

## POLÍTICAS Y PRÁCTICAS MIGRATORIAS: LOS FLUJOS DE GALLEGOS Y ASTURIANOS A BUENOS AIRES (1840-1860)\*

POR

NADIA ANDREA DE CRISTÓFORIS

Universidad de Buenos Aires

Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (Argentina)

---

En el presente artículo nos proponemos analizar las ideas y políticas migratorias españolas y argentinas vigentes en las décadas centrales del XIX, en relación con los flujos de gallegos y asturianos que partieron hacia Buenos Aires. A partir de un conjunto variado de fuentes (informes consulares, expedientes y licencias de emigración, compendios legislativos, actas y reglamentos de la «Comisión de Inmigración», prensa de la época, obras de los contemporáneos, padrones de habitantes, entre otras) intentaremos demostrar el peso relativo o más bien limitado de las políticas mencionadas, en la conformación de las corrientes en cuestión. Estas últimas se incrementaron mayoritariamente merced a mecanismos de traslado no oficiales y utilizaron en muy escasa medida la infraestructura pública destinada a acoger a los recién llegados.

PALABRAS CLAVE: *Políticas migratorias, gallegos, asturianos, Buenos Aires, mecanismos de traslado.*

---

Entre 1840 y 1860 la emigración de gallegos y asturianos a Buenos Aires se incrementó, en comparación con los niveles que había alcanzado en las décadas precedentes<sup>1</sup>. La ciudad porteña se convirtió en el segundo destino ame-

---

\* Este trabajo forma parte del proyecto UBACyT S 830 (Universidad de Buenos Aires) que se encuentra bajo mi dirección y fue realizado gracias a una beca otorgada por el *Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas* y a un subsidio del *Centro de Estudios Hispánicos e Iberoamericanos* (Fundación Carolina de España), destinado a financiar el proyecto de investigación CEHI 08/03, dirigido por Fernando Devoto. Agradezco a este último y a las instituciones mencionadas el apoyo brindado.

<sup>1</sup> Ello se deduce de la documentación surgida en la sociedad de llegada, como son los li-

ricano de las corrientes del noroeste hispánico, luego del cubano, que mantuvo una notoria y antigua preeminencia al respecto<sup>2</sup>. Desde fines del siglo XVIII Buenos Aires había sido un importante ámbito de acogida de la migración astur-galaica, y a mediados del XIX ese papel se consolidó, al albergar a una importante colectividad de españoles de dicho origen<sup>3</sup>.

La emigración española hacia América, que en las décadas centrales del siglo XIX procedía no sólo de Galicia o Asturias, sino también de otras regiones del litoral cantábrico, Cataluña, islas Canarias o Baleares, terminó generando sus propios defensores y detractores, dentro de la Península<sup>4</sup>. A medida que las salidas aumentaron, el gobierno español comenzó a prestar una mayor atención a los modos en que se llevaban a cabo, y a los efectos que producían den-

---

bros de desembarco de pasajeros o el censo de habitantes de Buenos Aires de 1855. Cfr. *Libros de entradas de pasajeros*, Archivo General de la Nación, Buenos Aires, Argentina (AGN), Sala (S) X 36-8-13, S X 36-8-14, S X 36-8-15, S X 36-8-16, S X 36-8-17, S X 36-8-18, S X 36-8-19, S X 36-8-20, S X 36-8-21 y S X 36-8-22. *Censo de Buenos Aires de 1855*, AGN, Censos y padrones, vols. 1390-1402.

<sup>2</sup> Vázquez González, 1999: 417. Gómez Gómez, 1996: 39. Yáñez Gallardo, 1988: 126-129.

<sup>3</sup> Según nuestros propios cálculos, hacia 1855 había aproximadamente unos 1.492 gallegos y unos 145 asturianos (de ambos sexos), en Buenos Aires. Entre los primeros hallamos alrededor de 1.263 varones y 229 mujeres, mientras que entre los segundos, unos 113 hombres y unas 32 migrantes del sexo femenino. Podemos agregar que los gallegos constituían el principal grupo numérico, desde un punto de vista regional, dentro del conjunto total de españoles. Cfr. *Censo de Buenos Aires de 1855*, AGN, Censos y padrones, vols. 1390-1402. En base a esta misma fuente, Gladys Massé llegó a contabilizar unos 1.474 gallegos y 182 asturianos (de ambos sexos) (V. Massé, 1992: 336-338). Tanto nuestra cuenta como la de esta última investigadora adolecen de ciertas debilidades, que conducirían al subregistro de los migrantes del noroeste hispánico: por un lado, el hecho de que en algunos casos, los empadronadores no colocaron el lugar o ciudad de nacimiento de los sujetos censados, lo que impide la identificación de los gallegos y asturianos en la documentación conservada; por otro lado, con el paso del tiempo muchas planillas censales se perdieron, deterioraron o desordenaron. Creemos que este último factor pudo haber afectado los dos cálculos en consideración, provocando las diferencias que se aprecian en las cifras expuestas.

<sup>4</sup> El peso de los intereses de la burguesía industrial y comercial, o la vigencia de concepciones «poblacionistas», contribuyó a originar un sentimiento contrario a las migraciones, que eran percibidas como una «pérdida de brazos» y como un factor que obstaculizaba la *felicidad* del Estado. Por el contrario, desde puntos de vista diferentes, se valoraron los efectos positivos de las salidas de personas para la economía española, en especial, por las remesas y por las fortunas que portaban los que retornaban. Para las primeras posturas, v. por ejemplo: Navarro, 1846: 26. Faro de Vigo, II / 39 (Vigo, 1854): 1 y 2. J. M. y A., I / 64 (Vigo, 1873): 2. La Concordia, I / 6 (Vigo, 1873): 2. Neira, II / 74 (Vigo, 1874): 1. Blanco de Crespo, II / 11 (Vigo, 1874): 1 y 2. Conrado y Asprer, 1881: IX, 6, 16, 121, 123 y 124. Canella Secades, 1881: 12 y 13. Saco y Brey, 1881: 33-35. Para las segundas posiciones, cfr., entre otros: Conde de San Juan, II / 15 (La Coruña, 1861): 229. La Concordia, I / 6 (Vigo, 1873): 1.

tro de la sociedad de partida, a un nivel socio-económico. A partir de 1853 se sancionaron varias disposiciones en materia migratoria, orientadas en líneas generales a facilitar, autorizar y regular los desplazamientos a las colonias, como a otros Estados americanos independientes. Desde el lado rioplatense, los gobiernos de la Confederación Argentina y del Estado de Buenos Aires también manifestaron una importante y renovada preocupación por los fenómenos migratorios, que estuvo condicionada por el interés de las élites dirigentes de fomentar la llegada de europeos. Al promediar el siglo XIX los poderes públicos de ambos lados del Atlántico parecían predispuestos a intervenir sobre los procesos de movilidad humana, aunque con propósitos y por motivos diferentes. El análisis de estas ideas y políticas migratorias ocupará la primera parte del presente artículo. No sólo buscaremos identificarlas y describirlas, sino que también intentaremos señalar los límites que existieron para que pudieran ser llevadas a la práctica. Para ello examinaremos las irregularidades que se cometieron en la organización de expediciones de colonos españoles hacia la ciudad porteña y los mecanismos no oficiales que facilitaron el traslado de los gallegos y asturianos al Río de la Plata.

## 1. EL POSICIONAMIENTO DE LA OPINIÓN Y DE LOS PODERES PÚBLICOS FRENTE A LOS PROCESOS MIGRATORIOS

### 1.1. *Débiles regulaciones para unos flujos crecientes*

A mediados del siglo XIX, y dentro del ámbito español, las prescripciones en materia emigratoria se limitaban a la normativa impuesta desde 1835 para la emisión de pasaportes y a las reiteradas restricciones estipuladas para la partida de mozos en edad militar<sup>5</sup>. El marco legislativo que establecía las condiciones en que se debían organizar las expediciones de emigrantes era muy vago, o casi inexistente. De este modo, las contratas masivas, muy generalizadas desde la década del cuarenta del ochocientos, se llevaban a cabo de modo bastante irregular, favoreciendo los intereses de los armadores, consignatarios y capitanes involucrados en las mismas, y perjudicando a los colonos<sup>6</sup>.

---

<sup>5</sup> En relación con la Real Orden de 10 de julio de 1835, podemos comentar que estableció el procedimiento que debían seguir los particulares para obtener el pasaporte. En líneas generales, el trámite se simplificó, con respecto al estipulado a fines del setecientos. Por un lado, se pasó a exigir una menor cantidad de documentación, y por otro lado, los pasaportes ya no serían expedidos por un limitado número de instituciones, sino por los diferentes jefes de distrito o de partido judicial a los que estuvieran supeditados los peticionantes. Cfr. De Nieva, 1836: 282.

<sup>6</sup> Yáñez Gallardo, 1996: 34; 2004: 83.

Los abusos cometidos en la conducción de canarios a América eran conocidos por las autoridades: en las expediciones que se organizaban a Venezuela, por ejemplo, los capitanes obtenían mayores ganancias que las previstas (25 pesos del gobierno más una suma que variaba de 42 a 60 pesos, de los emigrantes) y además, una vez en su destino, obligaban a los colonos a trabajar para determinadas personas o corporaciones, hasta que pudieran pagar el importe del pasaje<sup>7</sup>. La imposición de este tipo de exigencias ilegales y la necesidad de limitarlas, impulsaron al gobierno español a prohibir el pasaje de los canarios al Continente Americano, a mediados del siglo XIX.

También con los gallegos que se dirigían al Río de la Plata se cometieron importantes abusos. Numerosos testimonios coinciden en señalar que muchas veces, las operaciones vinculadas al traslado de estos españoles estuvieron consignadas a la casa «Llavallol e hijos», anteriormente especializada en el tráfico de negros<sup>8</sup>. Los peninsulares del noroeste hispánico eran contratados por agentes en España, quienes ponían en marcha distintas estrategias propagandísticas y de cooptación<sup>9</sup>. Los sujetos «enganchados» viajaban hacinados, sin suficiente agua

---

<sup>7</sup> R. O. de 21 de mayo de 1847, Sociedad de Abogados y Escritores, 1860: 439. Los colonos canarios también fueron condenados a graves condiciones de sujeción en el caso de las expediciones que se dirigieron al Río de la Plata. Nelson Martínez Díaz estudió cómo operó el empresario consignatario Juan María Pérez, en el ámbito uruguayo, atrayendo inmigración canaria hacia Montevideo. Según los contratos suscritos por Pérez con los peninsulares en cuestión, estos últimos quedaron obligados a pagar al empresario lo adeudado en concepto de pasaje, en una cantidad de tiempo determinada. De lo contrario, debían trabajar para Pérez, hasta cubrir su deuda. Cfr. Martínez Díaz, XXXVIII / 151-152 (Madrid, 1978): 369-370.

<sup>8</sup> *El Cónsul de S. M. participa a S. E. la llegada de 159 pasajeros colonos españoles a bordo del Bergantín mercante español «León», procedentes del puerto del Carril*, Bs. As., 31 de agosto de 1852; *El Cónsul de S. M. participa a S. E. el modo con que son tratados los colonos españoles que llegan a este país, refiriéndose particularmente a los últimamente conducidos por el Bergantín «León»*, Bs. As., 29 de septiembre de 1852, Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores (AMAE), Correspondencia con Embajadas y Legaciones. Argentina, 1852-1866, legajo H 1348. *El Encargado de Negocios de S. M. participa la próxima salida de Buenos Aires del Bergantín «Juan» de regreso para La Coruña, y da cuenta de una conferencia que con el Señor Zambrano tuvo el consignatario de este buque y del «Tigre»*, Montevideo, 2 de julio de 1852; *El Encargado de Negocios de S. M. transcribe un oficio del Sr. Zambrano remitiendo un anuncio capcioso publicado en Buenos Aires para el pago de los pasajes de las expediciones fraudulentas de los Bergantines «Juan» y «Tigre» llegados a aquel puerto en 1852*, Montevideo, 29 de noviembre de 1853, AMAE, Política Uruguay, 1845-1853, legajo H 2705. Sarmiento, 1951: 169. Wilde, 1917: 101 y 102. Díaz, 36 (La Plata, 1960): 103.

<sup>9</sup> Circular N.º 1016 del Gobierno de la Provincia de La Coruña, *Boletín Oficial de la Provincia de La Coruña*, 186 (La Coruña, 1859): 1. A través del análisis de los libros de desembarco (AGN) se puede corroborar la capacidad de los sujetos mencionados en la conducción de emigrantes a Buenos Aires, tanto por el elevado número de pasajeros que transportaban en

ni alimentos. A su llegada a la ciudad de Buenos Aires eran alojados en una barraca, donde nuevamente las condiciones de vida eran penosas, por la falta de espacio y la promiscuidad que tenían que soportar<sup>10</sup>. Una vez allí, debían esperar a ser empleados por el gobierno o por particulares. El régimen rosista fomentó este «tráfico humano», con el fin de disponer de una mano de obra barata que ocupara puestos de trabajo en la policía, los hospitales, en el arreglo de las calles o en el gremio de serenos<sup>11</sup>. Incluso, y frente a las periódicas carestías de mano de obra en el medio rural, el Gobernador de Buenos Aires llegó a contratar personalmente a muchos de estos gallegos para que desempeñaran distintas tareas en algunas de sus estancias o propiedades (Palermo, Santos Lugares, San Martín, San Benito de Rosario o Chacabuco, por ejemplo), en calidad de peones<sup>12</sup>. Además, y ante los problemas surgidos para reclutar y mantener los efectivos dentro de las fuerzas militares, el Gobernador de Buenos Aires obligó a muchos gallegos (y a otros españoles) a incorporarse al ejército<sup>13</sup>, por lo cual fue duramente criticado por los representantes diplomáticos de España en el Río de la Plata, que veían en esta decisión un grave impedimento para lograr un tratado de amistad entre España y el Estado de Buenos Aires<sup>14</sup>.

---

cada embarcación, como por la frecuencia con que llevaban a cabo las expediciones. En el AMAE también existe una rica evidencia al respecto.

<sup>10</sup> *El Cónsul de S. M. participa a S. E. el modo con que son tratados los colonos españoles que llegan a este país, refiriéndose particularmente a los últimamente conducidos por el Bergantín «León»*, Bs. As., 29 de septiembre de 1852, AMAE, Correspondencia con Embajadas y Legaciones. Argentina, 1852-1866, legajo H 1348. *Comunicación al Comandante General del Departamento del Ferrol*, San Ildefonso, 27 de agosto de 1852, AMAE, Política Uruguay, 1845-1853, legajo H 2705.

<sup>11</sup> *Varias relaciones inclusa la Instrucción que mandó S. E. con respecto a los españoles y la demostración que en junio de 1847 mandó el Sr. Capitán Rodríguez, para el arreglo de los sueldos, por las edades*, AGN, División Nacional (DN), Gobierno, 1811-1861, S X 27-7-11; Artículo del Iruracbat que se cita en la anterior circular, *Boletín Oficial de la Provincia de La Coruña*, 186 (La Coruña, 1859): 2; Ruiz Palazuelos (Bs. As., 1928): 12. Bollo Cabrios, 40 (Bs. As., 1990): 265-266.

<sup>12</sup> AGN, DN, Secretaría de Rosas, Estancia San Martín. Santos Lugares de Rosas. Alcalde Vera. Quinta San Benito de Rosario y Palermo, 1845, S X 43-2-8. Gelman, LIX / 215 (Madrid, 1999): 136-139.

<sup>13</sup> *Relación de los españoles empleados en los trabajos del Ejército en los Santos Lugares de Rosas*, AGN, DN, Gobierno, 1811-1861, S X 27-7-11. *El Encargado de Negocios de S. M. anuncia a S. E. la llegada a Buenos Aires de colonos españoles y hace presente de nuevo el gran perjuicio que esto causa a los intereses materiales y políticos de España en estos países*, Montevideo, 12 de agosto de 1851, AMAE, Política Uruguay, 1845-1853, legajo H 2705. La España, 171 (Bs. As., 1865): 1290. El Español, 1 (Bs. As., 1852): 1. Gelpi, 89 (Bs. As., 1860): 3; 113 (Bs. As., 1860): 3. Wilde, 1917: 102.

<sup>14</sup> *El Encargado de Negocios de S. M. comunica a S. E. que han llegado tres buques espa-*

A lo largo del año 1852 algunos casos de emigración clandestina y de abusos cometidos en el transporte de emigrantes españoles (en su mayoría, del noroeste hispánico) hacia el Río de la Plata, alarmaron a los agentes diplomáticos españoles allí instalados y a las autoridades argentinas<sup>15</sup>. Se trataba de la llegada de tres bergantines, el «Juan», «Tigre» y «León» (en los meses de abril, mayo y agosto, respectivamente), provenientes del Carril. Estas expediciones estuvieron consignadas a la casa «Llavallol e hijos», que había adelantado a los colonos el importe del pasaje. Los problemas con estas empresas fueron de distinto tipo: en primer lugar, hubo pasajeros que llegaron sin pasaporte (incluso, algunos de estos últimos, fueron obligados a cambiar su nombre, por indicación del capitán, y para mantener oculta su identidad)<sup>16</sup>. En segundo lugar, las condiciones de alojamiento en la barraca destinada a albergar a los migrantes durante los primeros días de su estancia en el nuevo país, fueron «inhumanas», por la falta de espacio y de higiene<sup>17</sup>. En tercer lugar, se re-

---

*ñoles a Buenos Aires cargados de colonos gallegos, y reproduce los inconvenientes graves que este tráfico inmoral causa a los intereses de España*, Montevideo, 21 de junio de 1850, AMAE, Correspondencia con Embajadas y Legaciones. Uruguay, 1845-1846, legajo H 1786.

<sup>15</sup> *El Cónsul de S. M. en vista del despacho de S. E. de 31 de julio último, continuará practicando como hasta aquí todas las gestiones que sean conducentes para impedir la continuación del escandaloso tráfico de colonos españoles con infracción de las disposiciones vigentes y con grave perjuicio del buen nombre español*, Bs. As., 7 de diciembre de 1852, AMAE, Correspondencia con Embajadas y Legaciones. Argentina, 1852-1866, legajo H 1348.

<sup>16</sup> *El Cónsul de S. M. remite a S. E. una lista clasificada de los individuos venidos sin pasaporte desde la Península a bordo del Bergantín español «León» y presentados a matricularse hasta la fecha en este Consulado*, Bs. As., 26 de octubre de 1852, AMAE, Correspondencia con Embajadas y Legaciones. Argentina, 1852-1866, legajo H 1348. *Relación de los individuos españoles venidos desde la Península a Buenos Aires en el Bergantín español «Juan» sin el correspondiente pasaporte de las autoridades competentes*, Bs. As., 21 de febrero de 1853, AMAE, Correspondencia con Embajadas y Legaciones. Argentina, 1852-1866, legajo H 1348. *Relación de los individuos españoles venidos desde la Península a Buenos Aires en el Bergantín español «Tigre» sin el correspondiente pasaporte de las autoridades competentes*, 21 de febrero de 1853, AMAE, Correspondencia con Embajadas y Legaciones. Argentina, 1852-1866, legajo H 1348. *Relación de los individuos españoles venidos desde la Península a Buenos Aires en el Bergantín español «León» sin pasaporte y que no constan en las listas presentadas por su capitán*, 21 de febrero de 1853, AMAE, Correspondencia con Embajadas y Legaciones. Argentina, 1852-1866, legajo H 1348. *Relación de los individuos españoles venidos desde la Península a Buenos Aires en el Bergantín español «León» sin pasaporte y que no constan en las listas presentadas por su capitán*, sin fecha, AMAE, Correspondencia con Embajadas y Legaciones. Argentina, 1852-1866, legajo H 1348. *Relación de los individuos españoles venidos desde la Península a Buenos Aires en el Bergantín español «Juan» sin el correspondiente pasaporte de las autoridades competentes*, sin fecha, AMAE, Correspondencia con Embajadas y Legaciones. Argentina, 1852-1866, legajo H 1348.

<sup>17</sup> *El Cónsul de S. M. participa a S. E. el modo con que son tratados los colonos españoles*

gistraron maltratos durante la travesía, que se tradujeron en una disminución de las cuotas de alimentos prescritas en los contratos, a modo de castigo, en relación con ciertos migrantes. Por último, Llavallol exigió a los colonos arribados a la ciudad porteña que le pagaran directamente el importe del pasaje, a través de un anuncio que fue publicado en el periódico *La Tribuna*<sup>18</sup>. De este modo contravino la disposición del gobierno español de que los emigrantes depositaran dicho importe en el Consulado español, para que este último tuviera en su poder el dinero, hasta tanto se comprobara que el capitán, armador o consignatario del buque no habían cometido abusos en la organización y puesta en marcha de su empresa.

Los emigrantes gallegos y asturianos llegados a Buenos Aires en este tipo de expediciones tenían que trabajar duramente en los primeros años de su estadía en la nueva sociedad, para pagar su pasaje y mantenerse. Muchos de ellos tomaban conciencia de que las promesas que se les habían hecho al partir no se cumplían<sup>19</sup>, y en algunos casos, intentaban fugarse, aprovechando la partida de embarcaciones rumbo a Europa. En el año 1846, el anuncio de la próxima salida del buque «Havre», despertó el deseo de algunos españoles llegados mediante contrato, de abandonar las condiciones de vida a las que estaban sometidos en la ciudad porteña. Sabemos que en tres de los casos comentados, los colonos no habían saldado su deuda del pasaje, por lo tanto, fueron rápidamente denunciados por las autoridades del puerto<sup>20</sup>. La complicidad de parte

---

*que llegan a este país, refiriéndose particularmente a los últimamente conducidos por el Bergantín «León», Bs. As., 29 de septiembre de 1852, AMAE, Correspondencia con Embajadas y Legaciones. Argentina, 1852-1866, legajo H 1348.*

<sup>18</sup> *El Encargado de Negocios de S. M. transcribe un oficio del Sr. Zambrano remitiendo un anuncio capcioso publicado en Buenos Aires para el pago de los pasajes de las expediciones fraudulentas de los Bergantines «Juan» y «Tigre» llegados a aquel puerto en 1852, Montevideo, 29 de noviembre de 1853, AMAE, Política Uruguay, 1845-1853, legajo H 2705.*

<sup>19</sup> Un migrante asturiano, arribado a Buenos Aires hacia 1847, denunciaba que, además del mal trato recibido en su travesía hacia la mencionada ciudad, no había sido colocado convenientemente, tal como estaba previsto. Según su testimonio, la notoria falta de recursos que padecía, tanto él como sus compañeros de viaje, le impedía pagar el pasaje adeudado. Cfr. *El Encargado de Negocios de S. M. remite a S. E. una solicitud de Faustino García Otero en que pide que su madre sea relevada del pago del pasaje que a él corresponde satisfacer aquí, según contrato, por traslación de la Península al Río de la Plata, Montevideo, 20 de agosto de 1847, AMAE, Política Uruguay, 1845-1853, legajo H 2705.*

<sup>20</sup> *El Capitán Interino del puerto da parte de la fuga de los dos colonos españoles que instruye esta comunicación, Bs. As., 22 de enero de 1846, AMAE, Correspondencia. Embajadas y Legaciones. Uruguay, 1845-1846, legajo H 1786. El Capitán Interino del puerto da parte de la fuga de otro colono español, Bs. As., 23 de enero de 1846, AMAE, Correspondencia. Embajadas y Legaciones. Uruguay, 1845-1846, legajo H 1786.*

de la tripulación del «Havre» con estos colonos parece haber sido bastante importante: uno de los españoles llegó a disfrazarse con las ropas de un marinero para intentar confundirse con ellos, dentro de la embarcación<sup>21</sup>.

Los pleitos por los intentos de huida o de evasión del pago del pasaje debieron ser frecuentes, por lo que la Legislatura de Buenos Aires llegó a aprobar un proyecto de ley (luego promulgado por el Poder Ejecutivo) por el cual los Jueces de Paz conocerían y resolverían en primer grado, todo asunto o demanda acerca de dos tipos de conflictos básicos: por un lado, los vinculados con el incumplimiento de los contratos de pasajes celebrados entre los inmigrantes y el empresario o capitán del buque conductor; y por otro lado, los relacionados con el incumplimiento de los contratos de conchabo, acordados entre los inmigrantes y los patrones que los hubieran tomado a su servicio<sup>22</sup>. Asimismo, se proponía que los buques que transportaran migrantes quedaran exentos del derecho de puerto, siempre que condujeran al menos cincuenta personas<sup>23</sup>. Evidentemente, este tipo de cláusulas traducía y defendía ciertos intereses, en especial, aquellos de capitanes, consignatarios y empleadores en general. No olvidemos que en esos momentos, el Presidente de la Cámara de Senadores de la provincia de Buenos Aires, impulsor del proyecto de ley mencionado, no era otro que el mismo Felipe Llavallol, quien como ya comentamos, era el consignatario de muchas de las expediciones organizadas desde el noroeste hispánico. Este empresario había logrado cierta protección del régimen rosista, en lo relativo a la realización de negocios vinculados al tráfico de emigrantes. Además de disponer de una ley como la comentada precedentemente, que garantizaba la intervención del poder político en caso de incumplimiento de los contratos de pasajes y de conchabo, por parte de los recién llegados, Felipe Llavallol gozaba de una cierta «inmunidad» en su accionar, porque se había convertido, según un diplomático de la época, en un «un hombre de influencia en el país»<sup>24</sup>. La prensa federal, representada por *La Gaceta Mer-*

---

<sup>21</sup> *El Capitán Interino del puerto da parte del intento de fuga del colono español Esteban Baldín*, Bs. As., 23 de enero de 1846, AMAE, Correspondencia. Embajadas y Legaciones. Uruguay, 1845-1846, legajo H 1786.

<sup>22</sup> Registro Oficial del Gobierno de Buenos Aires, 33 (Bs. As., 1956): 102. Algunas evidencias sobre el incumplimiento del pago de los pasajes a los empresarios encargados de conducir migrantes pueden hallarse en las «Actas de la Comisión Permanente de Inmigración». V. especialmente las declaraciones contenidas en las *Actas de la Comisión de Inmigración*, Dirección Nacional de Migraciones (DNM), Biblioteca, carpeta N.º 7, f. 29. Sobre el mismo fenómeno, cfr. también AGN, DN, Gobierno, Capitanía del Puerto. Juzgado de Paz. Universidad. Guerra. Marina. Culto 1856-1859, S X 23-1-3, s./f.

<sup>23</sup> Registro Oficial del Gobierno de Buenos Aires, 33 (Bs. As., 1956): 103.

<sup>24</sup> *El Encargado de Negocios de S. M. participa la próxima salida de Buenos Aires del*



*cantil*, no dudaba en defenderlo públicamente, frente a las acusaciones del periódico montevideano el *Nacional*, que se ocupaba de denunciar el tráfico de colonos gallegos llevado a cabo por su casa consignataria, calificándolo de «comercio de esclavos»<sup>25</sup>.

Ante las irregularidades ocurridas en el traslado de migrantes a Buenos Aires, en especial, en lo relativo a la falta de adecuación a las normativas vigentes, el Ministerio de Relaciones Exteriores de la Confederación Argentina ordenó el 13 de agosto de 1852, que desde febrero del siguiente año se prohibiría la admisión de pasajeros sin pasaporte visado por los cónsules argentinos en el exterior<sup>26</sup>. En una posterior oportunidad este requisito tuvo que ser reiterado<sup>27</sup>, lo que pone de manifiesto que la disposición de 1852 no era acatada por aquellos pasajeros que viajaban sin los necesarios visados, ni por los capitanes y armadores, que propiciaban o encubrían situaciones de este tipo. Como vemos, hasta 1852, no existía desde el lado español o argentino un marco normativo capaz de regular o controlar las corrientes humanas que de manera creciente arribaban a las costas sudamericanas. En especial, eran las expediciones de colonos las que se efectuaban con una gran «liberalidad», y en función de las condiciones impuestas por los interesados en el «tráfico emigratorio».

---

*Bergantín «Juan» de regreso para La Coruña y da cuenta de una conferencia que con el Sr. Zambrano tuvo el consignatario de este buque y del «Tigre, Montevideo, 2 de julio de 1852, AMAE, Política Uruguay, 1845-1853, legajo H 2705. A mediados del siglo XIX, Felipe Llavallol fue propuesto como Juez de Paz de la Parroquia de Catedral al Norte. En esa oportunidad se señalaron algunos de sus datos biográficos más destacables, desde la óptica del régimen rosista: «Natural de Buenos Aires, de opinión federal; Capital: 300.000 pesos; Ejercicio: comercio; Facilitó al gobierno auxilios para la guerra; Sirve en la clase de Capitán del 4.º Batallón de Patricios; Miembro de la Comisión del Hospital General de Hombres; En otras épocas sirvió como Cónsul y Síndico en el Tribunal de Comercio; Fue Alcalde de Barrio del Cuartel 3 (1824-1827)».* Cfr. AGN, DN, Policía, Partes de Sección 1850, libro 194, legajo 72, S X 33-6-10, f. 118.

<sup>25</sup> *La Gaceta Mercantil*, 6136 (Bs. As., 1844): s/p.

<sup>26</sup> *Orden del Ministerio de Relaciones Exteriores de la Confederación Argentina*, Buenos Aires, 13 de agosto de 1852, AMAE, Correspondencia con Embajadas y Legaciones. Argentina, 1852-1866, legajo H 1348.

<sup>27</sup> *El Encargado de Negocios de S. M. le traslada un oficio del Sr. Zambrano manifestando que se reitera por el Ministerio de Relaciones Exteriores de la Provincia de Buenos Aires, la prevención de que los buques de Ultramar traigan sus papeles y pasaportes visados por los Agentes Argentinos en los puertos de su salida*, Montevideo, 2 de octubre de 1853, AMAE, Correspondencia con Embajadas y Legaciones. Uruguay, 1852-1854, legajo H 1789.

1.2. *Las nuevas tareas asumidas por los Estados: vigilar, controlar y fomentar las corrientes migratorias*

Las autoridades españolas, preocupadas por la brecha que se abría entre el incontrolable proceso emigratorio y la obsoleta legislación destinada a regularlo, sancionó el 16 de septiembre de 1853 una Real Orden que, además de autorizar nuevamente los desplazamientos de canarios a América, estableció importantes condiciones en lo relativo a la obtención de pasaportes y en lo vinculado a la organización de expediciones de colonos. Esta normativa abrió las puertas de la emigración, pero con ciertas limitaciones: por un lado, la favoreció, debido a que, en la opinión de los legisladores, la presencia de agentes diplomáticos españoles en muchas de las jóvenes repúblicas independientes garantizaría una cierta protección de los intereses y derechos de los súbditos allí residentes. Pero por otro lado, se trató de controlar el proceso, a fin de «evitar los graves inconvenientes de una emigración repentina, simultánea y demasiado numerosa»<sup>28</sup>.

Según la Real Orden en cuestión, aquellos que deseaban obtener un pasaporte para emigrar, debían acreditar ante la autoridad civil competente que emprendían el viaje libre y espontáneamente; que tenían el permiso de sus padres, tutores o maridos; que no se hallaban encausados criminalmente ni tenían impedimento legal para ausentarse; y además, si eran varones entre 18 a 23 años cumplidos, debían demostrar que habían consignado en depósito 6.000 rs. vn., u otorgado escritura de fianza suficiente<sup>29</sup>. Estas prescripciones no eran novedosas: recordemos, por ejemplo, que ya estaban contenidas, de manera un poco más imprecisa, en el artículo segundo de la R. O. de 1835. Lo que sí resultaba más original era el modo en que se intentaban regular las expediciones de colonos. En vinculación con las mismas se establecían las siguientes disposiciones: la obligación de la tramitación de una Real autorización para llevarlas a cabo y de que los contratos firmados por los interesados fueran expedidos por triplicado; la limitación del número de emigrantes en función de la capacidad y tonelaje del buque; el control del avituallamiento del barco; la exigencia de expresar las cantidades y características de los alimentos que se servirían durante la travesía; la de indicar en cada contrato el precio del pasaje y el plazo dentro del cual se cancelaría su pago (este lapso no podía ser menor de dos años, quedando al arbitrio del colono el acortarlo); el establecimiento de la li-

---

<sup>28</sup> *Real Orden del 16 de septiembre de 1853*, Sociedad de Abogados y Escritores, 1860: 439.

<sup>29</sup> *Art. 2, Real Orden del 16 de septiembre de 1853*, Sociedad de Abogados y Escritores, 1860: 439.

bertad de ocupación de los emigrantes al llegar a destino; la prescripción de llevar un botiquín en la nave y un médico-cirujano y capellán en las expediciones de cierta consideración; y el deber del armador o dueño de la embarcación de depositar una fianza de 320 rs. por cada pasajero que transportaba, como garantía del cumplimiento de todo lo acordado en los contratos. Estas disposiciones ponían de manifiesto que el gobierno, concededor de las condiciones irregulares en que se efectuaban muchas de las expediciones, adoptaba una actitud tutelar o protectora de los colonos<sup>30</sup>. Como sostuvo J. M. Pérez-Prendes y Muñoz-Arraco: «el Estado asumía [a la emigración] como problema preexistente, daba «*nomen legis*» a un fenómeno social que hasta entonces había tenido diluido bajo el ámbito general de viajes ultramarinos y entendía que la normativa existente tenía que reforzarse con prescripciones dictadas *ex profeso* para la emigración»<sup>31</sup>.

Pero la sanción de la R. O. de 1853 no significó el fin de los abusos cometidos en el tráfico emigratorio, ni la homogeneización definitiva de los criterios ligados a la presentación de la documentación necesaria para obtener los pasaportes<sup>32</sup>. En cada provincia gallega, por ejemplo, los expedientes adquirían modalidades diferentes. En ciertos casos, la exigencia de determinados documentos era más laxa, lo que facilitaba la tramitación de los pasaportes por parte de aquellos que no cumplían con todos los requisitos impuestos por la normativa en vigor. Por tal motivo, en el año 1857, el gobierno de la provincia de La Coruña dio a conocer una circular (la n.º 747), en la que se especificaban todos los documentos que se debían presentar dentro del ámbito provincial, para la solicitud de pasaportes<sup>33</sup>. El expediente debía incluir varios tipos de

<sup>30</sup> Llordén Miñambres, 21 (Bs. As., 1992): 279.

<sup>31</sup> Pérez-Prendes y Muñoz-Arraco, 1993: 46.

<sup>32</sup> Pérez-Prendes y Muñoz-Arraco, 1993: 47. Llordén Miñambres, 1988: 54. Vázquez González, 1999: 545.

<sup>33</sup> En los expedientes debía constar lo siguiente: 1.º) Solicitud del interesado; 2.º) Certificación de la partida de bautismo, visada por el Alcalde respectivo y con el sello del ayuntamiento; 3.º) Certificación del alcalde, comprensiva del acta que ante él se celebraba por el padre, madre, tutor o esposa del peticionante, en la cual se expresaba que este último había obtenido de cualquiera de los primeros el oportuno permiso para su viaje, y donde se acreditaba la buena conducta del interesado y se detallaban sus señas personales; 4.º) Certificación del ayuntamiento que justificaba la irresponsabilidad del solicitante a las quintas anteriores; 5.º) Certificación del Secretario del Juzgado de primera instancia del partido, para acreditar que el peticionante no se hallaba encausado civil ni criminalmente; 6.º) Atestado del Comandante o Ayudante de Marina del distrito más inmediato del interesado, para justificar que el mismo no se hallaba inscripto en las listas de mar; 7.º) Carta de pago del depósito de 6.000 reales o escritura de fianza suficiente, en el caso de que el solicitante se encontrara en la edad de 17 a 26 años, e intentara realizar un viaje al extranjero o a los Estados de América del Sur; 8.º) Documento que

certificados, lo que conllevaba la intervención de distintas autoridades y una larga tramitación que evidentemente no facilitaba, sino que más bien entorpecía, la emigración legal. En consecuencia, muchos colonos siguieron viajando sin su pasaporte, sin los correspondientes visados, con pasaportes adulterados (donde se falsificaba la edad del migrante —cuando estaba en edad de servicio militar— con la finalidad de no dejar afianzadas las quintas) o con contratos en los que no se respetaba el artículo 10 de la R. O. de 1853 (por el cual se establecía que el plazo del pago del pasaje, por parte de los emigrantes, debía ser como mínimo de dos años, para evitar que los empresarios involucrados en el traslado de colonos lo exigieran anticipadamente)<sup>34</sup>. Además, los armadores tendían a elevar los precios de los pasajes de los colonos, más allá de lo permitido. La R. O. de 1853 estipulaba que el costo del transporte debía ser proporcionado a las distancias, sin embargo, a los emigrantes gallegos y canarios que viajaban en calidad de colonos se les llegaba a cobrar el doble de lo que pagaba cualquier pasajero de cámara de proa, con lo cual los armadores obtenían pingües ganancias<sup>35</sup>.

Todas las irregularidades comentadas podían producirse de manera aislada, o conjugarse en el caso de una misma expedición, originando situaciones bastante críticas para los emigrantes. Para dar un ejemplo, podemos citar el caso del Bergantín «Ferrolano», que partió de Ferrol en el año 1854, con destino a Montevideo y Buenos Aires. Su viaje estuvo signado por numerosas circunstancias que contrariaron lo estipulado en la R. O. de 1853. Según los testimonios de José María de Alós, logrados tras tomar declaraciones a varios de los emigrantes transportados en el buque en cuestión, los alimentos resultaron escasos y de mala calidad; el agua brindada a los pasajeros se hallaba contaminada; la atención médica estuvo a cargo de un practicante, en lu-

---

justificara el objeto del viaje, en el caso de aquellos jóvenes de 17 a 26 años que deseaban pasar a los Estados de América del Sur; 9.º) Certificación de pobreza del Alcalde y cura párroco respectivos, cuando correspondiera. Cfr. *Circular N.º 747*, Boletín Oficial de la Provincia de La Coruña, 227 (La Coruña, 1857): 1.

<sup>34</sup> *El Ministro de S. M. comunica noticias ligadas al arribo de la Barca española «Plácida Buxarco», procedente de Tenerife*, Palacio, 22 de noviembre de 1855, AMAE, Política Uruguay, 1845-1853, legajo H 2705. *Jacinto Albistur comunica diversos hechos vinculados con la llegada del Bergantín español «Eteban Alberto», procedente de La Coruña*, Montevideo, 8 de mayo de 1856, AMAE, Política Uruguay, 1845-1853, legajo H 2705. *El Ministro Residente de S. M. denuncia a S. E. las sospechas de que el Bergantín español «Nuevo Centinela» procedente de Villagarcía haya traído muchos más pasajeros de los que venían registrados en sus papeles*, Buenos Aires, 23 de marzo de 1865, AMAE, Correspondencia con Embajadas y Legaciones, Argentina, 1852-1866, legajo H 1348.

<sup>35</sup> *Comunicación de José María de Alós al Primer Secretario de Estado*, Montevideo, 25 de diciembre de 1852, AMAE, Política Uruguay, 1845-1853, legajo H 2705.

gar de un médico cirujano, como lo prescribía la R. O. de 1853; los dueños o armadores de la expedición no depositaron los 320 rs. en metálico por cada pasajero contratado; y además, en varios contratos, los colonos quedaron obligados a devolver el costo del pasaje en menos de los dos años estipulados por la ley<sup>36</sup>.

Los abusos comentados, que aparentemente permanecieron bastante impunes<sup>37</sup>, se reprodujeron en el caso de los emigrantes gallegos, pero también en el de los canarios, asturianos o vascos. Además, las irregularidades se registraron en relación con diferentes destinos, más allá del porteño: el montevideano, brasileño, venezolano, caribeño, o peruano. Incluso, la «fiebre de la especulación» alcanzó las disposiciones del contrato establecido entre Manuel González de Fonte (vecino y del comercio de la ciudad de Mendoza) y Carlos de Casas, Antonio de Couto y Antonio de Casas (del comercio marítimo de Rivadeo, en Galicia), para traer emigrantes gallegos y asturianos a la provincia de Mendoza, en el año 1857. Inicialmente, este acuerdo incluyó en su artículo noveno una cláusula por la cual los emigrantes (o cabezas de familia) que se trasladaran en calidad de colonos, estarían obligados a hipotecar su salario al pago del pasaje desde Europa a Rosario, y desde esta última ciudad hasta Mendoza, a favor de González de Fonte<sup>38</sup>. Según el Cónsul de España en Montevideo, Jacinto Albistur, este tipo de prescripción conllevaba una relación de extrema dependencia con respecto al empleador (y en última instancia, hacia González de Fonte), que era contraria al espíritu del artículo 12 de la R. O. de 1853, que establecía que «llegados a su destino, [los pasajeros] queden en completa libertad para dedicarse a la ocupación o trabajo que más les convenga, sometándose a las leyes y re-

<sup>36</sup> *El Encargado de Negocios de S. M. remite copia del Informe evacuado por la Junta de Higiene Pública de esta Capital sobre la fiebre tifoidea que se cree que tuvo origen en la mala calidad de los alimentos que se dieron durante la navegación del Bergantín español «Ferrolano»*, Montevideo, 30 de septiembre de 1854, AMAE, Correspondencia con Embajadas y Legaciones. Uruguay 1852-1854, legajo H 1789.

<sup>37</sup> Sólo encontramos la estipulación de castigos para los responsables de las infracciones cometidas, en el caso del buque «Tigre» (Cfr. *Minuta dirigida al Encargado de Negocios de S. M. en Montevideo y al Cónsul en Buenos Aires*, San Ildefonso, 31 de julio de 1852, AMAE, Correspondencia con Embajadas y Legaciones. Uruguay 1852-1854, legajo H 1789). Además, los atropellos se siguieron produciendo durante un largo tiempo. Todavía en 1881 Emilio Saco y Brey seguía criticando los efectos negativos de la «red especulativa de algunos comerciantes de esclavos blancos». Cfr. Saco y Brey, 1881: 31.

<sup>38</sup> *El Ministro Plenipotenciario y Cónsul General de S. M. llama la atención de S. E. sobre la cláusula de un contrato celebrado para la conducción de colonos gallegos o asturianos a la Provincia de Mendoza en la Confederación Argentina*, Montevideo, 1 de julio de 1857, AMAE, Política Argentina 1851-1865, legajo H 2313.

glamentos vigentes en el país a donde se dirijan respecto a los colonos extranjeros»<sup>39</sup>.

Los atropellos padecidos por los peninsulares que buscaban desplazarse a América despertaron la inquietud de los publicistas, pensadores y agentes diplomáticos españoles. Estos últimos no tardaron en denunciar los excesos cometidos, en organismos públicos de difusión, en la prensa comunitaria o en otro tipo de obras personales. El representante del gobierno español en Brasil, por ejemplo, daba cuenta de los «horribles padecimientos» que soportaban algunos colonos que pasaban al Imperio, en virtud de lo cual consideraba conveniente que en los puntos de embarque las autoridades controlaran eficazmente la forma en que se llevaban a cabo los contratos de colonización<sup>40</sup>. Urbano Feyjoo Sotomayor, el editor de Vicente Vázquez Queipo de Llano y Antonio Conrado y Asprer también expusieron sus críticas al modo en que operaban los armadores<sup>41</sup>. El primero, diputado en las Cortes por Orense, llegó a afirmar que esos «especuladores» habían logrado reunir en la ciudad porteña 20.000 gallegos «arrastrados como presidiarios a trabajar en los fosos y en los jardines del dictador Rosas, sujetos (porque eran Godos) a tomar el fusil o la pica, sin protección ni más ley que la voluntad de aquel dictador»<sup>42</sup>. La prensa española que circulaba en la ciudad porteña a mediados del siglo XIX también se hizo eco de este tipo de acusaciones. En la *Revista Española y Americana*, Gil Gelpi describía cómo se realizaba el «tráfico de los buques de Galicia», las situaciones opresivas que producía para los colonos, y exigía a las autoridades españolas que se encargaran de vigilar las operaciones de los especuladores y de bregar por la reformulación de los reglamentos vigentes, en sentido humanitario<sup>43</sup>. Su artículo fue reproducido en España, alcanzando una importante difusión, pero al parecer, limitados efectos concretos. Un año más tarde, el mencionado escritor repitió y confirmó sus opiniones y su diagnóstico de la situación, ante la ofensiva del periódico montevideano *Nación*, que desmintió algunas de sus afirmaciones previas. Una vez más, Gil Gelpi volvió a insistir en el papel poco satisfactorio cumplido por la legislación en vigor: «El defecto consiste en la deficiencia de las legislaciones de España y de estos países [los

<sup>39</sup> Art. 12, *Real Orden del 16 de septiembre de 1853*, Sociedad de Abogados y Escritores, 1860: 439.

<sup>40</sup> Circular N.º 586, *Boletín Oficial de la Provincia de La Coruña*, 147 (La Coruña, 1855): 1.

<sup>41</sup> Feyjoo Sotomayor, 1855: 55. Vázquez Queipo de Llano, 1845: 22. Conrado y Asprer, 1881: 33 y ss.

<sup>42</sup> Feyjoo Sotomayor, 1855: 55.

<sup>43</sup> Gelpi, 89 (Bs. As., 1860): 3. También *El Eco Español* se ocupó de advertir sobre el inhumano trato que habían recibido los pasajeros embarcados en el bergantín «Centinela», que se había dirigido desde Buenos Aires a La Coruña. Cfr. *El Eco Español*, 31 (Bs. As., 1861): 244.

sudamericanos], que no han tenido en cuenta unas especulaciones infames que no se habían presumido hasta que una ingrata experiencia ha venido a ponerlas en chocante relieve»<sup>44</sup>.

Luego de la sanción de la R. O. de 1853, y en los años inmediatos posteriores, la legislación migratoria española presentó una doble tendencia: por un lado, intentó reconducir los flujos ultramarinos hacia Cuba o Puerto Rico, con el fin de atender a las necesidades de «blanqueamiento» y de reestructuración del mercado laboral de esas islas; y por otro lado, buscó precisar y reforzar los requisitos exigidos para organizar contrataciones colectivas, dado que, como ya hemos puesto de manifiesto, la R. O. de 1853 había resultado un instrumento poco eficaz para controlar las actividades especulativas de los empresarios dedicados al tráfico emigratorio.

En relación con la primera tendencia, podemos comentar que el problema de la escasez y consiguiente encarecimiento de la mano de obra esclava, estimuló la elaboración de diferentes proyectos de colonización blanca, ya sea por iniciativa oficial o privada. Los mismos estuvieron destinados a proporcionar la necesaria fuerza de trabajo para la agricultura, y a limitar la reproducción de la población de color sobre la blanca, cuestión que preocupaba a las elites dirigentes, en especial, luego de los acontecimientos de La Escalera de 1844<sup>45</sup>. El plan más conocido fue el de Urbano Feyjoo Sotomayor, que se concretó entre 1854 y 1856, con la realización de ocho expediciones, que transportaron más de 500 gallegos a Cuba<sup>46</sup>. Además de la puesta en marcha de este tipo de empresas, la emigración hacia las que todavía eran colonias antillanas se promovió a través de disposiciones legislativas encaminadas a facilitar el traslado de españoles a las mismas, antes que a las repúblicas hispanoamericanas. En este sentido, destacaremos que la Real Orden del 31 de diciembre de 1857, por ejemplo, estableció que los empresarios que condujeran pasajeros de sobrecargo para Cuba y Puerto Rico (es decir, pasajeros sin contrato ni obligación de servicio personal), no tendrían necesidad de solicitar el Real permiso de embarque, dado que en estos casos, los gobernadores de provincia podrían encargarse de otorgar las licencias, de un modo más expeditivo<sup>47</sup>. Asimismo, en

<sup>44</sup> Gelpi, 92 (Bs. As., 1860): 3.

<sup>45</sup> Naranjo Orovio, 1999: 195 y 196.

<sup>46</sup> Feyjoo Sotomayor, 1855. Este proyecto suscitó la oposición del periódico *Faro de Vigo*, que criticó las bases del mismo, poniendo de manifiesto el «tratamiento inhumano» al que quedaron sometidos los gallegos contratados para trabajar en la isla de Cuba. V. las editoriales de *Faro de Vigo*, 39 (Vigo, 1854): 1 y 2; 43 (Vigo, 1854): 1 y 2; 49 (Vigo, 1854): 1 y 2.

<sup>47</sup> Art. 2.º, *Real Orden del 31 de diciembre de 1857*, Sociedad de Abogados y Escritores, 1860: 440. Circular N.º 25, *Boletín Oficial de la Provincia de Oviedo*, 6 (Oviedo, 1858): 1.

1852 se eliminó el requisito de la elevada fianza de quintas para los jóvenes en edad militar que querían pasar a Cuba, y en 1854 se estipuló que se facilitara la expedición de los pasaportes de pobre con destino a la mencionada isla<sup>48</sup>.

En vinculación con la segunda tendencia indicada precedentemente, además de exigirse por R. O. de 27 de mayo de 1856 el puntual cumplimiento de la R. O. de 1853<sup>49</sup>, se ordenó que se realizara una visita a todo buque expedicionario, antes de su partida, para controlar las condiciones en que se efectuaría el viaje, y se acordó que todo dueño o armador de buque que no respetara las prescripciones vigentes, en lo relativo a la organización de contratas, sería castigado económicamente y no podría volver a poner en marcha una nueva expedición<sup>50</sup>. Posteriormente, se fue reglamentando la manera en que se debían llevar a cabo las visitas, para garantizar a los pasajeros un adecuado acopio de alimentos y agua, un botiquín completo y un espacio y alojamiento convenientes<sup>51</sup>.

Si bien con limitados efectos, a partir de la sanción de la R. O. de 1853 se puede apreciar una más clara preocupación del gobierno español por regular y controlar los flujos de peninsulares hacia el exterior. Del lado argentino, la etapa iniciada en 1852 conllevó también una mayor intervención de los poderes públicos en la cuestión migratoria, aunque en este caso, los móviles y resultados fueron diferentes. En efecto, tras la caída de Rosas, tanto el Estado de Buenos Aires como la Confederación Argentina defendieron abiertamente políticas pro inmigratorias, que se tradujeron en ciertas acciones y obras concretas tendientes a fomentar la llegada de europeos<sup>52</sup>. Por un lado, la Confederación dictó una Constitución Nacional (1853) que contenía expresas intenciones de alentar la inmigración<sup>53</sup>, e inició negociaciones para el establecimiento

---

<sup>48</sup> Vázquez González, 1999: 541 y 546.

<sup>49</sup> *Real Orden del 27 de mayo de 1856*, Sociedad de Abogados y Escritores, 1860: 440.

<sup>50</sup> *Real Orden del 7 de septiembre de 1856*, Sociedad de Abogados y Escritores, 1860: 440.

<sup>51</sup> Cfr., por ejemplo, las indicaciones transmitidas en la Circular N.º 311 del Gobierno de la Provincia de Oviedo, en *Boletín Oficial de la Provincia de Oviedo*, 183 (Oviedo, 1858): 1. En el Archivo Municipal de Gijón (AMG) se han conservado de manera completa algunos expedientes de «visitas» a buques que partieron del puerto de Gijón hacia La Habana, con interesante información sobre los pasajeros transportados y víveres embarcados. Se trata de los bergantines «Victoria» y «Pepé», en sus viajes de 1858 y 1863, el primero de ellos, y de 1867, el segundo. V. *Despacho de Buques para América*, AMG, Cuestiones Generales, exp. 19, año 1858.

<sup>52</sup> Devoto, 2003: 227.

<sup>53</sup> El extranjero, en especial, el de origen europeo, tendría un lugar privilegiado en la construcción de la nación argentina. Se esperaba que llegara para «labrar la tierra, mejorar las industrias e introducir y enseñar las ciencias y las artes». V. *art. 25*, Constitución de la Nación Argentina, 1981: 13.



de colonias y del ferrocarril Central Argentino, que uniría Rosario con Córdoba. Por otro lado, el Estado de Buenos Aires creó en 1854 una Comisión de Inmigración, con funcionamiento honorario y gratuito, que tuvo como misión proteger a los inmigrantes, interviniendo en las cuestiones que se suscitaban con los capitanes de buques y agentes de pasajes, como asimismo, en los problemas vinculados con la inserción laboral de los recién llegados<sup>54</sup>. Paralelamente a esta Comisión, que no llegó a desempeñar el papel esperado, un grupo de particulares inició gestiones para conformar una «Comisión Permanente de Inmigración», destinada a dar protección y colocación a los inmigrantes europeos que arribaran al puerto de Buenos Aires<sup>55</sup>. Esta Comisión, que comenzó a reunirse el 23 de enero de 1857<sup>56</sup>, logró instalar un Asilo para albergar y alimentar a los inmigrantes en los cuatro primeros días de su estadía en la ciudad porteña<sup>57</sup>. Por el Reglamento sancionado el 3 de septiembre de 1857, la Comisión en cuestión se compuso de diez miembros, elegidos por los integrantes de una agrupación mayor: la «Asociación Filantrópica de Inmigración, auxiliada y bajo la protección del Superior Gobierno del Estado de Buenos Aires»<sup>58</sup>. Esta última, además de las contribuciones de los particulares, recibió el apoyo financiero del gobierno del Estado de Buenos Aires, de la municipalidad porteña, y desde 1864, del gobierno nacional<sup>59</sup>.

Las élites dirigentes argentinas concibieron a la inmigración como uno de los instrumentos privilegiados para solucionar los problemas del país<sup>60</sup>. La llegada de europeos estaba destinada a combatir uno de los legados más negati-

<sup>54</sup> Art. 7, *Ley s/ N.º sancionada por la Legislatura del Estado de Buenos Aires*, Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires, (Bs. As., 1854): 82 y 83.

<sup>55</sup> *Reglamento de la Comisión de Inmigración para la admisión y colocación de Inmigrantes procedentes de Europa*, DNM, Biblioteca, Comisión de Inmigración, acta del 11 de septiembre de 1857, carpeta N.º 7, f. 24.

<sup>56</sup> En sus primeras reuniones, entre los miembros presentes se encontraron: Tomás Armstrong, Felipe Llavallol, Vicente Casares, Manuel José Cobo, Francisco Moreno, J. Martínez de Hoz, Marcelo Cerruti y José María Cullen, entre otros.

<sup>57</sup> Las normas que rigieron la organización cotidiana del Asilo quedaron establecidas en el *Reglamento para el interior del Asilo de Inmigrantes*, DNM, Biblioteca, carpeta N.º 6, f. 49.

<sup>58</sup> *Reglamento General de la Sociedad filantrópica de Inmigración, auxiliada y bajo la protección del Superior Gobierno del Estado de Buenos Ayres (sic)*, DNM, Biblioteca, Comisión de Inmigración, acta del 3 de septiembre de 1857, carpeta N.º 7, ff. 22 y 23.

<sup>59</sup> Vale la pena aclarar que la Asociación Filantrópica fue nacionalizada en 1862, y continuó prestando sus servicios hasta 1869, cuando el gobierno nacional creó la «Comisión Central de Inmigración».

<sup>60</sup> Sobre la relación entre la ideología liberal-conservadora y la inmigración, existe una vasta bibliografía interpretativa. Cfr. entre otros, Halperín Donghi, 1987: 197-202; 1979. Onega, 1982: 23-38. Devoto, 2001: 78-82.

vos del pasado colonial: el desierto<sup>61</sup>. La colonización agrícola sería la herramienta principal para acabar con el caudillismo y la barbarie, componentes de una época que se buscaba abandonar. Era entonces perentorio abrir las puertas a la inmigración, como una de las vías para lograr el progreso y engrandecimiento de la nación<sup>62</sup>. Población, comercio e industria: éstos fueron los pilares sobre los cuales el liberalismo de la época intentó construir un futuro promisorio<sup>63</sup>. Los poderes públicos debían crear las condiciones para el desarrollo del primer factor, a través de la propaganda en el exterior, la protección de emprendimientos tendientes a poblar el territorio argentino o la defensa de los derechos de los recién llegados, pero se esperaba que el proceso inmigratorio fuera en última instancia espontáneo<sup>64</sup>.

En general, existió un fuerte consenso acerca de que la inmigración que se debía fomentar era la anglosajona o la alemana, en detrimento de la española. Esta última era percibida como arcaica o atrasada, en comparación con las dos primeras, que eran visualizadas como portadoras de la civilización y capaces de transmitir a través del ejemplo cotidiano (la «educación por las cosas») los hábitos de orden e industria<sup>65</sup>. Incluso, los miembros de la «Comisión Permanente de Inmigración» y Domingo F. Sarmiento llegaron a proponer planes especiales de colonización alemana, que incluyeron el otorgamiento de terrenos públicos o su venta a bajos precios<sup>66</sup>. Se creía que esta inmigración era la «respetable» y la que había dado «mejores resultados» en Norteamérica, por sus hábitos de laboriosidad y su tendencia a la permanencia. Por el contrario, se sostenía que la inmigración española que llegaba a la Argentina mostraba escasa propensión al arraigo: sólo venía para «hacer capitales» y retornar a su país «tan pronto como podía»<sup>67</sup>.

---

<sup>61</sup> Sarmiento, 1967: 22-23.

<sup>62</sup> Sarmiento, 1967: 12.

<sup>63</sup> *Diplomacia Americana*, La Confederación, Periódico Político, Literario y Comercial, 16 (Rosario, 1854): s/p.

<sup>64</sup> Alberdi, 1966: 70. *Memorias del Ministerio del Interior, 1862-1863*, DNM, Biblioteca, pp. XXXI y XXXII.

<sup>65</sup> Alberdi, 1966: 177.

<sup>66</sup> Sarmiento, 1951: 152-177. *Actas de la Comisión de Inmigración*, DNM, Biblioteca, carpeta N.º 7, ff. 33, 47, 56.

<sup>67</sup> *Actas de la Comisión de Inmigración*, DNM, Biblioteca, carpeta N.º 7, f. 33. Sarmiento criticaba además el hecho de que en el Río de la Plata los españoles, como otros inmigrantes, mantenían su condición de «extranjeros» y no asumían los deberes inherentes a la ciudadanía (cfr. Sarmiento, 1953: 120). Aclararemos que el escepticismo de Sarmiento respecto al carácter y porvenir de la población española en Sudamérica, le valió la crítica del periódico *La España* y de muchos miembros de la comunidad peninsular instalada en Buenos Aires. V. especialmente *La España*, 138 (Bs. As., 1865): 1024, y los acontecimientos relatados por Benito Hor-

Sin embargo, y más allá de esta corriente de pensamiento que desalentaba el influjo español en el ámbito sudamericano, existieron algunas destacables excepciones a la misma. Es interesante destacar que el Gobernador de Entre Ríos, Justo J. de Urquiza, por ejemplo, fue proclive a la inmigración española y mantuvo durante algún tiempo buenas relaciones con los miembros de la comunidad de ese origen instalada en el espacio rioplatense. En 1852, José María de Alós, el Encargado de Negocios en Montevideo, comentaba que Urquiza prohijaba la llegada de españoles a su provincia «por creerlos más laboriosos, menos propensos a tomar parte en las cuestiones políticas, y porque se arraigan más fácilmente en el país»<sup>68</sup>. En 1851 Urquiza eximió a los españoles del servicio militar en Entre Ríos, ganándose el apoyo de la comunidad hispánica<sup>69</sup>. Posteriormente, el gobernador provisorio de la provincia de Buenos Aires, Vicente López y Planes, que había sido nombrado por Urquiza, también ordenó que los españoles que residían dentro del territorio de su jurisdicción quedaran exentos del servicio de las armas, tal como el resto de los extranjeros<sup>70</sup>. Los gestos de acercamiento hacia la comunidad hispánica también incluyeron la autorización para que se instalara un representante consular español en Buenos Aires y una *Sala Española de Comercio*, y para que se liberara a los prisioneros peninsulares<sup>71</sup>. Todo ello condicionó favorablemente las relaciones entre la comunidad española porteña y el vencedor de Caseros<sup>72</sup>, hasta que la secesión de Buenos Aires alentó el acercamiento de dicha colectividad al gobierno de esta última provincia, y el enfriamiento de los vínculos con el de la Confederación.

Así como entre la élite dirigente argentina parecía predominar una visión contraria a la inmigración española (a pesar de los matices señalados, encarnados en la figura de Urquiza, por ejemplo), entre los portavoces de la comunidad hispánica residente en Buenos Aires también existieron posturas escépticas o directamente contrarias a la llegada de peninsulares al Río de la Plata.

---

telano (Hortelano, 1936: 239-241). Sobre el antihispanismo sarmientino, cfr., entre muchos otros análisis: BIAGINI, s./f.

<sup>68</sup> Ruiz Moreno, 1993: 29.

<sup>69</sup> Comercio del Plata, 1.655 (Montevideo, 1851): 1.

<sup>70</sup> Cisneros y Escudé, 2000.

<sup>71</sup> *El Encargado de Negocios y Cónsul General de S. M. en los Estados del Río de la Plata tiene el honor de participar al Primer Secretario de Estado y del Despacho las últimas novedades sobre los súbditos españoles en Buenos Aires*, Buenos Aires, 3 de marzo de 1852, AMAE, Correspondencia con Embajadas y Legaciones, Argentina, 1852-1866, legajo H 1348. *El Español*, 9 (Bs. As., 1852): 1 y ss.

<sup>72</sup> Las palabras de gratitud hacia el General Urquiza fueron recurrentes en el periódico de la época *El Español*, 1, 6 y 9 (Bs. As., 1852).

Desde esta última perspectiva se mantuvo que en América, los migrantes no lograban alcanzar el anhelado progreso y bienestar, y que lejos de favorecer a la madre patria con su partida, la perjudicaban, al privarla de brazos para la agricultura, la industria o el comercio. Además, se señaló que la inmigración estimulaba la especulación y el abuso de los agentes comprometidos con el «tráfico humano», que inducía a niños y jóvenes a abandonar su hogar en la búsqueda de unas nunca logradas promesas. Finalmente, se argumentó que el español que se trasladaba al Nuevo Mundo tenía más tendencia a arraigarse en este último que los franceses o ingleses, por la similitud de idioma, costumbres y religión con los miembros de la sociedad de acogida. De allí que significara una pérdida para España: en general no retornaba con los capitales obtenidos, y por lo tanto, no contribuía a engrandecer a su patria de origen<sup>73</sup>.

Sin embargo, estas voces contrarias a la inmigración española no lograron un dominio indiscutible dentro de la comunidad hispánica instalada en el Río de la Plata. Muchos de sus argumentos fueron contrarrestados por aquellos que se manifestaron a favor de la llegada de peninsulares<sup>74</sup>. Este último sector, aparentemente más minoritario, abogaba por la defensa de la libertad de movimiento de las personas y por su derecho a obtener dignamente un sustento<sup>75</sup>. Al mismo tiempo, destacaba que la inmigración española respondía a las necesidades del mercado de trabajo argentino y manifestaba una buena predisposición a integrarse, con lo cual era más deseable que otro tipo de flujo europeo<sup>76</sup>.

Ahora bien, más allá de estas posturas proclives o contrarias a la inmigración española, que coexistieron tanto dentro de la élite dirigente argentina, como dentro de la comunidad hispánica localizada en Buenos Aires, lo que nos interesaría subrayar como conclusión del presente apartado es el proceso por el cual desde mediados del siglo XIX los poderes públicos peninsulares, los del Estado de Buenos Aires y de la Confederación argentina, tendieron a intervenir, en distinto grado y con diferentes resultados, en el fenómeno migratorio. En el caso español, esta injerencia se manifestó, entre otras cuestiones, en la sanción de la R. O. de 1853 que, además de autorizar la salida de los

---

<sup>73</sup> Las ideas enumeradas pueden localizarse en De Bertrán, 8 (Bs. As., 1861): 57 y 58; 15 (Bs. As., 1861): 113 y 114; 17 (Bs. As., 1861): 129 y 130. Gelpi, 89 (Bs. As., 1860): 3; 113 (Bs. As., 1860): 3; 92 (Bs. As., 1860): 3. Rivadeneira, 81 (Bs. As., 1865): 640-642.

<sup>74</sup> En el periódico *El Eco Español* surgió una interesante polémica entre Domingo de Bertrán (contrario a la inmigración española) y Jacinto de Albistur (proclive a defenderla), que fue analizada por Siegrist de Gentile, 30 (Bs. As., 1991): 223-241.

<sup>75</sup> De Bertrán, 15 (Bs. As., 1861): 113.

<sup>76</sup> *El Español*, 6 (Bs. As., 1852): 1. Revisar también los argumentos de Lorenzo Pujol y Boada tendientes a valorar la inmigración española, en virtud de la similitud cultural existente entre esta última y la población argentina. Cfr. *El Español*, 14 (Bs. As., 1852): 2.

canarios, reglamentó el modo en que se debían llevar a cabo las contratas colectivas hacia las colonias y hacia los Estados de América del Sur y México. Disposiciones posteriores intentaron regular estos flujos, en la medida en que los mismos tendían a producirse bastante al margen de la normativa en vigor.

Del lado rioplatense, los sectores dirigentes fomentaron la inmigración europea, especialmente, la anglosajona o germana. Sin embargo, en este caso, como en el español, las corrientes de inmigrantes se conformaron con cierto grado de autonomía, respecto a las políticas vigentes: por un lado, y como ya es bien sabido, la migración que arribó en números crecientes a las costas de la América austral fue mayoritariamente la de la Europa mediterránea y no la nordatlántica, como era deseable. Por otro lado, y como veremos en el próximo apartado, estos flujos se configuraron mayoritariamente merced a la acción de mecanismos de traslado no oficiales, y además, aprovecharon de manera muy limitada la infraestructura pública destinada a acoger a los recién llegados.

## 2. LA COEXISTENCIA DE DIVERSOS MECANISMOS DE TRASLADO ULTRAMARINO

A mediados del ochocientos, el incremento de las corrientes asturgalaicas hacia Buenos Aires se apoyó en el funcionamiento de diferentes mecanismos migratorios: principalmente, los agentes impersonales de la emigración (armadores, capitanes y otros intermediarios menores), los «llamados» y ciertos factores que facilitaron el pasaje ilegal. En relación con los primeros, podríamos comentar que los que tuvieron un mayor peso en la conducción de pasajeros desde el noroeste español hacia la América austral fueron los que operaron en los puertos de Galicia y sus áreas circundantes. Los armadores constituían un grupo empresarial, compuesto por personas y familias pertenecientes a la reducida alta burguesía comercial e industrial gallega, que a partir de 1835 vieron en el tráfico transatlántico, sobre todo en el emigratorio, una nueva e importante rama de su actividad mercantil. Algunos de ellos habían participado en la trata legal e ilegal de africanos con destino a Cuba. Desde los años cuarenta, las expediciones al Río de la Plata posibilitaron el envío de emigrantes (y en ciertos casos, algún tipo de cargamento en mercancías varias), la importación de cueros al pelo, y un eventual comercio triangular de retorno con Cuba, a la que surtían principalmente de tasajo<sup>77</sup>. Su época de mayor esplendor

---

<sup>77</sup> Para dar un ejemplo, podemos citar el caso de la Fragata «Coruñesa», que en el año 1856 llegó desde La Coruña al puerto de Buenos Aires con 135 pasajeros españoles, además de un cargamento compuesto por jamones, chocolate, vino, aceite, pescado salado y carne. A su regreso en el mismo año a La Coruña, la mencionada embarcación condujo unos 5.714 cueros

fue en las décadas de 1850 y 1860<sup>78</sup>. En cambio, los agentes o intermediarios menores eran en la mayoría de los casos pequeños comerciantes que trabajaban entre sus convecinos y entre los habitantes de los pueblos limítrofes, en ferias, bares o tabernas. Realizaban una propaganda directa de la emigración, oficiando de articuladores entre los labradores que deseaban partir a ultramar y las diferentes instituciones oficiales que expedían la documentación necesaria para emigrar<sup>79</sup>. La acción de los armadores y agentes menores fue bastante importante, en especial, en ámbitos donde los lazos primarios aún no incidían fuertemente en la generación y mantenimiento de los flujos migratorios transoceánicos.

Canalizados a través de los vínculos familiares o amicales, los «llamados» también facilitaron el traslado ultramarino. Con el transcurso del tiempo, la «fuerza» de los mismos parece haber sido cada vez mayor. Algunas evidencias empíricas justificarían esta última afirmación. Por una parte, y en relación con los flujos legales, pudimos comprobar que los llamados aparecieron con mayor frecuencia en los expedientes de emigración de mediados del ochocientos, que en las licencias de pasajeros de fines del setecientos<sup>80</sup>. Por otra parte, los llamados de las décadas centrales del siglo XIX tendían a empujar a un mayor número de emigrantes, vinculados entre sí, en contraste con lo ocurrido a fines de la centuria anterior.

Por supuesto, la antigüedad y la dimensión numérica de la comunidad emigrante en una determinada sociedad receptora, condicionaron la fuerza de los

---

al pelo. Vale la pena destacar que todos los buques que en el año 1856 intervinieron en el tráfico comercial entre La Coruña y Buenos Aires, llevaron la última mercancía mencionada de retorno a España. Cfr. AGN, DN, Gobierno, Marina, Entrada de Pasajeros, S X 36-8-30; *Estado de los buques que con destino a Buenos Aires salieron de este Puerto [el de La Coruña], en el presente año, y entraron procedentes de aquel en este*, AGN, DN, Gobierno, Capitanía del Puerto. Juzgado de Paz. Universidad. Guerra. Marina. Culto 1856-1859, S X 23-1-3, s./f.

<sup>78</sup> Sobre los armadores gallegos, seguimos las afirmaciones de Vázquez González, 1999: 778-783.

<sup>79</sup> Vázquez González, 1999: 819-821.

<sup>80</sup> Para las licencias de las postrimerías del siglo XVIII, cfr. *Informaciones y licencias de Pasajeros a Indias*, Archivo General de Indias, Contratación, S. 42, SS.1/1770-1790/legajos 5217-5535. En relación con los expedientes de emigración de las décadas centrales del siglo XIX, hemos podido revisar los siguientes: *Expedientes para el extranjero, 1866-1870*, Archivo Histórico Universitario de Santiago, Emigración. *Expedientes de Emigración, 1868-1869/ 1870-1871*, Archivo Municipal de Ferrol, Estadística, C-684-A, C-687-A. *Actas de licencias para obtener pasaportes para ultramar, 1857-1865*, Archivo Municipal de Padrón (AMP), Gobierno, Alcalde/Corregidor, Expedientes y registros de licencias para emigrar, caja 523. *Expedientes de emigración, 1863, 1864 y 1865*, Archivo Histórico Municipal de Llanes, cajas 231 y 232.

llamados. En el caso de los emigrantes de Padrón (Galicia), por ejemplo, los mismos se produjeron más asiduamente en relación con el destino cubano (que era el predominante de las corrientes legales entre 1857 y 1865) que en vinculación con el rioplatense<sup>81</sup>. Cuando se comenzaron a multiplicar desde este último, aproximadamente luego de 1861, no tardaron en estimular el traslado de varios miembros de una misma familia. Así ocurrió en el caso de Carlos Cajaraville y algunos de sus parientes. En 1863, el primero pasó a Buenos Aires, con la autorización de su esposa. Al año siguiente, el cuñado de Carlos, Antonio Garabato y Grela, emigró a la ciudad porteña, para establecerse a su lado. En 1864 también tramitaron el permiso de embarque para Buenos Aires una hija de Carlos, María Cajaraville, y una prima de la misma, Ramona Grela y Rajoi. Los tres últimos migrantes se movilizaron siguiendo los pasos de Carlos Cajaraville<sup>82</sup>. El relativo «éxito» de este pionero en la sociedad de llegada debió propiciar el traslado de los otros miembros de la cadena.

A partir del censo de Buenos Aires de 1855 también se puede percibir cómo se producía la llegada escalonada de los miembros de una misma familia oriundos del noroeste hispánico. Podemos suponer que detrás de estos sucesivos arribos estaban actuando, entre otros posibles mecanismos, los llamados. Acerquémonos a dos casos que ilustran la situación descripta. Uno de ellos es el de la familia coruñesa Ribó. El padre llegó en 1835, junto con su esposa. Los tres hijos de esta pareja se trasladaron posteriormente, y en distintos años: Manuel, el mayor, lo hizo en 1837, Claudio, en 1840, y José, en 1849. El progenitor, José, que era barraquero, pudo haber facilitado la inserción laboral de sus dos primeros vástagos, que también desempeñaban dicho oficio en 1855<sup>83</sup>. El otro caso que quisiéramos comentar es el de los hermanos Aballes. Manuel, el mayor, arribó en 1850. Tres años más tarde llegaron sus hermanos José y Fernando. Hacia 1855 los tres desarrollaban actividades mercantiles, los dos primeros en calidad de «comerciantes al por menor», y el segundo, como «dependiente». Nuevamente, en esta última situación es probable que los vínculos familiares hayan favorecido la colocación de los recién llegados en un determinado tipo de trabajo<sup>84</sup>.

<sup>81</sup> *Actas de licencias para obtener pasaportes para ultramar, 1857-1865*, AMP, Gobierno, Alcalde/Corregidor, Expedientes y registros de licencias para emigrar, caja 523.

<sup>82</sup> *Actas de licencias para obtener pasaportes para ultramar, 1863-1864*, AMP, Gobierno, Alcalde/Corregidor, Expedientes y registros de licencias para emigrar, caja 523.

<sup>83</sup> *Censo de Buenos Aires de 1855*, AGN, Censos y Padrones, vol. 1399.

<sup>84</sup> *Censo de Buenos Aires de 1855*, AGN, Censos y Padrones, vol. 1390. Otros arribos escalonados podían involucrar a hermanos y primos, o a hermanos y sobrinos, entre otras posibilidades. Para ilustrar estas dos últimas situaciones comentadas, cfr. el caso de los hermanos Montero y su primo Tejedor, o el de los hermanos García, con los sobrinos Loroño. Los prime-

En las décadas centrales del siglo XIX, y tal como ocurrió a fines de la centuria anterior, las alternativas para partir de España de manera ilegal fueron variadas. Además de una gran gama de estrategias individuales (que incluían muchas veces los sobornos, fugas o engaños), los mismos capitanes o empresarios involucrados en el tráfico de migrantes podían favorecer el embarque de más de cincuenta personas al margen de la ley, en un mismo buque, a través de distintos medios<sup>85</sup>.

El número de pasajeros del noroeste hispánico arribados al Buenos Aires de mediados del ochocientos sin sus correspondientes pasaportes, parece haber sido bastante elevado. En las embarcaciones «Tigre» y «Juan», que llegaron a la ciudad porteña en 1852, por ejemplo, la proporción de ilegales alcanzó al 29% (tomando conjuntamente ambas expediciones)<sup>86</sup>. Asimismo, en la segunda mitad de la década de 1850, las evidencias sobre el arribo de gallegos y asturianos sin la debida documentación son muy abundantes en los libros de desembarco por nosotros analizados<sup>87</sup>. Del lado español, han quedado interesantes rastros del embarque ilegal de jóvenes, que salían sin sus correspondientes pasaportes, con el objeto de huir del servicio militar, antes o después de que el mismo recayera oficialmente sobre ellos<sup>88</sup>.

Sin embargo, la falta del pasaporte no parecía constituir un obstáculo para el descenso de los pasajeros, y para su posterior instalación en la ciudad. No

---

ros, en el vol. 1391 del *censo de Buenos Aires de 1855*, y los segundos, en el vol. 1400 de la misma fuente.

<sup>85</sup> Artículo del Iruracbat que se cita en la anterior circular, *Boletín Oficial de la Provincia de La Coruña*, 186 (La Coruña, 1859): 2.

<sup>86</sup> *Comunicación al Comandante General del Departamento del Ferrol*, San Ildefonso, 27 de agosto de 1852, AMAE, Política Uruguay, 1845-1853, legajo H 2705. *Relación de los individuos españoles venidos desde la Península a Buenos Ayres (sic) en el Bergantín español «Tigre» sin el correspondiente pasaporte de las autoridades competentes*, Buenos Aires, 25 de mayo de 1852, AMAE, Política Uruguay, 1845-1853, legajo H 2705. *Relación de los individuos españoles venidos desde la Península a Buenos Ayres (sic) en el Bergantín español «Juan» sin el correspondiente pasaporte de las autoridades competentes*, sin lugar ni fecha, AMAE, Política Uruguay, 1845-1853, legajo H 2705. *Relación de los individuos españoles venidos desde la Península a Buenos Ayres (sic) en el Bergantín español «Tigre» sin el correspondiente pasaporte de las autoridades competentes*, sin lugar ni fecha, AMAE, Política Uruguay, 1845-1853, legajo H 2705.

<sup>87</sup> *Libros de entradas de pasajeros*, AGN, DN, Gobierno, Marina, S X 27-8-10, (1/06/1854 al 2/03/1855); S X 36-8-28, (1/04/1855 al 29/08/1855); S X 36-8-29, (4/10/1855 al 25/08/1856); S X 36-8-30, (26/08/1856 al 15/05/1857); S X 36-8-31, (17/05/1857 al 31/01/1858).

<sup>88</sup> Cfr., por ejemplo, *Expedientes de Prófuagos, 1857-1892*, Archivo Municipal de Caldas de Reyes, caja 145; o *Expedientes de Prófuagos, 1841-1897*, Archivo Municipal de Betanzos, caja 435.



hemos hallado hasta el momento pruebas de que las autoridades porteñas iniciaran procedimientos especiales para reconducir a estos ilegales a su tierra de procedencia. Incluso, los representantes de la corona española en el Río de la Plata intentaron en algunas oportunidades delatar a los infractores, pero sin lograr con ello detener el fenómeno<sup>89</sup>. Quizás, el elevado número de personas arribadas en estas condiciones (de distintas nacionalidades), la debilidad de los mecanismos de control destinados a impedir este tipo de situaciones, y la connivencia de las autoridades, entre otros factores, favorecieron el hecho de que estos migrantes pudieran ser transportados sin la correspondiente documentación, y lograran descender del barco sin mayores inconvenientes.

En suma, los gallegos y asturianos que llegaron a Buenos Aires en las décadas de 1840 y 1850 lo hicieron principalmente a través de las contratas masivas, los llamados o de manera ilegal. Es difícil establecer cuál de estos tres mecanismos fue prioritario, pero podríamos sugerir que la acción de los armadores, capitanes y agentes de la emigración fue de gran impacto en los años centrales del siglo XIX, pues a partir de su propaganda, estimularon la formación de una corriente de peninsulares bastante continua, y de importantes dimensiones, hacia el Río de la Plata. Sin embargo, en determinadas circunstancias, este tipo de mecanismo impersonal parece haber entrado en tensión o en competencia con la acción de las redes de parientes o conocidos. En este sentido, es ilustrativo el hecho de que el Cónsul español en Buenos Aires, José Zambrano, admitiera que los migrantes del noroeste hispánico arribados desde Carril en una de las expediciones armadas por los Llavallol (en 1852) no habían permanecido mucho tiempo en la barraca destinada a alojarlos, debido a que en muchos casos se habían ido con los familiares que los habían ido a buscar hasta la misma<sup>90</sup>. Las redes también podían limitar los efectos de las políticas oficiales o semioficiales de promoción de la inmigración. Recordemos que uno de los argumentos esgrimidos por los miembros de la Comisión Permanente de Inmigración, para explicar el escaso éxito del Asilo de Inmigrantes, en lo atinente a su capacidad para alojar a los recién llegados, fue que estos úl-

---

<sup>89</sup> *El Encargado de Negocios de S. M. comunica a S. E. que han llegado tres buques españoles a Buenos Aires cargados de colonos gallegos, y reproduce los inconvenientes graves que este tráfico inmoral causa a los intereses de España*, Montevideo, 21 de junio de 1850, AMAE, Correspondencia con Embajadas y Legaciones. Uruguay, 1845-1846, legajo H 1786. *Comunicación al Comandante General del Departamento del Ferrol*, San Ildefonso, 27 de agosto de 1852, AMAE, Política Uruguay, 1845-1853, legajo H 2705.

<sup>90</sup> *El Cónsul de S. M. participa a S. E. el modo con que son tratados los colonos españoles que llegan a este país, refiriéndose particularmente a los últimamente conducidos por el Bergantín «León»*, Bs. As., 29 de septiembre de 1852, AMAE, Correspondencia con Embajadas y Legaciones. Argentina, 1852-1866, legajo H 1348.

timos conseguían una ubicación más rápida a través de los parientes o conocidos instalados en la ciudad, quienes los recibían en sus propias casas, y hasta les pagaban el pasaje adeudado<sup>91</sup>.

### 3. LAS POLÍTICAS MIGRATORIAS Y SUS LÍMITES

El análisis de las políticas migratorias españolas y argentinas de mediados del siglo XIX nos ha permitido constatar que las innovaciones que se registraron en las mismas a partir de 1852 no inauguraron una nueva etapa en el desarrollo de los flujos desde el noroeste hispánico hacia Buenos Aires, sino que más bien, intentaron regular y estimular unas corrientes que ya tenían importantes antecedentes, que se remontaban a la etapa colonial. Es decir, de algún modo, la legislación migratoria vino a reconocer un fenómeno social que había alcanzado notorias dimensiones para la época, y que traía aparejadas diversas consecuencias sociales y económicas dentro de las sociedades de partida y de llegada, respectivamente.

Desde 1852 los Estados fueron adquiriendo una visibilidad mayor, en tanto actores preocupados por intervenir en lo vinculado a los desplazamientos humanos: en el caso español los móviles principales fueron limitar los abusos que se cometían en la organización de contratas colectivas de colonos, y reconducir en la medida de lo posible los flujos hacia las que todavía eran colonias españolas. En el caso argentino, los gobiernos del Estado de Buenos Aires y de la Confederación se propusieron atraer población europea capaz de satisfacer los requerimientos de mano de obra de una economía que buscaba insertarse exitosamente en el sistema capitalista mundial, como proveedora de materias primas. En líneas generales, los inmigrantes españoles no fueron los sujetos privilegiados de estas políticas pro-inmigratorias, aunque hubo algunas personalidades, como el gobernador de Entre Ríos, Justo J. de Urquiza, que parecen haber concebido más positivamente la llegada de peninsulares.

Ahora bien, pese a la más clara voluntad interventora de los Estados, las corrientes desde el noroeste hispánico hacia Buenos Aires se desarrollaron con bastante autonomía respecto a las políticas públicas migratorias: se apoyaron en mecanismos de traslado no oficiales (la acción de los agentes de la emigración, los «llamados» o el pasaje ilegal, por ejemplo), y continuaron rebasando las prescripciones destinadas a controlar la puesta en marcha y realización de expediciones de colonos, entre otras cuestiones. Lo que nuestro estudio intentó

---

<sup>91</sup> *Actas de la Comisión de Inmigración*, DNM, Biblioteca, carpeta N.º 7, f. 44.

revelar son los límites de dichas políticas, y el peso relativo de las mismas, en un contexto donde los intereses comerciales de los intermediarios involucrados en el tráfico emigratorio (de ambos lados del Atlántico), y las expectativas y objetivos de las familias que empujaban a alguno o a varios de sus miembros a emprender la travesía transoceánica, configuraron una realidad más dinámica y compleja que aquella que los marcos normativos buscaban controlar.

#### BIBLIOGRAFÍA:

##### 1) *Libros y artículos en revistas:*

- Alberdi, Juan Bautista, *Bases y puntos de partida para la organización de la República Argentina*, Buenos Aires, Eudeba, 1966.
- Biagini, Hugo Edgardo, «Sarmiento y su polémica con España», AAVV, *Homenaje a Domingo Faustino Sarmiento. 1988. Ensayo*, Premio Municipal de Literatura «Luis José de Tejada», Córdoba, Ercor, s./f.: 7-41.
- Bollo Cabrios, Palmira S., «España y América. Un aspecto polémico de los comienzos de la problemática inmigratoria: los pasaportes», *Investigaciones y Ensayos*, 40 (Buenos Aires, 1990): 239-269.
- Canella Secades, Fermín, *Emigración asturiana. Contestación al Interrogatorio*, Junta Provincial de Agricultura, Industria y Comercio de Oviedo, Oviedo, 1881.
- Cisneros, Andrés y Escudé, Carlos (dirs.), «Las relaciones con actores externos en el período 1852-1861. Los vínculos con España», *Historia General de las Relaciones Exteriores de la República Argentina*, 2000, <<http://www.argentina-rree.com/5/5-033.htm>>, 02/09/2004.
- Conrado y Asprer, Antonio, *Cartas sobre Emigración y Colonias*, Madrid, 1881.
- De Nieva, Josef María, *Decretos de la Reina Nuestra Señora Doña Isabel II, dados en su real nombre por su augusta madre la Reina Gobernadora, y Reales Órdenes, Resoluciones y Reglamentos Generales expedidos por las Secretarías del Despacho Universal desde 1.º de enero hasta fin de diciembre de 1835*, T. XX, Madrid, Imprenta Real, 1836.
- Devoto, Fernando, *Historia de la Inmigración en la Argentina* (Colección «Historia Argentina»), Buenos Aires, Sudamericana, 2003.
- Devoto, Fernando F., «Immigrants, exilés, réfugiés, étrangers: mots et notions pour le cas argentin (1854-1940)», Fernando Devoto et Pilar González Bernaldo (coords.), *Émigration politique. Une perspective comparative. Italiens et Espagnols en Argentine et en France XIXe-XXe siècles*, Paris, L'Harmattan Éditions, 2001: 77-99.

- Díaz, Benito, «Datos sobre la inmigración en la Provincia de Buenos Aires (1820-1854)», *Humanidades*, 36 (La Plata, 1960): 89-119.
- Feyjoo Sotomayor, Urbano, *Isla de Cuba. Inmigración de trabajadores españoles*, Madrid, Imprenta de Julián Peña, 1855.
- Gelman, Jorge, «El fracaso de los sistemas coactivos de trabajo rural en Buenos Aires bajo el rosismo, algunas explicaciones preliminares», *Revista de Indias*, LIX / 215 (Madrid, 1999): 123-141.
- Gómez Gómez, Pedro, «Los asturianos que emigraron a América (1850-1930): Cuba primer lugar de destino», Pedro Gómez Gómez, en colaboración con Francisco Erice, Consuelo Naranjo, Ignacio González-Varas, Julio Vaquero, Jesús Mella, Covadonga Álvarez Quintana, Juaco López Álvarez, *De Asturias a América. Cuba (1850-1930). La comunidad asturiana en Cuba*, Allande, Archivo de Indianos, 1996: 29-69.
- Halperín Donghi, Tulio, «¿Para qué la inmigración? Ideología y política inmigratoria y aceleración del proceso modernizador: el caso argentino (1810-1914)», Tulio Halperín Donghi, *El espejo de la historia*, Buenos Aires, Sudamericana, 1987: 191-238.
- Halperín Donghi, Tulio, *Proyecto y construcción de una nación argentina, 1846-1880*, Biblioteca Ayacucho, Caracas, 1979.
- Hortelano, Benito, *Memorias de Benito Hortelano*, Madrid, Espasa-Calpe, 1936.
- Llordén Miñambres, Moisés, «Posicionamientos del Estado y de la opinión pública ante la emigración española ultramarina a lo largo del siglo XIX», *Estudios Migratorios Latinoamericanos*, 21 (Bs. As., 1992): 275-290.
- Llordén Miñambres, Moisés, «Los inicios de la emigración asturiana a América, 1858-1870», Nicolás Sánchez-Albornoz (comp.), *Españoles hacia América. La emigración en masa, 1880-1930*, Madrid, Alianza, 1988: pp. 53-65.
- Martínez Díaz, Nelson, «La inmigración canaria en Uruguay durante la primera mitad del siglo XIX: una sociedad para el transporte de colonos», *Revista de Indias*, 151-152 (Madrid, 1978): 349-402.
- Massé, Gladys, *Reinterpretación del fenómeno migratorio y su incidencia en la conformación socio-demográfica de la ciudad de Buenos Aires a mediados del siglo XIX*, Tesis de Magister en Demografía Social, Universidad Nacional de Luján, 1992, 3 vols.
- Naranjo Orovio, Consuelo, «Los trabajos y los días: colonos gallegos en Cuba en el siglo XIX», Pilar Cagiao Vila (ed.), *Galicia nos contextos históricos, Semata*, 11 (Santiago de Compostela, 1999): 191-215.
- Navarro, Fulgencio, *La emigración, dedicada al Excmo. Señor Presidente del Consejo de Ministros*, Madrid, Est. Literario-Tipográfico de P. Madoz y L. Sagasti, 1846.

- Onega, Gladys S., *La inmigración en la literatura argentina (1880-1910)*, Buenos Aires, Centro Editor de América Latina, 1982.
- Pérez-Prendes y Muñoz-Arraco, José Manuel, *El marco legal de la emigración española en el constitucionalismo (Un estudio histórico-jurídico)*, (Colección «Cruzar el Charco»), Colombres, Fundación Archivo de Indianos, 1993.
- Ruiz Moreno, Isidoro J., *Informes españoles sobre Argentina*, T. I, *Urquiza-Derqui-Mitre (1852-1868)*, Bs. As., Universidad del Museo Social Argentino, 1993.
- Saco y Brey, Emilio, *La emigración de Galicia y Asturias. Sus causas, sus efectos. Medios racionales para contenerla y dignificarla*, Madrid, Imprenta de Enrique Teodoro, 1881.
- Sarmiento, Domingo F., *Obras Completas*, T. XXIII, *Inmigración y colonización*, T. XXXVI, *Condición del extranjero en América*, Bs. As., Ed. Luz del Día, 1951 y 1953.
- Siegrist de Gentile, Nora L., ««El Eco Español» de Buenos Aires de 1861 y la polémica periodística sobre la emigración peninsular», *Res Gesta*, 30 (Bs. As., 1991): 223-241.
- Sociedad de Abogados y Escritores, bajo la dirección de Massa Sanguineti, Carlos, *Diccionario Jurídico-Administrativo, o Compilación General de Leyes, Decretos y Reales Órdenes dictadas en todos los ramos de la administración pública*, Madrid, Imprenta del Diccionario Jurídico-Administrativo, a cargo de Francisco Roig, 1860, T. II.
- Vázquez González, Alejandro, *La emigración gallega a América, 1830-1930*, Memoria de doctorado inédita, Facultad de Ciencias Económicas e Empresariales, Universidade de Santiago de Compostela, Santiago de Compostela, 1999, 2 vols.
- Vázquez Queipo de Llano, Vicente, *Informe fiscal sobre el fomento de la población blanca en la isla de Cuba y emancipación progresiva de la esclava*, Madrid, 1845.
- Wilde, José Antonio, *Buenos Aires desde setenta años atrás*, Buenos Aires, 1917.
- Yáñez Gallardo, César, «Legislación migratoria y captación de mano de obra para el azúcar cubano. Del régimen colonial a la República», *Estudios Migratorios Latinoamericanos*, 53 (Bs. As., 2004): 75-95.
- Yáñez Gallardo, César, *Saltar con red. La temprana emigración catalana a América. Ca. 1830-1870*, Madrid, Alianza, 1996.
- Yáñez Gallardo, César, «Cataluña: un caso de emigración temprana», Nicolás Sánchez-Albornoz (comp.), *Españoles hacia América. La emigración en masa, 1880-1930*, Madrid, Alianza, 1988: 123-142.

## 2) Publicaciones oficiales y periódicas:

*Boletín Oficial de la Provincia de La Coruña*, 186 (La Coruña, 1859).

- Boletín Oficial de la Provincia de Oviedo*, 6 (Oviedo, 1858).  
*Comercio del Plata*, 1.655 (Montevideo, 1851).  
*Constitución de la Nación Argentina*, Buenos Aires, Mawis, 1981.  
*El Eco Español*, 8, 15, 17 y 31 (Bs. As., 1861).  
*El Español*, 1, 9 y 14 (Bs. As., 1852).  
*El Hogar* (Bs. As., 1928).  
*Faro de Vigo*, 39, 43 y 49 (Vigo, 1854).  
*Galicia. Revista Universal de este Reino*, 15 (La Coruña, 1861).  
*La Concordia. Periódico de comercio y de intereses generales*, 6, 11, 64 y 74 (Vigo, 1873/1874).  
*La Confederación, periódico político, literario y comercial*, 16 (Rosario, 1854).  
*La España*, 81, 138 y 171 (Bs. As., 1865).  
*La Gaceta Mercantil. Diario comercial, político y literario*, 6136 (Bs. As., 1844).  
*Registro Oficial del Gobierno de Buenos Aires, Año 1854*, 33 (Bs. As., 1956).  
*Revista Española y Americana*, 89, 92 y 113 (Bs. As., 1860).

Fecha de recepción: 13-1-2006

Fecha de aceptación: 13-10-2006

Envío versión adecuada a las normas: 8-10-2007

## MIGRATORY POLICIES AND THEIR PRACTICES: FLUXES OF GALICIANS AND ASTURIANS TO BUENOS AIRES (1840-1860)

---

The purpose of this article is to analyze the Spanish and Argentine ideas and migration policies during the central decades of the XIX century, related to the Galician and Asturian flows towards Buenos Aires. From a varied repertoire of sources (consular papers, dossiers and emigration licenses, legislative compendia, acts and regulations issued by the «Comisión de Inmigración», press articles, works written by contemporaries, census, among others), we try to demonstrate the relative or rather limited weight of the policies above mentioned, in the conformation of this immigrant flows. These ones increased mainly due to non-official transfer mechanisms and they almost did not utilize the public infrastructure assigned to receive the immigrants.

KEY WORDS: *Migratory policies, Galicians, Asturians, Buenos Aires, transfer mechanisms.*

---