



El contrabando de chinos en la frontera de las Californias durante el porfiriato (1876-1911)

Lawrence Douglas Taylor Hansen
El Colegio de la Frontera Norte

RESUMEN

En este artículo se analizan las circunstancias bajo las cuales, a mediados del siglo XIX, un gran número de chinos comenzó a migrar a los Estados Unidos, particularmente a California, en calidad de trabajadores bajo contrato. Se examinan las rutas que siguieron los trabajadores chinos para llegar a América del Norte, así como los métodos que utilizaron para cruzar la frontera entre México y California. También se consideran las posiciones de los gobiernos de Estados Unidos y México en torno al asunto, así como los esfuerzos del Servicio de Inmigración estadounidense para eliminar el “contrabando humano”. El artículo pone especial atención a las dificultades enfrentadas por los gobiernos de ambos países al tratar de controlar este tráfico de personas y las razones de su disminución y desaparición a fines de la década de 1920.

Palabras clave: 1. migración internacional, 2. indocumentados, 3. inmigración china, 4. México, 5. California.

ABSTRACT

The article analyzes the circumstances in which great numbers of Chinese began to migrate as contract laborers to the United States, particularly to California, in the mid-nineteenth century. It examines the routes that Chinese workers used to reach North America, including methods for crossing the Mexico-California border. It also considers the U.S. and Mexican government positions on this issue, as well as the efforts of the U.S. Immigration Service to eradicate the “human contraband.” The article pays particular attention to the difficulties both governments faced in trying to control the trafficking in people and the reasons for its decline and cessation at the end of the 1920s.

Keywords: 1. international migration, 2. undocumented persons, 3. Chinese immigration, 4. Mexico, 5. California.

Fecha de recepción: 9 de mayo de 2002

Fecha de aceptación: 24 de junio de 2002

MIGRACIONES INTERNACIONALES, VOL. 1, NÚM. 3, JULIO-DICIEMBRE 2002



Introducción

En las décadas recientes se ha escrito un gran número de publicaciones sobre la inmigración ilegal de mexicanos a Estados Unidos. Sin embargo, durante un periodo muy largo de la historia de las relaciones entre los dos países, desde los inicios de la década de 1880 hasta el estallido del movimiento armado de 1910, aproximadamente, los esfuerzos del gobierno estadounidense para limitar o prohibir la entrada de determinados grupos de inmigrantes no estaban dirigidos contra los inmigrantes procedentes de la América Latina o Europa sino contra los de Asia, específicamente los chinos. A semejanza de las restricciones legales modernas que existen para limitar y controlar el flujo migratorio de hispanoamericanos –sobre todo mexicanos– a Estados Unidos, el gobierno de ese país realizó grandes esfuerzos con objeto de impedir que inmigrantes procedentes de China se asentaran en su territorio.

No obstante, la demanda de mano de obra barata, junto con la necesidad de un segmento empobrecido de la población china por encontrar una manera viable de sostener a sus familias, originó el surgimiento de un comercio ilícito en gran escala de trabajadores chinos en tránsito hacia Estados Unidos. Aunque se han realizado muchos estudios sobre la inmigración china a los países de las Américas, hasta la fecha se ha dedicado muy poca atención a este aspecto particular de la historia de este movimiento.

El objetivo principal de este artículo consiste en analizar el contrabando de chinos de México a Estados Unidos durante el porfiriato (1876-1911), con un enfoque sobre la región fronteriza entre las dos Californias. Se examinan las circunstancias que provocaron un gran éxodo de chinos de su país de origen a mediados del siglo XIX, así como las razones por las cuales muchos se dirigieron a Estados Unidos en calidad de trabajadores bajo contrato. También se consideran los factores que condujeron a la promulgación de una serie de Leyes de Exclusión que, con el tiempo, llegaron a prohibir por completo la inmigración de los chinos a ese país.

Se dedica la atención, en particular, a las razones por las cuales las autoridades estadounidenses, actuando en “colaboración” con sus contrapartes mexicanas, experimentaron numerosas dificultades en su lucha por suprimir el tráfico. Estas dificultades se debieron no sólo a los problemas inherentes al patrullaje de una frontera tan extensa como la que existe entre los dos países (más de tres mil kilómetros), sino también a la ingeniosidad y los recursos utilizados por los contrabandistas para burlar la vigilancia ejercida por las autoridades. Se concluye el trabajo con un análisis de los factores que condujeron a la disminución y cesación del tráfico a finales de la década de 1920.

La inmigración china a Estados Unidos y las Leyes de Exclusión

Durante la segunda mitad del siglo XIX, un gran número de chinos (la mayoría proveniente de la región del delta del río Pearl, en la provincia de Guangdong, del sur de China) viajó a las Américas, al sureste de Asia, a Australia, a Nueva Zelanda y al Caribe como trabajadores migrantes. Las razones por las que muchos miembros del campesinado y de los grupos laborales en general de esta región de China eligieron emigrar bajo estas condiciones fueron varias: la guerra civil constante, desastres naturales, como las inundaciones y la sequía, junto con la inhabilidad de la producción económica para satisfacer las demandas originadas por el crecimiento de la población (Barth, 1964:9-31, 50-84; Mei, 1984:224-233).

La inmigración en gran escala hacia Estados Unidos se inició poco después del comienzo de la fiebre del oro en California en 1848. Las minas constituyeron la principal fuente de empleo, seguido por una demanda de trabajadores “culíes” en las ciudades, pueblos y áreas agrícolas, así como también en la construcción del ferrocarril transcontinental y otras líneas.¹

La agitación en Estados Unidos en contra de los chinos como grupo racial y étnico data casi desde su llegada al país, intensificándose particularmente en el estado de California y en la región de la costa del Pacífico, en donde se concentraba el mayor número de estos inmigrantes y sus descendientes. Quejas de que los chinos trabajaban por sueldos muy bajos y así reducían los salarios en general condujeron a actos de violencia y discriminación en su contra en los pueblos y comunidades del oeste, a pesar de los esfuerzos para protegerlos de algunos grupos religiosos y otras personas (Kung, 1962:66, 87-88). El movimiento antichino se extendió por toda la nación en la medida en que los inmigrantes chinos se iban estableciendo en las regiones mineras del noroeste, así como en los pueblos y ciudades de los estados del oeste medio y del este. Los colonos formaron pequeñas comunidades o *ghettos* (barrios), que con el tiempo se convirtieron en los conocidos *chinatowns* (barrios chinos) de los centros urbanos más grandes (Wellborn, 1912-1913:49-51, y Lyman, 1974:58-62).

La creciente penetración de los gremios por parte de los obreros chinos se convirtió en foco de crítica de los grupos laborales organizados en Estados Unidos, con la excepción de la Industrial Workers of the World (Trabajadores Industriales del Mundo) y unos cuantos líderes sindicales de un modo de pensar semejante.² Resulta difícil determinar con

¹ La palabra “culí” (*kuli*), que es de origen bengalí o tamil, se traduce literalmente como “cargador” (Barth, 1964:3, 112-120).

² Declaraciones de Alfred Fuhrman y otros miembros de los sindicatos de obreros, en “Report”, 1891:413-420, 431-458; “Some”, 1902:5-9, 12-18, 28-29.

certeza si en efecto los chinos estuvieron estableciendo gradualmente un monopolio sobre el mercado de trabajo. En un estudio sobre los inmigrantes chinos en California durante las primeras décadas de su historia como estado, Roger Olmstead señala que la mayoría eran hombres en edad de trabajar y que una proporción elevada de la fuerza laboral en el estado era de origen asiático. También asevera que en San Francisco, que tenía la concentración más alta de chinos en el estado, la proporción de los trabajadores blancos especializados y los semiespecializados en comparación con los chinos era de 1 a 1.³ Además, en algunas regiones de Estados Unidos los chinos tenían un monopolio con respecto a ciertos negocios, como las lavanderías y el cultivo de verduras. En El Paso, Texas, por ejemplo, la comunidad china ejercía un monopolio absoluto sobre las lavanderías del pueblo, y este hecho, más que cualquier otro, fue la causa principal del resentimiento por parte del resto de los habitantes de esta ciudad en contra de los “celestes”, como se les llamaba en aquella época (Farrar, 1972:14).

Los sentimientos contra los chinos también eran resultado de una mezcla de racismo e inhabilidad para entender las costumbres y las culturas de los pueblos orientales. La atención del público en general se enfocó en los peores aspectos de la sociedad china en Estados Unidos. Con la excepción de alguna mención ocasional referente a sus días festivos, en los periódicos sólo se reportaban los numerosos casos en que los chinos estuvieron involucrados en contrabando, robos, asesinatos y prostitución. En particular, se hacía hincapié en su “hábito” de utilizar el opio como droga enervante —una práctica, cabe recordar, que también era difundida entre la sociedad en general durante este periodo—, así como su gusto por los juegos de azar, particularmente el *tan* o *fan-tan*, como se llamaba popularmente. Debido a que muchos de los inmigrantes llegaron a Estados Unidos bajo los auspicios de las Seis Compañías chinas, sobre las cuales se hablará más adelante, se creía que estaban sujetos a un gobierno particular fuera del control de la ley y la autoridad gubernamental estadounidense. Debido a que generalmente vivían y trabajaban juntos en ciertas comunidades o barrios, fueron vistos como un elemento inasimilable en el *melting pot* o crisol de la sociedad americana (“Some”, 1902:18-22, 24, 26-27; Kung, 1962:62).

Los chinos sufrieron no sólo violencia física y ostracismo social, sino también una discriminación legal creciente, la cual pronto se convirtió en una campaña para restringir su entrada al país. Poco después de su llegada, el gobierno de California comenzó a aprobar una serie de leyes discriminatorias contra ellos. La mayoría consistía en el establecimiento de impuestos especiales y reglamentos relacionados con minería y pes-

³ Olmstead basó sus datos en cálculos realizados por las Seis Compañías chinas en 1876 (Olmstead, 1971:284-285).

ca, así como con varias actividades relativas a la diversión y al recreo (teatros, casas de prostitución y salones de juego). Aunque las cortes federales posteriormente revocaron gran parte de esta legislación debido a su carácter anticonstitucional, un tipo preliminar de ley de exclusión fue promulgada en 1875, con la que se prohibía la inmigración a Estados Unidos de criminales, locos, prostitutas y otras personas “delestables”. Asimismo, se decretó que todos los contratos para suministrar trabajo a los “culís” eran ilegales (Wellborn, 1912-1913:51-58; Bennett, 1963:16; Lyman, 1974:63-66, 70-73).

La campaña en favor de la exclusión de los trabajadores chinos de Estados Unidos resultó finalmente en la aprobación por el Congreso federal de la ley del 6 de mayo de 1882, que prohibía la entrada al país a todos los obreros chinos, y a los chinos en general les fue negado el derecho de naturalizarse. Este decreto constituyó la primera ley estadounidense cuyo propósito explícito era restringir la inmigración procedente de un país o grupo étnico en particular (Bennett, 1963:17; Kung, 1962:80; Lyman, 1974:66).

Durante las dos décadas siguientes se promulgaron otras leyes contra la inmigración china.⁴ En 1892 se extendió el periodo de exclusión indefinidamente con restricciones adicionales y doce años más tarde (1904) se prohibió la entrada de trabajadores chinos a las islas recién adquiridas por Estados Unidos. Las Leyes de Exclusión asestaron un fuerte golpe al crecimiento de ese grupo étnico y racial en Estados Unidos. A partir de la promulgación de la ley de 1882, el número de chinos en California, el estado en que los miembros de este grupo étnico eran más numerosos, comenzó a disminuir (ver el cuadro 1). Esta reducción se observó a lo largo de las siguientes décadas, a pesar —como será visto— de la introducción más o menos continua de inmigrantes chinos a Estados Unidos de manera clandestina.

Una ley aprobada en 1917 prohibía la entrada al país de habitantes de otras regiones de Asia, como la India, las islas de los océanos Índico y Pacífico, etc. Por último, la *National Origins Act*, de 1924, que estaba dirigida principalmente a los japoneses, excluía el derecho de entrar al país como inmigrantes a todos los extranjeros que no tenían los requisitos para convertirse en ciudadanos (Bennett, 1963:18-20; Kung, 1962:85; Lai, 1973:92-93). Las Leyes de Exclusión permanecieron vigentes hasta el 17 de diciembre de 1943, cuando, debido a la alianza militar entre Estados Unidos y China, el presidente Franklin Roosevelt firmó la Ley Magnusen, que permitió la entrada al país de 105

⁴ La Ley Geary, del 5 de mayo de 1892, por ejemplo, requería que los trabajadores chinos en Estados Unidos llevaran consigo un certificado de residencia. Dicho documento, que contenía una fotografía, así como datos detallados en torno al portador, tenía que ser entregado al inspector de inmigración cada vez que el sujeto entrara o saliera del país (Bennett, 1963:18-20; Lai, 1973: 88-91).

Cuadro 1. Tamaño y distribución porcentual de la población de California nacida en el extranjero.

<i>Nacionalidad</i>	<i>Población en el estado en 1880</i>	<i>% de la población total</i>	<i>Población en el estado en 1890</i>	<i>% de la población total</i>	<i>Población en el estado en 1900</i>	<i>% de la población total</i>
China	74 458	8.6	71 066	5.88	40 262	2.72
Inglesa	24 657	2.85	35 457	2.93	35 742	2.40
Francesa	9 550	1.14	11 855	0.98	12 256	0.82
Alemana	42 532	4.91	61 472	5.08	72 449	4.87
Irlandesa	62 962	7.28	63 138	5.22	44 476	2.99
Italiana	7 537	0.87	15 495	1.28	22 777	1.53
Japonesa	133	0	1 224	0.01	10 264	0.69
Mexicana	8 648	1	7 164	0.59	8 086	0.54
Portuguesa	4 705	0.53	9 859	0.81	12 068	0.81
Otras	57 602	6.66	89 531	7.41	108 856	7.33
Total	292 784	33.9	366 261	30.3	367 240	24.7
Pob. total del estado	864 694	100	1 208 130	100	1 485 053	100

Fuente: Allyn Campbell Loosley, "Foreign Born Population of California, 1848-1920", tesis, University of California, 1927, pp. 18, 21, 25 y 32 (basada en los censos nacionales de 1880 y 1890).

inmigrantes chinos al año. El número anual de inmigrantes de Asia en general, sin embargo, permaneció muy reducido hasta la aprobación de una nueva ley de inmigración, en 1965, que permitía cuotas mucho más grandes (Kung, 1962:103-105; Bennett, 1963:20, 71; McKee, 1977:214).

El comercio y las rutas del contrabando

A pesar de las crecientes prohibiciones legales, muchos chinos intentaron entrar a Estados Unidos como parte de una compleja red de operaciones de contrabando. El comercio de contrabando era un negocio altamente lucrativo, que dejaba una ganancia de millones de dólares a los chinos, estadounidenses y europeos –principalmente ingleses– que participaban en el tráfico.

Varios de los chinos que trataron de inmigrar a Estados Unidos ilegalmente fueron influidos por rumores que circulaban en su país natal de que sería posible acumular unos cuantos miles de dólares –lo que ellos consideraban como una fortuna– trabajando en las minas, ferrocarriles, ranchos y otras formas de empleo en el oeste de Estados Unidos. Opinaban que las Leyes de Exclusión eran injustas en un país que contaba con una abundancia de tierras cultivables, recursos y, sobre todo, oferta

de empleo. La gran mayoría eran jóvenes que tenían alrededor de 20 años o, en otros casos, hombres viejos que habían vivido en Estados Unidos durante algún tiempo y se habían registrado y regresado a China sin reportar su partida a las autoridades de inmigración. Algunos hombres intentaron introducir a sus esposas clandestinamente a Estados Unidos con el propósito de reunir a sus familias. Los hijos de trabajadores chinos que habían nacido en China después de las breves visitas de éstos también a menudo deseaban reunirse con sus padres en Estados Unidos. La mayoría de los inmigrantes no tenía la intención de quedarse permanentemente; sólo deseaba ganar dinero suficiente para poder regresar a casa y, en caso de los hombres solteros, casarse (Farrar, 1970:56; Lyman, 1974:105, 108-112; Perkins, 1978:8-9, 11).

Los inmigrantes potenciales tenían una fuerte base de apoyo en la estructura de la organización social china. Uno de los elementos principales consistía en la filiación tribal o de clan de los inmigrantes. Los clanes se originaron en las comunidades que poseían un linaje común, y prevalecían en las regiones del sureste de China. En aquellos países a los que migraron los chinos esta filiación del clan se amplió para incluir no sólo a los integrantes de una aldea de origen, sino a todas aquellas personas que tenían un mismo apellido. La asociación del clan se convirtió en una sociedad que proporcionaba apoyo a los inmigrantes en la forma de alimentos, hospedaje, empleo, protección y asesoría de un tipo u otro (Dobie, 1936:119-129).

Además de los clanes, se desarrollaron entre las comunidades de inmigrantes chinos en los países de ultramar las *hui kuan*, u organizaciones por distrito. Las *hui kuan* unían a todas aquellas personas que hablaban un mismo dialecto, provenían del mismo distrito en China o pertenecían al mismo grupo tribal o étnico. Las *hui kuan* fungían como posadas grandes, instituciones de crédito y agencias de empleo para sus miembros. En San Francisco, Vancouver y Nueva York las *hui kuan* se unieron con otras asociaciones, incluyendo a los clanes y sociedades secretas, para formar la *Chinese Benevolent Association* (“Asociación Benévola China”) –conocida popularmente en Estados Unidos como las *Chinese Six Companies* (Seis Compañías)–, que abarcaba a toda la comunidad. Con el tiempo, esta organización se transformó de una que proporcionaba apoyo a viajeros e inmigrantes recién llegados a una que trataba una gran diversidad de asuntos que afectaban a la comunidad. También fungía como un tipo de tribunal para el arbitraje o la resolución de problemas y disputas entre los clanes, gremios y distritos. En Estados Unidos, la asociación era, por un lado, una especie de gobierno o autoridad para la comunidad china dentro de los límites o confines del país y, por el otro, un frente unido en sus relaciones con los blancos y la sociedad estadounidense en general (Loomis, 1868:221-227; Ngon, 1894:519-526; Holder, 1904:113-122).

Si bien la asociación consolidada de las *hui kuan* proporcionaba a los inmigrantes un tipo de “paraguas protector” cuando llegaban a Estados Unidos, eran los gremios los que arreglaban los contratos con las diversas compañías para la contratación de los servicios de los obreros chinos, muchos de los cuales fueron traídos de China en forma ilegal. Por lo tanto, las Seis Compañías, a pesar de la creencia popular que surgió en Estados Unidos con respecto a sus operaciones, no eran agencia de inmigración. No obstante, trabajaron conjuntamente con los gremios, *tongs* (gremios fraternos) y otras asociaciones que proporcionaban apoyo para las necesidades económicas y sociales de los inmigrantes chinos. En varias ocasiones, la confederación de las *hui kuan* recaudó dinero por medio de contribuciones de miembros de las comunidades chinas en Estados Unidos —de hecho, exigían que cada trabajador contribuyera con un dólar— con objeto de contratar a los mejores abogados para luchar en las cortes en favor de una revocación de las Leyes de Exclusión, que los dejaba sin una parte de las ganancias que anteriormente recibían. Al fallar sus intentos, resolvieron introducir a los obreros chinos a Estados Unidos de manera clandestina (*El Paso Herald Post*, 26 de febrero de 1902; Dobie, 1936:127-129; Farrar, 1970:62).

Cualquier chino que quería emigrar a Estados Unidos y tenía un pariente o amigo dispuesto a pagar el costo de su pasaje de China como parte de un contrato para el enganche de obreros se ponía en contacto con los representantes locales de las Seis Compañías. Éstas, a su vez, pasaban el nombre del individuo a uno de sus agentes en China, mientras que el amigo o pariente en Estados Unidos le avisaba para que se trasladara a la ciudad —por ejemplo, Shangai— donde se encontraba dicho agente. Las Seis Compañías también arreglaban el transporte de hombres jóvenes que quisieran trabajar para otros comerciantes chinos en Estados Unidos. En cualesquiera de los dos casos, los ilegales tendrían que pagar posteriormente a las compañías los gastos del viaje (algunos cientos de dólares).

Los ilegales intentaron entrar a Estados Unidos por cuatro rutas principales. Algunos fueron desembarcados directamente en puertos de la costa del Pacífico, como San Francisco, Portland y Seattle, pero esta ruta pronto mostró no ser muy segura, dado que los oficiales de inmigración revisaban cuidadosamente a todos los pasajeros que desembarcaban de los barcos recién llegados. Otros ilegales fueron llevados hasta ciertas islas en el Caribe, como Cuba y Jamaica, y de allí fueron transportados en pequeñas embarcaciones a alguna de las innumerables bahías y ensenadas de la costa este de Estados Unidos. Esta ruta, sin embargo, era sumamente complicada, y siempre existía el peligro de ser descubiertos por el servicio de guardacostas estadounidense (Lai, 1973:95).

En cambio, las dos mejores y más seguras rutas para entrar a Estados Unidos eran las fronteras con Canadá y México. Muchos ilegales chinos

cruzaron a Estados Unidos a través de los puertos de Victoria y Vancouver, y de ahí por barco o vía terrestre a Seattle y a otros destinos en los estados del noroeste, o alternativamente, por el lado de la región fronteriza de Ontario y Quebec hacia Nueva York y Vermont. El número de cruces por la frontera canadiense, sin embargo, nunca excedió los 300 por año.⁵ El contrabando por esta ruta se redujo todavía más a consecuencia de un acuerdo firmado en 1903 entre los gobiernos estadounidense y canadiense para cooperar en la tarea de hacer que se cumplieran las Leyes de Exclusión, junto con un impuesto que cobraba Canadá de 50 dólares por cada chino que entrara al país (“Compilation”, 1906:11; Coolidge, 1909:330).

Otros indocumentados chinos entraron a Estados Unidos desde México. Un factor importante que facilitaba la entrada de los inmigrantes ilegales chinos a Estados Unidos desde México era la naturaleza de la frontera en sí misma, dado que era muy extensa —más de tres mil kilómetros—, con pocos centros urbanos grandes y con innumerables puntos aislados en donde se podría cruzar la línea divisoria sin ser detectados por los agentes de inmigración u otros guardias fronterizos. Antes de emprender el viaje, al candidato se le enseñaban los rudimentos del idioma inglés y del estilo de vida en Estados Unidos. Junto con otros trabajadores contratados, era llevado en un barco carguero chino rumbo a San Francisco. Antes de que el buque atracara, sin embargo, los pasajeros chinos eran transferidos a otra embarcación dirigida, con un permiso de tránsito, hacia un puerto en la costa noroeste de México, como Ensenada, Guaymas o Mazatlán. Al llegar a México, eran contactados por un agente de las Seis Compañías que los ponía a trabajar en una lavandería o restaurante, para que así aprendieran algo de inglés adicional o elementos del comercio o de la industria en que estarían trabajando (Holder, 1904:115, 119; Reynolds, 1970:149).

La tarea de aprehender a contrabandistas e inmigrantes ilegales a lo largo de la frontera originalmente correspondía a los inspectores de aduanas montados, establecidos en 1853 por la Secretaría del Tesoro y cuyo trabajo principal al inicio consistía en evitar la introducción clandestina de ganado a Estados Unidos. En 1891 fueron relevados de sus deberes respecto a la inmigración por inspectores especiales ubicados en determinados puntos de entrada. La ley del 14 de febrero de 1903 transfirió este cargo al comisionado general de inmigración de la Secretaría de Comercio y Trabajo, aunque el Servicio de Aduanas continuó cooperando con el Servicio de Inmigración. En 1908 se creó una sección especial dentro del Servicio de Inmigración, denominada la División China, cuyos agentes se llamaban “inspectores de chinos”. Con el tiempo, las autoridades de inmigración lograron desarrollar un sistema bastante

⁵ Declaraciones de H. C. Adams, editor del periódico *Globe* de Spokane, Washington, así como de otras personas, en “Report”, 1891:1-252; “Alleged”, 1897; Richardson, 1907, 9:197.



14 MIGRACIONES INTERNACIONALES

sofisticado y organizado para vigilar la frontera, con guardias ubicados en los puntos estratégicos a lo largo del río Bravo y en los caminos y ferrocarriles hacia el interior.

No obstante, existían pocos hombres para patrullar adecuadamente un área tan extensa (Perkins, 1978:9; Myers, 1971:15-16; U.S. Department of Justice, Immigration and Naturalization Service, 1978: 1-2). Fue ese factor –la falta de personal y de recursos suficientes– el que puso a las autoridades estadounidenses en considerable desventaja en sus esfuerzos para reprimir el contrabando de chinos en la frontera.

Las rutas del contrabando de chinos en las fronteras.



El contrabando en la frontera de las Californias

La mayoría de los inspectores de chinos y de otros tipos de personal de inmigración estuvieron asignados a los puertos del Golfo de México, como Nueva Orleans, Galveston, etc., o a los pueblos y ciudades de la región del valle del bajo río Bravo. Por lo tanto, el grueso de las operaciones de contrabando de chinos a través de la frontera se llevó a cabo a lo largo de la parte del oeste de la línea fronteriza; es decir, desde El Paso y Ciudad Juárez hasta Tijuana, en la costa del Pacífico (“Compilation”, 1906:11-13; Perkins, 1978:9).

El cruce fronterizo entre Ciudad Juárez y El Paso constituyó el principal punto de entrada para los indocumentados chinos a raíz de que, a principios de la década de 1880, ambas ciudades se habían convertido en impor-



tantes centros ferroviarios. Muchos de los chinos que arribaron a los puertos de las costas del oeste de México fueron llevados en tren hasta Ciudad Juárez, en donde empezaba el “ferrocarril subterráneo”, un sistema organizado que llevaba a los indocumentados a las grandes urbes del interior de Estados Unidos, como Nueva York, Chicago y San Francisco. Después de 1905, sin embargo, el Servicio de Inmigración estadounidense incrementó su vigilancia en la región de El Paso a tal grado que el número de cruces de chinos disminuyó progresivamente. El “contrabando” decreció todavía más en 1910 con el comienzo de la Revolución Mexicana y la interrupción del servicio en los ferrocarriles Central y Noroeste en Chihuahua (*El Paso Herald Post*, 22 de enero, 7 de febrero y 24 de julio de 1903, 8 de agosto de 1904, 9 de enero de 1907 y 28 de abril de 1911; Reynolds, 1970:148; Farrar, 1972:19-22).

Con el cierre casi total de la región fronteriza de Ciudad Juárez-El Paso al contrabando de chinos, las operaciones de los traficantes se centraron cada vez más en las áreas despobladas del oeste mexicano y los estados fronterizos estadounidenses, en donde la vigilancia contra actividades de esta índole era casi inexistente. En el caso de la frontera entre las regiones sureste de Arizona y noreste de Sonora, por ejemplo, había un solo agente aduanal para patrullar un tramo de 128 kilómetros. Con respecto a la frontera entre el estado de California y el Distrito Norte de Baja California, la fuerza de vigilancia consistía en un supervisor de aduanas (en San Ysidro), dos recaudadores de aduanas y dos inspectores de chinos.⁶ Aquellos chinos que desembarcaban en Ensenada, cabecera del distrito, fueron introducidos a California por distintas rutas de las cercanías de Tijuana, Campo y otros lugares. Otros fueron llevados por la costa del Pacífico en las bodegas de goletas, barcos pesqueros u otro tipo de buques y posteriormente desembarcados en alguna caleta aislada en las regiones de San Diego, Los Ángeles y San Francisco. Con respecto a la ruta terrestre, los guías estadounidenses, mexicanos y chinos que conducían a los indocumentados hacia la línea fronteriza recibían entre cinco y 25 dólares por persona, tarifa que podría llegar a 40 o 50 en caso de que los contrabandistas lograran llevar su “mercancía” hasta los barrios chinos de las ciudades en cuestión. Durante un tiempo, las autoridades de inmigración estadounidenses, con un personal muy limitado, encontraron difícil vigilar la extensa frontera entre Yuma y la costa, sobre todo por las numerosas barrancas y zanjas en la región de Tijuana que ocultaban los movimientos de los contrabandistas.⁷

⁶ Declaraciones de George Pattison, A. W. Marsh y John R. Berry, en “Report”, 1891:409, 515, 548. Véase también Coolidge, 1909:330; Reynolds, 1970:369; Lister y Lister, 1989:79.

⁷ Telegramas de John R. Berry y T. G. Phelps, recaudadores de aduanas en San Diego y San Francisco, 7 y 12 de abril de 1890; informes de Datus E. Coon, inspector de chinos, San Diego, 2, 7 y 9 de abril de 1890, y 25 de enero de 1892, al secretario del Tesoro, en “Arrivals” (1889-1890, parte 2, p. 1; parte 4, p. 1; parte 7, p. 1-7; 1891-1892:1-2); declaraciones de T. J. Phelps, George Pattison, F. B. Goodrich, A. W. Marsh, Matthew Sherman, John R. Berry, M. L.



Durante el porfiriato se incrementaron las fuerzas y sistemas de vigilancia; ese factor causó, a su vez, que subieran los costos que los inmigrantes chinos tuvieron que pagar para ser conducidos a Estados Unidos. Para 1911, cada inmigrante tenía que pagar 350 dólares a la compañía u organización que patrocinaba el viaje. Los contrabandistas –aquellos hombres que lo llevaban a través de la frontera– recibían una cantidad adicional de entre 120 y 150 dólares por cada inmigrante ilegal (*San Diego Union*, 12 de julio de 1911).

Las autoridades del Distrito Norte, particularmente durante la administración del general Luis Emeterio Torres, el primer jefe político de la entidad (1889-1892), intentaron cooperar –hasta donde fuera consistente con sus poderes y habilidades– con las autoridades estadounidenses para evitar el cruce ilegal de chinos de contrabando por la frontera de las Californias. En una carta dirigida al presidente Porfirio Díaz, fechada el 19 de junio de 1890, con referencia a los esfuerzos del gobierno estadounidense para hacer que se cumpliera con las Leyes de Exclusión, Torres indicó que “los americanos en general dan mucha importancia a este asunto y cada día se preocupan más de él”.⁸ El jefe político recomendó que el gobierno cooperara con su contraparte estadounidense para que éste, a su vez, adoptara una postura más dinámica con respecto a otro asunto: la represión del filibusterismo:

En estas circunstancias se me figura que cualquiera disposición de nuestra parte que fuese conducente a ayudarles sería de muy buen efecto para que el gobierno de los Estados Unidos hiciera para corresponder un esfuerzo más en la cuestión de filibusteros y que se decidiera a castigar a los que han aparecido como tales...⁹

El problema del filibusterismo fue un asunto de considerable importancia para el gobierno del distrito por estas fechas, particularmente en vista de la conspiración filibustera de abril de 1890, planeada por un grupo de aventureros y otras personas de San Diego y Los Ángeles. En el transcurso de las indagaciones realizadas en torno a este asunto, se descubrió que la Compañía Mexicana de Terrenos y Colonización, una empresa británica con fuertes inversiones económicas en la península, también había estado involucrada (*San Diego Union*, 21-26 y 28 de mayo de 1890; *San Francisco Chronicle*, 21-24 y 28 de mayo, y 7, 12-

Ward, O. H. G. Forker, Thomas Smallcomb y George E. Gard, en “Report”, 1891:329, 406-407, 509-521, 541-548, 565-571, 579-584, 590-594; *San Francisco Chronicle*, 7, 10 y 11 abril de 1890; *San Diego World*, 3 de mayo de 1890; entrevista con Harry H. Weddle, ex inspector del Departamento de Comercio y Trabajo en San Diego, realizada por Edgar F. Hastings, antiguo inspector de inmigración, primera sesión, 25 de febrero de 1959, pp. 5-7 y 13, y tercera sesión, 30 de diciembre de 1959, pp. 3-4, en SDHS, OHP.

⁸ Torres al presidente Díaz, 19 de junio de 1890, AGN, FPD, legajo XV, docs. 8798 y 8808, en IIH-UABC, caja 5, exp. 20.

⁹ Torres al presidente Díaz, *op. cit.*

13, 18-21, 24-25 y 29 de junio de 1890, y Hager, 1968:33-47, 56-59). George E. Gard, comisario del distrito sur de California y asignado a Los Ángeles, concordó con la recomendación de Torres al proponer el establecimiento de un destacamento de caballería con la tarea específica de vigilar la frontera entre las dos Californias (Hager, 1968:43-44).

En una carta subsecuente a Díaz (7 de julio de 1890), Torres recomendó que el gobierno mexicano adoptara su propia política de exclusión referente a los inmigrantes procedentes de Asia. Aseveró que el “alto precio de los jornales” en la región constituía un elemento atractivo para los inmigrantes mexicanos potenciales. Consideraba, sin embargo, que los chinos abarataban la mano de obra al estar dispuestos a trabajar por sueldos más bajos, además de que su estilo de vida y hábitos frugales les permitían vivir con mucho menos dinero que los trabajadores mexicanos. “Los temores que esto me inspira para el porvenir del Distrito”, comentó el jefe político, “me hacen pensar que sería muy conveniente alguna disposición que prohibiera o cuando menos limitara la inmigración china, siquiera en esta parte de la frontera...”¹⁰

No obstante, el gobierno federal no consideró que fuera conveniente en aquel momento adoptar tal medida. De hecho, sería hasta 1921 cuando el presidente Obregón decretaría la prohibición de la inmigración a México de trabajadores de nacionalidad china.¹¹

A pesar de que no pudo convencer a las autoridades federales de la conveniencia de adoptar una política de exclusión de inmigrantes chinos al país, Torres, bajo su propia iniciativa, adoptó varias medidas para que el Distrito Norte no fuera utilizado por los contrabandistas como lugar de desembarco para inmigrantes ilegales procedentes de Asia. Solicitó a Ildefonso C. Fuentes, el juez de paz de Tijuana, que avisara a aquellos mexicanos del distrito involucrados en el tráfico del peligro de ser aprehendidos por las autoridades y sentenciados a pasar un periodo en la cárcel. También le pidió que pasara a las autoridades de inmigración estadounidenses cualquier informe relacionado con los movimientos de los contrabandistas de chinos.¹²

A. W. Marsh, comisario diputado estadounidense apostado en Baja California durante 1890-1892 con el fin de aprehender a aquellos chinos que intentaran entrar a Estados Unidos, pagaba dinero a Fuentes a cambio de información que le pudiera ayudar a localizar a criminales estadounidenses en territorio mexicano. Para que el nombre no apareciera en los cheques entregados a Fuentes por Marsh, Torres le remitía dinero por cantidades equivalentes. También ordenó a Fuentes que asig-

¹⁰ Torres a Díaz, 7 de julio de 1890, AGN, FPD, leg. XV, docs. 8798 y 8808, en IHH-UABC, caja 5, exp. 20.

¹¹ El texto del decreto de Obregón se encuentra en Velázquez Morales, 2001:84-85.

¹² Torres a Ildefonso C. Fuentes, 23 de agosto de 1890, AGN, FPD, leg. XVI, docs. 8741-8744, en IHH-UABC, caja 6, exp. 22.



nara a personal mexicano para auxiliar a otros agentes estadounidenses que llevaban a cabo tareas semejantes en el distrito.¹³

El jefe político del Distrito Norte, el agente aduanero de Tijuana y el cónsul mexicano en San Diego desempeñaron papeles muy significativos en la aplicación de esta política de colaboración con las autoridades de inmigración de Estados Unidos. También contaban con el respaldo de la Secretaría de Gobernación, de la que dependía el gobierno de la región.¹⁴ El cónsul estadounidense en Ensenada remitía a las autoridades de inmigración estadounidenses en San Diego, El Paso y otros lugares de la frontera los datos referentes al número de pasajeros de origen asiático que desembarcaban en Ensenada.¹⁵

Con el tiempo, los inspectores de chinos en la frontera se vieron obligados a cruzar al territorio mexicano para evitar los cruces de los contrabandistas. El comisario Gard describió la evolución de esta nueva política de aprehensión de la siguiente manera:

La información llega a veces de tal manera que es necesario actuar inmediatamente. Por ejemplo, en la noche se detecta a una partida de chinos que viene procedente del sur desde un punto ubicado a cuatro o cinco millas de la línea, con la intención de cruzar. Es imposible que el recaudador de la aduana, con la fuerza a su disposición, vaya para allá y arreglar todo para la captura de los hombres. Si tuviera la autoridad, y podría enviar a unos dos o tres hombres hasta allí para llegar a tiempo para hacer algo... sería de gran provecho aquí.¹⁶

Con esta idea, se apostaron inspectores de inmigración en Tijuana. También se consideró la posibilidad de colocar a un agente de inmigración en Ensenada. A final de cuentas la idea fue descartada, posiblemente debido a que no se podía realizar, sin causa justificada, ningún arresto de los chinos que desembarcaban en aquel puerto. De todos modos, el cónsul en Ensenada ya suministraba datos al respecto a las autoridades de inmigración estadounidenses.¹⁷

Las autoridades mexicanas protestaron contra el cruce de la frontera de los inspectores de chinos. Pidieron que las actividades de éstos estuvieran limitadas a vigilar únicamente el lado estadounidense.

En una ocasión, la entrada a territorio mexicano de los inspectores de chinos dio lugar a un incidente diplomático que tuvo fuertes repercu-

¹³ Torres a Fuentes, 17 y 20 de febrero de 1891, y 21 de septiembre de 1891; Marsh a Fuentes, 3 de julio de 1891; declaración de A. W. Marsh a la Corte Superior del Condado de Los Ángeles, 28 de junio de 1894; Torres a Ildefonso C. Fuentes, 23 de agosto de 1890; AGN, FPD, leg. XVI, docs. 8741-8744, en IIH-UABC, caja 6, exp. 22.

¹⁴ Declaración de John R. Berry, recaudador de la aduana de San Diego, California, 17 de diciembre de 1890, en "Report", 1891:547 y 549.

¹⁵ Estos informes periódicos se encuentran en NA, RG 84.

¹⁶ Declaración de George E. Gard, en "Report", 1891:592.

¹⁷ Frederick Simpich al secretario de Estado, 11 de junio de 1911, en NA, RG 84, vol. 60, h. 155.

siones en las operaciones de los agentes de Estados Unidos asentados en México. En la noche del 26 de junio de 1906, el inspector W. A. Hutchins fue detenido cerca de Dulzura, en la frontera, por José Amaya, el gendarme de Tecate. Hutchins intentaba llevar al lado estadounidense a Juan Morales, un minero de la región a quien había detenido bajo la acusación de ser contrabandista de chinos.¹⁸ Los datos en torno al asunto pronto fueron divulgados a los reporteros del *San Diego Union* y al público en general por el señor Harry Mansur, residente de San Diego. Cuando ocurrieron los acontecimientos, Mansur y un amigo se encontraban dando un paseo por Tecate. Un mexicano armado con pistola los obligó a regresar a su lugar de alojamiento en el pueblo. Los dos estadounidenses creían que esa acción se debió a que lo habían sorprendido cuando estaba a punto de realizar alguna operación ilícita (*San Diego Union*, 6 de julio de 1906).

Entretanto, Hutchins fue llevado a la cárcel del distrito en Ensenada. Después de una interrogación, que duró aproximadamente cuatro horas, fue dejado en libertad. En su decisión sobre el caso, el juez de Ensenada indicó que se decidió dejar al estadounidense en libertad “con reserva de que, si [de] las diligencias que se sigan practicando, resultan méritos para ello, se proceda a la reaprehensión”.¹⁹ En la noche del 3 de julio, una semana después de su detención inicial, Hutchins regresó a San Diego a bordo del vapor *St. Denis*, de la Lower California Development Company. Fue acompañado por Emil Engelcke, inspector encargado de la Oficina de Inmigración de San Diego, quien había viajado a Ensenada para explicar a las autoridades mexicanas sobre el caso (*San Diego Union*, 6 de julio de 1906).

En una serie de informes enviados a la Secretaría de Gobernación sobre el problema, Vega reconoció que

...es un hecho público y notorio que en cada vapor que llega a este puerto procedente de Guaymas, Santa Rosalía, La Paz y Mazatlán siempre vienen en número más o menos considerable súbditos chinos, que se desembarcan aquí y que a los pocos días desaparecen de la población, siendo de presumirse que se dirigen a los puertos más desiertos de la frontera de este distrito para pasar a territorio americano.²⁰

¹⁸ Celso Vega, jefe político del Distrito Norte, a la Secretaría de Gobernación, 4 de julio de 1906, parte de la investigación sobre el juicio seguido a los inspectores de migración de los Estados Unidos por perseguir a contrabandistas de chinos en Tecate, Baja California; AGN, FG, volumen 245, sección s/s 1906(9), exp. 1, en IHH-UABC, 1906.18, caja 38, exp. 8 (de aquí en adelante citado como “Investigación sobre el juicio...”).

¹⁹ Vega a la Secretaría de Gobernación, 4 de julio de 1906, en “Investigación sobre el juicio...”

²⁰ Celso Vega a la Secretaría de Gobernación, 28 de junio de 1906, AGN, FG, vol. 245, sección s/s 1906(9), exp. 1, en IHH-UABC, 1906.18, caja 38, exp. 8. Las observaciones de Vega con respecto al gran número de personas de origen asiático —principalmente chinos y japoneses— que desembarcaban de los vapores que hacían escala en el puerto coinciden con datos de los informes enviados periódicamente unos años después (1909-1911) por George B. Schmucker, el cónsul estadounidense en Ensenada, al Departamento de Estado y a otros agentes en la frontera (en NA, RG 84).



Después de efectuar algunas averiguaciones sobre el caso, fue comprobado que Morales, de hecho, planeaba conducir a un grupo de cuatro chinos a Estados Unidos. Las autoridades estadounidenses aseveraron que el arresto de Hutchins fue resultado de un plan ideado por Morales en colaboración con José Amalia, un policía rural, y U. Rives, un juez residente de El Carrizo, unos kilómetros al sur de Tecate. Según esta versión, los tres mexicanos se habían puesto de acuerdo para que Hutchins fuera detenido y quedar libres para seguir con su plan de llevar a los chinos a través de la línea. Durante la misma noche en que fue arrestado Hutchins, Morales intentó pasar por la frontera con los chinos. Falló en su propósito, sin embargo, debido a la estrecha vigilancia ejercida por las autoridades de Estados Unidos en los caminos y senderos utilizados por los contrabandistas. Los chinos fueron devueltos a Ensenada. Algún tiempo después, dos de ellos tuvieron éxito en pasar por la frontera.²¹

Otros habitantes del distrito también participaron en el contrabando de chinos por las rutas terrestres de las Californias. Uno de los traficantes bajacalifornianos más conocidos era Tirso de la Toba. En 1906, después de matar a un chino, De la Toba fue obligado a abandonar la región y mudarse a California (*San Diego Union*, 23 de mayo de 1911). Otro contrabandista destacado era Lerdo González Romo. Durante muchos años, las autoridades estadounidenses en California intentaron detener –sin éxito– a González Romo por su conexión con el tráfico de chinos y otros delitos.²²

A raíz de las dificultades provocadas por el caso de Hutchins, el gobierno mexicano prohibió la entrada de agentes estadounidenses a Tijuana o a cualquier otro lugar del lado mexicano de la frontera. El 28 de junio de 1906 Vega reportó al gobierno federal que “ya se dictan por este gobierno las medidas conducentes para impedir que extranjero alguno, cualquiera que sea su carácter, ejerza actos de autoridad en el territorio que es a mi cargo”.²³ A pesar de esta prohibición oficial, los inspectores de chinos siguieron utilizando a Tijuana como puesto de avanzada en México en sus esfuerzos para reprimir el contrabando de chinos en la frontera entre las dos Californias (*Los Angeles Herald*, 20 de junio de 1911).

El contrabando fue interrumpido durante la revuelta encabezada por Ricardo Flores Magón y el Partido Liberal Mexicano (PLM) en la penín-

²¹ Declaración de C. H. Cameron, 11 de julio de 1906, en “Investigación sobre el juicio...”

²² Frederick Simpich a A. I. McCormick, 21 de junio de 1911, en NA, RG 84, vol. 65, h. 48, y audiencia con el señor Edwin T. Aiken, llevada a cabo por Frederick Simpich, en la oficina del procurador del distrito del condado de San Diego, 3 de agosto de 1911, en NA, RG 84, vol. 60, h. 192.

²³ Mariscal, de la Secretaría de Relaciones Exteriores, a la Secretaría de Gobernación, 22 de junio de 1906, y Vega a la Secretaría de Gobernación, 28 de junio de 1906, en “Investigación sobre el juicio...”

sula, que duró desde finales de enero de 1911, con la toma de Mexicali por los rebeldes, hasta la derrota de éstos en Tijuana en la última semana de junio de aquel año. En parte, la interrupción del tráfico se debió al aumento en la vigilancia de la frontera por las autoridades estadounidenses para evitar el paso de hombres y municiones a los grupos rebeldes en México.²⁴ También se debió a la incorporación de algunos de los contrabandistas mexicanos a las fuerzas de los bandos en pugna. Lerdo Gonzalez, por ejemplo, encabezó a un grupo de voluntarios federales con base en Ensenada que ocupó el mineral El Álamo el 11 de junio de 1911, después de su abandono por los magonistas. Tirso de la Toba, otro ejemplo, fue designado por Flores Magón, después de la derrota y expulsión de los magonistas del distrito en junio de 1911, dirigente de las futuras operaciones rebeldes en la península.²⁵

El contrabando se inició otra vez tras la derrota de los magonistas en Tijuana. Con el fin de evitar el cruce de la frontera por grupos de rebeldes y contrabandistas, las autoridades de California y de Baja California intentaron aumentar sus respectivas fuerzas de vigilancia. Sin embargo, debido a la necesidad de dedicar dinero a la tarea de reconstrucción, el gobierno del Distrito Norte encontró muy difícil el cumplimiento de sus metas en este sentido (*San Diego Union*, 12 de julio de 1911; Bonifaz, “Conformación”, 363).

A pesar de esta limitación, las autoridades bajacalifornianas continuaron brindando apoyo a sus contrapartes estadounidenses en la tarea de perseguir a los contrabandistas.²⁶ Es probable que, hasta cierto punto, se sintieran presionadas por los estadounidenses a prestar esta cooperación. En agosto de 1911, Alfredo Sandoval, de la International Fisheries Company en Los Ángeles, comentó en una carta dirigida a Eugenio H. Gayou, el gobernador de Sonora, que las autoridades del Distrito Norte ofrecieron utilizar el cañonero mexicano *Guerrero*, anclado en Ensenada, para interceptar el contrabando de chinos en botes pesqueros que operaban desde San Diego. Según Sandoval, no lo hicieron porque tuvieran la obligación de hacerlo, sino más bien para no dar pretexto a Estados Unidos para que sus fuerzas invadieran la península y anexarla con el fin de acabar con el tráfico de chinos y otros problemas relacionados con la frontera.²⁷

²⁴ Telegrama del general Luis Emeterio Torres, comandante de la Primera Zona Militar (Tórim, Sonora), al gobernador Hiram W. Johnson, de California, anexo a una carta de Johnson al presidente William Howard Taft, 13 de febrero de 1911, y Huntington Wilson, asistente del secretario del Estado, al gobernador Torres, 14 y 18 de febrero de 1911, en NG, RG 59, doc. 781; *New York Times*, 12 y 14 de febrero de 1911, y *Los Angeles Times*, 15 y 18 de febrero de 1911.

²⁵ Informe del coronel Celso Vega al secretario de Guerra y Marina, 13 de junio de 1911, en ASDN, H, XI/481.5, exp. 11, docs. 305-307; *SDU*, 15 y 16 de junio, y 12 de julio de 1911, y Ricardo Flores Magón a Tirso de la Toba, 26 de junio de 1911, en ASDN, H, XI/ 481.5, exp. 83, docs. 498-499.

²⁶ Informe de Manuel Gordillo Escudero, jefe político del Distrito Norte de Baja California, 8 de diciembre de 1911, en *Calafia*, 9, 1 (marzo de 1999), p. 27.

²⁷ Alfredo Sandoval al gobernador Gayou de Sonora, 19 de agosto de 1911, en AHES, legajo núm. 2766, documento sin foliación.

*El contrabando costero*

La agregación de personal a las fuerzas de vigilancia, junto con una creciente cooperación entre las autoridades gubernamentales de los dos lados de la frontera —particularmente, del jefe político del Distrito Norte en Ensenada—, obligó a los contrabandistas a depender principalmente de la ruta marítima a lo largo de la costa de las Californias para llevar a cabo sus operaciones. El capitán Frank A. Ainsworth, del Servicio de Inmigración estadounidense, fue designado por la oficina central en Washington para dirigir la campaña contra los contrabandistas en este sector (Fox, 1913:531).

Era difícil aprehender a aquellos contrabandistas que utilizaban la ruta marítima por varias razones. A una distancia de tres kilómetros de la costa se encontraba una barrera de algas que servía como rompeolas y lugar de anclaje para pequeños barcos pesqueros. Las goletas que llevaban chinos de contrabando podían anclar en esta zona bajo el pretexto de estar pescando y luego esperar un momento favorable para desembarcar a sus pasajeros en alguna de las numerosas ensenadas. Algunos de los contrabandistas utilizaron embarcaciones veloces, equipadas con una combinación de motores de gasolina y velas, para llevar su “mercancía” por la costa de la manera más eficaz posible.²⁸

Los contrabandistas también acostumbraban realizar los viajes cuando hacía mal tiempo, con la creencia de que entonces había menos posibilidades de ser detectados. Durante el viaje, algunos de aquellos chinos, atados sobre la cubierta por la falta de espacio en la bodega, eran llevados por las olas y se ahogaban. Cuando ocurrían tales accidentes, los contrabandistas raramente se detenían a realizar labores de rescate. Cuando eran perseguidos por el personal de los guardacostas de los Estados Unidos, a menudo obligaban a los chinos a subir a pequeñas botes para que se salvaran como pudieran, cosa que era difícil cuando las naves de contrabando se encontraban lejos de la costa (dado que seguían la ruta de los barcos de vapor). En otras ocasiones, los dejaban abandonados sin alimentos ni agua en alguna de las islas a lo largo de la costa (Fox, 1913:532, 540).

Al ser frustrado en sus intentos por aprehender a los contrabandistas una vez que los chinos habían sido desembarcados en la costa de California, el Servicio de Inmigración puso en circulación un número de barcos especiales —como el *Oriente*, un nuevo y veloz guardacostas— para interceptar a los contrabandistas en las aguas abiertas de la bahía

²⁸ Declaración de John. R. Berry, en “Report”, 1891:545, y cónsul Frederick Simpich, Ensenada, a Harry H. Weddle, 11 de septiembre de 1911, en NA, RG 84, vol. 65, h. 344. El caso de uno de los contrabandistas en particular, Hans Peterson, muestra algunas de las dificultades que las autoridades enfrentaban al tratar de reprimir el contrabando de chinos por la ruta costera. Véase *San Diego Evening Tribune*, 28 de junio de 1911.

de San Diego y de otros puertos principales.²⁹ Con el tiempo, las autoridades lograron arrestar a varios grupos de contrabandistas. Algunos de los primeros detenidos fueron J. W. “Gibb” McGarvin y su hermano Gus, pescadores de Oceanside, California, quienes abandonaron la lancha *America* en Half Moon Bay, en donde fueron aprehendidos. Otros grupos pronto fueron detenidos: los capitanes Adolph Adolphsen y Billy Sundgren, de la goleta *Earl K.*, así como Harry Lynch, Joseph Driscala y Richard McCarron, de la lancha motorizada *Morning Star*. También fueron arrestados los comerciantes chinos Wong Wing y Wong Ott, cómplices de los contrabandistas (Fox, 1913:532-539).

Uno de los grupos de contrabandistas más atrevidos fue el que estuvo integrado por Edward Hall, su esposa Ethel, Antonio Félix (miembro de una familia mexicana acaudalada) y James Wright. Varios de los miembros de esta pandilla –Ethel Hall (quien planeaba las operaciones), R. W. Tracy (un marinero de San Diego), Félix y Wright– fueron arrestados por las autoridades estadounidenses en noviembre de 1911. Ethel permaneció encarcelada casi un año en Los Ángeles en espera de ser juzgada por el delito de contrabando. Confesó su culpabilidad referente a uno de los cargos, pero en vista de que sufría de tuberculosis sólo tuvo que pagar una multa de diez dólares.³⁰

Entretanto, la señora Hall se había peleado con su esposo y se mudó a Ensenada para vivir con Félix, su amante. Pronto ella y Félix arreglaron un trato con otros colaboradores: Wong Mong Huy, comerciante de Ensenada, y Luis Fernández, comandante del puerto, así como Louis Fat, Ah Yet y Chinn Mann, importadores de San Francisco, con el propósito de introducir ilícitamente trabajadores chinos a esa ciudad. La señora Hall fungió como enlace, al realizar viajes continuamente entre Ensenada y San Francisco en relación con el negocio. Una noche, tres de los comerciantes chinos de San Francisco se reunieron con Jack Thorndyke y Thomas Griffin en un hotel de la ciudad, sin saber que en realidad eran agentes de inmigración. Las autoridades arrestaron a los cinco hombres en aquel momento, pero poco después dejaron en libertad a los agentes.

El 25 de enero de 1913 Hall fue deportada de Ensenada por las autoridades mexicanas, a petición de sus contrapartes estadounidenses, para

²⁹ Telegrama de John R. Booth, recaudador de aduanas en San Diego, al secretario del Tesoro, Washington, D. C., 9 de abril de 1890, en “Arrivals”, 1889-1890, parte 3, p. 1; Harry H. Weddle a Simpich, 11 de septiembre de 1911, en NA, RG 84, vol. 65, h. 349; declaraciones de W. R. Gunnis y Datus E. Coon, en “Report”, 1891:563-565 y 576-579; “Compilation”, 1906:11; *SFCh*, 10-11 de abril de 1890; *San Diego Union*, 9 de diciembre de 1897, y *San Diego Sun*, 5 y 7 de enero, y 24 de febrero de 1911.

³⁰ Harry H. Weddle al doctor B. H. Peterson, 19 de noviembre de 1912, y Peterson a la Secretaría de Gobernación, 27 de enero de 1913, anexados al informe de C. R. Ptanick, jefe político del Distrito Norte de la Baja California, a la Secretaría de Gobernación, 25 de enero de 1913; AGN, FPR, ref. caja 114, exp. 69/2, en IHH-UABC, caja 5, exp. 16, y Fox, 1913:534-536.

ser juzgada por su complicidad en las operaciones llevadas a cabo por los contrabandistas de San Francisco. Las autoridades de Ensenada querían deshacerse de Hall, quien, además de ser prostituta, se había comportado de manera escandalosa en varios establecimientos públicos del puerto. No se logró, sin embargo, la deportación de Wong Mong Huy ni de Félix debido a que residían legalmente en México.³¹

Los arrestos anteriores también condujeron a la aprehensión del capitán John Osterhaus, quien, con el tiempo, mostró ser el verdadero “cerebro” detrás de las operaciones del contrabando de chinos a lo largo de la costa de las Californias. Osterhaus era residente del puerto de San Pedro, cerca de Los Ángeles, así como dueño de una flota de goletas y chalupas ubicadas en distintos puertos. Al realizar las autoridades algunas pesquisas, se descubrió que existía una red de operaciones de contrabando de chinos coordinadas por Osterhaus. Los contrabandistas utilizaban San Diego, Catalina y otros lugares como centros para la transferencia de los chinos traídos de México a otros barcos para ser llevados a San Francisco.

En octubre de 1912, el guardacostas *Golden Gate*, dirigido por el teniente Henry Uhlke, se encontraba en persecución del *Samson No. 2*, que había desembarcado poco antes a un grupo de chinos en el arroyo Oakland. En un recorrido por la bahía de San Francisco, Uhlke encontró a otro barco, el *Alerta*. Al acercarse, se detectó que el nombre cubría otro —*Neptune*—, que se sabía era de un bote perteneciente a Osterhaus. Al abordar el barco, encontraron al maquinista Andrew Basil y a Osterhaus en la cabina principal. Al día siguiente, durante el interrogatorio, Basil confesó sobre las operaciones de contrabando en que el barco había sido involucrado, así como los papeles respectivos de él y de Osterhaus en el tráfico. Los testimonios y las demás pruebas recabadas fueron suficientes para enjuiciar y encarcelar a Osterhaus, quien durante largo tiempo había fungido como la mano maestra de muchas de las actividades llevadas a cabo en relación con el contrabando de chinos entre México y Estados Unidos (*San Diego Union*, 13 de noviembre de 1912, y Fox, 1913:539-540).

La campaña contra el contrabando de chinos no se terminó con el arresto de varios de sus participantes y jefes. Una vez que los inmigrantes chinos ilegales habían llegado a sus destinos respectivos y estaban entremezclados con el resto de los residentes de los barrios chinos de las grandes ciudades de Estados Unidos, fue extremadamente difícil establecer su verdadera situación legal en el país y seguir con el procedimiento de deportación (“Regulation”, 1900-1901, y Fox, 1913:531).

³¹ Según el inspector Weddle, Félix era ciudadano estadounidense. Es posible que haya tenido la doble nacionalidad. Weddle a Peterson, 19 de noviembre de 1912; Peterson a la Secretaría de Gobernación, 27 de enero de 1913; AGN, FPR, ref. caja 114, exp. 69/2; IHH-UABC, caja 5, exp. 16, y Fox, 1913:540-541.

Entretanto, durante el tiempo que los indocumentados pasaron en Estados Unidos su proceso de “americanización” siguió. A fin de frustrar los intentos de las autoridades para descubrir su identidad, las Seis Compañías se aseguraron de que se les entrenara y vistiera adecuadamente. También hicieron que memorizaran descripciones detalladas de las casas o residencias en donde supuestamente habían nacido, explicaciones de quiénes eran sus padres y vecinos, la escuela en que habían realizado sus estudios (si es que les preguntaban si habían asistido a alguna), los nombres de sus maestros y de los niños con quienes habían jugado, y así sucesivamente. Dado que los registros oficiales de San Francisco habían sido destruidos como resultado del terremoto e incendio de 1906, y que no existían copias duplicadas en el archivo central de la Oficina de Inmigración en Washington, la mayoría de los indocumentados chinos insistieron en que habían nacido allí (*San Diego Union*, 14 y 20 de mayo de 1906).

En caso de que un inmigrante chino ilegal fuera arrestado y luego puesto en libertad bajo fianza hasta que pudiera ser juzgado, la compañía que había arreglado su entrada a Estados Unidos presentaba una petición ante la corte para que la sesión fuera postergada. Mientras tanto, al individuo en cuestión se le daban clases adicionales en el idioma, así como en el tipo de ropa utilizado por los chinos de Estados Unidos. Para la fecha de la audiencia, parecía como si el acusado ya hubiera pasado algunos años en el país. Las Seis Compañías también cobraban el costo de llevar hasta el lugar del juicio a personas de San Francisco, inclusive algunos angloestadunidenses, para atestiguar que el acusado era hijo de tal y tal pareja y decir quiénes habían sido sus vecinos, etc. (Perkins, 1978:12-13, 21).

Aquellos chinos a los que les fue demostrado ser indocumentados rara vez eran deportados a México, dado que, con el apoyo de los agentes de las Seis Compañías, intentarían entrar al país otra vez de manera casi inmediata. En cambio, por lo general, eran devueltos a su país desde un puerto en California, como San Francisco. En ocasiones, los chinos indocumentados fueron deportados por su propia voluntad. Hubo quienes, al extrañar su tierra natal y familias, se entregaron a las autoridades estadounidenses y así recibieron un viaje gratis de regreso. Otros chinos, por los mismos motivos, cruzaban la frontera a México y luego se dejaban arrestar al intentar entrar de nuevo a Estados Unidos ilegalmente (*El Paso Herald*, 14 de junio de 1904 y 17, 22 y 24 de agosto de 1905, y Farrar, 1972:62).

El fin del contrabando

El contrabando de chinos por la frontera entre México y Estados Unidos fue interrumpido en 1916 debido a la invasión de Chihuahua por

la Expedición Pershing como represalia por el ataque villista a Columbus en marzo de aquel año, así como por las demás incursiones villistas a la región de Big Bend en Texas. Otro factor que condujo a una disminución notable en el tráfico durante aquella década fue la interrupción del servicio de los buques de vapor hacia Oriente con el estallido de la Primera Guerra Mundial, así como la campaña submarina sin restricciones practicada por los alemanes en contra de los barcos de los Aliados. Asimismo, la expulsión de muchos chinos del norte de México debido a los actos de violencia en su contra practicados por los soldados de los ejércitos revolucionarios eliminó una de las bases de apoyo importantes del sistema de contrabando (Rak, 1938:119-142; Cumberland, 1960:192-204; Hu-Dehart, 1980:285-305).

Al mismo tiempo, debido al hecho de que para 1917 el gobierno estadounidense había decretado leyes que prohibían la entrada a su país de inmigrantes procedentes de Asia en general, a partir de esta fecha sus inspectores se vieron obligados a ejercer una vigilancia más estricta para evitar la introducción ilícita de individuos provenientes de otras regiones de este continente, como los japoneses e hindúes, que también intentaron entrar a Estados Unidos a través de la frontera con México ("Smuggling", 1970:191-192; Myers, 1971:23, 40). De hecho, el contrabando de inmigrantes ilegales japoneses ya había comenzado muchos años antes de esta fecha, incrementándose de manera notable a partir de 1910.³²

Aunque el contrabando de chinos se reanudó hasta cierto punto durante la década de los veinte, la promulgación de la Ley de Cuotas de 1921, que restringía el número de inmigrantes de cada país y región a cifras predeterminadas por el gobierno, provocó un incremento en los indocumentados europeos que intentaban entrar a Estados Unidos por la ruta del sur. Las dificultades experimentadas al intentar detener este nuevo flujo de inmigrantes ilegales llegó a desplazar finalmente el contrabando de chinos como el principal problema al que el Servicio de Inmigración fronterizo había tenido que enfrentar durante tantos años. Después de 1924, el número de inmigrantes europeos que entraban a Estados Unidos ilícitamente decreció sustancialmente, mientras que el número y la proporción de mexicanos con relación al volumen total de inmigrantes aumentaron.

Para esta fecha (1924), sin embargo, el Congreso estadounidense, con una apropiación de alrededor de un millón de dólares, había establecido la Patrulla Fronteriza para tratar el problema de los indocumentados mexicanos (*San Francisco Chronicle*, 2 de mayo de 1927; Samora, 1971:35-38; Myers, 1971:30-31, 43-44).

³² Entrevista con Harry H. Weddle, segunda sesión, 20 de agosto de 1959, en SDHS, OHP, pp. 4-5, y *San Diego Union*, 8 de mayo de 1911.



Conclusiones

La región fronteriza entre las Californias se convirtió en una de las zonas principales de acción para los contrabandistas de chinos, sobre todo a partir de 1905, con el incremento en la vigilancia del Servicio de Inmigración en la región de El Paso y Ciudad Juárez.

Comenzando con la administración del general Luis Torres, las autoridades mexicanas del Distrito Norte de Baja California intentaron cooperar con el Servicio de Inmigración estadounidense para reprimir el tráfico. Su disposición para cooperar, sin embargo, no fue suficiente para evitar el surgimiento de tensiones y dificultades entre las autoridades de los dos gobiernos sobre el asunto. Con el tiempo, el Servicio de Inmigración vio la necesidad de destacar agentes dentro del territorio mexicano para que pudieran de esta manera tener mayores posibilidades de arrestar a los violadores de las Leyes de Exclusión en sus intentos de pasar por la frontera. Esta práctica condujo a quejas por parte del gobierno mexicano por el “secuestro” de sus ciudadanos para ser juzgados en Estados Unidos y también en contra de lo que vieron como una violación de la soberanía nacional.

A pesar de los fuertes golpes que las autoridades estadounidenses asestaron al contrabando con el arresto de varios de los participantes y líderes de los grupos involucrados, una vez que los ilegales llegaban a los barrios chinos de las ciudades y se integraban al resto de la población era muy difícil detectarlos. También era difícil entablar juicios en su contra por la falta de suficientes pruebas, así como por el apoyo que las Seis Compañías daban a los acusados para su defensa jurídica. El tráfico en chinos no fue interrumpido hasta mediados de la década de 1910 a 1920, cuando la creciente intensidad del movimiento revolucionario en el norte de México, junto con el estallido de la Primera Guerra Mundial, cerró las rutas tradicionales utilizadas por los traficantes.

Siglas y referencias

Archivos

AGN	Archivo General de la Nación, México, D.F.
AHES	Archivo Histórico del Estado de Sonora, Hermosillo, Sonora.
ASDN, H	Archivo de la Secretaría de la Defensa Nacional, México, D.F., Ramo: Historia.
FG	Fondo Gobernación, Archivo General de la Nación, México, D.F.
FPD	Fondo Archivo Porfirio Díaz, Universidad Iberoamericana, México, D.F.

- FPR Fondo Periodo Revolucionario, Archivo General de la Nación, México, D.F.
- IIH-UABC Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Autónoma de Baja California, Tijuana, B.C.
- NA, RG 59, 812.00 United States, Department of State, Record Group 59, file 812.00, *Records of the Department of State Relating to the Internal Affairs of Mexico, 1910-1929*, Microcopy 274, National Archives and Records Service, Washington, D.C.
- NA, RG 84 United States, Department of State, *Records of the Foreign Service Posts*, Record Group 84, National Archives, Washington, D.C.
- SDHS, OHP San Diego Historical Society, San Diego, California, Oral History Program.

Periódicos

- El Paso Herald*, El Paso, Texas.
- El Paso Herald Post*, El Paso, Texas.
- Los Angeles Herald*, Los Ángeles, Cal.
- Los Angeles Times*, Los Ángeles, Cal.
- New York Times*, Nueva York, N.Y.
- San Diego Evening Tribune*, San Diego, Cal.
- San Diego Union*, San Diego, Cal.
- San Diego Sun*, San Diego, Cal.
- San Diego World*, San Diego, Cal.
- San Francisco Chronicle*, San Francisco, Cal.

Bibliografía secundaria

- “Alleged Illegal Entry into the United States of Chinese Persons”, 55o. Congreso, primera sesión: 1897, Documentos 120, 167 (Serial Nos. 3562 y 3563).
- “Arrivals of Chinese”, 51o. Congreso, primera sesión: 1889-1890, Senate Executive Document No. 97 (Serial No. 2686), y 52o. Congreso, primera sesión, 1891-1892, Senate Miscellaneous Document No. 67 (Serial No. 2904).
- Barth, Gunther, *Bitter Strength: A History of the Chinese in the United States, 1850-1870*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1964.
- Bennett, Marion T., *American Immigration Policies: A History*, Washington (D. C.), Public Affairs Press, 1963.
- Bonifaz, Roselia, “Conformación del Distrito Norte de Baja California,

- 1887-1911”, en *Ensenada: nuevas aportaciones para su historia*, Mexicali, Universidad Autónoma de México, 1999, pp. 307-365.
- “Compilation from the Bureau of Immigration of Facts Concerning the Enforcement of the Chinese Exclusion Laws, May 23, 1906”, 59o. Congreso, primera sesión: 1905-1906, House of Representatives Report No. 947 (Serial No. 4990).
- Coolidge, Mary Roberts, *Chinese Immigration*, Nueva York, Henry Holt and Company, 1909.
- Cumberland, Charles Curtiss, “The Sonora Chinese and the Mexican Revolution”, *Hispanic American Historical Review*, vol. 40, 1960, pp. 191-211.
- Dobie, Charles Caldwell, *San Francisco's Chinatown*, Nueva York, D. Appleton-Century Company, 1936.
- Farrar, Nancy, “The History of the Chinese in El Paso, Texas: A Case Study of an Urban Immigrant Group in the American West”, tesis de maestría, El Paso, Texas, University of Texas, 1970.
- , *The Chinese in El Paso*, El Paso, Texas Western Press/University of Texas at El Paso, 1972.
- Fox, L. Clifford, “Pursuing the Smuggler”, *Overland Monthly*, 2ª serie, LXI (junio de 1913), pp. 531-541.
- Hagar, Anna Marie, *The Filibusters of 1890: The Captain John F. Janes and Lower California Newspaper Reports and the Walter G. Smith Manuscript*, Los Ángeles, Dawson's Book Shop, 1968.
- Holder, Charles Frederick, “The Dragon in America: Being an Account of the Workings of the Chinese Six Companies in America and its Population of the United States with Chinese”, en *The Arena*, 32, 177, agosto de 1904, pp. 113-122.
- Hu-Dehart, Evelyn, “Immigrants to a Developing Society: The Chinese in Northern Mexico, 1875-1932”, *Journal of Arizona History*, vol. 21, 3, 1980, pp. 275-312.
- Kung, Shien-woo, *Chinese in American Life: Some Aspects of Their History, Status, Problems, and Contributions*, Seattle, University of Washington Press, 1962.
- Lai, H. Mark, *Outline History of the Chinese in America*, San Francisco (California), Chinese-American Studies Planning Group, 1973.
- Lister, Florence C., y Robert H. Lister, “Chinese Sojourners in Territorial Prescott”, *Journal of the Southwest*, 31, 1, 1989, pp. 1-111.
- Loomis, A. W., “The Chinese Six Companies”, *Overland Monthly*, nueva serie, II, septiembre de 1868, pp. 221-227.
- Lyman, Stanford M., *Chinese Americans*, Nueva York, Random House, 1974.
- McKee, Delber L., *Chinese Exclusion Versus the Open Door Policy, 1900-1906: Clashes Over China Policy in the Roosevelt Era*, Detroit, Wayne State University Press, 1977.

- Mei, June, "Socioeconomic Origins of Emigration: Guangdong to California, 1850-1882", en Lucie Cheng y Edna Bonacich (eds.), *Labor Immigration Under Capitalism: Asian Workers in the United States Before World War II*, Berkeley (Calif.), University of California Press, 1984, pp. 224-233.
- Myers, John Myers, *The Border Wardens*, Englewood Cliffs (New Jersey), Prentice-Hall, 1971.
- Ngon, Fong Kom (Walter N. Fong), "The Chinese Six Companies", *Overland Monthly*, vol. 23, 4, mayo de 1894, pp. 519-526.
- Olmstead, Roger, "The Chinese Must Go!", *California Historical Quarterly*, 50, 3, septiembre de 1971, pp. 285-294.
- Perkins, Clifford Alan, *Border Patrol: With the U.S. Immigration Service on the Mexican Boundary, 1910-1954*, El Paso, Texas Western Press/University of Texas at El Paso, 1978.
- Rak, Mary Kidder, *Border Patrol*, Boston, Houghton Mifflin, 1938.
- "Regulation of Coming of Chinese into the United States", 56o. Congreso, segunda sesión: 1900-1901, House Report No. 2503 (Serial No. 4213).
- "Report on Chinese Immigration", 2 de marzo de 1891, 51o. Congreso, segunda sesión: 1890-1891, House of Representatives Report No. 4048 (Serial No. 2890).
- Reynolds, James Bronson, "Enforcement of the Chinese Exclusion Law", en Emory R. Johnson (ed.), *Chinese and Japanese in America: The Annals of the American Academy of Political and Social Science, Philadelphia*, 34, 2, septiembre de 1909 (reimpreso en San Francisco por R. & E. Research Associates, 1970).
- Richardson, James D. (ed.), *A Compilation of Messages and Papers of the Presidents, 1789-1902*, Washington (D. C.), Bureau of National Literature and Art, 1907, 10 vols.
- Samora, Julián, *The Wetback Story*, Notre Dame (Ill.), University of Notre Dame, 1971.
- "Smuggling and Surreptitious Entry of Orientals", en *California and the Oriental: Japanese, Chinese, and Hindus. Report of the State Board of California to Governor William D. Stephens, June 19, 1920. Revised to January 1, 1922* (reimpreso en San Francisco por R. & E. Research Associates, 1970), pp. 191-192.
- "Some Reasons for Chinese Exclusion. Meat vs. Rice. American Manhood Against Asiatic Coolieism. Which Shall Survive?", folleto publicado por la American Federation of Labor, en 57o. Congreso, primera sesión: 1901-1902, Senate Document No. 127 (Serial No. 4231), Washington, D.C., Government Printing Office, 1902.
- U.S. Department of Justice, Immigration and Naturalization Service, *The Border Patrol: Its Origin and Mission*, Washington, D.C., Government Printing Office, 1978.



Velázquez Morales, Catalina, *Los inmigrantes chinos en Baja California, 1920-1937*, Mexicali, Universidad Autónoma de Baja California, 2001.

Wellborn, Mildred, "The Events Leading to the Chinese Exclusion Acts", en *Annual Publications of the Historical Society of Southern California*, vol. 9, ptes. 1-2 (1912-1913), pp. 49-58.