

ISSN 2007-1620

Humanitas

Universidad Autónoma de Nuevo León
Anuario del Centro de Estudios Humanísticos

Años 45, No. 45, Vol. IV
Enero-Diciembre 2018

Historia



UANL®

**ADUANAS, PODERES LOCALES Y
CONTRABANDO DE AUTOMÓVILES. EL
DESAFÍO AL ESTADO-NACIÓN DESDE LA
FRONTERA NORESTE, 1920-1960**

Alberto Barrera-Enderle*

Resumen: El contrabando de automóviles y la corrupción de las aduanas del noreste de México representaron un serio obstáculo para la consolidación del estado-nación mexicano posrevolucionario. Las aduanas, que deberían ser una herramienta fundamental para el funcionamiento de cualquier gobierno, fueron tanto una herramienta útil como un obstáculo a la vez. Por un lado evitaron la entrada de armamento procedente de los Estados Unidos que pudiera terminar en manos de facciones rivales al régimen. Por otro lado, la corrupción e ineficiencia del personal de aduanas permitió que innumerables contrabandos de diversas mercancías, entre ellas automóviles, ingresaran al país sin reportar el impuesto correspondiente. En segundo lugar, el contrabando de automóviles, actividad ilícita para el gobierno nacional, tuvo su auge en los años de este estudio gracias al boom de producción automotriz estadounidense, la poca oferta de autos ensamblados en México, así como el elevado precio de éstos y de los impuestos y tarifas establecidos para aquellos que decidieran importarlos.

Palabras clave: contrabando de automóviles, aduanas, Monterrey, Nuevo Laredo Tamaulipas

* Doctor en Historia por la Universidad de California en Irving, EUA. Investigador del CIESAS Noreste con sede en Monterrey. Especialista en temas de historia de la frontera.

Introducción

EL 8 DE NOVIEMBRE DE 1948 LA DIRECCIÓN GENERAL de la Aduana de Nuevo Laredo, Tamaulipas designó al señor Roberto Encinas para una misión especial y confidencial: realizar una revisión exhaustiva de la documentación existente en las oficinas de Tránsito de Monterrey con el fin de corroborar que todos los automóviles ahí registrados contasen con la documentación que confirmara su legal importación al país.¹ La necesidad de realizar dicha investigación respondía a la creciente sospecha de que cada día eran más los automóviles que habían ingresado ilegalmente al país y que las autoridades locales (ya fuera municipales o estatales), registraban y dotaban de placas sin verificar que el automóvil cumpliera con los requisitos de importación. Los recordatorios, avisos y advertencias por parte del gobierno federal a los gobiernos estatales y municipales serán frecuentes en los años que comprende este trabajo.

El suceso antes narrado es un ejemplo de la lucha por los recursos entre los distintos actores de poder en el México posrevolucionario. Por un lado, el gobierno federal, representado por las aduanas de la frontera noreste. Por otro lado, se encontraban también los gobiernos locales (estatales y municipales). Muchos de ellos estaban sujetos al poder e influencia de élites locales e intentaban resistir o negociar su situación frente al nuevo gobierno nacional.

Por último, en esta disputa también estaban los pobladores de la frontera noreste, quienes intentaban resistir la cada vez mayor injerencia del nuevo gobierno en sus vidas (con el cobro de más impuestos). Para ellos, la frontera, entendida como un espacio social transfronterizo, fue clave para su estrategia de resistencia.

Las aduanas, en cambio, tenían la misión de representar y recolectar los impuestos de las exportaciones e importaciones en los linderos del país. Representaban al gobierno nacional y a los intereses de éste. Tras el final de la fase armada de la

¹ AGENL, Fondo: Dependencia Federal, Serie: Aduanas, Vol. 5, Exp. s/n, Nuevo Laredo, Tamaulipas, 8 de noviembre de 1948.

Revolución mexicana, el gobierno nacional resultante buscó primero organizarse y eliminar sus disputas internas (esto sucedió principalmente en la década de 1920) para posteriormente intentar controlar e incorporar a todas las regiones del país a su proyecto de nación.

Sin embargo, existían demasiadas fuerzas centrífugas representadas por caciques y élites locales que desafiaron y obstaculizaron el proceso de consolidación del estado-nación. Por lo tanto, el nuevo gobierno posrevolucionario tuvo en ocasiones que aplicar la fuerza y en otras lograr un consenso con esas fuerzas centrífugas. En múltiples situaciones, el gobierno federal tuvo que ser flexible y negociar, especialmente con aquellas fuerzas que no representaban una amenaza directa.

En el presente artículo sostengo el argumento de que el contrabando de automóviles y la corrupción de las aduanas del noreste de México representaron un serio obstáculo para la consolidación del estado-nación mexicano posrevolucionario. En primer lugar, las aduanas, que se suponía deberían ser una herramienta fundamental para el funcionamiento de cualquier gobierno, en la práctica fueron tanto una herramienta útil como un obstáculo a la vez. Esto es, cumplieron parte de sus obligaciones. Especialmente la de evitar la entrada de armamento procedente de los Estados Unidos que pudiera terminar en manos de facciones rivales al gobierno en turno.²

Por otro lado, la corrupción y, en ocasiones, la ineficiencia del personal de aduanas permitió que innumerables contrabandos de diversas mercancías, entre ellas automóviles, ingresaran al país sin reportar el impuesto correspondiente. En segundo lugar, el contrabando de automóviles, actividad ilícita para el gobierno nacional, tuvo su auge en los años de este estudio gracias al boom de producción automotriz estadounidense, la poca oferta de autos ensamblados en México, así como el elevado precio de éstos y de los impuestos y tarifas

² El historiador George T. Díaz explica esta situación en el capítulo 5 “Smugglers and Seditious: States Confront Illicit Traders, 1920-1945” en su libro, *Border Contraband. A History of Smuggling across the Rio Grande* (Austin: University of Texas Press, 2015), 115-134.

establecidos para aquellos que decidieran importar un auto desde los Estados Unidos.³ A pesar de todas las medidas implantadas por las autoridades federales para acabar con el contrabando de automóviles, nunca pudieron eliminarlo debido a las estrategias de los habitantes fronterizos, a la corrupción de sus mismas aduanas y a los intereses de los gobiernos locales.

Región de estudio y temporalidad

El área geográfica que comprende este estudio no se limita a la frontera política entre los Estados Unidos y México, sino a un espacio geográfico binacional mucho más amplio, regido por los lazos históricos, sociales y culturales que han unido distintas poblaciones de los hoy estados de Coahuila, Nuevo León, Tamaulipas y Texas, esto es, aquello que el historiador Manuel Ceballos define como *noreste histórico*.⁴ La temporalidad que comprende este estudio son los cuarenta años que van de 1920 a 1960.

La elección de esta temporalidad obedece a dos razones. Primero, porque coincide con el boom de la industria automotriz en los Estados Unidos y el aumento de su uso y consumo en México.⁵ Segundo, porque en esas cuatro décadas el Estado mexicano resultante de la Revolución mexicana se esforzó por consolidar un nuevo proyecto de nación y, por ende, de incorporar a todas las regiones del país a dicho proyecto.⁶ Me

³ Para mayor información, léase: César Yáñez y Marc Badia-Miró, “El consumo de automóviles en la América Latina y el Caribe (1902-1930)”, en *El Trimestre Económico*, Vol. 78, No. 310 (2) (abril-junio de 2011), 317-342; James J. Flink, *The Automobile Age* (Boston: MIT Press, 1990).

⁴ Ceballos Ramírez, Manuel (1999), *Cuatro estados y una frontera. Tamaulipas, Nuevo León, Coahuila y Texas en su colindancia territorial a finales del siglo XIX y sus consecuencias cien años después*. Monterrey: Universidad Autónoma de Nuevo León; Ciudad Victoria: Universidad Autónoma de Tamaulipas; p. 13.

⁵ Desde la Primera Guerra Mundial, las exportaciones de automóviles europeos a América Latina prácticamente desaparecen dejándole el mercado a los Estados Unidos. Hacia 1930 se fabricaban más de 33 millones de automóviles en el mundo. El 85% salían de fábricas estadounidenses. Ver: Yáñez y Badia-Miró, *Consumo*, 322-323.

⁶ Una excelente síntesis de este proceso puede leerse en el capítulo 5: “Forging and Contesting a New Nation, 1920-1932” del libro de Gilbert Joseph & Jürgen Buchenau (2013), *Mexico-s Once and Future Revolution. Social Upheaval and the*

interesa, por lo tanto, estudiar cómo desde esa región fronteriza se desafió al gobierno nacional posrevolucionario.

Conceptos teóricos e historiografía

Entre los conceptos claves para el desarrollo de mi investigación destaca el de *border* (frontera) y *borderlands* (tierra de fronteras o espacio social transfronterizo). Siguiendo al historiador Elliot Young, “border” hace referencia a los límites o linderos políticos que pretenden producir diferencias con el fin de forjar identidades nacionales. En cambio, “borderlands” define una comunidad cultural y etnoracial que se mantiene unida más allá de los límites nacionales o imperiales.⁷ A esta última también podríamos llamarle *espacio social transfronterizo*. El antropólogo Efrén Sandoval entiende este concepto como un espacio regional constituido por intensos y diversos flujos de personas y objetos y una amplia variedad de prácticas humanas que ligan lugares distantes (antes parte integrante de un mismo territorio y hoy ubicados en territorios nacionales distintos).⁸

En resumen, *borderlands* une mientras *border* separa. Trasladando estas ideas a la investigación, el gobierno federal buscaba consolidar su presencia en la frontera regulando los intercambios comerciales internacionales mediante el establecimiento y fortalecimiento de las aduanas. Sin embargo, los habitantes de esta región habitaban un “espacio social

Challenge of Rule since the Late Nineteenth Century, Durham: Duke University Press; págs. 87-116.

⁷ Elliot Young (2004), *Catarino Garza's Revolution on the Texas-Mexico Border*. Durham: Duke University Press; p. 7.

⁸ Sandoval, Efrén (2012), *Infraestructuras transfronterizas. Etnografías de itinerarios en el espacio social Monterrey-San Antonio*. México: CIESAS: El Colegio de la Frontera Norte; págs. 20-22. En la misma sintonía de definir a la frontera como una institución tanto estatal como social, está la explicación de Manuel Ceballos sobre el fracaso de la creación del punto fronterizo de Colombia, Nuevo León. Frontera creada primero por fines políticos a finales del siglo XIX y revivida por fines comerciales en la década de los noventa del siglo XX y que hasta el momento se mantiene sola y aislada porque carece de habitantes. Es, en palabras de Ceballos, una “frontera sin fronterizos”, de ahí su poca trascendencia social. Léase: Ceballos, *Cuatro estados*, 50.

transfronterizo” y llevaban décadas acostumbrados a comprar e introducir toda clase de mercancías desde el sur de los Estados Unidos. Desde el establecimiento de la nueva frontera entre México y Estados Unidos a mediados del siglo XIX, pero sobre todo durante el porfiriato, el norte de México se vinculó económicamente a los Estados Unidos, convirtiéndose casi en una extensión de la economía de ese país.⁹ Por ello, los intentos del gobierno mexicano por regular y controlar las importaciones en su frontera norte durante la primera mitad del siglo XX enfrentará mucha resistencia.

Mi concepción sobre la conformación de un Estado está influenciado por las ideas de Philip Corrigan y Derek Sayer, quienes consideran que la formación de un Estado moderno debe ser entendida como una profunda revolución cultural que busca imponer una “regeneración moral” en las distintas esferas de la sociedad.¹⁰ Siguiendo a los mismos autores, la historiadora Romana Falcón resalta la idea de que la formación de un Estado no es un evento que pueda ser considerado concluido en algún punto sino un proceso que está en constante construcción y reconstrucción por agentes y agencias particulares.¹¹

Mi trabajo comparte esta idea, por lo que lejos de buscar ubicar un momento en que el estado-nación posrevolucionario esté plenamente consolidado en la frontera noreste, prefiero identificar los obstáculos, desafíos, negociaciones y concesiones que los distintos actores de poder tuvieron que enfrentar y realizar.

Historiográficamente, mi trabajo se siente en deuda con dos tendencias distintas. Por un lado, la boyante historiografía denominada *Borderlands Studies* con su análisis trasnacional

⁹ Mora-Torres, Juan (2001), *The Making of the Mexican Border. The State, Capitalism, and Society in Nuevo León, 1848-1910*. Austin: University of Texas Press; p. 9.

¹⁰ La obra en cuestión es: Philip Corrigan & Derek Sayer (1985), *The Great Arch. English State Formation as Cultural Revolution*. Oxford: Basil Blackwell.

¹¹ Romana Falcón, “Force and the Search for Consent. The Role of the *Jefaturas Políticas* of Coahuila in National State Formation” en Gilbert Joseph & Daniel Nugent (eds.) (1994), *Everyday Forms of State Formation. Revolution and the Negotiation of Rule in Modern Mexico*. Durham Duke University Press, 1994; p. 7.

que sugiere que las divisiones políticas y geográficas no son impedimento ni para el establecimiento de alianzas transfronterizas ni para el de redes de intercambio comercial. Este enfoque me ha permitido detectar los vínculos y alianzas establecidas entre los habitantes de la frontera México-Estados Unidos que hicieron posible el florecimiento de una actividad ilegal como lo fue el contrabando de automóviles.¹²

Por otro lado, mi trabajo se ha visto influenciado por la obra de historiadores que combinan un enfoque culturalista y materialista para reinterpretar el siglo XX mexicano. Por ejemplo, la obra colectiva editada por Paul Gillingham y Benjamin Smith titulada *Dictablanda. Politics, Work, and*

¹² Algunos ejemplos de estos trabajos son: Brian DeLay, *War of a Thousands Deserts. Indian Raids and the U.S. - Mexican War* (New Haven: Yale University Press, 2008); James Brooks, *Captives and Cousins: Slavery, Kinship, and Community in the Southwest Borderlands* (Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2001); Pekka Hämäläinen, *The Comanche Empire* (New Haven: Yale University Press, 2009); Raúl Ramos, *Beyond the Alamo. Forging Mexican Ethnicity in San Antonio, 1821-1861* (Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2008); Samuel E. Truett, *Fugitive Landscapes: the Forgotten History of the U.S.- Mexico Borderlands* (New Haven: Yale University Press, 2004); Omar S. Valerio-Jiménez, "Neglected Citizens and Willing Traders: The Villas del Norte (Tamaulipas) in Mexico's Northern Borderlands, 1749-1846," *Mexican Studies/ Estudios Mexicanos*, Vol. 18, No. 2 (Summer, 2002): 251-296 y *River of Hope. Forging Identity and Nation in the Rio Grande Borderlands* (Durham: Duke University Press, 2013); Elliot Young, *Catarino Garza's Revolution on the Texas-Mexico Border* (Durham: Duke University Press, 2004) y Samuel Truett & Elliot Young, eds., *Continental Crossroads: Remapping U.S.-Mexico Borderlands History* (Durham: Duke University Press, 2004). Otros trabajos sobre situaciones fronterizas que también influenciaron esta investigación son: Andrés Reséndez, *Changing National Identities at the Frontier: Texas and New Mexico, 1800-1850* (Cambridge: Cambridge University Press, 2005); David J. Weber, *The Mexican Frontier, 1821-1846. The American Southwest under Mexico* (Albuquerque: University of New Mexico Press, 1982); Steven W. Hackel, *Children of Coyote. Missionaries of Saint-Francis: Indian-Spanish Relations in Colonial California, 1769-1850* (Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2005); Cynthia Radding, *Wandering Peoples: Colonialism, Ethnic Spaces, and Ecological Frontiers in Northwestern Mexico, 1700-1850* (Durham: Duke University Press, 1997); Cheryl English Martin, *Governance and Society in Colonial Mexico: Chihuahua in the Eighteenth Century* (Stanford: Stanford University Press, 1996); Ross Frank, *From Settler to Citizen: New Mexico Development and the Creation of the Vecino Society* (Berkeley: University of California Press, 2001) y Ana María Alonso, *Thread of Blood: Colonialism, Revolution, and Gender on Mexico's Northern Frontier* (Tucson: University of Arizona Press, 1995).

Culture in Mexico. Estos historiadores se enfocan en el periodo comprendido entre 1938 y 1968, es decir, aquellos años en que para muchos el régimen del PRI fue una dictadura perfecta. Contrario a esta creencia tan arraigada popularmente, los autores consideran que los gobiernos del PRI fueron una “dictablanda”, a la que caracterizan como un régimen híbrido que combina elementos democráticos con autoritarios y en el que la *negociación* fue clave para gobernar. Una negociación que en un régimen híbrido como el mexicano implicó siempre violencia pasada, violencia presente y temor a violencia en el futuro.¹³

De esa misma colección de ensayos, así como de su libro más reciente, me ha sido muy útil la aportación de Thomas Rath, quien en ambos trabajos desmonta el mito de la supuesta desmilitarización que emprendió el PRI en 1946 cuando los militares pasaron la presidencia a los civiles. Rath demuestra cómo los militares siguieron jugando un papel fundamental en la vida política y económica del México posrevolucionario, ocupando cargos políticos y administrativos en las provincias y estados del país. Aunque en contadas excepciones quisieron competir por la presidencia, los militares mantuvieron su influencia en gobiernos estatales como gobernadores, alcaldes, jefes de policía y en cargos federales de importancia.¹⁴ La aportación de Rath me hizo prestar atención al papel de los directores de Aduanas.

Ser director de aduana en un país de frágiles instituciones y en un periodo de proteccionismo económico significó una oportunidad para enriquecerse ilícitamente. Lejos de ser un castigo ir a dirigir una aduana en la lejana frontera, la dirección de una aduana fue un premio para aquellos miembros de la familia revolucionaria que lo merecían. Así vemos que por la

¹³ Paul Gillingham, “Preface” en Paul Gillingham y Benajmin Smith, editores, *Dictablanda. Politics, Work and Culture in Mexico, 1938-1968*. Durham: Duke University Press, 2014, vii-viii.

¹⁴ Thomas Rath, “Camouflaging the State: The Army and the Limits of Hegemony in PRIlista Mexico, 1940-1960”, en Paul Gillingham y Benajmin Smith (2014), págs. 89-107. Thomas Rath (2013), *Myths of Demilitarization in Postrevolutionary Mexico, 1920-1960*, Chapel Hill: University of North Carolina Press.

dirección de la Aduana pasaron personajes como Guidebaldo Elías, tío de Plutarco Elías Calles, el coronel Jesús Vidales Marroquín, quien fuera un militar y político destacado durante el Maximato o el coronel Rafael Pedrajo Barrios, quien fue Secretario de la Presidencia en el sexenio de Lázaro Cárdenas y gobernador de Baja California Sur, antes de ser administrador de la Aduana de Nuevo Laredo.

A la par de esta última corriente historiográfica, mi trabajo busca dialogar con una amplia literatura histórica que pretende estudiar el complejo proceso de consolidación del estado-nación posrevolucionario y los desafíos regionales a los que este proceso se enfrentó en las primeras décadas tras el final de la Revolución.¹⁵ Para el caso del noreste, es poca aún la historiografía producida para este tema y quizá, los dos trabajos más sobresalientes, el de Álex Saragoza y el de Michael Snodgrass se han limitado a estudiar el desafío que representó para el gobierno revolucionario la poderosa élite industrial regiomontana.¹⁶ Con este trabajo pretendo contribuir a ampliar el horizonte y estudiar otros actores locales y regionales, quizá menos visibles, pero que de alguna u otra manera entorpecieron o ralentizaron la consolidación del estado-nación en la frontera noreste.

¹⁵ Algunos ejemplos son: Gilbert Joseph & Daniel Nugent (eds.) (1994). *Everyday Forms of State Formation. Revolution and the Negotiation of Rule in Modern Mexico*, Durham: Duke University Press. Susan M. Gauss (2010), *Made in Mexico. Regions, Nation and the State in the Rise of Mexican Industrialism, 1920s-1940s*, University Park, PA: Pennsylvania State University Press. J. Justin Castro (2016), *Radio in Revolution. Wireless Technology and State Power in Mexico, 1897-1938*, Lincoln: University of Nebraska Press. Tanalís Padilla (2008), *Rural Resistance in the Land of Zapata. The Jaramillista Movement and the Myth of the Pax Priísta, 1940-1962*, Durham: Duke University Press. Jürgen Buchenau & William H. Beezley (eds.) (2009), *State Governors in the Mexican Revolution, 1910-1952*, Lanham, MD: Rowman & Littlefield Publishers. Wil G. Pansters (1998), *Política y poder en Puebla. Formación y ocaso del cacicazgo avilacamachista, 1937-1987*, México: Fondo de Cultura Económica.

¹⁶ Ver Alex Saragoza (1988), *The Monterrey Elite and the Mexican State, 1880-1940*, Austin: University of Texas Press y Michael Snodgrass (2003), *Deference and Defiance in Monterrey. Workers, Paternalism, and Revolution in Mexico, 1890-1950*, Cambridge: Cambridge University Press.

El contrabando de automóviles

El consumo de automóviles en México creció a partir de la década de 1920. Prueba de ello fue que en 1925 la Ford establece su primera planta de ensamblaje en el país con el objetivo de satisfacer la demanda creciente de automóviles de los mexicanos. En 1935 la General Motors siguió el ejemplo de la Ford y estableció su primera armadora en México; tres años después lo haría la Chrysler. Las tres compañías enfocaron sus operaciones en México al ensamblaje o montaje de vehículos para destinarlos al mercado local que previamente satisfacía sus demandas exclusivamente con importaciones.¹⁷

Sin embargo, la gran mayoría de los mexicanos que tenían el poder adquisitivo para obtener automóviles de lujo o marcas y modelos que no se ensamblaban en el país, recurrían a los autos importados. Esto es, autos que eran armados y fabricados en Estados Unidos e introducidos legalmente al país por las nacientes empresas distribuidoras mexicanas. La mayor oferta de opciones automovilísticas y, en especial, los altos impuestos que se tenían que pagar por importar legalmente un automóvil fueron la principal razón que invitó a los habitantes de la frontera norte de México a introducir ilegalmente automóviles al país.

En su investigación sobre el contrabando, el historiador George T. Díaz destaca que, para el periodo comprendido entre los años 1920-1945, los esfuerzos de las autoridades mexicanas emanadas de la Revolución, que obsesionadas con alguna posible rebelión, se esforzaron primordialmente en impedir el ingreso de armas que facilitarían rebeliones. Para ello, tuvieron muchas veces que hacerse de la vista gorda del pequeño contrabando pensado para el autoconsumo e incluso aliarse con fronterizos influyentes, quienes controlaban este contrabando a pequeña escala.¹⁸ Es justamente en este contexto en el que el contrabando de automóviles comienza a despuntar.

¹⁷ Vicencio Mirada, Arturo “La industria automotriz en México. Antecedentes, situación actual y perspectivas”, *Contaduría y Administración*, número 221, enero-abril, 2007, p. 214.

¹⁸ Díaz, *Border Contraband*, 115-134.

La habilidad de los fronterizos para introducir ilegalmente automóviles para su uso personal, y después la proliferación de bandas del crimen organizado que se dedicaron también a dicha actividad, obligará a las autoridades federales a modificar constantemente sus regulaciones en la materia. En pocas palabras, los esfuerzos del gobierno federal por fortalecer su presencia y controlar sus aduanas fronterizas no será suficiente para evitar que los fronterizos dejen de sacar ventaja de su posición geográfica y de sus vínculos transnacionales. Además, debe considerarse que a mitad de los años veinte comenzó la construcción del tramo de la carretera Panamericana que terminaría por conectar Nuevo Laredo con la Ciudad de México. Esta carretera se inauguró en 1936 por el presidente Lázaro Cárdenas.¹⁹

La construcción de carreteras y el aumento y mejora de obras viales que sucedió en México a partir de los años treinta, aunado al boom que la industria automotriz estadounidense gozó en la primera mitad del siglo XX, contribuyeron también a la expansión del contrabando de automóviles.²⁰

Una de las estrategias más empleadas para introducir ilegalmente automóviles al país consistió en que algún ciudadano estadounidense ingresaba a México por vía terrestre conduciendo su coche, haciéndose pasar como turista. En las aduanas de Nuevo Laredo o Reynosa, pagaba un pequeño importe para obtener el permiso de tránsito como turista. El tarjetón otorgado por la aduana le permitía al supuesto turista poder utilizar su automóvil en el país por un plazo de tres a seis meses. Al final de dicho periodo, el turista tenía que salir del país y regresar el tarjetón de permiso temporal por la misma aduana por la que ingresó.

¹⁹ “El caminero en la historia”, Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Disponible en <http://www.gob.mx/sct/articulos/el-caminero-en-la-historia-13124> [En línea; publicado el 14 de octubre de 2015 y consultado el 30 de agosto de 2016].

²⁰ Steven L. Driever, “From Travel to Tourism: Harry Franck’s Writing on Mexico (1916-1940)”, *Journal of Latin American Geography*, Vol. 12, No. 2 (2013), 8. Para mayores detalles sobre el auge del turismo en Estados Unidos, léase: Dennis Merrill (2009), *Negotiating Paradise: U.S. Tourism and Empire in Twentieth-Century Latin America*, Chapel Hill: University of North Carolina Press.

Esta práctica ilegal data de al menos 1930. Para ese año existe ya una lista de automóviles que el jefe de aduanas de Nuevo Laredo le hace llegar al gobernador de Nuevo León con el fin de que éste investigue si dichos autos fueron indebidamente registrados por la jefatura de Tránsito de Monterrey. En esta lista aparecen automóviles de toda clase, desde sencillos sedanes o cupés hasta lujosos Cadillacs. Entre la información que la aduana de Nuevo Laredo proporciona a las autoridades de Nuevo León, está el nombre del conductor que ingresó el automóvil al país. Entre 1930 y 1931, la mayoría de estas personas fueron de origen mexicano o hispano. No obstante aparecen una buena cantidad de angloamericanos.

Pocos son los nombres que se repiten. Esto sugiere que eran personas que al menos aún no se dedicaban de lleno al contrabando de automóviles y cuyo fin único era evadir los impuestos que el gobierno mexicano exigía por importar un automóvil y ahorrarse así algo de dinero. Sin embargo, ya desde 1930 puede detectarse la presencia de personas que vieron en la introducción ilegal de automóviles un negocio redondo. Por ejemplo, entre el 3 y 25 de julio de 1930, un tal R.Y. Pérez introdujo 3 automóviles Chevrolet que nunca más regresaron a Estados Unidos. También, un tal C. L. Jones introdujo el 11 de octubre de 1930 un automóvil Studebaker modelo desconocido y el 6 de diciembre del mismo año introdujo un Buick Sedán. Ambos autos se quedaron en México.²¹

Todo indica que este personaje era un delincuente estadounidense cuya presencia las autoridades nacionales tenían presente desde al menos 10 años antes. En 1920 se le expidió una visa para ingresar a México pero su presencia fue vigilada por tenerlo fichado en la lista de “enemigos del país”. Jones era empleado del faraón del petróleo, Edward Doheney, quien lo había enviado a México para hacer estudios sobre la situación del país. Diez años más tarde lo vemos, aprovechando su

²¹ AGENL, Fondo: Dependencia Federal, Serie: Aduanas, volumen 5, 6 de agosto de 1936.

conocimiento de la geografía y economía del norte del país, para pasar automóviles ilegalmente a México y venderlos.²²

La acción de introducir ilegalmente automóviles al país afectaba directamente a las arcas de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, que, a través de sus aduanas, debía controlar las mercancías que por ahí ingresaban y reportar esos ingresos a la tesorería. Si bien, la presencia del Estado mexicano en la frontera norte fue en ascenso paulatinamente desde la segunda mitad del siglo XIX gracias a la mejora en tecnología y vías de comunicación, su presencia nunca fue capaz de detener la creatividad y voluntad de los fronterizos, quienes continuaron introduciendo ilegalmente toda clase de mercancías sin ser detectados por las autoridades aduanales.

Sin embargo, es necesario mencionar que la corrupción, tanto de los mismos agentes aduanales como de las autoridades de los estados y municipios hizo posible que el contrabando de automóviles floreciera. Las distintas corporaciones de tránsito de las ciudades del norte de México eran las que finalmente “blanqueaban” o “enderezaban” un automóvil chueco al otorgarle tarjeta de circulación y placas. Por ello, encontramos desde 1936, frecuentes solicitudes de las direcciones de aduana de Nuevo Laredo y Reynosa pidiendo a la dirección de tránsito de Monterrey evitar otorgar el permiso de circulación a los automóviles que no demuestran su legal procedencia y pagos por derechos de importación.

Doce años después, las aduanas seguían insistiendo a los jefes de tránsito revisar y evitar registrar automóviles que no cuenten con sus permisos de importación en regla.²³ Por ejemplo, el 22 de julio de 1947, el administrador de la Aduana de Reynosa solicitó al gobierno de Nuevo León su intervención para que la oficina de Tránsito de Monterrey atendiera la petición de esa aduana de buscar en sus registros los automóviles que hubieran ingresado al país por esa frontera con

²² AGENL, Fondo: Dependencia Federal, Serie: Correspondencia Ministerio de Gobernación, Vol. 31, Exp. 66, 2 fojas, México, D.F., 18 de junio de 1920.

²³ AGENL, Fondo: Dependencia Federal; Serie: Aduanas, volumen 5, Nuevo Laredo, Tamaulipas, 8 de noviembre de 1948.

permiso temporal y no hubieran regresado. En el mismo oficio, el administrador de la Aduana les recordó vehementemente a las autoridades estatales y municipales que es un delito registrar esos automóviles y que hacerlo implica un daño al fisco federal. Esto representa una lucha del estado-nación por intentar imponer sus intereses sobre los poderes locales. Sin embargo, estos parecen anteponer sus intereses inmediatos y regionales al registrar esos vehículos sin importar su condición de importación y hacerse así de recursos.

El gobierno federal desplegaba todos sus contactos para intentar frenar esta práctica ilegal. Primero, solicitaba a los consulados de México en Texas buscar en aquel estado los automóviles en cuestión y al comprobar que no estaban en suelo estadounidense procedían entonces a buscarlos en Nuevo León o en otras entidades del norte del país.²⁴

Las prácticas de los habitantes fronterizos de comprar mercancías en el “espacio social transfronterizo” que habitan e introducir las sin pagar impuestos al país atentaba contra los intereses nacionales y obligaron, en más de una ocasión, a que el gobierno buscara soluciones. Por ejemplo, en febrero de 1951, la Secretaría de Hacienda ordenó que los automóviles que ingresaran al país temporalmente como turistas tuvieran que pagar una fianza costosa. Obviamente esta medida estaba destinada a combatir la práctica de introducir un automóvil a México con permiso de turista y venderlo posteriormente en el país sin haber pagado la importación. Sin embargo, a pesar de estas medidas, el contrabando continuó.²⁵

De igual forma, en agosto de 1951, la Secretaría de Hacienda ordenó a todos los gobiernos locales colaborar en el secuestro de aquellos automóviles que no contaran con la documentación legal. Esto también incluía a aquellos automóviles con permiso especial para los habitantes fronterizos. Estos tenían un permiso para introducir automóviles pero condicionado a no llevarlos

²⁴ AGENL, Fondo: Dependencia Federal, Serie: Aduanas, Reynosa, Tamaulipas, 22 de julio de 1947.

²⁵ “Fianza a los automóviles importados temporalmente”, *El Norte*, Monterrey, N.L., 16 de febrero de 1951.

más allá del espacio considerado fronterizo sin autorización previa de la aduana correspondiente. A pesar de las medidas, el flujo de automóviles ilegales al interior del país continuó en parte a la habilidad de los individuos y a la corrupción de las autoridades de diversos niveles.²⁶

Como toda actividad ilícita, ésta difícilmente podría tener éxito sin la colaboración de algunas autoridades. Los intereses de los gobiernos estatales y municipales iban en ocasiones en contra de los intereses del gobierno federal. Mientras el gobierno federal pretendía aumentar su recaudación de impuestos y fortalecer su presencia en la frontera norte mediante el control de las aduanas, los gobiernos locales violaban sus disposiciones a cambio de obtener ellos algunos ingresos extras mediante el otorgamiento de tarjetas de circulación y placas a automóviles sin verificar su situación aduanal. Este reproche lo expresó claramente Ángel González de la Vega, subsecretario de Impuestos y Estudios Hacendarios al gobierno de Nuevo León en 1949. Fue tan difícil para el gobierno federal obligar a los gobiernos locales a desistir de esta práctica que incluso la Secretaría de Hacienda tuvo que llegar a ofrecer premios económicos a aquellos delatores de autos ilegales.²⁷

Por lo general, los intereses locales prevalecieron sobre los federales. En el Archivo Histórico Municipal de Monterrey, en la serie: “Vialidad y Tránsito” hay decenas de reportes mensuales con el listado de las infracciones de tránsito de cada mes. En casi todos esos reportes aparecen 2 o 3 automóviles detenidos por no portar placas. Sin embargo, en alguna anotación al final del documento aparece la leyenda que dichos reportes fueron condonados por el presidente municipal o por el oficial mayor.²⁸ Lamentablemente, en esos reportes no aparece el nombre del dueño del vehículo, pero todo hace suponer que

²⁶ “La Sría. de Hacienda secuestrará todos los automóviles sin documentación legal”, *El Norte*, Monterrey, N.L., 24 de agosto de 1951.

²⁷ AGENL, Fondo: Dependencia Federal; Serie: Aduanas, Vol. 5, s/e, México, D.F., 11 de abril de 1949.

²⁸ AHMM, Fondo: Monterrey Contemporáneo; Serie: Vialidad y Tránsito”, Vol. 377, Exp. 17, 4 de febrero de 1937.

eran automóviles que ingresaron ilegalmente al país y que pertenecían a un miembro de la élite política u económica de la localidad.

Otros casos en los que hay fuertes indicios de colaboración de las autoridades locales fue el de la detención de un famoso ladrón de automóviles, Antonio “El Chino” Hernández en 1940. Su caso lo volveré a tratar más adelante. Por el momento, menciono que durante su juicio se le recluyó en el penal del estado. Durante las indagatorias a su caso, más autoridades locales comenzaban a ser nombradas, en especial, el teniente Jesús Aguirre, Jefe de la Policía Judicial de Nuevo León. Aguirre fue mencionado por uno de los acusados de ser él quien controlaba todo el negocio de autos robados e ilegales en la ciudad, brindando protección y favores a los delincuentes como Hernández que trabajaban para él. Obviamente, Aguirre negó toda acusación. Sin embargo, no se pudo avanzar más en este caso porque Hernández fue turnado al Hospital González por estar supuestamente enfermo de tuberculosis.

Un policía estuvo encargado de custodiarlo día y noche, pero a pesar de esta vigilancia logró escaparse sin que se volviera a tener noticias de su paradero; lo que da indicios de haber sido protegido por la policía de Nuevo León. De hecho, a Hernández nunca lo hubieran detenido si no fuera porque todo el caso inició sólo hasta que directamente desde la Ciudad de México se ordenó incautar un automóvil robado, que extrañamente estaba resguardado en el garaje de un militar, el teniente coronel Dionisio Benavides.²⁹

La asociación entre delincuentes renombrados y autoridades locales se fue haciendo cada vez más común conforme las ganancias por introducir ilegalmente automóviles aumentaba. En 1957 las autoridades federales finalmente pudieron detener a un peligroso delincuente regiomontano: Roberto “Chapeado” Mireles, quien por más de treinta años se había dedicado a

²⁹ AHSCJN-NL, Fondo: Juzgado de Distrito NL, “Toca a la apelación interpuesta por los procesados Antonio Hernández González y J. Cruz Moreno Alvarado y por sus defensores, en contra de la sentencia dictada con fecha 11 de mayo de 1942”.

traficar drogas a los Estados Unidos y posteriormente a introducir automóviles ilegales a México. El “Chapeado” es no sólo uno de los mejores ejemplos de cómo el contrabando de automóviles se había convertido en un negocio más de delincuentes profesionales, sino también es el vivo ejemplo de los nexos que los delincuentes tenían con autoridades gubernamentales. Mireles tenía demasiada influencia en Nuevo León y el noreste del país, por lo que era frecuentemente protegido por las autoridades estatales y era prácticamente intocable. Incluso, al momento de su detención, se mencionó que era amigo y ayudante personal del alcalde de Monterrey.³⁰

La participación de otras oficinas de tránsito de ciudades de Nuevo León y Tamaulipas en el negocio ilícito de legalizar automóviles que no habían cubierto los impuestos aduanales abundaron en las décadas de 1940 y 1950. En mayo de 1952 la Aduana de Nuevo Laredo descubrió y detuvo ocho automóviles que contaban con documentación falsificada en la que presumían haber cubierto los impuestos de importación. Según la investigación de la Agencia del Ministerio Público, eran muchos más los automóviles que habían ingresado así y todo indicaba que empleados del departamento de Tránsito estaban involucrados en dicha actividad. Días antes habían incautado un auto con esas características en Monterrey y otro en Nuevo Laredo.³¹

Las aduanas del norte de México habían sido la puerta para la introducción, legal e ilegal, de toda clase de artículos desde el siglo XIX: ropa, juguetes, alimentos, armas, cigarros y muchos más. Sin embargo, pocas mercancías ofrecían el margen de ganancias que los automóviles podían dejar, especialmente cuando se trataba de coches de lujo, como más adelante veremos. La facilidad para introducirlos al país al margen de la ley y las enormes ganancias que este negocio podía representar

³⁰ “Preso *El Chapeado* Mireles tras 30 años de traficar con drogas”, *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 30 de agosto de 1957.

³¹ “Falsificaban los documentos de sus autos en Laredo”, *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 28 de mayo de 1952.

atrajeron a delincuentes profesionales, de ambos lados de la frontera, a dedicarse al contrabando de automóviles.

Por ejemplo, en enero de 1951 se reportó que fueron capturados en Nuevo Laredo Ernesto Hernández y Ramiro Zambrano, quienes manejaban un auto que había sido robado en Texas. Las autoridades de ese país solicitaron su detención. Al ser detenidos, confesaron ser parte de una banda que dirigía un tal Jesús González Garza.³² La práctica de robar autos en Estados Unidos y venderlos en México será frecuente en este periodo. El caso antes mencionado de Antonio “El Chino” Hernández y Francisco Mancera es otro ejemplo de ladrones de autos en Estados Unidos quienes, con el apoyo y respaldo de autoridades locales, conseguían traer los automóviles a México. Es probable que muchos de estos ladrones tuvieran nexos con delincuentes estadounidenses o que algunos de ellos fueran mexicanoamericanos.

En las declaraciones de este caso, otro de los inculpados, Cruz Moreno (quien se encargaba de comprarles los automóviles), mencionó que entre Hernández y Mancera se hablaban en inglés.³³ Otro ejemplo de una banda transfronteriza es de la que se tuvo noticia cuando en marzo de 1952 fueron detenidos en Nuevo Laredo varios miembros de una banda que operaba en Texas, Tamaulipas y Nuevo León. Los detenidos fueron Rogelio Peña, Sixto Ramírez (alias El Chupas), Carlos Sáenz (alias El Beco) y Paco Treviño. Las investigaciones apuntaban a que en dicha banda estaban involucrados agentes de la policía de Nuevo Laredo, quienes les brindaban protección. La banda incluso contaba con un rancho en donde escondían los automóviles robados, ahí eran pintados y se les borraba el número del motor.³⁴

³² “Dos ladrones de autos capturados”, *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 20 de enero de 1951.

³³ AHSCJN-NL, Fondo: Juzgado de Distrito NL, “Toca a la apelación interpuesta por los procesados Antonio Hernández González y J. Cruz Moreno Alvarado y por sus defensores, en contra de la sentencia dictada con fecha 11 de mayo de 1942”.

³⁴ “Son detenidos en Nuevo Laredo los ladrones de autos”, *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 14 de marzo de 1952.

El robo de automóviles en Estados Unidos estaba íntimamente conectado con su venta y distribución en México. Incluso, en septiembre de 1951, el representante de la Oficina de Robos de Automóviles de Estados Unidos declaró que la gran mayoría de autos robados en ese país eran vendidos en México.³⁵ Otro ejemplo fue la banda que operaba en Matamoros, Tamaulipas. Su modus operandi consistía en comprarle a sus contactos estadounidenses automóviles para después introducirlos al país gracias al auxilio que obtenían de los agentes de aduanas y personajes del gobierno local. En esta banda estaba implicado, según la prensa de la época, el ex inspector de Tránsito, capitán Rafael Millanes.³⁶

Pronto, delincuentes mexicanos y estadounidenses acapararon el negocio de la introducción ilegal de automóviles inundando al país con “autos chuecos” y autos robados y expandiendo el mercado negro al noreste y gran parte del país. El caso del señor Arnulfo Flores, quien en mayo de 1951 fue detenido por haber introducido ilegalmente al país un automóvil Plymouth 1950, muestra hasta dónde podía terminar siendo trasladado un automóvil introducido ilegalmente. Flores le vendió el auto a una persona de Matehuala, San Luis Potosí y éste a su vez a una persona de la Ciudad de México, donde el auto fue detenido por portar papeles falsos.³⁷

Lo que inició como una simple tradición de los habitantes fronterizos de adquirir en el sur de Estados Unidos aquellas mercancías que necesitaban se convirtió en el negocio y objeto de deseo de delincuentes profesionales aprovechando la debilidad del estado en el lindero norte del país. La detención en China, Nuevo León del señor Tomás López Padilla, sugiere que hasta estados y regiones lejanas de la frontera comenzaban a

³⁵ “Los carros robados se venden en nuestro país”, *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 21 de septiembre de 1951.

³⁶ “Banda de contrabandistas es denunciada a la autoridad”, *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 18 de septiembre de 1951.

³⁷ “Preso por vender un automóvil sin el pago de derechos”, *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 20 de mayo de 1951; “Comerciante detenido por venta ilegal de un auto”, *El Norte*, Monterrey, N.L., 19 de mayo de 1951.

incorporarse a la práctica de introducir ilegalmente automóviles. López Padilla y sus ayudantes conducían un camión y cuatro automóviles ilegales y pensaban llevarlos hasta Jalisco.³⁸ El número de automóviles ilegales en el país creció desmedidamente en las décadas de 1940 y 1950, a pesar de los esfuerzos de las autoridades federales. Hacia 1958 y 1959 se calculaban en más de 125 mil unidades ilegales.³⁹

Una de las explicaciones para entender el aumento del flujo del contrabando de automóviles es el hecho de que en Estados Unidos la industria automotriz experimentó un boom significativo desde los años 20. Misma década en que la construcción de una amplia red de carreteras permitió la movilidad interior. Estas carreteras pronto se conectaron a las construidas en México durante las décadas de los 20 y 30.⁴⁰ La década de 1930 es considerada la del boom turístico estadounidense. Cada vez más ciudadanos de ese país se aventuraron a viajar. La presencia de viajeros y automóviles estadounidenses en el norte de México fue algo común a partir de los años treinta. Prueba de ello son la gran cantidad de automóviles con placas de Estados Unidos involucrados en percances viales en Monterrey. Por ejemplo, en julio de 1937, Albert Rauber, de San Francisco, California, atropelló con su automóvil a Raymundo García sobre la avenida Colón.

En diciembre de ese mismo año, F.S. Finch, originario de Texas, chocó contra un camión de pasajeros en el cruce de Diego de Montemayor y Allende, en el centro de Monterrey. En octubre de 1937, Charles Averill, de Wisconsin, fue detenido por chocar en el centro de Monterrey y estar con aliento alcohólico. Algo similar ocurrió en abril de 1937 cuando la

³⁸ “Un contrabando de autos fue detenido”, *El Norte*, Monterrey, N.L., 29 de enero de 1952.

³⁹ 100 mil vehículos de motor introducidos ilegalmente al país”, *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 24 de agosto de 1958.

⁴⁰ González Gómez, Ovidio, “Construcción de carreteras y ordenamiento del territorio”, *Revista Mexicana de Sociología*, Vol. 52, No. 3 (Jul-Sep., 1990), 51.

señora Olive Gessler, de Texas, chocó con Rosalío Bernal en el cruce de las calles Zaragoza y Matamoros.⁴¹

Aunque no fue una regla escrita, la introducción ilegal de automóviles a México fue casi siempre una actividad transnacional. Los delincuentes que prosperaron en este negocio ilícito tuvieron casi siempre vínculos al otro lado de la frontera. En los Estados Unidos iniciaba el proceso del contrabando de automóviles mediante el robo de automóviles. Posteriormente, esos delincuentes en Estados Unidos falsificaban facturas y tarjetas de circulación para poder salir del país en dichos automóviles. En ocasiones, hasta el número de serie del motor de los vehículos era alterado y el color del automóvil era cambiado.⁴²

Una vez cruzada la frontera, sus cómplices mexicanos sobornaban a las autoridades aduanales y posteriormente creaban documentación también falsa. Los cómplices mexicanos no tenían necesariamente que ser delincuentes. Existieron casos en que los contrabandistas estadounidenses introducían ilegalmente automóviles robados para vendérselos a funcionarios de dependencias oficiales, quienes tenían las influencias suficientes para “poner en orden” dichos automóviles.⁴³

Esta colaboración binacional entre bandas criminales a ambos lados de la frontera ayuda a explicar el sensible incremento en el número de automóviles ilegales en el país. Si para 1930 se hablaba de 35 a 40 automóviles ilegales que entraron por Nuevo Laredo, para 1947 se calculaba que tan sólo en Monterrey circulaban más de 200 automóviles ilegales en ese año.⁴⁴ El

⁴¹ AHMM, Fondo: Monterrey Contemporáneo, Serie: Vialidad y Tránsito, Vol. 377, Expedientes, 17; 2298/37; 17/933; 17/794 y 17/290.

⁴² Esta forma de operar fue, al parecer, una de las más populares en los años cuarenta y cincuenta según las investigaciones y notas periodísticas de la época. Sin embargo, el modus operandi del contrabando de automóviles fue demasiado flexible y con gran capacidad de adaptación.

⁴³ “Investigan cuantioso contrabando de autos”, *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 24 de mayo de 1959.

⁴⁴ “La justicia federal investigará la verdad sobre la banda internacional de roba-autos”, *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 30 de enero de 1947.

arresto de ciudadanos estadounidenses en el norte de México acusados de contrabandear automóviles no será extraño en las décadas de 1940 y 1950. Por ejemplo, en octubre de 1956, el estadounidense Coy D. Howard tuvo que pagar 15 mil pesos de fianza tras ser arrestado por contrabandear automóviles.

También está el caso del estadounidense, su chofer afroamericano y su socio mexicano que fueron arrestados en 1958 por dedicarse a introducir y vender automóviles ilegales en el país. El estadounidense introducía los autos al país fingiendo ser un turista dirigiéndose a Monterrey, en donde tenía un contacto mexicano al que le entregaba el automóvil que conducía. Este contacto mexicano poseía varios lotes de autos en la capital de Nuevo León y en otras ciudades del norte del país en donde vendía los carros que sus contactos estadounidenses introducían ilegalmente a México. Posteriormente, el mexicano utilizaba sus influencias para “legalizar” dichos autos creándoles documentación falsa y entonces sí venderlos.⁴⁵

Autos de lujo, la joya del contrabando de automóviles

Si bien la introducción ilegal de automóviles comenzó como la manera en que los habitantes de la frontera y del norte de México lograron hacerse de un auto barato al evadir los impuestos de importación, la evolución del contrabando de automóviles a gran escala permitió alcanzar un nuevo mercado: el de satisfacer a las clases altas con automóviles de lujo a un precio razonable.

El margen de ganancia que un automóvil de lujo dejaba no tenía comparación. Por ello, conforme el contrabando de automóviles fue controlado por el crimen organizado o por bandas binacionales bien organizadas, mayor fue el número de Cadillacs y Buick de lujo que fueron introducidos al país ilegalmente y que terminaron en manos de políticos, altos funcionarios del gobierno, empresarios y celebridades del medio artístico. Por ejemplo, en 1947, el periódico *Excélsior* publicó

⁴⁵ *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 6 de junio de 1958.

una información exclusiva sobre siete automóviles Cadillac del año y convertibles que estaban en la Aduana de Nuevo Laredo consignados a nombre de un alto general del ejército mexicano. Los automóviles obviamente no pagarían impuestos gracias a la influencia del general en cuestión. Posteriormente los llevarían a la Ciudad de México donde serían vendidos por una distribuidora de autos asociada al general del ejército involucrado. El reportero menciona que incluso antes de la llegada de esos siete Cadillacs del año ya había dos iguales circulando por las calles de la Ciudad de México, uno de ellos fue adquirido por el actor y cantante, Jorge Negrete.⁴⁶ El destino final de los automóviles de lujo eran casi siempre personajes célebres en el ámbito político y artístico.⁴⁷

La ganancia que dejaba un automóvil de lujo como el Cadillac 1948 era demasiada. El costo original era de 4 mil dólares (algo así como 18,400 pesos mexicanos de entonces) y se vendía en 42 mil pesos mexicanos.⁴⁸

Hacia 1958 el contrabando de automóviles había crecido tanto que se calculaba que en el país circulaban más de 125 mil unidades introducidas ilegalmente. Las armadoras y distribuidoras de automóviles que operaban legalmente en el país se veían seriamente afectadas. En 1957 la Secretaría de Economía había permitido la producción de 42 mil unidades pero las armadoras sólo produjeron 17 mil unidades, cifra real que podían vender.⁴⁹

La impresión de que el contrabando de automóviles estaba fuera de control obligó a la iniciativa privada a presionar seriamente al gobierno federal y a colaborar con él en su combate. En 1958 la Asociación Nacional de Distribuidores de Automóviles pactó con las secretarías de Hacienda y Economía,

⁴⁶ “De contrabando entran al país los nuevos modelos de coches. Siete listos para rodar hacia México”, *Excelsior*, México, D.F., 4 de abril de 1948.

⁴⁷ “Investigan cuantioso contrabando de autos”, *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 24 de mayo de 1959.

⁴⁸ “De contrabando entran al país los nuevos modelos de coches. Siete listos para rodar hacia México”, *Excelsior*, México, D.F. a 4 de abril de 1948.

⁴⁹ “100 mil vehículos de motor introducidos ilegalmente al país”, *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 24 de agosto de 1958.

así como con el Registro Federal de Automóviles lanzar una campaña para regularizar la situación fiscal de los más de cien mil vehículos introducidos ilegalmente al país. La obligación para todo propietario de un automóvil de registrarlo en el mencionado Registro Federal de Automóviles entraría en vigor el 1 de enero de 1959.⁵⁰

Las aduanas

Los directores de Aduana son otros personajes fundamentales para entender la historia de la relación entre el centro y las provincias desde los inicios del México independiente. Tras la finalización de la Revolución mexicana, los aduanales siguieron representando los intereses del gobierno nacional en los límites internacionales. Sin embargo, en la práctica, los directores y empleados de la aduana terminaron muchas veces estableciendo vínculos económicos y sociales con las élites regionales o incluso siendo parte de bandas delictivas. La ineficiencia, pero sobre todo sus lazos clientelares y la corrupción de las aduanas, representó un obstáculo serio para la consolidación del estado-nación posrevolucionario en el noreste mexicano.

Dada la importancia del cargo, el director de aduanas no solía ser un personaje anodino. Por el contrario, era un cargo de gran responsabilidad que se destinó a personajes poderosos e influyentes. Además, en un periodo en el que la política económica prevaleciente era altamente proteccionista (implicando así una elevada tasación de impuestos a prácticamente cualquier producto), el cargo de director y/o empleado de la aduana abría la posibilidad de enriquecerse rápidamente. Los sobornos, los regalos y los pagos no sólo de las élites regionales sino también de delincuentes y ciudadanos comunes, hicieron del cargo de director de Aduana un puesto muy codiciado.

Las relaciones que los aduanales establecían con las élites regionales queda de manifiesto en multitud de solicitudes de

⁵⁰ “Confían en que se pondrá freno al contrabando de automóviles”, *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 8 de febrero de 1959.

“favores”. Por ejemplo, en julio de 1928, el gobernador de Nuevo León, José Benítez, le solicitó al director de la Aduana de Nuevo Laredo, Guilebaldo Elías (tío de Plutarco Elías Calles), brindarle “finas atenciones” a su tía, quien regresaría al país tras pasar una temporada de descanso en Nueva York.⁵¹ En 1937 el gobernador de Nuevo León, Ramiro Tamez, le solicitó al administrador de la aduana de Nuevo Laredo “tener todas las atenciones con su amigo y paisano, Encarnación Mendoza”.⁵² En ocasiones los favores eran más explícitos. Por ejemplo, en 1942 el oficial mayor del gobierno de Nuevo León le solicitó al coronel Rafael Pedrajo Barrios, director de la Aduana de Nuevo Laredo, que se le permitiera a la esposa del gobernador, Altagracia Cantú de Salinas, introducir juguetes y dulces sin pagar impuestos porque supuestamente eran para una causa benéfica.⁵³

Incluso desde antes de la culminación de la fase armada de la Revolución mexicana, trabajar en la aduana ya se percibía como un trabajo codiciado, por lo que no es raro encontrar solicitud de favores para acomodar en algún puesto de la aduana a un familiar o amigo. En mayo de 1917, el director de la aduana de Nuevo Laredo, Domingo González, le informó al gobernador de Nuevo León, Alfredo Ricaut, que su recomendada, la señora Cavazos, se mantenía en su puesto en esa aduana.⁵⁴ En ese mismo mes de mayo, el gobernador Ricaut le solicitó al director de la Aduana de Nuevo Laredo facilitarle algún puesto a su amigo Apolonio Santos. Estos ejemplos nos dejan ver el poder e influencia que un director de aduanas podría tener en este periodo.⁵⁵

⁵¹ AGENL, Fondo: Dependencia Federal, Serie: Aduanas, volumen 5, 28 de julio de 1928.

⁵² AGENL, Fondo: Dependencia Federal, Serie: Aduanas, volumen 5, 8 de marzo de 1937.

⁵³ AGENL, Fondo: Dependencia Federal, Serie: Aduanas, volumen 5, 1 de diciembre de 1942.

⁵⁴ AGENL, Fondo: Dependencia Federal, Serie: Aduanas, volumen 5, 18 de mayo de 1917.

⁵⁵ AGENL, Fondo: Dependencia Federal, Serie: Aduanas, volumen 5, 6 de mayo de 1917.

La ineficiencia y lentitud también caracterizó el desempeño de las aduanas. Por ejemplo, en 1930, la aduana de Nuevo Laredo comenzó a reportar anomalías en decenas de casos de automóviles que ingresaron al país como turistas y cuyo permiso jamás fue regresado. La lentitud o ineficiencia de dicha aduana es evidente en las fuentes encontradas. Es hasta 1936 –o al menos en las fuentes que he encontrado– que comienzan a investigar la introducción de decenas de autos que ingresaron al país en 1930 y 1931 con permiso de turista y no regresaron el permiso aduanal.⁵⁶

Pero más que su ineficiencia, será su corrupción lo que significará un daño a los intereses del gobierno nacional. La falsificación de documentos fue una de las principales nuevas formas de corrupción en que las aduanas se vieron involucradas. Por lo general, al importar legalmente un automóvil por la frontera se debían pagar los impuestos correspondientes. La aduana en cuestión generaba entonces documentos que avalaban la legal procedencia e importación del vehículo en cuestión, entre ellos una tarjeta aduanal. Esta tarjeta fue constantemente falsificada, lo que permitía después al contrabandista registrar el vehículo legal en los padrones de tránsito de la ciudad en la que el auto habrá de quedarse.⁵⁷

En casi todos los casos hay indicios de que personal de las aduanas participaba en la falsificación de las tarjetas aduanales. En la investigación encomendada a Roberto Encinas mencionada al inicio de este artículo, se le especificó que estuviera al pendiente por si el municipio de Monterrey mostraba en los papeles de los automóviles tarjetas aduanales de importación de la serie #250051 a la #250100. Si encontraba algún automóvil con esas tarjetas debería confiscarlo inmediatamente.⁵⁸ En junio de 1951, al señor E. Ganem se le

⁵⁶ AGENL, Fondo: Dependencia Federal, Serie: Aduanas, volumen 5, 6 de agosto de 1936.

⁵⁷ AGENL, Fondo: Dependencia Federal; Serie: Aduanas, volumen 5, Nuevo Laredo, Tamaulipas, 8 de noviembre de 1948.

⁵⁸ AGENL, Fondo: Dependencia Federal, Serie: Aduanas, volumen 5, Nuevo Laredo, Tamaulipas, 8 de noviembre de 1948.

decomisó su automóvil porque se sospechaba que su tarjeta aduanal era falsificada.⁵⁹ En enero de 1952, una investigación del FBI apuntaba a que las aduanas de Tamaulipas estaban detrás de la falsificación de tarjetas aduanales. Los mismos empleados de las aduanas facilitaban esas tarjetas falsas a los contrabandistas de autos. Todo apuntaba a que eran un eslabón más en las bandas binacionales de robo de automóviles.⁶⁰

Por ejemplo, en marzo de 1959 fueron detenidos y enjuiciados en Monterrey Isaac Garza Santos, Juan Rodríguez Flores y Artemio Saldívar acusados de falsificar tarjetas de circulación aduanal y falsificación de documentos y sellos oficiales. Ante el juez se consignó que entre los tres portaban 186 tarjetas de circulación aduanal falsas; catorce de ellas ostentaban el sello de la Aduana de Nuevo Laredo y firmas falsas de funcionarios, dos cojinetes para entintar sellos y 227 formas de facturas con razones sociales apócrifas.⁶¹

La corrupción de las distintas autoridades y el arreglo con delincuentes profesionales fue fundamental para el incremento desmedido del contrabando de automóviles. El pago de una famosa cuota o la tradicional *mordida* para que el agente aduanal se hiciera de la vista gorda ante la introducción de automóviles y camiones al país era cosa común. Los casos de enriquecimiento de agentes aduanales en los años cuarenta y cincuenta fueron constantes y coinciden con la perspectiva de autores como Carlos Antonio Flores y Stephen R. Niblo que los años cuarenta, y, en especial el sexenio de Miguel Alemán (1946-1952) fue altamente corrupto.⁶² De igual forma, el

⁵⁹ “Decomisan un auto al señor E. Ganem”, *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 1 de junio de 1951.

⁶⁰ “Falsificar tarjetas aduanales de automóvil es común”, *El Norte*, Monterrey, N.L., 29 de enero de 1952.

⁶¹ “Al penal los 3 enchueca-carros”. *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 26 de marzo de 1959.

⁶² Léase: Stephen R. Niblo (1999), *Mexico in the 1940s. Modernity, Politics, and Corruption*, Wilmington, DE: SR Books y Carlos Antonio Flores Pérez (2013), *Historias de polvo y sangre. Génesis y evolución del tráfico de drogas en el estado de Tamaulipas*, México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.

contrabandista también tenía que sobornar a autoridades estatales o municipales para que pudieran registrar el auto “chueco” y de esa forma “enderezarlo”. De esta manera comenzaron a circular por las calles de la capital del país cada vez más autos con placas de estados del norte de la república que se presumían habían sido legalizados gracias al contubernio delincuentes-autoridades estatales.⁶³

Las grandes utilidades que dejaba el contrabando de automóviles hacia México disparó los robos de automóviles en el sur de Estados Unidos. Para el buen funcionamiento de este negocio ilícito era fundamental la asociación transfronteriza de los delincuentes y contar con la participación de aduanales y autoridades locales. Al crecer el número de autos robados en Estados Unidos, las autoridades policíacas de ese país coordinaron con sus semejantes de México una investigación. Según la prensa regiomontana de la época, era tan delicado el tema que hasta se había solicitado la intervención directa del presidente de México.

La investigación calculaba que en el año de 1951, cinco mil automóviles habían sido robados en Estados Unidos. De esos, más de tres mil terminaron en México. Para ello fue fundamental la corrupción de las autoridades mexicanas. Determinaron que la gran mayoría entraba por la aduana de Nuevo Laredo, incluso el sobrino del ex alcalde de esa ciudad, Juan de Dios Hinojosa, era parte de estas bandas de contrabandistas de automóviles.

También se involucraba al ex jefe del servicio secreto de Nuevo Laredo, Ramón Salinas. La investigación afirmaba que en esa ciudad existían más de dos talleres dedicados a “limpiar” los autos robados: los pintaban y borraban la matrícula del motor. Los agentes aduanales cumplían su parte otorgando la papelería de legal importación. No es casualidad, confiere la fuente policíaca que le informó al periódico, que cuando se tuvo

⁶³ “Contrabando, materia primera para futuros potentados. Los empleados aduanales son sus gananciosos cómplices.” *Novedades*, México, D.F., 7 de diciembre de 1952.

la oportunidad de decomisar muchos de esos automóviles en otras entidades del país, los conductores de los vehículos ostentaban siempre documentación oficial expedida por la aduana de Nuevo Laredo.⁶⁴

La aduana de Nuevo Laredo se había ganado una fama de paraíso del contrabando. Cansados de las constantes denuncias en contra de dicha aduana, la Secretaría de Hacienda decidió remover a su antiguo director y jefes principales y en tan sólo 17 días se decomisaron enormes cantidades de contrabando de diversas mercancías, principalmente ropa y vehículos. Los detenidos alegaban que antes bastaba con pagar una suma irrisoria a las autoridades de esa aduana y a actuar con disimulo para seguir adelante en su camino.⁶⁵ La aduana de “Miguel Alemán”, entre Ciudad Guerrero y Reynosa, Tamaulipas era también una puerta activa al contrabando de automóviles.

El gerente de la Cámara de Comercio de Reynosa, Rogelio Rendón, acusaba a los empleados de dicha aduana de participar en el “incesante contrabando de automóviles” y de que en días pasados habían rematado más de 400 automóviles ilegales que no cumplían con los requisitos que indica la ley. Dichos autos fueron adquiridos por residentes de Matamoros.⁶⁶

En otras ocasiones, agentes aduaneros y policías federales de camino no se limitaban a recibir una cuota por dejar paso a los automóviles ilegales sino que ellos mismos se dedicaban a contrabandearlos. En 1956, por ejemplo, se descubrió por error el caso de un auto Chevrolet, modelo 1955, oculto en una brecha entre espesos matorrales. El auto carecía de placas de circulación y de la documentación correspondiente. El coche estaba escondido en una brecha de Doctor Coss, entre Los Herrera y Los Aldamas, Nuevo León. Los agentes del resguardo aduanal que lo encontraron procedieron a decomisarlo

⁶⁴ “Enorme gang de robacoches en que se complica Juan de Dios Hinojosa”, *El Norte*, Monterrey, N.L., 19 de enero de 1952.

⁶⁵ “Era Nuevo Laredo el paraíso del contrabando organizado y fácil”, *Novedades*, México, D.F., 23 de noviembre de 1952.

⁶⁶ “Contrabando de cientos de millones en Reynosa”, *Novedades*, México, D.F., 1 de junio de 1957.

llevándolo a Monterrey. En la capital de Nuevo León se presentaron repentinamente dos agentes de la Dirección Federal de Seguridad, acompañados de un oficial de la Policía Federal de Caminos, quienes intentaron a toda costa que el coche les fuera entregado. Los agentes del resguardo llamaron a más elementos y con armas de por medio evitaron de esa manera que el auto fuera secuestrado.⁶⁷

En noviembre de 1952 fueron cambiados los agentes aduanales de Nuevo Laredo luego de incontables denuncias hechas por comerciantes mexicanos que acusaban al contrabando de afectar sus intereses. Esto ocasionó que por las primeras semanas de la nueva dirección aduanal de Nuevo Laredo se decomisaran grandes cantidades de mercancías que pensaban introducirse ilegalmente al país. En lo referente a automóviles, se menciona que tan sólo en 17 días se detuvieron 20 unidades de Cadillacs. El costo de cada unidad oscilaba entre 75 y 80 mil pesos en el mercado nacional. La evasión de impuestos en cada uno de estos automóviles representaba entre 35 y 40 mil pesos.⁶⁸

A pesar de los esfuerzos regulatorios, el contrabando persistió. Las acusaciones de corrupción entre los agentes aduanales obligó en ocasiones a la Secretaría de Hacienda a depurar el personal de las aduanas. Esto detenía por algunos días el contrabando hasta que nuevamente contrabandistas y los nuevos agentes aduanales pactaban.⁶⁹

Ninguna acción del gobierno federal lograba detener el contrabando. La frontera México-Estados Unidos seguía siendo una división fácilmente vulnerable que no resistía ni a la creatividad de fronterizos, ni a la organización transnacional de delincuentes ni a la vulnerabilidad de los agentes aduanales corruptos. Por ejemplo, la Secretaría de Hacienda intentaba

⁶⁷ “Hábil banda de contrabandistas opera en NL”, *Novedades*, México, D.F., 3 de septiembre de 1956.

⁶⁸ “Era Nuevo Laredo el paraíso del contrabando organizado y fácil”, *Novedades*, México, D.F., 23 de noviembre de 1952.

⁶⁹ “Era Nuevo Laredo el paraíso del contrabando organizado y fácil”, *Novedades*, México, D.F., 23 de noviembre de 1952.

acabar con la corrupción recomendando en 1953 que en cuanto se detuviera un vehículo sin la documentación aduanal requerida se consignara inmediatamente a las autoridades correspondientes sin importar que funcionarios influyentes intentaran intervenir. Esto debido a la enorme cantidad de casos en los que los agentes del resguardo aduanal honestos se topaban con instrucciones superiores de liberar aquellos automóviles sin papeles.⁷⁰

La imposibilidad de competir frente al precio de un automóvil introducido mediante el contrabando obligó a las agencias que importaban y distribuían legalmente automóviles (representadas por la Asociación Nacional de Distribuidores de Automóviles) a exigirle al gobierno que los distribuidores de vehículos de cada entidad se constituyeran en auxiliares de las autoridades aduaneras para vigilar estrictamente la legal importación de vehículos, en clara alusión a la desconfianza sobre la honorabilidad de los agentes de aduanas.

De igual forma, la alianza entre distribuidores y gobierno incluía el involucrar a titulares de tránsito, tanto locales como federales de todo el país, para exhortarles que de acuerdo a la ley, no podrán expedir documentación a los vehículos que no demostraran estar inscritos en el Registro Federal de Automóviles. La intención de los distribuidores era clara: acabar con la competencia desleal del contrabando atacando los puntos clave de su funcionamiento: sus nexos con los agentes aduanales (que permitían el ingreso al país de los vehículos) y con los titulares de tránsito (que terminaban por “limpiar” los automóviles ilegales al permitirles ser registrados).⁷¹

⁷⁰ “Siguen deteniendo automóviles y camiones sin tarjeta aduanal”, *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 9 de mayo de 1953.

⁷¹ “Cien mil vehículos de motor introducidos ilegalmente al país”, *El Porvenir*, Monterrey, N.L., 24 de agosto de 1958.

Consideraciones finales

El contrabando de automóviles de Estados Unidos a México fue una actividad ilícita que inició como parte de una longeva tradición fronteriza de comprar en el sur de Estados Unidos aquellas mercancías que escaseaban o eran inexistentes en México y cuya legal importación hubiese significado pagar una cantidad mucho más elevada a la que los fronterizos estaban acostumbrados. De hecho, el comercio ilegal o informal tiende a incrementarse cuando las personas consideran la intervención del estado en sus vidas (impuestos, prohibiciones, cuotas, etc.) como ilegítimas. Es entonces cuando suelen rebelarse o realizar actividades ilegales.⁷² Así ocurrió en las primeras décadas del México posrevolucionario, cuando la política económica adoptada fue altamente proteccionista.

El nuevo gobierno emanado de la Revolución mexicana intentó imponer su proyecto de nación a todo el país. Parte fundamental de este proyecto era fortalecer su presencia en los linderos y fronteras nacionales. Para ello, sus oficinas de aduanas tendrían la importante labor de regular y tasar todo el comercio internacional y dotar así de ingresos al erario. Sin embargo, lo que en la práctica sucedió fue que la corrupción de las aduanas, la influencia y resistencia de los gobiernos locales y las prácticas habituales de los habitantes de la frontera, desafiaron constantemente a los intereses del estado nacional. El contrabando de automóviles es tan sólo una ventana que nos permite ver esta lucha por los recursos entre los distintos actores de poder.

En cuanto delincuentes profesionales y bandas delictivas más organizadas -muchas de ellas incluso binacionales- se percataron de las enormes ganancias que el contrabando de automóviles podría dejarles, se involucraron activamente en este negocio. A partir de ese momento, el número de automóviles ilegalmente importados se incrementó considerablemente y el mercado negro de vehículos se expandió a prácticamente todo el país.

⁷²Chad Richardson y Michael J. Pisani (2012), *The Informal and Underground Economy of the South Texas Border*. Austin: University of Texas Press, pág. 5.

Los vínculos y alianzas transnacionales de contrabandistas evidenciaron la debilidad de los estados mexicano y estadounidense en la frontera que ambos países comparten. Por más que desde la Ciudad de México o desde Washington se promulgaron leyes o decretos encaminados a vigilar y regular mejor el comercio entre ambos países y a fortalecer la frontera como una línea divisoria inexpugnable, en la práctica nunca pudieron detener del todo las estrategias de los contrabandistas y fronterizos, quienes valiéndose de sus vínculos transnacionales y de la debilidad y corrupción de las mismas autoridades federales continuaron burlando frecuentemente a las autoridades federales.

Las alianzas transnacionales de contrabandistas y el arreglo de éstos con las autoridades aduaneras hicieron posible que miles de automóviles estadounidenses ingresaran clandestina pero pacíficamente al territorio mexicano sin pagar impuestos. Esto permitió que pudieran venderse a un precio mucho menor que un automóvil ensamblado en el país o importado legalmente. La proliferación del contrabando y el consumo cada vez mayor de automóviles ilegales amenazó seriamente a la incipiente industria automotriz mexicana y a los recursos de la federación.

El contrabando de automóviles no sería nunca detenido del todo. A cada acción del gobierno mexicano para prevenirlo vino una reacción y una adaptación en las prácticas de introducir ilegalmente los automóviles. Esta lucha por el control de los recursos y por regular los automóviles existentes en el país evidencia el arduo complejo de negociación entre el gobierno nacional y los distintos gobiernos locales. Lejos de ser una imposición desde el centro, las políticas adoptadas fueron el resultado de esta negociación entre los distintos actores y las distintas élites políticas y económicas.

Fuentes consultadas

Archivísticas

Archivo General del Estado de Nuevo León, Fondo: Dependencia Federal, Serie: Aduanas.

Archivo General del Estado de Nuevo León, Fondo: Dependencia Federal, Fondo: Dependencia Federal, Serie: Correspondencia Ministerio de Gobernación.

Archivo Histórico Municipal de Monterrey, Fondo: Monterrey Contemporáneo; Serie: Vialidad y Tránsito.

AHSCJN-NL, Fondo: Juzgado de Distrito N.L.

Bibliográficas

Ceballos Ramírez, Manuel (1999). *Cuatro estados y una frontera. Tamaulipas, Nuevo León, Coahuila y Texas en su colindancia territorial a finales del siglo XIX y sus consecuencias cien años después*. Monterrey: Universidad Autónoma de Nuevo León; Ciudad Victoria: Universidad Autónoma de Tamaulipas.

Díaz, George T. (2015). *Border Contraband. A History of Smuggling across the Rio Grande*. Austin: University of Texas Press.

Driever, Steven L. (2013). "From Travel to Tourism: Harry Franck's Writing on Mexico (1916-1940)", *Journal of Latin American Geography*, Vol. 12, No. 2.

Elliot Young (2004). *Catarino Garza's Revolution on the Texas-Mexico Border*. Durham: Duke University Press.

Falcón, Romana (1994). "Force and the Search for Consent. The Role of the *Jefaturas Políticas* of Coahuila in National State Formation", en Gilbert Josphe & Daniel Nugent (eds.),

- Everyday Forms of State Formation. Revolution and the Negotiation of Rule in Modern Mexico.* Durham: Duke University Press.
- Flores Pérez, Carlos Antonio (2013). *Historias de polvo y sangre. Génesis y evolución del tráfico de drogas en el estado de Tamaulipas*, México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.
- Gillingham, Paul (2014). “Preface” en Paul Gillingham y Benajmin Smith, editores, *Dictablanda. Politics, Work and Culture in Mexico, 1938-1968*. Durham: Duke University Press.
- González Gómez, Ovidio, “Construcción de carreteras y ordenamiento del territorio”, *Revista Mexicana de Sociología*, Vol. 52, No. 3 (Jul-Sep., 1990).
- Mora-Torres, Juan (2001). *The Making of the Mexican Border. The State, Capitalism, and Society in Nuevo León, 1848-1910*. Austin: University of Texas Press.
- Niblo, Stephen R. (1999). *Mexico in the 1940s. Modernity, Politics, and Corruption*, Wilmington, DE: SR Books.
- Rath, Thomas (2014). “Camouflaging the State: The Army and the Limits of Hegemony in PRIísta Mexico, 1940-1960”, en Paul Gillingham y Benajmin Smith. Chapel Hill: University of North Carolina Press.
- _____ (2013). *Myths of Demilitarization in Postrevolutionary Mexico, 1920-1960*, Chapel Hill: University of North Carolina Press.
- Richardson, Chad y Michael J. Pisani (2012). *The Informal and Underground Economy of the South Texas Border*. Austin: University of Texas Press.
- Sandoval, Efrén (2012). *Infraestructuras transfronterizas. Etnografías de itinerarios en el espacio social Monterrey-San Antonio*. México: CIESAS: El Colegio de la Frontera Norte.

Vicencio Mirada, Arturo (2007). “La industria automotriz en México. Antecedentes, situación actual y perspectivas”, *Contaduría y Administración*, número 221.

Hemerográficas

El Norte

El Porvenir

Excélsior

Novedades

Electrónicas

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. “El caminero en la historia”. Disponible en <http://www.gob.mx/sct/articulos/el-caminero-en-la-historia-13124> [En línea; publicado el 14 de octubre de 2015 y consultado el 30 de agosto de 2016].

ISSN 2007-1620



9 772007 162142



01