

# *La emigración a América a través de los pasaportes expedidos en Cádiz en 1886 y 1887\**

*Angel García-Sanz Marcotegui*

En los últimos años, a pesar de que su estudio presenta no pocos problemas, la emigración española a América ha despertado un gran interés. Los historiadores demógrafos, sociólogos, etc., que se han preocupado de esta cuestión, han puesto de relieve la complejidad e interdependencia de los factores que influyeron en la salida masiva de españoles desde las última décadas del XIX. Pero además, los investigadores han hecho hincapié en las dificultades existentes para evaluar este fenómeno en sus justas proporciones, dadas las serias limitaciones de la información recabada por el Instituto Geográfico y Estadístico en sus diversas denominaciones (Sánchez Albornoz, 1989, 435).

A la infravaloración que se deriva de los que salían clandestinamente, o por puertos extranjeros, se añade que las Estadísticas oficiales se refieren a movimientos de pasajeros y no a personas. En consecuencia no se puede precisar el alcance de la posible doble -o triple, etc.- contabilización de aquellos viajeros que realizaron varios traslados de ida y vuelta a lo largo de toda su vida. Otro inconveniente, quizás el más serio, es con lo que no hay forma de distinguir entre ellos a los emigrantes propiamente dichos<sup>1</sup>. A todo ello se suma el problema de averiguar el origen geográfico de estos últimos, dato que únicamente puede conocerse con absoluta certeza.

---

\* Este trabajo se presentó en las *I Jornadas de Demografía de Andalucía: La población andaluza en perspectiva* celebradas en la Universidad de Cádiz del 4 al 6 de noviembre de 1992.

1. El propio I. G. E. en su Memoria de 1891 advertía de esta circunstancia, en la que han insistido diversos autores (Sánchez Albornoz, 1988, 16; Yáñez Gallardo, 1990, 101 y Naranjo, 1992, 177, etc.).

za a partir de los registros de pasaportes o de las cédulas de las Oficinas de la Sanidad Marítima. En algunos países esta documentación u otra similar se custodia en organismos oficiales, lo que ha permitido elaborar diversos trabajos sobre el particular. Por ejemplo, los de Fouche (1985 a y b) y Roudié (1984 y 1985) en Francia y el de Baganha (1992) en Portugal. Sin embargo, por el momento en España no ha habido una búsqueda sistemática de esta documentación y por lo tanto todavía este tipo de estudios son prácticamente inexistentes<sup>2</sup>.

En este contexto, creo oportuno dar cuenta de una fuente que contiene una relación de individuos que obtuvieron su pasaporte en el gobierno civil de Cádiz en 1886 y 1887. Su utilidad es manifiesta, pero su interés se acrecienta porque ofrece noticias sobre las numerosas irregularidades cometidas en la expedición de tales documentos, pues forma parte del expediente instruido al gobernador de dicha provincia, precisamente por no haber cumplido los requisitos legales en su formalización. Por todo ello, esta fuente, aunque circunscrita a un solo puerto y a tan corto período de tiempo, apenas un año, es bastante ilustrativa de algunos aspectos de la emigración ultramarina española a finales del siglo XIX.

En primer lugar viene a corroborar lo ya sabido sobre el poco celo de algunos gobernadores en este ramo de la administración (Vázquez González, 1988, 88) y explica que el I.G.E. desechara la información que podían suministrarles los Gobiernos Civiles (I.G.E., 1891, 110; citado por Sánchez Alonso, 1990, 152 y 153)<sup>3</sup>. Asimismo confirma el sentir general sobre los abusos cometidos con los emigrantes en los puertos de salida para Ultramar, y de manera más acusada en el de Cádiz (Consejo Superior de Emigración, 1916, 247, citado por Vázquez, 1992, 251).

Con todo, lo más importante es que el citado expediente, formado en la segunda mitad de 1887 al gobernador Gregorio Zabal-

---

2. Por desgracia, como ha señalado R. Anes (1991, 59), no se tienen noticias de que se conserven, pero no obstante parece poco creíble que se hayan perdido los de todos los gobiernos civiles de España.

3. La R. O. de 7 de octubre de 1902, derogando la del 10 de noviembre de 1883 y posteriores, sobre las formalidades exigidas para emigrar a Ultramar aludía en su Introducción a que **las trabas y dificultades** (por las disposiciones para garantizar el servicio militar) **a que se halla sometida la concesión de los permisos de embarque han dado lugar a grandes abusos, fuente de una inmoralidad que no puede ser tolerada por más tiempo y a la sistemática falsificación de los expedientes con arreglo a los cuales los gobernadores están obligados a veces a expedir los pasaportes.**

za Olaso, incluye una *Copia del registro de los pasaportes expedido por este Gobierno (Cádiz) desde 2 de Julio de 1886 a 12 de Julio de 1887*. Por lo dicho hasta aquí, ello no supone que en la misma figuren todos los pasajeros salidos por dicho puerto en el año comprendido entre ambas fechas, pero sí ofrece información acerca del origen, edad, destino, etc. de más de un millar, es decir, como vamos a comprobar, de aproximadamente la quinta parte del total.

Gregorio Zabalza, nombrado gobernador de Cádiz por el gobierno de Sagasta, a finales de junio de 1886, tuvo una gestión muy controvertida. Los periódicos gaditanos de oposición al gobierno lo criticaron agriamente y el asunto tomó grandes dimensiones, pues muy pronto la prensa madrileña (*El Resumen, El Liberal, La Correspondencia de España*, etc.), con distinto enfoque según su orientación política, se hizo eco de estas noticias. Entonces el gobierno se vio obligado a cesarle e instruirle un expediente por su anómala gestión en diversos ámbitos administrativos<sup>4</sup>. En las diligencias instruidas por Manuel de la Paliza, el Delegado especial designado para el caso por ministerio de la Gobernación, se recogen varias denuncias a tres funcionarios del gobierno civil (el secretario general, un inspector y un agente de orden público), que fueron apartados de sus cargos. Se les acusaba de haber exigido algunas cantidades a casas de préstamo, de desorden y confusión en la percepción de las multas, de irregularidades en la inversión del fondo de Higiene y, como se ha dicho, de no haber observado en la expedición de pasaportes al extranjero y Ultramar las formalidades exigidas por la legislación vigente, etc.<sup>5</sup>. A este respecto, las denuncias de algunos periódicos locales, y sobre todo del republicano-progresista *El Manifiesto* (en julio de 1887), estribaban en que en el gobierno civil se cobraba por agilizar la tramitación de dichos pasaportes. Para justificar la acusación se referían a que la compañía Transatlántica se había visto en la necesidad de publicar en la prensa un anuncio para que los viajeros acudiesen a sus oficinas para informarles sobre el particular y advertirles que desconfiasen de cier-

---

4. Había nacido en Irurita (Baztán, Navarra) hacia mediados del XIX y era hermano del conocido pianista Damaso Zabalza. Adscrito al partido liberal, salió elegido diputado a Cortes por el distrito de Pamplona en 1881 y fue gobernador civil de varias provincias, entre ellas Barcelona en 1883. La documentación utilizada en este trabajo se encuentra en su expediente en A. H. N., Gobernación, Serie Personal, leg. 524.

5. Desde otras perspectivas de la demográfica histórica no resulta irrelevante el que al parecer el fondo de Higiene se nutría también de las 65 casas de lenocinio de la ciudad, que pagaron 12.987 ptas. por las cartillas de las prostitutas y tributo.

tas personas ajenas a la compañía que, con el pretexto de allanar dificultades, les exigían dinero<sup>6</sup>.

Zabalza se defendió de estas acusaciones argumentando que le era imposible examinar personalmente una a una las solicitudes de pasaportes y que por ello, como en todas las cuestiones administrativas, había confiado esta tarea al secretario del Gobierno Civil, etc. Esta justificación y/o más probablemente algunas consideraciones políticas hicieron que, una vez terminada la inspección del Delegado, el 20 de noviembre de 1887, la junta de Jefes del Ministerio de la Gobernación, presidida por el Subsecretario del mismo, resolviera que Zabalza, cualquiera que hubiere sido su grado de celo en el desempeño de su cargo, no había incurrido en responsabilidad administrativa. Incluso, parece que la decisión de la Junta de enviar a los tribunales las diligencias practicadas estaba motivada por las acusaciones a los tres funcionarios aludidos y no por las dirigidas contra el ex-gobernador, lo que significaba que éste quedaría libre de responsabilidades. Por su lado, independientemente de las actuaciones del Delegado y la Junta citada, el Juzgado de Instrucción del distrito de San Antonio de Cádiz inició el sumario para averiguar los hechos punibles denunciados por la prensa, pero desconozco si llegó a dictar alguna sentencia, aunque no parece muy probable que así ocurriera<sup>7</sup>.

Sea como fuere, por fortuna para nosotros, la gravedad y la publicidad de las denuncias sobre los pasaportes hizo que el Dele-

---

6. Algún periódico, como *La Aspiración Española. Diario Liberal Reformista* apoyó a Zabalza. Así desmintió las afirmaciones de *El Manifiesto* (7-VIII-1887) de que su sustituto en el cargo, el prohombre del liberalismo gaditano y presidente de la Diputación Cayetano del Toro, había robado dinero de acuerdo con él, mientras había sido gobernador.

7. Asimismo, a instancias del diputado republicano M. Villalba Hervás, el expediente fue remitido al Congreso a principios de 1888, pues la oposición quería aprovechar el asunto en detrimento del gobierno.

Como se ha dicho más arriba, el asunto Zabalza pone de relieve la inobservancia de la legalidad en materia emigratoria y todo indica que las irregularidades eran habituales. Así, a finales de 1887, ante el creciente volumen de los emigrantes gallegos, el diputado García de la Riega pidió al ministro de Marina que se vigilase a los buques que los transportaban, pues por no tomar esta preocupación hoy se está embarcando, no el que puede hacerlo con arreglo a las disposiciones vigentes, sino que se embarca todo el mundo (*Diario de sesiones de las Cortes*, 16 de diciembre de 1887). Se entiende así (ver también la nota 3) que por R. O. del 8 de mayo de 1888 el Ministerio de la Gobernación se crearan Juntas de Emigración en cada una de las provincias litorales e insulares y se tomaran otra serie de medidas para controlar las salidas.

gado especial y sus ayudantes examinaran exhaustivamente toda la documentación existente al respecto, pues reclamó de dicho secretario todos los expedientes con una lista de los que faltaban, otra de los que estaban completos según la legislación, otra de los expedidos a mujeres casadas sin justificar que tenían permiso de sus maridos, otra de los individuos de la reserva que no hubiesen demostrado que tenían licencia del ejército, otra de los sujetos a quintas que no hubiesen hecho el depósito de 2.000 ptas. y otra de los que hubiesen justificado estar exentos del servicio militar. Además, el Delegado pidió al gobernador civil que le comunicara quién había estado al cargo del registro de pasaportes en 1886-1887 y al representante de la compañía Transatlántica en Cádiz un informe sobre las acusaciones vertidas por *El Manifiesto* mencionadas más arriba.

El Delegado interrogó a todos los funcionarios que se habían ocupado del citado registro. Sus declaraciones tendieron a exculpar al gobernador y a negar que se cobrara otra cantidad que los sellos reglamentarios. Ahora bien, a De la Paliza le resultó muy sospechoso la insistencia de todos los empleados del Gobierno Civil en rehusar que hubiesen trabajado en dicho negociado y en afirmar que había estado al cuidado de un determinado agente por encargo del secretario del mismo, lo que era negado por estos dos últimos.

En cualquier caso, el Delegado logró que se le entregase la citada *Copia del registro de los pasaportes expedidos por este Gobierno desde 2 de Julio de 1886 a 12 de Julio de 1887*. Se trata de una relación de 757 individuos numerados del 608 al 1.032 (los expedidos entre el 8 de julio y el 29 de diciembre de 1886) y del 1 al 432 (los del 1 de enero al 12 de julio de 1887). De todos ellos consta la fecha (día y mes) de su pasaporte, su nombre y uno o dos apellidos, edad (falta en algunos), naturaleza, vecindad (localidad y provincia) y el punto al que iban a dirigirse<sup>8</sup>. Esta lista fue objeto de una minuciosa investigación que reveló **un total y completo abandono** del servicio de pasaportes durante el año económico 1886-7, pues el propio secretario admitió que sólo se habían cumplido los preceptos legales **que era posible cumplir** (se refería así a que los interesados carecían de la Cédula personal, cuya presentación exigía la R. O. del 10 de noviembre de 1883). El resultado de la desidia y de to-

---

8. El copista cometió el error de pasar del 202 al 303.

da una serie de irregularidades fue que más de la mitad de estos 757 pasaportes se extendieron sin cumplir la normativa vigente: 162 habían sido tramitados sin los expedientes correspondientes; otros 233, de varones de 15 a 35 años, sin que sus solicitantes hubiesen asegurado sus responsabilidades militares (43 de 15 a 21) o hubiesen probado que no las tenían (190 de 22 a 35), y otros 6 a favor de mujeres casadas sin la autorización del marido<sup>9</sup>.

Obviamente, el hecho de que su salida fuera ilegal no implica que no estén contabilizados en las estadísticas del I. G. E. (Sánchez Alonso, 1992). No obstante, por lo que afecta al cómputo global de pasajeros por los distintos puertos, es preciso subrayar que nuestra lista presenta una peculiar particularidad: 90 pasaportes se extendieron no a un sólo individuo, sino también a sus parientes (83 hijos menores de edad, 38 esposas, algunos hermanos y cuñados) e incluso institutrices, criadas, etc., que lógicamente iban al mismo destino<sup>10</sup>. En conjunto, estos **acompañantes** eran 346, lo que elevan a 1.103 la cifra de personas que lograron permisos de embarque en el período citado<sup>11</sup>.

Lo anterior sirve para poner en guardia contra las posibles indentificaciones mecánicas entre número de pasaportes y de pasajeros. Por desgracia no sabemos de donde fue copiada esta lista y por lo tanto a qué tipo de pasajeros corresponde. En consecuencia no podemos explicar la gran discordancia entre el número de pasajeros que, según esta fuente, habría salido de Cádiz en dicho período y el que refieren las estadísticas oficiales de pasajeros de este puerto<sup>12</sup>. Según la *Reseña Geográfica Estadística de España* (1888, 66 y 67) en el primer semestre de 1886 salieron 5.140 pasajeros, mientras que de nuestro documento se deduce que sólo fueron 607 más un número indeterminado de familiares que, a juzgar por lo di-

---

9. En uno, correspondiente a un gaditano de 27 años, se hacía constar que había presentado una carta de pago de 2.000 ptas., lo que apunta a que no era lo habitual.

10. De todos modos, se ha podido verificar que casos algunos casos, padres o hermanos solicitaron pasaportes por separado. En otro orden de cosas, resulta un tanto extraño que proveyese de pasaporte a dos individuos y tres niños mordidos por perros hidrófobos que iban a París.

11. La cifra no es exacta, puesto que habría que añadir las familias de un deportado político y de otro pasajero de las que no consta el número de sus miembros.

12. Aunque no pase de ser una mera suposición, dado que la *Lista* cubre todo el año, puede pensarse que se refiere sólo a una compañía, por ejemplo la Transatlántica.

cho más arriba, situarían la cifra total en torno al millar<sup>13</sup>. En cuanto al primer semestre de 1887, la discrepancia entre ambas fuentes es aun mayor entre, pues el I.G.E. (1891, 278 y 279) recoge 4.349 pasajeros y nuestro documento sólo a 631<sup>14</sup>. En principio, estas divergencias se pueden atribuir a que buena parte de los individuos sujetos a responsabilidades militares habrían optado por salir clandestinamente, pero no parece muy probable, considerando lo fácil que resultaba conseguir un permiso de embarque en el gobierno civil gaditano<sup>15</sup>. Otra posibilidad es que muchos hubieran conseguido sus pasaportes en otras ciudades, lo que tampoco parece muy plausible, o que fueran muy numerosos, ya que de todos modos debían ser autorizados por los gobernadores de los puertos de embarque. Así, en nuestro caso, hay 7 refrendados fuera de Cádiz (dos en Puerto Rico, dos en La Habana, uno en Méjico, uno en Madrid y otro en Santander).

Uno de los inconveniente más importantes de la lista es que por lo general no se especifica ni la profesión, ni el estado civil de los pasajeros, extremo, este último, que sólo puede deducirse en el caso de que fueran acompañados por sus esposas e/o hijos u otras personas, lo que ocurre por fortuna en la mayoría de los 90 expedientes múltiples citados<sup>16</sup>. Aun así, diversos datos sirven para verificar que un porcentaje importante de ellos, cuando menos la cuarta parte, no eran emigrantes. Su desglose es el siguiente: 93 (con esposas e hijos), originarios de Ultramar o del extranjero, 35 misioneros (24 a Fernando Poó, 9 a Cuba, y 2 a Puerto Rico), 11

---

13. El puerto de Cádiz era el más importante de España en cuanto a movimiento de pasajeros y en las últimas décadas del XIX y en las primeras del XX registró un número de salidas similar al de Burdeos (Roudié, 1984, 167, 168 y 177). No obstante, al igual que ocurre con el puerto bordelés, las variaciones anuales son muy importantes. En 1913 fueron 3.049 y en 1914 8.859 (*Estadística de la emigración española durante el año 1914*, Madrid, 1915, 5).

14. 432 titulares del pasaporte y 199 acompañantes.

15. Lo que está por ver hasta que punto lo que ocurrió en Cádiz en estos dos años se puede generalizar a otros puertos y a qué períodos. De todos modos, lo ya sabido nos lleva a plantear la necesidad de matizar, si quiera en alguna medida, la explicación sobre las diferencias entre las salidas de España y las llegadas a Argentina basada en que los emigrantes sujetos a obligaciones militares evitaban el control de las autoridades (Yáñez Gallardo, 1989, 479), ya que las salidas ilegales se contabilizaban en las Estadísticas oficiales.

16. En cuanto a militares y funcionarios destinados en Ultramar, únicamente uno de los expedientes se refiere a un Jefe de Administración alavés, que se dirigía a La Habana, otro a un capitán cordobés, que iba a Lisboa y otro a alguien puesto a disposición del gobernador de la capital cubana. No obstante, parece lógico pensar que habría más casos.

monjas (6 a Cuba y 5 a Veracruz), 2 judíos (sic), de los que no consta su origen, que iban a Lisboa, 3 deportados políticos y la esposa de otro que iban a La Habana, 19 correspondientes a los diestros Luis Mazzantini y José Lara y a sus cuadrillas, (14 y 3, respectivamente) y, el contingente más importante, 116 a súbditos chinos<sup>17</sup>. Sólo podemos especular sobre si este último dato es un indicio del auge de la emigración china después de la abolición de la esclavitud en Cuba<sup>18</sup>. De todos modos, sea como fuere, el efecto distorsionante de esta última cifra es evidente, pues que suponían el 10,5% de la cifra total de pasajeros<sup>19</sup>.

La información más fidedigna de la fuente que venimos refiriendo se refiere a la naturaleza, edad y el punto de destino de los titulares de los pasaportes. En efecto, aunque en bastantes casos la peculiar caligrafía del copista impide establecer estos extremos en algunos individuos, sin embargo, se puede llegar a conclusiones válidas sobre estos tres aspectos<sup>20</sup>.

1. Hemos prescindido del origen geográfico de 51 titulares de pasaportes por no saberlo con certeza, por la razón antedicha, o porque, al tratarse de religiosos, etc., desde nuestra perspectiva, el dato es irrelevante. La distribución de los restantes se refleja en el cuadro N° 1. Como puede comprobarse, a finales del XIX el puerto de Cádiz, tenía tanto una dimensión española en general como andaluza, lo que invita a matizar algunas afirmaciones en sentido contrario respecto a este último extremo (Sánchez Albornoz, 1988,

17. A los que se añaden los tres de la nota anterior.

18. Sobre la postura al respecto del gobierno de Cánovas del Castillo véase Mesa (1991, 2ª edición, 115 y 116).

19. Los chinos aparecen en dos expedientes. El primero dice textualmente: **Súbdito chino Isidoro Sánchez para la isla de Cuba, le acompañan sesenta y cinco de igual clase**, lo que permite suponer que se trataba de individuos reclutados por el primero que iban por primera vez a la isla antillana. El segundo expediente decía: **Súbdito chino Pascual García 40 más de su clase y Ramona Ibáñez, Angela Galindo con un hijo de 15 años, María Josefa García con hijo de un mes, Carmen Peralta con tres hijos, Isabel Sastre con tres hijos de 9, once y 13 años, esposas de los anteriores**, lo que parece indicar que algunos casados con cubanas servían de reclutadores de sus compatriotas. Sobre las posibilidades de los chinos de casarse en Cuba con españolas véase Stolcke (1992, 124-127).

20. Por desgracia, el apartado referido a la vecindad se cumplimentó con poco rigor. Además de otros errores, es perceptible el señalado como habitual por el propio I.G.E. (*Estadística de la emigración e inmigración de España en el quinquenio 1896-1900*, Madrid, 1903, IX): se confundía en muchos casos el lugar de la última vecindad con el de embarque.

22)<sup>21</sup>. En cuanto a la emigración de las diversas regiones, aunque dada las características de la fuente su cifra global (114) es irrelevante, resulta un tanto sorprendente que el 16,1% de los pasajeros estuviese formado por gallegos, asturianos y cántabros. Más comprensible es la escasa presencia de levantinos y vasco-navarros (ver la nota 21), que salían por otros puertos, y la de individuos de la España interior, cuyas remesas de emigrantes, como es sabido, eran entonces inferiores a las del resto del país (Robledo, 1988, 215).

**CUADRO N° 1**  
**ORIGEN GEOGRAFICO DE LOS INDIVIDUOS CON PASAPORTES EXPEDIDOS EN CADIZ EN 1886-1887**

Regiones	N° Pasajeros	Var.	Hem	%
Andalucía	349	270	79	49,4
Galicia	49	46	3	6,9
Castilla-León	42	38	4	5,9
Asturias	37	36	1	5,2
Madrid	35	32	3	4,9
Cantabria	28	24	4	3,9
Extremadura	15	13	2	2,1
Castilla-La Mancha	13	11	2	1,8
Cataluña	12	9	3	1,6
Aragón	11	11	-	1,5
Valencia	11	8	3	1,5
Murcia	9	8	1	1,2
Navarra	8	8	-	1,1
Vascongadas	7	6	1	0,9
Rioja	5	5	-	0,7
Canarias	3	3	-	0,4
ESPAÑA	634	528	106	
ULTRAMAR (1)	65	46	19	9,2
EXTRANJERO (2)	7	7	-	
TOTAL	706	571	125	100
(1) 50 correspondían a Cuba, 13 a Puerto Rico y 2 a Filipinas				
(2) 3 de Marruecos, 2 de Méjico, 1 de Caracas y 1 de Gibraltar				

21. A este respecto es notable la diferencia con puertos, como el de Burdeos, por el que, además de franceses del suroeste, salían italianos, suizos, alemanes, turcos, vasco-navarros españoles (Roudié, 1984, 171 y 188 y 1985, 270-273), etc. Algunas noticias sobre la emigración navarra a América en A. García-Sanz Marcotegui (1992).

La elevada proporción del contingente andaluz se confirma porque más de la mitad de los 90 expedientes de dos o varios pasajeros, 48 con 103 acompañantes, corresponden a esta región<sup>22</sup>. En este sentido también es significativo que su porcentaje de mujeres (el 25%) fuese muy superior al del resto de España (9%). Con todo no debe suponerse necesariamente que la emigración femenina fuese mayor en Andalucía, pues tal diferencia podría explicarse porque las mujeres de otras zonas salían directamente de los puertos más cercanos. La proporción entre hombres y mujeres en algunas regiones norteñas, como Galicia (Vázquez González, 1992, 85), así permiten suponerlo.

Ahora bien, es interesante destacar que la participación de las distintas provincias andaluzas fue muy diferente (Cuadro N° 2). Al igual que reflejan las estadísticas oficiales, sobre todo la referida a 1886 (I. G. E., 1891, 79 y 320-322), el mayor porcentaje corresponde a Cádiz y Sevilla, que en conjunto suponían el 75% del conjunto regional, lo que viene a corroborar la menor incidencia de la emigración en la Andalucía interior y la orientación argelina de la fachada marítima oriental. Las cifras ponen de relieve el cambio operado respecto a mediados del siglo, cuando la emigración de estas dos provincias era inexistente (Bernal, 1988, 145 y 160)<sup>23</sup>.

No es objeto de esta breve comunicación analizar las causas de la relativa importancia de la emigración gaditana. Con todo, se puede apuntar que lo lógico es que estuviera relacionada con de la crisis económica finisecular de la provincia (Brey, 1984, 80-97) y con las difíciles condiciones de vida y de trabajo de sus obreros agrícolas (Cabral Chamorro y Cabral Bustillos, 1991). Sin embargo, el hecho de que ésta siguiese todavía atrayendo trabajadores, sobre todo portugueses (Kaplan, 1977, 40, 42, 170-173, 211, 212, 241, 263 y 264), plantea numerosos interrogantes sobre las proporciones de ambos fenómenos<sup>24</sup>.

---

22. Otros 14 corresponden a Ultramar (10 a Cuba, 3 a Puerto Rico y 1 a Filipinas).

23. Sin embargo, en el trienio 1885-1887 Cádiz con 20 por 10.000 habitantes fue la 7ª provincia española con más emigrantes (I. G. E., 1891, 80 y 268), aunque por ello su población siguió aumentando en las décadas finales del XIX.

24. Las sugerentes reflexiones de Bernal (1985, 244-245 y 1988 *passim*) indican que los factores que incidieron en la emigración andaluza fueron muy diversos en el espacio y en el tiempo.

**CUADRO N° 2**  
**DISTRIBUCION PROVINCIAL DE LOS PASAJEROS**  
**ANDALUCES**

Provincias	Homb.	Muj.	Total	%
Cádiz	144	47	191	54,7
Sevilla	62	10	72	20,6
Málaga	17	14	31	8,8
Córdoba	13	3	16	4,5
Granada	13	1	14	4,0
Huelva	8	1	9	2,5
Jaén	7	1	8	2,2
Almería	6	2	8	2,2
<b>ANDALUCIA</b>	<b>270</b>	<b>79</b>	<b>349</b>	<b>100</b>

El examen del contingente andaluz revela otro aspecto interesante. En torno a la mitad del total de pasajeros con pasaporte de las provincias de Cádiz, Sevilla y Málaga (94, 42 y 18, respectivamente) eran originarios de su capital. Por lo tanto, puede afirmarse que en dichos años la emigración andaluza era en buena parte urbana. Como es obvio, estos indicios deben ser corroborados por otras fuentes, pero en todo caso están en la línea de lo apuntado por Bernal (1988, 154-156).

En cuanto a la distribución estacional de las solicitudes de pasaportes entre julio de 1886 y junio incluido de 1887, se registró un máximo en octubre y noviembre, con un 25% del total y un mínimo en mayo y junio (9,7%) y diciembre (5,5%), lo que no guarda excesiva concordancia, ni tiene por qué, con las Estadísticas oficiales del momento.

2. Respecto a la edad se ha considerado sólo la de los titulares de los 757 expedientes (en un 10% de ellos no figura) y no la de sus acompañantes porque en cerca de 200 casos (los 116 chinos entre ellos) no se consignó y la mayoría de los restantes eran niños. Además, en el cuadro N° 3, que recoge la distribución en los distintos grupos no se han tenido en cuenta los originarios de las posesiones de Ultramar y del extranjero<sup>25</sup>. Tanto entre los varones

25. De los 65 (47 hombres y 18 mujeres) de estos últimos en los que consta la edad, 13 tenían menos de 20 años, 21 entre 21 y 30, 14 entre 31 y 40 y el resto era mayor de 40.

como en las mujeres el segmento más representado fue el de 26 a 30 y eran más numerosos los de 31 a 40 que los menores de 26. Por otra parte, en el caso de los primeros, los mayores de 40 representaban la cuarta parte del total, lo que sugiere que buena parte de estos pasajeros no eran emigrantes. Por lo demás, el cálculo diferenciado de Andalucía y el resto de España demuestra que a este respecto no había divergencias.

**CUADRO N° 3**  
**EDAD DE LOS TITULARES DE PASAPORTES**  
**EXPEDIDOS EN CADIZ (1886-1887)**

Grupos de edad	Hombres	Mujeres	Total	%
Hasta 20	45	7	52	8,5
21-25	54	12	66	10,8
26-30	130	35	165	27,2
31-35	63	14	77	12,7
36-40	83	14	97	16,6
41-45	51	7	58	9,5
46-50	28	4	32	5,2
51-55	19	5	24	3,9
56-60	17	2	19	3,1
May. 60	12	4	16	2,6
<b>TOTAL</b>	<b>502</b>	<b>104</b>	<b>606</b>	<b>100</b>

3. El punto de destino es el extremo mejor cumplimentado, pues figura en todos los casos con gran claridad <sup>26</sup>. En conformidad con lo que ocurría a nivel general (Robledo, 1988, 219), el mayor contingente de estos pasajeros fue a Cuba y en menor medida a Argentina y Puerto Rico. Además, el vínculo gaditano con la Antilla mayor se pone de manifiesto al comprobar el peso de los pasajeros de Ultramar cubanos, (48 frente a 13 portorriqueños y 2 filipinos), que volvían a su tierra, probablemente de adopción. Por otra parte, los destinos de los andaluces son muy similares a los del

26. Únicamente en cuatro expedientes no aparece claro.

conjunto, lo que no concuerda, al menos para los años 80, con la afirmación de que el país preferido por estos emigrantes era Argentina (Bernal, 1988, 163 y 164)<sup>27</sup>.

**CUADRO N° 4**  
**DESTINO DE LOS PASAJEROS DEL PUERTO DE CÁDIZ**  
**(1886-1887)**

Países	Número	%
Cuba	350	53,1
Argentina	111	16,8
Puerto Rico	56	8,4
Méjico	36	5,4
Uruguay	19	
Resto de América	16 (1)	
Filipinas	22	
Francia	11	
Portugal	11	
Tánger	7	
Inglaterra	6	
Gibraltar	5	
Argelia	3	
Fernando Poo	4	
Roma	1	
Extranjero	1	

(1) Los países eran Santo Domingo (3), Estados Unidos (3), Guatemala (2), Colombia (2), Panamá (2), Chile (1), Venezuela (1) y América del Sur -sin especificar más- (2).

A modo de conclusión, se puede decir que, a pesar de sus limitaciones, la fuente utilizada ha permitido comprobar el alcance de las irregularidades en la expedición de pasaportes, la variedad de

27. En este sentido cabe recordar que Yáñez Gallardo (1989, 485) ha señalado que fue a partir de 1889 cuando la presencia andaluza se dejó sentir con fuerza en la república rioplatense.

los pasajeros que salían por los puertos españoles y que la mayoría de ellos se dirigían preferentemente a Cuba y Argentina. Asimismo, ha hecho posible conocer la importancia y el carácter en buena medida urbano de la emigración andaluza y netamente gaditana que salía por Cádiz.

Por otro lado, ofrece información sobre cuestiones concretas, como los viajes de los emigrantes chinos, que pueden servir para otros investigadores. Igualmente el registro uninominal de los pasajeros permite obtener datos puntuales sobre deportados políticos tan señalados como Quintín Banderas, etc.<sup>28</sup>.

En definitiva, esta documentación ha servido para poner de manifiesto el interés de los fondos de los gobiernos civiles para conocer la emigración a América, por lo que es de esperar que se inicie su búsqueda de forma sistemática.

### Bibliografía

- ANES, R., 1991, "Ritmo, causas y consecuencias de la emigración de Asturianos a América, 1850-1930", en A. EIRAS ROEL, *La emigración española a Ultramar, 1492-1914*, Madrid, pp. 59-66.
- BAGHANA, M. I. B., 1991, "Una imagen desfocada: a emigração portuguesa e as fontes portuguesas sobre emigração", en *Emigración española y portuguesa a América* (Actas del IIº Congreso de la Asociación de Demografía Histórica, Alicante, abril de 1990), Coordinador: Antonio Eiras Roel, Instituto de Cultura Juan Gil Albert, Diputación de Alicante, Bilbao, vol. 1, pp. 161-175.
- BAHAMONDE, A. Y CAYUELA, J., 1992, *Hacer las Américas. Las élites coloniales españolas en el siglo XIX*, Madrid, Alianza Editorial.
- BERNAL, A. M., 1985, "La llamada crisis finisecular (1872-1919)", en M. Artola y otros, *La España de la Restauración. Política, economía, legislación y cultura*, Madrid, 1985, pp. 215-263.
- 1988, "La emigración de Andalucía", en *Españoles hacia América. La emigración en masa, 1880-1930* (N. Sánchez Albornoz, editor), Madrid, Alianza Editorial.

---

28. Como es sabido, Quintín Banderas, que iba acompañado de su esposa Irene Carrera, fue uno de los jefes más importantes de los insurrectos cubanos y participó activamente en la guerra contra los españoles (Gómez, 1897, 100-134). Por su posible interés para otros historiadores se consigna los nombres de otros deportados políticos: Felipe Regifero y Guillermo Moncada, que viajaba con su familia. Todos ellos y Margarita Prieto, esposa del también deportado Jo Baleria, iban a La Habana, de donde era natural Bandera. Por lo demás, los apellidos de algunos solicitantes apuntan a una relación con las grandes hacendados cubanos. Así ocurre con Francisco Vinent, nacido en Santiago de Cuba, donde tenía buena parte de sus intereses la familia Vinent (Bahamonde y Cayuela, 1992, 179 y 323).

- BREY, G., 1984, "Crisis económica, anarquismo y sucesos de Jerez, 1886-1892", en *Seis estudios sobre el proletariado andaluz, 1868-1939*, Córdoba.
- CABRAL CHAMORRO, A. Y CABRAL BUSTILLOS, J., 1991, "Las gañanías de la campiña gaditana, 1900-1930. Una contribución al estudio de las condiciones de trabajo de los obreros agrícolas andaluces". en *Historia Social* (Instituto de Historia Social, U.N.E.D. Valencia), nº 9, pp. 3-16.
- Estadística de la emigración e inmigración de España en los años 1882 a 1890* (Dirección General del Instituto Geográfico y Estadístico), Madrid, 1891.
- FOUCHE, N., 1985 a, "Les passeports délivrés a Bordeaux pour les Etats-Unis de 1816 à 1889", en *L'émigration française. Etudes de cas. Algerie-Canada-Etats-Unis*, París, Sorbonne, pp. 189-210.
- 1985 b, "L'émigration alsacienne aux Etats-Unis, 1815-1870", in *Bulletin de la Société Industrielle de Mulhouse*, Mulhouse, Fasc. 2, pp. 55-64.
- GARCÍA-SANZ MARCOTEGUI, A., "La emigración navarra a América a través de la publicística, 1877-1915", en *Historia general de la emigración española a Iberoamérica*, Quinto Centenario-Historia 16, Madrid, 1992, T, 2, pp. 409-441.
- GÓMEZ, F, 1897, *La insurrección por dentro. Apuntes para la historia*, La Habana.
- KAPLAN, T., 1973, *Orígenes sociales del anarquismo en Andalucía. Capitalismo agrario y lucha de clases en la provincia de Cádiz, 1868-1903*, Barcelona.
- MESA, R., 1990, *El colonialismo en la crisis del XIX español*, Madrid, 2ª edición.
- NARANJO, C., 1992, "Análisis cuantitativo", en *Historia general de la Emigración española a Iberoamérica*, Historia 16, Madrid, vol. 1, pp. 177-200.
- ROBLEDÓ, R., 1988, "Crisis agraria y éxodo rural: la emigración española a Ultramar, 1880-1920", en R. GARRABOU, *La crisis agraria de finales del siglo XIX*, Barcelona, 212-244.
- ROUDIÉ, P., 1984, Bordeaux, port de émigration lointaine (1865-1918), in *Revue historique de Bordeaux et du département de la Gironde*, Bordeaux, vol. 30, pp. 157-188.
- (1985): "Long-distance emigration from the port of Bordeaux 1865-1920", en *Journal of Historical Geography*, 11, 3, pp. 268-279.
- SÁNCHEZ ALBORNOZ, N.; (1988): *Españoles hacia América. La emigración en masa, 1880-1930*, Madrid.
- (1989): "Presentación", en *Estudios Migratorios Latinoamericanos*, (Buenos Aires), año 4, nº 13.
- SÁNCHEZ ALONSO, B., 1990, "Una nueva serie anual de la emigración española: 1882-1930", en *Prelectas del IIº Congreso de la Asociación de Demografía Histórica*, Universidad de Alicante (25-27 de abril de 1990), Sesión sobre Emigración española y portuguesa a América, pp. 151-181.
- STOLCKE, V, 1992, *Racismo y sexualidad en la Cuba colonial*, Madrid, Alianza América.
- VÁZQUEZ GONZÁLEZ, A, 1988, "La emigración gallega. Migrantes, transporte y remesas", en *Españoles hacia América. La emigración en masa, 1880-1930* (N. Sánchez Albornoz, editor), Madrid, Alianza editorial.
- 1992, "La salida", en *Historia general de la Emigración española a Iberoamérica*, Historia 16, Madrid, vol. 1, pp. 241-258.
- YAÑEZ GALLARDO, C.; (1989): "Argentina como país de destino. La emigración

española entre 1860-1930”, en *Estudios migratorios latinoamericanos*, (Buenos Aires), año 4 °, n° 13, pp. 467-497.

- – 1990, “La construcción de las series anuales de la emigración española a América, 1860-1930”, en *Preactas del IIº Congreso de la Asociación de Demografía Histórica*, (Universidad de Alicante, 25-27 de abril de 1990), Sesión sobre Emigración española y portuguesa América, pp. 97-132.