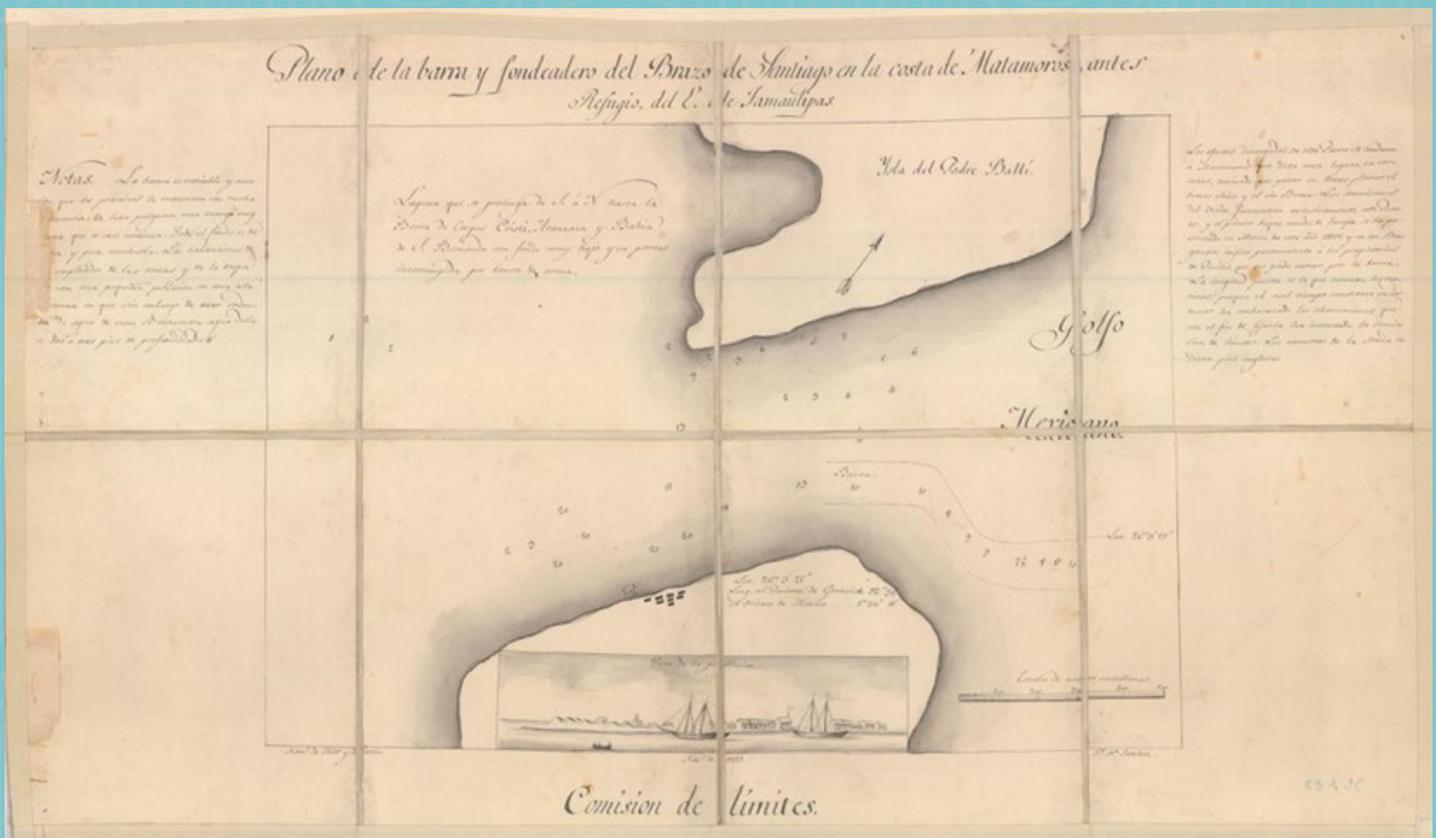


## CONTRABANDO POR LA COSTA NORTE TAMAULIPECA DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX.

BENITO ANTONIO NAVARRO

El 15 de diciembre de 1821, la Soberana Junta Provisional Gubernativa expidió el primer arancel titulado Arancel General Interino para el Gobierno de las Aduanas Marítimas en el Comercio Libre del Imperio. El arancel concedió a varios puertos de México, la libertad de comerciar con naciones extranjeras. Durante los dos primeros meses del año de 1822, se habilitaron los fondeaderos de Veracruz, Acapulco, Campeche, Soto la Marina, El Refugio, San Blas, Mazatlán de los Mulatos y San Diego, en California. El mismo arancel oficializó el cobro de importación a efectos extranjeros de un 25% ad valorem para todas las mercancías y una tarifa de 20 reales por tonelada. Esta situación benefició a poblaciones del noreste mexicano, quienes intensificaron sus negocios comerciales con angloamericanos. Durante la primera veintena del siglo XIX, a lo largo de la costa tamaulipeca, desde la Bahía de Corpus Christi, hasta Pueblo Viejo de Tampico, los barcos internaron toda clase de mercancías ilegales que los comerciantes vendían en el norte centro-oriental mexicano conformado por algunas partes de Chihuahua, Durango, Zacatecas y San Luis Potosí y abarca a los estados de Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas. Las naves partían de Nueva Orleans o la Habana que, a su vez, recibían mercancías de los puertos de Nueva York, Liverpool, Londres, Burdeos, El Havre y Barcelona.



Mapa de Manuel Mier y Terán de 1829, donde se observa el canal Brazos de Santiago



Con la habilitación de otros puertos al comercio exterior, los habitantes del norte de México comenzaron transacciones con comerciantes norteamericanos, ingleses, franceses y alemanes. Sin embargo, en aquellos años, gran parte de las relaciones comerciales con el exterior, caían en la ilegalidad, pues el novel país mexicano se encontraba en una economía truncada y desarticulada, amén de que no contaba con una marina mercante, ni con agentes encargados de negociar las relaciones con potencias extranjeras dentro del nuevo contexto internacional que se vivía. En consecuencia, la mayor parte de las relaciones comerciales eran de facto y muchas mercancías que se vendían en México ingresaban bajo la ilegalidad. Los barcos mercantes norteamericanos, en particular, no tuvieron mayor problema para abastecer de productos a las regiones del norte de México. De esta forma se fueron perfilando nuevas rutas de comunicación y comercio que se expandieron desde los puertos de la costa del norte tamaulipeco, hasta las villas, pueblos y ciudades del actual noreste mexicano.

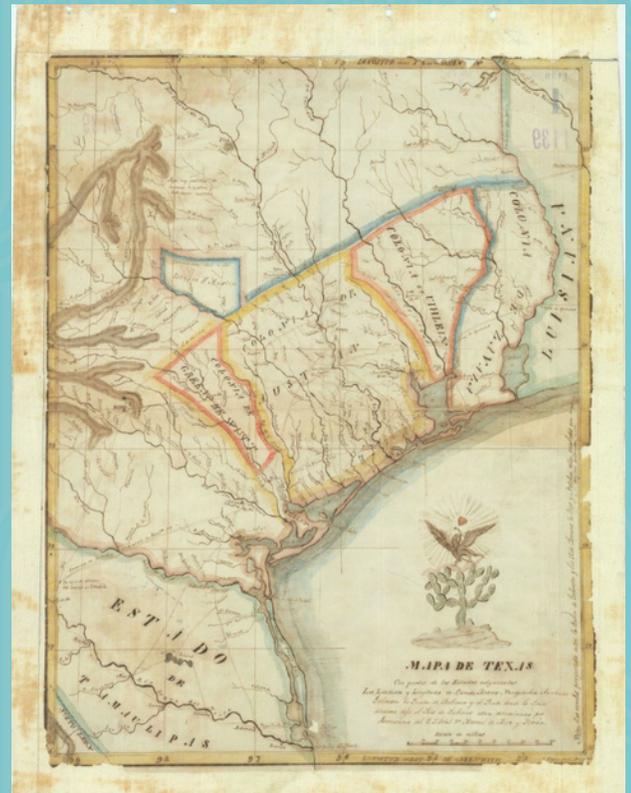
En este contexto, El Refugio era un sitio que en pocos años se reconoció como puerto, el 28 de enero de 1823, y en breve lapso se convirtió en la ciudad de Matamoros (1826), cuyo beneficio se dio con la apertura para embarcaciones de pequeño calado que ingresaban desde el Delta del río Bravo. Antes de convertirse en ciudad y como resultado del auge comercial experimentado en aquel puerto tamaulipeco, se le reubicó en un lugar llamado congregación El Refugio, ubicado a unos 35 kilómetro al oeste de la desembocadura del río Bravo. Cuando empezó a funcionar aquel puerto marítimo, la barra de Brazos de Santiago y la propia bocana del Bravo eran frecuentadas por embarcaciones procedentes del puerto de Nueva Orleans, con el que El Refugio mantuvo conexiones mercantiles durante el siglo XIX. Una vez fundado el puerto, quedó sujeto a la Comisaría de Hacienda con sede en San Luis Potosí; es decir, el mismo sistema administrativo que imperó durante las Intendencias, de ahí que, debido a la distancia operacional que conllevó a una escasa vigilancia, el fondeadero quedó a merced de los contrabandistas. A pesar de la importancia que aquel puerto representó para el tesoro público, por los ingresos que proporcionaba por el cobro de derechos, su operatividad (entre 1830 y 1837) estuvo condicionada por las tensiones diplomáticas, políticas y económicas que contextualizaron al país en aquella época. Ya con la invasión norteamericana el comercio de iure se paralizó en El Refugio, y su función quedó en manos de las tropas estadounidenses que lo utilizaron para ingresar pertrechos, mercancías y demás cargamentos hasta Nuevo León, Coahuila y Tamaulipas. Las tropas y comerciantes norteamericanos también utilizaron el puerto de Brazos de Santiago para internar mercancías, ya de por sí amparadas con el sello de la ilegalidad por la legislatura mexicana.

La apertura de El Refugio formalizó el establecimiento de una aduana que, pese a su operatividad, no fue obstáculo para introducir contrabando desde ese punto, aunque siempre bajo la protección de un funcionario local. Por ejemplo, en 1832 el coronel Antonio Mejía decomisó en Matamoros 270 mil pesos al contrabandista español Cayetano Rubio, personaje involucrado en otras importaciones monetarias ilegales realizadas por el puerto de Soto la Marina por la cantidad de 85 000 libras esterlinas.

En la misma nota del famoso periódico se advertía que “...todos los días oímos declamar a los negociantes contra el escandaloso contrabando que se hace en Soto la Marina y demás puntos de aquella Costa; un comerciante muy conocido en esta capital en San Luis Potosí y Aguascalientes, [aunado] con algunos mexicanos establecidos en Nueva Orleans, hace unas introducciones de géneros que, pasando ya, los límites del consumo arruinan completamente el comercio del país”. Rubio era pues, un comerciante conocido en la ciudad de México que contrabandeaba con mercancías que vendía en los mercados y ferias del noreste. Favorecido por las coyunturas nacionales y locales, el español utilizaba los puertos de la costa tamaulipeca, como Matamoros y Soto la Marina, para internar sus cargamentos. No obstante, tras el aseguramiento de la carga ilegal por el puerto del norte tamaulipeco, El Refugio, se comprobó que el botín pertenecía a la Compañía Mangino y Ministerio, pero como Rubio estaba protegido por el entonces coronel Manuel Mier y Terán, fue absuelto de dicho delito. Los contrabandistas, aparte de alimentar sus complicidades con grupos de poder regional, solían ser cautelosos en sus introducciones y exportaciones para evadir la vigilancia y ley federal. Debían, sobre todo, ser hábiles en las estrategias empleadas para que sus cargamentos no fuesen decomisados.

Ahora bien, algunos de los métodos empleados por los contrabandistas por vía marítima los ha evidenciado la investigadora Carmen Galicia en un estudio realizado para el caso del puerto de Tampico. La autora menciona que el contrabando se efectuaba mediante algunas prácticas legalizadas: los asientos de negros, las averías y los capitanes de bandera. Sin embargo, hemos visto en otras investigaciones que el sistema de balandras de fondo plano era el método más utilizado por los contrabandistas que surcaban los espacios marítimos, y era el más efectivo, sobre todo en los ríos y caletas navegables.

Básicamente consistía descargar el contrabando en altamar en este tipo de embarcaciones veloces, para después internarse a través de la bocana de los ríos hasta llegar a tierra firme. La rapidez con la que navegaban dichas naves era el factor más importante.



El uso de balandras por el río Bravo no era tan confiable para los contrabandistas, porque utilizaban excusas para liberarse de las confiscaciones, multas y arrestos. Por ejemplo, en el Archivo Histórico de Matamoros existe un expediente de 1830, donde se detalla el decomiso de un cargamento de contrabando que transportaba una balandra norteamericana llamada Washington.

En ese pergamino se lee que el celador de la aduana argumentó que, en el momento de descargar la supuesta mercancía ilegal de la nave, el capitán descargó de más, diciendo que desconocía la cantidad que traía; es decir, una justificación astuta, muy concurrida, que empleaban en sus declaraciones los capitanes de barcos para librar la ocasión.



En otro documento, Manuel Núñez, diplomático mexicano en Nueva Orleans, escribía que la obscuridad era aprovechada por los traficantes, porque daba la oportunidad de esconder el botín. Además, las corrientes marítimas se intensificaban por las noches y eran utilizadas para internarse lo más rápido posible en tierra firme. Cuando los bastimentos se arrimaban lo más cerca posible a la orilla de la costa para descargar los bultos, una parte de era arrojada al mar para que las corrientes marítimas los arrastraran hacia la costa, al tiempo que otros individuos se lanzaban al mar en lanchas de menor calado para recoger el contrabando. Aunque esta maniobra se realizaba con éxito vertiginoso, en ocasiones se fallaba y el cargamento era decomisado, como sucedió en 1831 cuando el juez federal de Hacienda en Matamoros José María Villarreal decomisó en altamar al Bergantín Petit Nancy, el contrabando de 5 cajones de sedas finas que sumaban 192 libras de ese trapo.

No sobra decir que el negocio era atractivo y rentable. De acuerdo con algunos datos obtenidos, los oficiales de los resguardos sólo manifestaban poco más del 20% del total de cargas recibidas. El mismo diplomático Manuel Núñez mencionó que en alguna ocasión tuvo oportunidad de observar un buque, cuyo cargamento pasaba de los 200 mil pesos, pero que en sus manifiestos consignaron 24 mil.

Ahora bien, al igual que El Refugio, Brazos de Santiago fue utilizado por contrabandistas nacionales y extranjeros para importar y exportar mercancías hacia el noreste mexicano. Desde las primeras décadas del siglo XIX, el fondeadero se convirtió en una alternativa para emprender negocios fraudulentos. La facilidad con la que los contrabandistas introducían sus mercancías obedecía a la geografía meramente natural que poseía el sitio que, al estar retirado de la administración de la aduana de Matamoros, hacía difícil mantener una inspección óptima sobre él. Además, contaba con una extensa barra de arena que era aprovechada para descargar y esconder los cargamentos antes de llegar al puerto, en caso de que la guardia mexicana descubriera el contrabando en alta mar. Si los traficantes eran descubiertos, los capitanes se deshacían del botín y esperaban mejores condiciones para finiquitar las introducciones. La barra también contaba con una enorme laguna de poca profundidad que permitía la navegación de pequeñas embarcaciones a gran velocidad hasta el puerto en cuestión. El sitio, en suma, contaba con las condiciones geográficas para facilitar el trabajo ilícito y tal parece que la corrupción en las mismas oficinas aduanales era la principal causa del contrabando en las costas del golfo tamaulipeco.

