

# EL RÍO REVUELTO DE LA EMIGRACIÓN: EL PAPEL DE LAS AGENCIAS GIBRALTAREÑAS A PRINCIPIOS DE SIGLO.

*Francisco Contreras Pérez*

## INTRODUCCIÓN

Gibraltar ha sido un enclave para el tráfico de emigrantes. Entre 1880 y 1930, miles de andaluces se embarcaron en este puerto para Sao Paulo, Honolulu, Buenos Aires, Nueva York, Casablanca, Ciudad del Cabo... Buscaban una alternativa individual y familiar a la «*crisis por que atraviesa Andalucía*»<sup>(1)</sup>. Al socaire de los pasajes subsidiados por los gobiernos americanos y dada su privilegiada situación geográfico-jurídica, surgieron en la colonia británica agencias de emigración que tejieron una extensa red de «ganchos» (agentes comisionados para la recluta de emigrantes) en territorio español. Como en otras partes de Europa, las navieras y agencias de Gibraltar sacaron del «*río revuelto de la emigración*»<sup>(2)</sup> ganancia de reclutadores.

En las páginas siguientes, analizaremos el papel de las agencias y ganchos como factores de orientación de este flujo por Gibraltar, a partir fundamentalmente de la documentación generada por el Consulado de España en Gibraltar y por el Consejo Superior de Emigración.

### 1. «LLAVE» DE LA EMIGRACIÓN ANDALUZA A BRASIL.

En la época de la emigración masiva a América a principios del siglo XX, los puertos de Burdeos, Leixoes, Lisboa y Gibraltar atrajeron un importante pero no cuantificado segmento de la corriente emigratoria española<sup>(3)</sup>. Al parecer, y por obvias razones geográficas, el puerto calpense fue, junto a otros andaluces, «*punte de la emigración andaluza hacia América*» en palabras de Tornay de Cózar<sup>(4)</sup> (también lo fue para los emigrantes castellanos).

# Historia

A partir de la información hasta ahora disponible, resulta difícil cuantificar la dimensión exacta del contingente emigratorio que embarcó en Gibraltar. En 1912-13, en plena ola emigratoria, aparecieron en la prensa de La Línea alarmantes cálculos que cifraban en 8.000 los individuos embarcados mensualmente en aquel puerto. Más moderado, el Cónsul español los estimaba por entonces en 4.000, en algunos meses. En ambos casos, se trata de cifras bastante considerables.

Una aproximación a su importancia respecto a otros puertos andaluces, puede observarse en la tabla 1.1, elaborada a partir de datos fragmentarios obtenidos de la Comisaría General de Inmigración de la República Argentina y la compilación estadística dirigida por H. A. SILVA<sup>(5)</sup>. Ahora bien, el Consejo Superior de Emigración español observaba que no era Argentina sino Brasil el principal destino de los emigrantes salidos por Gibraltar. Esta corriente parece haber alcanzado su momento culminante en los años anteriores a la Primera Guerra Mundial.

De hecho, Gibraltar fue el principal puerto de salida de los españoles hacia Brasil, por delante de Vigo. Todavía en 1924, cuando ya la emigración a dicho país había disminuido considerablemente, el 64,9% de los inmigrantes españoles entrados por Santos procedían del puerto de Gibraltar, frente al 8,7 de Vigo<sup>(6)</sup>. Entre 1908 y 1936, entraron 209.282 españoles por el puerto de Santos, desde donde fueron trasladados mayoritariamente a Sao Paulo. Al final de este proceso emigratorio, y según un recuento consular de 1932, el 60% de los 400.000 españoles residentes en Sao Paulo eran oriundos de Andalucía<sup>(7)</sup>.

## 2. ¿POR QUÉ EMIGRABAN POR GIBRALTAR?

La emigración por Gibraltar tenía un componente de clandestinidad, es decir, se trataba de individuos que pretendían eludir la ley española. Conocido es que eludir responsabilidades judiciales y militares se ha considerado motivo clásico de la emigración clandestina y por puertos extranjeros (sobre todo, cuando la guerra con Marruecos). Ahora bien, algunos cálculos precisaban que el número de prófugos no representaba más del 20% del contingente migratorio<sup>(8)</sup>. Por otra parte, los puertos extranjeros permitían igualmente evitar las prolijas formalidades de embarque que se exigían en la R.O. Circ. de 8 de mayo de 1888. En general, estas formalidades no se cumplieron ni siquiera, según parece, en los puertos españoles. En consecuencia, quedaron reducidas a «*garantías que nada garantizan*»<sup>(9)</sup>, en virtud de la emigración ilegal por compra-venta de cédulas personales y los embarques clandestinos en alta mar o por puertos extranjeros.

En esta tesitura, la R.O de 1902 suprimió la obligación de la licencia de embarque. No obstante esta simplificación de los trámites, el problema de la emigración por Gibraltar, lejos de remitir como se esperaba, cobraba mayor importancia (junto con el grueso de la emigración andaluza y española por entonces). Así pues, debemos tener en cuenta también otros factores explicativos del poder atractivo de este puerto.

Según un informe del Subinspector de Emigración en el Campo de Gibraltar, la emigración española por Gibraltar hacia América se componía «*en su totalidad*» de familias de jornaleros agrícolas<sup>(10)</sup>. El Consejo Superior de Emigración estimaba, desde su experiencia en la Inspección de emigración en La Línea, que la emigración vía Gibraltar tenía dos únicos «*determinantes*»: el aliciente del pasaje subsidiado y la recluta<sup>(11)</sup>.

Los pasajes subsidiados americanos son efectivamente un elemento clave para entender la emigración andaluza, y especialmente la reclutada por agentes de Brasil desde Gibraltar a principios del siglo XX. A partir de la década de 1880, el Estado de Sao Paulo, movido por los intereses de los fazendeiros del café en su expansión hacia el «oeste nuevo», practicó una potente y sistemática política de subvención a la importación de mano de obra europea. Como en otras partes de Europa,

enviaron a Gibraltar agentes de emigración y contrataron con navieras como la France-Amerique el transporte. El inmigrante español que llegó a Sao Paulo fue, fundamentalmente, el subvencionado<sup>(12)</sup>.

Pero no fueron en modo alguno los únicos: el gobierno argentino, a través de la Agencia Acebal, Díaz y Cía. y la naviera Italo-Argentina (con agentes en Gibraltar y puertos andaluces), subvencionó en 1889 la emigración de varios miles de andaluces; el gobierno de Chile realizó selectivas y esporádicas reclutas también desde Gibraltar; el «*Board of Immigration of Hawaii*» reclutó miles de andaluces entre 1906 y 1913<sup>(13)</sup>.

Estos países demandaban abundante mano de obra agrícola en pleno proceso de expansión agroexportadora, y para la construcción de grandes infraestructuras. La preferencia de algunos por los grupos familiares se debía a que garantizaban una mayor estabilidad del poblamiento. De hecho, la emigración de tipo familiar es una característica del conjunto emigratorio andaluz a América<sup>(14)</sup>, tal y como se deduce del relativamente bajo índice de masculinidad obtenido a partir de las estadísticas del I.G.E. Esta característica parece corroborarse en el caso de la corriente vía Gibraltar, como observaba el Cónsul español: «(...) los que emigran por el puerto de Gibraltar son en su mayoría hombres casados con sus mujeres é hijos»<sup>(15)</sup>.

Las autoridades españolas llegaron a prohibir las reclutas de familias emigrantes. Siendo las de Brasil las más alarmantes ante la opinión pública y la oficial, estas copiosas reclutas se consideraban de «*calidad ruinosa para la patria*», pues se dirigían a familias campesinas que «*se descuajan de ella definitivamente*»<sup>(16)</sup>. Para eludir las prohibiciones españolas, las navieras y los agentes solían desviar los embarques a Gibraltar, cuyo puerto cobraba mayor importancia en relación directa «*con las dificultades legales y económicas que los emigrantes encuentran para embarcar en los puertos españoles*» Ejemplo: La prohibición de emigrar gratuitamente al Brasil<sup>(17)</sup> acarreó, como consecuencia inmediata, *la organización del expresado negocio desde el puerto de Gibraltar*<sup>(18)</sup>.

### 3. EL NEGOCIO DE LAS AGENCIAS.

Los consignatarios y agentes al servicio de los gobiernos americanos constituían un factor de orientación de parte del flujo emigratorio andaluz vía Gibraltar. El negocio de la recluta y transporte de emigrantes movía considerables sumas de dinero. Así se demuestra por el hecho de que, a principio de siglo, las autoridades brasileñas concedían a las navieras y agencias reclutadoras 120 francos por inmigrante adulto, 60 por adolescente de ocho a doce años y 30 por niño<sup>(19)</sup>. También concedían premios a aquellas empresas que se destacaran en este negocio: por ejemplo, un premio de 100.000 francos á la compañía que hubiese transportado en un año 10.000 inmigrantes. Para favorecer la inversión en terrenos por colonizar, se ofrecía un interés de 6 por 100 sobre un capital máximo de 25 millones de francos a las compañías que vendiesen en Europa lotes para inmigrantes.

En la organización de este voluminoso negocio, encontramos, en un primer eslabón, los agentes de emigración de los gobiernos americanos que, desde Madrid y Gibraltar, dirigían estas reclutas en las comarcas españolas.

A principios del siglo XX, el gobierno de Sao Paulo tenía en funcionamiento un «Centro de Información Comercial» dirigido, al parecer, por el Sr. Edmundo Wright en Madrid. Según evidencias en poder de las autoridades españolas, no totalmente desmentidas por el Cónsul de Brasil en Madrid, este «Centro» en realidad se dedicaba a la propaganda emigratoria y la recluta de familias campesinas españolas: «(...) *salta a la vista que la principal causa de aquel éxodo son los trabajos que, para atraer á los emigrantes, hacen los agentes del Estado de San Pablo*»<sup>(20)</sup>.

# Historia

Proporcionaban billetes subsidiados para barcos que salían de Gibraltar, donde el estado de Sao Paulo contaba con otros agentes para la zona. Al frente de éstos se encontraba, con permiso de residencia, un «Inspector», el Sr. E. C. Huffenbaeher. Para esta agencia trabajaban agentes gibraltareños y españoles, que se dedicaban a propagar la idea de emigrar gratuitamente a Brasil con anuncios como el siguiente: *«Pasaje gratis para los Estados Unidos del Brasil (...) Los emigrantes a su llegada al Brasil serán recibidos y alojados gratuitamente por 8 días. Además serán absolutamente libres de escoger el sitio de residencia que más les convengan en cualquiera de las provincias de la República, siendo trasladado al punto escogido también gratuitamente, bien por ferrocarril o vapor. Para más información acúdase en La Línea. C/ Clavel, 37. Juan Negrotto.»*<sup>(21)</sup>

A pesar del énfasis hecho en «la libertad» del emigrante (a raíz de las críticas de la prensa española contra la «esclavitud blanca» en Brasil), Souza-Martins afirma que de hecho la inmigración subvencionada sometía a cada familia, desde un comienzo, desde su embarque, a los criterios e intereses del gobierno y, en seguida, de los *fazendeiros*<sup>(22)</sup>.

Por otra parte, el Cónsul de España también advertía, hacia 1906, de la presencia en Gibraltar del representante en Europa del «Board of Immigration of Hawaii», Mrs. Raymond Brown. Esta agencia norteamericana realizaba numerosos trabajos de recluta de campesinos españoles con dicho destino. El «B.I.H.» había iniciado en 1900 sus trabajos de propaganda en Galicia, tradicional región emigratoria española. Pero la emigración de españoles a las islas Hawai puede decirse que empezó a tener importancia el año 1907, al trasladar el «B.I.H.» su centro de operaciones a Gibraltar para hacer los trabajos de propaganda en Andalucía. Fueron famosas las expediciones de los vapores *Heliópolis* (desde Málaga), *Willesden*, *Osteric* y *Harpalion* (desde Gibraltar), que podían transportar hasta más de 2.000 personas cada uno.

La acción del «B.I.H.» desde Gibraltar, entre 1906 y 1913, explica la mayoritaria presencia de andaluces en las expediciones a Hawai, que llegaron a totalizar 8.000 personas: *«la gran mayoría de los españoles son originarios de Málaga, Almería, Granada y Jaén, aunque hay también algunos de otras provincias andaluzas, Alicante, Extremadura y Salamanca.»*<sup>(23)</sup>

Trabajando para los agentes oficiales, estaban las agencias de emigración y consignatarias gibraltareñas (véase tabla 3.1). Éstas casas comerciales también hicieron de la emigración su negocio, organizándose para conducir a miles de personas. Más allá de la simple expedición de billetes, los consignatarios funcionaban como activos agentes en la propaganda y recluta de emigrantes hasta en los más apartados rincones de la geografía andaluza.

En ocasiones, estos consignatarios eran también cónsules de países americanos. Es el caso de los Imossi, familia dirigente de la rica burguesía mercantil gibraltareña desde el siglo XIX.<sup>(24)</sup> Luis Imossi era el cónsul del Perú y de la República Argentina en Gibraltar a finales de siglo. Valiéndose de estos contactos americanos, la consignataria Imossi se hizo gestora de muchos pasajes subsidiados. Poniendo al servicio de los agentes oficiales su red de ganchos andaluces, la Casa de J. L. Imossi e Hijos parece haber gestionado las más importantes campañas de propaganda y recluta realizadas en territorio andaluz a principio del siglo XX (para Brasil y Estados Unidos). Para ello publicaron reclamos en los periódicos andaluces y distribuyeron carteles en localidades andaluzas: *«Ha llegado a mí noticias que los Sres. J. Lucas Imossi é Hijos de esta plaza, están haciendo propaganda en España, para la emigración al Brazil, (...) (han confeccionado impresos) que están repartiendo profusamente en la Península, con tal objeto»*<sup>(25)</sup>.

A grandes rasgos, los anuncios podían ser genéricos (se limitan a proclamar la gratuidad del pasaje a Estados Unidos o Brasil, por ejemplo) o más selectivos, como el cartel que reclamaba exclusivamente obreros para las tareas temporales de

una instalación férrea en Chile: «EMIGRACIÓN GRATUITA Á CHILE con empleo hasta la llegada á destino.- Se ofrece pasaje gratuito á cincuenta hombres aptos para los trabajos de construcción de una vía-férrea en Chile.- Se desea gente que goce de buena salud y puedan acreditar su buena conducta.- La salida será próximamente el 15 de Noviembre venidero.- Para adquirir todos los informes respecto á jornal, albergue en Chile y duración del tiempo de trabajo etc. etc. Acúdase á A. M. Capurro é Hijos. Irish Town»<sup>(26)</sup>.

Los pasajes subsidiados se solían anunciar como gratuitos. Aunque algunos eran simples adelantos a reembolsar en destino a los respectivos gobiernos en plazos e intereses prefijados, no se cumplieron generalmente. Aparte de los argumentos sobre la baratura e incluso gratuidad de los pasajes, las agencias gibraltareñas contaban con otro elemento: la simplicidad de los trámites de embarque. No es extraño que las agencias consignatarias a veces añadieran a su anuncio una nota que creían efectiva: «JUAN CARRARA E HIJOS, calle Real, Gibraltar, Agencia de Vapores Trasatlánticos Italianos para.- EL BRASIL y LA ARGENTINA, el paquete postal.- TOSCANA (...).- No necesita documento alguno de embarque, exceptuando la cédula personal.»<sup>(27)</sup> La difusión de estos anuncios y la recluta de los emigrantes correspondía a los ganchos reclutadores, que actuaban a pie de campo en territorio español.

#### 4. GANCHOS Y LISTAS OCULTAS

Las agencias de emigración gibraltareñas contaban con una extensa red de agentes comisionados o «ganchos» en distintos rincones de Andalucía. Se trataba de agentes de base que crearon el eslabón final del proceso de configuración de la toma de decisión de los candidatos a emigrar. Como en otras regiones europeas, se encargaban de estimular psicológicamente a los habitantes de comarcas deprimidas, describiéndoles extraordinarias oportunidades en el «Eldorado» brasileño y el «Paraíso del Pacífico».

Desconocemos en su totalidad la extensión geográfica de la red de ganchos que operaban desde Gibraltar, aunque actuaban en varias provincias como puede observarse en la tabla 4.1.

El conocido mal trato dispensado a los emigrantes en Brasil explica en opinión de la Inspección de Emigración en el Campo de Gibraltar que «la recluta organizada por los agentes paulistas no logre arraigar más que en comarcas de pobreza o de dolor para los trabajadores del campo: tierras áridas de la Alpujarra, secarrales de Almería, terrenos abruptos de las sierras de Málaga, zonas andaluzas, extremeñas o castellanas donde el latifundio predomina, fueron y son los lugares casi únicos de donde se nutre este éxodo miserable.»<sup>(28)</sup>

Tres elementos resultaron definidores de las tareas de recluta de emigrantes: las expediciones, las comisiones y los vapores de cabotaje. Dado que trabajaba a comisión, el gancho debía reunir con la mayor celeridad las expediciones a enviar a Gibraltar. Esta celeridad cumplía a su vez otro objetivo: evitar repentinos cambios de opinión de los lugareños reclutados. Así se describe la labor de los agentes Carlos Barba y Blas Martos, de Granada: «Se dedican a buscar por los pueblos de dicha ciudad, emigrantes que sin documentos alguno, tratan de enviar a esta plaza (Gibraltar) antes que se desanimen, para formar el cupo que ha de tomar el vapor.»<sup>(29)</sup>

Si los candidatos a emigrar eran numerosos, como ocurría cuando había pasajes subsidiados, los agentes solían elaborar listas de emigrantes en el pueblo visitado. A partir de estas listas, iban formando expediciones sucesivas hacia los puertos, según las fechas previstas de llegada de los vapores.

# Historia

Los ganchos solían recibir varios ingresos: las comisiones per cápita de las agencias o navieras, de los propios emigrantes por tramitar la documentación, y a veces también de las fondas linenses y gibraltareñas para emigrantes. De las 150 ptas. de un billete de Gibraltar a Buenos Aires, el agente Juan Peinador (de Madrid) cobraba 50 ptas. directamente a cada emigrante. Ahora bien, contraviniendo los propios estatutos de la Compañía, dicho agente tenía por costumbre añadir un plus de 20 pesetas para «el despacho de documentos» (presumiblemente, el permiso del Consejo Superior de Emigración autorizando el embarque por puerto extranjero). Al parecer, ningún emigrante reclutado por Peinador llegó a Gibraltar con esta documentación. Por su parte, el gancho de Almuñécar, a la sazón conserje del Casino Recreativo de esta localidad, percibía de la agencia gibraltareña una comisión de 5 ptas. por emigrante. También cobraba a éstos los gastos por tramitar las cédulas personales, requeridas normalmente en los países de destino. Muchos emigrantes gastaban lo poco obtenido con la venta apresurada de sus «muebles y á veces su casuja ó campo»<sup>(30)</sup>, en pagar estos despachos de papeles inexistentes.

No obstante las numerosas críticas contra los abusos y engaños de los agentes, éstos resultaron en la práctica un elemento básico para los países interesados en importar mano de obra y para muchos individuos que emigraron en busca de las oportunidades que aquí se les negaban. En todo caso, las autoridades españolas eran impotentes de controlar la labor de los agentes por la extensa geografía rural andaluza. A lo máximo reclamaban a la prensa campañas de contrapropaganda: «(se realizó) á principios de 1917 una activa propaganda en esta provincia (Almería) para ir gratis al Brasil en Gibraltar. Esta Inspección puso el hecho en conocimiento de la Autoridad gubernativa. La recluta, dicen, fué abundante; pero no creo que sea imputable á falta de celo en los llamados á impedirla; sólo se evitará haciendo propaganda en contra con la Prensa y folletos»<sup>(31)</sup>.

Así pues, una vez recibida la orden desde Gibraltar o completa la expedición, el agente la conducía al puerto más cercano donde tomar un vapor de cabotaje. Esta navegación costera constituye otro elemento importante y característico de las estrategias emigratorias vía Gibraltar (véase tabla 4.2). El transporte de emigrantes a Gibraltar en vapores de cabotaje, desde la costa andaluza, se remonta a los primeros años de la emigración en masa en la década de 1880. En el ápice de la emigración española y andaluza, 1911-13, el Cónsul español en Gibraltar estimaba que: «(...) la mayoría de los emigrantes vienen embarcados á Gibraltar, y constantemente se está dando cuenta de la llegada de barcos repletos de esos desgraciados».<sup>(32)</sup>

El negocio de los vapores de cabotaje con Gibraltar llegó a cubrir a principio del siglo XX casi toda la costa andaluza, a la vez que se intensificaba y contagiaba la idea de emigrar a América. Igualmente, se perfeccionaron los métodos para burlar la fiscalización que progresivamente imponían las autoridades. En este tráfico costero de emigrantes hay tres elementos característicos: la falsa declaración de destino, las «listas de embarcados a última hora» y la sincronía con los vapores transoceánicos.

Los patrones declaraban como destino no Gibraltar, sino un puerto español de la Bahía de Algeciras, evitando así los habituales controles hechos a los pasajeros con el exterior. La emigración a América se «disfrazaba» de hecho en los puertos andaluces bajo la forma de cabotaje: «(...) según los informes que me ha suministrado el Sr. Gobernador militar del Campo de Gibraltar dícese que los buques por V.E. citados en su telegrama parten de este puerto (Málaga) y del de Sevilla llevando su consignación á Puente Mayorga, pero al llegar á dicho punto nada desembarcan y continúan directamente á aquella plaza inglesa.»<sup>(33)</sup>

En otras ocasiones, se hacían «listas de embarcados a última hora», esto es, listas dobles. Los capitanes de los vapores de cabotaje solían llevar dos listas de pasajeros: una de ellas oculta a las autoridades del puerto español de embarque o, en

todo caso, enseñada una vez efectuado el viaje bajo el epígrafe de «embarcados a última hora». Se trataba de un subterfugio para transportar más pasajeros de lo autorizado con arreglo al tonelaje del barco y, al mismo tiempo, facilitar la emigración clandestina.<sup>(34)</sup> Al exceso de pasajeros, se añadían otras incomodidades derivadas de compartir espacio con el cargamento del buque, pues, algunos de los pequeños cargueros que frecuentaban el Estrecho con destino a puertos atlánticos españoles o europeos, tomaron parte también del negocio de la emigración clandestina en la costa mediterránea.

Aparte los vapores llegados de otras provincias, numerosos faluchos o vapores de la Compañía de Ferrocarril trasladaban también diariamente emigrantes a Gibraltar desde los puertos y playas de la Bahía de Algeciras: Puente Mayorga, Palmones y Algeciras. Las autoridades españolas destacaron que los vecinos de estos puertos y los gibraltareños habían encontrado, en el negocio de la emigración clandestina, una nueva comunidad de intereses que les incentivaba a burlar por todos los medios su vigilancia. Los campongibraltareños no sólo intervinieron en el negocio de la emigración como patrones de vapores de cabotaje y ganchos, también participaron como emigrantes. En 1925, se dio un éxodo excepcional de estos lugareños. No lo componían agricultores como los que procedían de otras comarcas, sino que se trataba de una nueva modalidad menos frecuente: familias de procedencia urbana (La Línea, San Roque, Los Barrios, Algeciras y otras poblaciones de la comarca). Eran empujados a emigrar por la difícil situación económica que atravesaba la comarca como consecuencia de: *«la aplicación rigurosa de las medidas fiscales, que dieron por resultado que aquéllos, largos en número y no cortos en osadías, que cifraban su modo de vivir en la transgresión de las leyes arancelarias, vieran cegadas sus principales, cuando no únicas, fuentes de ingresos»*.<sup>(35)</sup>

En definitiva, el control de los vapores cabotajes y faluchos que llegaban a Gibraltar con emigrantes era prácticamente imposible. Y eso a pesar de que el Cónsul español observara (no sin cierta tardanza) que existía una marcada sincronía entre la llegada de estos pequeños barcos costeros a Gibraltar, procedentes de puertos andaluces, y las salidas anunciadas de los vapores transoceánicos.<sup>(36)</sup>

## 5. «UNA PUERTA ABIERTA, DE DIFÍCIL CIERRE»

Otros emigrantes llegaban a la Línea de la Concepción por tierra, tras pasar por las localidades vecinas de Puente Mayorga y San Roque. Se trataba de expediciones que venían del interior de Cádiz, comarcas occidentales de Málaga y otras provincias, tanto por carretera como por ferrocarril. Algunos agentes acompañaban estas expediciones hasta Gibraltar. Es el caso del gancho malagueño Miguel Rubio, que conducía «sus» emigrantes hasta San Roque, continuando solo hasta Gibraltar donde se ponía en contacto con la Casa de Jaime L. Imossi. Tras cobrar 10 ptas. por emigrante y haberlos alojados en la fonda calpense 'Madrid' a la espera del vapor, volvía de inmediato a la provincia de Málaga.

A veces la espera se hacía excesivamente prolongada. Esto tenía su origen en el propio sistema de comisión con el que trabajaba el gancho (si antes dejaba la primera expedición, antes salía en busca de la segunda). En general, también es el caso de los que emigraban gratuitamente a Brasil. Al no tener que abonar nada por el billete, se les obligaba a cumplir las condiciones leoninas impuestas por la compañía (especialmente la *France-Amerique*), que les exigía estar en la colonia con 20 o 23 días antes de que llegara el vapor.

Muchos emigrantes preferían pasar estos días de espera en La Línea. En esta ciudad, y a la puesta del sol, buscaban alojamiento en barracas playeras y en fondas, más baratas que las calpenses. Estas situaciones serían más frecuentes durante la I Guerra Mundial pues, a causa del trastorno de las comunicaciones marítimas, rara vez los buques salían el día señalado

# Historia

en el anuncio. Consumiendo sus escasos recursos durante esta espera, aparecieron repetidos e importantes problemas de indigencia entre las familias de emigrantes.<sup>(37)</sup>

Al anuncio de la próxima salida del vapor, estas familias se ponían en marcha para pasar a Gibraltar. Se trataba de aprovechar el momento adecuado para burlar la vigilancia fronteriza, y confundirse entre los numerosos obreros linenses que todas las mañanas iban a trabajar a la colonia británica.

Así describe el Gobernador Militar del Campo de Gibraltar estas «estratagemas» emigratorias: *«Nosotros procuramos rechazar á los que por su edad no deben emigrar y á los que no tienen documentación al corriente; pero como son muchos y no hay recursos para tenerlos y pagarles el viaje (de regreso a sus localidades de origen), se quedan en los pueblos, generalmente en La Línea y aprovechando la salida de los obreros, que es por la mañana temprano y lo hacen en número de cuatro ó cinco mil, mezclados con ellos y fingiéndose tales suelen pasar algunos burlando la vigilancia por esos medios (...).»*<sup>(38)</sup>

Una vez en Gibraltar, los emigrantes solían dirigirse a las casas consignatarias o agencias oficiales de emigración donde se les expedían los billetes en caso de no tenerlos.

En ocasiones, se les hacía pasar uno e incluso dos reconocimientos médicos a cargo de la compañía naviera, como ocurría con los emigrantes a Estados Unidos. No obstante, se trataba de una simple rutina pues el médico, al cobrar por pasajero embarcado, no actuaba con la debida diligencia. En todo caso, era corriente el empeoramiento de la salud de los emigrantes por la duración de los viajes y el hacinamiento, resultando especialmente frecuentes los cuadros contagiosos de tracoma (conocido azote de las expediciones de emigrantes por entonces). Por ejemplo, este fue el origen de que un nutrido grupo de almerienses y malagueños fuera rechazado en el puerto de Nueva York y obligados a volver, con el consiguiente empeoramiento de su ya pésima salud.

Por fin, cuando llegaba el vapor esperado a puerto, se iniciaban las tareas de trasbordo de los emigrantes. En coordinación con el capitán del vapor y el agente oficial de emigración, las casas consignatarias habilitaban para ello grandes barcazas (normalmente destinadas para carga) que podían llevar cada una hasta 400 personas.

El negocio de la emigración en Gibraltar presentó cierta capacidad de adaptación a los cambios. Esto se observa durante la I Guerra Mundial, al complicarse las comunicaciones transoceánicas con América. La alternativa se presentó con la emigración a Marruecos, donde Francia estaba realizando desde 1912 unas fuertes inversiones: *«Generalmente estos obreros españoles, proceden de La Línea, San Roque y de Pueblos de la provincia de Almería y vienen dispuestos en su mayoría á embarcar para Casablanca; y algunos, con destino á Orán. Esto me hace suponer que en estas proximidades debe haber alguna agencia de emigración dedicada á la recluta de trabajadores.»*<sup>(39)</sup>

No obstante, la emigración cayó durante la I Guerra Mundial, como consecuencia del efímero crecimiento de la economía española y el citado enrarecimiento de las comunicaciones marítimas. Al final del conflicto, en la coyuntura de 1920, se presenciará un fuerte rebrote emigratorio, que confirmaba a la Inspección en el Campo su idea de que: *«Gibraltar es puerta abierta, de muy difícil cierre»* (40) (si no cambiaban los determinantes socioeconómicos de la migración, como así ocurrió en 1930 fundamentalmente por el lado de la demanda).

Tabla 3.1 Agencias de emigración en Gibraltar (1889-1914)

Agencias	Fecha conocida	Naviera	Destinos	Observ.
Sres. M. H. Blaud y Cía.	1889	Italo-Argentina	Río de la Plata	Pasajes subsidiados
Sres. Longlands, Conwell and Company	1889-1909	S.G.T.M.V. y C.N. France-Amerique	Santos, Montevideo y Buenos Aires	Pasajes gratuitos a Brasil. Billete a 150 ptas.
Sres. A. M. Capurro e Hijos (Irish Town)	1911		Chile	Pasaje gratuito
Sres. Juan Carrara e Hijos, Agencia de Vapores Transatlánticos italianos, ( c/ Real).	1912	S.A. de Navegación italiana 'Ligure-Brasileña'	Santos y Buenos Aires	Billete de tercera a 150 y 175 ptas. según vapor
Sres. Jaime Lucas Imossi e Hijos (Puerta de Tierra, 1)	1906-1914	France-Amerique «Board of Immigration of Hawaii»	Brasil, Hawaii	Pasaje gratuito

Fuentes: A.G.A., A.E., cajas 1700, 170 y 3836; Boletín del C.S.E., 1914, n.º 63, y prensa andaluza.

Tabla 4.1 Agentes de emigración comisionados por Gibraltar (1907-1913)

Provincia	Nombre	Fecha aprox.	Agencia Gibraltareña	Observaciones
Almería	Francisco Gallego Rubio	1907		Nueva York
	J.P. Martínez	1910	Sres. Longlands, Conwell and Company	
Cádiz	J. Negrotto, en c/ Clavel, 37, La Línea	1891		Pasajes gratis para Brasil
Granada	G. Savater, en c/ Párraga, 2 C. Barba y B. Martos, c/ Guadajajara, 8 J. Manuel García, en Almuñécar	1889 1910 1912	Longlands, Conwell and Company	Cobra 5 Pts. por emig.
Jaén	[?]	1914	J.L. Imossi e Hijos	Pasajes para Brasil
Málaga	D. J. F. Nölting y Cía. M. Rubio, c/ Enrique Chol, 3	1907 1913	J.L. Imossi e Hijos	
Sevilla	Juan Cámara e Hijos, c/Real, Pruna J.L. Gallegos, c/Maese Rodrigo A. Mayor, c/ M. de Parada, 45 W. Escribano, c/ Alameda, 71	1911 1912 1912 1912	Norddeutscher Lloyd de Bremen Norddeutscher Lloyd de Bremen Juan Carrara e Hijos	Proporciona todos los medios necesarios Nueva York,...
Otras	S. Fdez., en Talavera de la Reina J. Peinador, c/ Preciados, 27 Madrid M. Navarro Andino, Cartagena. Telf.: 261	1912 1910 1912	Juan Carrara e Hijos Sres. Longlands, Conwell and C.	50 Pts. por emig. y 20 cada emig. arreglo de papeles. Propietario vapor cabotaje.

Fuente: cfr. tabla 3.1; y el dato sobre el agente de La Línea se ha tomado de TORNAY DE CÓZAR, 1989, op. cit., p. 66.

## 4.2 Vapores de cabotaje con emigrantes hacia Gibraltar (1912-1913).

Vapores cabotaje	Procedencia	Emigrantes	Observaciones
<i>Canalejas</i>	Algeciras	10	
<i>Cabo Páez</i>	Málaga	290; 400; 300 ...	A Puente Mayorga y Gibraltar
<i>Cabo Sacratif</i>	Granada (?) y Málaga	377	
<i>James Haynes</i>	Málaga		
<i>Sevilla</i>	Málaga	538	A Puente Mayorga
<i>Castillejos</i>	Águilas	51	
<i>Antonio Cola</i>	Cartagena y Málaga	143	
<i>Carvoeiro (?)</i>	Cartagena	300; 290	
<i>Cullera</i>	Cartagena	338	
<i>Teresa Panires (?)</i>	Cartagena	325	
<i>Peña Rubia</i>	Huelva	2 jóvenes polizones vascos	Con mineral
<i>Valencia</i>	Cartagena	134	

Fuente: A.G.A., A.E. (véase tabla 3.1.)

Tabla 1.1 Inmigración a Argentina desde Andalucía.

Puertos	Media anual 1888-1889	%	Media anual 1913-1914	%
Gibraltar	2918	20,55	3420	16,79
Cádiz	5462	38,47	7308	35,88
Málaga	5819	40,98	1413	6,93
Almería	—	—	8230	40,40
Total anual	14199	100	20369	100

Fuente: A.G.A., A.E. (véase tabla 3.1.)

## NOTAS

- (1) Papeles del Consulado en Gibraltar, Archivo General de la Administración (A.G.A., desde ahora), sección de Asuntos Exteriores (A.E.), caja 1700.
- (2) *Boletín del Consejo Superior de Emigración*, n. 87, Madrid, 1917, p. 158.
- (3) Estas salidas no registradas por el Instituto Geográfico y Estadístico suponen una infravaloración oficial del éxodo español. Cfr. SÁNCHEZ ALONSO, B.: *Las causas de la emigración española. 1880-1930*, Alianza Univ., Madrid, 1995, p.109. La autora considera que las discrepancias entre las series estadísticas española y americanas se explican por: la emigración clandestina, la efectuada por puertos extranjeros y, sobre todo, por los diferentes criterios de compilación.
- (4) TORNAY DE CÓZAR, F.: «La Línea y Gibraltar, puentes de la emigración andaluza hacia América», en *Almoraima. Revista de Estudios Campogibraltares*, n.º 2, Algeciras, 1989, pp. 63-69.
- (5) Para 1888-89, los cuadros estadísticos de la Comisaría de Inmigración de la Rep. Argentina, A.G.A., A.E., 9062 y 9067; para 1913-14, SILVA, H. A. (dir.): *Inmigración y estadística en el Cono Sur de América*, Instituto Hispanoamericano de Geografía e Historia, México D.F., 1990.
- (6) SOUZA-MARTINS, J. de: «La inmigración española en Brasil y la formación de la economía cafetalera, 1880-1930», en SÁNCHEZ ALBORNOZ, N. (comp.): *España hacia América. La emigración en masa, 1880-1930*, Alianza, Madrid, 1988, p. 267.
- (7) VIVES, P.A. et al (coords.): *Historia General de la emigración española a Iberoamérica*, M.º de Trabajo y S.S., Madrid, 1992, pp. 12 y ss.
- (8) Es el porcentaje de prófugos entre los que salieron por Gibraltar hacia Hawai, según el Cónsul de España en Honolulu. *Boletín del C.S.E.*, 1917, n.º 87, p. 159.
- (9) *La Andalucía*, Sevilla, 11 de enero de 1889
- (10) *Boletín del C.S.E.*, n.º 87, 1917, p. 932.
- (11) También se consideraron las «invitaciones que reciben desde Brasil de parientes, vecinos ó paisanos», esto es las cadenas migratorias. Ahora bien, estos mecanismos no son generados sensu stricto por el puerto, sino que obedecen a las dinámicas de los procesos migratorios a nivel interpersonal.
- (12) SOUZA-MARTINS, J. de, 1988, *op. cit.*, p. 260.
- (13) RUEDA HERNANZ, G.: *La emigración contemporánea de españoles a Estados Unidos*, Ed. Mapfre, Madrid, 1993, pp. 110-124.
- (14) MATEO AVILÉS, E.: *La emigración andaluza a América (1850-1936)*, Arguval, Málaga, 1993, pp. 129 y ss.
- (15) A.G.A., A.E., 1700.
- (16) *Boletín de la D.G.E.*, n.º 2, 1925, II.ª época, p. 338.
- (17) Se refiere muy probablemente al R.D. de 26 de agosto de 1910, que prohibía la emigración a Brasil (la prohibición duraría hasta el 5 de enero de 1912).
- (18) Inspección de Emigración de Málaga, 1913: «Causas que producen alteración en la cifra de salida de emigrantes por este puerto, desde 1909 á 1913», en *Boletín del C.S.E.*, n.º 58, pp. 667-675.
- (19) RÍSQUEZ, J. M. y ORDÓNEZ, M.: *Cartilla del emigrante*, Madrid, 1910 (1.ª ed.), p. 132.
- (20) A.G.A., A.E., 1700.
- (21) Citado en TORNAY DE CÓZAR, F., 1989, *op. cit.*, p. 66.
- (22) SOUZA-MARTINS, J., *op. cit.*, p. 259.
- (23) RUEDA, G., *op. cit.*, p. 114 y ss.
- (24) HILLS, G.: *El peñón de la discordia. Historia de Gibraltar*, Ed. S. Martín, Madrid, 1974, p. 473.
- (25) A.G.A., A.E., 1700.
- (26) A.G.A., A.E., 1700.
- (27) *El noticiero sevillano*, Sevilla, 8 de enero de 1912 y ss.
- (28) *Boletín de la Dirección General de Emigración (D.G.E.)*, n.º 1, Madrid, 1925, p. 204
- (29) A.G.A., A.E., 1700.
- (30) *Boletín del C.S.E.*, n.º 87, *op. cit.*, p. 160.
- (31) «Nuestra emigración por los puertos españoles en 1917. Características y modalidades del éxodo», *Boletín del C.S.E.*, n.º 96, Madrid, 1918, p. 413.
- (32) A.G.A., A.E., 1700.
- (33) A.G.A., A.E., 1700.
- (34) A.G.A., A.E., 1700.
- (35) *Boletín de la D.G.E.*, n.º 2, Madrid, 1925, p. 340
- (36) A.G.A., A.E., 1700.
- (37) *Boletín del C.S.E.*, n.º 91, Madrid, 1917, p. 933.
- (38) A.G.A., A.E., 1700.
- (39) A.G.A., A.E., 1700.
- (40) *Boletín de la D.G.E.*, n.º 1, 1925, 2.ª época, p. 111.