abasteció su mercado interno, por lo que no todas las actividades estuvieron vinculadas solo a la región fronteriza.<sup>31</sup>

En el caso de Monterrey, Nuevo León, su industria siderúrgica ejemplifica vínculos tanto con la región fronteriza como con el mercado nacional. Durante el conflicto armado de 1910-1920 la industria se vio afectada en sus actividades, sobre todo por la destrucción de las vías del tren que imposibilitó traer materias primas al estado y colocar sus productos, por eso en ocasiones se enviaron las mercancías a través del territorio estadounidense. Una de sus ventajas es que la empresa siderúrgica fue casi monopólica y abasteció a todo México, situación que la benefició durante los años veinte, cuando el gobierno federal implementó programas carreteros, obras de irrigación y reestructuración ferroviaria en el país. No obstante, cuando la industria entraba en crisis, colocaban sus productos en Texas, que a su vez suministraba de gas natural a Nuevo León.<sup>32</sup>

En el estado de Chihuahua la producción rural, en especial la crianza de ganado, que era su ramo exportador más importante, quedó en ruinas a consecuencia del movimiento armado de 1910-1920.<sup>33</sup> Por si fuera poco, la actividad agrícola en el estado también se vio afectada, pues los campos seguían sin cultivarse y los sistemas de irrigación no se utilizaban. Aunado a ello, la

---

<sup>31</sup> Cirila Quintero, "Organización", 378-380; María Elena Santoscoy, Laura Gutiérrez y Francisco Cepeda, *Breve historia de Coahuila*, (México: Colmex, FCE, 2000), 207.

<sup>32</sup> Mario Cerutti, "Industria pesada y reestructuración económica. La fundidora de fierro y acero en Monterrey, (1917-1930), en Mario Cerutti (comp.), *México en los años 20. Procesos políticos y reconstrucción económica*, (México: UANL, Claves Latinoamericanas), 51-98.

<sup>33</sup> Mark Wasserman, "Economía política en Chihuahua, 1920-1929" en Mario Cerutti (comp.), *México en los años 20. Procesos políticos y reconstrucción económica*, (México: UANL, Claves Latinoamericanas), 17.

escasez de cosechas y sequías durante los años de 1920-1922 obligó al estado a importar productos de otros estados de la república para abastecer sus necesidades de consumo. Fue hasta mediados de la década cuando las actividades agropecuarias comenzaron a recuperarse.<sup>34</sup>

En cambio, la actividad minera se recuperó con mayor rapidez y generó ingresos al gobierno estatal, además representó una considerable fuente de empleo durante toda la década de los veinte. La explotación de los minerales era controlada por un grupo reducido de compañías importantes cuyas corporaciones estaban en Estados Unidos y tenía bastante influencia en la economía de la entidad, sobre todo porque daba empleo a 20 mil trabajadores.<sup>35</sup>

Las actividades relacionadas con los casinos y el juego, en especial en el poblado fronterizo de Ciudad Juárez fueron rubros importantes. Sin embargo, generaron una serie de conflictos políticos ya que los ingresos derivados de la industria de disipación social permitían a los estados y municipios obtener una independencia financiera respecto a la federación. Situación que el gobierno federal quería evitar, por lo que buscó que el gobierno del estado y los municipios dependieran de la ayuda federal para así minimizar su autonomía. Aspecto que explica la constante apertura y cierre de los establecimientos que ofrecían este tipo de servicios en la localidad durante la década de 1920.<sup>36</sup>

Los vínculos de Sonora con la economía de Estados Unidos se reflejaron con claridad cuando la minería sonorenses entró en una crisis luego del fin de la Primera Guerra Mundial que afectó no solo afectó la producción minera, también las actividades agrícolas. Sin embargo, el cobre siguió siendo el metal que más se extraía y representaba 97% de la producción mineral del estado. Por su parte, la agricultura comercial comenzó a despuntar, con el fomento del gobierno

---

<sup>34</sup> Mark Wasserman, "Economía", 19-20.

<sup>35</sup> Mark Wasserman, "Economía", 28-31.

<sup>36</sup> Mark Wasserman, "Economía", 33-34.

federal a productos específicos para la exportación como el trigo, el garbanzo y las hortalizas. La ganadería también mejoró, pues comenzaron a exportarse a Estados Unidos cerca de 56 mil cabezas durante el periodo de 1924-1927.<sup>37</sup>

La recuperación de estas actividades económicas en Sonora fue posible gracias a la inversión en la construcción de vías férreas, puertos de altura, proyectos de riego y canalización del agua. Esto tuvo como resultado una producción en cereales, alimentos, forrajes, que adquirieron un alto valor comercial. En términos generales, el modelo económico de Sonora (como del país), continuó siendo el primario exportador cuyo principal destino era Estados Unidos.<sup>38</sup>

De manera resumida, hemos observado la existencia de vínculos económicos entre los estados norteños de México con el sur de Estados Unidos. Se puede apreciar cómo ciertas localidades y estados fronterizos dirigieron su producción hacia el vecino país del norte y el sector terciario estaba orientado a satisfacer a la clientela estadounidense, aunque hubo otros estados norteños cuyos intereses se enfocaron más al mercado interno.

Por su parte, la economía del Distrito Norte de la Baja California estuvo vinculada en un grado mayor al suroeste de Estados Unidos, situación que preocupó al gobierno federal mexicano por lo que intentó tener más participación en la economía y política de esa región, como veremos a continuación.

---

<sup>37</sup> Juan José Gracida Romo, *Economía y revolución en Sonora. La agricultura en los valles del Mayo y del Yaqui, 1913-1927*, (México: INAH-Sonora, 2010), 57-65.

<sup>38</sup> José Gracida, *Economía*, 65-84.

## LA REGIÓN ECONÓMICA DEL DISTRITO NORTE

### *Rutas y medios de transporte*

Desde antes que México perdiera los territorios norteros en 1848 la comunicación de las poblaciones de lo que más tarde sería el Distrito Norte de la Baja California en el nuevo noroeste de México, mantuvieron una conexión con Sonora y con el territorio que se demarcaría como California y Arizona, en el suroeste de Estados Unidos. La creación de los puertos en la costa del Pacífico tales como San Francisco, San Pedro y San Diego con salida a mercados externos propició que algunos estadounidenses y mexicanos dedicados a la minería, ganadería, agricultura y la pesca se dirigieran a estas localidades costeras con el objetivo de intercambiar mercancías. Dada la proximidad con California, las poblaciones de Ensenada, Tijuana, Tecate, Los Algodones y San Felipe en el Distrito Norte y San Luis Rio en Colorado, Sonora, fueron puntos de paso para llegar a los puertos antes mencionados.<sup>39</sup>

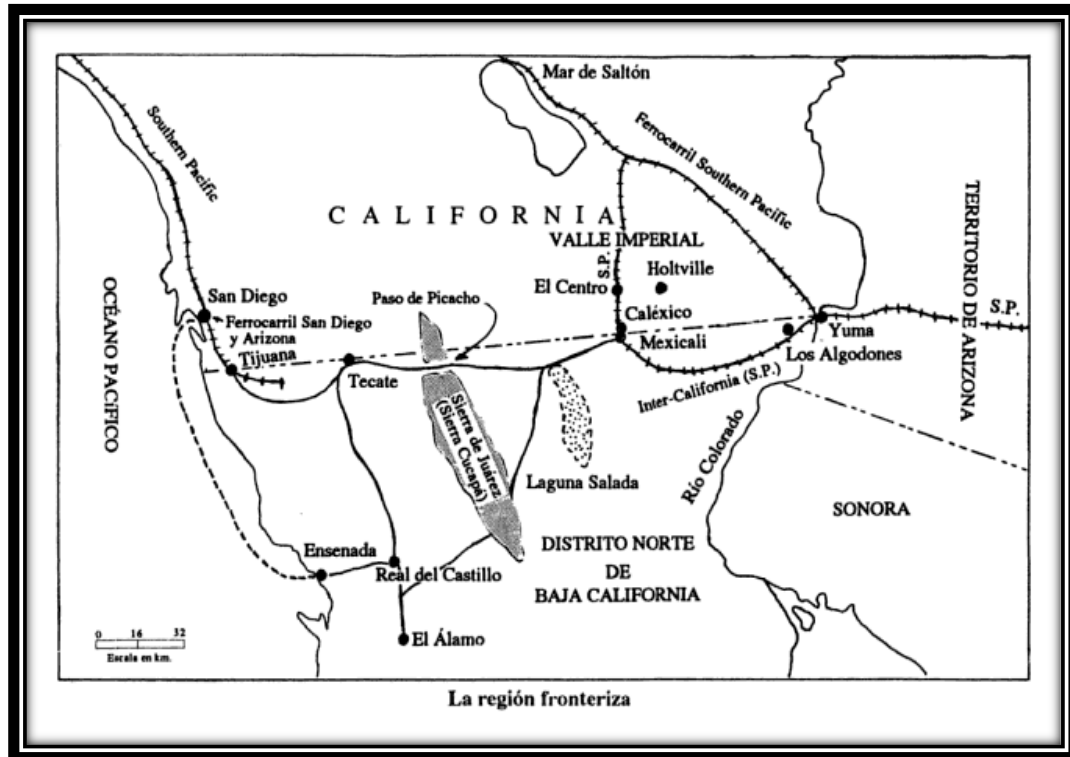
Los caminos que conectaron a los distintos poblados del Distrito Norte con California y Arizona se pueden observar en el Mapa 1. Estos caminos se volvieron importantes a mediados del siglo XIX, tras el constante flujo de los habitantes de Sonora y Yuma, Arizona, quienes, durante la fiebre del oro enviaron diligencias a California las cuales internaban por Los Algodones, Mexicali, Tecate y Tijuana para llegar a su destino. Esta ruta se mantuvo sin muchas modificaciones hasta la década de 1870, cuando el ferrocarril llegó al suroeste de Estados Unidos. A la par con la construcción de la vía férrea comenzaron a llegar hombres y mujeres para poblar la región fronteriza, por lo que dichas localidades necesitaron proveerse de mercancías. En 1873,

---

<sup>39</sup> Bibiana Santiago, “Mercado y medios de transporte como referencias a la apropiación del territorio en Baja California, 1850-1919”, en Lucila León (coord.), *Territorio, sociedad y frontera. Estudios históricos sobre Baja California*, (México: CONACULTA, 2010), 67-95.

Yuma requería abastecer a los soldados acantonados en el fuerte militar y a su población, para dicho propósito se utilizaron embarcaciones que llevaron los suministros provenientes de San Francisco (debido a que las líneas del tren todavía no conectaban a California con Arizona) a través de una línea de barcos que navegaban por el Pacífico y tocaban Ensenada, la Paz, Cabo San Lucas, y en el Golfo de California, Guaymas(Sonora) hasta llegar al Río Colorado, donde había un almacén que los estadounidenses construyeron para depositar dichas mercancías y enviarlas a Yuma.<sup>40</sup>

Mapa 1, Localización de caminos y vías férreas



Fuente: Lowell L. Blaisdell, *La revolución del desierto. Baja California, 1911*, 74.

La construcción de las vías férreas y sus ramales durante el periodo de 1869 a 1882 propició un desarrollo urbano y comercial en California que, al conectarse por tren con Arizona en 1919,

<sup>40</sup> Véase Miguel Tinker Salas, *A la sombra de las águilas. Sonora y la transformación de la frontera durante el porfiriato*, (México: FCE, 2010); Santiago, “Mercado”, 72-76.

permitió el traslado de productos por tierra al mercado de ese país. Tanto los puertos de California como el ferrocarril transcontinental intensificaron el transporte de personas y de mercancías e incentivaron el desarrollo de actividades, pesqueras, comerciales y agrícolas en la región. Este proceso abarcó a la frontera bajacaliforniana a partir de 1904, pues grupos empresariales estadounidenses pretendían extender la explotación agrícola a gran escala que se estaba llevando en el vecino estado del norte mediante obras de irrigación, por lo que invirtieron al sur de la línea divisoria, en específico en el valle de Mexicali.<sup>41</sup>

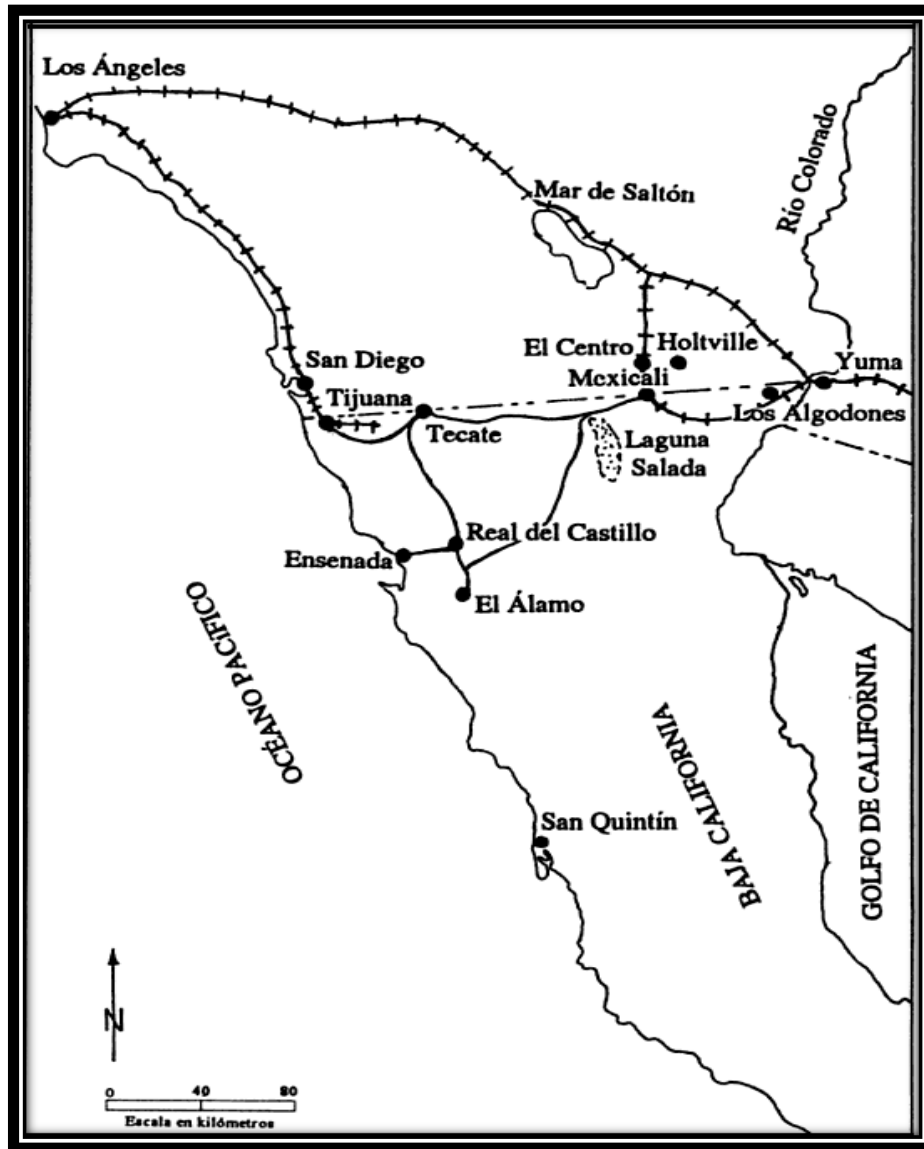
En 1909 la vía férrea que enlazaba a la ciudad de Los Ángeles, California con Yuma, Arizona, atravesó de noroeste a sur los poblados del Valle Imperial. Un año después llegó a Tijuana el ferrocarril que provenía de Los Ángeles y tocaba el puerto de San Diego, como se puede observar en el Mapa 2.<sup>42</sup> De este modo los productos agrícolas del Valle Imperial y del Valle de Mexicali pudieron ser transportados en tren hasta el puerto de Los Ángeles y al mercado de Estados Unidos a través de Yuma.

---

<sup>41</sup> Santiago, “Mercado” 80-88; David Piñera y Jesús Ortiz, “Inicios de Tijuana como asentamiento urbano” en David Piñera (coord.), *Panorama histórico de Baja California*, (Mexicali: UABC, 1983), 286.

<sup>42</sup> Andrea Spears, Hilarie Heath y Patricia Aceves, “Mexicanos calificados y deseosos de trabajar: políticas de empleo y agrupaciones sindicales en la industria ferroviaria bajacaliforniana”, *Región y sociedad*, núm, 63 (2015), 214-217.

Mapa 2, Vía de férrea de Los Ángeles a Yuma



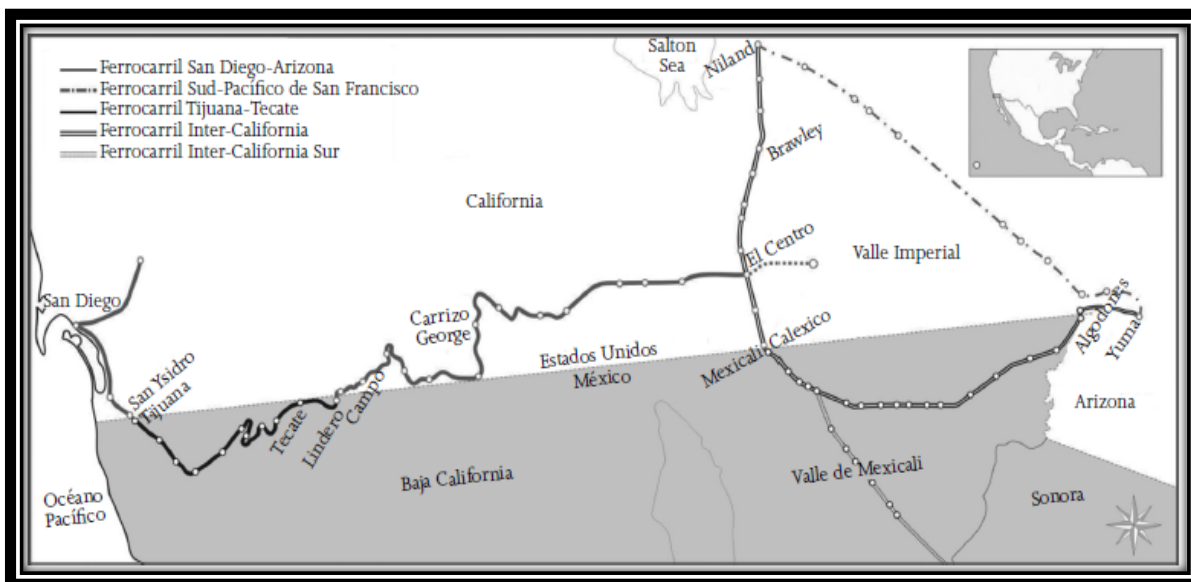
Fuente: Lowell Blaisdel, *La revolución*, 62.

Entre 1914 y 1919 se construyó el ramal que conectaba a San Diego con Tijuana y Tecate para luego internarse a territorio estadounidense por el poblado de Campo hasta llegar a El Centro en el Valle Imperial, para finalmente conectar con Yuma (en 1919), como se puede observar en el Mapa 3.<sup>43</sup> Esto propició que llegaran a Tecate criadores de ganado, agricultores y empleados de gobierno, pues el paso del ferrocarril permitía a los pobladores exportar ganado y minerales,

<sup>43</sup> Spears, Heath y Aceves, "Mexicanos", 214-217; Santiago, "Mercado", 80-88.

cuarzo, ladrillos y losetas, también aumentó la demanda para la venta de cueros, mostos y vinos. Además, se establecieron en el poblado comercios y fondas, así como una fábrica de whiskey y una vinícola llamada Casa Blanca.<sup>44</sup> La intensificación de las actividades anteriores llevó al gobierno local establecer una aduana para cobrar los impuestos correspondientes a finales de 1914.

Mapa 3, Vinculación de las vías férreas entre California y el Distrito Norte, 1919



Fuente: Andrea Spears, Hilarie Heath y Patricia Aceves, “Mexicanos calificados”, 216.

Por su parte, el puerto de San Felipe, ubicado en la costa del Golfo de California, atrajo inversiones en vías de comunicación terrestre. Desde el periodo misional este puerto fue utilizado para desembarcar y distribuir mercancías para las misiones cercanas.<sup>45</sup> En 1860 hubo varios proyectos para construir un ferrocarril transpeninsular a través del cual se transportaran de manera rápida los distintos productos que se explotaban en la región, pero los planes no se concretaron.<sup>46</sup>

<sup>44</sup> Jorge Ramírez López “Tecate”; “Semblanza de Tecate” en *Panorama histórico*, 320, 477, 483.

<sup>45</sup> Serafín E. y Miguel Sánchez, *El puerto de San Felipe. Breve relato histórico*, 7.

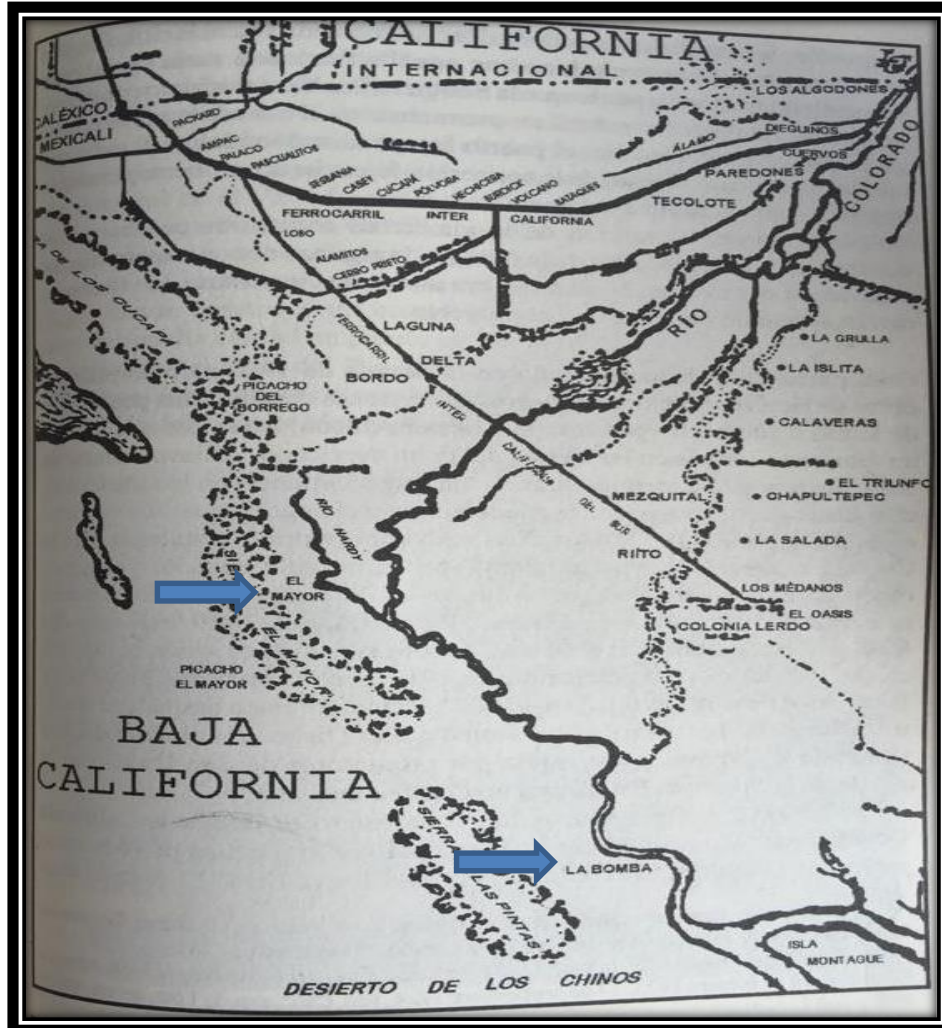
<sup>46</sup> Lawrence Taylor, “El ferrocarril peninsular de la Baja California” en R. B. Brown (ed.) *Introducción e impacto del ferrocarril en el norte de México*, (México: UACJ-ICSA, 2009) 141-172.

En 1876 el gobierno federal acordó colonizar esa zona por medio de una concesión otorgada a Guillermo Andrade, quien construyó un camino para el traslado de diligencias tiradas por caballos, pero en 1905 no había logrado los objetivos de la colonización. Entre 1915 y 1920 el gobierno del Distrito Norte aplanó el camino de tierra que conectó este poblado costero con Mexicali, además intentó establecer una conexión a través del ferrocarril pero no se concretó el proyecto. Fue hasta 1928 cuando lograron cierta mejora del camino carretero, aunque con modificaciones en el plan original, porque en lugar de conectar con San Felipe el nodo se estableció cerca de la desembocadura del Río Colorado,<sup>47</sup> donde había dos estaciones fluviales de importancia, El Mayor y La Bomba, como se puede observar en el Mapa 4. Allí llegaban embarcaciones de las poblaciones aledañas con el objetivo de distribuir sus productos en el Distrito o para llevarlas por tierra a California. Cabe señalar que en San Felipe no se estableció una aduana, pero la intensificación del tráfico de productos marinos y la internación de chinos llevó al gobierno local establecer, en la intersección entre este poblado y Mexicali, alrededor los años de 1915-1917, una estación fluvial con un par de agentes para que realizaran labores de inspección y recolección fiscal. Dicha estación continuó en funciones durante la década de los años veinte sin tener la categoría de aduana.

#### Mapa 4. Ferrocarril Inter California

---

<sup>47</sup> Ruffo Ibarra Hernández, *Desarrollo de los ferrocarriles en Baja California*, 5. IX Simposio Anual de Baja California en Acervo Documental del Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Baja California en adelante (ADIIH-UABC), Colección *California Mexicana: Ascensión y León Portilla*, 3.63; Dorothy P. Kerig, *El valle de Mexicali y la Colorado River Land Company*, (UABC: Mexicali, 2001), 213.



Fuente: Dorothy, *El valle*. En este mapa se puede observar en la parte sur el punto denominado El Mayor, así como la estación fluvial de La Bomba, donde el gobierno local estableció controles

Durante la década de 1920 el gobierno federal mexicano y empresarios de Estados Unidos intentaron vincular San Felipe con Mexicali mediante la construcción de un camino pavimentado con capacidad para realizar el tráfico a dos carruajes como a un automóvil. El recorrido se lograría en menos de 2 horas en lugar de diez. Tendría como complemento un sistema de vapores que haría el tráfico de carga y pasajeros entre el puerto fluvial de La Bomba, San Felipe y Guaymas, Sonora,

para no depender únicamente de las vías de comunicación terrestre que en tiempos de lluvia era difícil transitar.<sup>48</sup>

Durante el periodo de 1915-1920 el gobierno local construyó un camino que vinculó a Mexicali con Tijuana y Ensenada, denominado Camino Nacional. Con esto intentó reducir el tiempo de traslado de un lugar a otro. Sin embargo, estos caminos necesitaron constante inversión para su mantenimiento, pues las lluvias e inclemencias de la región los destruían y en dichas temporadas era casi imposible para los ciudadanos transitar por ellos. Por ejemplo, el camino de Tijuana a Ensenada se enlodaba y su recorrido entre un poblado y otro podía tardar una semana. Algo similar sucedía con el camino de San Felipe a Mexicali, que en temporada de lluvias experimentaba una situación tan inclemente que las personas tenían que rodear o esperar una mejora de las condiciones climáticas, pues en tales situaciones tardaban hasta dos días para llegar a su destino.<sup>49</sup>

A pesar del estado de los caminos del Distrito Norte, ciudadanos de Estados Unidos visitaban los poblados fronterizos colindantes con el sur de California. A mediados de los años veinte, el automóvil era usado con mayor frecuencia tanto por turistas y comerciantes mexicanos como extranjeros, que deseaban conocer los pueblos del Distrito o distribuir sus mercancías. Por su parte, el uso de la avioneta comenzó a ser cada vez más frecuente entre la elite extranjera, por ejemplo, algunos estadounidenses de clase alta utilizaban este medio de transporte para llegar a Tijuana con el fin de recrearse y hospedarse en el complejo turístico de Agua Caliente.<sup>50</sup>

---

<sup>48</sup> “La California River Land And Cattle Co. pagará la mitad del costo y la otra la cubrirá el gobierno federal”, *Tucsonense*, Tucson, Arizona, 18 de octubre de 1921.

<sup>49</sup> “El camino Tijuana-Ensenada”, *El Herald de México*, Los Ángeles, California, 18 de abril de 1926; Santiago, “Mercado”, 88-91; Francisco Alberto Tapia Núñez, “Aspectos del turismo en el Distrito Norte de la Baja California, 1920-1929”, *Meyibó* 3 núm. 6 (2012), 37-68; Serafín E. y Miguel Sánchez, *El puerto de San Felipe. Breve relato histórico*, colección Historia para todos, (Mexicali: UABC, 1983), 22-23

<sup>50</sup> David Allen Henderson, “Agriculture and livestock raising in the evolution of the economy and culture of the estate of Baja California, Mexico” (tesis de doctorado, Universidad de California, 1964), 925-28; Francisco Tapia, “Aspectos”, 48, 52 y 55-56.

### *Comercio de productos de consumo básico*

Durante los primeros años del siglo XX muchas de las mercancías que llegaban al Distrito Norte eran transportadas en mulas y carreta jalada por caballos y embarcaciones lentas. Para la década de 1920, con la mejora de las vías y el uso de la camioneta y avioneta, los productos llegaron con mayor facilidad y los volúmenes aumentaron, lo cual no significó que los medios de transporte anteriores desaparecieran. Lo que sí permitió esta modernización fue que algunas pequeñas poblaciones, que generalmente producían para su autoconsumo, pudieran comercializar su excedente agrícola en otras localidades del Distrito. De acuerdo con un estudio realizado por el gobierno federal durante el bienio de 1920-1921 para mejorar las condiciones del Distrito Norte y fomentar su desarrollo, algunas mercancías y productos estuvieron exentos de los correspondientes pagos aduanales, tanto en su importación como exportación. En el primer término estuvieron considerados “ganado en general, huevo fresco, leche fresca, maíz, trigo, maquinaria de toda clase para la industria, la agricultura, la minería y las artes, petróleo crudo, gasolina y petróleo refinados propios para combustible y aves de corral”. En cuanto a la exportación: el algodón con o sin pepita, las pieles de todas las clases y curtidas.<sup>51</sup>

Algunos productos como arroz, ajo, papa, tomate, azúcar, café, que se cosechaban en los estados de Sonora y Sinaloa, eran transportados a través del ferrocarril estadounidense de Arizona e ingresaban al Distrito Norte donde eran consumidos. Con esto, el gobierno local y federal esperaban que los productos nacionales tuvieran mayor demanda en el Distrito Norte para no depender tanto de la importación extranjera, sin embargo, a pesar de las mejoras, la calidad de las vías de comunicación obligaba a los comerciantes locales a transportar sus mercancías por

---

<sup>51</sup> Secretario Particular del Ministerio de Hacienda a Fernando Torreblanca, 23 de agosto de 1921, ADIIH-UABC, *Obregón-Calles*, 2.36.

territorio extranjero y era más fácil para los pobladores fronterizos en el lado mexicano adquirir productos en el estado vecino de California.<sup>52</sup>

La producción agrícola en el Distrito fue en su mayoría para consumo local, salvo la harina, cuya elaboración sobrepasaba la demanda de la población y el algodón que estaba vinculado más al mercado internacional. Con excepción de esos productos, el maíz, frijol, trigo, alfalfa y frutas eran consumidos localmente y cuando tenían un pequeño excedente los agricultores y comerciantes pedían permiso al gobernador para que les permitiera cruzar sus productos (sin pagar derechos de exportación) a territorio californiano, a través del puerto de Ensenada o de Tijuana y Mexicali, con el objetivo de utilizar los medios y vías de transporte estadounidense para después reimportarlos al Distrito Norte.<sup>53</sup> En esta situación hubo algunos hombres de negocios que intentaron sacar provecho de la libre exportación, una muestra de ello fue el comerciante Arnulfo Liera, quien pidió un permiso al gobierno federal para exportar a Estados Unidos productos agrícolas, pero le fue negado.<sup>54</sup> No obstante, Liera continuó buscando otras oportunidades en San Luis Río Colorado.<sup>55</sup>

Este lugar se abastecía de ropa, comestibles y enseres de uso doméstico que vendían los fayuqueros y comerciantes de Yuma. Hubo casos en que comerciantes de Arizona intentaron abrir sus negocios en el poblado de San Luis, Río Colorado, pero fracasaron debido a las tarifas arancelarias y los impuestos fiscales que el gobierno federal estableció sobre los productos estadounidenses. Liera intentó aprovechar esa situación y pidió apoyo del gobierno de Sonora para

---

<sup>52</sup> Secretario Particular del Ministerio de Hacienda a Fernando Torreblanca, 23 de agosto de 1921, ADIIH-UABC, *Obregón-Calles*, 2.36.

<sup>53</sup> Max Calvillo, *Gobiernos civiles del Distrito Norte de la Baja California, 1920-1923*, (México: Segob, INEHRM: 1993), 90-91; Maricela González Félix, *Aquí nos hicimos ricos. Historia de tres empresarios fronterizos, (1914-1952)*, (Mexicali: UABC, 2013), 127-47.

<sup>54</sup> Gobernador del Distrito Norte al Secretario de Gobernación, 22 de julio de 1921, ADIIH-UABC, *Dirección General de Gobierno*, 5.5.

<sup>55</sup> El resguardo aduanal de la Comisaría de San Luis Río Colorado dependía de la sección fronteriza de Los Algodones, poblado colindante a Yuma, Arizona y dependiente de Mexicali.

extender sus negocios de Mexicali a San Luis Río Colorado. Tenía el propósito de abrir un almacén de mercancías y establecer un servicio de comunicación marítima con navíos de su propiedad, entre La Bomba, Puerto Edgardo y Guaymas, Sonora;<sup>56</sup> establecer un servicio de transporte terrestre entre Puerto Edgardo y San Luis, utilizando automóviles Cadillac. El gobernador del estado vio que podría obtener beneficios para la región y ordenó a la Comisaría de San Luis que ayudara a Liera.<sup>57</sup> Cabe señalar que muchos de los productos comercializados en la población de San Luis Río Colorado eran vendidos a los soldados acantonados en el lugar.<sup>58</sup>

San Felipe también ejemplifica las relaciones económicas estrechas del Distrito Norte, en este caso, con los estados de Sonora, Sinaloa y California. El poblado y su cercana estación fluvial denominada La Bomba, ubicadas en el Golfo de California y la desembocadura del Río Colorado, fungieron como punto de reunión o de paso para los ciudadanos chinos provenientes del centro del país y de Sonora que se dirigían hacia el valle de Mexicali para trabajar en los campos agrícolas. Los chinos fueron transportados por barcos de Liera.<sup>59</sup> La costa del golfo fue navegada por embarcaciones pesqueras que provenían de Guaymas, Sonora, Loreto y Santa Rosalía, Baja California Sur y establecían sus campamentos en San Felipe durante la temporada de pesca de la totoaba. Para finales de los años veinte el gobierno del Distrito invirtió en una planta de hielo con capacidad para producir diez toneladas, con la cual se evitaría que el pescado entrara en descomposición y pudiera ser transportado en camionetas desde la estación fluvial hasta Mexicali para finalmente llegar a San Diego, California.<sup>60</sup>

---

<sup>56</sup> Arnulfo Liera fue un comerciante conocido en Mexicali, tuvo una compañía de navegación que se dedicaba a transportar mercancías y personas, a veces de contrabando, por el puerto fluvial de La Bomba, en las cercanías de San Felipe, poblado perteneciente a Mexicali.

<sup>57</sup> María Isabel Verdugo, *Frontera en el desierto. Historia de San Luis Río Colorado*, (Sonora: Gobierno de Sonora-WAH-SEP, 1983) 67.

<sup>58</sup> María Isabel, *Frontera*, 66.

<sup>59</sup> Serafín E. y Miguel Sánchez, *El puerto*, 7, 14-15.

<sup>60</sup> “37 mil pesos”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 23 de Julio de 1927.

Tanto el poblado costero de Ensenada como el fronterizo de Tijuana tenían una fuerte relación con San Diego, California. El primero dependía bastante de la Aduana de Tijuana, establecida en 1874, pues era el único punto permitido por el gobierno federal para que los habitantes del puerto exportaran sus productos e importaran víveres, intercambios que acostumbraban hacer de manera clandestina. Por esa razón se estableció en 1877 una sección aduanal en Ensenada para tener una comunicación marítima directa con otros mercados y no solo con San Diego.<sup>61</sup>

Por su parte, Tijuana intensificó sus intercambios con su vecino del norte a tal grado que algunas investigaciones realizadas para el gobierno federal, durante las primeras décadas del siglo XX, calificaron la situación del poblado fronterizo como artificial. Las actividades comerciales eran dependientes del flujo de turistas extranjeros que consumían en el poblado durante su visita. En el bienio de 1920-1921 el comercio en Tijuana se encontraba en crisis debido a las medidas del gobierno federal para cerrar bares y cantinas (principal fuente de ingreso del poblado de Tijuana y del ayuntamiento de Ensenada) así como por el cobro de visas a los turistas e impuestos aplicados a los vehículos. Estas medidas provocaron la disminución de visitantes por lo que algunos comercios vinieron a la baja,<sup>62</sup> aunque más tarde se abrieron los casinos y negocios de disipación.

Otro ejemplo de esta dinámica económica de la región es que muchos comerciantes de origen mexicano establecieron abarrotes, panaderías, tiendas de ropa, expendios de gasolina, hielo, frutas y verduras en las poblaciones vecinas al otro lado de la línea divisoria de Tijuana y Mexicali

---

<sup>61</sup> Jorge Olguin Hermida, "Semblanza de Ensenada" en *Panorama histórico*, 217-223.

<sup>62</sup> Esta acción gubernamental se desarrolló en toda la frontera con el objetivo de moralizarla y tratar de obtener el reconocimiento de los Estados Unidos, cuya ala conservadora había ganado mucho peso en la sociedad y política de esa nación. Marco Antonio Samaniego, *Los gobiernos civiles en Baja California, 1920-1923*, (Mexicali: UABC, ICBC, 1998), 117; Héctor Mejorado de la Torre, "Alberto Aldrete. Trayectoria empresarial y sus vínculos con la élite política, (1914-1948)", (tesis de maestría, UABC, 2014) 58-60; Rafael Villagrana, Oficial Mayor de la Secretaría General de Gobierno al Secretario de Gobierno, Plutarco Elías Calles, 21 de febrero de 1922, ADIIH-UABC, *Dirección General de Gobierno*, 5.26.

como San Ysidro (Tía Juana) y en Calexico, California.<sup>63</sup> Observar la demanda de ciertos productos también puede darnos una idea de la relación estrecha de las localidades del Distrito Norte de la Baja California con California. Por ejemplo, el consumo de hielo, el cual era básico para los negocios pesqueros y las cervecerías.

El hielo en Mexicali era un producto muy importante, sobre todo en verano. Durante los primeros 10 días de julio de 1926 los pobladores consumieron 300 toneladas. Como no había hieleras en el lado mexicano, pronto las cerveceras establecidas en la localidad, que lo utilizaban en sus procesos como la Cervecería Aztec Breweering, Company, S.A., y la Compañía Cervecera de Mexicali, S.A., comenzaron a venderlo a domicilio, pero los costos eran muy elevados, ya que no lo producían ellos sino que lo traían de Calexico y por lo tanto dependían de los precios que fijaban los expendios de California.<sup>64</sup>

Luego de una guerra de especulación entre hieleras de San Diego, Calexico y de Los Ángeles, California, subió el precio del producto un 50% y repercutió en la economía de los habitantes de Mexicali. Antes el hielo tenía un precio de 2 centavos de dólar por bloque o 40 centavos por 100 libras, pero pronto subió a 4 centavos en California y en Mexicali se vendía a 5 centavos por un bloque, debido a que el gobierno local comenzó a cobrar impuestos por su importación y esperaban sacar provecho de las compañías cerveceras. La medida también buscaba proteger a la fábrica de hielo que se estaba construyendo en Mexicali en la que el gobernador Abelardo L. Rodríguez tenía intereses como socio.<sup>65</sup>

---

<sup>63</sup> Héctor Mejorado, "Alberto", 61-62; Maricela González, *Aquí*, 127-147.

<sup>64</sup> "El hielo ha subido exageradamente en Mexicali", *El Herald de México*, Los Ángeles, California, 20 de julio de 1926.

<sup>65</sup> Gómez Estrada, *Gobierno y casinos*, 132; "El precio de hielo aumentó un cincuenta por ciento", *El Herald de México*, Los Ángeles, California, 18 de abril de 1926.

### *Actividad agrícola*

La agricultura fue otra fuente de empleos e ingresos que ejemplifica la relación estrecha en esta región sobre todo la desarrollada en el Delta del Río Colorado. Esta zona es un amplio valle dividido en cuatro segmentos llamados Valle Imperial, Valle de Yuma, ambos en el suroeste de Estados Unidos, Valle de Mexicali y Valle San Luis Río Colorado, localizados en la zona fronteriza del noroeste de México.<sup>66</sup> Como se puede apreciar en el Mapa 5, el Delta era irrigado por el flujo de agua del Río Colorado, situación que podía favorecer la agricultura comercial, siempre y cuando pudiera controlarse la corriente que se desbordaba e inundaba toda la zona agrícola.

Mapa 5, Valle de Mexicali y Valle Imperial



Fuente: Hugo Méndez Fierros y Ernesto Santillan, “Apostillas sobre la impronta del desierto-territorio en la identidad cultural de Mexicali y su valle”, *Estudios fronterizos*, nueva época, vol. 12 núm. 23 (2011), 121.

<sup>66</sup> José Alfredo Gómez Estrada, *La gente del delta del Río Colorado. Indígenas, colonizadores y ejidatarios*, (Mexicali: UABC, 2000), 7.

A pesar de las constantes inundaciones por el desbordamiento del Río Colorado, que imposibilitó por algún tiempo que se llevara a cabo la explotación agrícola a gran escala, el Valle de Mexicali fue utilizado como zona de engorda a donde llegaba ganado de Nuevo México, Arizona, Nevada y California, el cual era alimentado en los pastos silvestres que crecían con el riego natural del Río Colorado. “Durante los periodos de secas y los de inundaciones, los animales podían ser alimentados con heno y rastrojo, o podían ser arreados a pastar de un lado a otro de la frontera, pues no había una cerca ni más barreras que una imaginaria línea política internacional”.<sup>67</sup>

Como se puede observar en el Mapa 6, la parte noreste del Distrito Norte era alimentada por el agua del Río Colorado que provenía de las montañas nevadas de Wyoming y recorría los estados de Colorado, Utah y Arizona hasta llegar a territorio mexicano. El gobierno federal de Estados Unidos y compañías mexicanas de capital estadounidense invirtieron en la construcción de bordos de protección y canales en el Valle de Mexicali con el fin de evitar inundaciones en la población de Calexico y el Valle Imperial en Estados Unidos.<sup>68</sup> Esto benefició la agricultura en el lado mexicano, sobre todo cuando se construyeron vías de férreas que conectaban Mexicali con el suroeste de Estados Unidos y obras hidráulicas construidas en ese país (presa Boulder) que permitieron controlar el río con lo que propició que la tierra del valle del lado mexicano fuera aprovechada para el cultivo en mayor escala.<sup>69</sup>

Las compañías dedicadas a actividades agrícolas y férreas trasladaron a los poblados de Mexicali y Los Algodones, (punto fronterizo cercano a Mexicali, Calexico y Yuma), material de construcción, arneses, máquinas y útiles de labranza sin ninguna formalidad aduanal, razón por la

---

<sup>67</sup> Dorothy P. Kerig, *El valle de Mexicali y la Colorado River Land Company*, (UABC: Mexicali, 2001), 83 y 99.

<sup>68</sup> Las aguas transportadas por el río Colorado llegaban al valle de Mexicali cuya altura amenazaba a los poblados inferiores de Calexico y Valle Imperial que al momento en que las aguas se desbordaban en el lado mexicano estas de manera natural llegaban a territorio estadounidense e inundaban la región. Dorothy, *El valle*, 61.

<sup>69</sup> Dorothy, *El valle*, 166; Samaniego López, “Cuencas internacionales y usos sociales del agua. Formación de espacio de cooperación y conflicto: norte de México y oeste de Estados Unidos” *Secuencia*, núm. 58, (2012), 147.

que el gobierno mexicano estableció, probablemente entre los años de 1901 a 1904, controles aduanales en los dos poblados fronterizos de esta región agrícola.<sup>70</sup>

Mapa 6. Cauce del Río Colorado



Fuente: Samaniego, “Cuencas”, 151.

Las inversiones en infraestructura incorporaron al Valle de Mexicali a la dinámica agrícola de Estados Unidos y a sus necesidades de mercado. La Primera Guerra Mundial influyó en el aumento de la demanda del algodón. En ese sentido, la inversión que destinó el capital estadounidense en el valle de Mexicali a través de compañías mexicanas se enfocó en la cosecha de algodón.

Como el algodón es una planta tropical que crece en el calor seco del largo verano del desierto, resultó ideal para las características del riego en el Delta del Río Colorado. Necesita grandes cantidades de agua, pero sólo en la etapa de crecimiento que coincide con la época en que el caudal del río [Colorado] es más abundante. El algodón de la región tuvo también durante muchos años la

<sup>70</sup> Adalberto Walter Meade, *Origen de Mexicali*, (Mexicali: UABC, 1983), 46-47 y 63.

ventaja de estar libre de plagas que asolaban los campos algodoneiros en otras regiones [...] No sólo se producía allí un algodón superior, sino que la mayor duración de la época la siembra hizo posible un rendimiento más alto que en cualquier otro lugar, ya que después de la primera pizca crecían y maduraban nuevos capullos, que permitieron, por lo menos, una cosecha adicional de la misma planta. El algodón que se sembraba entre marzo y abril estaba listo para la cosecha hacia fines de agosto, pero la pizca continuaba hasta marzo.<sup>71</sup>

Esta condición favoreció la producción de algodón en el valle de Mexicali. Las hectáreas sembradas y pacas producidas aumentaron considerablemente en comparación con los de la década de 1910. Además, el valor promedio de la libra de algodón, en la bolsa de valores de Nueva York, mantuvo un precio atractivo durante el periodo de 1918-1921.<sup>72</sup>

Hay investigaciones que plantean dos periodos en los que ocurrió el desarrollo de la agricultura en el Distrito Norte, 1914-1925 y 1916-1930. En estos años se observa cómo la región del Delta del Colorado se convirtió en la zona más productiva de la región estudiada. Aspecto que propició el cambio de la capital del Distrito, de Ensenada (en la costa Oeste) a Mexicali (en la parte noreste, contigua a la línea divisoria).<sup>73</sup> Durante esos años hubo una serie de inversiones en la región, por lo general de grupos estadounidenses que habitaban o tenían intereses económicos en los puntos cercanos a la frontera con el Distrito: Calexico, Los Ángeles y San Diego. Estos invirtieron en el lado mexicano en transporte, despepite, en el procesamiento de algunos derivados, en la importación de maquinaria y construcción de canales para derivar agua del río Colorado, actividades que se reflejaron en un aumento del flujo comercial.<sup>74</sup> Según datos de la Cámara Comercio de Mexicali, durante el bienio de 1925-1926 se pudo observar un incremento en las exportaciones e importaciones en la aduana de este poblado fronterizo. En cuanto al primer rubro

---

<sup>71</sup> Dorothy, *El valle*, 164-165.

<sup>72</sup> Dorothy, *El valle*, 164-165 y 168; Allen, *Agriculture*, 217 y 684.

<sup>73</sup> Allen Henderson, *Agriculture*, 216; Araceli Almaraz, "El proyecto algodoneiro en Mexicali. La nueva tutela del Estado y nuevos actores locales", en Mario Cerutti y Araceli Almaraz (coords.), *Algodón en el norte de México, (1920-1970)*, (México: El Colef, 2013), 283.

<sup>74</sup> Araceli Almaraz, "El proyecto", 290.

se pasó de 26,749 toneladas de productos y mercancías a 35, 510 y en el segundo de 11, 517 a 18, 690.<sup>75</sup>

El tendido de las vías del ferrocarril en territorio mexicano, el uso intensificado de camionetas y la construcción de caminos en donde había actividades agrícolas, entre otras, permitieron que los productos cosechados en el valle pudieran ser transportados al interior del Distrito así como a California y Arizona.<sup>76</sup> En términos generales, la agricultura “se caracterizó por la siembra intensiva y especializada de cultivos en grandes extensiones, por una inversión de capital cada vez mayor en maquinaria, que ahorra fuerza de trabajo, por obras de riego y por la demanda de una mano de obra calificada y barata que se contrataba de manera estacional, por periodos cortos.” A causa de este desarrollo agrícola llegaban a la región del valle ciudadanos japoneses y chinos como arrendatarios y jornaleros traídos de su país de origen, así como mexicanos provenientes del interior del territorio nacional y aquellos connacionales que trabajaban por temporadas en Estados Unidos, lo cual influyó de manera considerable en el aumento de la población en el valle que para 1921 se estimaba en 14, 599 personas, como se puede observar en el siguiente cuadro 1.<sup>77</sup>

---

<sup>75</sup> Nota Cámara de Comercio Mexicali, periódico...

<sup>76</sup> Allen Henderson, *Agriculture*, 921, 924-926 y 928.

<sup>77</sup> Dorothy, *El valle*, 64, Allen Henderson, *Agriculture*, 213-14; Gómez Estrada, *La gente*, 107, Norma Cruz González, “Baja California en el contexto de la política de población durante el periodo cardenista” (tesis de maestría, El Colef, 2004), 27.

Cuadro 1. Población del Distrito Norte de la Baja California, 1900-1930

Año	Poblad				Total
	Ensenada	Tijuana	Tecate	Mexicali	
<b>1900</b>	4,327	242	127	-	4,696
<b>1910</b>	5,583	1,612	692	1,873	9,760
<b>1921</b>	7,922	1,028	1,016	<b>14,599</b>	24,565
<b>1930</b>	7,071	11,271	566	29,985	48,893

Fuente: Norma Cruz, *Baja California*, 27.

Estos residentes del Distrito Norte “eran campesinos desplazados durante el proceso de modernización y comercialización de la agricultura mexicana”. Iban y venían entre sus hogares, en el noroeste de México y suroeste de Estados Unidos, para trabajar en los campos agrícolas Valle de Mexicali y Valle Imperial. Seguían el ciclo estacional del trabajo agrícola y cuando éste se agotaba buscaban otras formas de empleo, por ejemplo, en la construcción y mantenimiento de líneas del ferrocarril, así como en actividades pesqueras.<sup>78</sup>

La crisis agrícola de Estados Unidos y la dependencia del valle de un solo producto demostró sus consecuencias negativas en la economía del Distrito. Después de 1921, a pesar que la producción se mantuvo, su precio promedio disminuyó por lo que cosechar y cultivar algodón ya no dejaba las mismas ganancias que durante el periodo de 1918-1920.<sup>79</sup>

Aunado a la baja del precio de algodón vinculada a la depresión de la posguerra, en México aumentó el desempleo debido a la reducción minera y petrolera que dejó a muchos obreros sin empleo y los obligó a buscar una manera de sostener a su familia en otros sitios dentro del país y

<sup>78</sup> Dorothy, *El valle*, 170; <sup>78</sup> Moisés T. de la Peña, “La emigración de mexicanos a los Estados Unidos”, (1931), 24; “Los mexicanos sin trabajo quieren ir a Baja California”, *El Imparcial de Texas*, San Antonio, Texas, 17 de febrero de 1921; “Deportación de 30 mexicanos a Mexicali”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 25 de octubre de 1925.

<sup>79</sup> Dorothy, *El valle*, 164 y 168; Calvillo, *Gobiernos*, 92-93; “La pizca de algodón en Mexicali”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 14 de octubre de 1928.

fuera de él. Muchos de ellos llegaron al Valle de Imperial, pero luego de una serie de medidas migratorias en Estados Unidos, que significaron la deportación de mexicanos, éstos se desplazaron al valle de Mexicali en busca de empleo. La población sufrió el exceso de mano de obra por lo que el gobierno federal comenzó aplicar medidas migratorias en las que prohibía la inmigración de trabajadores chinos para dar trabajo a los nacionales, no obstante, la internación asiática a territorio mexicano no cesó.<sup>80</sup>

El gobierno federal mexicano negoció con la compañía agrícola Colorado River Land Company (empresa mexicana de capital estadounidense), dueña de cientos de hectáreas en el Valle de Mexicali, el arrendamiento de parcelas a bajo precio a las familias mexicanas. Por su parte, el gobierno local del Distrito intentó solucionar el desempleo y exceso de mano de obra financiando obras públicas como la carretera de Tijuana a Ensenada con lo cual se esperaba dar trabajo temporal a mexicanos.<sup>81</sup>

Si bien hubo otras actividades que se desarrollaron en el Distrito Norte en el sector servicios, debido a la promulgación de la *Ley Volstead* en Estados Unidos, la realidad para los trabajadores mexicanos no cambió mucho, pues los empleos en bares y casinos eran para ciudadanos estadounidenses que se vieron atraídos por el sueldo. Además, como la clientela en su gran mayoría provenía de ese país, los empresarios que invirtieron en dichos sectores dieron prioridad a sus paisanos para laborar en sus establecimientos, pues tener el mismo idioma que la clientela facilitaba la comunicación y evitaba malos entendidos.<sup>82</sup>

---

<sup>80</sup> Dorothy, *El valle*, 171, 177; Samaniego, *Los gobiernos*, 121; “Cuarenta chinos llegaron al país para trabajar en los campos agrícolas de Mexicali”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 10 de julio de 1926; “El problema amarillo y Baja California”, *El Herald de México*, Los Ángeles, California, 15 de julio de 1927.

<sup>81</sup> Dorothy, *El valle*, 173, 176; Calvillo, *Gobiernos*, 92; “Los agricultores de la Baja California reciben ayuda”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 14 marzo de 1922; “Muy importantes obras materiales en Ensenada, B.C.”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 10 de febrero de 1926.

<sup>82</sup> Paul Vanderwood, *Juan Soldado. Violador, asesino, mártir y santo*, (México: Colef, Colman, Colmich, 2008), 95-162; Samaniego, “Organizaciones”, 83-122; Gómez Estrada, *Gobierno y casinos*, 100-188.

### *Servicios de disipación social*

Durante los años de 1920-1924, el gobierno de México estaba de acuerdo con el de Estados Unidos en llevar a cabo una campaña para eliminar todo tipo de actividades consideradas perniciosas que estuvieran desarrollándose en las poblaciones de los territorios fronterizos, al menos en el discurso. A pesar de que el presidente Álvaro Obregón ordenó cerrar los negocios de prostitución, cantinas y casinos, no logró suprimir este tipo de actividades en la región fronteriza. Algunos académicos estadounidenses mencionan que estos negocios y forma de entretenimiento estaban muy arraigadas en la sociedad por lo que parecía imposible erradicarlas. Aunque los mexicanos enfatizan, para el caso del Distrito Norte, que no se suprimieron debido a los ingresos que recibía el gobierno federal vía impuestos.<sup>83</sup>

La proliferación de la prostitución, cantinas y casinos en los poblados fronterizos del norte de México es un ejemplo de que la economía del país no se paralizó durante el movimiento armado de 1910-1920, menos en el Distrito Norte cuya región económica no se vio afectada en su incipiente infraestructura. La prostitución, venta de bebidas embriagantes y opio, así como los casinos se convirtieron en una fuente de ingresos importante para la economía local y nacional.<sup>84</sup> En el cuadro 2 se pueden observar los ingresos federales por concepto de impuestos sobre alcoholes. A pesar de que no está completa la serie para los años veinte puede apreciarse el

---

<sup>83</sup> Charlie Michele, "The shame suicides. The opportunity cost of borderlands development between the United States and Mexico in early Twentieth-Century", (Haverford College, 2013); Vicente Zachary C. de Baca, "Moral renovation of Californias: Tijuana's political and economic role in American-Mexican relations, 1920-1935" (tesis de doctorado, Universidad de San Diego, 1991). Véase, Gómez Estrada, *Gobierno y casinos*; Chenillo, "Mercurio".

<sup>84</sup> James Sandos, "Northern separatism during the Mexican Revolution: An Inquiry into the Role of Drug Trafficking, 1910-1920", *The Americas*, 41, núm. 2 (1984): 191-214; Robert Buffington, "Prohibition in the Borderlands: National Government-Border Community Relations", *The Pacific Historical Review*, 63 núm. 1 (1994): 19-38; Gabriela Recio, "Drugs and Alcohol: US Prohibition and the Origin of the Drug Trade in Mexico, 1910-1930", *Journal of Latin America Studies*, 34, núm. 1 (2002): 21-42.

aumento en la recaudación y lo que representó este rubro en los ingresos totales del gobierno federal.<sup>85</sup>

Cuadro 2. Impuestos sobre alcoholes

<b>Participación de los impuestos sobre alcoholes en el ingreso federal total</b>			
<b>Año</b>	<b>Impuestos sobre alcoholes (pesos) A</b>	<b>Total (en pesos) C</b>	<b>Porcentaje A/C</b>
1900	874,871	62,998,804	1.39
1901	864,723	66,147,048	1.31
1902	944,318	76,023,416	1.24
1903	1,241,953	86,473,801	1.44
1904	1,222,548	92,083,883	1.33
1905	921,716	101,972,626	0.90
1906	813,227	114,286,124	0.71
1907	830,427	111,810,935	0.74
1908	863,583	98,775,520	0.87
1909	864,367	106,328,484	0.81
1910	869,094	111,142,401	0.78
1911	672,696	105,203,086	0.64
1912	3,153,318	120,958,902	2.61
1922	16,204,128	286,846,499	5.65
1923	14,452,348	265,664,879	5.44
1924	15,119,147	284,477,120	5.31
1925	13,943,016	336,717,470	4.14

Fuente: Graciela Márquez, “¿Modernización fiscal? Impuestos sobre Bebidas alcohólicas, 1884-1930”, en *Cruda realiad. Producción, consumo y fiscalidad de las bebidas alcohólicas en México y América Latina siglos XVII-XX*, (México: Instituto Mora, 2007), 201.

Durante la prohibición estadounidense muchos hombres de negocios y dueños de casinos o productores de licor, nacionales y extranjeros, vieron en los estados fronterizos de México un espacio de oportunidad para establecerse. Por su parte, los estadounidenses o bien invertían en territorio nacional en estos giros o vendían los licores que tenían almacenados antes que fueran

<sup>85</sup> Luego de los conflictos armados internos durante la década de 1920 y la falta de liquidez del gobierno federal, gravar este tipo de actividades representó un paliativo para la economía del país, sobre todo con la promulgación de la Ley Volstead en 1919.

destruidos; los mexicanos compraban dichos licores o fungían como intermediarios de inversionistas extranjeros.<sup>86</sup>

Ante la crisis económica que vivió el Distrito Norte durante el bienio de 1921-1922, por los bajos precios del algodón, el gobierno local abrió sus puertas al capital extranjero para que invirtieran en el comercio y producción de bebidas alcohólicas en las localidades de Tijuana y Mexicali, cuya reputación como lugares de esparcimiento ya era conocida por estadounidenses desde 1915.<sup>87</sup> Para 1923 Estados Unidos llegó a la conclusión del que el gobierno federal mexicano había desistido de moralizar la frontera. Un claro ejemplo de dicha postura se reflejó en los negocios que comenzaron a florecer en el Distrito durante el gobierno del general Abelardo L. Rodríguez. Como se puede observar en el cuadro 3, estos negocios le permitieron pagar a los empleados, construir obras en la región y enviar recursos al gobierno federal para hacer frente a los conflictos y revueltas armadas al interior del país.<sup>88</sup>

Cuadro 3. Impuestos recaudados por la comercialización de licores y prostitución en el Distrito Norte, 1915-1926

Rubros	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	Total
Diversiones Publicas y Juegos permitidos	12,846.60	8,391.07	9,273.50	5,538.73	6,051.80	7,341.70	8,829.30	13,344.22	65,811.45	46,338.90	140,160.00	79,189.72	403,116.99
Expendiso de vinos y licores	2,390.50	4,727.92	7,062.21	4,722.00	15,174.00	41,245.00	38,601.00	116,787.16	177,627.90	187,447.20	189,128.88	99,431.82	884,345.59
Ramo tolerancia	30,799.16	37,514.58	44,407.98	23,851.05	26,261.05	24,615.15	17,152.95	30,149.30	45,933.75	55,542.40	118,926.00	113,590.86	568,744.23
Total	46,036.26	50,633.57	60,743.69	34,111.78	47,486.85	73,201.85	64,583.25	160,280.68	289,373.10	289,328.50	448,214.88	292,212.40	1,856,206.81

Fuente: Elaboración propia en base a Chenillo “Mercurio”; César Marcial “Esteban Cantú”

<sup>86</sup> Maricela González, *Aquí*, 158-159.

<sup>87</sup> Si bien desde finales del siglo XIX y principios del XX llegaban turistas a estos poblados, se retiraban al poco tiempo. A partir de 1915 las cantinas, casinos y casas de asignación comenzaron a establecerse en mayor número y tenían mayor demanda. “El gobernador del Distrito Norte de la Baja California da a conocer su vasto programa de gobierno”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 2 de abril de 1921.

<sup>88</sup> Gómez Estrada, *Gobierno y casinos*, 100-188.

### *Explotación pesquera*

Como se puede observar en el cuadro el cuadro 4, de 1899 a 1925 hubo un aumento exponencial en la extracción de recursos marinos en la costa del Pacífico por compañías de California, con una ligera baja durante los años de 1921-1922 por la recesión que causó el final de la Primera Guerra Mundial.

El incremento de la demanda de productos marinos para consumo en Estados Unidos y exportación a Europa, los controles para regular la explotación o la implementación tecnológica en el procesamiento de pescado, el número creciente de empleados para enlatar algunos productos marinos y la sustitución del carbón por combustible en las embarcaciones pesqueras, fueron factores que provocaron una reñida competencia entre las compañías que se dedicaban a la extracción y procesamiento del pescado en California, las cuales explotaron de manera desmedida los recursos marinos con la intención satisfacer la demanda y aumentar sus ingresos.<sup>89</sup> En dichas circunstancias, embarcaciones estadounidenses provenientes de las costas californianas comenzaron a navegar por el Pacífico bajacaliforniano para explotar los recursos de sus aguas con permiso del gobierno o de manera clandestina. Algunos de los productos marinos extraídos fueron: ostiones, almejas de todas clases, abulones, langostas, jaiba, elefantes, lobos y nutrias marinas, camarones, sardinas, anchoas, toda clase de algas marinas y la totoaba en el Golfo de California.<sup>90</sup>

---

<sup>89</sup> Gómez Estrada, “Empresarios”, 170; John Harrel, “San Diego”, 51-53; Arthur F. McEvoy, “Law, public policy and industrialization in the California fisheries, 1900-1925”, *Business history review*, núm. 57 (1983): 494-521.

<sup>90</sup> Cónsul de México en San Diego, California a la Secretaría de Hacienda, 8 de agosto de 1895, ADIIH-UABC Colección AGN, *Aduanas Marítimas y Fronterizas*, 28.16; Memorandum de la Dirección Forestal de Caza y Pesca a subsecretario de Agricultura y Fomento sobre las condiciones en que se encuentra la pesca en las aguas de Baja California, 1925 ADIIH-UABC, *Obregón-Calles*, 8.35.

Cuadro 4. Producción pesquera en California, 1889-1925 (toneladas métricas)

<b>Año</b>	<b>Salmón</b>	<b>Atún de toda clase</b>	<b>Sardinias</b>	<b>Otros</b>	<b>Total</b>
<b>1899</b>	3,323	92	1,083	14,923	19,421
<b>1908</b>	4,021	252	2,108	15,614	21,995
<b>1915</b>	3,329	9,579	1,995	25,542	40,445
<b>1916</b>	4,972	10,408	7,113	20,699	43,192
<b>1917</b>	5,027	13,889	47,320	29,162	95,398
<b>1918</b>	5,951	4,676	71,660	36,410	118,697
<b>1919</b>	5,975	16,300	69,944	28,812	121,031
<b>1920</b>	5,060	17,876	53,873	24,101	100,910
<b>1921</b>	3,632	8,945	26,969	21,975	61,521
<b>1922</b>	3,288	16,048	42,455	21,092	82,883
<b>1923</b>	3,223	17,287	71,890	22,993	115,393
<b>1924</b>	4,552	12,610	110,312	27,274	154,748
<b>1925</b>	4,330	24,305	143,316	26,914	198,865

Fuente: McEvoy, "Law", 499.

Debido a las constantes internaciones de embarcaciones estadounidenses en aguas mexicanas, el gobierno mexicano estableció una oficina de pesca en 1917, que funciona lo largo de la década de 1920 con algunos problemas en cuanto a personal, falta de presupuesto y embarcaciones para vigilar. Estas oficinas se establecieron en San Diego y San Pedro, California, y cobraron impuestos a las embarcaciones estadounidenses que regresaban de aguas mexicanas en el Pacífico y el Golfo de California cargadas de pescado en estado natural, algas marinas, abulón fresco, abulón seco, pescado descompuesto (para fertilizante), pescado salado, langosta viva y totoaba.

En 1928 las empresas estadounidenses que tenían permiso de la Secretaría de Agricultura y Fomento para realizar la pesca en general en las aguas bajacalifornianas, eran la Coast Fishing Co., de Wilmington, California; Gilbert C. Van Camp; Van Camp Sea Food Co. Inc.; Marine Ice Supply Co., Southern California Fish Comp., Halfil Packing y Zankich Brothers de San Pedro y Masahuru Kondo de San Diego. Entre las compañías mexicanas estaban La Nacional de Productos Marinos, S. A. en Ensenada (El Sauzal), y la Compañía de Productos Marinos con empacadoras establecidas en la isla de Cedros y Cabo San Lucas. Dichas compañías expendían los productos marinos en San Diego, San Pedro, Los Ángeles, San Francisco y Yuma.<sup>91</sup>

Durante los años de 1925-1928, la oficina de pesca mexicana en San Diego registró una explotación considerable de pescado extraído de las aguas bajacalifornianas, como se puede observar en los cuadros 5 y 6. Debido a estas capturas el gobierno federal obtuvo ingresos vía impuestos por dicha actividad, (cuadro 7).

---

<sup>91</sup> “Intensa labor desarrollada por el Jefe de Servicio de Pesca”, *El Heraldo de México*, Los Ángeles, California, 5 de mayo de 1928; “Algo sobre el servicio de pesca del gobierno mexicano”, *El Heraldo de México*, Los Ángeles, California, 5 de octubre de 1928.

Cuadro 5. Productos de pesca explotados en aguas mexicanas y traídos al puerto de San Diego, 1925-1927

<b>Año</b>	<b>Total Kilogramos</b>
<b>1925</b>	5,848,813
<b>1926</b>	3,582,936
<b>1927</b>	4,851,331

Fuente: Elaboración propia con base en informe de José María Tapia.<sup>92</sup>

Cuadro 6. Extracción de totoaba en el Golfo de California, 1924-28

<b>Extracción de Totoaba en el Golfo de California, 1924-28</b>	
<b>Año</b>	<b>Libras</b>
<b>1924-25</b>	171,000
<b>1925-26</b>	664,000
<b>1926-27</b>	1,039,000
<b>1928*</b>	1,838,000
<b>Total</b>	3,712,000
<b>* Hasta el mes de abril</b>	

Fuente: Elaboración propia con base en informe de José María Tapia.<sup>93</sup>

<sup>92</sup> “Intensa labor desarrollada por el Jefe de Servicio de Pesca”, *El Heraldo de México*, Los Ángeles, California, 5 de mayo de 1928; “Algo sobre el servicio de pesca del gobierno mexicano”, *El Heraldo de México*, Los Ángeles, California, 5 de octubre de 1928.

<sup>93</sup> “Intensa labor desarrollada por el Jefe de Servicio de Pesca”, *El Heraldo de México*, Los Ángeles, California, 5 de mayo de 1928; “Algo sobre el servicio de pesca del gobierno mexicano”, *El Heraldo de México*, Los Ángeles, California, 5 de octubre de 1928.

Cuadro 7. Recaudación por concepto de pesca 1925-1928

Año	Cantidad en dólares
1925	\$454,521.09
1926	\$320,530.19
1927	\$482,564.17
1928*	\$497, 613.53

\*Datos de ese año corresponden de enero a junio. Elaboración propia con base en informes de José María Tapia, Jefe del Servicio de Pesca en California, “Intensa labor desarrollada por el Jefe de Servicio de Pesca”, *El Herald de México*, Los Ángeles, California, 5 de mayo de 1928; “Algo sobre el servicio de pesca del gobierno mexicano”, *El Herald de México*, Los Ángeles, California, 5 de octubre de 1928.

Todas las actividades anteriores impactaron en el flujo comercial de la región donde las aduanas captaron ingresos considerables que no podemos documentar por falta de fuentes. No obstante, sabemos que lo recaudado por las aduanas permitió solventar los gastos de la Instrucción Pública, la impartición de Justicia y los haberes de las fuerzas federales acantonadas en el Distrito, y enviar recursos en efectivo al gobierno federal, además de los que recibía por los conceptos de Timbre, Impuesto Sobre la Renta y de la Contribución Federal.<sup>94</sup>

En términos generales se puede observar a lo largo del capítulo y en relación a lo que la historiadora Alexadra Mina Stern mencionó sobre *frontier* (un espacio amplio sin definición) y *lindero* (un espacio delimitado con presencia estatal), que la región fronteriza del Distrito Norte experimentó la transformación de *frontier* en *lindero* durante las primeras décadas del siglo XX, en las que las instituciones de gobierno comenzaron a tener una mayor presencia e incidieron en el proceso. Lo interesante de esto, es que no solo fue el gobierno federal mexicano, sino también el estadounidense y hombres de negocios de esa nacionalidad, por lo que podemos afirmar que la

<sup>94</sup> Véase Paola Chenillo, “Mercurio”; Gómez Estrada, *Gobierno y casinos*; Eric Schantz, “El Botín”; Alexis Marcial, “Esteban Cantú”.

región económica del Distrito Norte se vio “favorecida”, por decirlo de una manera, de su “condición fronteriza” que significó el auge de actividades comerciales derivadas de la presencia de inversiones privadas y gubernamentales mexicanas y estadounidenses, las cuales tuvieron como resultado el establecimiento de negocios enfocados al sector de servicios, casas comerciales, explotación agrícola y pesquera, actividades que atrajeron a un conjunto de ciudadanos chinos, estadounidenses y mexicanos a la región. Ante dicha situación, el gobierno federal mexicano estableció una serie de controles y mantuvo vigilada la costa y el territorio fronterizo para evitar la internación clandestina de mano de obra, mercancías, enervantes y explotación de pesca sin permiso.

## CAPÍTULO 2. CONTRABANDO Y EXTRACCIÓN CLANDESTINA EN EL DISTRITO NORTE DE LA BAJA CALIFORNIA, 1920-28

En este capítulo nos interesa abordar la forma en que evadieron los habitantes los mecanismos de control estatal, así como las condiciones que hicieron posible esta evasión en el Distrito Norte durante la segunda década del siglo XX. Partimos de la hipótesis que las instituciones encargadas de regular la entrada y salida de mercancías, productos y personas se vieron sobrepasadas por la intensa dinámica económica fronteriza del Distrito Norte, descrita en el capítulo primero. Esta debilidad estatal se acentuó en una región donde la sociedad tenía prácticas comerciales arraigadas que se confrontaron con un orden estatal endeble, pues el gobierno federal no tenía mucha presencia ni plena capacidad para hacer respetar las formas legales, a través de sus incipientes instituciones de regulación, en que debían desarrollar las actividades económicas del Distrito.<sup>95</sup> Esta situación adquirió una mayor dimensión en la región fronteriza cuando el gobierno de Estados Unidos proscribió legalmente la inmigración china, la comercialización de opio y licor, cuando tuvieron una amplia demanda en los poblados fronterizos, por lo que su flujo, consumo y utilización como mano de obra continuó a pesar de los controles y la vigilancia establecidos sobre diversos puntos de la frontera entre México y Estados Unidos.

Durante la segunda mitad del siglo XIX se puede observar que los del Distrito Norte realizan intercambios de productos (cuando tiene excedentes) y reciben manufacturas del exterior, California y Arizona, sin regulaciones o controles de alguna autoridad gubernamental mexicana a pesar de que en el lado mexicano las aduanas funcionaron de manera incipiente durante los años

---

<sup>95</sup> Fernando Escalante Gonzalbo, “La corrupción política: apuntes para un modelo teórico”, *Foro Internacional*, 30, núm. 2 (1989), 328-45; Willem Van Schendel, “Spaces of engagement: how borderlands, illicit flows and territorial states interlock”, en Van Schendel y Itty Abraham (editores), *Illicit flows and criminal things*, (Estados Unidos: Indiana University Press, 205), 38-68.

de 1874-1915. Poco a poco esta práctica se confrontó con la autoridad federal tanto de México como de Estados Unidos cuando sus instituciones (aduanas, oficinas de migración, etc.) comenzaron a tener una mayor presencia en la región. El gobierno mexicano necesitaba regular las inversiones en el sector agrícola, la construcción de caminos, vías férreas y el establecimiento de negocios para recabar impuestos.

Como menciona Alegría, las personas consideran que las instituciones de regulación en ocasiones son una “obstrucción” para realizar sus intercambios comerciales<sup>96</sup> sobre todo en lo referente a los impuestos. Un ejemplo de ello, fue el caso de la aplicación del *head tax* de 10 dólares que en 1924 aplicó el gobierno estadounidense a través de la Ley de Inmigración, por lo oneroso del impuesto muchos mexicanos lo encontraron impagable y optaron por cruzar la línea divisoria de manera ilegal. Aunque ellos no fueron los únicos afectados, pues las cámaras de comercio y consorcios azucareros, algodoneros, agricultores y ganaderos establecidos en Colorado, Arizona, Ohio y Texas mencionaron que la iniciativa de ley que el gobierno estaba legislando en el bienio de 1927-1928 en relación al sistema de cuotas aplicado a la inmigración, en este caso mexicana, “acabaría con la economía” y plantearon la necesidad de tener fronteras semilibres. Dado las necesidades de las cámaras de comercio e intereses agrícolas es muy probable que algunos hombres de negocios estuvieran involucrados en el enganche de mexicanos para que se internaran de manera ilegal y trabajaran para ellos, haciendo caso omiso del sistema de cuotas y aprovechando la ambigüedad de la legislación, pues la Ley Migratoria de 1924 de Estados Unidos reconocía como legal la importación de mano de obra barata y no calificada.<sup>97</sup> En ese sentido, si los habitantes percibían a las instituciones de regulación como un “estorbo” ¿cómo realizaron sus actividades en un periodo en el que el gobierno federal comenzó a tener una mayor

---

<sup>96</sup> Alegría, “Juntos”, 89-107.

<sup>97</sup> Carlos González Herrera, *La frontera que vino del norte* (México: Taurus, 2008), 147, 152-53 y 155.

presencia en el Distrito Norte? ¿buscaron evadir de algún modo esas regulaciones que implicaban, por ejemplo, pagar impuestos aduanales a los que no estaban acostumbrados?

Partimos de la idea que una mayor cobertura del gobierno federal mexicano en el Distrito Norte no fue sinónimo de eficiencia, por lo que muchos habitantes de la región fronteriza burlaron los controles estatales relacionados con la regulación del flujo comercial y de personas. Durante la década de los veinte el Estado mexicano se encontraba en una fase de reconstrucción, luego de sufrir los embates de la revolución en el periodo 1910-1920. Durante los siguientes años, cuando terminó el conflicto armado, existieron desacuerdos en el grupo que accedió al poder que conllevaron a brotes armados y rebeliones, las cuales tuvieron repercusiones en las instituciones federales en cuanto a disposición de recursos, organización y funcionamiento, situación que aprovecharon muchas personas en la región fronteriza del Distrito Norte. En ese sentido cabría preguntarnos ¿cuándo se consolidaron las instituciones en el territorio fronterizo del Distrito Norte?

En este contexto en el que el Estado mexicano se está fortaleciendo y en el que muchas personas sacaron provecho de su debilidad, el contrabando puede entenderse como una forma de evasión de los controles estatales y una práctica comercial arraigada, necesaria en algunos casos para obtener productos, mercancías o servicios. Desde el punto de vista gubernamental, con base en la Ordenanza General de Aduanas de 1898 vigente hasta 1928, podemos observar el contrabando como la importación, exportación de mercancías y tráfico de personas realizado con la intención de eludir la vigilancia estatal en los puntos de control establecidos; el tráfico que se realizó clandestinamente por lugares donde no había aduanas, oficinas de migración u otras

dependencias, así como la defraudación con o sin complicidad de los empleados y la sustitución en cantidad o calidad de las mercancías registrada que causarían mayores derechos.<sup>98</sup>

Es necesario clasificar el contrabando según el tipo de producto, mercancías o personas; volumen, cantidad; medios de transporte utilizados; formas de evasión (soborno, pagar menos de lo establecido, registrar menor cantidad) y el tipo de individuos involucrados (gobernantes, cónsules, agentes aduanales, hombres de negocios, ciudadanos de a pie). Además, complementar esta clasificación con los propósitos y necesidades de los que participaron en el contrabando pues algunos realizaron esta actividad por desconocimiento de los reglamentos y dónde estaban puntos de control aduanal, para otros representó una forma de ganarse la vida, ingresos extra, cubrir necesidades básicas, estrategia para acumular capital, maximizar ganancias, compensación de favores, etc. Cabe señalar, que el contrabando de México a Estados Unidos, y viceversa, dependiendo el producto transportado tenía implicaciones distintas, pues el tráfico podría ser de alguna mercancía considerada ilegal en un país, mientras que, en el otro que sí era legal, se estaba evadiendo el pago de impuestos. Además, el contrabando que pasaba por las aduanas se manifestaba de dos formas: pagar una cuota menor de los impuestos correspondientes y la otra, registrar una carga menor. En ambos casos, implicaba la connivencia de funcionarios de distintos niveles.

#### CONDICIONES PARA EL CONTRABANDO EN LA REGIÓN FRONTERIZA DEL DISTRITO NORTE

La aparición de las aduanas, entendidas como presencia federal para ejercer funciones de regulación comercial y recolectar impuestos fue algo tardío en el Distrito Norte de la Baja California. En Tijuana se estableció una aduana en el año de 1874 y tres años después una sección

---

<sup>98</sup> Ordenanza General de Aduanas 1898, vigente hasta 1928, capítulo XVIII, artículos 507 y 510.

aduanal en Ensenada. Fue hasta principios el siglo XX, entre 1901-1904, cuando se establecieron aduanas en Mexicali y Los Algodones, la aduana de Tecate fue la última que se creó aproximadamente en el año de 1915. Aunque también recordemos que ese año había un puesto aduanal en la estación fluvial ubicada en La Bomba, cercana al Golfo de California, que funcionó como sección aduanal. Las aduanas tenían problemas crónicos, uno de ellos era que el gobierno federal no siempre pudo pagar oportunamente a los empleados de estas dependencias, los cuales no pasaban de una decena entre administrador, contador, vigilantes y celadores; otro eran los fraudes y robos constantes perpetrados por funcionarios.

En el plano internacional, el establecimiento de leyes prohibitivas referente a drogas, licores y chinos que incidieron en la dinámica social, política y económica de la frontera México-Estados Unidos, iniciaron con su legislación en los años de 1882, 1914 y 1919. Estas leyes involucraron pronto a México, aunque este país tenía algunos preceptos legales distintos en cuanto al consumo, elaboración de licores, drogas e inmigración china. Debido a las condiciones del Estado mexicano y los conflictos nacionales, el territorio mexicano se vio “arrastrado” a la problemática en su frontera norte, pues fue utilizado para realizar actividades comerciales clandestinas por mexicanos, estadounidenses y otros extranjeros.

Si bien el gobierno mexicano tenía una preocupación respecto al consumo de alcohol y drogas entre sus ciudadanos, estas actividades fueron consideradas un asunto relevante hasta ya entrado el siglo XX.<sup>99</sup> El consumo de drogas y licor comenzó en Estados Unidos a generar supuestos estragos en la sociedad, sobre todo después de la Guerra Civil y propició la organización de grupos que pugnaron por erradicar toda forma de vicio en el país. Lo que llevó a principios del

---

<sup>99</sup> Ricardo Pérez Montfort, *Entre yerba, goma y polvo. Drogas, ambientes y policía en México, 1900-1940*, (México: Era, Conaculta, 2006), 9-21; Froylan Enciso, “Los fracasos del chantaje. Régimen de prohibición de drogas y narcotráfico” en Arturo Alvarado y Mónica Serrano, *Los Grandes problemas de México Vol. XV, Seguridad Nacional y Seguridad Interior*, (México: Colegio de México, 2010), 66.

siglo XX a leyes que restringieron la comercialización del opio y licor, las cuales entraron en vigor en 1914 (Harrison Act) y 1919 (Ley Volstead), respectivamente.<sup>100</sup>

El gobierno mexicano se había sumado a los tratados internacionales para combatir el consumo de opio desde 1912, pero al estallar el movimiento armado contra el presidente Victoriano Huerta, el Estado y sus funciones fueron socavadas y las prioridades en el país fueron de carácter militar. En 1917, con el triunfo del movimiento constitucionalista y posteriormente, bajo la presidencia de Venustiano Carranza, las autoridades mexicanas prohibieron la comercialización del opio. Las disposiciones federales no fueron tomadas en cuenta por algunos caudillos regionales, como el coronel Esteban Cantú, gobernador en el Distrito Norte (1915-1920), quien no reconoció la autoridad de Carranza ni obedeció del todo la proscripción del gobierno referente al opio, ya que su gobierno recibía una cantidad importante, vía impuestos, por su comercialización.<sup>101</sup>

La prohibición del licor en Estados Unidos durante el periodo de 1919-1933, incentivó a algunos propietarios de cantinas y empresarios en estos rubros a vender sus mercancías a mexicanos y connacionales que habían invertido en dichos giros en la frontera mexicana o que trasladaron sus negocios al lado mexicano. La inversión estadounidense en el Distrito Norte en negocios relativos a la diversión, cantinas, apuestas y demás actividades, que implicó venta de

---

<sup>100</sup> David Lorey, *The U.S.-Mexican border in the twentieth century. A history of economic and social transformation*, (Estados Unidos, SRBooks, 2005), 46; Eduardo Sáenz Rovner, “La prohibición norteamericana entre Cuba y los Estados Unidos durante los años veinte y treinta”, *Innovar. Revista de ciencias administrativas y sociales*, núm. 23 (2004), 147-148; Peter Rich Andreas, “Sovereigns and smugglers: enforcing the U.S.-México border in the age of economic integration” (tesis de doctorado, Cornell University, 1999), 83-84.

<sup>101</sup> Javier Garciadiego, “Esteban Cantú y la revolución constitucionalista en el Distrito Norte de la Baja California” (tesis de maestría en Historia de América Latina, Universidad de Chicago, 1979); Max Calvillo, *Gobiernos civiles del Distrito Norte de la Baja California 1920-1923* (México: Segob, INEHRM, 1994); Marco Antonio Samaniego López, *Los gobiernos civiles en Baja California 1920-1923* (Mexicali: UABC, ICBC, 1998); María Eugenia Bonifaz de Novelo, “El gobierno de Esteban Cantú, 1915-1920” en *Ensenada. nuevas aportaciones para su historia*, (Mexicali: UABC, 1999), 471-502; Joseph R. Werne, “Esteban Cantú y la soberanía mexicana en Baja California,” *Historia mexicana* 30, núm. 1 (1980): 1-32; Gómez Estrada, *Gobierno y casinos*; Alexis Marcial, “Esteban Cantú”.

licor, generó al erario ingresos significativos por la aplicación de impuestos a estas actividades. Por esa razón, a pesar de que el gobierno federal intentó “moralizar” la frontera norte entre los años de 1920-1924, (con fines políticos, pues deseaba obtener con esa medida el reconocimiento de su gobierno por parte de Estados Unidos), no avanzó en la práctica debido a la necesidad económica del gobierno federal, pues recibía ingresos de algunos poblados fronterizos donde los casinos, casas de apuestas, etc., eran una base importante de la economía. Por ejemplo, el gobierno del presidente Álvaro Obregón recibió del gobernador del Distrito Norte, general Abelardo L. Rodríguez, fuertes sumas de dinero derivadas de las actividades de disipación social que se desarrollaron en ese lugar. Esos recursos solventaron gastos de las campañas militares en contra del movimiento delahuertista.<sup>102</sup>

La internación de ciudadanos chinos en ambos lados de la frontera también representó un gran negocio para los involucrados, comenzó cuando Estados Unidos prohibió su ingreso en 1882 y perduró hasta 1943. México firmó en 1889 un tratado con China que permitió la migración libre y el establecimiento de ciudadanos chinos en territorio nacional. No obstante, los chinos comenzaron a ser víctimas de persecución y asesinato en estados como Coahuila, Sinaloa y Sonora. Al finalizar el movimiento armado de 1910-1920, el gobierno federal modificó el tratado y comenzó a restringir la internación de chinos al país. Sin embargo, el desarrollo de la agricultura y la construcción de vías férreas demandaron mucha mano de obra de trabajadores dispuestos a soportar las inclemencias del clima y el arduo trabajo, por lo que estos ciudadanos chinos se “convirtieron en una mercancía” muy apreciada por hombres de negocios vinculados a estos

---

<sup>102</sup> Gómez Estrada, *Gobierno y casinos*, 164; Robert Buffington, “Prohibition in the borderland: National government-border community relations”, *The Pacific historical review*, 63, núm. 1 (1994): 19-38; James Sandos, “Northern separatism during the mexican revolution: An inquiry into the role of drug trafficking, 1910-1920”, *The Americas*, 41, núm. 2 (1984): 191-214; Gabriela Recio, “Drugs and alcohol: US prohibition and the origins of the drug trade in Mexico, 1910-1930”, *Journal of Latin American Studies*, 34, núm. 1 (2002): 21-42.

rubros, así como por las compañías de navegación y algunos gobernantes locales en lado mexicano, quienes obtuvieron ingresos significativos por la internación y tráfico de chinos.<sup>103</sup>

Las posturas y acciones diferenciadas de los gobiernos mexicanos y estadounidenses respecto al opio, el licor y la inmigración de chinos crearon en la frontera un espacio de oportunidad para que consumidores, inmigrantes chinos, contrabandistas y autoridades gubernamentales sacaran algún tipo de beneficio. Pero esta situación no explica del todo el auge del contrabando, ya que también hay que considerar la situación material y los recursos disponibles de ambas naciones para establecer controles de regulación y vigilancia que aseguraran el cumplimiento de las disposiciones gubernamentales. De la misma manera, incidió en el contrabando la práctica de amplios sectores de la población que se negaban a acatar las leyes y reglamentos que limitaban y /o gravaban el intercambio comercial.

Según la prensa regional, los contrabandistas abundaron en la zona y el contrabando fue un negocio lucrativo por medio del cual muchas personas lograron amasar pequeñas fortunas, entre ellas los funcionarios y empleados encargados de evitarlo.<sup>104</sup> La sociedad percibía a las aduanas como puestos favorables para medrar gracias a la corrupción. Sobre los agentes fronterizos aduanales y sus prácticas corruptas apareció publicado a manera sátira en uno de los periódicos, el siguiente diálogo:

---

103 Cataliana Velázquez Morales, *Los inmigrantes chinos en Baja California, 1920-1937*, (Mexicali: UABC, 2001); Lawrence Douglas Taylor, "El contrabando de chinos a lo largo de la frontera entre México y Estados Unidos, 1882-1931", *Frontera Norte*, 6, Núm. 11, (1994): 41-57; Nicolás Cárdenas García, "Integrado y extraños en Sonora. La expulsión de los chinos, 1916-1934" en Nicolás Cárdenas García y Enrique Guerra Manzo (coord.), *Integrados y marginados en el México posrevolucionario. Los juegos de poder local y sus nexos con la política nacional*, (México: UAM, Miguel Ángel Porrúa, 2009), 349-399.

104 "El gobernador del Distrito Norte de la Baja California da a conocer su vasto programa de gobierno", *La Prensa*, Los Ángeles, California, 2 de abril de 1921; "Exportación de alcoholes es prohibida", *El Heraldo de México*, Los Ángeles, California, 29 de junio de 1921; "Los antros de vicio de Mexicali son peligro para la juventud de California", *El Heraldo de México*, Los Ángeles, California, 16 de febrero de 1924; "Puertas de hierro guardaran la frontera", *El Heraldo de México*, Los Ángeles, California, 21 de noviembre de 1924", "Mexicali Choque", *Prensa*, San Antonio, Texas, 2 de septiembre de 1929.

– Voy a pedir un huesito en la Aduana,  
y si lo hallo...  
vendo mi casa, el caballo, el coche,  
los dos marranos y...  
– Y entonces ¿con qué te quedas?  
– Con el hueso...  
y al otro año, si acaso te llego a ver,  
iré a enseñarte mi rancho;  
mis cuatro carritos Packard, mi Dodge...<sup>105</sup>

La argumentación de Walter Bernecker sobre la burocracia mexicana da sentido a la percepción que la sociedad tenía sobre algunos empleados aduanales que aprovecharon su puesto para beneficio propio. Aunque este historiador se enfocó en el México del siglo XIX, hay evidencia empírica de principios del siglo XX que refiere la manera en que los empleados de gobierno desempeñaron sus funciones y lo que representó para ellos estar dentro del aparato estatal: “el cargo público era interpretado como una posesión de la que había que sacar el mayor provecho posible [...] muchas personas recurrían a la vía burocrática en busca de riqueza y prestigio”.<sup>106</sup>

Cabe señalar que este tipo de percepción negativa no solo recayó sobre los agentes aduanales. El historiador Carlos González Herrera menciona que las funciones de los inspectores de Inmigración de la zona fronteriza entre Ciudad Juárez y El Paso, eran mucho menos reconocidas y legitimadas por la autoridad del Estado (aspecto que se reflejó en la situación material y recursos destinados a ese nuevo cuerpo de funcionarios en ambos países) y por la sociedad, pues las tareas de inspección y la presencia de agentes en los cruces fronterizos generaron malestar entre la población que estaba acostumbrada a transitar por la línea divisoria sin demoras ni cuestionamientos por parte de la autoridad migratoria, lo que generó una serie de disputas y atropellos entre habitantes y autoridades.<sup>107</sup>

---

<sup>105</sup> “Félix Meza León fue desechado de la Cámara”, *El Heraldo de México*, Los Ángeles, California, 5 de septiembre de 1918.

<sup>106</sup> Walter Bernecker, *Contrabando. Ilegalidad y corrupción en el México del siglo XIX*, (México: Universidad Iberoamericana, 1994), 98.

<sup>107</sup> Carlos González, *La frontera*, 137-38.

Debido a los pocos recursos destinados las dependencias de gobierno y empleados que realizaron funciones de vigilancia en los puertos y garitas, no sorprende que muchos agentes estuvieran involucrados en actividades de contrabando, cometieran actos de corrupción o que trabajaran en más dependencias para cubrir sus necesidades y realizar sus intereses.

## CONTRABANDO Y CONTRABANDISTAS EN EL DISTRITO NORTE

### *Contrabandos*

Con base en el análisis de la documentación podemos hacer distinciones de los contrabandos, procedencia y destino. Los productos como ropa, telas, fósforo, azúcar, alimentos enlatados, etc., se introducían al menudeo por lo general de California al Distrito Norte, en ellos estaban inmiscuidos frecuentemente los comerciantes, aunque hay documentos que señalan que contrabando el azúcar y de telas de seda se hacían a gran escala y con la participación de empleados de gobierno.

La principal mercancía objeto de contrabando en los primeros años de la década fue el licor en todas sus presentaciones. Luego de la prohibición del comercio de licor en Estados Unidos en 1919, el gobierno de ese país permitió a los productores y comerciantes de vino y licores vender o exportar sus mercancías antes de que fueran destruidas, aspecto que fomentó en el corto plazo la importación de bebidas alcohólicas y su contrabando.<sup>108</sup> En ese contexto, el licor cruzó la línea divisoria y en diferentes volúmenes, transportados en furgones cargados o depositados en vagones del tren de la compañía Southern Pacific en California. Durante los primeros tres años después de

---

<sup>108</sup> El gobernador del Distrito Norte de la Baja California da a conocer su vasto programa de gobierno”, *La Prensa*, Los Ángeles, California, 2 de abril de 1921; “Exportación de alcoholes es prohibida”, *El Heraldo de México*, Los Ángeles, California, 29 de junio de 1921; “Los antros de vicio de Mexicali son peligro para la juventud de California”, *El Heraldo de México*, Los Ángeles, California, 16 de febrero de 1924; “Puertas de hierro guardaran la frontera”, *El Heraldo de México*, Los Ángeles, California, 21 de noviembre de 1924”, “Mexicali Choque”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 2 de septiembre de 1929.

la promulgación de la Ley Volstead, los dueños de bares y cantinas introdujeron al Distrito Norte grandes cantidades de licor (cientos de cajas y decenas de barricas). Las aduanas mexicanas debían cobrar 8 dólares de impuestos por galón importado. El contrabando de este género involucró a empleados de gobierno y hombres de negocios en ambas naciones. Aunque también existió el contrabando en menor escala (una caja, galón, botella, ánforas) en el que algunos ciudadanos mexicanos y estadounidenses también estuvieron involucrados.

El licor era una mercancía de circulación restringida en Estados Unidos por eso pasaba de contrabando desde México. La entrada de bebidas alcohólicas a nuestro país estaba gravada y quienes buscaban evadir el pago de impuestos recurrían al contrabando. En ese sentido el tráfico de licores clandestino en la frontera era distinto.

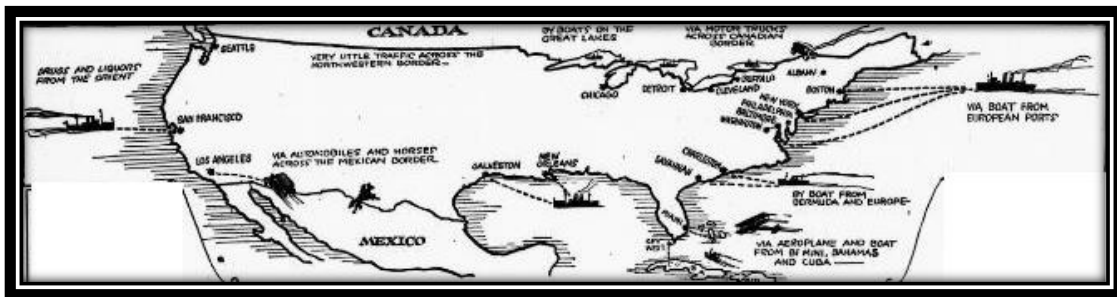
Los comerciantes y usuarios del opio también burlaron los controles y la vigilancia establecidos en ambos lados de la línea divisoria. Por sus características y valor el opio era más sencillo de ocultar y se introducía en pequeñas cantidades. Durante el periodo de 1915-1920, cuando el gobierno del Distrito Norte permitía su comercialización una lata de 8 onzas (226 gramos) valía 125 dólares.<sup>109</sup> Es posible que el precio aumentara debido a la demanda en la región o por los riesgos que implicaba su traslado y las sanciones a las que podían ser sometidos los contrabandistas por la regulación establecida en México en 1923 y 1926 y su prohibición en Estados Unidos desde 1914. Por lo general, el opio que provenía de California era crudo se procesaba en el Distrito y depositaba en almacenes cerca de Mexicali y de ahí lo enviaban al otro lado de la frontera, aunque también se introducía mediante embarcaciones que provenían de Sonora o Sinaloa para finalmente enviarlas a California. Existen registros que indican el uso de

---

<sup>109</sup> Informe del cónsul mexicano de San Diego, California, Manuel G. Paredes a la Secretaría de Gobernación, 3 de marzo de 1916, ADIIH-UABC, *Periodo revolucionario*, 9.26.

avionetas procedentes de ese estado que regresaban con la mercancía desde Tijuana, Tecate y Mexicali.

Mapa 7. Contrabando de drogas y licor a Estados Unidos



Fuente: Library of Congress, *Washington Time Herald*, Washington, 31 de diciembre de 1922.

### *Contrabandistas*

Basados en la documentación analizada sobre el tráfico clandestino en el Distrito Norte, podemos hacer una tipología de las personas, empresas y autoridades inmiscuidas en esta actividad (mexicanos y extranjeros). En esta clasificación consideramos también el valor de las mercancías, volumen del contrabando, organización desplegada y medios utilizados. En primer lugar, están los ciudadanos “comunes” que vieron en el contrabando una forma de ganarse la vida u obtener un ingreso extra y que no tuvieron ningún tipo de vínculo con autoridades u hombres de negocios. En segundo lugar, aquellos que contaron con la protección y actuaron bajo la tutela de hombres de negocios y autoridades gubernamentales. En tercer orden están las empresas de transporte terrestre y marítimo, pilotos. En cuarto lugar, los dueños de casas comerciales, cantinas y hombres “notables” en los negocios. Por último, diversas autoridades gubernamentales y ex funcionarios que facilitaron el contrabando o intervinieron directamente en él.

Como se podrá observar a continuación, el contrabando de diferentes productos y escalas se extendió en la región fronteriza con la participación de hombres, mujeres y niños, quienes aprovecharon la debilidad de las instituciones de regulación, el auge de la demanda de licor, opio y mano de obra barata, para conseguir algún tipo de beneficio económico, el cual varió según el género del contrabando, el volumen y el tipo de conexiones con las que contaban.

### *Contrabando hormiga*

Este tipo de tráfico se caracterizó porque los individuos que lo realizaba, solos o en grupos (de ambos lados de la frontera) no estuvieron involucrados en una red de contrabando, pero aprovecharon como muchos otros la situación precaria de las autoridades de vigilancia e inspección establecidos en la línea divisoria para cruzar mercancías o licores, con la intención de depositarlas en almacenes improvisados con el fin de venderlos clandestinamente en su comunidad a dueños de comercios o bien para consumo propio.

La manera en que introdujeron algunos estadounidenses el licor a su país fue muy elaborada. Por ejemplo, depositaban whiskey en galones dentro del motor o varias personas lo llevaban a pie en cantidades menores para luego depositarlas en un automóvil que los esperaba a una distancia considerable de los puntos de inspección, sobre todo en las noches. Luego de cargar la mercancía, el chofer conducía fuera del camino transitado por las autoridades con los faros apagados.<sup>110</sup>

Los agentes aduanales de ambos lados de la línea divisoria sabían del intenso contrabando y debido al flujo constante de personas que cruzaban, en contraste con el reducido personal aduanal y de migración, no pudieron detener todo, el contrabando hormiga, sobre todo de licor. Las

---

<sup>110</sup> Inspector aduanal al recaudador aduanal, Calexico, California, 26 de abril de 1922, ADIIH-UABC, *Colección Laguna Niguel*, 1.30; “5,000, dólares decomisados en Calexico”, *El cronista del Valle, Brownsville, Texas*, 1 de mayo de 1926. “Tropas mexicanas tomaron parte en la celebración del armisticio”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 17 de noviembre de 1929.

autoridades policiales en California comenzaron a patrullar e inspeccionar las avenidas, pues en muchas ocasiones el licor no tuvo como destino grandes almacenes de empresarios, sino las cocheras de algunas viviendas que fungieron como bares clandestinos o puntos de venta de whiskey, tequila o vinos para los ciudadanos que vivían más al norte del estado para quienes era difícil visitar el Distrito Norte o tardaban más en visitarlo.<sup>111</sup> Por su parte, el opio, la cocaína y la morfina fueron introducidos de manera clandestina al Distrito Norte por mar y tierra y en pequeñas cantidades, ocultas dentro de las cajetillas de cigarro, en caja de zapatos o en costales ya fuera para venderlas a las farmacias o a los fumaderos de opio clandestinos.<sup>112</sup>

Algunos ciudadanos mexicanos compraban en California productos que las autoridades aduanales permitían cruzar sin el pago de impuestos, pero éstos no siempre fueron para consumo personal, se vendían a los comercios establecidos en el lado mexicano de la frontera. La compraventa de productos de contrabando hormiga favorecía también a los comerciantes que estaban obligados a pagar los derechos correspondientes por la importación en mayor escala. En ocasiones participaron niños en el contrabando hormiga, en este caso de ropa, la cual se ponían debajo o se la amarraban a sus cuerpos y la cubrían con su propia vestimenta. Si tenían un medio de transporte como la bicicleta, cruzaban la línea divisoria varias veces al día.<sup>113</sup>

---

<sup>111</sup> “Gacetilla”, *Prensa*, Los Ángeles, California, 6 de noviembre de 1920; Agente especial de inspección aduanal a los Recaudador Aduanal, Calexico, California, 2 de diciembre de 1921, ADIIH-UABC, *Colección Laguna Niguel*, 1.12; “Brillantes fiestas tienen lugar en Venice, California”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 31 de mayo de 1921.

<sup>112</sup> Telegrama de Epigmenio Ibarra Jr a Álvaro Obregón, 6 de octubre de 1921, ADIIH-UABC, *Obregón-Calles*, 6.84; José Inocente Lugo al Secretario de Gobernación, 16 de mayo de 1923; 15 de mayo de 1923 y 22 de marzo de 1923 ADIIH-UABC, fondo *Dirección General de Gobierno*, 9.15, 9.14 y 9.12.

<sup>113</sup> “Gran importancia del contrabando descubierto en Mexicali, B. California”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 5 de julio de 1925; “La sierra de Picachos es almacén de contrabandos”, *El Herald de México*, Los Ángeles, California, 14 de julio de 1925; “Nuevo administrador de la aduana de Ciudad Juárez”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 17 de septiembre de 1925; Maricela González Félix, *Aquí*, 265.

### *Contrabando bajo tutela*

Este tipo de contrabando se caracterizó porque en él estuvieron involucrados individuos que actuaron bajo la protección de funcionarios de gobierno y tuvieron algún tipo de vínculo personal con ellos. Aspecto básico para que dichos sujetos realizaran el tráfico sin casi ningún impedimento, puesto que sus conexiones les permitieron saber si alguien los había denunciado. La protección que tenían les servía para amenazar a quienes los descubrieran y los posibles delatores sabían que existía la posibilidad de que los contrabandistas tomaran represalias al amparo de las autoridades.

Esta situación fue bastante común. En 1921 un comerciante de Ensenada de nombre Adolfo Labastida escribió al presidente Álvaro Obregón para denunciar que un individuo de apellido Rivas, pariente del gobernador del Distrito Norte, Epigmenio Ibarra había contrabandeado 1500 cajas de tequila que ya estaba vendiendo.<sup>114</sup> En 1928, Francisco Garza, quien introducía licor de contrabando a Estados Unidos bajo la protección del entonces gobernador del Distrito Norte, Abelardo L. Rodríguez, fue descubierto cuando acarreaba entre 40 y 50 cajas de tequila en un camión de carga. La persona que lo descubrió informó al jefe de la estación aduanal de Tecate, Luis Jiménez Espinosa, pero en breve Garza supo de la comunicación que recibió el jefe aduanal y lo amedrentó.<sup>115</sup> Los contactos de Garza le permitió conocer la denuncia que había llegado a la autoridad aduanal para poder actuar y tratar de evitar algún tipo de acción en su contra.

Hubo individuos a quienes sirvió la protección para evadir la aplicación de la ley una vez denunciados. Por ejemplo, el director de la Escuela Industrial de Mexicali fue puesto en libertad luego de ser detenido por las autoridades aduanales cuando regresaba de California con un

---

<sup>114</sup> Adolfo Labastida al presidente Álvaro Obregón, Los Ángeles, California, 8 de diciembre de 1921, ADIIH-UABC, fondo *Obregón-Calles*, 4.8

<sup>115</sup> Gómez Estrada, *Gobierno y casinos*, 144-45.

contrabando “consistente de guarniciones” y cojines de cuero para caballo, “que causaban pesados derechos”.<sup>116</sup>

Los habitantes y comerciantes de la localidad sabían que este individuo había acumulado una pequeña fortuna gracias al contrabando y a su cargo de director de la Escuela Industrial. Ésta era una institución del gobierno, donde se fabricaron productos de piel que se quedaban en beneficio del director. Esta prerrogativa le permitió controlar el comercio de calzado y monturas en Mexicali. Algunos comerciantes e industrias independientes de Mexicali denunciaron ante las autoridades la competencia injusta que ejercía el director, pero no tuvieron ningún efecto. A la par de la escuela y con la anuencia de las autoridades locales comenzó a establecer en el poblado algunos talleres mecánicos, estación de baterías, carpinterías y zapaterías.<sup>117</sup> Este caso aporta información acerca de las ganancias que podían resultar del contrabando protegido.

### *Contrabando organizado*

Esta forma de contrabando tiene como característica la extensa área de acción y la capacidad de los contrabandistas para enfrentar a los agentes aduanales y policiales en caso de encontrarse con ellos. Además, los traficantes actúan por su cuenta sin algún tipo de asociación aparente con autoridades del gobierno. Según datos de la prensa, hubo bandas de contrabandistas que tenían como área de operación los estados de Sinaloa, Sonora, Arizona, California y el Distrito Norte, para traficar armas, mercancías, licores o droga. Integrantes de tales bandas eran de nacionalidad rusa y estadounidense, pero también hubo mexicanos dedicados a estas actividades.

---

<sup>116</sup> “Contrabando descubierto en Mexicali, lo conducía en un poderoso automóvil el Director de la Escuela”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 26 de junio de 1928.

<sup>117</sup> “La conducta del gerente de la Escuela Industrial de Mexicali”, *El Heraldo de México*, Los Ángeles, California, 23 de junio de 1928.

En 1926 las autoridades aduanales de Nogales, Sonora, empezaron vigilar con mayor cuidado la frontera debido a que tenían conocimiento de una banda de mexicanos, liderados por Laura Bórquez que se dedicaba al contrabando de armas entre ese estado y el Distrito Norte.<sup>118</sup> Aunque no era la única banda que operaba en la región, pues en 1928 los agentes aduanales sabían que un grupo de rusos cuyas casas comerciales se establecieron en Sinaloa y Sonora, introducían desde Estados Unidos “mercancías valiosas a gran escala”, y las traficaban en toda la parte occidental del país.<sup>119</sup>

Ese mismo año, las autoridades aduanales del Distrito Norte encontraron en Punta Banda, Ensenada, un almacén de vinos y licores que abastecía a las poblaciones del Oeste y sobre todo a las que se encontraban cercanas a la línea divisoria. La banda que utilizaba este almacén estaba integrada por ciudadanos estadounidenses quienes al ser descubiertos se enfrentaron a tiros con las autoridades mexicanas. Luego de la detención de tres de sus integrantes, la prensa ventiló que tenían vínculos con hombres de negocios de Estados Unidos, aunque no mencionaron nombres. Situación bastante común, puesto que los periódicos en ocasiones evitaban identificar a los involucrados por temor a represalias.<sup>120</sup>

### *Compañías, hombres de negocios y connivencia de autoridades*

El tráfico de licores involucró a las compañías del ferrocarril, escuelas de aviación de Estados Unidos y casas comerciales que utilizaron los medios de transporte a su alcance para traficar

---

<sup>118</sup> “Precauciones en la frontera para evitar contrabandos”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 13 de febrero de 1926.

<sup>119</sup> “Contrabando de licores capturado”, *Excelsior*, México, 26 de marzo de 1928, en Centro de Estudios de Historia de México, Carso (en adelante, CEHM-Carso), fondo *Oficialía Mayor*, sección 4, carpeta 681.

<sup>120</sup> “Los contrabandos en occidente obedecen a la existencia de una banda internacional”, *El Universal Gráfico*, 24 de noviembre de 1928, CEHM-Carso, fondo *Oficialía Mayor*, sección 7, carpeta 413; “Un contrabando de sedas en Mexicali”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 29 de junio de 1926; “El tesorero Municipal de Mexicali fue cesado”, *La Prensa*, San Antonio, Texas, 9 de julio de 1926.

sustancias prohibidas y personas de manera clandestina en la región fronteriza del Distrito Norte con la colaboración ex empleados de gobierno, autoridades y hombres de negocios que tenían el conocimiento necesario y los medios para llevar a cabo dichas actividades.

Un ejemplo de lo anterior es el caso del ex administrador aduanal de Tijuana de apellido Villaseñor, quien en colaboración con el ciudadano estadounidense James S. Stewart, contrabandearon licor de California al Distrito Norte. Stewart volaba en una avioneta “a gran altura” para cruzar la línea divisoria sin ser visto, Villaseñor lo esperaba en un automóvil en el que depositaban el licor.<sup>121</sup> Este medio de transporte también fue utilizado para traficar chinos de Tijuana y Mexicali a California con la participación de pilotos comerciales, maestros y estudiantes de una escuela de aviación estadounidense (con la colaboración de mexicanos).<sup>122</sup>

Varios informes que recibieron las autoridades locales y federales indicaron que las embarcaciones *La Paz*, *Calmalli* y *Mexicali* transportaban droga entre el puerto fluvial de La Bomba, (ubicado en la desembocadura del Río Colorado al sur de Mexicali) y las costas de Sonora y Sinaloa. El *Mexicali* era capitaneado por un individuo llamado David G. Dávila o Luis Dávila. Una vez que la embarcación llegaba al puerto fluvial, el Jefe de Vigilancia, Eduardo Ceseña y su subalterno, Aurelio Castañedo, se encargaban de descargar el contrabando y conducirlo hasta Mexicali para depositarlo en la tienda de un señor de apellido Barbara. Según los reportes sobre las actividades de estos sujetos, las ganancias que obtuvieron les permitieron comprar un vapor de gasolina, *La Lolita*, que utilizaron por transportar opio.<sup>123</sup>

---

<sup>121</sup> Informe del cónsul de San Diego, California, Enrique Ferreira al Cónsul General de México 13 de diciembre de 1921, Secretaría de Relaciones Exteriores (en adelante SRE), fondo, *Consulados mexicanos en Estados Unidos*, (en adelante CMEU), Legajo 623, expediente, 5.

<sup>122</sup> “Fue tiroteado un avión en Los Ángeles”, *La Prensa*, San Antonio, Texas, 2 de mayo de 1927; “Tres chinos que entraron de contrabando, arrestados”, *El Herald de México*, Los Ángeles, California, 6 de mayo de 1927; “2 Mex (sic) hablan de contrabando de orientales”, *El Herald de México*, Los Ángeles, California, 4 de mayo de 1927.

<sup>123</sup> José Inocente Lugo a Plutarco Elías Calles, 27 de abril de 1922, ADIIH-UABC, *Dirección General de Gobierno*, 5.43; José Inocente Lugo a Plutarco Elías Calles, 16 de junio de 1922, ADIIH-UABC, *Dirección General de Gobierno*, 9.2.

Cabe mencionar que Dávila capitaneaba una embarcación propiedad de Federico Dato, cuñado del ex gobernador Esteban Cantú (1915-1920). Para nadie era desconocido que la familia Dato transportaba opio en sus barcos *San Esteban* y *Mexicali*, los cuales tocaban los puertos de Guaymas y Santa Rosalía para al final llegar a La Bomba y desembarcar la mercancía que introducían a California. En esos años el entonces gobernador Cantú utilizó a la tropa que estaba acantonada en el lugar para desembarcar y transportar el opio.<sup>124</sup>

La participación de militares en el contrabando no ocurrió exclusivamente durante el periodo de gobierno del coronel Cantú. En 1922 un individuo que llegó al Distrito Norte procedente del puerto de Tampico, Tamaulipas, de nombre Manuel Rodríguez, envió una carta al presidente Obregón para denunciar la participación de dos chinos y un oficial del ejército en actividades de contrabando de opio, Rodríguez afirmaba que el oficial utilizó documentos timbrados del gobierno para introducir el opio de estos chinos como si fueran municiones para la tropa.<sup>125</sup> Al registrar como municiones el cargamento de opio el oficial podía asegurar que la carga no sería inspeccionada por otros empleados.

Las embarcaciones de empresas no solamente se utilizaron para el tráfico de enervantes. Arnulfo Liera, conocido comerciante de Mexicali, tuvo una compañía de navegación que se dedicaba, entre otras cosas, a transportar mercancías y chinos de contrabando por el puerto fluvial de La Bomba. Los chinos que llegaron a este lugar provenientes de Sonora fueron guiados hasta

---

<sup>124</sup> Eric Schantz, “De la farmacia abierta a la criminalización de enervantes: la transición al régimen de control de droga en la zona fronteriza de México y Estados Unidos (1900-1925), en Jorge Alberto Trujillo Bretón, coord., *En la encrucijada. Historia, marginalidad y delito en América Latina y Los Estados Unidos de Norteamérica (siglo XIX y XX)*, (México: CUCSH-UAG, 2010); César Marcial, *Esteban Cantú*, 68; José Inocente Lugo al general Plutarco Elías Calles, 11 de junio de 1922, ADIIH-UABC, Colección AGN, *Dirección General de Gobierno*, 9.2.

<sup>125</sup> Es probable que el señor Manuel Rodríguez fuera conocido o tuviera alguna reputación estimable, pues el presidente Obregón ordenó a Lugo que investigara sobre la denuncia que realizó dicho individuo. Torreblanca a Lugo, 11 de agosto de 1923, ADIIH-UABC, Colección AGN, *Obregón-Calles*, 2.62.

el valle de Mexicali para trabajar en el campo o cruzaron a territorio estadounidense a pie, en automóvil o avioneta, dependiendo de los recursos que tuvieran para pagar su traslado.<sup>126</sup>

Los contrabandistas también utilizaron el tren para realizar sus actividades de contrabando. En un telegrama que envió el cónsul mexicano de San Diego, Enrique Ferreira, al embajador mexicano en Washington, D.C., relativo al tránsito de licores que llegaron a Tijuana durante el periodo de enero a agosto de 1921, señaló que había ciertas irregularidades en cuanto a los registros que había cotejado de las aduanas de California y del Distrito Norte, resultando una gran diferencia en el volumen de licor importado, cuya pérdida para el erario significaba millones de pesos. Mencionó que los agentes del ferrocarril de San Diego y Arizona eran sospechosos de participar en el contrabando de licor y de estar en connivencia con las autoridades aduanales del Distrito.<sup>127</sup>

En 1922 un informe anónimo enviado al gobernador del Distrito, señaló que Anaya Rello (o Rey), quien ejerció varios cargos en el ramo de Hacienda, entre ellos administrador de la aduana de Los Algodones en 1915, Vista de Tesorería<sup>128</sup> en 1920 y recaudador de Rentas en Ensenada en 1922, estuvo involucrado en el contrabando de cerveza en connivencia con un agente del ferrocarril de apellido Redondo y del señor Contreras dueño de una cantina, quien antes había sido Vista Aduanal y como tal había dejado pasar varios cargamentos de licor sin que los destinatarios pagaran ningún tipo de derechos aduanales.<sup>129</sup>

En los informes consulares también se puede observar la participación de casas comerciales como La Casa Henderson y L. A. Hutchinson en el contrabando de licores. Ambas tenían tratos con los administradores, contadores y vigilantes aduanales en el Distrito Norte. Estas empresas

---

<sup>126</sup> Serafín E. y Miguel Sánchez, *El puerto*, 7, 14-15.

<sup>127</sup> Telegrama de Enrique Ferreira al cónsul general de México en Washington, D.C. 16 de agosto de 1921, SRE, *CMEU*, Legajo 612, expediente 32.

<sup>128</sup> Se le denominó Vista a la función de vigilancia que ejercieron los empleados aduanales.

<sup>129</sup> Anónimo al Gobernador del Distrito, San Isidro, California, 1 de marzo de 1922, ADIIH-UABC, *Colección Adalberto Walter Meade*, 9.21.

comerciales tenían capacidad económica para intentar sobornar a los cónsules mexicanos de California, quienes certificaban las facturas del licor que debían presentar a las autoridades aduanales para su importación. De hecho, trataron de entrar en contubernio con Ferreira para que pasara su carga de licores al poblado de Tijuana. Ferreira advirtió a la Auditoría Regional con sede en Hermosillo, Sonora, sobre las irregularidades en los cobros aduanales por importación de licor en la aduana de Tijuana en 1921. Según los informantes secretos del cónsul, comentarios de la gente y comerciantes de la región, en un solo día los comerciantes pasaron de 25 a 30 furgones que contenían whiskey, aunque no especificó si eran cajas o barricas.

La Casa Henderson supo de las investigaciones que estaba realizando el cónsul Ferreira, por lo que envió un individuo de apellido Aldrete a abordarlo con la intención de sobornarlo para que no reportara ningún tipo de irregularidad.<sup>130</sup> Lo mismo intentó la casa comercial L. A. Hutchinson, quien mandó a una persona a la residencia del cónsul con el mismo propósito. Ante la negativa de Ferreira, ambas casas comerciales se acercaron al consulado mexicano en Calexico y a las autoridades aduanales de Mexicali. A pesar de que Ferreira habló sobre el contrabando con su homólogo de Calexico y acordaron cobrar los impuestos correspondientes, cuando llegaron los furgones de Henderson y de Hutchinson a la aduana de Mexicali pagaron de 4 a 6 dólares por galón y no los 8 dólares estipulados. Ante este arreglo favorable, el contrabando de licores empezó a cruzarse por Calexico para evitar la inspección del cónsul mexicano de San Diego y ahorrarse el pago completo de derechos aduanales.<sup>131</sup>

Existen dos formas de escamotear o evadir los controles: pagar una cuota menor y registrar una carga menor. Esto implicó a las autoridades consulares y aduanales en los contrabandos de

---

<sup>130</sup> Enrique Ferreira a Adolfo de la Huerta, 4 de enero de 1922, ADIIH-UABC, Colección AGN, *Obregón-Calles*, 3.15; Ferreira a Obregón, 22 de marzo de 1922, ADIIH-UABC, Colección AGN, *Obregón-Calles*, 4.5.

<sup>131</sup> Enrique Ferreira a Adolfo de la Huerta, 4 de enero de 1922, ADIIH-UABC, Colección AGN, *Obregón-Calles*, 3.15; Ferreira a Obregón, 22 de marzo de 1922, ADIIH-UABC, Colección AGN, *Obregón-Calles*, 4.5.

licores, pero también hubo caso en los que se decomisaron grandes cantidades de licores a empresarios y que posteriormente, gracias a la intervención de “influencias” extrañas en el gobierno, les regresaron su preciada mercancía.<sup>132</sup>

Un informe confidencial que llegó al entonces gobernador del Distrito, José Inocente Lugo, (1922) señaló que Carl Withington, Frank Bayer y William Allen, cuya sociedad operó los casinos Tivoli y Foreign Club en Tijuana y del ABW y El Tecolote en Mexicali, tuvieron en su nómina a empleados y ex empleados aduanales de ambos lados de la frontera y que uno de sus colaboradores, Jack Atkin, se encargó de que los empleados americanos y mexicanos de las aduanas no fueran removidos constantemente.<sup>133</sup>

En términos generales, el contrabando de licor implicó relaciones internacionales y arreglos entre británicos, canadienses y estadounidenses con los gobernantes y funcionarios mexicanos. Un ejemplo de lo anterior es la relación del gobernador Abelardo L. Rodríguez (1923-1928) con el británico W.D. Madden. Este individuo llegó a Ensenada proveniente de Yukón, Canadá, para ejercer el cargo de vicecónsul en la localidad. Desde su oficina cooperó durante un par de años con la Independent Liquor Ring, organización canadiense distribuidora de licor, involucrada en el contrabando a gran escala entre ese país y Estados Unidos. La intervención de Madden fue muy similar a la del consulado mexicano en Calexico, pero en este caso, el cónsul extendió documentación con datos falsos sobre las actividades de los barcos y sus destinos. Luego de que Madden fue denunciado y cesado, fungió como intermediario entre el capitán David Lloyd Jones, representante de un grupo de empresarios ingleses dedicados a la producción de whiskey y

---

<sup>132</sup> Enrique Ferreira al presidente Obregón, 16 de agosto de 1921, ADIIH-UABC, Colección AGN, *Obregón-Calles*, 4.4; Enrique Ferreira a Obregón, 15 de mayo de 1922, ADIIH-UABC, Colección AGN, *Obregón-Calles*, 4.30; Liborio Cadena a Obregón, 25 de marzo de 1922, ADIIH-UABC, Colección AGN, *Obregón-Calles*, 4.35.

<sup>133</sup> M.C.M a José Inocente Lugo, San Diego, California, 1 de marzo de 1922, Fideicomiso Archivos Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca (en adelante FAPEC-FT), Fondo *Archivo Plutarco Elías Calles* (en adelante APEC), Expediente 127, Inventario 3316, Legajo 4/12.

el entonces gobernador del Distrito, Abelardo L. Rodríguez. Los británicos esperaban una reducción en los gravámenes sobre la importación de licor, el cual sería depositado en un almacén de Ensenada, propiedad de Madden, que sería el centro distribuidor óptimo debido a su cercanía con otros puertos de la costa estadounidense. Según las promesas del ex vicecónsul, a cambio de la rebaja el erario local y el propio Rodríguez resultarían beneficiados por las constantes importaciones en gran escala que se llevarían a cabo en el puerto.<sup>134</sup>

### *Contrabando y empleados de gobierno*

Algunos empleados de gobierno vieron la oportunidad que ofrecía la Ley Seca en Estados Unidos y capitalizaron las ventajas de su puesto para realizar actividades de contrabando de licores. Algunos de ellos contactaron a particulares y hombres de negocios de ese país que tenían los medios de transporte necesarios para movilizar grandes cantidades de mercancía de manera rápida y discreta. Los informes al respecto nos permiten conocer la red de contactos e implicados en dicha actividad, así como la impunidad con que actuaron algunos de ellos.

Cabe señalar que la exportación de licores a territorio mexicano debía tener la autorización del Comité Prohibicionista de Estados Unidos que dependía del Departamento del Tesoro y de los consulados mexicanos en ese país. Los hombres de negocios y comerciantes requerían la autorización y certificación de las facturas, así como pagar los ocho dólares de impuestos por galón de licor. El engorro de los trámites y el pago hicieron que buscaran en las dependencias a sujetos sobornables y esperaban que las autoridades registraran una cantidad menor de licor, así como pagar de cuatro a seis dólares o no pagar.<sup>135</sup>

---

<sup>134</sup> Gómez Estrada, *Gobierno y casinos*, 141-144.

<sup>135</sup> Informe sobre averiguación de agentes aduanales al exportar licores a Tijuana durante los años de 1921-1922, Secretaría de Relaciones Exteriores, en adelante SRE fondo *Consulados Mexicanos en Estados Unidos*, CMEU, Legajo 612, Expediente 32.

Hubo personas vinculadas a las autoridades cuyas relaciones les permitieron obtener un puesto en el gobierno que aprovecharon para realizar actividades de contrabando. Un ejemplo connotado en el Distrito Norte fue el de Otto Moller, quien contó con el apoyo de su paisano, el general Abelardo L. Rodríguez, para llegar a la presidencia municipal de Mexicali. El general Rodríguez desempeñaba entonces el cargo de Jefe de Operaciones Militares y garantizó el voto de 200 soldados de la guarnición federal para que resultara electo Moller, pero al comprobarse dicha votación, que violaba el reglamento electoral, el juez federal desconoció el triunfo de Moller.<sup>136</sup>

No obstante, Moller contendió de nuevo en 1922 y obtuvo la presidencia municipal. Pronto hizo cambios en la planta de funcionarios municipales con el propósito de colocar a sus colaboradores cercanos, entre ellos a su hermano Fernando. Una serie de informes del Inspector General de Policía, enviados a la Secretaría de Gobernación, señalaron que Otto envió a su hermano en sustitución del delegado municipal para que vigilara el puerto fluvial de La Bomba con la intención de facilitar el cargamento de opio y otras drogas en ese lugar.<sup>137</sup>

La población de Mexicali conocía la situación y la prensa regional refería que Moller y su hermano estaban involucrados en el contrabando de chinos, prostitutas, opio y marihuana.<sup>138</sup> Debido a la presión política que pesaba sobre su administración, aunado a la negativa de que revisaran libros de contabilidad del ayuntamiento, fue destituido y puesto en prisión bajo el cargo de participar en el tráfico de drogas y malversación de fondos, pero salió al poco tiempo porque

---

<sup>136</sup> Gómez Estrada, *Gobierno y casinos*, 146-147; Samaniego López, *Los gobiernos*, 132-33.

<sup>137</sup> "Otto Moller depuesto del cargo y a punto de ir a la cárcel", *El Herald de México*, Los Ángeles, California, 29 de noviembre de 1922. Desde el periodo del coronel Cantú, 1915-1920, llegaban embarcaciones a este puerto fluvial de la costa de Sonora y Sinaloa, en algunos casos traían opio, donde las fuerzas militares del coronel las desembarcaban y transportaban a un almacén que se encontraba en las inmediaciones de Mexicali y San Felipe, para después enviarlas a California

<sup>138</sup> Schantz, "De la farmacia", 362, 369, 375; "Al presidente municipal de Mexicali se le exige su inmediata renuncia", *El Herald de México*, Los Ángeles, California, 29 de agosto de 1922; "Otto Moller depuesto del cargo y a punto de ir a la cárcel", *El Herald de México*, Los Ángeles, California, 29 de noviembre de 1922.

las autoridades judiciales no lograron demostrar su culpabilidad.<sup>139</sup> Luego de que Otto saliera de la cárcel, el Agente del Ministerio, Nemesio Chávez, quien lo había consignado ante las autoridades en 1922, fue acribillado junto con su esposa. Según la prensa, existía el rumor de que Chávez tenía la intención de aprehender a unos traficantes de narcóticos con los que probablemente el ex alcalde de Mexicali estaba en connivencia, y por eso fue asesinado.<sup>140</sup>

Durante los años de 1920-1923 en el Distrito Norte, diversas autoridades consulares, así como la prensa mexicana en Estados Unidos, señalaron una serie de irregularidades en las aduanas donde aparecieron inmiscuidos administradores, contadores y demás agentes (vista de aduanas, jefes de resguardo, celadores). Uno de los principales informantes fue Enrique Ferreira, cónsul de México en San Diego, California y primo del general Elías Calles. Ferreira realizó una serie de diligencias para encarcelar en Tijuana a Francisco Javier Fernández, administrador de la aduana del mismo poblado, a Agustín Antúnez, contador y a Romeó Bretón, vigilante, quienes en septiembre de 1921 robaron los fondos de la aduana, abandonaron sus puestos y se internaron en California.<sup>141</sup>

El administrador Francisco Javier Fernández también era sospechoso de estar involucrado en el contrabando de licores. Ferreira informó al gobierno federal sobre una serie de irregularidades en la aduana de Tijuana. El último caso reportado fue el de 130 barriles de licor que fueron

---

<sup>139</sup> Samaniego, *Los gobiernos*, 237.

<sup>140</sup> “Doble Tragedia en Mexicali, Baja California”, *El Heraldo de México*, Los Ángeles, California, 13 de febrero de 1923.

<sup>141</sup> Luego de abandonar sus cargos de manera sospechosa, el Inspector de la Contraloría, un señor de apellido Paredes ordenó a un piquete de infantería que vigilara la caja y se dirigió a traer al agente del ministerio público para cotejar las cuentas y efectivo que había. El resultado del corte de caja arrojó que los agentes habían sustraído la cantidad de 86 mil pesos, por lo que después de que el ministerio público realizara las investigaciones pertinentes, el Juez Primero, Abelardo Medina y Díaz, giró la orden de aprensión contra el administrador, contador y vista de aduana por ser presuntos responsables por el delito de peculado y abandono de empleo. Queja del cónsul de México en San Diego, California, C. Enrique Ferreira contra el C. Lic. Abelardo Medina y Díaz, Juez Primero de Distrito en el Territorio de la Baja California, 17 de octubre de 1921. *Archivo Histórico de la Casa de la Cultura Jurídica de Tijuana* (en adelante AHCCT), Fondo CCJ-Tijuana, Subfondo 7JDO, Año 1921-1922, Caja 36, Expediente 0/1921; Expediente criminal del presunto reo Francisco Javier Fernández por el delito de peculado y abandono de puesto, 1 de septiembre de 1921. *AHCCJT*, Fondo CCJ-Tijuana, Subfondo, 7JDO, año 1921-1922, Caja 36, Expediente 30/1921.

introducidos de manera clandestina de Estados Unidos y permanecían en los almacenes de la aduana administrada por Fernández. Ferreira sospechaba que el administrador de la aduana de Tijuana era protegido por el Juez de Distrito Abelardo Medina, quien estaba enterado del caso y daría el fallo. El Juez era compadre de Aldrete, individuo acusado por Ferreira de ser “el eje del contrabando que en Tijuana se ha venido cometiendo y el que me ofreció [...] la cantidad de dos mil dólares a fin de que la Secretaría [...] no tuviera conocimiento de sus hechos”.<sup>142</sup>

Un caso similar sobre protección de contrabandos de licores es el del celador del resguardo marítimo de la aduana de Ensenada, apodado “El Ronquito” quien protegió el traslado de mercancías, pero al ser descubierto fue despedido.<sup>143</sup> Otro ejemplo, es el caso de Francisco Díaz Velasco, nacido en Nogales, Sonora en el año de 1885, fue comandante del resguardo de Mexicali en 1921, administró la aduana del mismo poblado durante 1922 y ese año estuvo bajo tres investigaciones del Ministerio Público por el delito de peculado y dos por contrabando. Velasco tenía vínculos amistosos con Obregón y le solicitó interceder por él, explicándole que el responsable del peculado era el contador Gabriel Doddier y que las acusaciones provenían de contrabandistas a quienes no permitió introducir 20 barriles de whiskey libres de impuestos porque el erario perdería 20 mil pesos.<sup>144</sup>

Por medio de un telegrama, Obregón solicitó al gobernador del Distrito Norte, José Inocente Lugo, ayuda para Velasco quien, según el presidente, era una persona de probada

---

<sup>142</sup> El Juez Abelardo Medina, desestimó las acusaciones que pesaban sobre Fernández, respondiendo a Ferreira que los barriles no podían ser considerados contrabando ya que la ley les daba ese nombre a las mercancías introducidas sin el conocimiento de las autoridades fiscales y como dichos barriles estaban en el depósito, lo cual suponía que las autoridades tenían conocimiento de que entraron a territorio nacional, no podía considerarse contrabando. No obstante, Ferreira replicó que ese tipo de argumentación las debía de realizar el abogado defensor y no el Juez en quien recae la obligación de enterarse del caso y dar el fallo. Queja del cónsul de México en San Diego, California, C. Enrique Ferreira contra el C. Lic. Abelardo Medina y Díaz, Juez Primero de Distrito en el Territorio de la Baja California, 17 de octubre de 1921. *AHCCJT*, Fondo CCJ-Tijuana, Subfondo 7JDO, Año 1921-1922, Caja 36, Expediente 0/1921.

<sup>143</sup> “Esbozándolos, ‘El Ronquito’”, *La Prensa*, Los Ángeles, California, 22 de diciembre de 1921.

<sup>144</sup> Velasco a Obregón, 3 de octubre de 1922, ADIIH-UABC, Colección AGN, *Obregón-Calles*, 7.52.

“honorabilidad” a la que conocía desde hacía 20 años. En específico, le ordenó intervenir en el proceso que se llevaba a cabo en el Distrito para que la consignación de Velasco se realizara en la Secretaría de Hacienda.<sup>145</sup>

Obregón comunicó a Velasco: “tengo la seguridad de que las responsabilidades que te aparecen obedecen a actos ejecutados por otros”. La injerencia del presidente rindió frutos, pues a pesar de que Velasco fue declarado culpable y se emitió el auto de formal prisión, el Juez de Distrito ordenó suspenderlo por vía de un amparo. La Secretaría de Hacienda envió un telegrama al Administrador General del Timbre, quien fungía como Agente del Ministerio Público, con la orden de enviar a Velasco a la ciudad de México. Poco después, Obregón volvió a escribir al administrador en apuros y le informó: “ya he tratado este asunto con la Secretaría de Hacienda y puede usted pasar [...] a esta capital, donde tendrá todas oportunidades que desee para demostrar su inculpabilidad.”<sup>146</sup>

Velasco convenció de su “inocencia” a los funcionarios de la Secretaría de Hacienda y a Obregón. El Secretario de Hacienda lo reasignó a la administración pública en Nayarit, pero Velasco rechazó el cambio y pidió continuar con su empleo en la aduana de Mexicali. Obregón le aclaró que las investigaciones en su contra continuaban, por lo que reinstalarlo en el servicio en Mexicali “sería motivo de graves censuras para mí, pues se diría que la amistad personal está por encima de las medidas y reglamentos que rigen a todas las aduanas.” Concluyó que mientras continuaran en proceso las investigaciones en su contra, se instalaría donde la Secretaría de Hacienda lo necesitara; en 1923 regresó a Mexicali como Visitador de Aduanas.<sup>147</sup>

---

<sup>145</sup> Obregón a Lugo, 29 de septiembre de 1922, ADIIH-UABC, Colección AGN, *Obregón-Calles*, 7.52.

<sup>146</sup> Expediente criminal en contra de Francisco Díaz Velasco y Gabriel Doddier por el delito de peculado, *AHCCJT*, Fondo CCJ-Tijuana, Subfondo, 7JDO, año 1922-1923, Caja 41, Expediente 50/1922; Expediente criminal de Eustaquio Rosas y Francisco Díaz Velasco por los delitos de contrabando, *AHCCJT*, Fondo CC-Tijuana, Sub fondo, 7JDO, año 1922 Caja 41, Expediente 51/1922.

<sup>147</sup> Obregón a Verdugo, 4 de noviembre de 1922, ADIIH-UABC, Colección AGN, *Obregón-Calles*, 7.52.

Hubo empleados de gobierno que se organizaron para realizar actividades de contrabando, por ejemplo, en 1920, el Secretario de la Delegación de Tijuana en unión con un señor llamado José Gutiérrez y Ferino Lorenzo, formaron una compañía con la intención de contrabandear whiskey hacia Estados Unidos en donde tenían un almacén. Sin embargo, Lorenzo fue detenido en una de sus recorridos en California y se descubrió el lugar donde depositaban el whiskey, por lo que el negocio terminó. Luego de algunas discusiones entre el Delegado y Gutiérrez, a partir de la detención de Lorenzo, se ventiló en la prensa que el Delegado de gobierno también estaba involucrado en dichas actividades, aunque no se mencionó su nombre.<sup>148</sup>

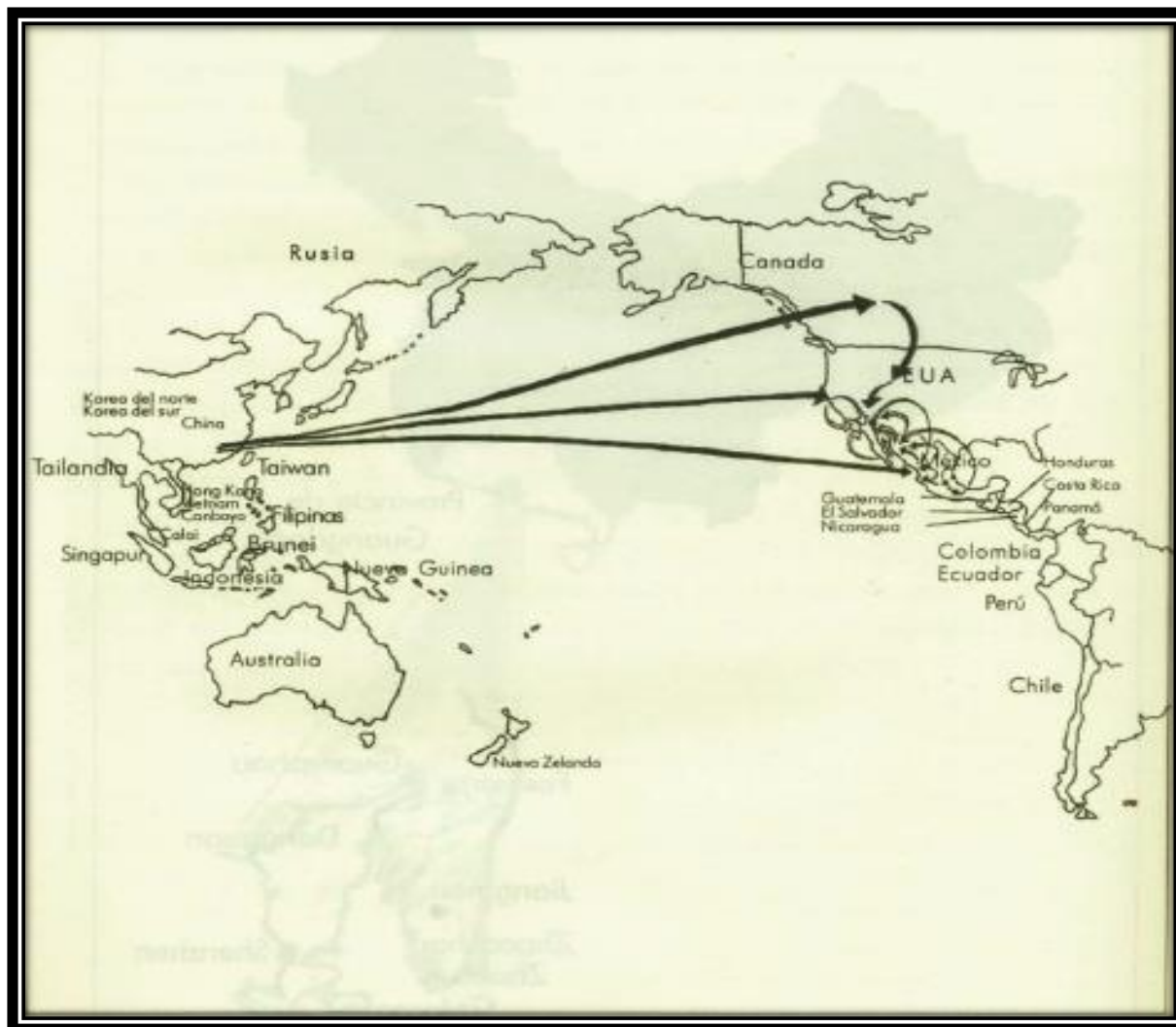
### *Tráfico de chinos*

El tráfico de chinos iniciaba su enganche en China o México para trabajar en los campos agrícolas del Valle de Mexicali y Valle Imperial, otros intentaban llegar a San Francisco, donde había una comunidad china importante y empleos en casas comerciales. La ruta para su internación varió según el punto de enganche, si provenían de Cantón se dirigían al puerto de Macao y de ahí a Hong Kong para llegar a Yokohama en Japón y navegar en dirección a Honolulu y finalmente llegar a San Francisco, California, o a algún puerto del Pacífico mexicano como Ensenada, La Paz, Mazatlán o Guaymas, como se puede observar en el Mapa 8.

---

<sup>148</sup> “Notas de Tijuana”, *Prensa*, Los Ángeles, California, 9 de octubre de 1920.

Mapa 8. Rutas migratorias de China a la costa americana del Pacífico



Fuente: Catalina Velázquez, *Los inmigrantes*, 314.

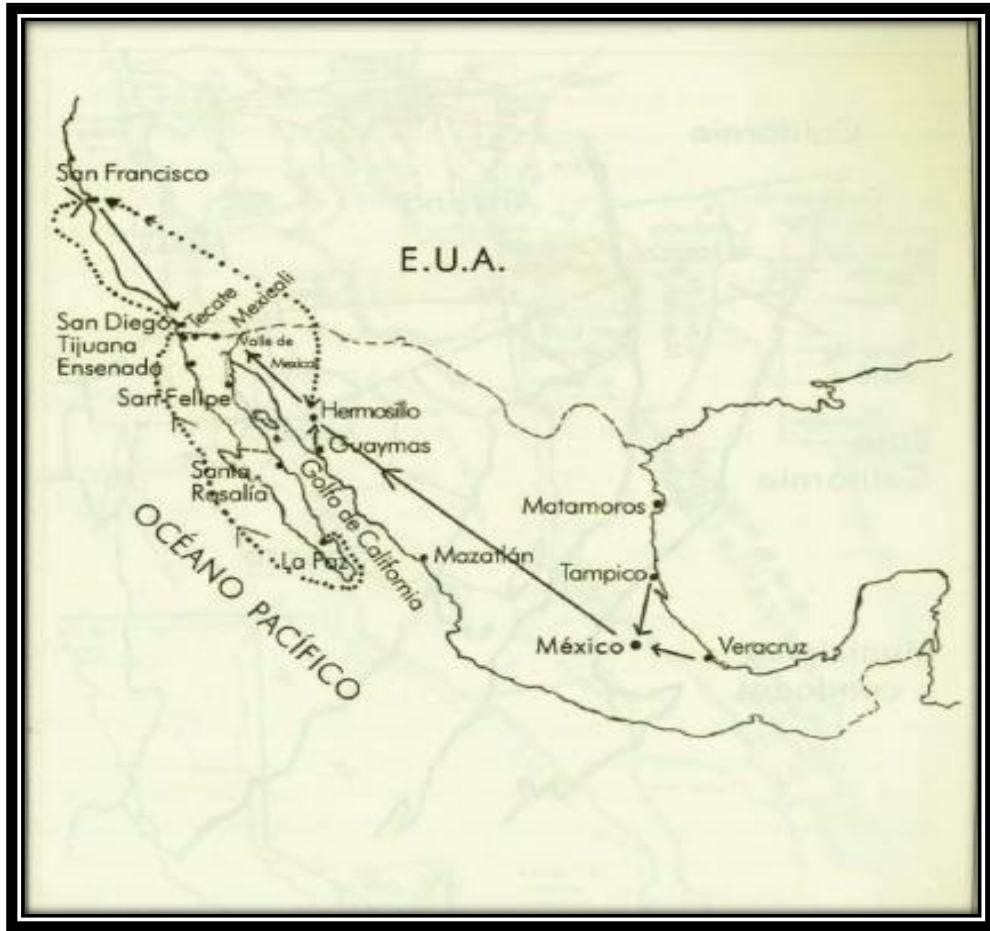
En el caso del Distrito Norte, una vez que desembarcaban en Ensenada, guías chinos, mexicanos o estadounidenses, los trasladaban por los poblados de Tijuana, Campo en California, los valles agrícolas de Mexicali e Imperial para finalmente dejarlos en los barrios chinos de San Diego o San Francisco. Los contrabandistas utilizaron embarcaciones y escondían a los chinos en las bodegas de las goletas. Partían del puerto de Ensenada a San Francisco, aunque esta ruta era

más complicada debido a la vigilancia en los puertos. Otra manera de realizar el contrabando fue mediante el uso de avionetas. Desde una autopista clandestina en los poblados de Tijuana, Tecate y Mexicali, cargaban a unos cuantos chinos para internarse en alguna pista de aterrizaje en el territorio estadounidense. Como se puede apreciar en el Mapa 9, si los chinos eran enganchados en el territorio mexicano, llegaban al Distrito Norte por el puerto fluvial de La Bomba, provenientes de Sonora y de ahí eran llevados a pie o en camionetas hasta Mexicali; si provenían de La Paz, en el Distrito Sur de la Baja California, se embarcaban para llegar a Ensenada donde hacían una escala, o en algunos casos de manera directa llegaban a los puertos de San Diego y San Francisco, California. También salían por rutas terrestres desde Sonora para llegar a California, cruzando por San Luis Rio Colorado, el Valle de Mexicali y Arizona, dependiendo del interés de los chinos, algunos se establecían en territorio mexicano y otros cruzaban a Estados Unidos a pie.<sup>149</sup> Las características de la línea divisoria internacional entre los poblados de Mexicali en el Distrito Norte y Calexico, en California, (separados por una calle), facilitaron a los traficantes el cruce clandestino de chinos, sin ningún tipo de problema. Esta actividad fue bastante sencilla, pues algunos contrabandistas tan solo tenían que entablar conversación con chinos que deseaban cruzar al lado estadounidense y hechos los arreglos los dejaban en las cercanías de El Centro o Campo, California.

---

<sup>149</sup> Lawrence, "El contrabando", 47-48; Velázquez, 314-315; Delgado, *Making*, 76-102; Chao, *Chinese*, 47-65; "2 Mex. Hablan de contrabando de orientales", *El Heraldo de México*, Los Ángeles, California, 4 de mayo de 1927; Maricela González, "El opio. Una fuente de acumulación de capital en el norte de Baja California, 1910-1920", *Calafia*, 10, núm. 5 (2000): 4-13.

Mapa 9. Ruta de chinos entre Estados Unidos y el noroeste de México



Fuente: Catalina Velázquez, *Los inmigrantes*, 315.

Por lo general, los chinos pagaron entre 200 a 500 dólares por la internación clandestina. Aunque hubo casos en los que pagaron hasta 1200 dólares, dependiendo del trayecto, pues algunos eran recogidos en Mexicali (en su mayoría) y otros en Tijuana y los llevaban hasta Los Ángeles o San Francisco. El problema para los contrabandistas se presentaba cuando se internaban y

cruzaban por lugares donde no era común ver a chinos, aspecto que explica porque muchas veces los contrabandistas preferían realizar sus actividades durante la noche.<sup>150</sup>

#### EXTRACCIÓN DE PESCA CLANDESTINA

El gobierno federal mexicano y las autoridades locales del Distrito Norte consideraron que sus litorales e islas en el del Pacífico bajacaliforniano eran un espacio difícil de vigilar, debido a la falta de elementos y embarcaciones.<sup>151</sup> Durante la década de 1920 hacían la vigilancia con un cañonero *Tecate*, dos buques guardacostas, *El Mayo* y *El Yaqui* y un guardacostas del Servicio de Pesca Mexicano de San Pedro California, *SAF1* y *SAF2*. Aunque no todos vigilaron de manera simultánea la zona marítima. *El Tecate* vigiló la región marítima desde Ensenada hasta Isla de Guadalupe, mientras que *El Mayo* y *El Yaqui*, que provenían de la costa de Sonora, navegaban por las aguas bajacalifornianas hasta llegar al puerto de Ensenada. Algunos registros indican que para el año de 1925 estas dos embarcaciones dejaron de vigilar, pero en su lugar estuvo el *SAF1*. Probablemente fue costoso mantener vigilada la costa del Pacífico, este aspecto explica por qué *El Mayo* y *El Yaqui* salieron de circulación. Además, el gobierno federal no tenía para cubrir los costos ni pagar el personal.<sup>152</sup>

Desde 1895 las autoridades del Distrito Norte tenían conocimiento de la internación de barcos extranjeros en aguas nacionales y descubrieron que las aduanas de California no exigían ningún tipo de documentación a las embarcaciones de sus connacionales para que comprobaran

---

<sup>150</sup> “Infractores a la inmigración capturados”, *El Heraldo de México*, Los Ángeles, California, 17 de noviembre de 1922.

<sup>151</sup> Gómez Estrada, “Empresarios” 165-192; Cristina Ortiz Manzo, “La formación del mercado en Baja California sur hasta la revolución mexicana” (tesis de maestría, UNAM, 2008), 81-125.

<sup>152</sup> “Un cambio que se imponía”, *El Heraldo de México*, 29 de abril de 1925.

que los productos que tenían abordó habían sido extraídos de manera legal.<sup>153</sup> Esta situación prevaleció por mucho tiempo, según un texto de la época, el gobierno mexicano obtenía beneficios por el cobro de impuestos, no obstante, “sus ingresos se vieron menguados y escamoteados a causa del contrabando y las extracciones clandestinas. Una vez realizadas las capturas, legales o ilegales, los barcos pesqueros de bandera estadounidense”, que debían hacer su pago correspondiente en la aduana de Ensenada, “regresaban a San Diego, San Pedro y San Francisco, California, donde abastecían de pescado y mariscos a las plantas empacadoras” sin haber pagado ningún tipo de derechos por la pesca.<sup>154</sup>

Otro aspecto que incentivó la pesca clandestina fue la logística. Cuando las embarcaciones terminaban sus actividades y regresaban al puerto de origen, debían desviarse a Ensenada para realizar el pago de derechos por la pesca realizada. Este desvío a la aduana marítima de Ensenada implicó un mayor consumo de combustible y pérdida de tiempo, razón por la que capitanes optaron por no detenerse y dirigían al puerto de origen. Además de esta situación, otra problemática que enfrentaron las autoridades del Distrito fue que algunas especies marinas podían encontrarse dentro y fuera de las tres millas náuticas, por lo que no podían saber si las especies habían sido capturadas en las aguas nacionales y por lo tanto dudaban si debían cobrar los derechos correspondientes.<sup>155</sup> También existían diferencias entre las autoridades de pesca estadounidense y mexicanas respecto a la temporada de veda, la cual fue aprovechada por los pescadores quienes al ser detenidos argumentaban que habían pescado en el lado donde la veda todavía no estaba vigente,

---

<sup>153</sup> Informe a la Secretaría de Hacienda, 8 de agosto de 1895. ADIIH-UABC, Colección AGN, Aduanas Fronterizas y Marítimas, 28.16; Gómez Estrada, “Pesca e industria en el Distrito Norte de la Baja California, 1909-1919”. En Lucila Del Carmen León (coord.), Territorio sociedad y frontera. Estudios históricos sobre Baja California, (México: CONACULTA, 2010), 129.

<sup>154</sup> Matías Gómez, Breves apuntes geográficos del Distrito Norte de la Baja California, (sl; se: 1918), 57-58.

<sup>155</sup> Memorandum acerca de las condiciones en que se encuentra la pesca en las aguas de Baja California, 1925, Colección AGN, *Obregón-Calles*, 8.35.

según fuera el caso.<sup>156</sup> Las embarcaciones estadounidenses, chinas, japonesas e italianas sacaron provecho de estas condiciones.<sup>157</sup> Según la prensa e informes oficiales, barcos extranjeros de gran calado salían de las aguas de la península bajacaliforniana con grandes cantidades de pescado, cuyo valor anual eran de 12 millones de dólares, de los cuales el gobierno mexicano no obtenía las contribuciones correspondientes.<sup>158</sup>

Los barcos “piratas” que se internaban en las aguas mexicanas del Pacífico lo hacían en flotillas conformadas por dos o cuatro embarcaciones. La prensa mencionó el caso de una empresa pesquera que tenía a su disposición dos grandes embarcaciones y una flotilla de 150 lanchas que hacían la pesca sin pagar los derechos correspondientes. Una flota de tal magnitud debió llamara la atención de las autoridades del Servicio de Pesca, pero no encontramos datos oficiales al respecto. En la mayoría de los casos revisados solo hay datos que refieren capturas realizadas en pequeñas flotas furtivas.<sup>159</sup> Estos barcos pesqueros tenían como punto de partida los puertos de California, por lo que las autoridades navales esperaban el regreso detenerlos y aplicarles las sanciones correspondientes una vez que llegaran al puerto. Por lo general, las embarcaciones que vigilaron la parte sur de la península detuvieron navíos dedicados a la pesca de la concha perla, mientras las que vigilaron en el norte capturaron a las que extraían peces y otras especies comestibles.

De manera regular las autoridades navales y aduanales del puerto de Ensenada fueron informadas sobre embarcaciones que extraían recursos marinos en Bahía Magdalena, al sur de la

---

<sup>156</sup> “Un cambio que se imponía”, *El Heraldo de México*, Los Ángeles, California, 29 de abril de 1925.

<sup>157</sup> Cónsul de México en San Diego, California a la Secretaría de Hacienda, 8 de agosto de 1895, ADIIH-UABC Colección AGN, *Aduanas Marítimas y Fronterizas*, 28.16.

<sup>158</sup> Informe General que rinde a la Secretaría de Relaciones Exteriores el Vicecónsul mexicano en San Diego, California, José J. Farrel, 10 de enero de 1922, Secretaría de Relaciones Exteriores (en adelante SRE), fondo, *Consulados mexicanos en Estados Unidos*, (en adelante CMEU), Legajo 623, expediente, 5; “Pesca clandestina en México que produce 12 millones de dólares”, *El Cronistas del Valle*, Brownsville, Texas, 15 de marzo de 1926.

<sup>159</sup> Pesca clandestina en México que produce 12 millones de dólares”, *El Cronistas del Valle*, Brownsville, Texas, 15 de marzo de 1926.

península. Los guardacostas esperaban el paso de las flotas “piratas” a California para detenerlas y abordarlas antes de llegar al puerto de destino. Por ejemplo, en 1923 las autoridades del Distrito Sur de la Baja California informaron al puerto de Ensenada que se dirigían al norte algunos barcos estadounidenses y filipinos que habían extraído sin permiso concha perla y regresaban a California. Las autoridades aduanales del Distrito Sur pidieron a *El Yaqui* vigilar el retorno de estas embarcaciones, pero no encontramos información sobre su detención. Meses después el guardacostas *El Mayo* detuvo a un barco estadounidense, provenientes del Distrito Sur, *El Niagara*, que llevaba un valioso cargamento de perlas.<sup>160</sup>

Debido a que las embarcaciones extranjeras realizaban la extracción clandestina en grupos, podían escapar con facilidad de las autoridades navales mexicanas. Los barcos de vigilancia casi siempre navegaban solos por la costa y al momento de observar los barcos pesqueros, no podían detener mas que a uno. En 1926, cuatro barcos de pequeño calado que estaban pescando en las cercanías de la isla Coronado fueron perseguidos por El Tecate que sólo pudo detener al *Unione Num 1*, el cual ya estaba a punto de entrar en aguas de la jurisdicción de San Diego, California.<sup>161</sup>

Hubo ocasiones en que los guardacostas mexicanos debieron ser auxiliados en la detención de un solo barco, pues los pescadores contaban con una tripulación armada con rifles y estaban decididos a evitar que las autoridades los abordaran. Por ejemplo, en 1921 un grupo de pescadores de las embarcaciones *Yukón* y *Mabel* salieron de San Pedro, California para internarse en aguas mexicanas a pescar. Según las autoridades mexicanas de ese puerto, al preguntarles sobre el permiso de pesca, los miembros de la tripulación comentaron que no iban a pagar nada y llevaban

---

<sup>160</sup> “Buques y aviones capturados por fuerzas mexicanas”, *El Hispanoamericano*, San Francisco, California, 21 de abril de 1923; “Han aparecido barcos piratas en las costas occidentales de Baja California”, *El Herald de México*, Los Ángeles, California, 16 de enero de 1923.

<sup>161</sup> “Continúa la pesca clandestina en la Baja California, el gobierno carece de barcos”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 8 de junio de 1926.

armas de fuego para usarlas en caso de que alguna embarcación mexicana intentara detenerlas. Luego de que *El Tecate* los encontró pescando en Ensenada, intentó inspeccionarlas, pero se resistieron. No obstante, cuando el buque americano *Olga D*, (que llevaba soldados mexicanos), llegó a ayudar a *El Tecate* y disparó sus metralletas contra el *Mabel*, la resistencia terminó y fue abordado por las autoridades mexicanas y trasladado al puerto de Ensenada donde pagó por triplicado el valor de las 18 toneladas de pescado que había extraído, (6 mil pesos de multa puesto que el monto de la mercancía fue de 2, 137 pesos), mientras tanto el *Yukon* aprovechó para escapar.<sup>162</sup>

Una situación similar ocurrió en 1922, según información del Departamento de Marina que llegó a la prensa, cuando el guardacostas *El Mayo* capturó un vapor de matrícula estadounidense que se dedicaba a la pesca fraudulenta. La tripulación se resistió a la detención y realizó varias descargas de arma sobre *El Mayo*, pero éste repelió el fuego; una vez detenidos los pescadores fueron llevados a la aduana marítima de Ensenada.<sup>163</sup>

También las embarcaciones del Servicio de Pesca que vigilaron los puertos de San Pedro y San Diego en California y la costa hasta Ensenada, debieron hacer uso de la fuerza para detener a los barcos que extraían recursos marinos sin permiso. En 1928 el *SAFI* encontró a un barco que había salido de San Diego sin el permiso correspondiente para pescar en aguas mexicanas. Al principio la tripulación del barco pirata puso resistencia a la inspección, pero al ser encañonados por el *SAFI*, desistieron y luego fueron embarcados al puerto de Ensenada.<sup>164</sup>

---

<sup>162</sup> Enrique Ferreira a Álvaro Obregón, 7 de diciembre de 1921, ADIIH-UBC, Colección AGN, *Obregón-Calles*, 4.9; “Un bote pescador americano fue capturado en aguas mexicanas”, *Prensa*, San Antonio Texas, 8 de diciembre de 1921; “La barca capturada en Baja California ya fue liberada”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 9 de diciembre de 1921; “Barco americano capturado por obregonistas”, *El Herald de México*, Los Ángeles, California, 8 de diciembre de 1921.

<sup>163</sup> “Un barco hace juego contra guardacostas mexicano”, *El Hispanoamericano*, San Francisco, California, 23 de diciembre de 1922.

<sup>164</sup> “Un barco pirata capturado por Mexicanos”, *El Herald de México*, Los Ángeles, California, 26 de mayo de 1928.

La pesca furtiva no solo representó un problema en cuanto a la vigilancia y recaudación, también afectó a la industria pesquera local. Ante la incapacidad del gobierno los pescadores organizaron una comitiva para buscar algunos acuerdos de colaboración con el gobierno federal. Dos de sus integrantes, el señor Manuel Buendía y Anselmo Limón, comentaron en una entrevista para la prensa regional que en las negociaciones con el gobierno federal se comprometieron a realizar las tareas de vigilancia con sus embarcaciones a cambio de que las autoridades les otorgaran una concesión para explotar la pesca a pequeña escala, pero no lograron concretar ningún tipo de arreglo.<sup>165</sup>

En términos generales, cuando se aborda el tema del contrabando no se trata solo de señalar el volumen de las mercancías o el número de personas que se traficó, hay que observar las implicaciones de esta actividad, pues en algunos casos hubo autoridades de distintos niveles con mayor o menor connivencia. No es lo mismo hablar de un agente aduanal, un cónsul o un gobernador sobornado. Sobre todo por el tipo de ingresos que podían obtener y los favores o ayuda que podían realizar desde su cargo. Por esa razón hay que establecer categorías del contrabando en base a las mercancías, organización, capacidad para desplazarse y sobre todo por el tipo de ayuda que pudieran obtener de las instituciones gubernamentales. En este capítulo solo intentamos esbozar de manera general los casos de contrabando que encontramos durante el periodo de 1920-1928, por lo que es muy probable que, si se extiende el periodo y se observan otros casos, se pueden encontrar otras categorías, formas de organización y complicidad de las autoridades.

Sin embargo, hay que señalar que el contrabando y la connivencia de las autoridades en el Distrito Norte no fue siempre la regla, pues ante la necesidad de obtener recursos el gobierno federal intentó aplicar algunas medidas para vigilar el territorio fronterizo y marítimo, así como

---

<sup>165</sup> “Han aparecido barcos piratas en las costas occidentales de la Baja California”, *El Heraldo de México*, 16 de enero de 1923.

establecer algunos controles con el fin de evitar que el erario fuera defraudado, aspecto que mencionaremos en el capítulo siguiente.

### CAPÍTULO 3. VIGILANCIA Y CONTROL ESTATAL EN LA REGIÓN DEL DISTRITO NORTE, 1920-1928

#### *Introducción*

En este capítulo documentaremos la vigilancia y aplicación de controles de las instituciones estatales en el Distrito Norte, de manera específica, las funciones realizadas por las aduanas en colaboración con otras dependencias de gobierno para evitar el contrabando de productos, personas, drogas, y licores durante el periodo de 1920-1928, pues como pudimos observar en el capítulo anterior, los vínculos económicos que sostuvo el Distrito Norte con California, Arizona y Sonora, reflejados en los intercambios comerciales, inversiones en agricultura, vías de comunicación y migración laboral hicieron que las aduanas se volvieron relevantes para recaudar y evitar fraudes al erario local y federal en esta región, por lo que se establecieron algunos controles y puestos de inspección en determinadas zona terrestres y marítimas.<sup>166</sup>

Si bien la vigilancia y el control tienen por objetivo cuidar que se cumplan leyes o reglamentos en cuanto al flujo comercial de productos y mercancías, la vigilancia se encarga de la supervisión que realizan distintas dependencias en colaboración con las aduanas sobre el territorio fronterizo y sus costas, con el fin de evitar el tráfico por rutas y puntos que no fueron señalados por la autoridad aduanal. Por control entenderemos todos los convenios internacionales, reglamentos, procedimientos burocráticos y medidas internas de las instituciones involucradas en hacer cumplir los ordenamientos gubernamentales en cuanto a la regulación migratoria, de mercancías y explotación de recursos marinos.

---

<sup>166</sup> Durante el periodo de 1920-1928 el gobierno federal mexicano tuvo que buscar la manera de reactivar la economía, terminar con brotes armados en diferentes regiones del país, establecer relaciones diplomáticas con Estados Unidos, evitar que defraudaran al erario, moralizar la frontera y a los empleados de gobierno, problemáticas que impactaron la economía del Distrito Norte.

Como mencionamos en la introducción de esta investigación, es pertinente tener una idea clara de lo que entendemos por Estado, debido a que estamos abordando instituciones, individuos que la componen, así como sus funciones. El historiador José Alfredo Gómez Estrada resume algunas de las características principales del Estado que retoma del análisis de obras de académicos que se han enfocado en el papel del Estado en la sociedad. En términos generales se puede entender como un aparato o conjunto de dependencias e instituciones conformado por una burocracia civil y militar en la que un grupo de funcionarios tienen el control formal.<sup>167</sup> De manera concreta el Estado es representado por individuos que ocupan puestos en el gobierno central, la administración, el instituto armado y la policía.<sup>168</sup> En teoría este conjunto concreto de organizaciones tiene control sobre territorios y gente, “su función principal es extraer recursos para crear y mantener instituciones administrativas y coercitivas, la base de su poder.” Sin embargo, es necesario tener en cuenta la parte empírica, pues durante el periodo a estudiar, 1920-1928, el Estado mexicano estaba lejos de funcionar de manera eficiente.<sup>169</sup>

Gómez Estrada hace una diferenciación entre revisionistas y post-revisionistas en relación cómo ha sido abordado la historia del México post-revolucionario (1920-1940) y que vale la pena tomar en cuenta porque nos da una idea sobre el papel del Estado y el rol que algunas investigaciones le han otorgado en este periodo de estudio. El primer grupo ve, en este periodo, un Estado fuerte y centralizado, mientras que el post-revisionistas cuestionan la afirmación que el Estado haya impuesto su voluntad.<sup>170</sup> En ese sentido, llama la atención el contrabando, pues fue una actividad que se puede entender como un desafío a los marcos normativos e instituciones del Estado y es un claro ejemplo de sujetos dispuestos a contravenir las tareas de regulación. En ese

---

<sup>167</sup> Gómez Estrada, “Sonorenses”, 61-68.

<sup>168</sup> Gómez Estrada, “Sonorenses”, 21.

<sup>169</sup> Gómez Estrada, “Sonorenses”, 57.

<sup>170</sup> Gómez Estrada, “Sonorenses”, 61-68.

sentido, podemos decir que el Estado mexicano es débil para realizar en algunas de sus funciones durante los años veinte, no obstante, hay que tomar en cuenta que se encuentra en un proceso de reconstrucción y busca fortalecerse. En este capítulo abordaremos como realizó la regulación y vigilancia en el Distrito Norte.

### *Condiciones de las instituciones*

Antes de comenzar con los controles es necesario conocer las condiciones de las instituciones estatales que intervinieron en las tareas de vigilancia e inspección en el Distrito Norte.<sup>171</sup> En la frontera existían algunos mecanismos de control por parte de autoridades estadounidenses, como la Patrulla Fronteriza y el Servicio Aduanal, aunque su modelo de control era ineficiente porque seguía un enfoque basado “en el esquema de los puertos y aduanas marítimos, ajeno a la realidad de la frontera terrestre.”<sup>172</sup> La Patrulla estuvo integrada en sus inicios (en 1924) por 450 oficiales encargados de vigilar la frontera con Canadá y México. Cabe señalar que los agentes de la Patrulla Fronteriza tenían un sueldo que oscilaba entre 155 a 188 dólares mensuales y con él debían pagar su uniforme y el armamento.<sup>173</sup> Por su parte, el Servicio Aduanal tenía en 1925 la cantidad de 111 elementos en 1925 a 111 y en 1930 llegaron a 723.<sup>174</sup>

Al finalizar la década de 1920, el Sistema de Migración en México, dependencia con sede en la ciudad de México, estaba organizada en delegaciones, oficinas, agencias y subagencias distribuidas en los principales puertos de entrada y salida. Ese año había 14 delegaciones de las

---

<sup>171</sup> Lawrence, “El contrabando”, 47-48; véase Grace Delgado, *Making the chinese mexican: global migration, localism, and excludion in the US-México borderlands*, (California: Stanford University Press, 2012); Robert Chao, *Chinese in México, 1882-1940*, (Arizona: University of Arizona Press, 2010).

<sup>172</sup> Paolo Riguzzi y Patricio de los Ríos, *Las relaciones México-Estados Unidos, 1756-2010*, Vol. 2, *¿Destino manifiesto?, 1867-2010*, (México: UNAM, SRE, 2012), 233-34.

<sup>173</sup> “Graves delitos que atribuidos al capitán del Yaqui”, *El Heraldo de México*, 29 de septiembre de 1923.

<sup>174</sup> Peter Rich, *Sovereings*, 65.

que dependían 37 agencias y subagencias y funcionaban 5 oficinas regionales y una central. Cabe señalar que en el norte del país estaban la mayoría: 11 delegaciones y 23 agencias y subagencias.<sup>175</sup>

Las aduanas, por otra parte, se encontraban en los poblados de Tijuana, Tecate, Ensenada, Los Algodones, Mexicali y la estación fluvial en La Bomba, con un personal que no pasaba de una decena entre administradores, contadores, vigilantes y celadores. Y, por último, el servicio de vigilancia marítima contaba con seis embarcaciones. Las aduanas del Distrito Norte contaban con la cooperación de los consulados mexicanos, la Secretaría de Guerra, el Servicio de Pesca Mexicano, (cuyas oficinas se establecieron en San Pedro y San Diego, California), la Oficina de Inspección de Policía y las oficinas de Migración, que en algunos casos colaboraron incluso con las autoridades estadounidenses para realizar la vigilancia e inspección durante los años de 1920-1928.

#### VIGILANCIA Y APLICACIÓN DE CONTROLES

##### *Presión internacional*

Durante los años que van de 1912 a 1924 aproximadamente, el gobierno de Estados Unidos presionó al mexicano para que adoptara políticas similares en cuanto al del control de opio y licor. Sin embargo, los conflictos internacionales como la Primera Guerra Mundial y los nacionales en México como la revolución y la lucha de facciones revolucionarias, imposibilitaron al gobierno mexicano para ejercer controles de manera efectiva, pues las prioridades del gobierno fueron de carácter militar. Al fin de la Primera Guerra en 1919, Estados Unidos comenzó de nuevo a presionar por medios diplomáticos a México. Con base al artículo 295 del Tratado de Versalles, al

---

<sup>175</sup> Pablo Yankelevich, "Corrupción y gestión migratoria en el México posrevolucionario", *Revistas Indias* 72, núm. 255 (2012), 439-41.

cual México estaba suscrito, los firmantes estaban obligados a seguir al pie los acuerdos de la Convención de la Haya de 1912 en cuanto al control sobre el opio, pero debido a la situación política en la nación mexicana la prioridad no era el control sobre los enervantes.<sup>176</sup>

Estados Unidos volvió a presionar al gobierno mexicano durante el periodo del presidente Álvaro Obregón. El vecino país esperaba que México se comprometiera a realizar una campaña para suprimir casinos, cantinas y fumaderos de opio en la frontera y ejerciera un mayor control sobre la producción de los enervantes. No obstante, los movimientos militares ocasionados de nuevo por la sucesión presidencial, así como problemáticas de las organizaciones obreras y masas campesinas, llevaron al gobierno mexicano a retrasar su colaboración en dicha materia de control de enervantes.<sup>177</sup>

La presión por parte del gobierno estadounidense incluyó el aspecto migratorio. Durante los años de 1920-1927 esta nación aplicó una serie de medidas que afectaron el cruce migratorio de mexicanos. En 1920-1921 los consulados de Estados Unidos comenzaron a exigir pasaportes a quienes desearan ingresar a su territorio y aunque en 1922 se abolió el requisito del pasaporte se intensificó el escrutinio en la línea internacional sobre aquellos individuos que desearan ingresar a Estados Unidos. Sin embargo, para el año de 1924 con la promulgación de la Ley de Inmigración estadounidense, se aplicó un impuesto por inmigrante con un valor de 10 dólares. Por último, en el bienio de 1927-1928 también aplicó un sistema de cuotas sobre la inmigración de mexicanos a su país. Ante dicha postura, el gobierno mexicano aplicó medidas similares, comenzó a exigir pasaporte y a cobrar por cruzar hacia su territorio, además los visitantes deberían traer consigo 50 pesos o 25 dólares. Dichos cobros y requisitos perjudicaron intereses en ambos lados de la línea

---

<sup>176</sup> Ricardo Pérez Montfort, *Tolerancia y prohibición. Aproximaciones a la historia social y cultural de las drogas en México, 1840-1940*, (México: Debate, 2016), 166

<sup>177</sup> Pérez Montfort, *Tolerancia*, 174.

internacional, perjuicios que la sociedad, cámaras de comercio y agrícolas manifestaron en reuniones con funcionarios de gobierno estadounidense.<sup>178</sup>

Como menciona el historiador Carlos González, “las autoridades estadounidenses lo único que esperaban de México era la cooperación en la protección de los intereses de Estados Unidos, ya que no se expresaba ninguna esperanza realista de que México montara en el futuro próximo una vigilancia migratoria [y controles sobre enervantes] eficientes.” Sin embargo, México se fue sumando a estos esfuerzos poco a poco, pues en 1924 el Senado de la República decidió aprobar la resolución sobre el control de enervantes, propuesta por Estados Unidos. En 1923 y 1925 se reunieron ambos gobiernos para establecer convenios en cuanto al contrabando de mercancías, tráfico de personas y explotación de pesca clandestina.<sup>179</sup>

No es descartable la idea que el gobierno de Obregón (1920-1924) y Elías Calles (1924-1928) aprovecharan la urgencia del gobierno de Estados Unidos para establecer controles sobre enervantes y cuestiones migratorias en la línea internacional y puertos marítimos, pues una colaboración y control férreo del país vecino sobre las aduanas y garitas podía beneficiar al gobierno mexicano al detener a los agentes, cabecillas y jefes de grupos insurrectos que operaban en el sur de Estados Unidos por comprar armas y parque. Además, muchos jefes de movimientos en contra del gobierno obregonista y callista recibían ingresos por la venta de enervantes. En ese sentido, el control sobre los enervantes permitiría cortar los ingresos a los grupos de insurrectos. Esperaba que la colaboración permitiera que les entregaran a los detenidos, pues ya existían en la práctica acuerdos semificiales en los que autoridades de ambos lados de la línea divisoria

---

<sup>178</sup> Carlos González, *La frontera*, 140-41 y 153.

<sup>179</sup> Pérez Montfort, *Prohibición*, 157-205.

entregaban a personas que eran buscadas por ambos gobiernos y que se internaban en territorio extranjero con la intención de evitar su detención.<sup>180</sup>

### *Colaboración bilateral*

Uno de los problemas fronterizos que afectó a los gobiernos de México y Estado Unidos estuvo dado por el contrabando. En 1923 las autoridades de ambos gobiernos realizaron una inspección a lo largo de la línea divisoria desde El Paso, Texas hasta el poblado de Tijuana. Según los agentes del gobierno federal, “en virtud de las proporciones que ha alcanzado la infracción a las leyes prohibicionistas” era indispensable formar un cuerpo de policía especial conformado por mil elementos para que vigilaran y cuidaran la frontera”. Ante el aumento de esta actividad, en 1925 el general Andrews, subsecretario auxiliar del Departamento del Tesoro, entabló un diálogo con altos funcionarios y empleados de distintos niveles de los gobiernos de ambos países para intercambiar información sobre el tráfico de drogas y licores, principalmente. Según algunas autoridades estadounidenses, el contrabando de drogas estaba principalmente en manos de ciudadanos mexicanos, aunque también existían datos que sugerían la participación de europeos, debido a que algunos cargamentos de enervantes provenían de puertos de ese continente. Por esa razón, las autoridades de ambos países esperaban acordar medidas restrictivas para impedir que dichas sustancias entraran al continente americano por los puertos mexicanos del litoral del Golfo de México.

El contrabando internacional de licores era, mencionaron, una de las actividades más lucrativas en las que estaban implicados ciudadanos estadounidenses. En este tráfico ilegal se puede observar la participación de dueños o empleados de cantinas, destilerías o cervecerías, que

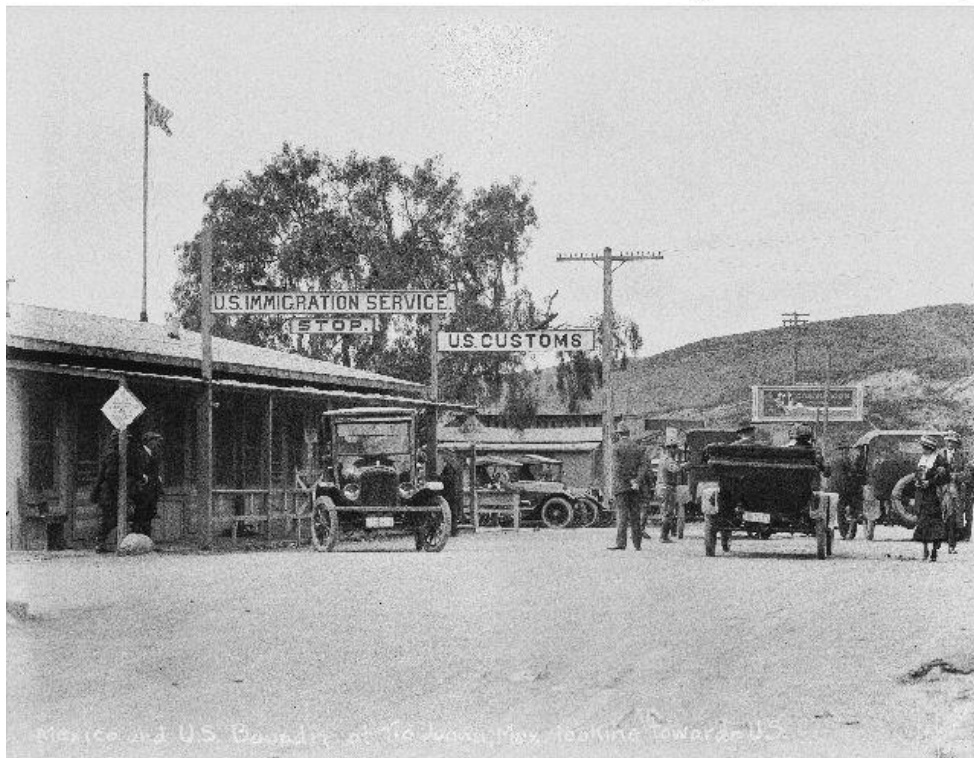
---

<sup>180</sup> Enrique Plascencia de la Parra, “El exilio delahuertista”, *Historia moderna y contemporánea de México* 43, (2012), 105-134; Carlos González, *La frontera*, 160; Ricardo Pérez Montfort, *Prohibición*, 174-77.

emigraron o trasladaron sus negocios al Distrito Norte debido a la prohibición de 1919, y “que valiéndose de argucias e influencias” lograron burlar la ley para traficar licor.

### Oficinas de migración y aduanas de San Diego, California

San Diego Historical Society



Fuente: San Diego Historical Society, 1922.

En la reunión los funcionarios de ambos gobiernos acordaron la manera en que las autoridades aduanales mexicanas y estadounidenses debían perseguir a los contrabandistas, convinieron la formación de un Archivo Internacional de Delincuencia, con el objetivo de informar sobre el cruce de contrabandos y contrabandistas de un lugar a otro y arrestarlos por violación a la ley en cualquier lado de la frontera. En relación al tráfico de drogas acordaron la extradición de los contrabandistas aprehendidos en caso de ser extranjeros o un “castigo severo en cárcel o

penitenciaria” a los conciudadanos sin importar el tipo de droga y su cantidad. Por último, acordaron que cualquier individuo que prestara ayuda a un extranjero para internarse ilegalmente en territorio estadounidense sería considerado traficante de personas y multado con mil dólares y prisión.<sup>181</sup> Como resultado de dicha reunión logró redactarse un convenio aprobado por ambos gobiernos en 1926. El documento contenía secciones y artículos claros para impedir el contrabando en el territorio fronterizo y se dividió en: Mercancías, Personas y Pesca. Sobre el primer punto, el contrabando de mercancías, estipularon que cualquier embarque que pasara a través de la línea limítrofe entre México y Estados Unidos que proviniera o fuera consignada en los puntos de control de alguna de las dos naciones, debería estar amparado por una declaración de exportación formulada por el remitente con copia para los funcionarios aduanales del país de destino. Además, las autoridades aduanales remitentes deberían informar a la aduana receptora sobre los cargamentos o traslados de mercancías que se habían despachado.

También estarían obligadas a negar el despacho a embarques de mercancías en cualquiera de los dos países si su contenido eran artículos que estuvieran prohibidos en alguno de los dos países. Evitarían consignar todo tipo de transporte si existían sospechas de que ciudadanos mexicanos o estadounidenses intentaban introducir mercancías ilegalmente. Igualmente debían proporcionar información a sus pares al otro lado de la frontera sobre estos individuos sospechosos. Asimismo, establecieron que los puntos de salida y entrada de mercancías deberían realizarse por los lugares autorizados por las aduanas.<sup>182</sup>

---

<sup>181</sup> “Urge La acción conjunta de México y Estados Unidos para evitar el contrabando”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 1 de junio de 1925; “La convención de drogas heroicas y licores tiene un programa amplísimo”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 23 de abril de 1925; “Está dispuesto a combatir el comercio de narcóticos”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 22 de enero de 1925; “Las Leyes de inmigración son severas”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 21 de octubre de 1925; “El contrabando mexicano”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 4 de abril de 1927; “Los gobiernos de México y Estados Unidos combatirán de acuerdo a los contrabandistas de la frontera”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 18 de julio de 1926.

<sup>182</sup> ADIIIH-UABC, *Microfilm*, rollo, 878.

Los acuerdos cuanto al control migratorio fueron muy parecidos al de las mercancías, pues estipularon que las autoridades de migración debían vigilar que la entrada y salida de personas se realizara por los lugares señalados e informar a las autoridades correspondientes al otro lado de la frontera sobre los individuos que se dedicaran al tráfico ilegal de personas u otras actividades que no estuvieran acorde al interés público.

Por último, en cuanto a la pesca furtiva que afectaba al erario mexicano establecieron puntos de colaboración para impedir el contrabando de toda clase de productos marinos, estudiar y hacer recomendaciones respecto al cobro de impuestos sobre la pesca y evitar la entrada de productos cuando las autoridades correspondientes tuvieran razones de que la pesca se había realizado de manera ilegal, por lo cual podrían multar, decomisar y subastar la carga, cuya ganancia se dividiría entre las autoridades de ambos países por partes iguales.<sup>183</sup>

#### COOPERACIÓN ENTRE INSTITUCIONES DEL GOBIERNO FEDERAL MEXICANO

Durante los gobiernos de Obregón y Elías Calles se realizaron una serie de estudios y medidas para establecer controles y mejorar la vigilancia terrestre y marítima con el fin de evitar el contrabando y el fraude al erario: el proyecto de ley de los perímetros libres, el cual tenía propósitos de índole comercial, también contempló la cuestión del tráfico ilegal, rotación de personal, cooperación entre autoridades consulares, policiales y militares con las aduanas para perseguir y detener a los contrabandistas.

---

<sup>183</sup> ADIIH-UABC, *Microfilm*, rollo, 878; “Urge La acción conjunta de México y Estados Unidos para evitar el contrabando”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 1 de junio de 1925; “La convención de drogas heroicas y licores tiene un programa amplísimo”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 23 de abril de 1925; “Está dispuesto a combatir el comercio de narcóticos”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 22 de enero de 1925; “Las Leyes de inmigración son severas”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 21 de octubre de 1925; “El contrabando mexicano”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 4 de abril de 1927; “Los gobiernos de México y Estados Unidos combatirán de acuerdo a los contrabandistas de la frontera”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 18 de julio de 1926.

En 1923 el gobierno federal mexicano estableció un decreto en el que prohibía la importación “de las drogas heroicas, opio y extracto de opio, cocaína, sales y derivados; heroína, sus sales y derivados; morfina, sus sales y derivados”, y se especificó como delito de contrabando el comercio de dichas sustancias. También en ese mismo año, el gobierno estipuló que los denunciantes del tráfico y consumo de drogas recibirían la mitad del valor de la mercancía, con el propósito de incentivar las denuncias y terminar con el consumo de este tipo de sustancias. Para el año de 1925 el gobierno federal realizó otro decreto (que sustituyó al de 1923) en el que otorgó al Departamento de Salubridad Pública la capacidad para “dar los permisos de importación de opio, morfina, cocaína y adormideras en sus múltiples formas a quien lo solicitase”, pero debían contar con un registro aduanal y sólo podían ingresar al país a través de las aduanas de Nogales, Laredo, Veracruz, Progreso, La Paz y Mazatlán. Además, quedó prohibida “la importación de opio preparado para fumar, de marihuana en cualquiera de sus formas y de heroína, sus sales y derivados”. A diferencia de 1923, el gobierno del presidente Plutarco Elías Calles otorgó “una amplia capacidad” al Departamento de Salubridad y a la Secretaría de Hacienda para reglamentar en materia de drogas.<sup>184</sup>

### *Perímetros libres*

El proyecto de ley para los perímetros libres presentado a la Secretaría de Hacienda en 1926 generó un gran debate a nivel nacional y regional entre gobernadores, comerciantes y cámaras de comercio. Consistió en conceder la libre introducción de mercancías, materias primas y productos elaborados de procedencia extranjera (exceptuando toda clase de bebidas embriagantes, tabacos labrados y drogas heroicas), destinadas exclusivamente al consumo de los habitantes de las zonas

---

<sup>184</sup> Montfort, *Yerba*, 18-19; Prohibición, 182-183. “Los denunciantes de drogas tendrán la mitad del valor de lo confiscado”, *El Heraldo de México*, Los Ángeles, California, 19 de junio de 1923.

fronterizas de Tijuana y Mexicali en el Distrito Norte de la Baja California; Nogales, Naco y Agua Prieta en el estado de Sonora; Ciudad Juárez, Guadalupe y Ojinaga en Chihuahua; Piedras Negras y Acuña en Coahuila; Laredo, Reynosa, Camargo y Matamoros en Tamaulipas. La propuesta de circulación de mercancías en los perímetros libres fue algo que en la práctica se realizaba en varios poblados fronterizos. “En teoría prevalecía la protección aduanera pero la gente ejercía el libre intercambio”, señaló el ingeniero Marte R. Gómez a las autoridades de la Secretaría de Hacienda y a grupos opositores al proyecto en una convención realizada en la ciudad de México.<sup>185</sup>

Los perímetros libres se establecerían en un radio de medio kilómetro alrededor de la zona urbanizada, cubierta por postes y una cerca de alambres para evitar la entrada clandestina de mercancías no contempladas en el proyecto. Según los defensores de este plan, con la aplicación de dichas medidas el contrabando se reduciría debido a que el espacio era más pequeño y definido, por lo que la vigilancia sería efectiva y menos costosa en comparación a la Zona Libre derogada en 1905, la cual implicaba un espacio mucho más extenso e imposible de vigilar. El gobernador del Distrito Norte, Abelardo L. Rodríguez comentó en una entrevista a la prensa regional que los perímetros beneficiarían a las poblaciones fronterizas, pero no a los estados fronterizos, (opinión compartida por los opositores de los perímetros libres). En relación al contrabando mencionó que aumentaría debido a la eliminación de controles:

“ahora los contrabandistas tienen que evadir las manifestaciones de exportaciones del lado americano, no hacer facturas consulares y luego burlar la vigilancia americana como la mexicana, con los Perímetros Libres sólo tendrían que burlar la mexicana encontrando facilidades para sus correrías y entonces las ciudades fronterizas serían madrigueras de contrabandistas y sus centros de aprovisionamiento”<sup>186</sup>

---

<sup>185</sup> Octavio Herrera Pérez, *La zona libre. Excepción fiscal y conformación histórica de la frontera norte de México*, (México: SRE, 2004), 328; “El proyecto de ley para la creación de los perímetros libres. Un interesante informe general”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 20 noviembre de 1925.

<sup>186</sup> “El gobernador del Norte de Baja California presta apoyo a los perímetros libres”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 19 de enero de 1926.

A pesar de las publicaciones en la prensa que señalaron que el gobierno federal había aceptado tácitamente el proyecto para el establecimiento de los Perímetros Libres, su aprobación se demoró por varios años más. El historiador Octavio Herrera indica que la Secretaría de Hacienda mencionó que era necesario recopilar información estadística sobre las poblaciones fronterizas con el objetivo de tener mayores elementos para analizar el proyecto y mientras tanto no habría más reuniones. Por esa razón continuaron vigentes los mismos controles para regular el tráfico comercial hasta 1933 cuando el propio Abelardo L. Rodríguez, entonces presidente de la república, aprobó la creación de la Ley de Perímetros Libres con la que otorgó a Tijuana y Ensenada la categoría de zonas urbanas con la franquicia de introducir libremente mercancías extranjeras.<sup>187</sup>

*Colaboración consular, aduanal y cuerpos policiales y militares en la región del Distrito Norte*

El control terrestre de la circulación de mercancías estuvo a cargo de las aduanas de Tijuana, Tecate, Mexicali y Los Algodones, así como las oficinas consulares mexicanas en California, en específico las de San Diego y Calexico. Según la Ordenanza General de Aduanas vigente (1898), los consulados eran los encargados de certificar las mercancías importadas a territorio nacional. Los empleados de las compañías estaban obligados a entregar una factura consular a los agentes aduanales para que les fuera permitido la introducción de sus mercancías a territorio mexicano.<sup>188</sup>

En 1925 el Director General de Aduanas, Esteban B. Calderón, propuso tres medidas para evitar el contrabando, que consistieron en establecer el Servicio de Aviación Fiscal, con la intención de vigilar el territorio fronterizo entre México y Estados Unidos, aunque sería muy costosa e ineficiente, debido a que los contrabandistas realizaban sus actividades en la noche. La

---

<sup>187</sup> Herrera, *La zona*, 333; Lawrence Taylor, “La transformación de Baja California en estado, 1931-1952”, *Estudios Fronterizos*, 1, núm. 1 (enero-junio, 2000), 64.

<sup>188</sup> Ordenanza General de Aduanas 1898, artículos 457 y 458; Oscar Cruz Barney, *El comercio exterior de México, 1821-1928. Sistemas arancelarios y disposiciones aduanales*. (México: UNAM, 2005), 142.

segunda medida fue formar un Servicio de Vigilancia Especial para toda la frontera, funcionaba uno en el estado de Nuevo León que realizaba tareas de persecución de contrabandistas, peinaba los caminos y veredas de los poblados, auxiliados de un servicio de transportes, y se enfrentaba a grupos de contrabandistas armados. La tercera medida consistió en equipar con mejores armas a los resguardos, con ametralladoras o carabinas automáticas. Sin embargo, estas medidas no terminaron con la corrupción en las aduanas ni con el contrabando.<sup>189</sup> Por lo que ese mismo año el gobierno del presidente Elías Calles, a través de la Secretaría de Guerra, ordenó a todas las jefaturas militares en la frontera norte de México cooperar con las autoridades aduanales para evitar la introducción ilegal de mercancías provenientes de Estados Unidos. Además de vigilar la frontera también estarían al pendiente de que los empleados aduanales no entraran en complicidad con los contrabandistas.<sup>190</sup>

#### *Vigilancia marítima y oficinas de pesca*

En relación a los estudios para mejorar las condiciones de la vigilancia marítima, el gobierno federal delegó al subsecretario de Agricultura y Fomento, Dr. José G. Parrés la investigación de las condiciones de la península en cuanto a la explotación pesquera. Parrés realizó dos informes, uno en 1925 presentado al Congreso de la Unión y otro en 1928 que entregó a José María Tapia, Jefe de la Oficina de Pesca, agencia mexicana establecida en California con oficinas en San Diego y San Pedro, California.

---

<sup>189</sup> “Nuevo servicio de vigilancia aérea en la línea lo va a establecer Obregón para evitar que se introduzcan contrabandos”, *El Heraldo de México*, Los Ángeles, California, 12 de febrero de 1923; “Tribuna del público. La situación actual de los resguardos aduanales”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 21 de mayo de 1926.

<sup>190</sup> “Adversiment”, *El Heraldo de México*, Los Ángeles, California, 6 de marzo de 1923; “Las fuerzas federales cooperaran con el resguardo de las aduanas para evitar el contrabando”, *El Cronista del Valle*, Brownsville, Texas, 25 de agosto de 1925.

En el primer informe que rindió Parrés al Congreso sobre las condiciones en la costa del Distrito Norte, señaló la necesidad de establecer vigilancia marítima y en tierra firme, pues era muy fácil que embarcaciones extranjeras explotaran recursos dentro de las tres millas náuticas y retornaran a la playa para descargar el producto sin ser vistos; que era necesario formar destacamentos y puestos avanzados de inspección en tierra que contaran con medios de comunicación para informar sobre las irregularidades, de lo contrario de nada serviría pues estarían aislados e incomunicados. También recomendó la construcción de un puerto de inspección o sección aduanera en la isla Coronado, ubicada en la costa del poblado de Tijuana y cercana al puerto de San Diego, California. El objetivo de este puesto de control sería revisar todas las embarcaciones que entraran a las aguas nacionales o que regresaran a California, pues el único puerto que existía en el Distrito Norte era el de Ensenada y según el informe de Parrés, “no presenta a las embarcaciones que allí se detienen, seguridades de ningún género”. En conclusión, debido a las condiciones del puerto de Ensenada y las de la Oficina de Pesca, en ese momento, lo único que podía hacer el personal era estrechar la vigilancia sobre los concesionarios que pescaban en aguas mexicanas y “exigirles que cumplan con todas nuestras leyes y reglamentos”.<sup>191</sup>

Otra de las tareas de Parrés fue tratar de acordar algunos términos sobre la pesca con las autoridades de Estados Unidos con el objetivo de reglamentar las pesquerías y la caza. Si bien en 1925 México y Estados Unidos establecieron un tratado sobre pesca cuyos artículos estuvieron incluidos en un convenio del contrabando (que veremos más adelante), la realidad es que tuvo poco efecto sobre la pesca clandestina. En 1928 el subsecretario entregó un informe al jefe de la Oficina de Pesca, José María Tapia, en el que señaló la necesidad de contar por lo menos con seis

---

<sup>191</sup> Memorándum acerca de las condiciones en que se encuentra la pesca en aguas de Baja California, 1925, ADIIH-UABC, fondo *Obregón-Calles*, 8.35; “Salió para Baja California el doctor José Parrés”, Prensa, San Antonio, Texas, 20 de marzo de 1925.

agentes para el servicio de vigilancia y aumentar la partida para la reparación de barcos.<sup>192</sup> Por su parte, Tapia señaló en otro informe y en una entrevista que apareció en la prensa, que contaban con dos embarcaciones para la vigilancia, *SAF1* y *SAF2* y había depurado al personal de las oficinas de pesca, pero se necesitaban un mayor número de barcos guardacostas y comentó que las condiciones para la pesca ilegal continuarían debido a que no se habían reducido las tarifas de pesca como él había recomendado.<sup>193</sup>

La pesca clandestina y la preocupación del gobierno local y federal de establecer puntos de control y vigilancia marítima también abarcó al Golfo de California y a la desembocadura del Río Colorado. Si bien en el mar de Cortés y en el río ya había rutas de navegación para el transporte de productos y personas, el gobierno local del Distrito Norte entonces a cargo de José Inocente Lugo, envió un reporte en 1923 a la Secretaría de Gobernación sobre los lugares más apropiados que podrían ser utilizados como puertos. Según información que obtuvo Lugo de los capitanes de tres embarcaciones comerciales que tenían 25 años navegando en esas aguas, los mejores lugares eran La Bomba en el Río Colorado y San Felipe en el Golfo. Dada las condiciones del Río Colorado, entonces navegable, uno de sus ramales llegaba hasta La Bomba y permitía a las embarcaciones maniobrar con facilidad. Aunque en el informe no se mencionaba a El Mayor, punto fluviá que también se utilizaba para embarcar y desembarcar. Ahí los barcos con contrabando atracaban para evitar la inspección en San Felipe o en La Bomba. En cuanto al Golfo de California era necesario acondicionar el puerto de San Felipe con la construcción de dos malecones de 300 metros para resguardo de barcos. Debido a la ubicación de esos puntos para la

---

<sup>192</sup> “Se trata de concertar un pacto de caza y pesca entre México y Estados Unidos”, *El Heraldo de México*, Los Ángeles, California, 29 de marzo de 1925; FAPEC-FT, *APEC*, expediente 14, inventario 5546, legajo 2/5.

<sup>193</sup> “Labor que está desarrollando el coronel José María Tapia”, *El Heraldo de México*, Los Ángeles, California, 29 de agosto de 1928; “Algo sobre el servicio de pesca del gobierno mexicano”, *El Heraldo de México*, Los Ángeles, California, 5 de octubre de 1928; “El coronel José María Tapia renunció. Resolvió separar de su puesto en San Diego porque no han atendido a sus gestiones”, *El Heraldo de México*, Los Ángeles, California, 29 de agosto de 1928.

navegación, el gobierno local estableció agentes para la vigilancia y eventualmente realizó cateos a través de la Inspección general de Policía a algunas embarcaciones de compañías de navegación, sospechosas de estar involucradas en actividades de contrabando.<sup>194</sup>

Ante la necesidad económica y la explotación desmedida de los recursos marinos, por parte de las compañías extranjeras, el gobierno federal dispuso que los buques de guerra *El Yaqui* y *El Mayo*, así como a los guardacostas, *SAF1* y *SAF2* del Servicio de Pesca y el *Curtisco* de la Comisión Internacional de Pesca (organismo conformado por autoridades mexicanas y estadounidenses para evitar la pesca furtiva) ayudaran al buque *El Tecate* a vigilar la zona marítima, detener a las embarcaciones que hacían capturas clandestinas y utilizar la fuerza sobre saqueadores y contrabandistas si era necesario.<sup>195</sup>

### *Reorganización aduanal*

A finales de la administración obregonista le fue otorgada a la Dirección General de Aduanas amplias facultades para sanear las aduanas de empleados corruptos, por lo que los directores en turno se dedicaron a inspeccionar a estas dependencias en todo el país, en especial a las norteañas. La inspección al interior de las aduanas también tuvo tintes políticos, pues debido a las revueltas y rupturas del grupo que estaba en el gobierno federal, era necesario cesar a los empleados que

---

<sup>194</sup> Inocente Lugo a la Secretaría de Gobernación, 26 de junio de 1923, ADIIH-UABC, Colección AGN, *Obregón-Calles*, 6.37; Amparo de Arnulfo Liera, dueño de la Compañía de Navegación del Golfo de California, la cual tiene por objeto el tráfico de pasajeros y mercancías en el Golfo de California y desembarca según las condiciones de las aguas del Río Colorado en La Bomba o en El Mayor. ACCJ-Tijuana, *CCJ-Tijuana*, subfondo 7JDO, año, caja 35.

<sup>195</sup> “Serán cazados los barcos piratas”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 14 de marzo de 1927; “Barcos piratas en el Golfo de California”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 2 de marzo de 1928; “Las costas mexicanas serán vigiladas en lo sucesivo por un gran barco”, 27 de junio de 1926, *Prensa*, San Antonio, Texas; “A fines de año serán botados 2 barcos guardacostas”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 23 de junio de 1926; “Un barco cuidará que no haya pesca clandestina”, *El Herald de México*, Los Ángeles, California, 10 de enero de 1922.

tenían cualquier tipo de vínculo con los opositores al gobierno. Por esa razón, el director general de Aduanas realizó una serie de viajes en el país con la intención de reorganizar las aduanas.<sup>196</sup>

En el año de 1924, el administrador de la aduana de Nuevo Laredo, Tamaulipas envió un oficio al presidente Obregón en el que sugirió la necesidad de cambiar cada seis meses a los empleados aduanales para evitar la connivencia en actos de cohecho, petición que el gobierno federal aceptó. Por esa razón, a partir de ese año se pudo observar en las aduanas, por lo menos en las norteñas, un cambio constante de los empleados aduanales.<sup>197</sup>

El gobierno del presidente Elías Calles también confirió libertad a la Dirección General de Aduanas, en este caso para usar todos los medios a su alcance para lograr que los ingresos de las aduanas fueran percibidos en su totalidad y permitieran al gobierno federal nivelar el presupuesto con el fin de cubrir todos los compromisos internos y externos. La Dirección General de Aduanas encomendó a agentes confidenciales la tarea de informar sobre las irregularidades que pudieran existir en las dependencias a su cargo en la frontera. Los consulados mexicanos colaboraron en esta labora y enviaron a sus agentes. En el caso del Distrito Norte, el cónsul de San Diego, California, Enrique Ferreira, recibía de su agente confidencia informes de anomalías de los empleados de la aduana de Tijuana que vigilaba.<sup>198</sup>

En 1926 la Dirección General de Aduanas a cargo de Guilebaldo Elías propuso aumentar el sueldo a los empleados, pues consideró que una mejor remuneración era básica para terminar con la corrupción en estas dependencias. Mencionó en una entrevista para la prensa que era “mejor

---

<sup>196</sup> “3,500,000 fueron sustraídos de las oficinas de Veracruz”, *El Heraldo de México*, Los Ángeles, California, 19 de marzo de 1924.

<sup>197</sup> “Se ha estado verificando un cambio de jefes de aduanas fronterizas”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 6 de octubre de 1925.

<sup>198</sup> “El nuevo administrador, Sr. Guilebaldo Elías, ha tomado medidas enérgicas para acabar con el contrabando”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 18 de febrero de 1925; “Tendrá que ser efectiva la moralización de las aduanas en la frontera”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 17 de marzo de 1925; “Medio millón de pesos recaudó la aduana de Ciudad Juárez”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 2 de octubre de 1925.

tener pocos empleados, pero bien pagados”, y comentó que prefería elementos confiables a los de experiencia, debido a que estos últimos, en varias ocasiones aprovecharon su conocimiento para dedicarse al contrabando.<sup>199</sup>

En ese sentido, se puede observar desde principios de 1920 la estrategia del grupo gobernante de colocar a gente cercana a su círculo de confianza en las dependencias aduanales, individuos con los que tenían vínculos de amistad, familiares, laborales y de paisanaje. Si bien, hubo varios agentes aduanales y de otras dependencias acusados de actos de corrupción, otros ejercieron sus funciones de manera eficiente.

Un ejemplo de funcionarios eficientes con vínculos con el grupo en el poder es el ingeniero sonoreense Francisco R. Salido, quien fue colocado en la administración de la aduana de Mexicali en el verano de 1920. Este personaje era hijo de Felipe Salido Zayas, quien era primo hermano de la madre de Álvaro Obregón.<sup>200</sup> Aunque Francisco ejerció el cargo de administrador de la aduana de Mexicali por un corto tiempo, una nota que apareció en *El Heraldo de México* (publicado en Los Ángeles, California), señalaba que había realizado mejoras importantes, había organizado el resguardo aduanal y dichas medidas se vieron reflejadas de manera favorable en el aumento de la recaudación.<sup>201</sup> Otro caso es el de Manuel T. Cubillas, amigo de Plutarco Elías Calles. En 1921 inició sus labores en el Distrito Norte como agente de migración en los poblados fronterizos de Tijuana y Mexicali, destacó en la comunidad por realizar un trabajo eficiente y después de la detención del administrador y contador de la aduana de Tijuana, por los delitos de peculado y

---

<sup>199</sup> “El nuevo administrador, Sr. Guilebaldo Elías, ha tomado medidas enérgicas para acabar con el contrabando”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 18 de febrero de 1925; Tendrá que ser efectiva la moralización de las aduanas en la frontera”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 17 de marzo de 1925; “Medio millón de pesos recaudó la aduana de Ciudad Juárez”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 2 de octubre de 1925.

<sup>200</sup> Ignacio Almada Bay, “De regidores porfiristas a presidentes de la República en el período revolucionario. Explorando el ascenso y caída del “sonorismo”, *Historia Mexicana* 60, núm. 2, (2010), 745.

<sup>201</sup> “Lamentan la remoción del administrador de la Aduana de Mexicali”, *El Heraldo de México*, Los Ángeles, California, 11 de julio de 1920.

abandono de empleo a finales de 1921, fue recomendando por el general Abelardo L. Rodríguez y el Visitador de Aduanas, Agustín Rueda, para ocupar la vacante. Su nombramiento, según algunos diarios, recibió “la merecida aprobación del público”.<sup>202</sup>

Asimismo, podemos referir el caso del sonorese Manuel Mascareñas, hermano de Alberto, quien ocupó los puestos de subsecretario de Hacienda, gerente de la Comisión Monetaria y organizó la fundación del Banco de México en 1925. Ese año Manuel Mascareñas ejerció funciones de administrador de las aduanas en Nogales, Ciudad Juárez y Mexicali. Durante su corta estancia en el poblado fronterizo del Distrito Norte, se dio a conocer por las medidas que aplicó para detener el contrabando de mercancías. La sustitución de los celadores por gente de confianza le permitió detener el acarreo de mercancías que un grupo de sirio-libaneses introducía de manera clandestina y depositaba en la tienda del supuesto líder, Mike Ellis, eludiendo los derechos de importación. Según los periódicos regionales, la buena labor de Mascareñas como administrador de la aduana de Mexicali se reflejó en el aumento de los ingresos recaudados.<sup>203</sup>

Por último, está el caso del mismo Director General de Aduana, Guilebaldo Elías, (tío de Plutarco Elías Calles). Tenía una experiencia de 34 años en el ramo y estuvo al frente de las aduanas de Mexicali, Tijuana, Ensenada, Nogales, Ciudad Mier, Tamaulipas y Ciudad Juárez.<sup>204</sup> En 1924, Guilebado fue colocado en la aduana de Mexicali donde, según algunos telegramas del gobernador Abelardo L. Rodríguez y de A. B. Calderón, entonces Director General de Aduanas,

---

<sup>202</sup> José Inocente Lugo a Plutarco Elías Calles, 6 de septiembre de 1921, FAPEC-FT, Fondo APEC, expediente 127, inventario 3316, legajo 1/12; “Nuevo administrador de la aduana de Tijuana”, *Tucsonense*, Tucson, Arizona, 17 de septiembre de 1921; Ignacio Almada, “La conexión Yucopicio. Soberanía estatal, tradición cívico-liberal y resistencia al reemplazo de las lealtades en Sonora, 1913-1939” (tesis de doctorado, El Colmex, 1993), 233-34.

<sup>203</sup> “La persecución de la fayuca en Nogales”, 30 de agosto de 1925; “Medio millón de pesos recaudó la aduana de Ciudad Juárez en Septiembre”, *Prensa*, San Antonio Texas, 2 de octubre de 1925; Gran importancia del contrabando descubierto en Mexicali, B. California”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 5 de julio de 1925; “La sierra de Picachos es almacén de contrabandos”, *El Herald de México*, Los Ángeles, California, 14 de julio de 1925.

<sup>204</sup> “El nuevo administrador, Sr. Guilebaldo Elías, ha tomado medidas enérgicas para acabar con el contrabando”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 18 de febrero de 1925.

(dirigidos al presidente Álvaro Obregón), había demostrado ser un hombre eficiente. Rodríguez pidió al presidente no removerlo de Mexicali, debido a que sus servicios eran necesarios para el gobierno del Distrito Norte. Calderón hizo la misma solicitud que Rodríguez, pero añadió que durante la gestión del administrador los ingresos aduanales se habían duplicado y que había logrado mantener una buena armonía con las autoridades, comerciantes y vecinos del lugar.<sup>205</sup>

El hecho de que los agentes aduanales detuvieran contrabandos y contrabandistas generó en ocasiones problemas con la sociedad, debido al uso desmedido de la fuerza. En la prensa regional aparecieron notas sobre rigurosos controles pues incluso se le disparaba a la gente que no se detenía en los puestos de inspección. En 1924, por ejemplo, en la aduana de Mexicali el vigilante aduanal Leopoldo Verdugo, hijo, disparó y dio muerte a un individuo de nombre Francisco Cota. A otro llamado Miguel Vildósola, hijo, le balaceó el automóvil en el que circulaba por no detenerse, aunque en este caso Vildósola sobrevivió. Los habitantes consideraban que las acciones de los agentes aduanales eran exageradas, sobre todo porque mucha gente desconocía u olvidaba por dónde se podía o no cruzar y de este modo infringían la ley. La opinión general era que dicha infracción no los hacía merecedores de sanciones tan drásticas. La medida de disparar contra los contrabandistas no fue exclusiva en el lado mexicano, también las autoridades aduanales estadounidenses tenían la facultad de disparar en caso de que no se detuvieran en los puntos de inspección. El problema que se puede observar en este aspecto es que no existía un criterio para diferenciar a los contrabandistas organizados con capacidad para enfrentar con armas a las autoridades de las personas que hacían contrabando en menor escala.<sup>206</sup> No obstante, las medidas

---

<sup>205</sup> Abelardo L. Rodríguez a Álvaro Obregón, 16 de enero de 1924, ADIIH-UABC, Colección AGN, *Obregón-Calles*, 7.49; A. B. Calderón a Obregón, 17 de enero de 1924, ADIIH-UABC, Colección AGN, *Obregón-Calles*, 7.51.

<sup>206</sup> "Desde Mexicali", *El Heraldo de México*, Los Ángeles, California, 26 de julio de 1924; "Perdió su vida por el contrabando de una camisa", *El Heraldo de México*, Los Ángeles, California, 1 de diciembre de 1922; ADIIH-UABC, *Colección Laguna Niguel*, Deputy Collector in Charge, 12 de octubre de 1919.

del gobierno federal para evitar el contrabando tuvieron puntos a favor, pues durante el periodo de 1920-1928 se incrementaron los ingresos de las aduanas y fueron detenidos contrabandistas.

#### DETENCIONES DE CONTRABANDO

Las tareas de vigilancia y aplicación de controles destinadas a la regulación del flujo de mercancías en las aduanas permitieron que en la región fronteriza del Distrito Norte realizaron algunas detenciones de embarcaciones, avionetas y furgones en las que los contrabandistas transportaron pescado, licores, opio e inmigrantes chinos, por lo que se puede observar que, a pesar de lo endeble de las instituciones estatales hubo casos en que las autoridades fueron eficientes.

#### *Detención de tráfico de chinos*

Según la documentación que pudimos analizar pocos traficantes de chinos fueron detenidos en la línea internacional, ya que la mayoría de los casos analizados señalan que las autoridades de migración de Estados Unidos detuvieron a los traficantes en el interior del estado de California. Algunos fueron detenidos por casualidad, por ejemplo, en 1922 un individuo de nombre Rodolfo Muñoz fue encarcelado luego que un grupo de personas ebrias que venían conduciendo en la noche se toparon con el auto del señor Muñoz y comenzaron una riña. Ante el bullicio que hacían en la vía pública, llegó la policía y se dio cuenta Muñoz llevaba a varios chinos en su automóvil.<sup>207</sup>

En situaciones similares, los traficantes de chinos fueron detenidos en las inmediaciones de California, en poblados y ciudades como en Indio, Oakland, San Diego, Los Ángeles y San Francisco. Cabe señalar que las penas por este delito, según el número de chinos y si tenían

---

<sup>207</sup> “Infractores a la inmigración capturados”, *El Heraldo de México*, Los Ángeles, California, 17 de noviembre de 1922.

antecedentes, era de 4 meses hasta 3 años de prisión y en ocasiones se les multaba hasta con 2,500 dólares. En la documentación analizada los mexicanos inmiscuidos en este tipo de actividades parecen más una manera de conseguir dinero extra y no como una forma de vida, pues a diferencia de otros contrabandistas que mencionaremos a continuación, usaban como transporte su automóvil particular e introdujeron entre tres a cinco personas y, según los reportes que aparecieron en la prensa, no tenían antecedentes.<sup>208</sup>

Hubo casos en los que las autoridades de migración y aduanales de Estados Unidos se coordinaron para mantener vigilados a ciertos automóviles e individuos que cruzaban de manera frecuente ambos la línea internacional. Los trabajos de investigación de estas dependencias permitieron establecer las conexiones de los traficantes y el modo en que operaron. Por ejemplo, en 1921 las autoridades aduanales pidieron mantener vigilado al chino Ngun Bock, quien tenía varios alias, estaba identificado porque manejaba un automóvil Sheridan y conocían su número de licencia. Este sujeto tenía vínculos con otros chinos sospechosos de estar inmersos en el tráfico de chinos, pero apenas se les estaban investigando.<sup>209</sup> Asimismo, en el mismo año las autoridades de inmigración de Calexico informaron a las autoridades de San Diego que un individuo de nombre C. F. Doan había introducido ocho chinos de contrabando. Luego de que las autoridades de California lo reconocieron le pidieron que detuviera su automóvil pero aceleró y los agentes dispararon hasta que se entregó.<sup>210</sup>

Un caso que llamó la atención de la prensa fue el de Paúl Pappas, un ex policía griego que radicó en California y junto a su esposa, Ema Anderson, se dedicó al tráfico de chinos, actividad

---

<sup>208</sup> “Encarcelado por contrabandista de chinos, *El Heraldo de México*, Los Ángeles, California, 6 de enero de 1923; “Acusado de introducir cinco chinos de contrabando”, *El Heraldo de México*, Los Ángeles, California, 21 de mayo de 1921.

<sup>209</sup> Deputy Collector in Charge, 17 de noviembre de 1921, ADIIH, *Colección Laguna Niguel*, 1.11

<sup>210</sup> “Contrabando de chinos en la frontera”, *El Heraldo de México*, Los Ángeles, California, 4 y 5 de marzo de 1921.

que les permitió hacerse de una “pequeña fortuna”. Según declaraciones de las autoridades de migración, Pappas fue un traficante muy astuto quien había burlado en varias ocasiones los controles de las autoridades, sin embargo, él y su esposa fueron detenidos en la frontera cuando intentaron cruzar de Mexicali a Calexico en dos camionetas con 10 chinos. Luego de su detención fue sentenciado a 15 meses de prisión y ocho meses a los conductores que iban con ellos, en cuanto a la esposa no se mencionó la pena que le fue impuesta.<sup>211</sup> La participación de matrimonios en este tipo de actividades fue una situación común, en los años de 1926 y 1928 encontramos parejas que al llegar al punto de control aceleraron a toda máquina para burlar la inspección de migración pero las autoridades de Calexico las persiguieron y más tarde detuvieron.<sup>212</sup>

Algunos estadounidenses complementaron el tráfico de chinos con el secuestro. En 1922 dos individuos, Harvey Rich y William Mathew, fueron sentenciados a dos años de cárcel y a pagar una multa de 2, 500 dólares por introducir chinos de contrabando y por haber plagiado a dos de ellos en territorio mexicano “con probable intención de venderlos a un mercader” en San Francisco.<sup>213</sup>

Ante el contrabando de chinos en la región fronteriza del Distrito Norte, las autoridades mexicanas enviaron al coronel Francisco Ávila, inspector de oficinas de Migración, a realizar una investigación sobre estas actividades.<sup>214</sup> Aunado a ello, luego de los acuerdos de 1925, las autoridades de ambos lados comenzaron a coordinarse para detener a individuos que utilizaron

---

<sup>211</sup> “Un jefe de policía sentenciado a una prisión federal”, *El Heraldo de México*, Los Ángeles, California, 24 de febrero de 1921; “Dentro y fuera de Los Ángeles”, *El Heraldo de México*, Los Ángeles, California, 21 de enero de 1921; *Prensa*, San Antonio, Texas, 26 de febrero de 1921.

<sup>212</sup> “4 meses de prisión por traer chinos de contrabando”, *El Heraldo de México*, Los Ángeles, California, 26 de julio de 1928; “Misteriosos sujetos acusados de traer chinos de contrabando”, *El Heraldo de México*, Los Ángeles, California, 29 de abril de 1928.

<sup>213</sup> “A la penitenciaría por meter chinos a los Estados Unidos”, *El Heraldo de México*, Los Ángeles, California, 4 de junio de 1922.

<sup>214</sup> “Se intensifica el contrabando de chinos. Las autoridades de migración mexicana lo perseguirán”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 12 de septiembre de 1924.

avionetas para el contrabando de chinos. Había pistas clandestinas en los poblados de Tecate, Tijuana y Mexicali y, según las declaraciones de uno de los pilotos hacer detenidos, despegaban con regularidad de la Laguna Salada en Mexicali, y aterrizaba en el poblado de Fresno en California. Las autoridades mexicanas y colaboradores mexicanos en el contrabando de chinos comentaron a un juez californiano que los pilotos salían cargados de Tijuana con chinos para introducirlos a California.<sup>215</sup>

En marzo de 1927 las autoridades de migración y aduanales estadounidenses fueron informados del despegue de una avioneta, esperaron en la madrugada a que aterrizara y una vez en la pista ordenaron a los tripulantes salir, pero los pilotos intentaron emprender el vuelo, los vigilantes dispararon y falleció uno de los aviadores.<sup>216</sup>

### *Detenciones de enervantes*

Como mencionamos antes, las medidas que emprendió el gobierno de Obregón para combatir el consumo de drogas y las del gobierno de Elías Calles para establecer controles con el fin de regular su importación, tuvieron como consecuencia la detención de varios individuos, por lo general ciudadanos chinos que crearon una imagen negativa de los orientales por las mafias, la persecución xenofóbica en su contra y el consumo de opio “que degeneraba a la raza” (según el discurso presente en algunos periódicos).

Si bien los motivos de las detenciones de estos individuos dedicados al tráfico y venta de enervantes pudieron tener una connotación xenofóbica, política y económica, las autoridades

---

<sup>215</sup> “Aviador que traía chinos capturado”, *El Heraldo de México*, Los Ángeles, California, 24 de marzo de 1927.

<sup>216</sup> “Un aviador comercial de Estados Unidos detenido por contrabando”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 2 de mayo de 1927; “Tres chinos que entraron de contrabando, arrestados”, *El Heraldo de México*, Los Ángeles, California, 6 de mayo de 1927; “Fue tiroteado un avión en Los Ángeles”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 2 de mayo de 1927; “2 mexicanos hablan de contrabando de orientales”, *El Heraldo de México*, Los Ángeles, California 4 de mayo de 1927.

mexicanas mencionaron que los contrabandistas causaban un “gran perjuicio al erario y la salubridad pública”. No es descartable que tanto las autoridades como algunos ciudadanos mexicanos realizaran denuncias de chinos sin ningún tipo de sustento. Por ejemplo, en 1922 el gobierno del Distrito Norte pidió a la Secretaría de Gobernación la expulsión del chino Quong Chong con el argumento de que era un “extranjero pernicioso y por ser público y notorio que se dedicaba al tráfico de drogas”, pero sin evidencias que permitieran seguir una investigación a este individuo.<sup>217</sup>

Las autoridades aduanales, migratorias y policiales detuvieron a ciudadanos chinos, japoneses, españoles y mexicanos con enervantes. En 1923, los agentes de la aduana marítima de Ensenada detuvieron al japonés Takeda, quien recibió del puerto de Manzanillo varias mercancías que fueron depositadas en el vapor “Naymil”, entre ellas un cargamento escondido de 15 cajas de opio y 174 botellas de cocaína. Takeda fue detenido pero no expulsado, tal vez por ser un individuo con recursos, pero las autoridades mexicanas entregaron a otros extranjeros detenidos por el delito de contrabando de enervantes a las autoridades migratorias estadounidenses para llevarlos al puerto de San Francisco y retornarlos a su país de origen.<sup>218</sup> En 1923, un grupo de mexicanos que iban de Mexicali a Calexico fueron detenidos por la policía con una valija que contenía opio, cocaína y morfina con un valor estimado de 10 mil dólares.<sup>219</sup>

Cabe señalar que los agentes aduanales no pudieron contener el tráfico de drogas que cruzaban por la línea internacional, por eso las autoridades migratorias y policiales realizaron cateos en las comunidades chinas en busca de fumadores de opio. En ocasiones encontraron

---

<sup>217</sup> José Inocente Lugo al Secretario de Gobernación, 5 de abril de 1922, ADIIH-UABC, Colección AGN, *Dirección General de Gobierno*, 9.8.

<sup>218</sup> José Inocente Lugo al Secretario de Gobernación, 24 de enero de 1923, ADIIH-UABC, Colección AGN, *Dirección General de Gobierno*, 6.1.

<sup>219</sup> “Policía recogió 10 mil dólares en narcóticos”, *El Herald de México*, Los Ángeles, California, 25 de febrero de 1923.

enervantes y detuvieron a los dueños de los establecimientos por el delito de venta y tráfico. Luego de su detención el gobierno del Distrito Norte envió el reporte a la Secretaría de Gobernación para que autorizara la expulsión de los involucrados.<sup>220</sup>

El negocio del contrabando de narcóticos también involucró a hombres allegados a las autoridades del Distrito Norte. Por ejemplo, en 1921 la oficina de Migración de California pidió mantener vigilado a Alberto García, personaje allegado al general Abelardo L. Rodríguez. La oficina tenía algunos reportes que indicaban que García tenía contacto con chinos que participaban en el tráfico de opio en los poblados fronterizos de Tijuana, Tecate y Mexicali, por eso solicitó vigilancia a los agentes de migración y aduanales de California. Después del registro de los vehículos que conducía, el Departamento del Tesoro en San Diego aprobó la orden para su detención por el delito de tráfico de opio. Sin embargo, no encontramos registros en los archivos ni en la prensa que mencionen su detención.<sup>221</sup>

---

<sup>220</sup> José Inocente Lugo al Secretario de Gobernación, 16 de mayo de 1923; 15 de mayo de 1923 y 22 de marzo de 1923 ADIIH-UABC, Colección AGN, *Dirección General de Gobierno*, 9.15, 9.14, 9.12.

<sup>221</sup> Informe confidencial al Jefe de Inmigración de California, ADIIH-UABC, Colección *Laguna Niguel* 1.1, 1.6, 1.7 y 1.8.

## Oficiales de policía mexicanos Manuel Proto y Guillermo McAlpin con opio y cocaína confiscada

San Diego Historical Society



Fuente: San Diego Historical Society, 26 de junio de 1930.

### *Detención de contrabando de licores*

Como mencionamos antes, el contrabando de licores fue el que mayores ganancias generó para los involucrados y fue la actividad en la que más personas participaron. Las autoridades aduanales de ambos lados de la frontera detuvieron algunos cargamentos, pues el aumento de la demanda de licores que propició la Ley Seca incentivó a varios individuos y empresarios a burlar los controles y la vigilancia existente en la región fronteriza para hacer dinero o redondear sus ganancias.

Existieron casos en los que las autoridades aduanales estadounidenses confiscaron pequeñas cantidades de vino y licor. Por ejemplo, en 1921 los agentes de Calexico inspeccionaron a un joven de 15 años de nombre Ernesto Aguilar, al revisarlo se dieron cuenta que el saco que llevaba puesto estaba adaptado para esconder ocho ánforas de whiskey. Hubo personas que intentaron pasar licor a California en sus automóviles en los que depositaron galones de whiskey en compartimentos ocultos y adaptados por los contrabandistas. Pero hay reportes de individuos que se las ingeniaron para cargar sus vehículos particulares con decenas de galones y cientos de botellas de licor listos

para cruzar la frontera. En 1920 un señor de nombre José Villanueva y su esposa, quienes salieron de Tijuana, fueron detenidos en San Diego con un cargamento de 28 galones de whiskey. Horas más tardes las autoridades reportaron la detención de Miguel Moreno y Pedro Viña a quienes confiscaron 166 botellas de whiskey, asimismo detuvieron a otros dos individuos que traían en su automóvil 24 botellas de tequila.<sup>222</sup>

Licor confiscado por las autoridades de Estados Unidos cerca de la línea divisoria entre Tijuana y San Diego

San Diego Historical Society



Fuente: San Diego Historical Society, circa 1925.

Los agentes aduanales corrían riesgos puesto que algunos contrabandistas iban armados, sobre todo aquellos cuyos cargamentos eran de mayor volumen. En 1921 fueron detenidos dos mexicanos de nombre Sixto Uribe y Manuel Sordo, así como un italiano, Juvencio Tuleperi. Procedentes de Tijuana conducían un camión cargado con tres barriles de whiskey que habían

---

<sup>222</sup> “Gacetilla”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 6 de noviembre de 1920.

cubierto con sacos de trigo, pero fueron “sorprendidos” y arrestados por la policía de California. Al inspeccionar el camión las autoridades descubrieron que “iban bien armados”.<sup>223</sup>

Algunos contrabandistas fueron detenidos en los puntos de inspección aduanal fronteriza, sobre todo los que intentaron transportar licor de contrabando en sus camionetas sin ningún tipo de compartimento secreto que les permitiera burlar la inspección. En 1923 los agentes aduanales de Mexicali detuvieron a un señor de nombre Pedro Díaz quien en su automóvil intentó introducir a territorio estadounidense botellas de vino cuyo valor fiscal era de 2 mil pesos. Asimismo, en 1926, fue detenido un ciudadano estadounidense que provenía de Mexicali e intentó cruzar a Calexico licor de contrabando. Fue descubierto debido a que había cubierto la mercancía con unos simples zarapes. Según las autoridades el valor del licor era de cinco mil dólares.<sup>224</sup>

No todos los contrabandos detenidos fueron tan sencillos. En ocasiones las autoridades aduanales investigaron a casas comerciales y a sus empleados sospechosos y dada la información que encontraron sobre los métodos utilizados para introducir licor a territorio mexicano, confiscaron furgones cargados de licores bajo el delito de fraude. Algunos hombres de negocio que tenían casinos y cantinas entablaron demandas a la Secretaría de Hacienda, Dirección General de Aduanas y aduanas fronterizas del Distrito Norte para que les regresara el licor que las autoridades aduanales les habían incautado.<sup>225</sup>

El contrabando de licor fue una práctica de muchas personas y fueron utilizados distintos medios de transporte para su tráfico, entre ellos las avionetas. Durante los años de 1921 a 1926 las

---

<sup>223</sup> “El Señor Ricardo Cuevas”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 26 de noviembre de 1920.

<sup>224</sup> “La aduana de Mexicali confiscó un contrabando de vino a Pedro Díaz”, *El Heraldo de México*, Los Ángeles, California, 12 de abril de 1923; “5,000 mil dólares en licores decomisados en Calexico”, *El Cronista del Valle*, Brownsville, Texas, 1 de mayo de 1926.

<sup>225</sup> Demanda contra Secretaría de Hacienda, Dirección General de Aduanas y Aduana Fronteriza por confiscación de 131 barriles de whiskey propiedad de E. A. Henderson, *CCJ-Tijuana*, Subfondo 7DO, año 1921-1922, Caja 37, Carpeta 14; Enrique Ferreira a Adolfo de la Huerta, 4 de enero de 1922, ADIIIH-UABC, Colección AGN, *Obregón-Calles*, 3.15; Ferreira a Obregón, 22 de marzo de 1922, ADIIIH-UABC, Colección AGN, *Obregón-Calles*, 4.5.

autoridades del Distrito Norte se percataron de viajes continuos de aeroplanos provenientes de algún poblado de California que se internaban en pistas clandestinas de Tecate, Tijuana y Mexicali. Cuando se localizaban los puntos de aterrizaje los oficiales esperaban a que descendieran para lograr su detención. Las aeronaves detenidas aterrizaban en territorio mexicano para cargar el licor y después regresar a Estados Unidos con objeto de abastecer a los casinos clandestinos, o bien, las avionetas provenientes del territorio estadounidense aterrizaban en el lado mexicano cargados de licores con los que serían suministradas las cantinas del Distrito Norte.<sup>226</sup>

Por su parte, la vigilancia costera e inspección de los puertos marítimos, tanto en California como en el Distrito Norte, también llevó a la detención de varios contrabandos de licor. En 1921 fue detenido una embarcación propiedad de la Western Industries Co., la cual llevaba un cargamento de 35 barriles de alcohol cuyo destino final era el poblado de Tijuana. El agente prohibicionista de Estados Unidos, John Exnicios (sic) expresó a la prensa regional que muchos embarques exportaban alcohol con el argumento de que sería utilizado para la fabricación de perfumes, pero los oficiales prohibicionistas y aduanales de Estados Unidos sabían bien que dichos embarques regresaban a su país convertidos en licor, así que tenían la intención de no permitir más exportaciones de alcohol.<sup>227</sup>

Es probable que muchas de estos embarques de alcohol llegaran a territorio mexicano donde fueron convertidos en licor para después llegar a las comunidades de California. En 1926, un guardacostas mexicano aprendió en aguas cercanas al puerto de Ensenada a la embarcación *Hakadete*, la cual estaba cargada ya de licores y aunque no mencionan el dato relativo al volumen

---

<sup>226</sup> Informe sobre la averiguación de agentes aduanales al exportar licores a Tijuana, 1921-1922, 13 de diciembre de 1921, SRE, fondo *CMEU*, Legajo 612, expediente, 32; Informe del cónsul de San Diego, California, 1918-1922, SRE, fondo *CMEU*, Legajo 623, Expediente, 5; “Fue capturado un aeroplano con contrabando”, *Prensa*, San Antonio, Texas, 26 de octubre de 1926.

<sup>227</sup> “La exportación de alcoholes es prohibida”, *El Heraldo de México*, Los Ángeles, California, 29 de junio de 1921.

del contrabando, luego de tomar las declaraciones del capitán y la tripulación se supo que el licor incautado iba a ser entregado en Hollywood, California.<sup>228</sup>

El contrabando en la frontera entre México y Estados Unidos preocupó a ambos gobiernos, por lo que entablaron acuerdos de colaboración, con algunas tensiones de por medio, de los cuales se desprendieron convenios para intentar detener el tráfico clandestino de mercancías, licores, personas y pesca. Debido a su auge, el gobierno federal debió otorgar facultades coercitivas y administrativas a las instituciones encargadas de regular el flujo comercial, así como a las encargadas de la vigilancia territorial. Sin embargo, como mencionamos al principio del capítulo, el Estado mexicano se encontraba en una fase de reconstrucción que se manifestó en la falta de eficiencia del aparato de control estatal. No obstante, los gobiernos federales estadounidense y mexicano, aplicaron mecanismos para regularizar el flujo comercial y de personas, pero dichos controles fueron considerados por los habitantes de esta región fronteriza, acostumbrada a realizar sus actividades sin intervenciones de los gobiernos, como un “estorbo” para el libre tránsito e intercambio y mientras existió una legislación diferenciada entre ambos países, así como instituciones estatales incipientes en su infraestructura, los ciudadanos aprovecharon la situación y continuaron cruzando la línea divisoria para satisfacer sus necesidades de consumo por lo que el contrabando en la región fronteriza continuó.

---

<sup>228</sup> “Se evitará que los braceros mexicanos sean explotados”, 15 de diciembre de 1926, *Prensa*, San Antonio, Texas.

Automóvil estacionado en la carretera de Tijuana cerca de la línea divisoria

San Diego Historical Society



Fuente: San Diego Historical Society, *circa* 1922.

## CONSIDERACIONES FINALES

Al gobierno federal le preocupó la manera en que eran vulneradas las instituciones encargadas de vigilar el flujo comercial y explotación de recursos del territorio fronterizo y marítimo en el Distrito Norte. Estos controles fueron muy endeble y desde el periodo de 1874-1915 podemos observar que los habitantes de la región realizaron sus actividades sin mucha intervención gubernamental, situación que cambió cuando gobierno federal mexicano comenzó a tener una mayor presencia en la región fronteriza, debido a las inversiones y explotación de recursos por parte de intereses privados y de gobierno, tanto mexicanas como extranjeras, que tuvieron un impacto en la infraestructura de la región durante los años de 1900-1920.

Durante los años de 1920-1928 el Estado estaba en una fase de fortalecimiento y sufrió una serie de amenazas por lo que tuvo que concentrar sus esfuerzos en sofocar levantamientos armados y rebeliones, por lo que su presencia en el Distrito Norte fue débil e ineficiente para vigilar y aplicar controles sobre las actividades comerciales. Hay que agregar que los mecanismos que estableció el gobierno en la región fueron vistos por los habitantes como una obstrucción y encarecimiento de su modo de vida, por lo que muchos de ellos vieron en el contrabando una solución. Además, las diferencias existentes entre la legislación mexicana y la estadounidense en relación a la explotación de recursos marinos, inmigración asiática, consumo y elaboración de opio y licor, también favoreció el desarrollo de actividades clandestinas.

A pesar de la endeble situación de las instituciones estatales, se aplicaron una serie de controles y acuerdos binacionales entre México y Estados Unidos para poner coto al contrabando de mercancías, pesca y personas. Dada la complejidad del contrabando y sus alcances, el gobierno federal mexicano otorgó amplias facultades a la Secretaría de Hacienda, así como a la Dirección General de Aduanas y a los cuerpos militares y policiales de la frontera para que tomaran las

medidas necesarias, tanto coercitivas como administrativas, con el objetivo de eliminar esta actividad que repercutía en las arcas locales y federales. Una labor complicada de llevar a cabo, dados los vínculos económicos del Distrito Norte, pues como mencionamos en el capítulo primero, los lazos con los estados de California, Arizona y Sonora generaron una diversidad de actividades productivas y comerciales que no pudieron ser reguladas del todo, lo cual no significa que las instituciones locales y federales se mantuvieran pasivas ante las actividades clandestinas.

Pese a los esfuerzos del gobierno federal para regular las actividades económicas y el flujo comercial en el Distrito Norte, el contrabando continuó porque era una actividad funcional para la economía local, pues para algunos sectores sociales representó una manera de ganarse la vida, una forma de medrar para algunos miembros del gobierno local y agentes aduanales mientras que para los comerciantes y hombres de negocios significó una vía para incrementar o formar su capital mediante el ahorro de los gastos que implicaba la importación de sus mercancías.

El contrabando, la aplicación de controles y vínculos económicos en la región fronteriza del Distrito Norte, fueron abordados de una manera en que se puede percibir el entramado de problemáticas que están activas. Es decir, entendimos que cada uno de los elementos señalados antes, como parte de un proceso y no como un objeto estático sin conexión con otros aspectos y encapsulado en el corte temporal. Sugerimos que las investigaciones no solo deben enfocarse en el objeto de estudio, sino analizar varios objetos, en la medida de lo posible, y conocer la manera en que estos influyen en el problema a investigar y esforzarse por integrarlos al análisis de la investigación y sobre todo dar cabida a la interpretación.

Si nos hubiéramos enfocado tan solo en las actividades de contrabando, sin conocer el contexto, indagar en problemáticas de legislación y sin ver el papel del gobierno federal, tendríamos una visión en el que el Distrito Norte prevaleció el contrabando, que fue una región

que prevaleció la ilegalidad y que no había un Estado. Sin embargo, al integrar a la investigación las medidas que el gobierno implemento para sancionar el contrabando, aunque no siempre dieron el resultado esperado, nos permite tener una visión integral sobre las actividades económicas que se desarrollaron en el Distrito Norte y el papel del Estado en la región. Además, que no podemos afirmar que el Estado no existe en este periodo solo porque fue ineficiente en algunas de sus funciones.

Una limitación importante en esta investigación fue la falta de información cuantitativa sobre los ingresos aduanales, el volumen de los productos y mercancías que se cruzaban de un lugar a otro. Dicha información nos hubiera permitido tener una imagen más concreta sobre la relevancia de estas instituciones para el erario local y federal. También, faltó profundizar en las otras dependencias gubernamentales que colaboraron con las aduanas en la problemática del contrabando. No obstante, en nuestra investigación existen aportaciones sobre la región fronteriza en el noroeste de México, el tipo de colaboración bilateral con los Estados Unidos, la manera en que operaron las instituciones estatales en el Distrito Norte durante este periodo de reconstrucción nacional y sobre el devenir económico de esta región, de la cual queda aún mucho por investigar.

## Fuentes

### Acervos documentales

- Acervo Documental del Instituto de Investigaciones Históricas-UABC
  - Colección AGN
    - Obregón-Calles
    - Dirección General de Gobierno
  - Archivo privado Abelardo L. Rodríguez
  - Colección Laguna Niguel
  - Colección Adalberto Walter Meade
- Archivo Histórico de la Casa de la Cultura Jurídica, Tijuana
- Archivo Histórico del Gobierno del Estado, Mexicali
- Archivo Histórico Genaro Estrada
  - Fondo Consulados Mexicanos en Estados Unidos
- Fideicomiso Archivo Plutarco Elías Calles-Fernando Torreblanca
  - Fondo Plutarco Elías Calles
  - Fondo Álvaro Obregón
- Centro de Estudios de Historia de México-Carso
  - Fondo Oficialía Mayor

## Hemerografía

*El Heraldo de México*, Los Ángeles, California

*Prensa*, San Antonio, Texas

*La Prensa*, Los Ángeles, California

*Tucsonense*, Tucson, Arizona

*El Cronista del Valle*, Bronwsville, Texas

*El Hispanoamericano*, San Francisco, California

## Bibliografía

Mina Stern, Alexandra. “Frontera, linderos y los enfoques trasnacionales. La zona fronteriza Estados Unidos-México entre las décadas de 1880 y 1920”...

Spears, Andrea, Heath, Hilarie y Aceves, Patricia. “Mexicanos calificados y deseos de trabajar: políticas de empleo y agrupaciones sindicales en la industria ferroviaria bajacaliforniana”, *Región y sociedad*, núm, 63 (2015).

Santiago, Bibiana “Mercado y medios de transporte como referencias a la apropiación del territorio en Baja California, 1850-1919”, en Lucila León (coord.), *Territorio, sociedad y frontera. Estudios históricos sobre Baja California*. México: CONACULTA, 2010.

Aguirre Rojas, Carlos Antonio. “Mercado Interno, guerra y revolución en México:1870-1920” en *Historia Mexicana de Sociología*, 52, núm. 2 (1990): 183-240.

Macías, Carlos. *Plutarco Elías Calles...* 491

Moncada Ochoa, Carlos. “Presencia de los revolucionarios sonorenses en el proceso de creación de la Constitución General de los Estados Unidos Mexicanos” en *Congreso Internacional*

sobre el 75 aniversario de la promulgación de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. México: UNAM, INEHRM, 1993.

Velázquez Morales, Cataliana. *Los inmigrantes chinos en Baja California, 1920-1937*. Mexicali: UABC, 2001.

Marcial Campos, César Alexis. *Esteban Cantú ante los constitucionalistas y el grupo sonorense. Tensiones y conflicto por el control del Distrito Norte de la Baja California, 1915-1920*. Tesis de licenciatura, UABC, 2014.

Quintero Ramírez, Cirila. “Organización laboral en la frontera este de México y Estados Unidos, (1900-1940) en Manuel Ceballos (coord.), *Encuentro en la frontera: mexicanos y norteamericanos en un espacio común*. México, Colmex: 2001.

Ortiz Manzo, Cristina. *La formación del mercado en Baja California sur hasta la revolución mexicana*. Tesis para obtener el grado de maestro. México: UNAM, 2008.

David Lorey y Lili Buj, “El surgimiento de la región fronteriza entre Estados Unidos y México en el siglo XX”, *Revista Mexicana de sociología*, vol. 53 núm. 3 (julio-septiembre: 1991), 306;

Lorey, David. *The U.S-Mexican border in the twentieth century. A history of economic and social transformation*. Estados Unidos, SRBooks, 2005.

*Diccionario Histórico y Biográfico de la Revolución Mexicana*, T. 5. México: SG, INEHERM, 1992.

P. Kerig, Dorothy. El valle de Mexicali y la Colorado River Land Company. Mexicali:...

Sáenz Rovner, Eduardo. “La prohibición norteamericana entre Cuba y los Estados Unidos durante los años veinte y treinta”, *Innovar. Revista de ciencias administrativas y sociales*, núm. 23 (enero-julio 2004), 147-148.

Cárdenas, Enrique. (comp.), *Historia económica de México*, vol. 4. México: FCE, 1994)

Schantz, Eric. “De la farmacia abierta a la criminalización de enervantes: la transición al régimen de control de droga en la zona fronteriza de México y Estados Unidos (1900-1925), en Jorge Alberto Trujillo Bretón, coord., *En la encrucijada. Historia, marginalidad y delito en América Latina y Los Estados Unidos de Norteamérica (siglo XIX y XX)*. México: CUCSH-UAG, 2010.

“El botín fronterizo de los placeres arriesgados: Estado revolucionario e ingresos públicos en Baja California, 1910-1926.” en José Alfredo Gómez y Araceli Almaraz coords. *Inversiones, colonización y desarrollo económico en el noroeste de México, 1870-1940*. México: AUBC, El Colef, 2011.

*From Mexicali Rose to the Tijuana Brass: Vice Tours of the United States México Border, 1910-1965*. Tesis de doctorado. Universidad de California, 2001.

“All Night at the Owl: The Social and Political Relations of Mexicali Red-Light District, 1919-1925” en *On the Border. Society and culture between the United States and Mexico*. Estados Unidos de América: SR Books, 2001.

Keith Chamberlin, Eugene. *United States Interests in Lower California*. Tesis de doctorado. Berkeley: Universidad de California, 1940.

Escalante Gonzalbo, Fernando. “La corrupción política: apuntes para un modelo teórico”, *Foro Internacional*, vol. 30, núm. 2 (Oct-Dic: 1989), 328-345.

Enciso, Froylan. “Los fracasos del chantaje. Régimen de prohibición de drogas y narcotráfico” en Arturo Alvarado y Mónica Serrano, *Los Grandes problemas de México Vol. XV, Seguridad Nacional y Seguridad Interior*. México: Colegio de México, 2010.

Gabriela Recio, “Drugs and Alcohol: US Prohibition and the Origin of the Drug Trade in Mexico, 1910-1930”, *Journal of Latin America Studies*, 34, núm. 1 (2002): 21-42.

Delgado, Grace. *Making the Chinese Mexican: Global Migration, Localism, and Exclusion in the U.S.-México Borderlands*. California: Stanford University Press, 2012.

Werner Tobler, Hans. “La burguesía revolucionaria en México: Su origen y su papel, 1915-1935”, *Historia Mexicana*, vol. 34, núm. 2 (octubre-diciembre:1984).

Herrera la zona libre...

Almada Bay, “De regidores porfiristas a presidentes de la República en el período revolucionario. Explorando el ascenso y caída del “sonorismo”, *Historia Mexicana*, vol. 60, núm. 2, (octubre-noviembre, 2010), 745.

La conexión Yucopicio. Soberanía estatal, tradición cívico-liberal y resistencia al reemplazo de las lealtades en Sonora, 1913-1939” Tesis de doctorado (El Colegio de México, 1993), 233-34.

Sandos, Ignacio. “Northern separatism during the Mexican Revolution: An Inquiry into the Role of Drug Trafficking, 1910-1920”, *The Americas*, 41, núm. 2 (1984): 191-214;

Garciadiego, Javier. *Esteban Cantú y la revolución constitucionalista en el Distrito Norte de la Baja California*, tesis de maestría en Historia de América Latina (Universidad de Chicago, 1979).

Méndez Reyes, Jesús y Velázquez Morales, Catalina. “Brókeres en la frontera norte de México durante la Revolución (1913-1923): equilibrio comercial en mercados de guerra”, *Signos Históricos*, núm. 25 (2011): 8-41.

Méndez Reyes, Jesús. “De crudas y moralidad: campañas antialcohólicas en los gobiernos de la posrevolución 1916-1931”, en Ernest Sánchez Santiró, coord., *Cruda realidad. Producción*,

*consumo y fiscalidad de las bebidas alcohólicas en México y América Latina, siglos XVII-XIX.*  
México: Instituto Mora, 2007.

Bustamante, Jorge. “El estudio de la zona fronteriza México-Estados Unidos” en *Foro Internacional*, vol. 19 núm. 3, (El Colmex: 1979), 471-516.

Gómez Estrada, José Alfredo. “Pesca, industria y poblamiento en el Distrito Norte de la Baja California, 1909-1919” en Lucila del Carmen de León Velazco, *Territorio, sociedad y frontera. Estudios históricos de la Baja California.* México: CONACULTA, 2011.

*Gobierno y casinos. El origen de la riqueza de Abelardo L. Rodríguez.* México: Instituto Mora, UABC, 2007.

*Lealtades divididas. Camarillas y poder en México, 1913-1932.* México: UABC, Instituto Mora, 2012.

Werne, Joseph. “Esteban Cantú y la soberanía mexicana en Baja California,” *Historia mexicana* 30, no. 1 (julio-septiembre 1980): 1-32.

Gracida Romo, Juan José. *Economía y revolución en Sonora. La agricultura en los valles del Mayo y del Yaqui, 1913-1927.* México, INAH-Sonora, 2010.

Douglas Taylor, Lawrence. “El contrabando de chinos a lo largo de la frontera entre México y Estados Unidos, 1882-1931”, *Frontera Norte*, 6, núm. 11 (1994): 41-57.

“El ferrocarril peninsular de la Baja California” en R. B. Brown (ed.) *Introducción e impacto del ferrocarril en el norte de México.* México: UACJ-ICSA, 2009.

“La transformación de Baja California en estado, 1931-1952”, *Estudios Fronterizos*, Vol. 1, Núm. 1 (enero-junio, 2000):...

Stone, Lawrence. “Prosopography”, *Historical Studies Today*, 100, no. 1, (1971), 46-79.

Ludlow, Leonord. *Grandes financieros mexicanos.* México: LID, 2015.

Hall, Linda. "Liderazgo en la frontera: los casos de Sonora y Baja California" *Boletín*, Fideicomiso Archivos Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca, núm. 21 (1996): 1-29.

Aboites, Luis. "Movimientos de población, 1870-1930 ¿La reanimación del centro y el crecimiento del norte forman un nuevo país?" en Francisco Alba, Manuel Ángel Castillo, *Los grandes problemas de México*, vol. III Migraciones internacionales. México, El Colmex, 2010.

*El norte entre algodones. Población, trabajo agrícola y optimismo en México, 1930-1970.* México, Colmex: 2013.

Samaniego López, Marco Antonio. "Organización de trabajadores en la frontera. El sindicato de cantineros y empelados de cantinas en Tijuana, Baja California, 1920-1930. *Meyibó. Nueva Época*, núm. 1, (enero-junio, 2010), 83-122.

*Los gobiernos civiles en Baja California 1920-1923.* Mexicali: UABC, ICBC, 1998.

Santoscoy, María Elena, Gutiérrez, Laura y Cepeda, Francisco. *Breve historia de Coahuila*, México, Colmex, FCE, 2000.

Bonifaz de Novelo, María Eugenia. "El gobierno de Esteban Cantú, 1915-1920" en *Ensenada. nuevas aportaciones para su historia*, (Mexicali: UABC, 1999), 471-502;

Maricela González Félix, "El opio. Una fuente de acumulación de capital en el norte de Baja California, 1910-1920", *Calafia*, vol. 10, núm. 5, (2000): 4-13.

González Félix, Maricela. "Empresarios y gobiernos en el Distrito Norte, 1902-1920" en Catalina Velázquez (coord.), *Baja California: Un presente con Historia*, Tomo 2. Mexicali: UABC, 2001.

*Aquí nos hicimos ricos. Historia de tres empresarios fronterizos.* Mexicali: UABC, 2013.

Cerutti, Mario. “Industria pesada y reestructuración económica. La fundidora de fierro y acero en Monterrey, (1917-1930), en Mario Cerutti (comp.), *México en los años 20. Procesos políticos y reconstrucción económica*. México, UANL, Claves Latinoamericanas.

Wasserman, Mark. “Economía política en Chihuahua, 1920-1929” en Mario Cerutti (comp.), *México en los años 20. Procesos políticos y reconstrucción económica*. México, UANL, Claves Latinoamericanas.

Gómez, Matías. Breves apuntes geográficos del Distrito Norte de la Baja California. 1918.

Calvillo, Max. *Gobiernos civiles del Distrito Norte de la Baja California 1920-1923*. México: Segob, INEHRM, 1994.

Tinker Salas, Miguel. *A la sombra de las águilas. Sonora y la transformación de la frontera durante el porfiriato*. México: FCE, 2010.

Cárdenas García, Nicolás. “Integrado y extraños en Sonora. La expulsión de los chinos, 1916-1934” en Nicolás Cárdenas García y Enrique Guerra Manzo (coord.), *Integrados y marginados en el México posrevolucionario. Los juegos de poder local y sus nexos con la política nacional*. México: UAM, Miguel Ángel Porrúa, 2009.

Hamilton, Nora. México: los límites de la autonomía del Estado, México, Editorial Era, 1998

Ordenanza General de Aduanas, 1898

Barney, Oscar Cruz. *El comercio exterior de México, 1821-1928. Sistemas arancelarios y disposiciones aduanales*. México: UNAM, 2005.

Martínez, Oscar. *Ciudad Juárez: el auge de una ciudad fronteriza a partir de 1848*. Estados Unidos: Universidad de Texas, 1975.

*Trouble some border*. Estados Unidos: Universidad de Arizona 1989.

\*\*\*

Oscar Sánchez Ramírez “El problema de las drogas en Baja California a principios del siglo XX”, *Calafia*, 9, núm. 2 (1999): 48-53

Pablo Yankelevich, “Corrupción y gestión migratoria en el México posrevolucionario” *Revista de Indias*, vol. 72, núm. 255 (2012), 438;

Paola Chenillo, *Mercurio contra Baco y Briján. Impuestos a la “Industria del Vicio” en Baja California Norte, 1920-1935*, ensayo para obtener el título de especialista en Historia Económica (México: UNAM, 2011): 1-68

Paolo Riguzzi y Patricio de los Ríos, *Las relaciones México-Estados Unidos, 1756-2010*, Vol. 2, *¿Destino manifiesto?, 1867-2010*, (México: UNAM, SRE, 2012), 233-234.

Peter Rich Andreas, *Sovereigns and smugglers: enforcing the U.S.-México border in the age of economic integration*, tesis de doctorado (Cornell University, 1999), 83-84.

Ralph Miliband, *El Estado en la sociedad capitalista*, México, Siglo XXI editores, 1997

Ricardo Pérez Montfort, *Entre hierva, goma y polvo. Drogas, ambientes y policía en México, 1900-1940*, (México, Era, Conaculta, 2006), 9-21;

Ricardo Pérez Monfort, *Yerba, goma y polvo* (México: Era, Conaculta, INAH, 1999).

Robert Buffington, “Prohibition in the borderland: National government- border community relations”, *The Pacific historical review*, vol. 63, no. 1 (febrero, 1994): 19-38; James Sandos, “Northern separatism during the mexican revolution: An inquiry into the role of drug trafficking, 1910-1920”, *The Americas*, vol. 41, no. 2 (octubre, 1984): 191-214;

Robert Chao, *Chinese in México, 1882-1940* (Arizona: University of Arizona, 2010).

Ruffo Ibarra Hernández, *Desarrollo de los ferrocarriles en Baja California*, 5. IX Simposio Anual de Baja California en ADIIH-UABC, Colección *California Mexicana: Ascensión y León Portilla*, 3.63;

Serafín E. y Miguel Sánchez, *El puerto de San Felipe. Breve relato histórico*, (Mexicali, UABC, 1983),

Walter Bernecker, *Contrabando. Ilegalidad y corrupción en el México del siglo XIX*, (México: Universidad Iberoamericana, 1994), 98.

Van Schendel y Itty Abraham (editores), *Ilicit flows and criminal things*, (Estados Unidos, Indiana University Press, 2005)