

FUNDACION BBV

# LOS VASCOS Y AMERICA

**Cien años de torrente migratorio  
hacia América.**

**Diáspora vasca y enganchadores  
(1830-1930)**

**María Concepción Santiso González**

Como conmemoración del Quinto Centenario del Descubrimiento de América, la Fundación B.V. consideró oportuno realizar una serie de investigaciones sobre la participación vasca en la colonización del Nuevo Mundo, entre las que se encuentra la obra que ahora se presenta. En ella, María Concepción Santiso analiza el trasvase de población que tuvo lugar entre el País Vasco y las jóvenes repúblicas americanas durante todo el siglo XIX.

La investigación se centra en la figura del gancho, verdadero agente de recluta de emigrantes con destino a América, y las técnicas empleadas para la captación de individuos dispuestos a cruzar el Atlántico. Procedimientos éstos que recibieron duras críticas por la prensa y los estudiosos de la época que acusaron a los enganchadores de ser responsables de malos tratos, abandono, despoblamiento de regiones o falsificación de documentos. Los ganchos decidían, según sus intereses o los de las compañías que los empleaban, el perfil de los emigrantes, su destino, las fechas y medios de viaje.

Con esta publicación, la Fundación BBV, que recibió esta investigación al fusionarse con la Fundación B.V., desea contribuir en alguna medida a la recuperación del pasado histórico común con América.







**FUNDACION BBV**

**CIEN AÑOS DE  
TORRENTE MIGRATORIO  
HACIA AMERICA.  
DIASPORA VASCA  
Y ENGANCHADORES  
(1830-1930)**

**María Concepción Santiso González**

Fundación BBV

*La decisión de la Fundación BBV de publicar el presente libro no implica responsabilidad alguna sobre su contenido ni sobre la inclusión, dentro del mismo, de documentos o información complementaria facilitada por los autores.*

*Cien años de torrente migratorio hacia América. Diáspora vasca y  
enganchadores (1830-1930)*

© Fundación BBV

Edita Fundación BBV. Documenta

Plaza de San Nicolás, 4

48005 Bilbao

Depósito legal: M. 18.304-1998

I.S.B.N.: 84-88562-89-6

© Ilustración de portada:

INNEDIT

Imprime Sociedad Anónima de Fotocomposición

Talisio, 9 - 28027 Madrid

***Cien años de torrente migratorio hacia América  
Díaspóra vasca y enganchadores  
(1830-1930)***



«Si pues nuestros emigrantes ni emigran por necesidad ineludible, ni conocen al país a donde se dirigen, claro está que la principal causa que los determina a lanzarse a desconocidas comarcas en busca de mentidos tesoros e ilusorias bienandanzas, son las estudiadas e indignas ofertas formuladas por interesados enganchadores... pomposas ofertas de rápida fortuna, de fabulosos enriquecimientos, formulados por hombres que hacen de la emigración un comercio indigno y vergonzoso... Como si fueran negros...»

La emigración vasco-navarra  
Cola y Goiti, J.

«Persígase, combátase la emigración contratada, la que despuebla nuestras campiñas, la que deja sin cultivo regiones que pudieran ser feraces...»

AGA. Comercio. Leg. 6198.  
Informe de los Consignatarios  
Cádiz. 1907.

«Cuanto pudiera decirse de la manera en que los emigrantes hacen su viaje a América, sería pálido al lado de las penalidades y miserias que estos desdichados tienen que sufrir. El ganado es transportado en mejores condiciones.

Hacinados en infectos sollados sin luz ni ventilación, ocupando, ochocientas, mil criaturas, el espacio en que estrechamente podrían vivir doscientas, sin camas en que dormir ni ropas para abrigarse, alimentados con un rancho inmundo, escaso por añadidura, tasada el agua para beber, explotados por una dependencia sin entrañas, vejados, maltratados de palabra y de obra, así pasan quince o veinte días hasta llegar...»

AGA. Exteriores. Legación en Cuba.  
La Habana. 1905. Leg. 1694.

«Los que suscriben, impulsados no por el interés privado de cada uno de nosotros, sino por el común de nuestros paisanos y amigos, vamos a hacer una ligera relación de nuestro viaje a Montevideo y del trato que hemos recibido a bordo.

Principiemos por decir que el comisionado en Pamplona, D. Manuel Urdiain, nos ha engañado miserablemente y ha abusado de nuestra sencillez prometiéndonos lo que ni él ni nadie ha cumplido; y no usamos palabras más duras para calificar su conducta, porque valemos más que el hombre que tan vilmente se ha burlado de nosotros, tendiéndonos un lazo tan grosero, en el que desgraciadamente hemos caído.

Entramos a bordo, señor director, llamando nuestra atención desde luego el desorden que había en la repartición de camarotes. Las señoras fueron colocadas entre jóvenes (por supuesto franceses, que los españoles fuimos siempre postergados) y nosotros hacinados cual si fuésemos africanos: nada se ha respetado; ni los derechos individuales del hombre, ni los que son aún más sagrados, los de la mujer. A los dos o tres meses del viaje comenzó a escasear el agua, casi corrompida, que nos habían dado hasta entonces, y una noche que pedíamos aquel líquido indispensable a nuestra conservación, amenazó el capitán, revólver en mano, levantar la tapa de los sesos al primero que pidiese cualquier cosa.

La comida mal condimentada, sumamente escasa y cocinada con agua salada, verdad es que ¿qué podía esperarse de un cocinero que jamás había hecho la cocina y que sólo estaba acostumbrado a cortar el pelo y afeitar? Así es que últimamente tuvimos que pagar a uno de los nuestros para que nos arreglara mejor la cocina (*sic*). Pero no concluye aquí; sucedió que un día que había en los camarotes algunos enfermos del mareo, quiso uno de nuestros compañeros (*sic*) hacerles una taza de té; pidió agua y le fue negada; mas como insistiera a ello... le cogieron de orden del capitán y pasó toda la noche con un grillo a los pies. En fin, señor director, hemos pasado hambre, sed y malos tratos; se nos aherrojado por la cosa más insignificante, y al hacernos cualquiera observación se nos obsequiaba con los epítetos de salvajes, bestias, brutos y otros muchos más, que por no manchar el papel dejamos de escribir.

¡Triste, muy triste es recordar la burla que han hecho de nosotros esos hombres que sólo tienen por norte el egoísmo!»

El País Vasco-Navarro. 1870.

# INDICE

|   |    |
|---|----|
| <b>Presentación</b> .....   | 11 |
| <b>I. Europa y América en el siglo XIX. Flujo migratorio y mercado internacional.</b> .....   | 13 |
| I.1. Aspectos generales .....   | 15 |
| I.2. Emigración peninsular y desequilibrios regionales: acotaciones puntuales .....   | 19 |
| I.3. La figura del enganchador: armadores, comerciantes y agentes de recluta .....  | 22 |
| I.4. Imagen y realidad del enganchador: el legado del pasado .....  | 25 |
| <b>II. Algunas acotaciones inevitables: génesis, cronología, volumen y causas</b> .....   | 29 |
| II.1. Una paradoja sin resolver. ¿Qué entendemos por proceso migratorio vasco? .....  | 31 |
| II.2. El éxodo ultramarino comienza: ganchos y causas entrelazadas .....  | 34 |
| II.3. Aproximación cuantitativa: algunas cifras con algunas dudas .....   | 38 |
| <b>III. Una periodización particular: ciclos migratorios asociados a compañías de recluta y navegación.</b> .....   | 41 |
| <b>IV. Y los ganchos se instalan a la caza de pasajeros y/o emigrantes. Compañías de navegación y expedicionarios americanos en el País Vasco (1840-1870)</b> ..... | 45 |
| IV.1. Guipúzcoa, paraíso de los enganchadores ..  | 47 |
| IV.2. 1840-1843: El primer impulso migratorio vasco .....   | 49 |

|              |   |            |
|--------------|---|------------|
| IV.3.        | Una nueva fiebre migratoria: 1850-1870...   | 55         |
| IV.4.        | Ganchos y redes de reclutamiento. Un ensayo tipológico .....  | 58         |
| <b>V.</b>    | <b>La sucesión de los hechos: compañías de enganche operativas</b> .....                                      | <b>71</b>  |
| V.1.         | Los señores del negocio: franceses en la emigración vasca .....   | 73         |
| V.2.         | Guipuzcoanos en liza: compañías, armadores y comerciantes .....   | 89         |
| V.3.         | Ganchos navarros en el Valle del Baztán...  | 106        |
| V.4.         | La trabazón americana: expediciones y compañías .....   | 113        |
| <b>VI.</b>   | <b>Capitales americanos y contratación de mano de obra. Jornaleros, ferrones, servicio doméstico...</b> ..... | <b>125</b> |
| VI.1.        | México y los ferrones vascos .....  | 130        |
| VI.2.        | El ferrocarril argentino y Don José Pablo de Altolaguirre .....   | 136        |
| VI.3.        | Haciendas americanas: cultivo de la tierra y servicio doméstico .....   | 141        |
| VI.4.        | Vascos al Perú: recluta para la Hacienda Talambo .....  | 144        |
| <b>VII.</b>  | <b>Un extraño paréntesis en la emigración vasca. Carlistas, ganchos y otros elementos. 1870-1882.</b> .....   | <b>151</b> |
| VII.1.       | La contradicción del carlismo: espoleta y prohibición del flujo migratorio. 1870-1876 .....                   | 154        |
| VII.2.       | La reactivación del fenómeno migratorio ..  | 162        |
| <b>VIII.</b> | <b>A modo de epílogo. Emigración masiva, agencias americanas, navieros y puertos. 1882-1930.</b> .....        | <b>169</b> |
| VIII.1.      | Métodos de recluta: La agencia chilena de inmigración .....   | 171        |
| VIII.2.      | Ley de 1907 y los puertos de emigración. La pugna entre Pasajes y Bilbao. ....                                | 173        |
| VIII.3.      | Un último repaso a enganchadores y navieros: cuadro de agentes activos .....                                  | 176        |
| <b>IX.</b>   | <b>Conclusiones</b> .....   | <b>177</b> |
|              | <b>Apéndices</b> .....  | <b>185</b> |

## **PRESENTACION**

Con motivo del Quinto Centenario del Descubrimiento de América, la Fundación Banco de Vizcaya decidió promover la realización de una serie de investigaciones que tuvieran como denominador común el análisis de la participación vasca en la colonización del Nuevo Mundo y su impronta en la formación de los actuales Estados. Dentro de este programa se incluyó un conjunto de estudios de gran valor, algunos de los cuales ya han visto la luz.

Esta obra analiza la génesis y el desarrollo del intenso torrente migratorio que, desde el País Vasco, atravesó el Atlántico con destino a América entre 1830 y 1930. El estudio se centra en la figura del enganchador y las técnicas de captación, financiación y transporte empleadas en la recluta de los emigrantes por unos hombres que tuvieron un papel fundamental en la estructura del fenómeno migratorio y sobre los que llovieron las críticas de sus contemporáneos por malos tratos, explotación, servidumbre o falsificación de documentos.

Con esta publicación, la Fundación BBV, que recibió esta investigación al fusionarse con la Fundación B. V., desea contribuir en alguna medida a la recuperación del pasado histórico común con América.

**Fundación BBV**



# **CAPITULO I**

**EUROPA Y AMERICA EN EL SIGLO XIX.  
FLUJO MIGRATORIO Y MERCADO INTERNACIONAL**



## I.1. Aspectos generales

Tan antiguo como el Descubrimiento, el trasvase de población europea hacia el Nuevo Continente cobrará un nuevo significado en la centuria decimonónica. Nunca hasta entonces millones de individuos habían acompasado en el tiempo, el deseo de trasladarse a América en busca de otros horizontes.

Como resultado, la suma de voluntades originará un formidable movimiento demográfico: en el paréntesis que va de 1851 a 1920 aproximadamente 40 millones de europeos surcaron el Atlántico. La curva migratoria alcanzaría hacia 1909-1914 una de sus más altas cotas numéricas, afianzándose entonces en un promedio anual cercano al 1.500.000 de personas <sup>1</sup>.

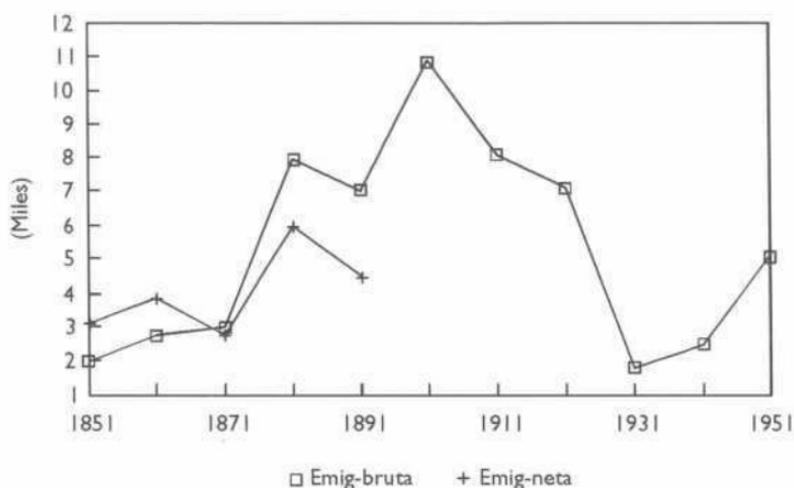
### Promedio anual. Emigración europea ultramarina <sup>2</sup>

|           |                  |
|-----------|------------------|
| 1846-1890 | 377.000 personas |
| 1891-1920 | 911.000 personas |
| 1921-1929 | 366.000 personas |

<sup>1</sup> Woodfrud, W., «La aparición de una economía internacional», en Cipolla, Carlo M., *Historia económica de Europa. El nacimiento de las sociedades industriales*, vol. 4, Barcelona, 1989, p. 351.

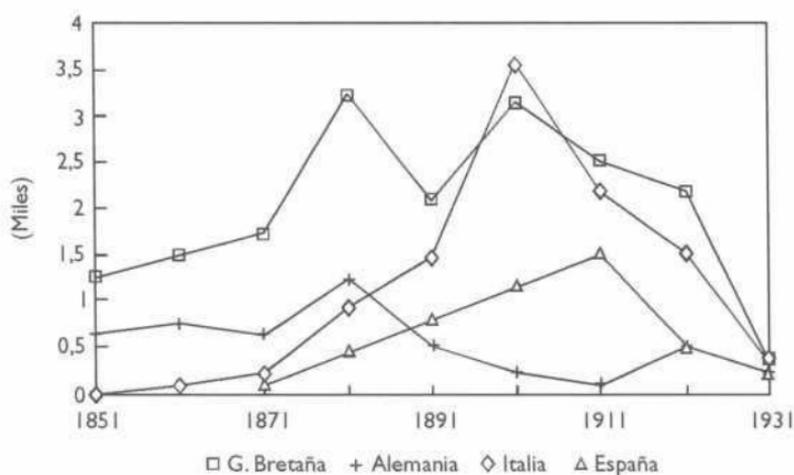
<sup>2</sup> Cipolla, Carlo M., *Historia económica de la población mundial*, Barcelona, 1989. 5.ª edición, p. 134.

**GRAFICO 1**  
Emigración europea bruta y neta (miles)



FUENTE: Ferenczi-Wilcox (1929). Erickson (1976).

**GRAFICO 2**  
Emigración bruta por países (miles)



FUENTE: Mitchell (1975).

La diáspora decimonónica aparenta ser uno de los más interesantes fenómenos de los ocurridos en la Vieja Europa durante la última centuria. Pero en modo alguno se tratará de un hecho aislado en su génesis, sino que, por el contrario, obedece al conjunto de profundas transformaciones acaecidas en el panorama internacional.

Tras el derrumbamiento del imperio colonial hispánico, las jóvenes repúblicas americanas quedaron integradas en el sistema económico dominante. De tal modo, comenzará un nuevo ciclo de signo expansivo para los mercados europeos. La apertura de los territorios americanos, ya naciones de pleno derecho, espoleará la producción a este lado del Atlántico.

Para su deleite, la Europa del XIX tropezó con lo que aparentaba ser un insaciable demandante de manufacturas. Aun sin imaginárselo, también hallará la fórmula de aliviar el superávit demográfico característico durante el período.

La agricultura se manifestaba insuficiente para alimentar al conjunto creciente de la población en tierras europeas. El campesinado comienza entonces un importante éxodo desde el campo a la ciudad. Tampoco en los núcleos urbanos, los balbuceantes procesos de industrialización parecían capaces de absorber el excedente.

Mientras los avances técnicos —especialmente en higiene y medicina— hacían saltar los índices demográficos del Viejo Continente, al otro lado del Atlántico, las Américas arrastraban un déficit poblacional crónico<sup>3</sup>.

En Ultramar, los recién inaugurados gobiernos libres asumían la tarea de paliar la escasez de habitantes. Sus países eran vastos territorios casi vírgenes, como mucho ocupados por pueblos indígenas trashumantes rechazados sistemáticamente por los gobiernos<sup>4</sup>.

El avance de la frontera interior tan sólo podía realizarse —según el pensamiento de la época— mediante la introducción masiva de blancos europeos. Colonizar, sobre todo poner en cultivo los campos, era considerado el paso previo a la modernización y prosperidad, meta ansiada por todas las antiguas colonias.

La inmigración de europeos tendrá aún más connotaciones.

<sup>3</sup> Chevalier, F., *América Latina. De la independencia a nuestros días*, Barcelona, 1979.

Sánchez-Barba, H., *Historia de América*, vol. 3, p. 187, afirma que «La situación predominante en 1830 era sumamente angustiosa, en lo que a la realidad demográfica se refiere. El mesianismo de la independencia había impedido prever la imposibilidad de una verdadera autonomía sin contar con una base económica, y que para conseguir ésta era preciso disponer de un poblamiento continuado». La discontinuidad y escasez de poblamiento condicionan la situación de subdesarrollo de América desde 1830.

<sup>4</sup> Para aspectos relacionados con el racismo decimonónico en el Nuevo Continente, Izard, M., «Latinoamérica, siglo XIX. Violencia, subdesarrollo y dependencia», *Historia Universal Contemporánea*, n.º 6, Barcelona, 1990.

Era de esperar que los emigrantes importaran consigo usos y costumbres, por lo tanto que incentivaran la demanda comercial de productos *patrios*<sup>5</sup>. En última instancia, la migración transoceánica acabará convertida en una útil herramienta de gobierno: válvula de escape para aliviar tensiones demográficas, económicas, y también políticas, en las zonas de expulsión de emigrantes<sup>6</sup>.

Paralelamente a la configuración de los factores de expulsión y atracción descritos, si el trasvase de población llegó a ser multitudinario fue gracias a las mejoras técnicas en materia de transporte y navegación.

El velero acabará desbancado por el buque de vapor, bastante más rápido, pero sobre todo capaz de multiplicar el tonelaje desplazado, y en consecuencia también el número de pasajeros en cada travesía. También se reducirá el coste del billete, de modo que éste será asequible para los estamentos más desposeídos.

Surgen las grandes compañías de navegación, las cuales acapararán a fines de siglo las rutas atlánticas, eliminando del mercado otras prácticas mercantiles<sup>7</sup>.

Pero no sólo las circunstancias internacionales o el volumen, inimaginable hasta entonces, del flujo migratorio lo caracterizarán como inédito. El proceso adquiere rasgos propios, diferenciadores por sí mismos de la corriente ultramarina anterior.

En primer lugar, la diáspora entre 1840 y 1930 era un movimiento voluntario, no de marinos, comerciantes y misioneros, sino por el contrario encabezado por jornaleros, trabajadores libres, artesanos y campesinos. Tipológicamente, el grueso de la corriente la

<sup>5</sup> Sobre la correlación entre emigrados e impulso comercial, Cortés Conde, R., *Corrientes inmigratorias y surgimiento de industrias en Argentina (1870-1914)*, Universidad de Buenos Aires, 1964, p. 46. En su opinión, «Las pautas de consumo que la gran masa inmigratoria trajo de sus países de origen presionaron también en gran medida para sostener una fuerte demanda importadora».

<sup>6</sup> La emigración de carlistas, tanto después de la Primera como de la Segunda Guerra Carlista del XIX, es un buen ejemplo. De igual modo, en el XX, anarquistas, socialistas, etc., parten o son expulsados hacia América. De todos modos, para este tema puede consultarse Yáñez Gallardo, C., «Emigración, conflicto social, y política migratoria en la España de la Restauración. Una aproximación al tema de la emigración exterior y el control social», en Bengali, R., *Ideologías y control social en la segunda mitad del siglo XIX*, Barcelona, 1988.

<sup>7</sup> Reuleux, F., *Los grandes inventos. En todas las esferas de la actividad humana y sus principales aplicaciones científicas, artísticas, industriales, comerciales y domésticas*, traducción de Federico Gillman, Madrid, 1891, vol. 7, p. 639. Samuel Cunard, armador de Nueva Escocia, construye en 1840 cuatro grandes vapores para el transporte directo entre Inglaterra y Estados Unidos. «El Britannia, partió para Boston, donde llegó felizmente después de una travesía de 14 días, siendo aclamado por un gentío inmenso y saludado con salvas de artillería».

formaran varones jóvenes y solteros, aunque también el grupo familiar ocupará un lugar destacado en determinados ciclos y corrientes europeas<sup>8</sup>.

La cronología del fenómeno variará de unas regiones a otras, tanto en salida como en llegada. En líneas generales, el movimiento multitudinario arranca en torno a la década de los 40<sup>9</sup>.

Según la historiografía, los pueblos del Norte de Europa serán los primeros en emigrar (Alemania, Irlanda, Inglaterra). Regiones afectadas por procesos de industrialización temprana, o víctimas de seculares crisis agrarias. Los nórdicos aportaron un buen contingente de mano de obra cualificada, puesto que a ellos se dirigieron los estados americanos en su busca.

En el último tercio del siglo, italianos, españoles, portugueses, griegos... toman el relevo. Las regiones del Sur y del Oeste (rusos, checos...), las más pobres, expulsan a millares de jornaleros y campesinos. Simple mano de obra. Son los genuinos emigrantes tipificados entre 1880-1930.

## 1.2. Emigración peninsular y desequilibrios regionales: algunas acotaciones puntuales

La emigración peninsular no destacó como tal, en los números del éxodo europeo hacia las Indias Occidentales, hasta las primeras décadas del XX<sup>10</sup>.

Quizá el rasgo más llamativo, en comparación al gran movimiento del Viejo Continente, sea la relativa tardanza con que el trasvase de población se inicia en la corona española. Sobre todo, porque el fenómeno era cuasi-estructural desde el Descubrimiento. Esta caracterización varía sustancialmente si, en vez de emigración española, tratamos de emigraciones regionales, es decir, gallega, canaria, vasca, etc.

Al margen de causas, cifras, destinos, modos y el largo etcétera que acompaña a toda la emigración decimonónica, en el caso peninsular se hace necesario atender a los desequilibrios regionales

<sup>8</sup> Devoto, F. y Rosoli, G., *La inmigración italiana en la Argentina*, Buenos Aires, 1989.

<sup>9</sup> Hobsbawm, E. J., *La era del capitalismo. 1848-1875*, Barcelona, 1989, pp. 190 y ss. En la década de los cuarenta, «lo que antes había sido un vivaz arroyo en continuo crecimiento, pareció, de repente, convertirse en torrente».

<sup>10</sup> Sánchez-Albornoz, N., *Españoles hacia América. La emigración en masa. 1880-1930*, Barcelona, 1989.

propios. Así, la diáspora ultramarina es, como decíamos, tardía respecto a otras como inglesa o alemana. Pero no lo será el éxodo vasco, catalán o canario.

Las regiones peninsulares adoptarán formas propias, cronológicas y tipológicas, que es necesario constatar. Las Islas Canarias y la periferia peninsular iniciarán el proceso, pero también aportaron el mayor contingente durante estas primeras décadas del XIX<sup>11</sup>. El flujo ultramarino se retroalimentará, en virtud de la llamada de parientes o vecinos allí establecidos.

Las Antillas y el Río de la Plata son los dos principales puntos de arribada; no tanto de destino, puesto que el continente americano estuvo sujeto a importantes movimientos internos de población.

El éxito de los emigrantes variará de unos a otros. Los catalanes adquieren gran importancia comercial en Cuba, en tanto que canarios y gallegos se colocan de jornaleros en haciendas e ingenios azucareros.

Los vascos y navarros optan por acceder a las tierras liberadas en toda la cuenca del Plata, siempre acompañados por una pequeña fracción de negociantes y comerciantes, burguesía mercantil constante en todo el Nuevo Continente<sup>12</sup>.

En definitiva, en el grueso de la corriente transoceánica peninsular, se conformaron distintos grupos de factores, a su vez causantes de diversas tendencias migratorias, como puede constatarse en un breve estudio de las mismas.

#### a) *Galicia*

El trasvase de población hacia el Nuevo Continente, despegará en fechas tempranas del siglo XIX. A partir de 1840, el desarrollo creciente de la emigración será ya ininterrumpido hasta 1930.

Fruto de una serie de particularidades socioeconómicas, el sistema útil de tenencia de la propiedad —minifundio— y el derrumbe de la pequeña industria rural doméstica espolearán la urgencia de las salidas hacia Ultramar. Factores superpuestos a una población creciente, afectada por el escaso grado de movilidad social<sup>13</sup>.

<sup>11</sup> *Ibidem*.

<sup>12</sup> Tesis Doctoral en curso.

<sup>13</sup> Vázquez, A., «Coordenadas de la emigración gallega a América 1850-1930: Un estudio comparativo», *IV Coloquio de Metodología Aplicada*. Polo, junio 1989.

La corriente gallega generaría sólidas y determinantes cadenas migratorias, orientándose hacia tres destinos: Cuba, Río de la Plata y Brasil <sup>14</sup>.

#### **b) Canarias**

También temprana y masiva, la emigración de las Islas Canarias alcanzará una de las mayores cotas numéricas en el conjunto de la española.

Entre las causas particulares, destacan el peculiar sistema de producción agraria enfocado con miras a la exportación, y seculares trabazones —causantes del efecto eslabonamiento— con la Gran Antilla desde la etapa colonial <sup>15</sup>.

#### **c) Andalucía**

El caso andaluz poco tiene que ver con las corrientes anteriores. Esta será una emigración tardía, cuyas cimas cuantitativas corresponden a las primeras décadas del siglo XX.

Durante la centuria decimonónica, sobresale la fuerte tendencia al éxodo en dirección al Norte de África.

Básicamente, la migración andaluza estará formada por jornaleros y campesinos desheredados, afectados, además, por crisis coyunturales. En América, aparecen asentados en las grandes plantaciones, como por ejemplo los cafetales del Brasil <sup>16</sup>.

#### **d) Cataluña**

Bien diferenciada de otras, la corriente catalana obedece a los cambios de una sociedad inmersa en un serio proceso de desarrollo económico. Porcentualmente no descolla por un alto volumen de emigrantes.

A grandes rasgos, será una diáspora de índole comercial, cualificada, que se dirige a núcleos urbanos, en busca de la expansión mercantil <sup>17</sup>.

<sup>14</sup> Vázquez, A., «La emigración gallega: Migrantes, transportes y remesas», en compilación Sánchez-Albornoz, obra citada, Barcelona, 1989, pp. 80 y ss.

<sup>15</sup> Macías Hernández, A., «La emigración canaria a América (1830-1930). Las incidencias de los factores de atracción», *Actas del I Congreso Hispano-Luso-Italiano de Demografía Histórica*, Barcelona, 1987.

<sup>16</sup> Bernal, A. M., «La emigración de Andalucía», en Sánchez-Albornoz, obra citada, pp. 151 y ss.

<sup>17</sup> Maluquer de Motes, J., *La emigración catalana a América durante la primera mitad del siglo XIX. Una valoración global*, Barcelona, 1988.

### 1.3. La figura del enganchador: armadores, comerciantes y agentes de recluta

Si algún denominador común existe en los procesos de las migraciones multitudinarias del XIX y XX, éste será sin lugar a dudas la reiterada presencia de los titulados ganchos y/o agentes de recluta.

Allí donde existiera una aldea, condado, región o territorio óptimo para la extracción de individuos dispuestos a emigrar, tarde o temprano, acabaría por surgir un gancho. Tentáculo, en última instancia, de determinada Agencia de colonización o Línea Transatlántica entre 1880-1930, de un hacendado americano o armador provincial entre 1840-1880.

Con una pasmosa capacidad para traspasar las fronteras geográficas y culturales, amén de los obstáculos impuestos por los gobiernos europeos, la figura del enganchador acabará por convertirse en inherente a la diáspora ultramarina. Aún más, los métodos operativos (redes de reclutamiento) serán igualmente válidos tanto en las migraciones libres —la europea— como en los movimientos forzosos de población, africanos o asiáticos<sup>18</sup>.

El fenómeno del enganche tuvo tal importancia que, cuando el flujo migratorio se transforma en torrente hacia Ultramar, los mandatarios europeos creyeron ver en él una de las más importantes causas instigadoras, si no la primera y fundamental.

De igual modo, estudiosos y prensa coetánea denunciarán hasta la saciedad los dudosos métodos empleados en la recluta, sobre todo las terribles consecuencias para el emigrante (malos tratos, abandono, despoblamiento...).

A pesar del hostigamiento, trocado en persecución policial en determinados países, los enganchadores ejercieron un poderoso influjo sobre la diáspora. Sus privativos intereses económicos primaron sobre los del emigrante en decisiones tan graves como, por utilizar un ejemplo, el destino en América.

La región, hacienda o ciudad por la cual optaba el individuo dependerá en buena medida de la oferta realizada por las compañías. Buena prueba de ello será el consecuente asentamiento de grupos culturales en áreas geográficas americanas con las que nada tenían

<sup>18</sup> Moreno Fraginalls, M., *La historia como arma y otros estudios sobre esclavos, ingenios y plantaciones*, Barcelona, 1983, 2.ª edición. El capítulo dedicado a la migración asiática, desvela los métodos empleados por los grandes hacendados cubanos, próximos, al igual que en el caso europeo, a la trata de negros.

en común. Entre otros, Magnus Mörner, cita el caso de dos mil suecos instalados en el Brasil entre 1890-1891, ajenos a la cultura y realidad del entorno <sup>19</sup>.

Mejor perfilado, para el caso belga, Jean Stengers <sup>20</sup> logra diferenciar tres grandes oleadas migratorias, enlazando ganchos y destinos en América:

- a) Diáspora hacia Wisconsin (1855-1856).
- b) Flujo al Brasil en 1888.
- c) Fiebre argentina para 1888-1889.

Los ejemplos no escasean tampoco en cuanto al movimiento transoceánico peninsular. Nelson Martínez <sup>21</sup>, respecto a los canarios, constata los paralelismos del flujo isleño con los intereses de los hacendados uruguayos. En Galicia, el proyecto de Feijoo Sotomayor (1854) <sup>22</sup> de trasladar unos millares de gallegos a Cuba habla por sí solo.

Por si fuera poco, los ganchos decidirán incluso cuál es el perfil óptimo del emigrante. Las puntuales necesidades de mano de obra en el Nuevo Mundo, en otros términos, el tipo de inmigración deseada en momentos concretos, decidirán sobre el carácter de la diáspora. En ocasiones, solicitarán varones jóvenes y solteros. Otras veces era mejor apreciado el grupo familiar.

En resumidas cuentas, el deseo de emigrar a América no era suficiente en sí mismo para iniciar la aventura.

Al individuo decidido a iniciar la travesía –fuera ésta legal o clandestina–, le restaba hallar solución para aspectos concretos del viaje: localizar buque y puerto, obtener dinero para el billete y tramitar la plaza en el bajel. Todo ello tras haber reunido la documentación precisa de la autoridad. Cuestión, esta última, muchas veces solventada por el gancho mediante la falsificación del pasaporte o el embarque ilegal.

Mientras el flujo atlántico no rompió los márgenes numéricos acostumbrados, cualquier armador o capitán de buque –interesado

<sup>19</sup> Mörner, M., «La inmigración desde mediados del siglo XIX: una nueva América Latina», *Culturas*, vol. 5, n.º 3, 1978.

<sup>20</sup> Stengers, J., «La emigración de Bélgica», en *Les migrations internationales, de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle à nous jours*, compilación a cargo de la UNESCO, París, 1980, pp. 283 y ss.

<sup>21</sup> Martínez, N., «La inmigración canaria en Uruguay durante la primera mitad del siglo XIX: Una sociedad para el transporte de colonos», *Revista de Indias*, núms. 151-152, Madrid, 1978.

<sup>22</sup> Feijoo Soto Mayor, U., *Inmigración de trabajadores españoles. Documentos y memoria escrita sobre la materia*, La Habana, 1853.

en rentabilizar el viaje—, podía admitir a bordo algunos pasajeros. Hasta la década de los cuarenta, ésta fue la fórmula habitual de afrontar la travesía. Claro que, a medida que el proceso adquiere importancia cuantitativa, a la sazón también económica, los métodos variarán sustancialmente.

Nacería entonces la figura del enganchador, gancho o agente de recluta. Con el tiempo, al convertirse en brazo ejecutor, primero de los hacendados americanos, en segundo lugar de armadores y compañías de navegación, alcanzarán un protagonismo indiscutible en la génesis de la diáspora.

Quién, de dónde, cuándo, cómo y hacia dónde emigrar, pasarán a ser resoluciones no sólo del emigrante, sino en un elevado grado, también del enganchador, y de aquellos que lo utilizaban.

Pero ¿qué o quién era realmente un gancho?, ¿cuáles las condiciones que les otorgaban ese control sobre el proceso migratorio?, ¿cómo funcionaban en la práctica las redes de reclutamiento? No existe una respuesta única, ni una definición monolítica para tan espinosas cuestiones.

Entre todos los rasgos que pueden tipificar a los ganchos, su capacidad de aclimatación a las circunstancias coyunturales sobresale sin lugar a dudas.

Así, sería equívoco confundir al agente de recluta operativo, durante las últimas décadas del siglo XIX y primeras del XX, con el habitual a mediados de la centuria pasada. Tampoco las condiciones de la emigración son equiparables. Unos anteceden a otros, pero en los últimos encontraremos bastantes de las pautas de comportamiento generalizadas en la segunda etapa (1880-1930).

Paradójicamente, disponemos de mayor información sobre ese ciclo final, quizá a causa de la espectacularidad que, en aquel entonces, alcanzó la diáspora europea. Y es admitida como cierta una visión del gancho estereotipada, incluso diríamos que distorsionada en el tiempo, al extrapolar los modos de unos a otros.

Tal y como intentaremos constatar a lo largo de estas páginas, la contratación de emigrantes propia de mediados de siglo poco tiene que ver con la recluta vigente a fines de la centuria y primeras décadas del XX.

#### I.4. Imagen y realidad del enganchador: el legado del pasado

«Por lo demás conviene advertir que lo mismo los enganchadores de emigrantes para la América del Sur, como los que ejercen su infame tráfico en favor de otros países, todos emplean las mismas pomposas y mentidas ofertas de viajes gratis, de rápidas fortunas, y de irrealizables realidades, como que todos son de la misma raza: de la raza de los canallas.»

«¡Pobres emigrantes, víctimas de la más sórdida avaricia y del más refinado egoísmo!»

Cola y Goiti<sup>23</sup>.

Negreros, pérfidos, personajes de aviesas intenciones, falsificadores y secuestradores, son algunos de los epítetos que el vasco Cola y Goiti dedica en 1882 a los agentes de recluta del País Vasco y Navarra. No sera la suya una opinión aislada

En la prensa decimonónica proliferan las denuncias referentes a engaños, malos tratos, y estafas, de las que el emigrante será víctima, caso de caer en las redes de enganche.

Incluso parecería que estuvieron dotados de atributos casi mágicos, si atendemos determinadas narraciones periodísticas. Por ejemplo, la citada por Cola y Goiti del diario *La Concordia* de Vitoria:

«Hace pocos días (*sic*) había en Zumárraga, estación de tránsito a diferentes puntos, un guardia de orden público encargado de detener a los enganchadores y sus ovejas, siempre que éstas no fueran debidamente cumplimentadas. Y en efecto hace pocos días llegó a aquel punto un gancho con su rebaño respectivo. El buen guardia se apresuró a cumplir su cometido, pero tal maña y tales artes debió emplear el traficante, que consiguió convencer al polizone en tales términos que... se ha marchado también a Buenos Aires con uniforme y todo. Como que a ese paso cualquier día cargan con un gobernador o un vicecónsul.

¡Ba! no es ningún imposible!»<sup>24</sup>

Desde América, el servicio consular clama contra las actividades de enganche, haciéndose eco de las quejas presentadas por los recién llegados al titulado paraíso ultramarino. Una y otra vez, solicitarán del Estado medidas contundentes para paliar los efectos

<sup>23</sup> Cola y Goiti, J., *La emigración vasco-navarra*, Vitoria, 1886, pp. 232 y ss.

<sup>24</sup> Cola y Goiti, obra citada, p. 221.

de la moderna *trata de blancos*. En apariencia, el panorama es similar en todos los países del Nuevo Mundo, aunque las circunstancias puntuales, de tipo socioeconómico y político, agravarán el problema cíclicamente.

La corriente con destino al Brasil a principios del XX obedecía, a juicio del cónsul en Río de Janeiro, al reclamo y frenética actividad de las Compañías de Inmigración, culpables de trastocar al obrero en su instrumento. He aquí el testimonio:

«Los agentes distribuyen reclamos, y si es preciso suscriben contratos que luego desautorizan, y rigen los que las compañías presentan como auténticos y legítimos. Era menester vigilar ese tráfico que coloca una raza noble al nivel de los negros de Guinea (*sic*) para combatirlo con toda perseverancia.»<sup>25</sup>

Años antes, el delegado en Santiago de Chile recalca la importancia de terminar con la propaganda engañosa. Los agentes, según narra, «distribuyen un alegato (*sic*) hábilmente redactado puesto que en él se entremezcla bien lo cierto con lo inexacto (*sic*) cuya lectura, según tengo entendido, se facilita en Gibraltar, principalmente colocado, como está, en los escaparates de las tiendas. Dicho libro ha sido editado en Almería el año 1808...»<sup>26</sup>.

Pero las dificultades para el emigrante no se circunscribirán al destino en América. Antes de enfrentarse con la soñada nueva vida, el individuo había de soportar, mejor sobrevivir, al cruce marítimo.

Sobre ese aspecto, el cónsul en Montevideo atestigua, en 1905, un progresivo incremento de los abusos cometidos en los buques. Entre todos, desde luego, destacan el hacinamiento y los malos tratos<sup>27</sup>.

Pero añadirá el cónsul «aparte de esto, los emigrantes son casi siempre engañados en cuanto al verdadero precio del pasaje, a los transbordos, a las condiciones del buque y a la duración de la travesía y llega a tanto la iniquidad, que hasta se les engaña respecto al punto de destino conduciendo al Brasil, emigrantes que creían venir al Plata o a estas Repúblicas los que creían ir al Brasil»<sup>28</sup>.

Las voces opuestas al proceso migratorio fueron mas allá de lo evidente, arremetiendo contra quienes, ocultos por los ganchos, ob-

<sup>25</sup> AGA. Sección Exteriores. Comercio. Legación en Río de Janeiro. Informe del Cónsul al Ministerio Gobernación. 1912. Leg. 3250.

<sup>26</sup> AGA. Exteriores. Legación de Río de Janeiro. Leg. 1912.

<sup>27</sup> AGA. Legación en Argentina. Leg. 1703. Informe sobre la emigración de españoles. 1889-1907.

<sup>28</sup> *Ibidem*.

tenían de verdad el beneficio: gobiernos americanos, hacendados y agencias de inmigración; armadores, comerciantes y líneas transatlánticas, por otra parte.

Bien a pesar de las protestas, compañías y agencias camparon a sus anchas por toda Europa, con iguales objetivos e idénticos métodos.

Como describe la asociación belga San Rafael en 1890<sup>29</sup> «Le racoleur d'émigrants va de village en village, il s'établit au cabaret, y débite ses discours insidieux et dépeint le pays au service duquel il est enrôlé sous les couleurs les plus alléchantes. Plus encore, il entre dans les maisons sous un prétexte quelconque et y débite son boniment. Plus l'action de ces agents est intime, plus le danger est grand»<sup>30</sup>.

Bajo otro prisma, el del afectado emigrante, para Pierre Lhande en el caso vasco-francés, la población desprecia a los reclutados, ante quienes siente un cierto temor. Pero lo succulento de las promesas (tierra, viaje gratis...) acaba por vencer la inicial resistencia.

Será natural, según tal autor, «que el Domingo en el atrio de la Iglesia, al leer estas hermosas promesas en su Euskaldun Ona, el joven vasco abra unos ojos enormes, encuentre ya demasiado pequeña su parcela de tierra, y repase en su rústica imaginación el sueño de aventuras que, antes que él, han soñado sus antecesores»<sup>31</sup>.

Evidentemente, las tintas eran bien oscuras cuando del enganchador trataban.

El retrato heredado, no sin estar exento de verdad, equipara la recluta a la trata negrera; más pecaminosa que ésta, por cuanto se trata de la raza blanca. En torno a los ganchos, llueven las denuncias y las acusaciones: manipulan la voluntad del sujeto, falsifican documentos, amontonan a los pasajeros en buques incapaces, los reducen a un estado próximo a la servidumbre una vez en América o, peor aún, los abandonan a su suerte. Todo ello perfectamente planificado en virtud de las conveniencias económicas y/o demográficas de estamentos más poderosos e influyentes.

Sin embargo, la realidad es siempre mucho más compleja de lo que aparenta.

<sup>29</sup> Stengers, J., obra citada, p. 293.

<sup>30</sup> *Ibidem*.

<sup>31</sup> Lhande, P., *La emigración vasca*, París, 1910, pp. 26 y ss.

En primer lugar, sin la existencia de los ganchos, la emigración ultramarina hubiera sido inviable. Además, los desmanes fueron posibles siempre gracias a la ineficacia del Estado, en nuestro caso el peninsular, incapaz de regular la actividad.

Por último, en tanto la emigración no fue multitudinaria, los ganchos actuaron sin obstáculos. Sólo en las décadas de la emigración conocida por *masiva*, los opositores al fenómeno migratorio arremetieron contra ellos.

Y entonces, los reclutadores saltan a la palestra de la polémica para convertirse en cabeza de turco del problema.

Las causas estructurales del fenómeno —bastante más hondas que la acción de enganche— quedaban desdibujadas por los dudosos, muchas veces crueles, sistemas de contratación.

Aún más, la cortina de humo ocultaba importantes intereses navieros o de Estado; pero, sobre todo, desviaba la responsabilidad de gobiernos y países hacia sujetos visibles con nombre y apellido. Mientras tanto, otros se enriquecían gracias a su existencia.

Como muy bien advertía Cola y Goiti, entre ellos «hay gente que viste guante y cuenta con grandes influencias, esto es evidente...»<sup>32</sup>.

---

<sup>32</sup> Cola y Goiti, J., obra citada, p. 233.

## **CAPITULO II**

**ALGUNAS ACOTACIONES INEVITABLES: GENESIS,  
CRONOLOGIA, VOLUMEN Y CAUSAS**



«Los artesanos son en su mayoría emigrados de las Provincias Vascas, por ejemplo ebanistas, albañiles, herreros, etc., y forman un grupo formidable. Se supone que son cerca de diez mil. Ellos traen y retienen consigo sus costumbres y forman un pequeño mundo. Tienen sus propios lugares de esparcimiento, como los billares, cafés, salones de baile, etc., y en domingos y feriados, los jóvenes de Montevideo concurren a jugar a la pelota vasca, cuando tienen deseos de jolgorio. Muchas de las mujeres son extremadamente bonitas y muy vivaces. Generalmente hablan tanto francés como español, al estar el País entre ambas naciones; pero ninguno de los dos con acento puro, como puede imaginarse. Tienen varias buenas bandas de música y realmente no conozco gente que parezca divertirse tanto como ellos. Muchos se han hecho bastante ricos en pocos años, debido a la gran demanda de casas, construidas por ellos en la parte alta de la ciudad (Montevideo). Constituyen una clase inteligente, moderada e industriosa. Superior en muchos aspectos a nosotros (ingleses), pero, ciertamente muy lejos del maquinismo; por esto no ha de tardar.»

W. Whittle. 1846<sup>33</sup>.

## II.1. Una paradoja sin resolver. ¿Qué entendemos por proceso migratorio vasco?

Omnipresente en el ámbito hispanoamericano, el pueblo vasco «especialmente andariego»<sup>34</sup> mantuvo un secular trajín en direc-

<sup>33</sup> Whittle, W., «Diario de viaje al Río de la Plata, incluyendo observaciones hechas durante la residencia en la República de Montevideo», Manchester, 1846, en Hugarte, R. P.-Vidart, D., *El legado de los inmigrantes*, vol. 2, p. 15.

<sup>34</sup> Expresión tomada de Hobsbawm, obra citada.

ción al Nuevo Mundo desde las primeras expediciones ibéricas<sup>35</sup>. Por supuesto, la emigración no era un elemento desconocido en los valles cantábricos, si bien con los albores de la centuria decimonónica variará en sus aspectos fundamentales, ya para siempre.

Durante el siglo XIX los vascos surcarán el Atlántico hacia países recién constituidos, ajenos al yugo de la corona española. Fueron espoleados desde aquéllos; expulsados de sus lugares de origen, por la combinación de factores estructurales y coyunturales; también reclutados mediante las más variopintas compañías de navegación y colonización, ávidas de obtener emigrantes y/o pasajeros.

A la postre, tal trasiego de personas significó prosperidad, si no enriquecimiento, para armadores y comerciantes de diferentes nacionalidades. Como tantos otros pueblos participes en la gran emigración decimonónica.

Pero en torno a la emigración vasca del XIX persisten todavía espesas brumas. Para empezar, aún no disponemos de una acepción funcional del término vasco en América. Tampoco desde el País Vasco peninsular está claro el verdadero significado del vocablo.

Y ésta no es una discusión de perogrullo, puesto que la diáspora vasca durante la última centuria sería singular en cuanto a su confirmación endógena.

En efecto, en la corriente titulada vasca encajaban, como es natural, los sujetos originarios del territorio peninsular, es decir, alaveses, guipuzcoanos y vizcaínos. Esta sería la delimitación estricta del fenómeno desde la óptica hispana.

Ahora bien, los navarros, en numerosas ocasiones quedarán integrados de pleno en el proceso, acostumbrados como estaban al uso de los puertos cantábricos, salida natural al mar para sus hombres y mercaderías<sup>36</sup>.

Por si fuera poco, muchas veces vasco-franceses y vasco-peninsulares no pueden ser distinguidos después de asentarse en América. Las razones son varias.

Por un lado, un simple cambio de grafía, o la mera similitud de los apellidos, trastocaba a un guipuzcoano en labortano, o a un navarro

<sup>35</sup> Douglass, W. A. y Bilbao, J., *Amerikanuak. Los Vascos en el Nuevo Mundo*, Bilbao, 1986.

<sup>36</sup> Santiso González C., «Desde Pasajes hacia América. La emigración navarra en el siglo XIX. (1840-1850). Un intento de aproximación», *Comunicación presentada al I Congreso de Historia General de Navarra*, Pamplona, octubre 1990.

en vizcaíno. Instalados en América ¿a quién si no a lo sumo a ellos podía interesarle semejante pleito?

La confusión vendría a favorecer, además, al emigrante. Si existía algún contratiempo legal para abordar la partida, siempre contaba con el manido recurso de cruzar la frontera, cambiar de país y puerto, y lanzarse en pos de sus sueños.

Duprey<sup>37</sup> nos narra con todo detalle este típico comportamiento: «Los vascos nacidos en Francia pero no francoparlantes abandonan sus comarcas natales de Labourd, Basse Navarre y Soule por la frontera terrestre vasco-española y se embarcan desde las provincias hermanas de Guipúzcoa y Vizcaya, declarándose de nacionalidad española para evitar el control francés (*sic*). Muchos, por negligencia, ignorancia o cálculo, salen sin documentos franceses o los pierden. Franceses endeudados por Francia, Brasil y Argentina hispanizan sus nombres para despistar a sus acreedores...»<sup>38</sup>.

En última instancia, el largo sendero recorrido por el emigrante, desde el lugar de origen hasta el de destino, será trazado habitualmente sobre las huellas de antiguas o nuevas rutas mercantiles. Navarros, vasco-peninsulares y vasco-franceses confluirán muchas veces en la trayectoria migratoria, en virtud del entramado comercial dispuesto por ganchos y armadores en el transporte de pasajeros.

El resultado será un intercambio regular de emigrantes desde ambos lados de la frontera pirenaica, no siempre circunscrito —según se afirma— al movimiento clandestino de sujetos.

En demasiadas ocasiones, la partida desde la dársena marítima próxima, bajo soberanía extraña, será visible, legal y transparente. Desde Madrid, los esfuerzos para atajar el desplazamiento interfronterizo serán múltiples; y no sólo en el País Vasco, sino también en otras regiones limítrofes: gallegos a través de Portugal, o andaluces por Gibraltar, emigrarán cuantiosamente en buques foráneos<sup>39</sup>.

Pero los intereses de las grandes líneas de navegación pesaron en demasía sobre los gobiernos. A la Francia del siglo XIX, poco había de importarle la emigración peninsular o vasca, cuando sus navieros prosperaban, entre otros factores, gracias a ella. Máxime, si tal y como ocurrió, venían haciéndolo desde las primeras décadas del siglo.

<sup>37</sup> Duprey, J., *Voyage aux origines françaises de l'Uruguay*, Montevideo, 1952, pp. 166-167.

<sup>38</sup> *Ibidem*.

<sup>39</sup> Botella, C., *El problema de la emigración española*, Madrid, 1880.

El asentamiento de compañías de navegación y empresas colonizadoras americanas en territorio francés, aunque a la caza de sujetos por debajo de los Pirineos, coincide en sus fechas con la génesis de la emigración vasca peninsular y navarra. Y ellos pusieron en práctica buen número, por no decir todos, los métodos de enganche, luego imitados por negociantes guipuzcoanos y navarros, como veremos más adelante.

Aun así, la cuestión que nos ocupa va más allá de lo expuesto. Los enclaves portuarios galos se nutrían en buena medida de pasajeros vasco-peninsulares no registrados como tales. Y cuando no, los bajeles gascones recalaban en Pasajes para completar allí sus bodegas. La consecuencia es evidente: las cifras de la emigración francesa aumentarán en virtud del intercambio fronterizo.

¿A quién o a quiénes nos referimos, entonces, cuando hablamos de emigración vasca?

Desde luego, la respuesta no parece sencilla. Sobre todo, cuando una investigación gira en torno a los ganchos y métodos de recluta, los menos interesados en apuntillar la exacta procedencia zonal de los individuos enganchados. Para ellos, y para nosotros, en la corriente vasca cohabitan tres grandes fracciones: vasco-peninsulares, navarros y vasco-franceses. No siempre será posible diferenciarlos, si bien intentaremos señalar el origen geográfico más preciso cuando la documentación lo permita.

La simbiosis impide descifrar aspectos fundamentales, como por ejemplo, el volumen real de la emigración vasca. Los números se tambalean al existir varios cauces de registro oficiales (francés y español).

El escalafón asignado a los vascos en el conjunto de la emigración peninsular ha de ser relativizado ante las insalvables peculiaridades señaladas.

## **II.2. El éxodo ultramarino comienza: ganchos y causas entrelazados**

El flujo transoceánico vasco de la centuria pasada coincidirá en sus fechas de arranque con las primeras oleadas europeas en dirección al Nuevo Continente.

Junto a británicos, irlandeses y alemanes, ya en 1840 conformaban populosas colonias en determinados territorios americanos. Por ejemplo, la cuenca del Río de la Plata; uno de los puntos de arribo

tradicional —quizá el más importante desde un punto de vista cuantitativo— para todo el período (1830-1930) <sup>40</sup>.

De igual modo, hallaremos contingentes numerosos en lugares de atávicas relaciones con el País Vasco. Tal será el caso de México, donde el consulado español en Tampico <sup>41</sup> detecta la presencia de 254 vascos, frente a un total de 1.576 peninsulares inscritos entre 1837 y 1841:

**Emigración por región de origen** <sup>42</sup>

|                               |     |          |
|-------------------------------|-----|----------|
| Asturias . . . . .            | 420 | personas |
| Alava . . . . .               | 82  | »        |
| Alicante . . . . .            | 2   | »        |
| Aragón . . . . .              | 13  | »        |
| Andalucía . . . . .           | 98  | »        |
| Cataluña . . . . .            | 27  | »        |
| Canarias . . . . .            | 3   | »        |
| Castilla . . . . .            | 70  | »        |
| Extremadura . . . . .         | 11  | »        |
| Galicia . . . . .             | 92  | »        |
| Habana . . . . .              | 36  | »        |
| Navarra . . . . .             | 84  | »        |
| Santander . . . . .           | 543 | »        |
| Valencia . . . . .            | 7   | »        |
| Vizcaya y Guipúzcoa . . . . . | 88  | »        |

Grupos vascos recién llegados al continente, en gran parte debido a la acción de ganchos y reclutadores en los Pirineos.

Las primeras expediciones marítimas centenarias se gestarán, de hecho, para la década de los treinta. En el puerto gascón de Bayona, los Hermanos Brie acometían hacia 1838 <sup>43</sup>, el transporte de pasajeros en sus buques *Maria Catherine* y *Augusta Victorine*. Serían los pioneros en la creación de compañías transatlánticas en todo el País Vasco.

El Uruguay, estado innovador en cuanto a la apertura de fronteras, predicaba con el ejemplo los parabienes de la introducción de pobladores. Si en 1834 el gobierno dispone mediante decreto destinar una zona del puerto de Montevideo a la recepción de

<sup>40</sup> El Río de la Plata fue uno de los núcleos receptores de inmigrantes más destacados; sin embargo, la población europea se dispersará desde el desembarco en todas direcciones. Más que destino, el Río de la Plata era el primer contacto con el Nuevo Continente.

<sup>41</sup> AGA. Exteriores. Consulado de México. Caja 39. Informe de los españoles inscritos en el Consulado. 1841.

<sup>42</sup> *Ibidem*.

<sup>43</sup> Brie, F., *Considérations sur l'emigration basque a Montevideo*, Bayonne, 1841.

pasajeros<sup>44</sup>, más adelante apoyará sin vacilaciones los proyectos de hacendados y burgueses «cazadores» de colonos<sup>45</sup>.

En manos de los últimos delegará implícitamente la tarea de reclutar, contratar y transportar la tan ansiada mano de obra; tal y como ocurrió en toda la América, la empresa fue privada hasta que los gobiernos contaron con recursos económicos y humanos suficientes para atacar directamente la introducción de pobladores.

Hasta 1880, por lo menos, la emigración y consiguiente traslado de individuos fue una actividad cedida a particulares. Al fin y al cabo, también el comercio internacional era una cuestión más entre territorios que entre estados<sup>46</sup>.

Samuel Fisher Laffone, inglés avecindado en la República Oriental, será uno de esos empresarios promotores en la extracción de emigrantes<sup>47</sup>. A fines de 1835, gracias al respaldo del gabinete uruguayo, logrará firmar un convenio en Bayona para el transporte de jornaleros vascos: guipuzcoanos, alaveses y vizcaínos<sup>48</sup>. El plan era mucho más ambicioso, puesto que también pretendía trasplantar la recluta a las Islas Canarias<sup>49</sup>.

Según aquel pacto, firmado en el País Vasco, otorgar una fianza por la cual el emigrante se obligara a cumplir la contrata era requisito suficiente para obtener la anuencia de las autoridades. Las gestiones de Laffone darán resultado años más tarde: en 1838, llegaron a la República Cisplatina un mínimo de 78 vascos a bordo del bergantín francés, bien titulado *Vasco*<sup>50</sup>.

Fruto del intento, surgirán en territorio vasco francés las primeras oficinas dedicadas al negocio migratorio.

Los enganchadores no sólo espolearon la diáspora en la medida que ésta aumentaba, sino que tuvieron una buena responsabilidad desde los comienzos del éxodo. Olvidados sistemáticamente cuando de las causas de la emigración se trata, la historiografía tradi-

<sup>44</sup> Titulada «Cosmópolis», Martínez, N., obra citada.

<sup>45</sup> Martínez, N., *La emigración canaria al Uruguay. 1830-1860*, Arbor, núms. 536-537, Madrid, 1990.

<sup>46</sup> Woodfrud, W., obra citada. Textualmente «En los siglos XIX y XX, el desarrollo del comercio internacional descansaba en la creciente interrelación económica entre regiones y no en los Estados mercantilistas», p. 305.

<sup>47</sup> Douglass, W.-A. y Bilbao, Jon, obra citada, pp. 158 y ss.

<sup>48</sup> Azcona Pastor, J. M., *Los paraísos posibles. La emigración vasca a Argentina y Uruguay. 1830-1900*, Tesis Doctoral inédita. Universidad de Deusto, 1990. Agradecemos al autor las facilidades para consultar la obra.

<sup>49</sup> Martínez, N., obra citada.

<sup>50</sup> El contrato puede verse en la tesis de J. M. Azcona.

cional tiende a dirigirse hacia toda la gama de episodios que acompañaron al proceso: guerras carlistas, hambrunas, crisis finiseculares, epidemias, etc.

Pero sobre todas ellas, el sistema hereditario vasco de un único sucesor, junto a las fórmulas de tenencia de la propiedad rural, que convertía en desheredados al resto del grupo familiar, constituirá la explicación más extendida entre los estudiosos vascos.

Ciertamente, el modelo hereditario troncal generaba un superávit demográfico al liberar buena parte de la mano de obra sujeta al caserío.

### Población del País Vasco peninsular <sup>51</sup>

| Años | Alava  | Guipúzcoa | Navarra | Vizcaya |
|------|--------|-----------|---------|---------|
| 1800 | 70.000 | 106.552   | 226.467 | 112.371 |
| 1857 | 96.398 | 156.494   | 297.422 | 160.579 |
| 1877 | 93.538 | 167.207   | 304.184 | 189.954 |
| 1897 | 94.622 | 195.850   | 302.978 | 290.665 |
| 1900 | 97.181 | 226.684   | 312.235 | 349.923 |

Pero tal circunstancia no justifica por sí sola la diáspora decimonónica.

A lo largo de la historia, ese sobrante se había dirigido bien a los campos de batalla, al servicio eclesiástico, o por supuesto había pasado a engrosar el flujo migratorio tanto hacia las Américas, como hacia el sur de la península, en dirección a Europa, etc. En el XIX, el crecimiento demográfico multiplicará el número de liberados por propiedad rural y el rebase encontrará en la travesía atlántica una buena válvula de alivio.

Claro que, si el movimiento logra adquirir tintes de masivo, es porque la navegación está ahora al alcance de muchos más individuos: el coste del flete se abarata, la cantidad de buques implicados en la carrera de Indias aumenta proporcionalmente. Y por último cuando ganchos y agencias proliferan, disminuyen los obstáculos para emigrar.

Así, si la legítima no llega para acceder al billete, bastaba con hipotecar la fuerza de trabajo o incluso la libertad personal: tro-

<sup>51</sup> Gárate Ojanguren, M., *El proceso de desarrollo económico en Guipúzcoa*, San Sebastián, 1976, p. 77.

carse en colono, o supeditarse a una compañía de navegación aseguraba el traslado aunque el precio fuera verse reducido en América a un estado muy próximo a la servidumbre.

Sin entender la acción de los ganchos, aún más si prescindimos de la preocupación americana por aumentar el volumen de su población blanca, difícilmente alcanzaremos a explicarnos el porqué, mejor los porqués, de la gran emigración.

### II.3. Aproximación cuantitativa: algunas cifras con algunas dudas

Respecto al volumen numérico de vascos emigrados entre 1830-1930, parece claro que no descollaron en el conjunto del flujo peninsular, ni europeo. Frente a ingleses, escandinavos e italianos, gallegos, catalanes o canarios, los vascos serán únicamente una pequeña porción cuasi de aventureros. O al menos de tal modo lo constatarán los cauces de registro del movimiento.

César Yáñez ha desglosado por regiones la corriente española trasvasada a la Argentina durante 1885-1921<sup>52</sup>:

**TABLA I**

| Año  | Galicia | Asturias | Andalucía | Cataluña | Canarias | P. Vasco Navarra |
|------|---------|----------|-----------|----------|----------|------------------|
| 1885 | 71,1    | 3,2      | 2,7       | 13,8     | 1,4      | 0,8              |
| 1886 | 55,4    | 7        | 2,8       | 17,6     | 3,8      | 0,9              |
| 1887 | 69,6    | 7,2      | 1,3       | 9,2      | 4,7      | 1,2              |
| 1888 | 49,6    | 7,5      | 5,3       | 13,2     | 3,1      | 6,1              |
| 1889 | 20,3    | 12,5     | 34,6      | 7,8      | 1,8      | 3,4              |
| 1890 | 45,2    | 15,4     | 7,2       | 11,4     | 1,4      | 5,7              |
| 1916 | 39,7    | 8,1      | 8,3       | 5,5      | 0,5      | 5,4              |
| 1917 | 41,9    | 5,2      | 9,1       | 5,6      | 0,4      | 5,2              |
| 1918 | 47,6    | 7,9      | 10        | 4,5      | 0,5      | 3,9              |
| 1919 | 53      | 6,9      | 6,4       | 2,3      | 1        | 4,2              |
| 1920 | 52      | 6,5      | 8,9       | 3        | 0,4      | 3                |
| 1921 | 51,2    | 7,2      | 9,8       | 4,9      | 0,6      | 3,1              |

(\*) % sobre total emigración española<sup>53</sup>.

Las cifras oficiales son elocuentes: los vascos ocuparon uno de los últimos escalones en el grueso de la emigración española transoceánica.

<sup>52</sup> Yáñez Gallardo, C., «Argentina como país de destino. La emigración española entre 1860-1930», *IV Congreso de la Asociación de Historia Económica*, Alicante, 1989.

<sup>53</sup> *Ibidem*. Hemos recogido tan sólo algunas de las corrientes provinciales de las expuestas por Yáñez.

En Cuba, por hacer referencia a un destino tradicional de la corriente peninsular, Moreno Friginals constata la preponderancia numérica de gallegos y asturianos, así como el dinamismo comercial de catalanes. En su opinión «la década de los cuarenta es el momento de máximo auge catalanista en Cuba»<sup>54</sup>, debido al desplazamiento de oligarquías antecesoras tales como la vasca.

Claro que para cada afirmación en un sentido encontraremos otra que apunte justamente lo contrario.

Hugh Tomas, al tratar de la población en la Gran Antilla, recuerda un comentario del reverendo Abbot, coetáneo al fenómeno, sobre los vascos: «Llegan pobres, empiezan con una tienda de seis u ocho pies cuadrados viven con un bizcocho y consiguen, con paciencia, laboriosidad y economía hacerse ricos. Además, al revés de los yanquis, nunca fracasan»<sup>55</sup>.

Una perspectiva diferente del fenómeno vendrá dada por los recuentos efectuados en Francia. La historiografía del país galo asegura que dos terceras partes de su emigración procedía del territorio al Sur de los Pirineos. Louis Etcheverry<sup>56</sup> reúne algunos datos orientativos:

**TABLA 2**  
**Emigración en los Bajos Pirineos (Francia)**

| Años      | Individuos emigrados |
|-----------|----------------------|
| 1832-1835 | 828                  |
| 1836-1845 | 10.162               |
| 1846-1855 | 16.111               |
| 1856-1864 | 12.833               |
| 1865-1874 | 17.750               |
| 1875-1883 | 5.157                |
| 1884-1891 | 16.421               |

Finalmente, los más recientes estudios regionales<sup>57</sup> parecen avalar la ineficacia de organismos oficiales para registrar el movimiento vasco.

<sup>54</sup> Moreno Friginals, M., «Inmigración, quintas y guerras coloniales. El caso cubano, 1834-1878», *Terceras Jornadas de estudios catalana-americanos*, Barcelona, 1988.

<sup>55</sup> Hugh Tomas, *Cuba, la lucha por la libertad*, Barcelona, 1973, p. 192.

<sup>56</sup> Etcheverry, L., *Les basques et leur émigration en Amérique*, Reforma Social, Paris, 1886.

<sup>57</sup> Pildain Salazar, P., *Ir a América. La emigración vasca a América. Guipúzcoa 1840-1870*, San Sebastián, 1984.

Idoate Ezquieta, C., *Emigración navarro del Valle de Baztán a América en el siglo XIX*, Estella, 1989.

José Manuel Azcona, en su tesis sobre emigración vasca al Río de la Plata, reúne un total de 6.661 emigrantes de las provincias vascas y Navarra para el período que va de 1830 a 1900<sup>58</sup>.

Mínima expresión del posible volumen de la corriente, puesto que para el ciclo 1840-1870 hemos detectado, por nuestra parte, un monto aproximado de 6.000 individuos sólo en los protocolos guipuzcoanos<sup>59</sup>.

Como afirmábamos en un párrafo anterior, las cifras dadas para la emigración vasca se tambalean cuando se investiga en torno a ellas.

Los vascos tomaron parte en la corriente atlántica durante todo el período en cuestión (1830-1930), hasta tal punto su presencia fue constante que ni tan siquiera la progresiva industrialización de la cornisa cantábrica detendría el trasvase.

Siguiendo el testimonio del historiador americano W. Douglass, en el agro vasco pudo llegar a ser más importante el conocimiento de precios y hechos americanos que los acontecimientos del entorno urbano más próximo<sup>60</sup>.

---

<sup>58</sup> Azcona Pastor, J. M., obra citada.

<sup>59</sup> Tesis doctoral en curso.

<sup>60</sup> Douglass, W. A., *Oportunidad y éxodo rural en dos aldeas vascas. Echalar y Murélagu*, vol. Zarauz, 1984.

## **CAPITULO III**

**UNA PERIODIZACION MUY PARTICULAR: CICLOS  
MIGRATORIOS ASOCIADOS A COMPAÑIAS DE RECLUTA  
Y NAVEGACION**



En el paréntesis que va de 1830 a 1930, fechas de arranque de la diáspora y de cierre del gran ciclo masivo del XX, la historiografía entrevé dos grandes etapas sucesivas: a) 1830-1882; y b) 1882-1930.

Hasta 1882, el flujo migratorio recibe el nombre de preestadístico. No todas las regiones peninsulares participan en él. Los naturales de la cornisa cantábrica, el Levante y las Canarias fueron los primeros en surcar el Atlántico, bajo el signo de la emigración decimonónica.

En torno a la década de los ochenta, el movimiento se troca en *masivo*. Las regiones del centro y del sur se unen al trasvase otorgándole un nuevo ritmo. Pero, sobre todo, 1882 será un año clave, en cuanto que a partir de él comienzan las primeras estadísticas oficiales sobre la diáspora ultramarina<sup>61</sup>. A partir de entonces, y por lo menos hasta 1930, la emigración recibe el título de *en masa*.

En líneas generales, esa periodización será válida para el conjunto del éxodo español, entendido como tal, a pesar de los tangibles desequilibrios regionales. Así, cada flujo interior poseerá una cronología y pautas de comportamiento propias, muchas veces paralelas.

Para el caso vasco, hemos establecido una periodización particular, en virtud del sistema de enganche. Los agentes de recluta, las compañías de navegación y las agencias de inmigración, objeto e

---

<sup>61</sup> González Rothvoss, M., «La emigración española a Iberoamérica», *Estudios Demográficos*, vol. 3, Madrid, 1974.

instrumento de análisis para nosotros, nos permiten establecer la sucesión de tres ciclos fundamentales:

### **A) 1830-1870**

Etapa pionera. Métodos de enganche y redes de recluta quedan plenamente configuradas. El transporte de pasajeros se desvela como un próspero negocio: americanos, franceses, vascos y navarros auspiciarán la creación de diversas compañías de navegación. De igual modo, se aventuran las primeras expediciones organizadas de colonos, en dirección a las haciendas americanas.

A fines de los sesenta, las líneas internacionales de navegación van cobrando pujanza, para llegar a dominar el tránsito atlántico. Los armadores regionales serán desbancados del rubro mercantil. Por otra parte, las intenciones de propietarios americanos, a la caza de colonos, se sucederán con desigual éxito, aunque algunas llegarán a ser espectaculares.

### **B) 1870-1880**

La 2.<sup>a</sup> Guerra Carlista irrumpirá en el País Vasco y Navarra dando al traste con todo el sistema de enganche previo. El bloqueo de la cornisa cantábrica, muy especialmente la taxativa prohibición de continuar con la recluta (persecución de ganchos y prohibición de emigrar a los guipuzcoanos), desbaratará, cuando menos hasta 1876, el desarrollo intrínseco del proceso migratorio vasco a las Américas.

### **C) 1880-1930**

Los cambios durante este período serán múltiples: las líneas transatlánticas internacionales dominan, definitivamente, el mercado. En combinación con las Agencias pro inmigratorias estatales de las repúblicas sudamericanas transportarán en los modernos buques de vapor millares de jornaleros y colonos. El enganche sobrevive aunque los antiguos armadores y comerciantes pasarán a ser meros consignatarios.

Al mismo tiempo que surgen nuevos focos receptores en el otro lado del Atlántico (Brasil, Chile...), el gobierno de Madrid intentará controlar la diáspora clandestina, mediante diversas leyes, pretendiendo también que los navieros españoles compitan con sus rivales europeos y americanos.

## **CAPITULO IV**

**Y LOS GANCHOS SE INSTALAN A LA CAZA  
DE PASAJEROS Y/O EMIGRANTES.  
COMPAÑIAS DE NAVEGACION Y EXPEDICIONARIOS  
AMERICANOS EN EL PAIS VASCO.  
(1840-1870)**



#### **IV.1. Guipúzcoa, paraíso de los enganchadores**

Entre 1840 y 1870, Guipúzcoa desempeñará un peculiar rol a modo de intermediaria en la emigración vasca y navarra. Será la privilegiada ubicación geográfica de la provincia la que le otorgue semejante predominio.

Limítrofe, en primer lugar al País Vasco francés, tan sólo una más teórica que real frontera delimitaba fin y principio del territorio peninsular y galo. Raya insuficiente para destruir los atávicos lazos mercantiles, familiares o de paisanaje entre los vascos de ambos lados de los Pirineos.

Entre el océano y las montañas, Guipúzcoa está flanqueada, además, por sus hermanas Alava, Vizcaya y Navarra. De tradicional vocación mercantil, el trasiego de mercaderías desde sus dos puertos más importantes (San Sebastián y Pasajes) hacia el interior del País Vasco dividía al territorio en dos ámbitos distantes, pero entrelazados: la franja costera, habituada al comercio y navegación, y el mundo rural, ocupado en la agricultura o el pastoreo, amén de actividades diversas como la fabricación de hierro.

El entramado comercial creado en el intercambio tanto con América como en dirección a Francia o Europa servirá también en el XIX para canalizar gran parte de la emigración ultramarina, bien generada en Guipúzcoa, bien propia de las regiones vecinas. A la postre, el emigrante y/o pasajero era parangonado en la época a una mercancía más.

Así, los puertos provinciales fueron testigos de la confluencia en ellos de otras corrientes foráneas, tales como la vasco-francesa, navarra, vizcaína, en menor medida alavesa.

La provincia, en resumen, actuaría como centro rector de una buena parte de la diáspora en su conjunto. Es más, incluso redistribuirá una fracción de los embarques (legales o clandestinos), hacia los enclaves franceses más próximos a Bayona o Burdeos. Rasgo típico que se mantuvo hasta la etapa conocida como de emigración en masa.

Frente a puertos de mayor calado o capacidad, San Sebastián y Pasajes descollarán en cuanto al transporte de emigrantes durante esas décadas centrales de la centuria pasada.

Pero la prosperidad cambiará de signo, debido a los avances técnicos en navegación. Cuando el vapor impera sobre el velero, ambos enclaves quedaran desfasados en la competencia con otros tales como Bilbao o Santander.

Ubicación privilegiada, que muy bien supieron valorar los enganadores.

Contumaces en sus métodos, allí donde instalaban una red de recluta, elegían también un centro operativo. De tal modo, alrededor de Pasajes y San Sebastián, compañías francesas, agentes llegados desde América, comerciantes, armadores guipuzcoanos y navarros actuarán con total impunidad. Y a partir de ambos puertos, extenderán sus tentáculos hacia navarros, vizcaínos y alaveses, amén de guipuzcoanos y gascones.

La canalización de pasajeros de cualquier rincón del País Vasco comenzaría en forma pro multitudinaria hacia 1840. Pildain Salazar<sup>62</sup> sitúa en esa fecha el inicio del primer ciclo migratorio, que también lo era vasco. En Navarra, Idoate Ezquieta<sup>63</sup> apunta que la movilización del Valle del Baztán hacia América arranca también de esa década. Los baztaneses embarcaron mayoritariamente en el puerto de Pasajes. Un análisis riguroso de los protocolos guipuzcoanos confirma, desde luego, ambas tesis.

El auge de las salidas hacia el Nuevo Continente resulta espectacular, sobre todo atendiendo al relativo silencio documental de las escribanías guipuzcoanas en años anteriores. Claro que esta apreciación ha de ser interpretada con sumo cuidado. Las conclusiones

<sup>62</sup> Pildain Salazar, P., obra citada.

<sup>63</sup> Idoate Ezquieta, C., obra citada.

derivadas de una única fuente de investigación pueden conducirnos sí no a errores de bulto, sí a desvirtuaciones al tratar una cuestión tan compleja como la de la diáspora vasca ultramarina.

Además, durante seis largos años (1833-1839) las Provincias Exentas y Navarra padecieron un agudo conflicto bélico (Primera Guerra Carlista), sin duda causante de la desarticulación administrativa, política y económica del territorio. Por si fuera poco, cabe la posibilidad de que la emigración contara con otros cauces de registro no forzosamente notariales<sup>64</sup>.

Desde luego, existieron pequeñas cimas migratorias en la década de los treinta, según advertíamos en un párrafo anterior. La acción de los reclutadores no se ciñe estrictamente a 1840, pero cierto es que ese año el número de embarcados se multiplicará, al igual que proliferan las compañías de navegación y recluta. Desde entonces, y hasta 1870, la curva migratoria adoptará varios ritmos, con sus respectivos epígonos. Pero veamos cómo se desarrollaron éstos.

#### **IV.2. 1840-1843: El primer impulso migratorio vasco**

El fin de la Primera Guerra Carlista ha sido considerado el punto de arranque de la emigración vasca decimonónica<sup>65</sup>. Por lo menos en cuanto a un tipo de diáspora, cuantitativamente importante de signo creciente.

Sin duda, un territorio devastado por cualquier episodio guerrero constituye un campo fértil para los movimientos de población. De este modo, las Provincias Vasca y Navarra, asoladas no sólo por la causa carlista sino también por la sucesión de capítulos bélicos desde principios de siglo<sup>66</sup>, eran, *a priori*, regiones abocadas a la expulsión de sus naturales.

Pero, ¿qué otros condicionantes posibilitaron la partida hacia Ultramar?

Al margen del complicado haz de causas generales, de motivaciones personales, el cambio más significativo en la emigración vasca

<sup>64</sup> En Cataluña. Yáñez detecta este fenómeno en la década de los cincuenta.

<sup>65</sup> Zumalde, I., «Pedro Altube Palo Alto, y los pastores vascos en los Estados Unidos», *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*, n.º 35, San Sebastián, 1980.

<sup>66</sup> García de Cortázar, F.-Lorenzo Espinosa, J. M., *Historia del País Vasco*, San Sebastián, 1988.

vendrá dado por la intensificación en las actividades de recluta. Conseguir barco, o lograr la financiación del pasaje, sería desde entonces casi un mero trámite. Hasta las más recónditas aldeas disponían de algún gancho, o contacto dispuesto a *auxiliar* al emigrante.

Firmada la obligación, bien de embarque bien de trabajo, el sujeto esperaba el aviso desde puerto que anunciara la llegada del buque en el cual había de embarcarse. En otras ocasiones, el gancho reunía al grupo deseoso de surcar el Atlántico, y lo conducía desde el interior hasta la dársena de salida.

Entre 1840 y 1850, la curva migratoria alcanzaría un importante epígono en 1842, cediendo después a una relativización paulatina de la cuantía, hasta llegar a la parálisis práctica durante 1843-1849 <sup>67</sup>.

El mercado migratorio estuvo dominado en este primer ciclo por las compañías de captación y transporte foráneas, en concreto francesas y americanas.

#### **IV.2.1. Bosquejo legislativo: Normas y leyes en ambas orillas del Atlántico**

Ante los ojos de las autoridades, el trasvase humano a las Américas adquiere ribetes espectaculares para 1840-43.

Lo hará, contrariamente a la tesis generalizada, refugiándose en normas legales. Esto es, la aparente cerrazón española hacia el proceso migratorio, vigente hasta la ley de 1853, no era tan estricta como se ha supuesto <sup>68</sup>. O, por lo menos, no afectaba por igual a todas las regiones de soberanía hispánica.

Tal y como señala César Yáñez <sup>69</sup>, a lo largo de las primeras décadas del XIX fueron promulgadas una serie de normas legislativas de carácter aperturista que proporcionaron a los peninsulares el marco legal necesario para iniciar la aventura ultramarina.

La Real Orden de 1834 <sup>70</sup>, confirmada en el 35, consentía, tras la tramitación de un expediente administrativo, el traslado a Indias. Y en esta época, la corona española no aceptaba aún la independencia de los estados americanos. Utilizando la expresión del

<sup>67</sup> Según datos extraídos del estudio de protocolos notariales en Guipúzcoa.

<sup>68</sup> Nadal, J., *La población española. Siglos XVI a XX*, Barcelona, 1986, 2.ª edición.

<sup>69</sup> Yáñez Gallardo, C., «Cataluña: un caso de emigración temprana», en compilación de Sánchez-Albornoz, obra citada, pp. 123 y ss.

<sup>70</sup> *Ibidem*.

historiador catalán, la ley de 1835 dejaba «un amplio margen de libertad a las personas que deseaban abandonar el país»<sup>71</sup>.

Desde luego, en el caso guipuzcoano, la corriente ultramarina se cobijará en ambas reales órdenes<sup>72</sup>. El 27 de septiembre de 1840, la Diputación de Guipúzcoa divulgará una circular aclaratoria al respecto:

«Viendo que son muchos los que en el día se presentan a esta villa en demanda de pasaportes para Ultramar, y pocos los que traen en regla los documentos que necesitan para obtenerlo, he creído mi deber el advertir (*sic*) que los que necesiten pasaportes para las posesiones españolas en Ultramar, deberán presentar con la correspondiente legalización, la fe de bautismo, la licencia de sus padres u otros que hagan sus veces, y una certificación del Sr. Alcalde de su pueblo sobre su buena conducta, sobre las causas legítimas de su viaje, y sobre que no tiene compromiso alguno por que pueda ser detenido en este país. Con estos documentos y una información de testigos que den a su tenor los interesados en esta villa y ante mi autoridad, podrán obtener los pasaportes que necesiten.

Por lo que toca a los que viajan a las posesiones de Ultramar que no sean españolas, les basta presentar una fianza abonada por el Sr. Alcalde de su respectivo pueblo para responder de cualquier compromiso en que pueden hallarse los interesados.»

Azcoitia, 27 de septiembre de 1840.  
El Diputado General, Conde de Monterron.<sup>73</sup>

Así, una vez obtenido la autorización necesaria para viajar, los sujetos efectuaban contratas de pasaje tanto con destino a las Antillas como al Río de la Plata.

Ni Estado ni autoridades eran ajenas al gran movimiento migratorio. Sólo los resultados espectaculares que alcanzó al cabo de los años despertaron la alarma ante la continuidad del proceso.

El Obispo de Pamplona, Severo Andriani<sup>74</sup>, se manifestaría de forma tajante al respecto: «Hace algunos años que hombres sin

<sup>71</sup> *Ibidem*.

<sup>72</sup> APG. Soraiz, F. J. Leg. III-199, pp. 125-126. Juan Bautista Garay Galdácano, Romualdo Jáuregui Bilbao y Juan Francisco de Jainerena Pamplona embarcan en el «Lugre Fermín», una vez solicitado pasaporte al Gobierno Civil de la Provincia, bajo fianza de Don Joaquín Aurrecochea, armador del buque. El memorial se atenía a las disposiciones de 1834.

APG. Sorondo, L. I. Leg. 2621. p. 261. Francisco Garin y Juan Cruz Garin, embarcan en 1840 en la «Arthemise», tras obtener pasaporte, expedido por el Jefe Político de Navarra, el 23 de septiembre de 1840.

<sup>73</sup> Biblioteca de la Diputación de Guipúzcoa. Colección de Circulares.

<sup>74</sup> Archivo Diocesano de Pamplona, tomado del apéndice de Pildain Salazar, obra citada, p. 235.

pudor y sin más patriotismo que su interés comenzaron a ensayar en esta Diócesis el sistema de enganchar jóvenes de ambos sexos para conducirlos al continente americano bajo las seductoras promesas de una estable fortuna y de un feliz porvenir. Los tristes resultados que dieron aquellas expediciones inmorales y las lágrimas que hicieron verter a no pocas familias parecían haber abierto los ojos de los que por entonces lograron no ser seducidos (*sic*). Pero no es así sin duda.»

La Diputación de Guipúzcoa, en 1852, decide crear una Junta de Agricultura similar a la implantada en Vizcaya, con el fin de «hacer que quede en el país toda su juventud, y de atajar por este punto los males que su emigración a un punto tan apartado puede producir con el tiempo»<sup>75</sup>.

Pero, en este primer impulso migratorio vasco, fundamental será una última espoleta desde el otro lado del océano: la lucha de los nuevos estados por aumentar la población blanca, europea. Afán latente desde el surgimiento de algunas repúblicas. Argentina, Uruguay o Chile serían las pioneras en el intento.

En Argentina, a instancias de Rivadavia, quedaba inaugurada en 1820 una primera Comisión de Inmigración<sup>76</sup>; para 1826, bajo su presidencia y con idéntico deseo, sancionaría la Ley de Enfiteusis, que permitía al extranjero ocupar tierras estatales a cambio de un canon anual simbólico. La dictadura de Rosas, pondría fin al comportamiento pro inmigratorio, aunque en la década de los cincuenta renacerá con mayor fuerza<sup>77</sup>.

Uruguay, por su parte, bajo el gobierno de Rivera participó también de idéntica inquietud por atraer emigrantes europeos, preferentemente artesanos, para lograr el impulso de industria y comercio. En 1830, lograda la soberanía nacional, la Carta Magna sancionará ya la libertad de inmigrar<sup>78</sup>. En el 34, el gobierno respaldará diferentes proyectos de colonización, como aquél de Wilson y Lafonne ya citado.

Al tiempo, en el puerto del Uruguay se creará el centro de acogida bautizado *Cosmópolis*. Hasta 1842, a pesar de la Guerra Grande y del bloqueo náutico anglo-francés, la inmigración de peninsulares

<sup>75</sup> AGG. Registro de Juntas Generales. Azcoitia 1841.

<sup>76</sup> Botella, C., *El problema de la emigración española*, Madrid, 1881.

<sup>77</sup> Vicens Vives, J., *Historia de España y América. Social y Económica*, vol. 5, Barcelona, 1971, 2.ª edición.

<sup>78</sup> Una aproximación al interés en Uruguay por incrementar la población, antes de 1830 puede encontrarse en Navarro García, L., «José Artigas», H.º 16, colección *Protagonistas de América*, Madrid, 1987.

y galos fue cuantiosa. Llegados al Uruguay, desde allí se dirigían a otros puntos.

Chile abordará la cuestión ya para 1822. Juan O'Brien ofertaba, en tal fecha, la introducción de colonos ingleses<sup>79</sup>. La Ley del 10 de abril de 1824 otorgará diversas garantías para los extranjeros dedicados al sector agrícola.

Claro que las luchas intestinas entre las diversas facciones políticas de cada Estado; las territoriales derivadas del reparto del área continental; la situación económica y social, etc., originan situaciones bien convulsas. En materia migratoria, las oscilaciones desde el decidido fomento de la inmigración hasta el hermetismo de las fronteras serán la tónica general estos años. La tendencia poblacionista acabaría por afianzarse en los años cincuenta, cuando impera definitivamente el interés de ocupar los inmensos territorios del interior continental.

La Corona española, por su parte, incapaz de detener el proceso, intentará encauzarlo hacia las posesiones antillanas. En 1815, la Real Cédula de Gracias<sup>80</sup> otorgada para Puerto Rico estrena el corpus legislativo creado a tal efecto durante el XIX. También en la Gran Antilla, la Real Cédula del 21 de octubre de 1817 regulará las condiciones creadas para el fomento de la población blanca<sup>81</sup>.

El sistema de reclutas patrocinado por hacendados particulares será el segundo método utilizado para lograr el predominio de los blancos peninsulares. Domingo de Goicuiría, importante propietario cubano, miembro de la Junta de Comercio de la isla, logrará en 1846 un real permiso para el transporte de 500 colonos ibéricos<sup>82</sup>.

Un año más tarde, las trabas al enganche le llevarán a solicitar tal autorización para efectuar en Alemania la contrata de colonos. Pero atendamos a sus explicaciones:

«A España se dirigieron naturalmente al principio la Junta de Comercio de La Habana, y el exponente como empresario contratado por aquéllos, en solicitud de colonos. No hay que extrañarlo, cuando eran tan palpables las ventajas que reportaría a la Ysla de Cuba en aumentar su población blanca con individuos de nuestra misma patria y de provincias tan castizas como lo son Asturias y Vizcaya. El exponente, al recorrerlas, no tuvo dificultad en encon-

<sup>79</sup> Camus Argaluz, M., *La inmigración vasca en Chile. 1880-1990*. Departamento de Cultura del Gobierno Vasco y Eusko Etxea de Chile, 1992.

<sup>80</sup> Cifre de Loubriel, *La inmigración a Puerto Rico durante el siglo XIX*, San Juan de Puerto Rico, 1964.

<sup>81</sup> *Ibidem*.

<sup>82</sup> AHN. Sección Ultramar. Cuba. Gobierno. Leg. 4658, expt. 17

trar pueblos enteros que aceptasen gustosísimos las proposiciones de la Junta de Fomento y quisiesen consignar en masa para nuestra Antilla. Así fue, que en el corto espacio de nueve meses pude enviar ciento ochenta y siete matrimonios con setecientos setenta y dos personas y setecientos individuos más solteros y jóvenes, de diez y siete a treinta y cinco años, la mayor parte artesanos. Pero las autoridades locales de aquellos distritos se alarmaron extraordinariamente, temiendo una despoblación general, muy funesta para la agricultura y la industria peninsular. (sic) Preciso es, en vista de estas contrariedades, renunciar a fuente tan privilegiada de emigrantes, y buscarla con previsión fuera de España»<sup>83</sup>.

Los intensos esfuerzos a lo largo de todo el período no lograron desbancar al Río de la Plata en su liderazgo como primera zona de acogida de emigrantes. Al menos en el caso vasco.

Mucho tuvieron que ver los enganchadores en el momento de decidir hacia dónde viajaban los sujetos dispuestos a la travesía. Al fin y al cabo, eran ellos quienes ofertaban el viaje atlántico, así como las condiciones bajo las cuales había de realizarse.

#### **IV.2.2. Primeros ganchos, primeras agencias**

El País Vasco, señoreado por reclutadores franceses y americanos, emigró mayoritariamente al Río de la Plata. O al menos allí desembarcaban, puesto que en el XIX las Américas estuvieron sujetas a importantes desplazamientos internos de población.

El embarque se realizaba en el puerto de Pasajes, cuando el final del trayecto eran las playas argentinas o uruguayas. Navíos franceses, fletados por compañías gasconas, acapararán esa ruta transoceánica. Habitualmente, levaban anclas en Burdeos o Bayona para luego recalar en Pasajes donde completarán sus bodegas. Tampoco será extraordinaria la salida directa desde Guipúzcoa tras el envío de los pasajeros franceses al sur de la frontera pirenaica. Emigración clandestina o no, desde luego contaba con la anuencia de las autoridades portuarias.

En 1842, la curva migratoria alcanzará una cima cuantitativa caracterizada por el predominio absoluto de Montevideo como punto de destino. Interesante fenómeno que coincidirá además con la abolición de la esclavitud en la República Oriental<sup>84</sup>.

Botón de muestra de la fiebre uruguaya será la esperpéntica situación que la villa de Pasajes padecerá ese año: el médico contratado

<sup>83</sup> *Ibidem.*

<sup>84</sup> Izard, M., obra citada.

por el concejo decide unirse al flujo, abandonando su puesto. El alcalde, preocupado por el aumento de la población flotante en torno al puerto, solicita del capitán de marina francés que sea su galeno quien atienda el servicio sanitario hasta encontrar otro candidato<sup>85</sup>.

San Sebastián no quedará atrás en el envío de pasajeros. Fondeados al amparo de la Isla de Santa Clara, los buques de bandera nacional enfilaban proas hacia Cuba y Puerto Rico. El Caribe era su dominio natural. Sólo que en ese sentido, el número de embarcados fue sensiblemente menor, en tanto en cuanto los armadores regionales no asumen el negocio de la diáspora como tal, acontecimiento retrasado hasta la década siguiente.

La opción entre la América del Sur y las posesiones ultramarinas daría lugar, en consecuencia, a la bifurcación entre ganchos y puertos: a) franceses y americanos en Pasajes; b) guipuzcoanos en San Sebastián, con alguna incursión esporádica de hacendados americanos de La Guayra o Puerto Rico.

Tres razones pueden barajarse para explicar la inhibición de los armadores guipuzcoanos, y comerciantes navarros, a la hora de crear compañías organizadas:

- a) El caótico estado general del País Vasco, especialmente la desarticulación del rubro mercantil, debido al período carlista.
- b) La enorme competitividad en el negocio, en razón de la presteza de franceses y americanos, quizá más entrenados en las técnicas de recluta.
- c) La paralización del comercio americano después de la independencia del continente.

Sobrepasado el epígono, el torrente migratorio descenderá paulatinamente –según los protocolos notariales– hasta casi paralizarse de 1843 a 1849. A partir de los cincuenta, la curva serpentea de nuevo en sentido ascendente dando paso al segundo *impasse* destacado de 1850-1870.

### IV.3. Una nueva fiebre migratoria: 1850-1870

El flujo ultramarino recobrará el pulso creciente en los años cincuenta. El auge resulta cuando menos espectacular, comparado en

<sup>85</sup> Archivo Municipal de Pasajes de San Juan. Actas Municipales. Año 1842.

cifras al primer ciclo: el volumen de emigrantes se multiplicará aproximadamente por tres de 1855 a 1860, paréntesis con la más alta cota migratoria en esta segunda fase <sup>86</sup>.

#### IV.3.1. Más leyes migratorias

De nuevo, el corpus legislativo promulgado en ambas orillas del océano influirá decisivamente sobre el éxodo multitudinario.

La Corona española sienta un primer jalón a través de la Ley de 1853 <sup>87</sup>. Decretará, entonces, la libertad de los canarios para emigrar a la América del Sur y México, en tanto regula las condiciones de transporte, unificadas éstas por vez primera para todos los enclaves hispanos en los cuales se organizaran expediciones de pasajeros. La Real Orden de 7 de septiembre de 1856 <sup>88</sup>, ratificará los términos estipulados en 1853.

Por su parte, en el Nuevo Mundo la afamada expresión de Alberdi, cientos de veces repetida, «gobernar es poblar» <sup>89</sup>, pareció trocarse en paradigma de todo buen estadista. La América continental enfrascada en la ocupación práctica del territorio, ávida de pobladores, decidida a expandir cultivos y rubros artesanales, abrazará sin vacilaciones el torrente humano llegado de Occidente. E intervenía para provocarlo, todavía mediante la acción privada de empresarios, cuyas aventuras a la caza de colonos abundan estos años en el País Vasco.

Toda la cuenca del Plata, recobrará así el papel de anfitriona que ya había desarrollado en la década anterior. La Constitución argentina de 1853 fue el mayor espaldarazo a la apertura de fronteras <sup>90</sup>.

El segundo hito, el titulado *Proyecto de la Generación de 1860*, sentará las bases del futuro país: desplazados los indígenas, era hora de rellenar el espacio con *laboriosos* europeos.

Uruguay, concentrado en sobrevivir a una brutal guerra civil, intentará sin demasiado éxito atraer colonos. La ley de 1853 (4 de junio) exoneraba a los buques de Ultramar del pago de derechos durante ocho años, siempre y cuando transportaran familias agrí-

<sup>86</sup> Tesis doctoral en curso. Siempre según datos obtenidos en protocolos notariales.

<sup>87</sup> Nadal, J., obra citada.

<sup>88</sup> En esta ocasión se estipulan también las condiciones obligatorias para organizar expediciones de pasajeros. Los armadores habían de efectuar un depósito de 320 reales por pasajero ante el gobernador civil, o un aval en fincas.

<sup>89</sup> Nadal, J., obra citada.

<sup>90</sup> Cardoso, C. F. S.-Pérez Brignoli, H., *Historia económica de América Latina*, 2 vols., Barcelona, 1984, 3.ª edición.

colas. Del mismo modo, exentos quedaban semillas, aperos o cualquier material destinado al asentamiento de poblados agrícolas. Pero escaso atractivo ejercería sobre los emigrantes un país enzarzado en sucesivos capítulos sangrientos. Sobre todo, cuando la vecina, cercana y próspera Argentina abría sus fronteras, dispuesta, según la propaganda que distribuía en Europa, al reparto de sus grandiosas llanuras.

Al compás de los acontecimientos, el gabinete de Madrid reanudará el afán de orientar hacia Cuba y Puerto Rico las expediciones. Tal espíritu queda plasmado en la Real Orden de 1857; en ella, a instancias de navieros y armadores canarios, el Estado otorga ciertas ventajas, en materia de transporte náutico, en los periplos a Cuba y Puerto Rico. El artículo 1.º afirma «que es conveniente distinguir la emigración a nuestras posesiones de Ultramar de la que se dirige a las Repúblicas Hispano-Americanas...»<sup>91</sup>

En el ínterin fueron habituales los proyectos para la introducción grupal de colonos, como por ejemplo la propuesta —no aprobada— de Feijoo y Sotomayor para 10.000 gallegos a Cuba en 1853<sup>92</sup>.

Para el País Vasco, la actividad enganchadora será febril hasta 1860. Ese año asistiremos a una nueva inflexión decreciente en cuanto a contratación de individuos. Quizá el relativo acallamiento de los protocolos notariales deba atribuirse, más que a una reducción real del flujo, al desvío de éste hacia otros cauces de registro.

Al tiempo, otros puertos como Bayona, Burdeos, Bilbao desbancan ahora a San Sebastián y Pasajes. Situación irreversible dado el desarrollo de las líneas de navegación internacionales. El poderío de las grandes compañías transatlánticas dará al traste con los métodos anteriores. Pequeños y medianos comerciantes serán desplazados de su protagonismo: algunos desaparecen del espectro migratorio, en tanto que otros acabarán por convertirse en meros consignatarios de las pujantes sociedades navieras.

Pero ¿qué ha ocurrido en este largo paréntesis con los enganchadores? Como es natural, el despegue cuantitativo del proceso migratorio de los años cincuenta conllevaría la multiplicación del número de ganchos y compañías ocupados en la recluta y transporte de emigrantes vascos.

<sup>91</sup> Hernández García, J., *La emigración de las Islas Canarias en el siglo XIX*, Las Palmas, 1981.

<sup>92</sup> Feijoo y Sotomayor, obra citada.

Después de todo, en contrapartida a los periplos organizados por gascones, las compañías autóctonas surcarán el Atlántico tanto hacia las Antillas como en dirección a la América del Sur. Y desde 1857 obtienen algunas ventajas.

La interrelación de ganchos, puertos y destinos tampoco sufrirá modificaciones sustanciales: en San Sebastián anclan bajeles nacionales y navegan hasta el Caribe, mientras en Pasajes parten al continente. Claro que el monopolio francés sobre la diáspora encauzada por la dársena pasaitarra acabará resquebrajándose cuando las compañías autóctonas también financien expediciones al Río de la Plata. Y éstas llevarán anclas en el canal de Pasajes.

Por último, otra importante novedad del período será la aparición en Guipúzcoa de las primeras, todavía balbucentes, líneas de navegación internacionales. De presencia esporádica, muchas veces desaparecerían con gran rapidez del espectro migratorio. A pesar de ello, sin duda nos encontramos ante los más directos preliminares de las sociedades que a fines de siglo y primeros del XX controlaron y manejaron la emigración según sus intereses privados.

#### **IV.4. Ganchos y redes del reclutamiento. Un ensayo tipológico**

##### **IV.4.1. *La variopinta figura del enganchador: modelos y clases***

Originariamente, el agente de recluta no era más que el individuo encargado de facilitar barco y billete al emigrante. Bien podía tratarse del maestro, veterinario o notario de un municipio, por utilizar algunos ejemplos, dispuesto a socorrer a determinado convecino quien, atrapado en trámites burocráticos, solicitaba el auxilio. O, de igual modo, tan sólo cumplía instrucciones enviadas desde América por el paisano allí establecido, quien prometía colocación a su parentela.

En los puertos peninsulares donde el comercio con América era tradicional, los armadores, capitanes de buque e incluso fondistas pactaban el coste y modo de la navegación directamente con el emigrante.

Algo tan simple cobrará una inédita dimensión desde el momento en que el transporte de individuos produce en sí mismo importantes beneficios económicos. Descubrimiento que llegará acompaña-

do de los primeros expedicionarios desde el Nuevo Mundo en busca de mano de obra.

La demanda para el naviero tendrá una doble vertiente: a) solicitud privada del emigrante, quien espoleado por causas estructurales o coyunturales buscará en las dársenas cercanas la forma de emigrar; y b) la posibilidad de embarcar grandes grupos, ajustados con hacendados y negociantes americanos, los cuales llegaban al País Vasco en busca de jornaleros para sus tierras.

Así, la captación y el tránsito marítimo de pasajeros acabará trocada en rubro mercantil. Sólo que, esta vez, el género de intercambio lo conformarán los emigrantes: hombres, mujeres y niños acumulados en las bodegas de los bajeles rumbo a un futuro incierto en las Indias Occidentales.

Tal y como apunta Hobsbawm, desde un punto de vista económico «eran una carga útil»<sup>93</sup>. No sólo disminuía el riesgo de la ganancia, sino que además era plenamente asumido por el individuo embarcado. Hasta tal punto quedaba asegurado el coste del transporte, que ni aun la muerte deshacía la obligación. En ese caso, la familia del emigrante o los pocos bienes que con él viajaban, avalaban el pago del billete<sup>94</sup>. Para ello, el gancho y/o armador había creado sólidas fórmulas de contratación, disponiendo incluso de la libertad personal del reclutado.

El auge cuantitativo de la emigración avalará la prosperidad del tráfico. Pero la opulencia del mismo vendrá dada mediante la habilidad para canalizar hacia determinados puertos y navíos el torrente humano. Aquellos capaces de lograr un extenso control sobre el territorio de recluta, y por lo tanto, el mayor número posible de pasajeros, dominarán también los mecanismos del negocio.

La conexión humana y comercial con América constituye otro factor de suma importancia. Hacerse de antemano con las contratas de transporte de grandes grupos simplificaba en mucho la obtención de pasajeros. Además, en muchas ocasiones, la elección de buque y puerto —el pacto en definitiva entre hacendado/gancho del Nuevo Mundo y el armador— era cerrado en destino, es decir al otro lado del Atlántico.

<sup>93</sup> Hobsbawm, E. J., obra citada, p. 195.

<sup>94</sup> AGG. Sección Protocolos. leg. 328 l. pp. 294-295. Por ejemplo, en 1859, José Manuel Malcorra fallece en la travesía de la fragata francesa «Rudder». El fletador, Ignacio Dravasa, reclama del cónsul en Buenos Aires, le entregue los bienes del difunto 510 r.v. para el pago de 2 onzas de oro, del billete. Ver apéndice.

Resorte ineludible entre el deseo de emigrar y la posibilidad material de hacerlo, los enganchadores peinarán la zona geográfica de extracción, en busca de los resueltos a cruzar el océano. En ocasiones, sólo ofertarán el navío, aunque ya desde las primeras décadas del XIX se detectan las proposiciones de colocación hacia algún lugar ultramarino, tanto individuales como *masivas*<sup>95</sup>.

Contratar pasajeros será, sin embargo, una tarea compleja. Requerirá de una estructura perfectamente articulada donde se integren el gancho cercano al emigrante, el armador portuario, el hacendado americano, y otras figuras, tales como los encargados de cobro de pasajes en origen o en América, los receptores y, en su caso, distribuidores de emigrantes en el otro continente, etc. Toda una tupida red de reclutamiento, donde la ambivalencia de las funciones ejecutadas por cada individuo caracterizará al sistema.

De tal modo, la figura del enganchador adquiere múltiples variantes: Desde el capitán del buque, al enviado por propietarios americanos, constructores y armadores de navío, alcaldes, notarios, religiosos, comerciantes e incluso políticos participan en las actividades de recluta.

Ganchos, al fin, autodenominados de dos modos: comerciantes y agentes a comisión para *la remesa de pasajeros*<sup>96</sup>. Escalonados en forma piramidal, según el grado de subordinación entre unos y otros, se distinguen tres modelos, cada uno a su vez con distintas variantes:

- a) Empresarios de la emigración
- b) Intermediarios o autónomos: el gancho bisagra
- c) Agentes dependientes: el gancho base

#### **a) Empresarios de la emigración:**

Los titulados empresarios de la emigración, conforman la elite dominante en el jerarquizado sistema de enganche y transporte de pasajeros. Ellos fueron, en realidad, los auténticos artífices de las redes de recluta creadas para la provisión de emigrantes con destino a Ultramar.

Desde un punto de vista económico, serán también los más beneficiados con el negocio y, por supuesto, los grandes interesados en el desarrollo progresivo del flujo migratorio.

<sup>95</sup> Nos referimos, a colectivos numerosos, del orden de cien o doscientas personas.

<sup>96</sup> Sobre el funcionamiento de las redes, ver apartado 4.2.

Fundadores y/o gestores de las diferentes compañías mercantiles al efecto llegarían a manejar la diáspora en virtud de sus privativas conveniencias.

La telaraña tejida en torno al emigrante hundía sus tentáculos en el ámbito rural —semillero natural de emigrantes en el siglo XIX— alargándose hasta el otro lado del Atlántico. Allí, había de encargarse de otros menesteres no menos importantes: cobro de pasajes, colocación de los jornaleros..

Tan extenso campo de acción obligaba al mantenimiento de un sólido andamiaje empresarial.

Los empresarios enganchadores en el sentido literal del término, porque también captan y ajustan obligaciones de embarque con el pasajero, delegarán en otros agentes de recluta tareas básicas del negocio. Bajo sus órdenes, una legión de individuos se desparrama por el territorio elegido, y cruza el Atlántico cuando es imprescindible. Y éstos no serán otros que los ganchos bisagra y los ganchos de base.

Sociológicamente, la composición del grupo será variopinta. Abundan, como es natural, los comerciantes, armadores y capitanes de navío. Sin duda, los más capacitados en aquel momento para facilitar los medios materiales y humanos necesarios en el transbordo de pasajeros.

La praxis mercantil con América, la disposición de buques, pero, sobre todo, las conexiones comerciales entabladas en el Nuevo Mundo, les dotaban de ciertas ventajas para abordar exitosamente el negocio.

Pronto se agregarán, sin embargo, otros individuos subyugados por las enormes posibilidades económicas, quienes adaptando el modelo empresarial vigente crearían compañías propias.

En una segunda categoría de empresarios quedarían incluidos los consignatarios de líneas de navegación y delegados de agencias colonizadoras, todavía balbuceantes durante este período.

Sobre el origen y residencia de la capa empresarial a lo largo de toda la etapa, cohabitarán los negociantes de ambas orillas del Atlántico.

En el País Vasco, además, asistiremos a una paradójica fusión de comerciantes franceses, vascos, navarros y americanos. Fusión de

actividades basadas en el asociacionismo esporádico o permanente de empresarios en la gestión de compañías y agencias.

**b) Intermediarios o agentes autónomos: el gancho-bisagra**

A caballo entre las compañías de enganchadores y los agentes de base, los autónomos ocupan un nivel intermedio en la jerarquización del sistema para el reclutamiento.

La disparidad de sus comportamientos en el mercado migratorio origina una cierta confusión respecto de su figura. Diversos en cuanto a sus actuaciones, asumirían de forma sucesiva e incluso paralela funciones típicas de un empresario de la emigración o de un gancho dependiente. Tanto es así que hay casos en los que aparece fletando una travesía por cuenta propia al tiempo que captan emigrantes para otros.

Aunque carecían de una estructura interna organizada (situación lógica puesto que no crean una compañía de enganche ni llegan a integrarse en las existentes) acostumbraban a valerse, según sus necesidades, de los elementos típicos en un negocio migratorio, tales como representantes legales, comisionados, etc.

La asociación esporádica, con otros negociantes, será el medio de solventar la carencia estructural que les era típica. Para fletar navíos, contratar emigrantes o designar delegados utilizarán a otros negociantes habituales en la gestión del éxodo, sin comprometerse sólidamente con ellos.

Encontraremos en este nivel capitanes de navío —dependientes de armadores y comerciantes—, pequeños armadores y expedicionarios autóctonos o foráneos, quienes, tras hacerse con un montón de pasajeros, acuerdan la travesía atlántica.

Pero entre los agentes bisagra operantes en el País Vasco destacan los medianos comerciantes ubicados en zonas interiores. Dueños de tiendas locales, aprovisionadas desde la costa, emplearán esos cauces mercantiles a modo de ágiles corredores para la salida de emigrantes.

El intermediario proyectará ocasionalmente fundar una compañía propia, aunque un rasgo característico en ellos será la rapidez con la cual surgen y desaparecen del panorama migratorio.

**c) El gancho-base: comisionado para otros**

Pieza clave del montaje del recluta, el gancho base no es sino el tendero, notario, indiano... encargado de captar pasajeros a cambio de una cantidad por persona.

Tipificado por la historiografía como el negrero «que vende a sus hermanos»<sup>97</sup>, en realidad ocupaban el último escalafón de la tupida red operativo montada por las compañías.

Naturales y residentes en el lugar de extracción, o llegados desde América «para remesar gentes»<sup>98</sup>, las trabazones parentales facilitaron el enganche.

Así, bien asentados en una población donde además desempeñaban algún oficio, bien peinando los alrededores, escrituraban las obligaciones de embarque y/o de colocación para el Nuevo Mundo.

Sin lugar a dudas, las compañías obtuvieron gracias a ellos la propaganda más viva, real y eficaz del paraíso americano. Máxime cuando el agente simulaba ser un indiano enriquecido por la fortuna.

Ante los ojos del emigrante, el gancho suma al reconocimiento social, la virtud de solucionar las gestiones administrativas precisas «tan misteriosas para una imaginación popular como la obtención de billete y cambio de moneda»<sup>99</sup>. A la postre, ponían a su alcance la posibilidad real de trasladarse al soñado continente americano.

La vinculación entre el gancho base y la compañía a la cual estaba subeditado, nos permite clasificarlos en tres tipos:

- a) *Dependiente*, cuando la subordinación es total.
- b) *Mixto*, combinación de dependiente y libre.
- c) *Libre*, el que obtiene primero los pasajeros para decidir luego con qué armador o compañía los enviará a América.

#### **IV.4.2. Compañías al descubierto: pautas operativas y elementos integrantes**

Las fórmulas materiales de la diáspora (enganche y navegación) en el paréntesis 1840-1870 serán una realidad compleja. Las actividades de agentes de recluta, darán lugar —como hemos señalado— a la fundación de compañías multifaciales, primero respecto al organigrama endógeno; laberínticas si atendemos a los enmarañados métodos de convivencia, aun de asociación, o por el contrario de competitividad durante el período.

<sup>97</sup> Cola y Goiti, J., obra citada, p. 228.

<sup>98</sup> Expresión utilizada en las escrituras, por los individuos que se ocupan en el enganche de pasajeros.

<sup>99</sup> Lhande, P., obra citada, p. 25.

Espinoso panorama descubrir quién se dedicaba a qué: cuando un gancho ejercía de empresario, bisagra o comisionado; ¿era tal sujeto propietario de la sociedad o un mero delegado?...

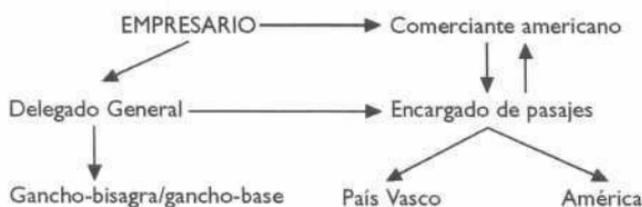
A estas y otras cuestiones intentaremos dar respuesta, mediante el diseño de un modelo teórico de compañías (organigrama interno, tipología y dualidad operativa). Más adelante, el análisis pormenorizado de las agencias operantes en el período nos ayudará a desmenuzar el hecho migratorio vasco.

#### IV.4.2.1. Aproximación al organigrama funcional

Teóricamente, cualquier individuo iniciado en las técnicas de contratación de pasajeros, al que la fortuna acompañase, estaba facultado para montar una compañía.

Claro que la efectividad y el volumen de sus operaciones determinaban el número o clase de ganchos subordinados y viceversa. En líneas generales, el esquema operativo quedaría reticulado del siguiente modo:

### GRAFICO 3 Compañías de enganche y navegación



Sólo en las más pujantes del período, observaremos íntegramente el esquema descrito. Como alternativa, la interrelación entre enganchadores suplirá las deficiencias estructurales: el otorgamiento de poderes se convierte en una práctica habitual a lo largo de toda la etapa.

A grandes rasgos, los tres pilares básicos para el buen funcionamiento de una empresa dedicada al transporte de pasajeros se concretan en:

- Creación o empleo de redes de enganche, proveedoras de pasajeros/emigrantes.
- Sistemas de financiación de la travesía; y, por supuesto, fórmulas efectivas de cobro tanto en el País Vasco como en América.
- Afletamiento de navíos, propios o ajenos; incluso a veces contratación de buques para la travesía atlántica.

En consecuencia, a los inevitables empresarios y ganchos de diferente índole, se añadirán dos figuras de carácter opcional: delegados generales y encargados de cobro.

Cabe advertir que no siempre se identificará la función desempeñada con la multiplicación de agentes: habitualmente, un individuo abarcaba más de una tarea, desde la representación legal de la compañía al enganche directo, por ejemplo, amén de todo el resto de variantes posibles.

Sobre ganchos y empresarios, poco es lo que cabe añadir a la descripción realizada en el epígrafe anterior. Veamos ahora cuáles eran las funciones de delegados y encargados de pasaje:

- Delegados generales y/o representantes legítimos:

Designados directamente por los empresarios, encarnaban mediante poderes la titularidad de la empresa durante un período. En consecuencia, sus atribuciones serían similares a las señaladas para los gerentes.

La representación del negocio podía serles otorgada sólo para un objetivo concreto, y entonces adquirirían un cierto carácter de provisionalidad (por ejemplo, representación de una sociedad en un convenio). En los casos más desarrollados, este agente ostenta una delegación de ámbito territorial; así pues, una sociedad contará con más de un delegado general, situado en una zona geográfica vasca o americana.

- Encargado de reclamación y cobro de pasajes impagados:

Esta figura nace de los métodos de pago fijados en las escrituras: el sistema de billete fraccionado o aplazado —fórmula habitual de financiación para los emigrantes. Las compañías nombrarán encargados de reclamaciones, muchas veces procuradores generales, puesto que llegaban a la denuncia judicial e incluso embargo de bienes.

Algunas sociedades nombrarán también comisionados especiales para viajar al nuevo mundo, en pos del emigrante remiso al pago. Pero más común era designar al otro lado del Atlántico a alguna firma mercantil para esta cuestión.

De forma derivada, aparecerá el fiador de la compañía, cuya misión consistía en avalar ante notario que no se había efectuado un doble cobro.

En otras palabras, si el enganchador había percibido el monto del pasaje del emigrado en América, y mediante reclamación también de los fiadores en el País Vasco, el fiador de la compañía se responsabilizaba de devolver la cuantía a los familiares.

Su mera existencia denota no sólo la desconfianza hacia las compañías, sino también la irregularidad en sus comportamientos.

#### **IV.4.3. *El engranaje final: las diferentes sociedades***

Las compañías de enganche y navegación fueron la forma empresarial más evolucionada entre las adoptadas por los ganchos. En ellas aparecerán integrados —según describíamos en el epígrafe anterior— los diferentes tipos de ganchos; aunque no siempre éstos crearon una estructura tan compleja para amparar sus actividades.

Así, por ejemplo, el agente-bisagra acostumbra a refugiarse en la sombra de las empresas migratorias existentes sin llegar a supeditarse totalmente a las mismas. Algo similar podía ocurrir con el agente de base, aunque la gran mayoría de éstos mantuvo una dependencia estricta, conformando un elemento más en el seno de la organización empresarial.

No todas las sociedades de la época estarán estructuradas de igual modo; quizá la diferencia más notable, al examinar los distintos ejemplos, radica en el número de socios o empresarios que crean cada tipo. Distinguiremos, en consecuencia, dos fórmulas elementales: la asociación entre varios mercaderes, y el negocio unipersonal y autónomo.

##### **A) *Compañías de varios socios***

Integradas por varios individuos, la asociación podía surgir bien para una travesía concreta, bien con la finalidad de cubrir un paréntesis cronológico. En virtud de los objetivos a que responde su nacimiento, coexisten por lo tanto dos clases: ocasionales y estables.

Las de carácter ocasional estaban formadas por la incorporación de varios individuos, representantes de compañías, autónomos, etcétera, con un objetivo puntual: afletamiento de un navío, o por ejemplo, recluta de la carga completa del bajel y expedición. La duración temporal será mínima, como sociedad, y tras la disgregación los fundadores continuarán actuando en el mercado migratorio.

En cuanto a las de índole estable, su longevidad puede alargarse incluso durante una o dos décadas. Entre ellas, se localizan —como es natural— algunas de las más poderosas empresas del período.

A grandes rasgos, aparecen como negocios de carácter familiar, en los que se integran varios miembros de una estirpe (padres-hijos). La casa matriz adopta el apellido paterno a modo de firma social.

En ningún caso se trataba de entidades estáticas, en cuanto al número y carácter de sus integrantes. Así, las circunstancias de cada momento indujeron a la introducción de nuevos socios de forma sucesiva; en otras palabras, una casa matriz estaba capacitada para añadir un nuevo colaborador durante un determinado espacio temporal, luego reemplazado por otro si era necesario. A nuestro juicio, se dieron tres motivos para la adhesión de nuevos asociados:

- La necesidad de obtener recursos económicos a causa del crecimiento o fracaso de la compañía.
- El deseo de ampliar el territorio de recluta a otros territorios. Un negociante residente en la zona en cuestión podía constituir un eficaz auxilio para iniciar las operaciones.
- La imposibilidad en muchos casos de contar con un empleado o delegación propia en América. Dos eran las soluciones posibles: colaborar con alguna casa mercantil americana, o enviar un representante.

Cualquiera de las variaciones señaladas originaba transformaciones respecto a la razón social y residencia de la compañía; así, ésta, formada por ejemplo en Bayona o San Sebastián, se trasladaba a Buenos Aires o Montevideo mientras perduraba la adhesión de tal o cual comerciante.

Por último, es necesario recalcar que la compañía destinada a la recluta no surge exclusivamente en la zona de localización de emigrantes. Muchas veces, nacerán en América para luego instalarse en el País Vasco.

Fuera como fuese, los vínculos familiares serán de primera importancia para la creación del engranaje empresarial: casi siempre existe un hermano, tío, padre... en alguna de las orillas del Atlántico.

#### *B) Compañías unipersonales*

Bajo el título de compañías unipersonales hemos agrupado aquellos negocios de carácter privativo, fundados y dirigidos por un único negociante dedicado a la extracción de emigrantes. Evidentemente, la inexistencia de asociados las diferencia de las anteriores, si bien utilizaban idénticas fórmulas.

Entre esta modalidad de empresarios, destaca la presencia de enganchadores-comisionados, quienes tras un período de «aprendizaje» al servicio de una sociedad ya instalada, llegan a independizarse. También se incluirían en él capitanes de navío y mercaderes autónomos, cuya creciente actividad acabaría por traducirse en la constitución de negocios migratorios propios.

A grandes rasgos y en cuanto a la organización de una estructura interna, esta clase empresarial se tipifica por una cierta debilidad si nos atenemos a los sistemas utilizados por las compañías de asociados.

Esa relativa carencia tanto de medios humanos (comisionados, representantes...) y sobre todo materiales (navíos) como elementos propios del negocio, sería compensada mediante diversas fórmulas de colaboración establecidas con otros agentes y compañías.

De este modo, cualquier travesía de pasajeros hacia Ultramar, originará toda clase de convenios para lograr asumir los múltiples aspectos relacionados con el periplo. Desde la misma recluta a la designación de encargados de cobro de pasajes en uno o en los dos continentes, etc.

Convenios firmados tanto con ganchos de base, agentes autónomos e incluso con otros empresarios migratorios, muchas veces competidores directos.

### C) *Compañías internacionales de navegación, y empresas de colonización*

Aunque las sociedades de esta índole aparecen generalizadas durante la etapa de la emigración en masa, cierto es que ya en las décadas centrales del siglo comienzan a despuntar tímidamente.

Bastante más primitivas, comparadas con sus sucesoras de fines de siglo, sin embargo los métodos propios en esta fase de la migración no serán muy dispares a los posteriores. Acostumbrarán a nombrar un delegado general para regiones de demostrada importancia en cuanto al número de emigrados. El delegado general asumía de tal manera la titularidad de la empresa que, a tenor de su comportamiento, bien podía tratarse de una compañía propia. Tanto es así que su actividad de enganchador será totalmente equiparable a la descrita para los empresarios de la diáspora, empleando los mismos métodos operativos, y como ellos contratarán pasajeros/emigrantes de forma personal.

Las empresas colonizadoras se limitarán al envío de grupos importantes de jornaleros para algún destino puntual. Esto es, contratar

colonos en beneficio de un hacendado concreto —cuando no lo realiza él mismo—, destinados a una propiedad o actividad singular. El número de personas, el tipo —varones, grupos familiares, la edad, etc.— se perfilan antes de dar paso al enganche. En definitiva, más que agencias de colonización, se trataba de expedicionarios americanos obligados a solucionar la carencia de mano de obra en una propiedad o empresa determinada.

Otro método de contratación, ajeno por supuesto a las compañías, consiste en la búsqueda —a través de familiares— del jornalero o especialista en el País Vasco, según el mandato llegado desde América <sup>100</sup>.

#### **IV.4.4. La dualidad operativa**

A pesar de la enorme capacidad operativa de las empresas migratorias, existirá una relativa especialización en el momento de abordar las actividades de recluta. Hemos titulado esa característica como dualidad entre navieros y proveedores de pasajeros.

En principio, cualquier sociedad podía asumir toda la tarea relacionada con la emigración; esto es, recluta, transporte y financiación, cobro de pasajes y colocación —si este rubro existía— en América. Sin embargo, los ganchos optarán en muchas ocasiones por unas u otras.

La preferencia por la recluta de pasajeros, o en contraposición hacia el afletamiento de navíos, determinará la dualidad citada. Pero en ningún caso la manifiesta tendencia operativa será excluyente: a la sazón, los navieros se ocupan de la recluta, como los proveedores de fletar buques.

Pero ¿cuáles serán los rasgos esenciales de cada modelo operativo?

Los proveedores de pasajeros, como su nombre indica, encauzan sus esfuerzos hacia la contratación de individuos. Luego, a veces antes de la recluta, localizan puerto y navío, acordando con el naviero todos los aspectos del crucero.

Entre los navieros predomina la condición de armadores: propietarios de buques, algunos llegan a construir navíos para el transporte exclusivo de emigrantes. Acogen a los grupos enganchados, firman convenios en América, etc., y también contratan personalmente, o mediante ganchos base, pasajeros para completar la carga del bajel.

<sup>100</sup> Para esta cuestión, ver apartado 6.

Una última puntualización se refiere a la distribución geográfica de las compañías: los navieros surgen en torno a los puertos, en tanto que proveedores organizan su compañía en el interior de la región de recluta.

Según la opinión de reconocidos especialistas, existía una marcada dependencia de los segundos hacia los primeros. A nuestro juicio, si bien los intereses de armadores y navieros fueron definitivos sobre rutas marítimas y puertos, igual importancia llegaron a adquirir los proveedores. Después de todo, llegado el caso, también fletan y expiden buques por su cuenta.

Así pues, la supuesta dependencia se trueca, en nuestra opinión, en un complicado sistema de interrelación. Decisiones e intereses de ambos modelos aparecen superpuestos para influir por igual sobre el desarrollo de la diáspora.

## **CAPITULO V**

**LA SUCESION DE LOS HECHOS: COMPAÑIAS  
DE ENGANCHE OPERATIVAS**



Como apuntábamos líneas anteriores, Guipúzcoa actuó entre 1840-1870 a modo de canalizadora de la emigración vasca. En otras palabras, fue el territorio escogido por los ganchos para abordar la recluta en el País Vasco peninsular.

Las compañías formaron un variopinto mosaico de nacionalidades. Franceses, navarros, americanos y guipuzcoanos convivirán a lo largo de todo el período. Para un mejor entendimiento de lo ocurrido, a la sazón de los métodos en cada caso, e incluso la importancia en el espectro migratorio vasco, hemos agrupado a las sociedades según su procedencia. He aquí el resultado:

### **V.1. Los señores del negocio: franceses en la emigración vasca**

«C'est en 1838 que mon frère et moi fîmes, notre première expédition, pour le transport des passagers à Montévidéo; expédition qui fut suivie de plusieurs autres. Des discussions s'étant élevées sur le nombre des passagers que devaient contenir nos bâtiments...

Les passagers débarqués étant presque tous de pauvres gens que le départ des navires d'où ils avaient été violemment expulsés laissait sans aucune ressource, je considérai plutôt leur position que mon droit, leur besoins que mes intérêts, et je leur proposai de les nourrir et loger jusqu'au prochain départ d'un navire qui prenait alors son chargement au Passage pour Montévidéo».

F. Brie <sup>101</sup>.

---

<sup>101</sup> Brie, F., obra citada, p. 24.

### V.1.1. Brie Hermanos (1840-1850)

Brie Hermanos, compañía radicada en Bayona, sería la primera empresa gascona dedicada a la extracción y transporte de emigrantes al Sur de los Pirineos <sup>102</sup>; pioneros también respecto a las fórmulas de estructuración interna de esta clase de negocios en Guipúzcoa, ya que utilizaron agentes de recluta supeditados a la firma mediante novedosos contratos notariales, aspecto que analizaremos más adelante.

Presentes en la provincia desde 1840, dos años más tarde (1842) alcanzaron el epígono de sus operaciones; punto álgido que coincide asimismo con una de las cumbres de la curva migratoria vasca.

De igual modo, desde una óptica geográfica ese año será el de mayor expansión territorial, como demuestra el nombramiento *oficial* de un agente de la sociedad en las provincias de Vizcaya, Guipúzcoa y Navarra.

Por otra parte, hasta cierto punto, esta firma mercantil sirvió de modelo de actuación para otros ganchos y sociedades, muy especialmente a los agentes originarios de Guipúzcoa y Navarra durante la década de los cincuenta.

Estos, con mayores o menores variaciones, lo aplicarían a lo largo de todo el período, e incluso algunos de los más importantes en la década siguiente iniciarían su aprendizaje insertos en la red de los Brie <sup>103</sup>.

La evolución de los Brie resulta, consecuentemente, fundamental para entender los senderos tomados por la corriente vasca en este ciclo.

La expedición de buques cargados de pasajeros con destino a la América del Sur no era un sector comercial desconocido para la empresa de Bayona, dedicada a ello en Francia desde 1838 <sup>104</sup>. Bayona era entonces el puerto de partida para los navíos fletados por la sociedad, pero en 1840 un hecho circunstancial les acercaría a la dársena guipuzcoana de Pasajes <sup>105</sup>.

<sup>102</sup> Consideramos esta sociedad la primera operante en Guipúzcoa, porque, según nuestra investigación, los Brie se adelantaron a otros en cuanto a la idea de consolidar un negocio cuya razón de existencia era la mera recluta y transporte de individuos hasta el Nuevo Continente. Aunque, en la obra de *Amerikanuak*, Douglass y Bilbao señalan que la empresa se halla situada en Ispoure, nuestros datos la localizan inequívocamente en Bayona.

<sup>103</sup> Entre ellos, cabe citar a Javier de Gurruchaga, vecino de Irún, que embarcó pasajeros en el buque llamado «Lidia y Valentina», luego gestor de un negocio propio. O Martín José Fort de Elizondo, como puede comprobarse en el capítulo de agentes guipuzcoanos.

<sup>104</sup> Brie, F., obra citada.

<sup>105</sup> *Ibidem*.

En efecto, en 1840, el Estado francés modificaría la legislación marítima en cuanto al transporte de pasajeros. A partir de aquel momento, el número de embarcados permitido era de un individuo por tonelada y media del navío.

Reducido el número de emigrantes por buque, los Brie se vieron obligados a desembarcar un grupo de pasajeros de uno de sus bajeles dispuesto a hacerse a la vela desde Bayona. En ese momento, don Francisco, principal gestor de la firma, halló en Pasajes un navío para ese excedente, según él de forma casual. De un modo u otro la irrupción de los Brie en territorio peninsular fue ya constante hasta 1850.

A partir de ese momento, los dos puertos vascos (Bayona y Pasajes) fueron empleados indistintamente por la firma gala.

En efecto, Pasajes, fondeadero natural de gran capacidad, resultó ser una alternativa idónea al enclave gascón, máxime cuando ni el Estado español ni su aparato legislativo manifestaba un gran interés en controlar o regular la salida de pasajeros y el modo en que ésta se hacía <sup>106</sup>.

Pero no sólo localizaron fortuitamente un nuevo puerto, también tropezaron con fértil terreno para el enganche de pasajeros donde todavía no se habrían instalado otras empresas de captación, ni estaban consolidadas redes de reclutamiento de importancia. Así, a lo largo de una década un mínimo de 12 bajeles franceses <sup>107</sup> a cargo de los Brie recalaban en Pasajes para recoger a los emigrantes vasco-peninsulares y también navarros y vasco-franceses.

Durante el período en que se mantuvo vigente, la casa matriz (1840-1850) experimentaría algunos cambios derivados de la incorporación de nuevos socios. En sus inicios, Francisco Brie dirigía una empresa de índole familiar integrada por él mismo y otro hermano, aunque la documentación señala la existencia de un colaborador en Montevideo hasta 1842; así, bien como Hermanos Brie de Bayona o Brie Hermanos y Rivas de Montevideo <sup>108</sup>, vizcaínos, navarros y guipuzcoanos realizaron la travesía a bordo de sus buques.

---

<sup>106</sup> Hasta las leyes de 1853, y sobre todo 1856, las travesías marítimas exclusivamente para el transporte de pasajeros civiles carecían de una normativa propia. Esa diferencia es fundamental para entender la presencia francesa en puertos cantábricos.

<sup>107</sup> Tesis doctoral en curso.

<sup>108</sup> La mención a la firma de Brie y Rivas aparece en numerosas ocasiones, sobre todo al señalarse en las escrituras los encargados del cobro de los pasajes en Montevideo.

Rivas sería sustituido por Carlos Henriq de Henneboutte<sup>109</sup>, vecino de Bayona, quien supliría al propio Francisco cuando menos en la realización de escrituras en territorio peninsular. Hasta 1851, desplegaría una incesante actividad, firmando convenios, nombrando delegados, efectuando reclamaciones, etc.

La conexión con América, mantenida hasta el 42 a través de Rivas, sería reanudada en el año 49 a través del envío al Nuevo Continente de un delegado —natural y vecino de Irulegui (Francia)—, don Arnaud de Exilart<sup>110</sup>, apoderado para el cobro de pasajes impagados, demandas judiciales, etc., quien viajaría hasta Montevideo, con tal objetivo, en la fragata *París* fletada por los Brie<sup>111</sup>.

En la misma fecha, según señalábamos en un párrafo anterior, la casa de Bayona formalizaría su expansión a las provincias vascas de Navarra, Guipúzcoa y Vizcaya. Hasta entonces la recluta se había efectuado mediante el empleo de comisionados alternativos como Juan Aldaz de Lecumberri, Esteban Fort de Elizondo, Javier Gurruchaga de Irún, Pedro Goñi de San Sebastián, etc.

En 1842 los Brie designan un delegado para cada territorio, con la obligación estricta de trabajar como captadores tan sólo para ellos a cambio de un premio económico determinado.

Don Martín de Garcarena de Ezcurra (Navarra)<sup>112</sup>, don Florencio de Pinillos en Vergara (Guipúzcoa)<sup>113</sup>, y don Francisco de Vildosola en Santurce (Vizcaya)<sup>114</sup> se emplearían con los Brie quienes «para proporcionar pasajeros necesitan tener Agentes o Apoderados que se ajusten y arreglen con ellos...»<sup>115</sup>.

La designación oficial consolidaba la presencia de la compañía, pero del mismo modo confirmaba la perfecta organización interna de las redes de reclutamiento.

También llegaron a emplear agentes indios introducidos por la compañía en territorio vasco: Don José Joaquín de Elormendi, natural de Astigarraga y vecino de Montevideo, efectuaría entre 1841 y 1842 cerca de 73 contrataciones todas ellas ante el notario de su localidad natural<sup>116</sup>. En sus propias palabras expresa «que en el día se ocupa en el giro de Comercio por comisión desde este puerto (Pasajes) a la República de Montevideo (...) Que habiendo venido desde dicho

<sup>109</sup> APG. Soraiz, M. J., III-158, p. 135.

<sup>110</sup> APG. Aguirre, J. A., III-178, pp. 319-320.

<sup>111</sup> *Ibidem*.

<sup>112</sup> APG. Sorondo, L. I., III-2623, pp. 66-67.

<sup>113</sup> *Ibidem*, pp. 94-95.

<sup>114</sup> APG. Altolaquirre, M., III-210, pp. 9-10.

<sup>115</sup> *Ibidem*.

<sup>116</sup> Datos propios.

Montevideo se ha ocupado en este país desde el mes de agosto del año último de mil ochocientos cuarenta y uno hasta la fecha en proporcionar pasajeros para aquella República y para las expediciones de Buques que de tiempo en tiempo remiten los Sres. Brie y Ribas hermanos del comercio del citado Montevideo lo que ha verificado como Agente y Apoderado de los mismos...»<sup>117</sup>

Como armadores, los Brie aceptaron de igual modo grupos de pasajeros enganchados por otros individuos, pactando con éstos el monto total de la travesía. Curiosamente, muchos de los proveedores serían también indianos, hecho que reafirma la tesis de la constante llegada de lugareños a la búsqueda de mano de obra.

Una última pauta de actuación sería el embarque de grupos, junto al de los propios ganchos que los entregan, situación que parece indicar la constancia de expediciones voluntarias de carácter colectivo<sup>118</sup>.

Para 1850, la sociedad ha dado fin a la recluta de emigrantes, cuando menos en territorio peninsular, si bien la reclamación de pasajes enfrascó a alguno de los socios hasta mediados de la década.

La desaparición de esta sociedad no significaría el fin de los gascones como gestores del proceso de emigración vasca. Las compañías galas se sucedieron en el tiempo, sin llegar a perder nunca el protagonismo y el control como empresarios de la diáspora.

### **V.1.2. Etchagoyen y Casanobe (1840-1843)**

Durante el binomio 1840-1842, entre las compañías enfrascadas en el enganche de emigrantes en el País Vasco, la constituida por Salvador Etchagoyen y Martín Casanobe lograría hacerse con una buena parte del grueso de la corriente migratoria generada en Guipúzcoa<sup>119</sup>. Y ello a pesar del breve paréntesis cronológico durante el cual estuvo vigente la sociedad.

En efecto, ésta era una asociación eventual formada por unos comerciantes-armadores de origen vasco-francés. Dispuestos, como tantos otros, a obtener el máximo rendimiento económico durante las etapas clave del proceso migratorio.

De tal modo, no hubo continuidad en la recluta ni de forma independiente de alguno de los socios, ni en colaboración con

<sup>117</sup> APG. Eizmendi, M. F., III-271, pp. 96-97.

<sup>118</sup> APG. Aguirre, J. A., III-2335B, pp. 88-90. Juan Pedro Borán de Zugarramurdi embarcó en la corbeta francesa «Nereida», a cargo de los Brie, 20 pasajeros: 15 hombres, 4 mujeres y un niño.

<sup>119</sup> Tesis doctoral en curso.

otros ganchos, al menos en lo que atañe a la documentación que manejamos para Guipúzcoa <sup>120</sup>.

Desde el origen de la compañía, la función de cada uno de los socios se hallaba muy bien delimitada, atendiendo a la residencia geográfica de cada uno.

Así, la casa mercantil tenía por sede la ciudad de Montevideo <sup>121</sup>, donde también estaba establecido en esta época Martín Casanobe <sup>122</sup>, individuo designado para el cobro de los pasajes aplazados en territorio americano.

Por su parte, Salvador Etchagoyen se encargaría de la expedición de navíos, del enganche y de la firma de convenios con los proveedores de emigrantes, desde la localidad francesa de San Juan Pie de Puerto <sup>123</sup>.

Navarra y Guipúzcoa, en el País Vasco Peninsular, conformaban el espacio geográfico de la recluta emprendida por esta compañía.

A grandes rasgos, la infraestructura de la organización era relativamente débil, si atendemos al número de ganchos base a su servicio. Claro que éstos fueron bien seleccionados: en Guipúzcoa, la inestimable cooperación de don Manuel de Echenique Bordandía, vecino y alcalde de la villa de Pasajes en 1841 <sup>124</sup>, les proporcionaría en torno a 200 pasajeros.

Para la búsqueda de emigrantes en Navarra, emplearon a ganchos experimentados, tales como don Agustín Sarriá, luego activo en la década de los cincuenta, José Joaquín Urroz, Tomás Iturria...

Por si fuera poco, ejerciendo de navieros, lograron embarcar grupos de pasajeros contratados de forma individual por agentes autónomos. Salvador Etchegaray, por ejemplo, reunió 133 individuos transportados al Río de la Plata en uno de los navíos de la sociedad <sup>125</sup>.

Al finalizar la primera cumbre migratoria del proceso vasco, la compañía de Etchagoyen y Casanobe desaparecerá del territorio

<sup>120</sup> Desde 1842, ninguno de los socios reaparece en protocolos guipuzcoanos. Igualmente ocurre con el Valle del Baztán, según la investigación de Idoate Ezquieta. Sin embargo, Zumalde, I., en su artículo de Pedro de Altube, refiriéndose a la emigración por Francia, alude a la propaganda efectuada en el periódico «Sentinelle des Pyrénées», por un consignatario de Bayona: M. Casanobe. La similitud de los apellidos, nos hace sospechar que quizá el consignatario gascón fuera el mismo que años antes reclutaba vascos al Sur de los Pirineos.

<sup>121</sup> O así lo afirman en todas ocasiones.

<sup>122</sup> APG. Aguirre, J. A., 111-2332, pp. 288-289.

<sup>123</sup> Idoate Ezquieta, obra citada.

<sup>124</sup> Elejalde, F.-Erenchun, J., *Noticias históricas de la villa de Pasajes*, San Sebastián, 1970.

<sup>125</sup> APG. Aguirre, J. A., 111-2335, pp. 306-307.

guipuzcoano, cuando menos como elemento activo de la recluta practicada al Sur de los Pirineos.

### V.1.3. *Etchevarne Hermanos*

Navieros y enganchadores originarios de Huart, localidad de la Baja Navarra (Francia). La compañía patrocinada por Juan Bautista, Juan Antonio y Pedro Etchevarne surge en una región de elevado saldo migratorio; exactamente, en la misma zona donde iniciaría la recluta la sociedad francesa de Apestegui Hermanos.

Aunque el negocio era de carácter familiar, sufriría diversas modificaciones a lo largo del período en estudio, que atañen tanto a su localización geográfica como también al número de socios y denominación de la misma:

- La recluta en Guipúzcoa y Navarra comenzó en 1840 para los Etchevarne, en aquel tiempo asociados al también armador de Baigorri (Francia) Juan Lartigue. Durante el primer ciclo migratorio (1840-1842) la asociación titulada entonces Etchevarne y Compañía enviaría varios buques a la Argentina, en uno de los cuales emigró también el citado Lartigue (*L'Aigrette*), dando paso al fin de la sociedad, que permaneció inactiva hasta la década de los cincuenta <sup>126</sup>.
- Al calor de la segunda etapa migratoria, los Etchevarne reanudaron la recluta desde la localidad de Huart, al menos hasta 1855 cuando declaran pertenecer al comercio de Buenos Aires. Circunstancia pareja al traslado de Juan Bautista a Bayona, y de Juan Antonio a Buenos Aires, y en última instancia a la aparición de una nueva firma social: Sallano y Etchevarne, del comercio de Buenos Aires <sup>127</sup>.

Todo parece indicar que uno o más de los hermanos emigró a la ciudad rioplatense, ampliando y dirigiendo desde allí el negocio. Tanto es así que, ya instalada al otro lado del Atlántico, la compañía conseguiría las mayores cotas de éxito entre 1855 y 1857, paréntesis en el cual se alcanzaría también una de los epígonos respecto a la cuantía de la emigración ultramarina vasca. Además, probablemente la experiencia en la recluta y transporte adquirida en los años cuarenta les dotaba de una relativa posición favorable respecto a nuevos enganchadores o compañías de nueva planta.

De forma similar a los Apestegui, esta compañía optó por la expedición de navíos como objetivo fundamental, aunque no por

<sup>126</sup> APG. Aguirre, J. A., 111-2333, pp. 122-123.

<sup>127</sup> APG. Aguirre, J. A., pp. 891 -892. 1856.

ello olvidaron la recluta de emigrantes para la cual distribuyeron diversos comisionados por el territorio vasco.

Los Etchevarne proporcionaron bajeles para otros ganchos, como ocurriría en 1854 cuando se encargaron del transporte de los reclutados por José Joaquín de Altolaquirre, con destino a la Argentina. En 1856, fletaron junto a Prosper Lissalde la fragata francesa *Nicolás Poussin*<sup>128</sup>, año en el que aparecen también como contratadores del médico de la travesía del buque francés *Jauvette*<sup>129</sup>. En definitiva, la interrelación con otros enganchadores fue constante durante los últimos años de la década central del siglo, momento en el cual se había multiplicado el número de compañías.

#### **V.1.4. Empresa de conducción de pasajeros para la república de Buenos Aires. La sociedad de Campandegui y Dagorret**

Juan Bautista Dagorret y Pedro Campandegui irrumpieron en la recluta de emigrantes llevada a cabo en el País Vasco en 1850. Y lo hacían en calidad de socios fundadores de la titulada Empresa para la conducción de pasajeros para la República de Buenos Aires<sup>130</sup>.

El contradictorio testimonio respecto a origen geográfico y residencia de ambos ganchos, consignado en nuestra fuente documental, dificulta el análisis sobre la sociedad en cuanto a su procedencia. Esta podría ser francesa, ya que ambos ganchos atestiguan, en ocasiones, ser originarios de la localidad gala de Urrugna. O bien es posible que fuera una iniciativa americana, ya que también afirman pertenecer «al comercio de Buenos Aires»<sup>131</sup>.

En última instancia, ambos extremos podían ser reales, dados los estrechos vínculos que los empresarios de la migración mantenían con los países americanos.

La trayectoria de uno de los socios, Pedro Campandegui, confirma la ambigüedad del aspecto que analizamos. Como gancho, efectuaría diversos viajes a la ciudad rioplatense de Buenos Aires, muestra evidente de la existencia de intereses personales en América<sup>132</sup>. Mientras tanto, apoderaba a su esposa residente en Urrugna (Josefa

<sup>128</sup> APG. *Ibidem*, pp. 276-279.

<sup>129</sup> APG. *Ibidem*, pp. 331-332.

<sup>130</sup> APG. Aguirre, J. A., pp. 364-365. 1850.

<sup>131</sup> *Ibidem*. Escritura de convenio para el embarque de pasajeros. Dagorret y Campandegui declaran ser del comercio de Buenos Aires.

<sup>132</sup> Pedro Campandegui, aparece *a priori* como vecino de Urrugna (Francia). En 1850, viaja a Buenos Aires; reaparece en los protocolos guipuzcoanos en 1852, y desde entonces figura avecindado en la ciudad rioplatense. En el 53, retorna al Plata en el navío «Bengale».

de Aramburu) para ocuparse de todas sus pertenencias, créditos, negocios... en la península <sup>133</sup>.

Americana, francesa o quizá más acertadamente galoamericana, la compañía formada entre ambos ganchos financió una única travesía de un buque francés. Bajel localizado en Bayona, aunque el puerto de arranque de navegación era el guipuzcoano de Pasajes.

El afletamiento de la corbeta mercante franca *Paul Bernard* quedó zanjado el 12 de octubre de 1850, cuando armadores y fletadores otorgaban la correspondiente Carta Partida <sup>134</sup>. La firma mercantil Sra. Viuda de Lascauain e hijos, armadores del navío, y quizá también propietarios, exigieron como fianza un depósito de 15.000 francos que Campandegui entregaría en casa de los Sres. Chantastegui Hermanos de Bayona <sup>135</sup>.

Unos meses después, ambos enganchadores escrituraban ante el notario de Pasajes las condiciones bajo las que se regía la sociedad «para que haya la debida claridad» <sup>136</sup> porque hasta entonces el pacto era verbal.

Según ese protocolo, tanto Dagherret como Campandegui repartirían a medias los beneficios o pérdidas, renunciando a divergencias posteriores. La contratación de pasajeros corría a cargo de ambos, sin que ello modificara el reparto de beneficios. «Sin que ninguno de los dos tenga opción a pretender más (ganancias) por haber encontrado o proporcionado mayor número de pasajeros...» <sup>137</sup>. Para la extracción de emigrantes encontraron a diversos comisionados, esparcidos por la geografía vasca.

La empresa cesó como tal una vez expedido el *Paul Bernard*, que se hizo a la vela en diciembre de 1853 desde Pasajes.

Tan sólo, en los casos de existir pasajes impagados al cabo de los años, volverían a reaparecer como socios de la empresa para reclamar judicialmente el importe de la deuda <sup>138</sup>.

<sup>133</sup> APG, Aguirre, J. A., pp. 366-367. 1853.

<sup>134</sup> Lorenzo, J.-Murga, G.-Ferreiro, M., *Diccionario marítimo español*, Madrid, 1864. La Carta Partida consiste en el «acta que contiene las convenciones de los sujetos que forman sociedad o compañía para navegar, o comerciar juntos». Recoge los nombres de los asociados, los datos del armador y capitán, la información acerca del buque, condiciones de navegación, etc.

<sup>135</sup> APG, Aguirre, J. A., pp. 364-365. 1850.

<sup>136</sup> *Ibidem*.

<sup>137</sup> *Ibidem*.

<sup>138</sup> APG, Alzate, M., 111-109, p. 412. En 1853, Dagherret apodera para la reclamación de pasajes a D. José Arrarás, vecino de San Sebastián. Los emigrantes deudores del «*Paul Bernard*», eran: Juan Martinicio, de Tabes (Navarra). Miguel Iribar de Iraeta (Guipúzcoa). Juan Ignacio Arregui de Iraeta (Guipúzcoa). Antonio Garciarena y Miguel Cruz Garciarena, de Berástegui (Guipúzcoa). José Bernardo Martiarena de Aranz (Navarra).

Sin embargo, los dos ganchos creadores de la misma no abandonaron automáticamente la recluta de pasajeros aunque cada uno tomó rumbo diferente en el negocio de recluta. Así, Dagorret desaparecería al cabo de tres años, tras haber actuado a modo de gancho base o comisionado para la sociedad gala Apestegui Hermanos, embarcando pasajeros en varios navíos: *Coralie*, *Cornelia* o *Aguila*.

En cuanto a Pedro Campandegui, tuvo mayor resonancia en el negocio al convertirse en un típico gancho-bisagra. De tal modo, combinó la captación o contratación de grupos de emigrantes (cuyo traslado era luego acordado con algún armador) con el papel de comisionado para otras compañías en determinados momentos.

Además, en los sucesivos viajes a Buenos Aires recibiría diferentes encargos para solucionar la partida de guipuzcoanos reclamados por parientes en América, etc., o incluso efectuaría diversos préstamos personales para cubrir los gastos del viaje hasta América <sup>139</sup>.

#### V.1.5. *Nogues Hermanos (1854)*

Acostumbrados a capitanear buques trasatlánticos, los Nogues (Pedro y Juan Pedro) conocían bien el negocio del transporte de pasajeros a las Américas <sup>140</sup>. Originarios de la localidad francesa de San Juan de Luz, desde allí establecieron una red de recluta de emigrantes que englobaba también las provincias peninsulares de Guipúzcoa y Navarra.

Pilotos y armadores-propietarios de varios navíos, entre los que caben citarse los buques *Cornelia* <sup>141</sup> o *Utile* <sup>142</sup>, éstos recalaban en el puerto de Pasajes en su periplo hasta las costas americanas, tal y como era habitual entre los navieros galos.

En la dársena guipuzcoana, aguardaban la llegada de pasajeros vascos contratados por ellos mismos o por sus ganchos esparcidos a lo largo del territorio.

<sup>139</sup> APG, Aguirre, J. A., pp. 18-19. 1855. A modo de ejemplo, prestó a José M.<sup>a</sup> Oyarzábal, de Oyarzun, 14 onzas de oro, puesto que tenía que hacer frente al coste de la travesía, con Campandegui, pago de legítimas y otras deudas. La cantidad, sería devuelta al cabo de 4 años, en América. Para avalar el pago, Oyarzábal hipoteca la casería Goragorri, sita en Oyarzun.

<sup>140</sup> Ambos hermanos fueron pilotos de la carrera de América. La similitud evidente entre los nombres de pila impide dilucidar la correlación entre individuo y navío a su mando. Incluso pareciera que, en ocasiones, se suceden en el gobierno del mismo bajel. En última instancia, generalmente aparecen en la documentación como Nogues Hermanos, hasta en la rúbrica de las escrituras.

<sup>141</sup> APG, Aguirre, J. A., 1850.

<sup>142</sup> APG, Aguirre, J. A., 1852.

Curiosamente, esta firma comenzaría sus operaciones en Navarra (1852-1854) <sup>143</sup> antes que en Guipúzcoa, donde la extracción de emigrantes fue iniciada en 1854. En el primer caso, Juan José de Oscoz (Ciga) y Jorge M.<sup>a</sup> Mayora en Arizcum se encargaron de proveer a los Nogues de emigrantes navarros; en el segundo, José Ignacio Perugorría de Berástegui <sup>144</sup>, Pedro Celestino Udave de Irún, Narciso Narvarte de Tolosa...

La empresa de los Nogues se vería truncada en 1855 por el fallecimiento de ambos hermanos en una de sus navegaciones por el Atlántico <sup>145</sup>. Así, su corta trayectoria en Guipúzcoa quedó reducida a la contratación de pasajeros para el buque *Carlomagno* o *Charlemagne* en 1854 con destino a Buenos Aires, para el cual lograron un mínimo de 107 pasajeros <sup>146</sup>.

Años más tarde, coleaban para los herederos de los Nogues los débitos causados por esa primera y última expedición llevada a cabo en la provincia. En 1856 y 1857, algunos de los ganchos guipuzcoanos intentaban dar buen fin al cobro de impagados, cediendo las escrituras de obligación de pasaje a favor de los herederos <sup>147</sup>.

Sin embargo, es interesante señalar que, a pesar de la desaparición de esta compañía, uno de sus barcos, en concreto el *Cornelia*, continuaría realizando travesías atlánticas a cargo de otra empresa francesa: Apestegui Hermanos.

#### V.1.6. Lizarriturri, Juan (1850-1860)

La evolución de Juan Lizarriturri como negociante de la emigración constituye uno de los ejemplos más claros de la transferencia, económica y humana, propia de las provincias vascas de ambos lados de los Pirineos.

Afincado en San Juan de Luz (Francia) al menos hasta 1853 <sup>148</sup>, ese año trasladaría su residencia a San Sebastián para establecerse

<sup>143</sup> Idoate Ezquieta, C., obra citada.

<sup>144</sup> Archivo Municipal de Berástegui. Censo de población de 1855. De profesión veterinario, acabará por emigrar a América ese año de 1855.

<sup>145</sup> APG. Aguirre, J. A., pp. 65-70 1856. Bernardina, M.<sup>a</sup> Bautista y Estefanita Nogues, se declararán únicas herederas de sus hermanos «los señores Pedro y Juan Pedro Nogues, capitanes de la carrera de América, fallecidos en la mar...» en 1855. Para solucionar el cobro de créditos, por transporte de pasajeros, nombraron como apoderado a Juan Martín de Goietche, naviero de Bayona, éste a su vez a los Sres. Pedro M.<sup>a</sup> Queheille, del comercio de San Sebastián.

<sup>146</sup> Tesis doctoral en curso.

<sup>147</sup> APG. Alzate, M., pp. 17-18. 1857. Por ejemplo Pedro Celestino Udave, comisionado de Javier Gurruchaga.

<sup>148</sup> Entonces, señalará en los documentos notariales, ser residente en San Sebastián.

definitivamente en ella, e incluso integrarse, fruto de su prosperidad económica, en la casta socio-económica dominante en la ciudad guipuzcoana.

Primero como capitán del navío francés titulado *María Paulina* (1850-1854), y luego como armador de los *Dos amigos de San Juan de Luz* —del que muy probablemente fuera también propietario—, Juan Lizarriturri iniciaría una próspera y lucrativa actividad en torno al flujo migratorio vasco hacia América.

A partir de 1855, en su calidad de armador-enganchador, cooperaría frecuentemente con otras compañías del período habituales en la provincia. Javier de Gurruchaga, Dravasa Hermanos y Apestegui Hermanos emplearían ese último navío para embarcar a sus pasajeros <sup>149</sup>.

De forma paralela, Lizarriturri aparece también ocupado en la contratación de pasajeros para otros buques como el *Mariscal Erelman*, el *Cornelia*, el *Paquete de San Sebastián*.

En la década de los sesenta, pasará a convertirse en consignatario de otras líneas de navegación a medida que éstas van suplantando a los pequeños y medianos armadores. Función ésta que venía ya desempeñando para los Apestegui entre 1858-1860 <sup>150</sup>. Si bien Lizarriturri fue un gestor importante en el proceso de industrialización guipuzcoana, no por ello abandonó el beneficioso negocio del transporte de emigrantes, máxime cuando éste crecía con el paso del tiempo <sup>151</sup>.

Hasta el surgimiento de las líneas marítimas regulares, Lizarriturri actuó generalmente como naviero más que a modo de enganchador, sobre todo en relación a los buques a su cargo <sup>152</sup>.

### V.1.7. Compañía marítima de París (1856)

La Compañía Marítima de París aparecerá por vez primera en la provincia de Guipúzcoa en 1855. Al igual que el resto de las compañías

<sup>149</sup> Es más que probable que también fuera propietario y capitán del buque. En 1855, apodera a su hermano Pascual, quien viaja a Buenos Aires, para cobrar pasajes impagados de «los viajes que tiene hechos cuando fue capitán de la corbeta mercante francesa llamada "M.<sup>a</sup> Paulina", así como de los que lleva en "Los Dos Amigos de San Juan de Luz", su capitán Mns. Anglade». APG. Aguirre, J. A., pp. 252-253. 1855.

<sup>150</sup> Para finales de siglo, figura como consignatario de la Pacific Steam Company, en San Sebastián.

<sup>151</sup> APG. Alzate, M., pp. 180-182. 1862. Ese año crea con Bernardo Rezola una sociedad para la compraventa de coloniales. Entre las cláusulas, especifica que «El Sr. Lizarriturri, durante la sociedad, puede dedicarse independientemente y por su cuenta particular a los negocios que tiene como armador de buques, expediciones de pasajeros...».

<sup>152</sup> En realidad, apenas efectuará contratos o enganches individuales personalmente.

del período, la recluta y transporte de emigrantes era el objetivo a cumplir. Pasajeros-emigrantes con destino al Río de la Plata.

Pero además, en cierto modo, el surgimiento de esta y otras empresas, tales como la Argentina de Navegación a Vapor y la Internacional de Navegación, significaría la primera brecha en el sistema de recluta dominante hasta entonces.

El protagonismo de los armadores-navieros y expedicionarios iría cediendo lugar a las líneas transatlánticas internacionales, aunque todavía resultaran en estos años ensayos fracasados. Sin embargo, empiezan a manifestarse los primeros síntomas de descomposición del método tradicional de transporte de pasajeros.

En la organización de la Compañía Marítima de París, estaban integrados varios de los ganchos habituales en la provincia. Es más, éstos eran agentes que en otro momento gestaron una compañía propia. Así, asistiremos a un proceso de absorción por parte de las nuevas líneas de mayores recursos hacia las agencias locales o provinciales.

La sociedad tenía por gestor a don Prosper Lissalde, agente consignatario residente en Bayona. Individuo que organizó el afletamiento de dos buques: la fragata francesa *Nicolás Poussin* y el también francés bergantín *Jauvette*, que partieron hacia Buenos Aires desde el puerto guipuzcoano de Pasajes.

Para ambas expediciones contaría con la colaboración de don Juan Bautista Etchevarne, agente de recluta propietario a su vez de la compañía Etchevarne Hermanos. Situación que parece indicar una posible sociedad entre ambos.

De una u otra forma, la recluta corría a cargo de los dos personajes. Mientras Etchevarne contrataba personalmente a los pasajeros, Lissalde era el encargado de aceptar, en calidad de armador, los grupos de pasajeros captados por otros intermediarios.

Por ejemplo, en 1856 pactó el coste del traslado de 220 1/2 pasajeros en el *Nicolás Poussin*<sup>153</sup>, captados previamente por don Bartolomé Guerendain, gancho navarro.

La contrata firmada ante notario en Pasajes, estuvo precedida del otorgamiento de las obligaciones de pasaje individuales, si no en su totalidad al menos en gran parte. Los emigrantes procedían en general de la provincia de Navarra.

<sup>153</sup> APG. Aguirre, J. A., 1856. El contrato puntualiza «que a la salida a la mar, se procederá nuevamente a pasar lista y si algunos pasajeros resultasen de más o de menos la cuenta se rectificará previniendo que los niños hasta la edad de dos años, no pagarán nada...»

En cuanto al buque *Jauvette*, la expedición era bastante más pequeña, en cuanto al número de pasajeros (un total de 16 vascos del Sur de los Pirineos).

Aunque cabe destacar que en la recluta para este navío participó también un comerciante donostiarra de importancia: don Eugenio Ripalda, consignatario de la compañía Internacional de Navegación a Vapor, quien por otra parte contrató el cirujano necesario para la travesía<sup>154</sup>.

### **V.1.8. Apestegui Hermanos (1850-1880)**

Entre las sociedades navieras de la época, Apestegui Hermanos llegaría a ser una de las compañías más poderosas en el transporte de emigrantes hacia Ultramar, especialmente en relación al Río de la Plata.

Al igual que tantas otras compañías de la época, ésta era una empresa de carácter familiar, ubicada en el corazón de la cordillera pirenaica francesa. San Juan Pie de Puerto, capital de la Baja Navarra, era la localidad de origen de los Apestegui, y también el lugar donde dieron comienzo a las actividades de recluta de emigrantes.

Desde un punto de vista geográfico, el alejamiento de la villa francesa con respecto a los puertos vascos, era un contratiempo para el desarrollo de una compañía de enganche y navegación. Pero era más una apariencia que una realidad: la localización geográfica era inmejorable. A la postre, la emigración de la centuria pasada procedía, en su mayor parte, de las zonas rurales del interior.

Aún más, la Navarra peninsular y la Baja Navarra francesa, destacarán por un alto índice migratorio en la década de los cuarenta. Estas regiones acabarían conformándose como uno de los semilleros de emigrantes más fructíferos del territorio vasco. No es extraño, en consecuencia, que en la línea fronteriza de los Pirineos surgieran importantes empresas de recluta, algunas tan pujantes como ésta.

Volviendo a los protagonistas, el negocio fue emprendido por don Juan Pedro Apestegui, quien luego cedió el relevo a sus hijos Francisco y Juan Bautista. El primero de los hijos, nos ayuda a comprender sus actividades, al afirmar en 1857 que «tiene hechas muchas expediciones de Buques con destino directo a los Puertos de Montevideo y Buenos Aires, llevando en ellos de Pasajeros a hombres, mujeres y niños de estas provincias Vascongadas bien sea a llamamiento de sus mismos interesados o bien sea por

<sup>154</sup> APG. Aguirre, J. A., 1856, pp. 478-479. El médico era don Pedro Miranda, profesor de cirugía y estética vecindado en Pamplona.

haberles acomodado así con el objeto de mejorar sus respectivas suertes otorgando al efecto con ellos las contratas que les parecía convenientes y si bien algunos han sabido cumplir con lo estipulado, también otros ha cabido la desgraciada suerte de vivir eternamente sin acordarse del bien que se les hizo...»<sup>155</sup>.

En determinados períodos, la firma mercantil contaría con el auxilio de nuevos socios ajenos al clan familiar. Así, por ejemplo, don Pedro Pradera, armador de Baigorri, colaboró en la recluta de emigrantes (en concreto navarros) entre 1850 y 1853<sup>156</sup>.

La desaparición de Pradera<sup>157</sup> coincidiría en el tiempo con una interesante novedad respecto a la localización de los Apestegui: desde esa fecha de 1853, declararían en las escrituras notariales pertenecer al comercio de Buenos Aires.

Claro que ésta podía ser tan sólo una figura retórica<sup>158</sup>, ya que, en el último tercio del siglo XIX, ésta será una de las más importantes líneas marítimas francesas, con sede en Burdeos.

El predominio de los Apestegui en el ámbito migratorio guipuzcoano<sup>159</sup>, ya señalada, con respecto a otras sociedades de enganche, fue causa o consecuencia de un largo ciclo vital: la captación en el País Vasco y Navarra fue permanente a lo largo de dos décadas (1850-1870), y aún más, es muy probable se extendiera hasta la etapa de la emigración *en masa*.

En Guipúzcoa, las referencias sobre sus actividades datan de 1851, aunque según las investigaciones navarras en la comarca del Baztán la recluta comenzó ya para 1849<sup>160</sup>.

Nuevamente encontramos una agencia de emigración, que tomó Navarra como base operativa para luego extenderse hacia Guipúzcoa, y años más tarde llegar hasta Vizcaya (1858)<sup>161</sup>.

A grandes rasgos, los métodos de recluta practicados por Apestegui Hermanos no eran muy diferentes a los observados en el resto

<sup>155</sup> APG. Aguirre, J. A., 1857. 285-286.

<sup>156</sup> Idoate Ezquieta, obra citada.

<sup>157</sup> Nos referimos a la desaparición del personaje en nuestra fuente documental.

<sup>158</sup> El traslado de la sede al otro continente fue una pauta de comportamiento habitual durante todo el periodo. De todos modos, quizá fuera un recurso para eludir leyes y responsabilidades.

<sup>159</sup> Hasta cierto punto, los Apestegui fueron los sucesores directos de los Brie, en cuanto al éxito obtenido por sus respectivas empresas.

<sup>160</sup> Idoate Ezquieta, obra citada.

<sup>161</sup> Ocurre en la mayoría de las creadas en la zona fronteriza pirenaica.

de las compañías de enganche. La contratación de pasajeros, era realizada mediante las dos fórmulas habituales:

- a) directa e individual, bien por alguno de los Apestegui <sup>162</sup>, o mediante sus numerosos ganchos de base.
- b) colectiva, de grupos más o menos amplios, cuya travesía era pactada entre el gancho bisagra que aportaba los emigrantes y la casa armadora.

Las formas de interrelación con otras sociedades activas en Guipúzcoa sí conforman una novedad, que además puede explicar la pujanza alcanzada por la empresa francesa.

También en otros casos, existe un constante intercambio de poderes de unos a otros ganchos, así como el trasvase de emigrantes o bien los convenios de grupos de 100 ó 200 pasajeros.

La diferencia de los Apestegui, es que ellos crearon un sistema —a través de esas mismas relaciones— en el cual la consecución de emigrantes se apoyaba en el trabajo efectuado, no ya por otros ganchos, sino lo que es más importante por otras compañías de enganche autóctonas.

Firmas como Dravasa Hermanos de Tolosa, Iraola Hermanos de Oñate, Fort de Elizondo... constituirían compañías delegadas, en tanto Apestegui aprovechaba la estructura de las mismas en su propio beneficio <sup>163</sup>. Claro que estas últimas mantenían una actividad polivalente: compañías de proveedores de pasajeros para los Apestegui, y, en un segundo lugar, organizadoras de expediciones propias fletando navíos para ello.

A medida que la sociedad ampliaba el volumen de sus operaciones, los hermanos Apestegui delegaban la escrituración de convenios y obligaciones en agentes a su servicio <sup>164</sup>.

Entre ellos, cabe destacar a don Juan de Lizarriturri, francés afincado en San Sebastián, también armador y enganchador de emigrantes en la década central del siglo.

La incorporación de Lizarriturri correrá pareja al enganche en la provincia de Vizcaya. Esto es, a la expansión de la red de recluta

<sup>162</sup> Aunque todos los Apestegui, aparecen en uno u otro momento, firmando escrituras en Guipúzcoa, el llamado Francisco sería el más activo.

<sup>163</sup> Estas compañías se corresponden a las que hemos definido como de delegadas-proveedoras. Por citar algún caso, los Iraola en 1858 embarcan 141 pasajeros en los buques de Apestegui. APG, Aguirre, J. A., 1858, pp. 110-113.

<sup>164</sup> Como es natural, a medida que el negocio crece, irán retrayéndose ellos mismos de la recluta.

de los Apestegui, quienes encontraron en los Hermanos Bilbao, de Munguía, sus más eficientes colaboradores vizcaínos <sup>165</sup>.

La captación continuaría durante los años sesenta tanto en Guipúzcoa como en Navarra, y aún más: en 1881, ésta era una de las líneas de navegación transatlántica regular hacia el Río de la Plata desde Burdeos <sup>166</sup>.

Para entonces, además, habían introducido en su flota los buques a vapor para el transporte de pasajeros. Así, desde Burdeos expedían tres veces al año un vapor que empleaba 30 días en el crucero <sup>167</sup>.

## V.2. Guipuzcoanos en liza: compañías, armadores y comerciantes

Los agentes de recluta guipuzcoanos, es decir, originarios y residentes en la provincia, abordaron la extracción de emigrantes desde tres posturas diferentes:

- a) Como empresarios de la emigración, creando compañías propias para la recluta y, como es habitual, el transporte, al estilo de las descritas hasta ahora.
- b) Un segundo método fue el empleado por comerciantes, capitanes de navío y armadores. Interesados en el transporte de pasajeros porque los emigrantes eran un cargamento que podían añadir a las transacciones mercantiles acostumbradas —afianzando así su relación con el ámbito americano—, la recluta constituía un requisito indispensable.
- c) Ejerciendo de consignatarios al servicio de compañías de navegación extranjeras, o bien de empresas contratadoras de mano de obra. Tales serían los casos de José Joaquín de Altolaquirre, o Nicolás de Soraluze, por citar algunos de los ejemplos más representativos.

Respecto a la creación de compañías, por parte de agentes guipuzcoanos, según anotábamos en un párrafo anterior, fue en realidad una práctica de carácter minoritario.

<sup>165</sup> Francisco y Ramón Bilbao, hermanos de Munguía (Vizcaya), entregaron a la sociedad 75 pasajeros en 1858, y más de 30 en 1859. Los barcos, eran el «Cornelia» y el «Emilia Feliz», que se harán a la vela en Bayona. APG. Alzate, M., pp. 580-582. y APG. Alzate, M., pp. 431-433.

<sup>166</sup> AGA. Exteriores. Legación en Buenos Aires. Caja 9062. Despacho del 24 de febrero de 1881. Estado de la navegación y comercio de España con la República Argentina.

<sup>167</sup> *Ibidem*.

Aún más, la mayoría de las existentes surgían al amparo del modelo francés; y así, incluso algunos de los enganchadores de mayor importancia habían aprendido las técnicas de reclutamiento sirviendo de comisionados para las sociedades galas.

Desde otro punto de vista, las compañías auspiciadas por los ganchos guipuzcoanos tendieron a comportarse, al menos en sus primeros momentos, como proveedoras de pasajeros para los navieros franceses. En otras palabras, contrataban individuos para embarcarlos en los buques francos anclados en Pasajes.

Esa dependencia parece superarse en los últimos años de la década central del siglo decimonónico (1856-1860), cuando las compañías guipuzcoanas fletan por cuenta propia los navíos para sus expediciones hacia las Américas, aunque éstos eran muchas veces de nacionalidad francesa.

Los primeros ensayos autóctonos respecto a la fundación de empresas migratorias datan de 1840. Pero, generalmente, esas intenciones desaparecerían bien pronto. La reactivación de la corriente migratoria, a partir de 1850, originaría también el renacimiento de las sociedades de enganche, en general de nueva planta.

Las empresas migratorias entre 1840 y 1870, fueron según nuestra investigación las siguientes:

### **V.2.1. *Picavea Hermanos***

Entre 1842 y 1843, es decir paralelamente al desarrollo del primer ciclo migratorio, la empresa titulada Picavea Hermanos irrumpiría en el ámbito de la emigración desde la ciudad rioplatense de Montevideo <sup>168</sup>. Allí, algunos de sus miembros formaban parte de la burguesía mercantil, totalmente implicada en la recluta de colonos <sup>169</sup>.

La familia Picavea era originaria de la villa de Irún, localidad limítrofe a la frontera con Francia. Como viene siendo habitual en las compañías de enganche, mantenían estrechos vínculos con las Américas; para los Picavea, éstos se retrotraen a las primeras décadas del siglo, ya que para 1813 el patriarca del clan se haría con un negocio de mercaderías ultramarinas, luego dirigido por su primogénito <sup>170</sup>.

<sup>168</sup> APG. Aguirre, J. A., III-2835-B, 1843, pp. 50-51.

<sup>169</sup> Martínez, N., obra citada, señala a los Picavea como miembros de la burguesía de Montevideo.

<sup>170</sup> APG. Escorza, J. J., II-1742, pp. 40-43. Miguel de Picavea, patriarca del clan, otorgará capitulaciones matrimoniales en 1843. Entre los efectos que su mujer incluye al matrimonio figura un negocio de ultramarinos. Propiedad que años

A lo largo de la década, la relación con el Nuevo Mundo se intensificaría a medida que cuatro de sus diez hijos emigraron a diferentes puntos del otro continente <sup>171</sup> y sería precisamente uno de estos emigrados (don José Remigio) quien creó y dirigió la compañía de enganche Picavea Hermanos <sup>172</sup>.

Situado en la ciudad de Montevideo, José Remigio actuaría en combinación con uno de sus hermanos residente en Irún, llamado Teodoro. Entre ambos, pusieron en marcha un activo negocio de recluta, si bien también se encargarían del afletamiento de buques. Función a la que debemos el regreso, en forma de expediciones temporales, de José Remigio a Guipúzcoa.

De tal modo, los protocolos notariales consignan su retorno a la provincia en 1842 para el enganche de pasajeros con destino al buque *Veloz Manuela* <sup>173</sup>, o también para el afletamiento de la corbeta francesa *Gabriela* <sup>174</sup>.

Tal vez debió al carácter vasco-americano del negocio, la colaboración con otros individuos también residentes en el Río de la Plata, será una constante en el desarrollo de la gestión de Picavea Hermanos. A modo de ejemplo, la *Veloz Manuela* estaba fletada por don Domingo de Ugalde, del comercio de Montevideo <sup>175</sup>.

O bien el convenio firmado en esa ciudad americana con don Pedro Duhart, vecino de Behobia (Francia) «para ajustar y entregar a ellos (los Picavea) los pasajeros que pudiera proporcionar por estas inmediaciones (País Vasco)...». Duhart embarcaría a cargo de los Picavea cinco jóvenes —todos menores de edad—, según la petición de los familiares de éstos establecidos en América <sup>176</sup>.

En cuanto al hermano, don Teodoro aparecerá enfrascado a la contratación de emigrantes-pasajeros siempre a las órdenes de la compañía. Para la *Veloz Manuela* llegaría a un compromiso de transporte con el armador Ugalde para embarcar 28 pasajeros <sup>177</sup>.

---

más tarde dará lugar a diversos pleitos entre los hermanos Picavea. Miguel aportaba determinados lotes de tierra y 500 pesos en metálico.

<sup>171</sup> Ver árbol genealógico en página 92.

<sup>172</sup> Los primeros datos que poseemos sobre la compañía datan de 1842.

<sup>173</sup> Las escrituras están rubricadas por José Remigio de Picavea.

<sup>174</sup> *Ibidem*.

<sup>175</sup> APG. Aguirre, J. A., III-2333-B, pp. 50-51.

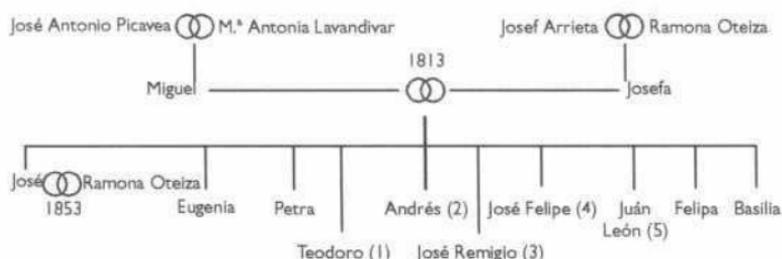
<sup>176</sup> *Ibidem*.

<sup>177</sup> *Ibidem*. Esta escritura anulaba una anterior, en la cual Picavea prometía entregar a Ugalde 54 pasajeros.

### GRAFICO 4

#### Arbol genealógico

#### Familia Picavea Oteiza



FUENTE: APG. Aguirre, J. A., 1853.

Capitulaciones matrimoniales de José Picavea.

- (1) Depositario de la villa de Irún en 1844.
- (2) Fallece en Ultramar, en 1836, dejando 2 hijos.
- (3) Miembro de la clase propietaria de Buenos Aires.
- (4) Residente en Ultramar.
- (5) Residente en Ultramar.

El coste total de la travesía para ese grupo se cifró en 7.695 francos, suma pagadera en Montevideo mediante un pagaré a la orden de don Manuel de Cifuentes <sup>178</sup>, y a cargo de la sociedad de los Picavea. Pero todavía en 1859 la deuda no había sido saldada, y desde Bayona los señores Poussin e Hijos demandaban judicialmente a Teodoro Picavea ante los tribunales vascos <sup>179</sup>.

El negocio resultaría, en resumidas cuentas, muy poco lucrativo. O por lo menos así parece indicarlo, en primer lugar, la rápida desaparición del mismo y, en última instancia, el endeudamiento de la sociedad apuntado en el párrafo anterior.

Consecuentemente, la iniciativa de José Remigio acabaría en ensayo fracasado, quizá en virtud de la enorme competitividad de las compañías operantes en Guipúzcoa, quizá por otras razones imposibles de detectar en nuestra documentación.

#### V.2.2. Gurruchaga, Javier (1840-1860)

El trabajo de recluta de emigrantes desarrollado por este enganador presenta una periodización muy clara:

<sup>178</sup> Otro de los propietarios de Montevideo implicado en la inmigración en esta década. Cifuentes se hallaba en la Provincia en 1842, año en el cual contratará 27 individuos para el buque *Tres Hermanos*.

<sup>179</sup> APG. Alzate, M., 1859, pp. 62-63. Los intereses sumaban ya la cifra neta de 8.800 francos.

- 1840-1844, gancho de base a las órdenes de la sociedad francesa Brie Hermanos <sup>180</sup>.
- 1850-1858, creador de un negocio de captación propio.

Efectivamente, desde 1850, Javier de Gurruchaga emplearía en beneficio propio la experiencia enganchadora de la década anterior, como harían a su vez otros personajes de esta segunda fase migratoria <sup>181</sup>.

Natural de la villa de Irún, realizaría diversos viajes a la Argentina desde 1840 para instalarse allí en 1855 <sup>182</sup>. Fecha que coincidirá con la adopción de un nuevo rumbo en sus negocios, al nombrar a Pedro Celestino Udave apoderado general en las provincias vascas <sup>183</sup>, circunstancia que también será paralela a la desaparición de Gurruchaga de las escrituras.

La organización de Gurruchaga comprendía las provincias de Guipúzcoa y Navarra, mediante el uso de comisionados o ganchos base. Factor que puede explicar la tendencia de este gancho a la firma de convenios colectivos con armadores bien de forma personal, bien a través de Udave desde 1855.

Cabe destacar que, toda vez situado en América (Buenos Aires), comienza a colaborar con otro gancho habitual en estos años: don Pedro de Cortaberría, para quien, entre otras cuestiones, cobraba pasajes en la Argentina. Personaje que quizá fuera un socio puesto que Udave declarará, en algún momento, trabajar a cargo de ambos <sup>184</sup>. Situación nada ilógica, ya que dichas asociaciones de ganchos vascos en territorio americano eran bien frecuentes.

Don Javier de Gurruchaga aúna en sí dos de las características más acostumbradas en el proceso de recluta migratorio: por un lado, el aprendizaje de las técnicas, a cargo de una de las compañías mejor organizadas de todo el período. Por otra parte, esos tradicionales periplos hacia América, muchas veces convertidos en

<sup>180</sup> Ver apartado dedicado a las compañías francesas.

<sup>181</sup> Esta tendencia puede observarse en otros ganchos de la época, como Martín José Fort de Elizondo. Ver apartado de reclutadores en Navarra.

<sup>182</sup> El primer viaje de Gurruchaga a Buenos Aires data de 1840. En aquella fecha, lo realizaría en calidad de apoderado, de Manuela de Ayarragaray, vecina de Oyarzun, con el objeto de cobrar 4.131 reales de vellón, a ciertas personas, naturales de Fuenterrabía, aunque residentes en la ciudad rioplatense. En 1852, regresa de Guipúzcoa a Buenos Aires, en la fragata francesa «Útile». De nuevo en 1855 cruza el Atlántico, quizá ya de manera definitiva. Además, poco antes, había cobrado una herencia de 17.000 reales de vellón.

<sup>183</sup> APG. Aguirre, J.A., 1855 pp. 239-240.

<sup>184</sup> APG. Aguirre, J.A., 1856, pp. 671-672. Textualmente, Udave declara «que por encargo de Javier Gurruchaga, residente en Buenos Aires, y Pedro Cortaberría, vecino de Vitoria, ha contratado diferentes pasajeros de cámara y proa para la corbeta «Lasarte»». También traspasa las escrituras a los anteriores, para que las cobren en América.

migraciones personales definitivas, tras las cuales los negocios adquieren un crecimiento imparable, y llevan —o quizá son fruto— de la asociación con otros personajes en parecidas condiciones.

### V.2.3. *Altube, José Miguel*

La familia Altube, originaria de la villa de Oñate, dejó tras de sí una profunda huella en tierras americanas. Es más, uno de sus miembros más reconocidos (Pedro Altube o Palo Alto) constituye hoy en día una auténtica leyenda por su éxito como pastor vasco en el oeste americano <sup>185</sup>.

Desde 1840, los hermanos Altube comenzaron a emigrar hacia tierras americanas distribuyéndose por el continente. Los primeros (Santiago, Miguel, Félix y Pedro) contaron con la aprobación y aval de José Miguel de Altube <sup>186</sup>, hasta que él mismo inició su particular periplo en 1852 <sup>187</sup>.

Un año después, José Miguel resurge en los protocolos guipuzcoanos, sólo que, a partir de entonces, lo haría como enganchador de emigrantes para Buenos Aires, ciudad en la que declara hallarse establecido.

Contratador y organizador de expediciones, en combinación con otros agentes, hasta el fin de sus actividades (1859) efectuaría varias travesías entre ambos continentes <sup>188</sup>, aunque al parecer nunca regresó a su tierra natal.

Durante sus estancias en Guipúzcoa, Altube entablaría una estrecha relación con otros reclutadores, que en algún caso daría lugar a asociaciones esporádicas. Por ejemplo, ocurriría en 1857 cuando fleta a medias con Ignacio Dravasa la corbeta *Los Dos Amigos de San Juan de Luz* <sup>189</sup>.

Además de realizar contratos por sí mismo, contó con algún comisionado, y habitualmente los ganchos con los que colabora lo citan encargado de cobrar pasajes en Buenos Aires <sup>190</sup>.

<sup>185</sup> Zumalde, I., obra citada.

<sup>186</sup> Santiago marchó a Montevideo en 1840 para dedicarse a su oficio de confitero. Le siguieron Miguel y Félix en 1842, a llamamiento del primero. Finalmente, Pedro se unió a sus hermanos, embarcándose en el puerto de Bilbao.

<sup>187</sup> APG. 111-3065. En 1852, la mujer de José Miguel, Gregoria de Uribe-Echevarría le concede licencia de embarque para que «pase con dos hijos jóvenes a la ciudad de Buenos Aires... a reunirse con sus hermanos».

<sup>188</sup> APG. Leg. 1-4181, pp. 260-261. En 1855, declara regresar a Buenos Aires, tras embarcar a un buen número de pasajeros. La travesía, la realiza con una hija pequeña, en cámara y gratis, a cargo de los armadores (Nicolás Soraluze).

<sup>189</sup> APG. Alzate, M., 1857, pp. 535-537.

<sup>190</sup> Los Hermanos Dravasa, en concreto, lo citan como su encargado de cobros en la Argentina.

En 1859, cuando ha dado fin a su actividad de enganchador, apoderaría a Martín Dravasa nombrándole encargado general para las provincias vascas y navarras <sup>191</sup>. A partir de entonces, pocos datos más conocemos de este singular personaje, si bien en 1882 todavía estaba vecindado en Buenos Aires <sup>192</sup>.

#### **V.2.4. Dravasa Hermanos (1851-1860)**

En Tolosa, capital de la provincia hasta 1854 <sup>193</sup>, Ignacio y Martín Dravasa crearon una compañía para el enganche y transporte, bajo el nombre genérico de Dravasa Hermanos.

Desde comienzos de la década, Martín se había ocupado en contratar pasajeros para otras firmas del período <sup>194</sup>. En realidad, no será hasta 1856 —fecha en la cual Ignacio se incorpora al negocio— cuando surge como tal la compañía de ambos. Paradójicamente, también en ese año el citado Ignacio efectúa un primer viaje a Buenos Aires <sup>195</sup>, fruto del cual se consolida una asociación con el gancho anterior: don José Miguel de Altube.

A caballo entre Guipúzcoa y Argentina, la empresa cobraría nuevas dimensiones asumiendo, incluso, el riesgo de afletar navíos para sus enganchados. Y ello suponía el ajuste de grupos entre 150 y 200 individuos.

El auge de sus actividades se reflejaría en la utilización de diversos comisionados, e incluso en una probable expansión de sus redes de recluta hacia Navarra <sup>196</sup>. De todos modos, Martín Dravasa nunca cesó de realizar contratos de embarque para otras compañías, ejerciendo de gancho polivalente.

Por su parte, Ignacio, aunque vecindado en Buenos Aires a partir del 56, se trasladó a Guipúzcoa en varias ocasiones para encargarse de las travesías náuticas <sup>197</sup>. En el 59, al igual que Altube, designaría a su hermano Martín para representarle en todos sus negocios e intereses en el País Vasco y Navarra <sup>198</sup>.

<sup>191</sup> AGG. Sección Protocolos. leg. 3281. 1859, pp. 506-507.

<sup>192</sup> Zumalde, I., obra citada.

<sup>193</sup> Gorosabel, P., *Cosas memorables de Guipúzcoa*, vol. 4. Bilbao. Reedición de 1972.

<sup>194</sup> Por ejemplo, para José Martín Fort, o Lizarriturri.

<sup>195</sup> AGG. Sección Protocolos, Leg. 3252, pp. 934-935. En 1856, Martín nombra apoderado general a su hermano Ignacio «para todos los casos y cosas que le ocurran tanto en la misma (Buenos Aires) como en la de Montevideo».

<sup>196</sup> El otorgamiento de poderes a procuradores navarros para reclamar judicialmente pasajes impagados así parece indicarlo.

<sup>197</sup> AGG. Sección Protocolos. Leg. 3281. En 1859 parece establecido definitivamente en Buenos Aires.

<sup>198</sup> Este tipo de designaciones tenía por objeto cobrar los pasajes impagados de los familiares.

### V.2.5. Iraola Hermanos (1850-186...)

En contraposición a los anteriores, los Iraola Hermanos (Celestino y José M.<sup>a</sup>), permanecieron siempre en el lugar donde residían, base de la empresa: es decir, en la villa de Oñate.

El objeto de la compañía quedará bien explicitado en 1858, cuando afirman textualmente, que «siendo su ánimo en hacer las expediciones de pasajeros que se les presenten desde los puertos de la península según las circunstancias se lo permitan para los de Montevideo y Buenos Aires...»<sup>199</sup>.

Los Iraola, gestionaron buena parte de los embarques que en el valle de Oñate se contrataron; así también, ellos facilitaron navío a buena parte de los emigrantes naturales del entorno más próximo, entre los cuales cabe destacar los procedentes de la vecina Alava.

Como será habitual entre los empresarios de la migración, poseen múltiples negocios. Para este caso, la explotación y registro de minas pareció adquirir especial relevancia<sup>200</sup>. Es más, en 1858, don Celestino Iraola, recurre a Lizarriturri —gancho francés del que nos hemos ocupado en el apartado anterior—, para que inscriba en su nombre varias minas en el Gobierno Civil<sup>201</sup>.

Igualmente, la familia estuvo interesada en la creación de una casa de baños en la localidad. En 1859, Celestino Iraola sentará el primer paso para la construcción del establecimiento de aguas<sup>202</sup>. La diversificación de actividades económicas será un rasgo esencial en estos empresarios migratorios.

Entre 1856 y 1858, los Hermanos Iraola desplegarían una incesante actividad en torno a la recluta; actividad para la cual establecieron unas redes de enganche muy bien organizadas.

La conexión con América, especialmente con la misión de cobro de pasajes, se entablaría mediante dos técnicas:

- a) El uso de circuitos mercantiles. Así, en las escrituras señalan a varios individuos de Buenos Aires encargados de percibir y girar a Guipúzcoa el importe de los pasajes adeudados por los emigrantes. Caben ser citados don Martín Berrondo, o los señores *Allende, Salazar y Compañía*<sup>203</sup>.

<sup>199</sup> APG. Aguirre, J. A., 1858, pp. 99-101.

<sup>200</sup> APG. Leg. I-4637, p. 72.

<sup>201</sup> *Ibidem*.

<sup>202</sup> APG. Leg. I-4619, pp. 187-189.

<sup>203</sup> Citados en diversas escrituras.

- b) El envío de un agente específico con esa misión. En concreto en 1858 y 1861, don Eusebio Arcellus, vecino de Oñate, se desplazaría a Montevideo y Buenos Aires por encargo de los Iraola<sup>204</sup>.

Arcellus, partía en dirección al Río de la Plata sujeto a un contrato bien especificado. En 1858, había de acompañar a los emigrantes, cobrar los impagados, y entregar el monto a Martín Berrondo. El contrato perduraría tres años, es decir hasta el 2 de agosto de 1868. Por cada período anual, el comisionado cobrará 5.000 reales de vellón, más 12 reales para gastos diarios.

Finalmente, también quedaba encargado para recibir cantidades que los emigrados quisieran enviar al País Vasco. Esto es, remesas de dinero y herencias.

En 1861, Iraola y Arcellus firman un nuevo acuerdo, de condiciones similares<sup>205</sup>. En esta ocasión, el comisionado de cobro recibe una lista de los deudores en América.

Respecto al afletamiento de navíos, los Iraola embarcaban a la gran mayoría de sus contratados en navíos franceses. Buques a cargo de los Apestegui Hermanos, de los que asiduamente se declaran comisionados<sup>206</sup>.

Los malos tratos a pasajeros les originaron más de un problema. En 1858, don Vicente Casares, Vicecónsul en Buenos Aires, instruía un sumario acerca de la última expedición de los Iraola, en el bergantín *Mariscal Erelman*<sup>207</sup>.

Bergantín francés de 200 toneladas fletado por los Apestegui. Aproximadamente 251 personas, hombres, mujeres y niños —según la declaración ante el consulado—, esto es, más de una persona por tonelada límite permitido por el Ministerio de Marina, navegaron durante 92 días en condiciones lastimosas. La mayoría eran vasco-peninsulares, puesto que eran contratados por los Iraola; entre los de los Apestegui, sin embargo, había un elevado número de franceses. Pero atengámonos a lo relatado por los emigrantes:

«Los abajo firmantes, españoles naturales de las provincias vascongadas (*sic*), han carecido de los alimentos necesarios para la conservación de la vida, siendo ésta la causa de que algunos infelices hayan sido sepultados en las aguas del Atlántico no solamente por la falta

<sup>204</sup> APG. Aguirre, 1858, pp. 99-101. APG. Soraiz, M. J., 1861, pp. 32-35.

<sup>205</sup> *Ibidem*.

<sup>206</sup> APG. Aguirre, J. A., pp. 110-113. En 1858, firman un convenio con los Apestegui, para el transporte de 141 personas en el «Mariscal Erelman».

<sup>207</sup> AHMAE. Buenos Aires. H-2705. Copia del sumario sobre lo ocurrido en el bergantín francés «Marechal Erelman», procedente de Pasajes.

de medicinas de que absolutamente carecían sino también porque no ha habido facultativo alguno (*sic*).

Al principio del viaje era escasa la ración (de alimentos) excepto la galleta y de mala calidad... a los 60 o 69 días les pusieron a media ración... ha habido muchos enfermos y muertos nueve de viruelas y otras enfermedades...»<sup>208</sup>.

El crucero organizado por Iraola y Apestegui transgredió todas las normas fundamentales dispuestas por la legislación española. Los emigrantes afirman haber entregado dos pesos fuertes al comisionado Iraola, con el objeto de conseguir el pasaporte. Pero ninguno de los pasajeros había visto el documento. El médico no era tal. Manuel Irastorza, de 21 años, natural de Ataún<sup>209</sup>, ejerció durante la travesía como facultativo. Pero su experiencia se reducía a haber despachado en una botica; sin embargo, Lizarriturri le contrató «para preparar y despachar las medicinas...» que el doctor del barco necesitase. Claro que, al no existir tal galeno, hizo lo que pudo en curar algunos enfermos según su corta experiencia en la profesión...<sup>210</sup>. Los alimentos escasearon, las quejas ante el capitán fueron inútiles, el buque surcó el océano sobrecargado de individuos, etc.

La asociación entre los dos hermanos Iraola finalizaría en 1861<sup>211</sup>. Ese año, José M.<sup>a</sup> decide trasladar su residencia a la ciudad de Zaragoza, dando fin a la sociedad «que ha tenido con su hermano don Celestino (*sic*) sociedad para negociar con pasajeros a América».

El beneficio económico obtenido era bien elevado. Según la escritura de acuerdo entre ambos, ni más ni menos que 20.000 reales de vellón que acabaría de cobrar en 1865.

En definitiva, aparentemente, nos hallamos ante una compañía para la recluta delegada de otra sociedad naviera francesa de gran pujanza. Consideración esta última de gran valor, puesto que es el mejor testimonio acerca de la importante presencia de enganchadores vasco-franceses en Guipúzcoa, sin la cual difícilmente podríamos explicar el volumen alcanzado por la diáspora decimonónica vasca.

### **Comerciantes, capitanes de navío y armadores**

Los mercaderes donostiarras mantuvieron, durante la primera mitad del siglo XIX, un intenso tráfico de coloniales con las pose-

<sup>208</sup> *Ibidem*.

<sup>209</sup> *Ibidem*.

<sup>210</sup> *Ibidem*.

<sup>211</sup> APG. Sección protocolos. Leg. I-4181, pp. 150-153.

siones españolas de Cuba y Puerto Rico; y ello, a pesar de la desaparición del baluarte de la Compañía Guipuzcoana de Caracas, e incluso de las dificultades derivadas de la inhabilitación del puerto de San Sebastián<sup>212</sup>.

Las expediciones marítimas organizadas en dirección a las Antillas se aprovecharían —en los puntos álgidos de la emigración— para embarcar pasajeros, añadiendo así un beneficio complementario a sus negocios.

Más que las actividades de recluta, interesó a la oligarquía donostiarra el mero transporte de emigrantes. Si bien, en general, ésta no daría el salto hacia la fundación de compañías de enganche, en el sentido estricto del término.

En efecto, los comerciantes, que a la vez eran propietarios de buques, no abandonarían nunca el intercambio de mercancías en favor de las expediciones de pasajeros. Más bien, utilizaron a los últimos para rellenar la carga de sus navíos, aunque en alguno de los epígonos de la emigración, los individuos embarcados fueron tan o más importantes que los géneros de comercio.

Por supuesto también se dieron notables excepciones entre ellos entre las que cabría citar los casos de las corbetas *Marta* y *Lasarte*, financiadas por la asociación de mercaderes vascos y americanos, uno de ellos nada menos que el Duque de Mandas.

Además, el carácter comercial de sus expediciones les serviría de subterfugio legal para evitar que se aplicaran en su caso las Leyes de Emigración de 1853 y 1856, respecto a las travesías de pasajeros.

De todos modos, para transportar individuos era necesario contratarlos; misión encargada a los capitanes de los bajeles quienes realizarían la mayor parte de las reclutas. En todo caso, los propietarios de buques tampoco fueron ajenos al enganche, eso sí siempre con destino a las embarcaciones de su propiedad.

El capitán de navío era, en consecuencia, un elemento importante en cuanto a las actividades de recluta, no sólo por actuar como enganchador, sino también por el desempeño de otras funciones. Así, por ejemplo, en los periplos a América se encargaban del cobro de pasajes impagados, o de la transmisión de remesas, herencias, etc.

---

<sup>212</sup> Sobre estos aspectos, Aparicio Pérez, C., *Poder municipal, Economía y Sociedad en la ciudad de San Sebastián (1813-1855)*, San Sebastián, 1991.

Se asemejaban así a delegados, perfectos para hacerse cargo del buque, del enganche, del balance económico de las expediciones, de la contratación de la marinería... Incluso, en ocasiones, llegan a adquirir algún porcentaje del buque que pilotaban, o de otras embarcaciones, de forma que hasta cierto punto eran también armadores.

En última instancia, el comerciante-armador y el piloto de la Carrera de Indias acostumbraban a formar un tándem operativo al margen de las redes de recluta formalizadas por las compañías de enganche típicas.

El elevado número de mercaderes y navegantes guipuzcoanos implicados en el negocio de la emigración nos ha obligado a realizar un esfuerzo de síntesis, en aras a lograr una mayor claridad en la exposición del proceso.

A la sazón, esbozaremos en las siguientes páginas un breve resumen de los personajes más entregados al enganche, haciendo hincapié en su *status* socioeconómico.

Pero la relación definitiva de los comerciantes y capitanes de navío implicados en la recluta de pasajeros, así como la de los navíos con destino a América, aparecen en el cuadro final.

### V.2.6. *Aurrecoechea Hermanos (1843-1860)*

La interrelación entre capitán de navío y comerciante-armador, es evidente en el caso de Aurrecoechea Hermanos, del comercio de San Sebastián. Firma mercantil propiedad de Joaquín (armador) y Norberto Aurrecoechea (piloto).

Entre 1843 y 1860, ambos hermanos combinarían el comercio con las Américas y el enganche de pasajeros<sup>213</sup>, eso sí respecto a los buques de su propiedad. La contratación de individuos dispuestos a embarcarse, era realizada habitualmente por el hermano afincado en Guipúzcoa (Joaquín), aunque también Norberto, entre viaje y viaje, practicó el enganche.

Pero además de procurar carga destinada a sus bajeles, la firma mercantil intervino continuamente en la compraventa de buques, negocio habitual de la oligarquía mercantil donostiarra; es más, incluso encargarían la construcción de algunos para la Carrera de Indias.

<sup>213</sup> En 1844, Joaquín Aurrecoechea se declara propietario, armador y cargador del lugre «Dos Hermanos». APG. Soraiz. Leg. 111-199, pp. 100-102.

El 5 de marzo de 1849, la goleta «Constancia», de la que eran dueños los Aurrecoechea, llega cargada de La Habana con cacao, azúcar y otros efectos.

En 1849, en el astillero de Aguinaga (Guipúzcoa), don José de Mutiozábal, constructor naviero, daba fin a un encargo expreso de los señores Aurrecoechea Hermanos. El 18 de octubre de ese año era botado al agua el bergantín goleta titulado *Almirante* <sup>214</sup>.

Un mes más tarde, los Aurrecoechea solicitaban el alistamiento del buque en la Comandancia de Marina de San Sebastián <sup>215</sup>. Tras realizar varios periplos, pilotado por Norberto, en 1860 decidían deshacerse del *Almirante*, anclado entonces en el puerto de Cádiz <sup>216</sup>.

Anteriormente, el lugre *Joven Fermín* <sup>217</sup> o el bergantín *Constancia* <sup>218</sup>, formaron parte del patrimonio de la casa comercial de los Aurrecoechea. En la década de los 50, se harían entre otros con el lugre *Aguila* <sup>219</sup>, o la goleta *Merceditas* <sup>220</sup>, y el bergantín *Josefa y Amalia* <sup>221</sup>.

Don José de la Portilla, del comercio de La Habana, señalado en diversas ocasiones como encargado del cobro de pasajes, era su enlace con la Isla Antillana. Este individuo fue copropietario, además, del *Josefa y Amalia*, circunstancia que puede darnos idea de la interrelación entre comerciantes donostiarras y americanos, como analizaremos también en otros casos <sup>222</sup>.

### V.2.7. Díaz, Joaquín

Capitular del ayuntamiento de San Sebastián <sup>223</sup>, en su calidad de propietario del bergantín *Ederrena*, se ocuparía de la contratación de pasajeros entre 1850 y 1854.

El *Ederrena* fue construido en el astillero de Aguinaga por don José Manuel de Mutiozábal, y botado el 20 de agosto de 1849 <sup>224</sup>. Díaz,

<sup>214</sup> APG. Soraiz. Leg. 111-2828. Diligencias de propiedad y alistamiento del nuevo bergantín goleta «Almirante», a favor de los Srs. Aurrecoechea Hnos. Navío de 134 toneladas, valorado en 200.000 reales de vellón.

<sup>215</sup> APG. Soraiz. Leg. 111-2828. Certificado de registro en los folios 12 y 13 del Libro de Alistamientos de la Provincia de San Sebastián. 25 de noviembre de 1849.

<sup>216</sup> APG. Elosegui. Leg. 11-2837, pp. 186-189. Para la venta, apoderan a don José Lloret, del comercio de Cádiz.

<sup>217</sup> De porte de 91 toneladas y valor de 40.000 reales.

<sup>218</sup> Norberto Aurrecoechea sería el capitán hasta la botadura del «Almirante».

<sup>219</sup> Porte de 101 toneladas, tasado en 190.000 reales de vellón.

<sup>220</sup> APG. Soraiz. Leg. 111-2835. Construida en el astillero de Aguinaga, en 1856. La propiedad se repartía entre: Aurrecoechea (1/8). Sr. Oñatibia Excorea, del comercio de Sevilla (1/4). Sr. Francisco Alonso Garoz, de Sevilla (1/8). Sr. Joaquín M.<sup>a</sup> Aznar, de Sevilla (1/8). Sr. Antonio Zabaran, el capitán, (1/8).

<sup>221</sup> APG. Soraiz. Leg. 111-2834. Construido en el astillero de Aguinaga en 1855, con 183 toneladas de porte y valor por 260.000 reales de vellón.

<sup>222</sup> Portilla poseerá 1/3, al igual que el andaluz Prudencio Excorea, reservándose el resto los Aurrecoechea.

<sup>223</sup> Aparicio, C., obra citada.

<sup>224</sup> APG. Soraiz. Leg. 111-2828. Diligencias de propiedad. Construido por el Sr. Mutiozábal, en Aguinaga. 133 toneladas; valorado en 260.000 reales de vellón. Sera botado al agua el 20 de agosto de 1849.

quien encargó su construcción, era propietario en realidad de 1/4 parte compartiendo el resto con don Benito Aristizábal, la sociedad Altamira y Echeverría, José Antonio Lasquíbar y Celestino Albisu<sup>225</sup>.

Este último, don Celestino Albisu, sería el capitán hasta 1851, cuando cesó en el cargo para pilotar la corbeta *María*, como veremos más adelante. Antonio Arocena gobernaría desde entonces el *Ederrena*; todavía tras la muerte de Díaz, Arocena debía a éste 29.362 reales —quizá por cuestiones de comercio y navegación— que envió a sus herederos desde La Habana, a través de otro capitán, don José Antonio de Basterrechea<sup>226</sup>.

José Joaquín Díaz intervino además en diversas empresas guipuzcoanas en calidad de accionista como la sociedad minera *La Esperanza* o la fábrica de cordelería de don Manuel Arburúa, situada en el barrio de San Martín de San Sebastián, cuyo inmueble le pertenecía<sup>227</sup>.

#### V.2.8. *Aristeguieta, José Joaquín (de)*

También comerciante y capitular de la villa de San Sebastián, Aristeguieta efectuó unas cuantas contratas para dos navíos, de los cuales, como viene siendo habitual, poseía un porcentaje: el bergantín *Nueva Carmencita*<sup>228</sup>, construido en 1851, y el también bergantín *Paquete de San Sebastián*<sup>229</sup>.

Aristeguieta mantenía, por vínculos familiares y comerciales, una estrecha relación con La Habana<sup>230</sup>. Como también efectuaría su hermano José, cruzaría en varias ocasiones el Atlántico. Es más, Joaquín contrajo matrimonio en La Habana con una criolla llamada Olalla Galtés. De la unión nacerían tres hijos en la ciudad cubana: Joaquín (1838), Andrea (1839) y Mercedes.

En cuanto a su hermano, actuaría como representante del Ayuntamiento de San Sebastián en la liquidación de la herencia del coronel don Manuel de Zabaleta, quien había donado su fortuna a

<sup>225</sup> En 1855, se repartía del siguiente modo: Díaz (2/8). Manuel Hernaiz, de San Sebastián (2/8). Manuel Izaguirre, de San Sebastián (2/8). Celestino Albisu (1/8).

<sup>226</sup> En concreto, una acción de 39.000 reales.

<sup>227</sup> APG. Alzate. 1857, pp. 118-150. En la fábrica de cordelería disponía en 1857 de bienes por un monto de 55.923 reales de vellón. Otras propiedades eran la casería Gurruchaga, sita en Andoain, un porcentaje en el bajel «Fermin», y varias acciones de la plaza de toros de San Sebastián.

<sup>228</sup> APG. Soraiz. leg. 111-2830, pp. 130-137. Expediente de propiedad de 3 de octubre de 1851. Construido en Aguinaga, de porte 185 toneladas, y tasado en 260.000 reales, efectuará un mínimo de 10 periplos a las Antillas.

<sup>229</sup> Además, poseerá 1/4 parte del bergantín «Amistad», y otro porcentaje en el también bergantín «Madrileño».

<sup>230</sup> APG. Alzate, M., 1857, pp. 118-150. Testamento y reparto de bienes de Aristeguieta.

la Junta de Beneficencia de San Sebastián. En 1829 construyó, en el barrio de Igueldo, una casería de nueva planta titulada *Habana*.

Al fallecimiento de Joaquín, quedarían varias propiedades en la Gran Antilla, fruto de su asociación comercial con don José de Elizarán. Paradójicamente, Elizarán será otro de los personajes habituales en la navegación y emigración guipuzcoanas.

Entre las propiedades figuran seis casas en La Habana, por herencia de su mujer fallecida, tasadas en 1.500.000 reales de vellón <sup>231</sup>.

De la asociación con el citado Elizarán, poseía la casa n.º 36 de la calle del Obispo, tasada en 200.000 reales de vellón. Más otras seis en el pueblo de Guanajai, cuya mitad equivalía a 160.000 reales de vellón. Además, se citan en el reparto de bienes, varios créditos en la Isla de Cuba por un monto de 425.108 reales de vellón.

Y todo esto era sólo una parte de la inmensa fortuna de Aristequieta, cuyo caudal líquido era de 5.780.377 reales de vellón.

Como aseguraba Cola y Goiti, los ganchos no son tan sólo los que visten poncho <sup>232</sup>.

### V.2.9. *Lasala y Collado, Fermín. Duque de Mandas*

Don Fermín Lasala y Collado era miembro de uno de los clanes más importantes de la sociedad donostiarra <sup>233</sup>. Diputado a Cortes y Senador del Reino, primer Duque de Mandas, historiador <sup>234</sup> e importante hombre de negocios, este singular personaje participó también de forma indirecta en el complejo mundo del transporte de pasajeros.

Ligado por negocios familiares al desarrollo portuario de la provincia de Guipúzcoa, intentará potenciar el uso de San Sebastián y Pasajes, planificando su mejora. En 1851, la familia Lasala obtenía la concesión de las obras de la dársena de San Sebastián, por valor de 3.101.814 maravedíes <sup>235</sup>, de las que tuvo que ocuparse en solitario desde 1852, tras la muerte de su padre <sup>236</sup>.

<sup>231</sup> *Ibidem*. Estas eran la n.º 90, calle de la Ricla; n.º 70, calle de la Amargura; n.º 29, calle de la Lamparilla; n.º 60, calle de Montserrat, n.º 17, calle de Cuba, todas en La Habana.

<sup>232</sup> Cola y Goiti, J., obra citada.

<sup>233</sup> Aparicio, C., obra citada.

<sup>234</sup> Autor de un volumen sobre la historia de Guipúzcoa.

<sup>235</sup> AGG. Fondo Duque de Mandas, ss-82. El proyecto consistía en conseguir una dársena de flotación, diversos muelles, etc., para abrigo de los buques, que anclaban a refugio de la Isla de Santa Clara. Fermín Lasala llegaría a proponer el uso de una máquina de vapor para dragar el muelle antiguo.

<sup>236</sup> APG. Alzate, M., 1856, p. 124.

Respecto a Pasajes, Lasala era propietario de la mayor parte de los terrenos de Molinao<sup>237</sup>, donde luego fueron construidos los diversos muelles del enclave a medida que éste crecía en importancia.

La navegación, el comercio y las obras portuarias fueron, de este modo, algunas de sus principales actividades.

Tanto es así que, para 1840, ya se había planteado la posibilidad de fletar dos navíos para comerciar con América. Proyecto que consultó con su hermano Juan Bautista Lasala, instalado en Nueva York y dedicado a negocios mercantiles<sup>238</sup>.

En opinión del citado Juan Bautista, de América a San Sebastián no habría mayor problema para la carga de géneros. No así a la inversa puesto que «en buques españoles no se puede introducir aquí sino efectos del producto del suelo español y sus manufacturas...», con lo cual poco podía comerciarse<sup>239</sup>.

Abandonado el plan momentáneamente, en los años cincuenta Fermín Lasala se asocia a comerciantes cubanos para el afletamiento de dos buques. La construcción de dos corbetas para la Carrera de Indias, en copropiedad, seguramente en principio destinadas al intercambio de mercancías con la colonia antillana, le implicaron de alguna manera en el embarque de emigrantes. Aunque él se mantuvo ajeno a la práctica personal del enganche —en contraposición al resto de los comerciantes de San Sebastián de la época—, como es natural, sí se benefició de las ganancias obtenidas en el transporte de pasajeros.

La contratación de emigrantes sería efectuada, en realidad, por los sucesivos capitanes de las embarcaciones<sup>240</sup>. Estos se ocuparon de la búsqueda de individuos, del embarque, del cobro de pasajes... y de todo lo relacionado con los barcos (organización de viajes, arreglos en los bajeles, cargas y fletes...).

En 1853, en el Astillero de Aguinaga se daba fin a la corbeta titulada *María*<sup>241</sup>. Don Luis Mercero, capitán de navío, había encargado su contratación, si bien la propiedad se repartía del siguiente modo: 1/2 para Fermín Lasala, 1/4 de Mercero y otro cuarto de don Juan José Leunda, del comercio de La Habana.

<sup>237</sup> AGG. Fondo Duque de Mandas, ss-80.

<sup>238</sup> AGG. Fondo Duque de Mandas, ss-80. Correspondencia con su hermano.

<sup>239</sup> *Ibidem*. Carta fechada en Nueva York, el 30 de noviembre de 1840.

<sup>240</sup> Luis Mercero, Celestino Albisu, José M. Ansa...

<sup>241</sup> AGG. Fondo Duque de Mandas, ss-69. Acta de propiedad del 9 de octubre de 1853. Navío de 109 toneladas, valor por 280.000 reales vellón, construido en el astillero de Aguinaga.

Hasta 1860, la *María* culminó nueve viajes redondos, en términos de la época: nueve a La Habana y uno hasta Buenos Aires-Montevideo<sup>242</sup>. En muchas ocasiones, el consignatario era Leunda, quien parecía estar muy interesado en la importación de harinas<sup>243</sup>, ocupándose Mercero en su rol de capitán de contratar pasajeros.

La también corbeta *Lasarte* pertenecía a partes iguales a don José Elizarán y a Lasala<sup>244</sup>. Construida de igual modo en el astillero de Pasajes en 1855, fue capitaneada por don Celestino Albisu, quien desplegaría una incesante actividad a la búsqueda de pasajeros<sup>245</sup>. A diferencia de la anterior, en la *Lasarte* predominó el transporte de individuos sobre el de géneros mercantiles.

A fines de la década, Lasala dio fin a este tipo de negocios deshaciéndose de ambos navíos. Así, en 1859 otorgaría una escritura de permuta con don José de Elizarán<sup>246</sup>: la mitad de la *María* por la mitad de la *Lasarte*.

Un año más tarde, Lasala, como dueño único de esta última, apoderaría al capitán don Anselmo Ansa para que procediera a la venta «en La Habana o en cualquier otro punto»<sup>247</sup>.

Son muchos los nombres que tendríamos que añadir a esta relación, tales como:

- Vicente Ayesta, gestor de un negocio de coloniales, relacionado con los buques *Pascual* y *Casualidad*<sup>248</sup>.
- Altamira y Echeverría, sociedad en ocasiones proveedora de pasajeros, eso sin contar las múltiples inversiones del socio Fausto Echeverría en la compraventa de buques, o de Dionisio Echeverría en el enganche de pasajeros<sup>249</sup>.

<sup>242</sup> *Ibidem*.

<sup>243</sup> Una de las mercancías habituales transportadas por el buque, hasta La Habana, a cargo de Leunda. En 1858, el comerciante residente en Cuba crea la sociedad Leunda y Betelu, con José de la Cruz Betelu. El capital que aporta a la compañía, será paradójicamente la cuarta parte de la «*María*», que en 1860 vende a Elizarán. La cesión, se realizará a través de otra afamada casa donostiarra: Mercader e Hijos.

<sup>244</sup> AGG. Fondo Duque de Mandas. ss-69. 167 toneladas, 290.000 reales de vellón.

<sup>245</sup> Convenios de grupo, enganchas personales, etc. Destacar el uso de contratos impresos.

<sup>246</sup> APG. Elosegui, J., III-2836. 1859.

<sup>247</sup> APG. Elosegui, J., III-2837. 1860 pp. 268-269.

<sup>248</sup> Estudio de los protocolos de Guipúzcoa, 1840-1870.

<sup>249</sup> *Ibidem*.

- Lizasoain Hermanos, firma mercantil de primer orden, consignatario del *Sirena* y del *Milagro*, éste para el transporte de pasajeros, también copropietarios del *Felisa*<sup>250</sup>.
- Los hermanos Elizarán, José y Juan Manuel, residentes en La Habana, si bien interventores en la construcción de navío, transacciones mercantiles y también enganche de pasajeros.

Y todavía restaría citar a Minondo Hermanos, Brunet Hermanos, Eugenio Ripalda, consignatario para varios buques guipuzcoanos, amén de la Compañía Internacional de Navegación a Vapor.

O en último lugar, Venancio Bermingham, encargado de contratar mano de obra cualificada con destino a Filipinas por don Tomás Balbás, representante de la Compañía de Minas de Filipinas<sup>251</sup>.

### V.3. Ganchos navarros en el Valle del Baztán

La Navarra montañosa fue uno de los escenarios favoritos para la acción de los ganchos instalados en la cornisa cantábrica. Al menos, para aquellos cuyos buques partían de los puertos guipuzcoanos. Corriente que procedía en la práctica totalidad de la comarca geográfica del Valle del Baztán<sup>252</sup>.

Situado en el corazón de la montaña de Navarra, encajonado entre la frontera francesa, la provincia de Guipúzcoa y el resto del territorio navarro, el desplazamiento desde el Baztán hasta los puertos cantábricos era relativamente sencillo.

Los ganchos extendieron las redes de recluta en el valle desde fechas bien tempranas, atraídos por la elevada cuantía de sujetos deseosos de emigrar. El Baztán se convirtió en un vivero de pasajeros-emigrantes para las compañías, por lo tanto en un campo de acción muy rentable que no estaban dispuestas a desperdiciar.

Aunque en los primeros momentos la extracción de emigrantes estuvo liderada por las compañías francesas, en convivencia con ganchos navarros, con el tiempo éstos llegaron a crear negocios migratorios privativos, algunos de considerable importancia.

<sup>250</sup> *Ibidem*.

<sup>251</sup> APG. Orendain, F., leg. 111-83.

<sup>252</sup> Idoate Ezquieta, C., obra citada.

A pesar de todo, la necesidad de una salida al mar malogró la independencia total de los últimos, que siempre actuaron de acuerdo con armadores de otras nacionalidades.

En general, el comportamiento de los ganchos baztaneses era similar al del resto de los reclutadores activos en el País Vasco. Compañías y expedicionarios marcaron las pautas generales de la recluta en el Baztán, segunda en importancia para los puertos guipuzcoanos<sup>253</sup>. A continuación, analizaremos los ejemplos detectados en nuestra investigación.

### **V.3.1. Sarriá y Carrere**

Hacia 1850, don Agustín Sarriá y don Félix Carrere —afincados en Urroz (Navarra)— emprendieron una incesante actividad de contratación de pasajeros en su región de origen<sup>254</sup>. La asociación entre ambos individuos significó el surgimiento de una nueva compañía, que venía a sumarse a la amplia oferta de empresas migratorias y ganchos operantes en Navarra<sup>255</sup>.

El negocio abordaba, además de la contratación de pasajeros, especialmente en Navarra pero también en Guipúzcoa y País Vasco Francés, el transporte de los mismos hasta América.

Desde un primer momento, Sarriá y Carrere, contaron con dos factores a su favor:

- a) la localización geográfica de la empresa en una región de secular y elevado índice migratorio ultramarino, donde en consecuencia la obtención de emigrantes, no había de ser especialmente difícil.
- b) la experiencia personal de ambos individuos, ganchos al servicio de una compañía francesa en el ciclo anterior (1840-1842)<sup>256</sup>. Circunstancia ésta que les otorgaba un buen conocimiento de los métodos de captación, amén de múltiples contactos con otros agentes vascos, franceses y americanos.

Si bien el grueso de sus expediciones estaba conformado por emigrantes navarros, la sociedad no desdeñó la posibilidad de embarcar, en los navíos dispuestos por ellos, a otros vascos.

<sup>253</sup> Santiso González, C., Comunicación citada. Para el paréntesis de 1840-1842, los navarros significaron aproximadamente entre el 17 y 20 % de las salidas por Pasajes, registradas en la fuente notaria.

<sup>254</sup> Idoate Ezquieta, C., obra citada.

<sup>255</sup> En el Valle del Baztán, además de los aganchos autóctonos, actuarán guipuzcoanos y franceses; estos últimos extendidos a lo largo de la frontera franco-navarra.

<sup>256</sup> La sociedad era Echagoyen y Casanove. Ver apartado de ganchos franceses.

El puerto de Pasajes, tradicional salida de Navarra hacia el mar<sup>257</sup>, era uno de los enclaves tradicionales de embarque de la corriente migratoria navarra hacia América. No es extraño, por lo tanto, que Sarriá y Carrere, dirigieran hacia él los individuos captados por su compañía.

Circunstancia que, además, multiplicaba las posibilidades de éxito del negocio, puesto que a) el territorio de extracción se ampliaba a Guipúzcoa; y b) como armadores, podían pactar con otros ganchos el traslado de grupos de emigrantes.

Por ejemplo, en 1853 Carrere se hacía cargo de 95 personas reclutadas por don Pedro Campandegui<sup>258</sup>.

En 1856, fecha límite de sus actividades —según la documentación notarial—, declararían ante el escribano de Pasajes «que desde este puerto... tienen remitido algunos buques...»<sup>259</sup>. Bajelos enviados en dirección al Río de la Plata, en el sentido más amplio; Buenos Aires y Montevideo concretamente.

Efectivamente, el *Bengale* o el *Perla* partieron hacia América, a instancias de Sarriá y Carrere. Este último, según nuestros datos, adoptó el rol de armador, organizando las travesías. En 1853 lo hallaremos en Pasajes intentando resolver las múltiples dificultades que la navegación del *Bengale* —de la matrícula de Burdeos— había originado a la empresa.

Las pésimas condiciones climatológicas obligaron al navío a regresar a puerto, por lo menos en tres ocasiones. La corbeta había de partir en diciembre del 52, pero la primera salida se realizaría el 25 de enero de 1853; al día siguiente arriban nuevamente a Pasajes, para reintentarlo el 2 de febrero. El 5 de febrero llegan a Santander, de donde se hacen a la vela el 25, pero el temporal los arrastrará de nuevo a Pasajes. En marzo, todavía está anclada en el puerto guipuzcoano<sup>260</sup>.

<sup>257</sup> Navarra intentó, en repetidas ocasiones, lograr la jurisdicción de alguno de los puertos cantábricos, y obtener, así, una salida al mar. En 1401, Enrique III concedía a los navarros el privilegio de realizar carga y descarga de mercancías en el puerto de «Oiarso», Pasajes, como cita Gorosabel, P., *Las cosas memorables de Guipúzcoa*, vol. n.º 4, 2.ª edición, Bilbao, 1972. No es extraño que los puertos guipuzcoanos fueran lugar de parada para los emigrantes navarros. Ya en el siglo XVI, una Real Cédula de 1529 habilitaba los puertos de San Sebastián y Bilbao para las salidas a las Indias. Arrinda, D., «El puerto de San Sebastián durante los años 1855-1857», *Boletín de San Sebastián*, 1985.

<sup>258</sup> APG. Aguirre, J. A., 1853, pp. 5-6.

<sup>259</sup> APG. Aguirre, J. A., 1856, pp. 442-443.

<sup>260</sup> APG. Aguirre, J. A., 1853, pp. 141-142.

Pero, ya para el mes de febrero del 53, algunos individuos, asustados por la experiencia, solicitaban ser liberados de la obligación con los enganchadores, aduciendo «miedo al mar»<sup>261</sup>. Este sería el caso de Manuel Vergara, de 15 años, embarcado a instancias de su padre, quien opta por renunciar en marzo. Textualmente: «que por estos temporales, el chico Manuel, amedrentado por sí, y a más a instancias de su madre Martina, no quiere continuar por ahora el viaje...»<sup>262</sup>.

A la pérdida de pasajeros se añadía la petición de otros<sup>262</sup> de volver a sus casas mientras no variase el estado de la mar. Como harían los veinte que figuran en la tabla siguiente.

**TABLA 3**  
**Cuadro de pasajeros. Navío «Bengale»**

| Nombre                           | Vecindad               |
|----------------------------------|------------------------|
| Martín Juan de Zabaleta          | Lesaca (Navarra)       |
| Antonio Basterrechea             | Idem                   |
| Cristóbal Taberna                | Idem                   |
| José Bautista Sanz               | Idem                   |
| Juan Bautista Alzugaray          | Idem                   |
| Francisco San Paul               | Idem                   |
| José San Paul                    | Idem                   |
| Dolores Picavea                  | Idem                   |
| José M. <sup>o</sup> Carricaburu | Santesteban (Navarra)  |
| Fernando Sarobe                  | Idem                   |
| José Baquedano                   | Asiain (Navarra)       |
| Ramón Armendáriz                 | Idem                   |
| José Antonio de Juantorena       | Labayen (Navarra)      |
| Fermin José Arocena              | Zubieta (Navarra)      |
| Fermin Echeverría                | Saldías (Navarra)      |
| Martín Antonio Ayerza            | Idem                   |
| Sebastián Macinea                | Berástegui (Guipúzcoa) |
| Lorenzo Huici                    | Idem                   |
| Miguel Joaquín de Iburguren      | Amézqueta (Guipúzcoa)  |

FUENTE: Elaboración propia.

Por supuesto, los gastos aumentaban en la misma medida que los inconvenientes, hasta el punto de obligar a la sociedad a solicitar un préstamo para financiar la expedición<sup>263</sup>.

Los señores Ibarra y Mier, de Bilbao, cubrieron las necesidades de Carrere y Sarriá, entregando al primero 16.000 reales de vellón<sup>264</sup>,

<sup>261</sup> APG. Aguirre, J. A., 1853, pp. 141-142.

<sup>262</sup> APG. Aguirre, J. A., 1853, pp. 141-142.

<sup>263</sup> *Ibidem*. Carrere había mantenido, por su cuenta, a todos los pasajeros durante tres meses.

<sup>264</sup> APG. Elosegui, J., Leg. I-nuevo, pp. 83-85. El préstamo estará gravado con el 6 % anual, hipotecando para el pago la carga del buque.

a través de la casa mercantil donostiarra Altamira y Echeverría <sup>265</sup>.

Para 1856, la empresa dará fin a sus actividades. En el paréntesis fletaron el buque *Perla*, apoderando en nombre de la sociedad a don José de Michelena, procurador del Juzgado de Pamplona, quien quedaba encargado de la reclamación de pasajes impagados <sup>266</sup>.

Ese mismo año, Félix Carrere, por su parte, otorgaba igual autorización a la sociedad francesa Apestegui Hermanos, puesto que estaba decidido a emigrar a Buenos Aires <sup>267</sup>.

### V.3.2. Fort Martín, José

Afincado en Elizondo (Navarra), el clan de los Fort <sup>268</sup> aparece relacionado con la recluta de navarros y vascos, desde el arranque de la primera oleada migratoria.

El patriarca, Esteban Fort, actuaría a modo de gancho de base para sociedades francas de la época, tales como los Brie, Etchebarne y Lartique... al menos hasta 1854 <sup>269</sup>.

Por otra parte, la familia Fort experimentó el proceso migratorio en su propio seno, ya que dos hijos de Esteban partieron rumbo a América. De tal modo, en 1851, Pedro Julián Ezequiel obtuvo el consentimiento paterno necesario para trasladarse a La Habana <sup>270</sup>, y su hermano José Martín, lo haría en 1852 a los 24 años con destino a Buenos Aires <sup>271</sup>.

Este último, en los años siguientes cabeza visible de la compañía Fort, había ya reclutado algunos individuos para la sociedad francesa Apestegui Hermanos <sup>272</sup>.

Será una vez de regreso a su solar de origen en 1853, cuando José Martín se hizo cargo del pequeño negocio migratorio del padre

<sup>265</sup> Altamira y Echeverría participaron también en las actividades de recluta, como señalamos en el apartado de comerciantes guipuzcoanos.

<sup>266</sup> APG. Aguirre, J. A., 1856, pp. 404-405.

<sup>267</sup> *Ibidem*.

<sup>268</sup> Idoate Ezquieta, C., obra citada. *Voz Fort*.

<sup>269</sup> *Ibidem*. Esteban Fort falleció en 1855. En el testamento figuraban en América, Ezequiel Fort (hijo) en México y Martín José (hijo) en Buenos Aires. Además, la esposa de un tercer hijo, Nicolasa Fuero, vecina de Elizondo, heredaría en 1855 algunos bienes en la ciudad de Durango (México). Circunstancias que confirman la relación de los ganchos, en general, con el otro continente. Relación que bien podría ser comercial o familiar, aunque en la mayoría de los casos ambos factores se daban a la vez.

<sup>270</sup> *Ibidem*. APE. Elizondo. Martín Iñarra. 1851.

<sup>271</sup> *Ibidem*. APE. Martín Iñarra. 1852.

<sup>272</sup> *Ibidem*. *Voz Fort*.

otorgándole, también, un nuevo rumbo. Desde entonces, varios miembros de la familia formarían parte de la red de reclutamiento creada por José Martín Fort; en concreto, un hermano llamado Matías<sup>273</sup>, y el citado Esteban, patriarca del clan<sup>274</sup>.

Aun así, el delfín de los Fort no rompió el contacto con tierras americanas, trasladándose hasta Buenos Aires en repetidas ocasiones. En 1854 embarcaría, con gran parte de los reclutados por él, en la corbeta francesa *Coralie*<sup>275</sup>; igualmente, en 1855 se desplazó hasta el puerto de Pasajes, para embarcar en la fragata francesa *Francisco I*<sup>276</sup>.

Es más, para esa travesía otorgó testamento ante el notario de la villa y puerto, en favor de su madre viuda y hermanos. Cabe destacar que señaló una manda a favor de la que luego sería su mujer legítima, doña M.<sup>a</sup> Juana de Duhalde, residente entonces en Montevideo<sup>277</sup>.

Testamento que confirma la estrecha relación de la compañía Fort con la sociedad naviera francesa Apestegui Hermanos<sup>278</sup>. Colateralmente, también, la ligazón entre navarros y franceses, situados en torno la frontera, en lo que se refiere a temas migratorios.

La cooperación Fort-Apestegui significó el uso de los navíos de los segundos para el embarque de pasajeros reclutados por los primeros.

Durante el binomio 1856-1857, se incorporaría al negocio a un nuevo socio, también navarro: don Modesto Meoqui, gancho habitual en la extracción de emigrantes en Navarra y Guipúzcoa<sup>279</sup>.

Ya en la década de los sesenta, Fort continuaría aportando pasajeros a los buques franceses de Apestegui, a modo de proveedor para ellos, según era costumbre entre gran número de los ganchos navarros. En última instancia, tras su muerte, viuda e hijo dispondrían de diferentes intereses en tierra americana.

---

<sup>273</sup> *Ibidem*. Matías era también el representante general en la península de José Martín. En 1857, reconoce un capital de 34.000 reales de vellón a favor de José Martín, proveniente del cobro de pasajes en América.

<sup>274</sup> Obra citada. *Voz Fort, Esteban*.

<sup>275</sup> APG. Aguirre, J. A., 1854, pp. 199-201.

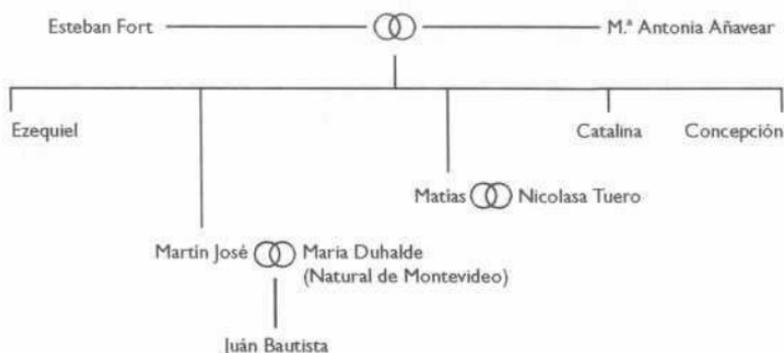
<sup>276</sup> APG. Aguirre, J. A., 1855, pp. 483-484. Nombra apoderado general al hermano Matías.

<sup>277</sup> APG. Aguirre, J. A., 1855, pp. 476-478. La madre, Antonia Añavear, y el hermano Matías eran los albaceas. Entre los encargos habían de ajustar cuentas con los Apestegui. Respecto a M.<sup>a</sup> Duhalde le asignaba un capital de 30 onzas de oro.

<sup>278</sup> *Ibidem*. Textualmente afirma «Declaro que me hallo metido en negocios mercantiles con los Apestegui Hermanos del comercio de Buenos Aires...»

<sup>279</sup> Idoate Ezquieta, C., obra citada, p. 34.

### GRAFICO 5 Arbol genealógico. Familia Fort Añavear



FUENTE: Idoate Ezquieta, C., *Emigración navarra del valle de Baztán a América en el siglo XIX*, Pamplona, 1989.

#### V.3.3. Ganchos bisagra: algunos ejemplos

Además de las compañías oficiales, será frecuente en Navarra, la existencia de ganchos esporádicos que, tras una o más reclutas masivas, desaparecían del panorama. A la sazón, proveedores de pasajeros, en forma de grandes grupos, para sociedades más poderosas.

En muchas ocasiones, una recluta de este tipo iba acompañada de la emigración personal del gancho o ganchos. Quizá ésta era una buena forma de comenzar una aventura propia: con las cuantiosas ganancias obtenidas con el transporte de sus convecinos. Repase-mos algunos nombres:

- Bartolomé de Guerendain:

Indistintamente figurará vecindado en Elizondo (Navarra) o del comercio de Buenos Aires<sup>280</sup>. Contrató unos 213 individuos en 1856 (embarcados con la Compañía Marítima de París), en su gran mayoría navarros, para no reaparecer en los protocolos guipuzcoanos<sup>281</sup>.

- Mariezcurrena, Bernardo:

Originario de Aldaz, Navarra, varios de sus hermanos (Martín y Juan Bautista) residían en la ciudad de Buenos Aires, adonde él mismo se trasladaría en 1854, a bordo de la *Charlemagne*<sup>282</sup>.

<sup>280</sup> En las contrataciones individuales afirma residir en Elizondo, pero en las de grupo, por el contrario, en Buenos Aires.

<sup>281</sup> APG. Aguirre, J. A., pp. 146-147.

<sup>282</sup> APG. Aguirre, J. A., pp. 246-247.

También reunidor de grupos, más o menos numerosos, que luego embarcaba, actuará en colaboración de otros hermanos, encargados de cobros allí.

- Modesto Meoqui

Gancho habitual en Baztán, entre 1857 y 1858 formó con José Martín Fort una compañía de recluta que absorbió la gran mayoría de los contratos efectuados en el Valle de Baztán <sup>283</sup>. Sin embargo, en nuestra documentación siempre figura a modo de comisionado de Apestegui Hermanos, franceses.

- Lorenzo Mariano Pastor

Avecindado en Labayen (Navarra), logró una recluta de más de cien individuos en 1851, embarcados en los navíos de los Apestegui <sup>284</sup>.

#### V.4. La trabazón americana: expedicionarios y compañías

Los ganchos llegados desde América, o dependientes de compañías instaladas en el Nuevo Mundo, estuvieron presentes en el proceso migratorio vasco desde el inicio del mismo.

Consustanciales a la emigración vasca, puesto que alargaron la estancia en el País Vasco al primer tercio del siglo XX, eran ya abundantes en las décadas centrales del siglo XIX. La presencia de los agentes americanos, se acentuaría en la medida en que aumentaba el volumen de vascos, dispuestos a «probar fortuna» en América.

Las iniciativas americanas, además, detentan una serie de particularidades que van desde la naturaleza de los ganchos, a los objetivos perseguidos por ellos. Particularidades que a grandes rasgos serían las siguientes:

- a) En primer lugar, es necesario advertir, respecto al origen y residencia de los ganchos americanos, que la gran mayoría eran individuos de origen vasco, o cuando menos contaban con un apellido de raíz euskara.

Circunstancia muy a tener en cuenta, no sólo para entender las pautas operativas de sus negocios migratorios, sino tam-

<sup>283</sup> Idoate Ezquieta, C., obra citada.

<sup>284</sup> APG. Aguirre, J. A., pp. 1106-1107.

bién porque este hecho subraya la importancia de las relaciones tribales en el proceso migratorio decimonónico <sup>285</sup>.

A veces, las empresas eran propiedad de emigrados vascos que, instalados en América, abordaban el negocio fuera personalmente, fuera mediante engarces familiares o mercantiles.

No siempre será así. En ocasiones, los gestores del negocio poco o nada tenían que ver con el País Vasco, empleando entonces a agentes autóctonos a modo de consignatarios.

También indios y criollos, que por diversas razones habían regresado al solar de origen, aprovecharon la coyuntura para crear una compañía de enganche. Un amplio abanico de personajes enganchadores, difícilmente clasificables, vinieron a sumarse al ya de por sí complicado negocio de recluta instalado en el País Vasco.

- b) Respecto a los sistemas operativos, los ganchos americanos introdujeron una importante novedad: la contratación de mano de obra en el País Vasco. En otras palabras, el emigrante partía hacia una hacienda, negocio, proyecto... americano con la seguridad de encontrar colocación.

Pero esta cuestión será analizada en el capítulo siguiente.

Atendiendo a los métodos empleados en la captación de pasajeros-emigrantes, los americanos desarrollaron tres fórmulas básicas:

1. Creación de compañías para la recluta y transporte.
2. Organización de expediciones ocasionales en el territorio vasco, en la mayoría de los casos según convenios escriturados en América.
3. Contratación de mano de obra mediante consignatarios o encargados.

La creación de compañías de navegación, junto a la llegada al País Vasco, en concreto a Guipúzcoa y Navarra, de ganchos para expediciones puntuales fueron, las pautas operativas más frecuentes para la consecución de pasajeros-emigrantes.

Mientras las primeras escasearon, si nos atenemos al gran número de sociedades existentes en la Provincia, los *expedicionarios*

<sup>285</sup> Esas relaciones de parentesco serán también el armazón que sustente, el llamado efecto eslabonamiento. Es decir, la emigración por llamada de parientes, o amigos situados en América.

fueron abundantes en las décadas centrales del siglo. Aunque independientes entre sí, compañías y agentes autónomos mantuvieron estrechas relaciones, vinculados por unos objetivos comunes.

#### **V.4.1. La organización de grupos de pasajeros**

Los ganchos-expedicionarios actuaban, una vez llegados al País Vasco, en una comarca e incluso en una localidad concreta, a la cual les unía alguna clase de vínculo. Asentados temporalmente en ese punto geográfico, daban paso a la recluta, para la cual podían emplear también agentes-base a su servicio. Cuando lograban hacerse con un nutrido grupo de pasajeros, los embarcaban en determinados navíos de acuerdo con los armadores o la compañía de navegación encargada.

Culminada esa misión concreta, el agente volvía a América, bien definitivamente bien para regresar al cabo de un tiempo a la búsqueda de nuevos pasajeros. Para el retorno, aprovechaban el buque en el cual embarcaban al grupo, ajustando con el armador el flete. En bastantes ocasiones, la travesía será gratuita.

Entre los numerosos ejemplos de ganchos americanos, hemos entresacado algunos ejemplos<sup>286</sup>, a nuestro juicio, más representativos:

- **Juan Etchegaray**, natural de Hasparren (Francia), si bien vecindado en Montevideo.

En 1841, embarcan con la sociedad gala de Etchagoyen y Casanobe 133 pasajeros con destino a Montevideo desde el puerto de Pasajes<sup>287</sup>. Gran parte de ese grupo de 82 personas fue reclutado, en realidad, por José Mariano Illarraz. También vecino de Montevideo<sup>288</sup>, originario de Irurita (Navarra).

Más aún, ambos ganchos (Etchegaray e Illarraz) compartían oficio: maestro de obra prima<sup>289</sup>. Coincidencia que, unida al lugar de hábitat (Montevideo), apuntalan la posibilidad de una expedición planificada, desde la República Oriental, a la búsqueda de mano de obra cualificada.

<sup>286</sup> Véase el apéndice para la relación completa de ganchos.

<sup>287</sup> APG. Aguirre, J. A., 111-2332, pp. 306-307.

<sup>288</sup> APG. Aguirre, J. A., 111-2332, pp. 301-302. El 19 de noviembre de 1841 Illarraz entregaba los 82 pasajeros a Etchegaray.

<sup>289</sup> *Ibidem*.

En el protocolo firmado por Etchegaray e Illarraz, se incluye la relación de emigrantes navarros que figura en la página siguiente.

- En la década siguiente, don **Pedro Cortaberría**, «... domiciliado hace dos años en Buenos Aires, desde cuyo punto vino a este País con el objeto de proporcionar pasajeros...»<sup>290</sup>, será uno de los exponentes más claros del tipo de actuación desarrollada por los ganchos americanos.

De regreso a Guipúzcoa, en 1855, para la recluta de emigrantes, mantuvo esa actividad cuando menos hasta 1858. En ese paréntesis, Cortaberría extrajo un buen número de individuos vascos embarcados con diferentes armadores habitualmente donostiarros<sup>291</sup>.

Pero en el ínterin, realizaría diversos viajes entre ambos continentes, siempre en los buques en los cuales embarcaba a los pasajeros que él mismo había captado.

Así por ejemplo, en 1855 retornaría a Buenos Aires con su mujer M.<sup>a</sup> Ana de Arechaga a bordo de la corbeta *Lasarte* junto a un grupo indeterminado de emigrantes a su cargo<sup>292</sup>.

Año en el cual había estado asociado a Ignacio Iñurretegui, también vecino de Buenos Aires, para una expedición<sup>293</sup>. Más adelante, Iñurretegui sería su representante de cobro de pasajes en la ciudad rioplatense, junto a Javier Gurruchaga y Julián Letamendi<sup>294</sup>.

En 1856, repetiría el viaje a la Argentina también a bordo de la *Lasarte*, apoderando en esa ocasión a Pedro Celestino Udave<sup>295</sup>, encargado general a su vez del gancho guipuzcoano Javier Gurruchaga.

- Por último, es necesario señalar el papel desempeñado por los capitanes de navío receptores de encargos en América.

<sup>290</sup> APG. Orendain, J. F., 1855, pp. 292-293.

<sup>291</sup> Cabe destacar la estrecha relación que mantuvo con el capitán de navío, Celestino Albisu, encargado de la corbeta «*Lasarte*».

<sup>292</sup> APG. Orendain, J. F., 1855, pp. 292-293.

<sup>293</sup> APG. Elosegui, J. J., Leg. 2 nuevo, pp. 539-540.

<sup>294</sup> APG. Elosegui, J. J., Leg. 6 nuevo, pp. 580-581.

<sup>295</sup> APG. Aguirre, J. A., 1856, pp. 667-668.

TABLA 4

| Nombre  | Vecindad  | Pasajes        |
|---|-----------|----------------|
| Hilario Elisalde . . . . .  | Elizondo  | 70 patacones * |
| José M. <sup>a</sup> Elisalde . . . . .   | Elizondo  | Idem           |
| Manuel Blanco . . . . .   | Villabaja | Idem           |
| Pedro Miguel Iturrioz<br>Joaquina Illarraz<br>María Zozaya . . . . .<br>Martín Illarraz | Irurita   | 215 patacones  |
| Juan Martín Echeverría . . . . .  | Arizcum   | 140 patacones  |
| Franco Arecheir. . . . .  | Gaztelu   | Idem           |
| Martín Saminenea . . . . .  | Alduides  | 70 patacones   |
| Juan Bastanchury . . . . .  | Alduides  | 70 patacones   |
| Francisco Inda . . . . .  | Garzain   | Idem           |
| Juan Felipe Sempetenu . . . . .   | Irurita   | Idem           |
| Josefa Zubizarreta . . . . .  | Gaberin   |                |
| Francisco Zubizarreta . . . . .   | Gaberin   | 175 patacones  |
| Martín Lombide . . . . .  | Gaberin   |                |
| Joaquina Illizmar . . . . .   | Irurita   |                |
| Martín Dominzain . . . . .  | Irurita   | 105 patacones  |
| Miurela Dominzain . . . . .   | Irurita   |                |
| Juliana Eguimendia . . . . .  | Goizueta  |                |
| Feliciana Zabala . . . . .  | Goizueta  |                |
| Carmen Zabala . . . . .   | Goizueta  | 140 patacones  |
| Perico Zabala . . . . .   | Goizueta  |                |
| Juana Fca. Etcheverría . . . . .  | Alcoz     | 70 patacones   |
| José Goicoechea . . . . .   | Vera      | Idem           |
| José Estébano Goicoechea . . . . .  | Vera      | Idem           |

\* La moneda es patacón de 960 reis cada uno.

A título de ejemplo, en 1842 Luis Guillermo Fremont aprovecharía la arribada al puerto de Pasajes, con el bergantín *El Indio*, para reclutar pasajeros atendiendo a los términos de un convenio firmado en Montevideo con Juan Alday, natural de Elizondo (Navarra) <sup>296</sup>.

Otros casos más velados, dada la parquedad de datos que los protocolos aportan, serían los del caraqueño José E. de Villanueva, quien embarcaría en el bergantín *Pascual* 48 individuos con un destino poco frecuente: La Guayra <sup>297</sup>.

O bien el de don Manuel de Cifuentes, enganchador que obtuvo un mínimo de 27 individuos para el navío *Tres Hermanos* con

<sup>296</sup> APG. Aguirre, J. A., III-2334, B, pp. 16-17.

<sup>297</sup> Diferentes escrituras individuales. Escribanía de Pasajes.

destino a Montevideo<sup>298</sup>. Miembro importante del comercio de la ciudad, participe en la introducción de inmigrantes junto a otros capitostes como Doroteo García, Jaime Cibils...

Personajes dificultosos, puesto que desconocemos si se trataba de capitanes de navío, representantes de compañías... Pero sirvan, al menos, para corroborar la permanente presencia de agentes americanos en territorio vasco, y lo que es más importante, el interés por los emigrantes vascos, generado en el Nuevo Mundo.

#### **V.4.2. Arizabalo Hermanos (1840-1850)**

La compañía de Arizabalo Hermanos, del comercio de Montevideo, comenzaría sus operaciones en el País Vasco en torno a la década de los cuarenta.

Dirigida por Santiago de Arizabalo y Franchessi en la provincia de Guipúzcoa, sería su hermano Juan, residente en la ciudad americana, el verdadero motor de la empresa.

Desde Pasajes, solar originario de la familia<sup>299</sup>, Santiago desplegaría su actividad captadora hacia la provincia hermana de Vizcaya, quizá ante la inmensa competencia entre enganchadores en Guipúzcoa.

La creación y desarrollo del negocio sería pareja a los avatares de la familia Arizabalo. De ascendencia vasca, pero oriundos de México, Santiago y Juan de Arizabalo y Franchessi nacen en Jalapa (México), donde su abuelo, capitán de la Carrera de Indias se había establecido.

A pesar de ello, todavía eran propietarios de algunas fincas en Guipúzcoa, heredadas por los hermanos Arizabalo tras la muerte del padre (Santiago de Arizabalo y Noblecia) en la villa de Pasajes en 1836<sup>300</sup>. El óbito, con el consiguiente reparto de bienes, originaría el regreso de Juan Arizabalo y Franchessi, en tanto sus hermanos Santiago y Manuel se hallaban en Jalapa<sup>301</sup>.

<sup>298</sup> *Ibidem*.

<sup>299</sup> Incluso contaron con un comisionado en la villa de Bilbao: don Eugenio Arriarán.

<sup>300</sup> Ver árbol genealógico. Entre los bienes, las casas n.º 6, 8, 48, 83 y 84 de Pasajes. La habitación 2.ª de la casa n.º 96, la 1.ª de la 99, el almacén de la casa 108, y el caserío Axular, en Alza. La herencia incluía también varios créditos y acciones: 60 acciones de la Compañía del Guadalquivir, de a 2.000 reales de vellón; un vale de 600 pesos, 24 de igual tipo de la Compañía de Filipinas, y 10.000 reales de haberes contra la villa de Pasajes, y de diversos personas. APG. Arizmendi, J. J., 111-186, pp. 110-145.

<sup>301</sup> *Ibidem*.

Pero unos años más tarde (1841) será Santiago quien se instale de forma estable en la villa de Pasajes, donde en combinación con Juan se dedicó a la extracción y transporte de emigrantes. La aventura resultaría ser un ensayo fracasado de retorno de indiano, puesto que en 1850 sin aducir las causas decide su regreso a Buenos Aires con toda su familia, nombrando como apoderado a don Ramón de Arizabalo, presbítero de Lezo<sup>302</sup>.

El análisis de la documentación hace pensar en una partida obligada, puesto que en 1857 Santiago cancelaba desde América una serie de deudas adquiridas en el País Vasco en 1849; año en el cual conseguía un préstamo de 5.224 reales de vellón bajo la garantía de la hipoteca de todos sus bienes en Pasajes<sup>303</sup>.

La incursión de la compañía en la recluta de emigrantes también estuvo jalonada de contratiempos. Así, en 1842, un grupo de pasajeros a su cargo, rompía el compromiso dadas las irregularidades de la sociedad<sup>304</sup>. Situación complicada, máxime dado el origen de los pasajeros, quienes procedían de Vizcaya.

Los Arizabalo prometieron a los emigrantes que el buque partiría de Pasajes el 1 de marzo. Instalados en una fonda de la villa guipuzcoana, la salida del navío fue retrasada hasta el día 28, fecha en la que tampoco apareció la prometida corbeta *Minerva*. Pero los gastos eran insostenibles, como narran ante el escribano de Pasajes:

«Se vieron obligados a quedar en posada... y por el tiempo transcurrido han gastado en su manutención los pocos reales que tenían y por lo tanto se ven reducidos a la más estricta miseria... no pueden soportar por más tiempo el gasto diario que tienen...», razones por las cuales optan por embarcarse con la compañía de los Picavea Hermanos, fletadores de la corbeta *Gabriela*, cancelando el compromiso adquirido con los Arizabalo.

El grupo de pasajeros había sido captado mediante la propaganda que la compañía efectuaba en la ciudad de Bilbao a través de pasquines<sup>305</sup>. Allí tenían por gancho comisionado a don Eugenio Arriaran. Los reclutados de tal modo fueron:

- José Ibaizabal con su esposa, un niño pequeño y el criado Eugenio Gardui.

<sup>302</sup> APG. Aguirre, J. A., 111-179 p. 110.

<sup>303</sup> APG. Soraiz, M. J., 1857, pp. 55-58. El préstamo fue concedido por don Gerónimo Imaz, Vicecónsul de la República de México en Bayona. En 1857, la deuda crecía 2.354 reales, debido a los intereses.

<sup>304</sup> APG. Aguirre, J. A., 111-2333, pp. 155-159.

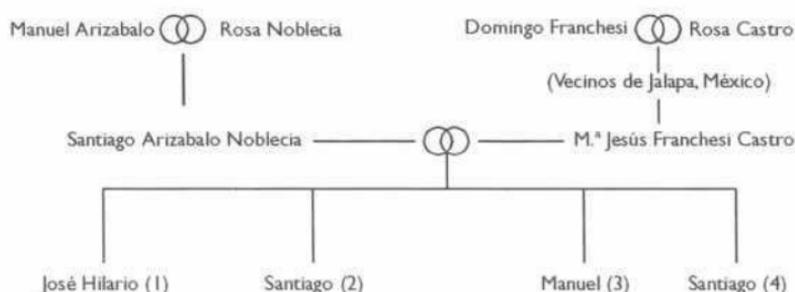
<sup>305</sup> *Ibidem*.

- José Esnal con su esposa, M.<sup>a</sup> Ignacia de Arrigorriaga, y una niña llamada Francisca.
- Tiburcio Jiménez con su esposa, Margarita de Nolva, y un niño.
- Segundo Milicua con su esposa, Rosa Luasa.
- Andrés Begoña.
- Cristóbal Garayta.
- Pío Oreta.
- Antonio Eguiren.
- José Laredo.
- Rita Celaya.

Algunas contratas individuales de pasaje, en su gran mayoría cedidas a los Brie para el cobro<sup>306</sup>, así como el apoderamiento a otros individuos para la reclamación de pasajes impagados<sup>307</sup>, constituirían las últimas actividades de los Arizabalo Hermanos.

El intento de la compañía por abrirse camino en un negocio saturado y dominado por las más variadas compañías de recluta, acabó en el momento en que Santiago de Arizabalo retorna definitivamente a la América del Sur.

### GRAFICO 6 Arbol genealógico. Familia Arizabalo Franchesi



FUENTE: APG. Elizalde, J. A., Leg. 2331, 1837.

(1) Muerto en 1837.

(2) En 1837, residente en Jalapa.

De 1840 a 1842 estante en Pasajes.

En 1850, regresa con su familia a Montevideo.

(3) En 1837, residente en Jalapa.

En 1842 residente en Montevideo.

(4) En 1837, residente en Jalapa.

<sup>306</sup> APG. Aguirre, J. A., 1850, pp. 138-139.

<sup>307</sup> APG. Aguirre, J. A., 111-2334, pp. 160-161. En 1843 apodera al Procurador, del Juzgado de Primera Instancia, de Marquina. El mismo año, al también procurador de Corella (Navarra), don Antonio Muro.

### V.4.3. *Compañía argentina de navegación a vapor: don Nicolás de Soraluce*

La Compañía Argentina de Navegación a Vapor, con sede en Buenos Aires, hizo su aparición en el País Vasco en 1855<sup>308</sup>.

Orientada hacia la recluta y transporte de emigrantes al Río de la Plata, por vez primera en el ámbito guipuzcoano era introducida la navegación a vapor al planificar una travesía atlántica desde el puerto de Pasajes. Intento fallido, como analizaremos más adelante, por las dificultades en la preparación del buque. Finalmente, Soraluce, hubo de recurrir a un tradicional velero francés.

Para el desarrollo del proyecto en la provincia, la compañía designó un consignatario: don Nicolás de Soraluce y Zubizarreta, originario de la villa de Zumárraga (1820-1884)<sup>309</sup>. Individuo que también era, según nuestra fuente documental, socio de la compañía<sup>310</sup>.

Personaje singular, en cuanto que su biografía personal estará estrechamente relacionada con el ámbito económico americano. Soraluce emigró a los 16 años a la América, a bordo de la corbeta francesa *Guatimozin* desde Burdeos, regresando a Guipúzcoa definitivamente en 1855, año en el cual surge el proyecto de la Compañía de Navegación Argentina<sup>311</sup>.

Durante el paréntesis, en América trabajó en la casa mercantil de Francisco Arce y Compañía, establecida en el pueblo de Victoria, provincia de Entre Ríos. Cuando ésta desaparece, Soraluce crea junto a uno de los antiguos socios (Iñarra) una nueva casa de comercio vigente hasta 1843.

Entre 1843 y 1847, Soraluce, ya independizado, se dedicaría al giro comercial en la cuenca del Paraná, para, a partir del 48, instalarse en la ciudad de Buenos Aires. Mientras tanto, viaja en varias ocasiones al continente europeo, para visitar las más importantes plazas mercantiles<sup>312</sup>.

Por fin, en los años cincuenta, decide retornar a su solar de origen, toda vez que había reunido un considerable capital calculado en 1856 en 35.000 pesos fuertes<sup>313</sup>.

<sup>308</sup> Los primeros datos sobre la recluta datan de fines de agosto de 1855. APG. 1-4550. Escribanía de Mondragón.

<sup>309</sup> Cruz de Jaka, A., *Don Nicolás de Soraluce y su tiempo. 1876-1885*, Zarauz, 1984.

<sup>310</sup> APG. Aguirre, J. A., 1856, pp. 261-272.

<sup>311</sup> En su obra *Historia de Guipúzcoa*, San Sebastián, 1863, Soraluce incluye una pequeña autobiografía de gran interés.

<sup>312</sup> *Ibidem*.

<sup>313</sup> APG. Alzate, L., 1856. Contrato matrimonial, pp. 42-45.

Desde entonces, Soraluze pasa a formar parte de la elite socio-económica de San Sebastián, sobre todo tras su matrimonio con Pepita Bolla, hija de un afamado comerciante donostiarra<sup>314</sup>.

Además de ocuparse en el comercio, compraventa de buques, empleó parte de su fortuna en la creación de una fábrica de hierros en Vera de Bidasoa<sup>315</sup>. También ocupa diversos cargos públicos, tales como la alcaldía de San Sebastián<sup>316</sup>, o la asistencia a Juntas generales por su villa natal de Zumárraga<sup>317</sup>. Incluso llega a escribir algunos libros de historia sobre Guipúzcoa; labor que le valió la entrada como miembro de número en la Academia de Historia<sup>318</sup>. Todo un personaje.

Sobre las actividades de recluta, éstas se extendieron entre 1855 y 1856, bienio de actuación de la Compañía Argentina y época durante la cual el gerente Soraluze era también el cónsul argentino en San Sebastián por el estado de Buenos Aires<sup>319</sup>. Circunstancia de gran importancia, ya que los Estados americanos acostumbraban a emplear a sus cónsules para la captación de emigrantes, a modo de agencias de colonización<sup>320</sup>.

Fuera un agente de captación al servicio del estado bonaerense, o bien un simple comerciante con intereses en una compañía de navegación, la recluta organizada por Soraluze tuvo una amplia respuesta en Guipúzcoa. Para la consecución de pasajeros emplearía los métodos clásicos:

- a) Creación de una red de reclutamiento, en la que se integran comisionados esparcidos por la geografía vasca, actuando él mismo como gancho<sup>321</sup>.
- b) Firma de acuerdos y convenios con otros agentes, quienes reunían grupos elevados de emigrantes. Así, por ejemplo, José

<sup>314</sup> Hija de Pedro Bolla y Celesta Domerq. Sobre la importancia de Bolla como comerciante: Aparicio, C., obra citada.

<sup>315</sup> En principio, la sociedad tomó el nombre de Soraluze y Compañía. En 1858, adquiere el rango de comanditaria. Los socios eran: Soraluze, Manuel Blandin, del comercio de Liverpool, Ibarra Hermanos y Compañía, de Bilbao, José M.<sup>a</sup> Araquistain, de Deva, Pedro M.<sup>a</sup> Queheille, de San Sebastián y Antonio Minondo, del comercio de San Sebastián. Desde entonces la sociedad se titula Fábrica del Hierro del Vidasoa, sita en Vera de Bidasoa, aunque razón social será Soraluze y Compañía. APG. Elosegui, J., Leg. 7 nuevo, pp. 246-253.

<sup>316</sup> Aparicio, C., obra citada.

<sup>317</sup> Cruz de Jaka, A., obra citada.

<sup>318</sup> Ingreso fechado en 1884.

<sup>319</sup> El nombramiento data de 1856.

<sup>320</sup> La mayoría de los estudios migratorios, pero sobre todo los informes consulares, remarcan una y otra vez la importancia de los cónsules americanos en la emigración peninsular.

<sup>321</sup> Entre otros, Manuel Arana, de Mondragón, Ignacio Bombalier, de Azpeitia...

Miguel de Altube pactaba con la Compañía a través de Soraluce, el coste de transporte de 200 pasajeros en 1855<sup>322</sup>. Iñurretegui y Cortaberría lo harían por 75 emigrantes<sup>323</sup>.

Pero el éxito inicial, en lo que se refiere a lograr pasajeros, se vería enturbiado por los insalvables contratiempos para iniciar la travesía. Contratiempos derivados de las dificultades técnicas con el vapor, llamado *Vapor Primer Argentino*, que se hallaba en Inglaterra preparándose para la navegación.

Inicialmente, el buque saldría de Pasajes a fines de septiembre de 1855, pero todavía en diciembre de ese año el vapor no había llegado a Pasajes, y es más, el capitán Sr. Dognel aseguraba que «el vapor no vendrá a recibir pasajeros, ya por las pruebas insatisfactorias que han tenido lugar como por ignorar el tiempo que aún precisaría para recibir el vapor en el estado de perfección en que debía hacerlo...»<sup>324</sup>. Mientras tanto, desde el puerto guipuzcoano «habían salido cinco o seis buques... para el mismo destino...» de Buenos Aires<sup>325</sup>.

La sociedad se encontraba en un serio aprieto, ante la inquietud de ganchos y pasajeros. Los últimos, muchas veces instalados en fondas de la villa pasaitarra sin medios económicos suficientes para subsistir durante tan largo tiempo.

Las circunstancias obligaron a fletar un navío de vela francés, en concreto el *Louis Gaveaux*, renovando convenios anteriores. De tal modo, el celebrado con Altube fue anulado por otro con nuevas condiciones, para el embarque de 250 a 300 pasajeros en enero del 56<sup>326</sup>.

Soraluce tuvo que hacer frente a las cuantiosas pérdidas, aceptando reducciones en el coste del billete por pasajero. En concreto, se descontaban tres duros por pasajero de proa y seis por los de cámara «a modo de bonificación». Por otra parte, la responsabilidad en pérdidas o ganancias obtenidas por la travesía, corría a iguales partes entre él, como armador, y el proveedor Altube. Este viajaría gratis en cámara con una hija pequeña a cambio de «sus servicios» en el reparto de víveres y en cualquiera otras operaciones análogas...<sup>327</sup>.

<sup>322</sup> APG. Izaguirre, M., I-4181, pp. 260-261. 1855.

<sup>323</sup> APG. Soraiz, M. J., III-2834. 1855, pp. 250-252.

<sup>324</sup> APG. Alzate, M., III-112. 1856, pp. 3-6.

<sup>325</sup> *Ibidem*.

<sup>326</sup> *Ibidem*.

<sup>327</sup> *Ibidem*.

Pero, además, el retraso afectaba a los víveres y mercaderías, depositadas en Burdeos, que el vapor tenía previsto embarcar en su viaje desde Inglaterra. Ello sin tener en cuenta las solicitudes de viajeros, ansiosos de romper el compromiso con la Compañía Argentina ante los continuos retrasos; por ejemplo, Domingo Mateo y su mujer, M.<sup>a</sup> Luisa Aguirre, quienes obtuvieron la *libertad* en diciembre del 55<sup>328</sup>.

Después de ese único periplo a cargo del *Louis Gaveaux*, la Compañía Argentina, así como Soraluze a modo de consignatario-enganchador, desaparecerán del negocio migratorio guipuzcoano.

---

<sup>328</sup> Archivo Municipal de Azpeitia. Protocolos notariales. Azpeitia, 1855.

## **CAPITULO VI**

**CAPITALES AMERICANOS Y CONTRATACION DE MANO  
DE OBRA. JORNALEROS, FERRONES, SERVICIO  
DOMESTICO...**



Obtener una colocación en América era la primera, y más importante, tarea del emigrante tras su arribada al Nuevo Mundo. Pero esta trascendente cuestión quedaba resuelta para algunos individuos antes de cruzar el Atlántico.

Las posibilidades de emigrar, con ciertas garantías, eran las siguientes:

- a) Que alguna persona establecida en América solicitara a determinado(s) pariente se trasladara junto a él, ofreciendo trabajo, o cuando menos alojamiento. Fórmula que en los estudios migratorios es conocida por el nombre de «efecto eslabonamiento», de gran importancia en determinadas corrientes europeas como la italiana <sup>329</sup>.
- b) Aceptar la oferta de algún negociante americano, interesado en obtener mano de obra. El contratista aseguraba el compromiso con el operario mediante la escrituración de contratos ante notario. Estos serán proyectos bien planificados, con la intención de obtener cierto número de colonos, o bien determinada mano de obra, especializada en diferentes oficios.

En este epígrafe examinaremos la extracción de emigrantes en Guipúzcoa mediante el segundo de los sistemas citados. Tan importante como

---

<sup>329</sup> Sobre el sentido estricto del efecto eslabonamiento, existen varias teorías. Por utilizar una genérica, sirva la definición de MacDonal: «es aquel movimiento por el cual los presuntos emigrantes se enteran de las oportunidades, son provistos de transporte, y obtienen su inicial ubicación y empleo, por medio de relaciones sociales primarias», incluida entre otras tesis en Baily's, «La cadena migratoria de los italianos a la Argentina», en Devoto, F.-Rosoli, G., obra citada, p. 45. Santiago González, M. C., «Emigración Vasca entre 1840 y 1870. Pautas de análisis acerca del éxito vasco en América: Cadenas familiares, primeras letras y otras consideraciones», Boletín de la ADEH, 1993, n.º XI.

la emigración por llamada, aunque mucho menos conocida, la contratación formal de colonos estará caracterizada por una serie de peculiaridades, consideradas propias de la corriente migratoria ultramarina de fines del siglo XIX y primeras décadas del siglo XX.

La existencia de contratistas americanos, en fechas tan tempranas (1840), demuestra que no sólo durante la etapa de la emigración *en masa* (1880-1930) funcionaron las llamadas Agencias de Colonización. Oficinas promovidas por los gobiernos americanos para la consecución de inmigrantes y colonizadores.

Aunque con indiscutibles diferencias, ya que las incursiones de mediados de siglo partían de empresarios particulares, con toda seguridad las Agencias fueron sucesoras de los proyectos en la época que nos ocupa (1830-1870). Factor decisivo, porque cuando la recluta se masifica a fines del siglo pasado, ya tenía marcados los circuitos de búsqueda de colonos u operarios, de mano de obra en resumen.

Por otra parte, los casos de contratación llevados a cabo en Guipúzcoa entre 1840 y 1870, evidencian que la selección del tipo de emigrante, ya fuera respecto a la especialización de mano de obra, a la edad, estado civil, o incluso procedencia geográfica<sup>330</sup>, era una práctica frecuente ya en las décadas centrales del siglo pasado.

Una última consideración sobre el tema nos obliga a replantearnos la tesis generalizada en los estudios migratorios internacionales<sup>331</sup>. Según la cual, los Estados americanos buscaron en los países del Norte de Europa mano de obra especializada, y en los del Sur meros jornaleros y campesinos.

Quizá el caso vasco ha de ser entendido como una excepción dentro de la corriente migratoria europea; quizá la carencia de investigaciones, para el período en cuestión, ha velado ciertas realidades. De una u otra forma, lo cierto es que los capitalistas americanos, buscaron en el País Vasco determinados especialistas, en función de sus necesidades. Y la contratación no fue una reclutada *a ciegas*, más bien al contrario se efectuó bajo condiciones específicas.

Para el potencial emigrante, los convenios de trabajo ofrecían importantes ventajas, frente a las de simple obligación de embarque. Por un lado, el sueldo, la vivienda y la alimentación eran papeletas solucionadas. Además, el costo del viaje, del pasaporte, del equipo... estaba asegurado mediante el préstamo que el contratista efectuaba, a cargo de las ganancias en América. También

<sup>330</sup> Por ejemplo, los diversos casos de recluta de ferrones, o el de la hacienda Talambo de Perú.

<sup>331</sup> Desde el País Vasco, partió un buen número de artesanos, tales como confiteros, alpargateros, armeros, albañiles...

el punto de destino había sido seleccionado antes de la partida. Las necesidades totales del colono eran resueltas por el negociante que ofertaba el trabajo en Ultramar.

No es extraño, por lo tanto, que las diversas proposiciones llegadas hasta Guipúzcoa, fueran bien aceptadas por la población. Al menos, mientras no comenzaron a propagarse los abusos cometidos con los ya emigrados, tanto durante la travesía, como una vez en América, donde el trabajo prometido bien no existía, o acababan reducidos a la semiservidumbre y pobreza <sup>332</sup>.

Tal y como veremos, en los diferentes casos que se dieron, el número de reclutados siempre fue cuantioso, máxime atendiendo al plazo temporal en que se realizaba la captación, en general entre dos y tres meses.

La contrata, auténtico *convenio laboral* por su forma y el tipo de cláusulas incorporadas, era el instrumento que ligaba a emigrante y contratista americano. Pero ¿cómo efectuaban éstos la recluta?

Es preciso recordar que en el período que analizamos, la recluta y contratación de colonos, y/o trabajadores, respondería siempre a las necesidades concretas de negociantes hacendados del otro lado del Atlántico. Las incursiones en las Provincias Vascaas, a la búsqueda de mano de obra, fueron, en realidad, proyectos de carácter privado.

Sociedades, comerciantes o propietarios de tierras emplearon los circuitos mercantiles de la época, o bien los engarces familiares que mantenían con el territorio de extracción, para cubrir las necesidades puntuales de sus negocios.

La contratación directa con el emigrante, era realizada de dos modos:

1. Nombrando un delegado o consignatario en el territorio de búsqueda. Según las instrucciones recibidas del último, era reclutado desde servicio doméstico, a trabajadores cualificados, o simple mano de obra.

Jóvenes varones, solteros, o matrimonios sin hijos, grupos familiares más amplios... todo dependía de las tareas a desempeñar y de las preferencias del contratista. Sirva de ejemplo, para comprender el mecanismo de este método de captación, la carta enviada desde México a un comerciante de San Sebastián en 1850 <sup>333</sup>, donde solicitaba el envío de un número concreto de ferrones guipuzcoanos:

<sup>332</sup> Este sistema originará numerosas situaciones de semiservidumbre. Además, muchas veces, los emigrantes eran engañados en cuanto al jornal, mejor en cuanto al valor de la moneda en América.

<sup>333</sup> Carta enviada desde México por don José Castilla, el 6 de febrero de 1850, a don José Francisco Arzac. Véase apéndice documental.

«Esta (la carta) le seduce a que tenga la bondad de conseguir en ésa cinco operarios ferrones que necesito, tres de estos estiradores y dos fundidores, advirtiéndole que entre ellos es menester que haya uno que sepa construir los hornos de fundición, y dirigir las toberas, esto es en la clase de fundidores y en las de estiradores, otro que componga y arregle el Martillo y las colisas dichas: estos cinco son para esta ferrería de San Antonio, pues además de éstos son necesarios otros dos, uno estirador y otro fundidor (...) que vienen por cuenta de Dn. Aristeo Mainel (...) dueño de la Ferrería de Santa María (...) réstame decir a U. que si no tuviese suficiente con las cantidades recibidas, tenga U. la bondad de suministrar lo que falte, pues que con la cuenta de gastos de U. hasta Vera Cruz sería entregado a la persona que U. designe, el déficit que hubiere.»

2. El segundo método, no era sino el traslado del propio hacendado americano hasta el País Vasco. O bien del envío de un comisionado americano. Aunque menos frecuente, constatamos la existencia de algún caso, como a modo de ejemplo la recluta para la Hacienda Talambo del Perú en 1860, realizada por don Ramón Azcárate llegado al País Vasco desde el país americano <sup>334</sup>.

Respecto a los países de destino, y aún más en cuanto a los oficios, los vascos se dispersaron mediante los contratos de trabajo por todo el Continente, ocupando los más variados oficios: desde jornaleros para el ferrocarril argentino, a colonos en Perú o ferrones en México. Pero todos estos ensayos, y otros muchos, serán analizados a continuación con especial referencia a las condiciones estipuladas en las contratas.

## VI.1. México y los ferrones vascos

A lo largo del período en estudio, la provincia de Guipúzcoa asistiría al desarrollo de una pequeña —en cuanto a su número— pero muy importante —dadas sus especiales características— corriente migratoria de ferrones hacia el Nuevo Mundo, en concreto en dirección a México.

Emigración, además, debida a la combinación de palpables factores de expulsión, en el territorio de origen, y atracción, en el de destino.

La crisis de las ferrerías dio al traste con uno de los pilares tradicionales del equilibrio económico en el País Vasco. Aunque los indicios del decaimiento en la elaboración de hierro eran patentes en el siglo XVIII, fue en la centuria decimonónica cuando

<sup>334</sup> Ver apartado VI.4.

la aceleración del proceso abocó al cierre de numerosos establecimientos de ferrones.

Sólo en la provincia de Guipúzcoa desaparecieron 44 ferrerías entre 1775 y 1860<sup>335</sup>, debido a la incapacidad para competir con los productos férricos europeos, y sobre todo a la falta de innovaciones técnicas en la elaboración del hierro.

La situación fue lo suficientemente grave como para que el Instituto Geográfico y Estadístico la considerara, en su memoria de 1891-1895, una de las causas fundamentales de la emigración ultramarina vasca<sup>336</sup>.

La paralización de las ferrerías fue el factor básico de expulsión para la mano de obra desplazada de ellas. Mano de obra que encontró en la emigración a América una solución viable para continuar con el oficio, máxime cuando desde el otro lado del Atlántico llegaban diversas ofertas de colocación<sup>337</sup>.

Pero ¿cuáles eran los puntuales factores de atracción a los que hacíamos referencia? En primer lugar, desde luego, el impulso del sector minero en determinados territorios americanos.

Concretamente, en México, país al que en exclusiva, según nuestros datos, se dirigieron los ferrones guipuzcoanos, la reactivación de las tareas mineras fue abordada desde las primeras décadas del siglo XIX. Aunque sin éxito, los iniciales proyectos para reanimar la extracción de mineral (auspiciados por capitales extranjeros) fueron puestos en práctica entre 1825 y 1830, repitiéndose de forma compulsiva durante toda la centuria<sup>338</sup>.

No hemos de olvidar tampoco que, en el Nuevo Mundo, eran bien conocidos los productos férricos vascos. Desde el siglo XVIII, los hierros vascos eran exportados hacia América, con la protección de la corona española. En 1702, ésta había decretado la prohibición de importar hierros extranjeros a las Indias; medida completada en 1775 y 1776, cuando se autoriza la exclusiva comercialización, en América, de los productos férricos elaborados en el País Vasco<sup>339</sup>.

<sup>335</sup> García de Cortázar, F.-Montero, M., *Diccionario de Historia del País Vasco*, voz «ferrería», vol. I, San Sebastián, 1984. En 1775, existían 75 ferrerías en Guipúzcoa, reducidas en 58 en 1846, 31 para 1860.

<sup>336</sup> Instituto Geográfico y Estadístico, *Estadística de la Emigración e Inmigración en España de 1891 a 1895*, Madrid, 1896.

<sup>337</sup> Esta no es una migración espontánea, sino dirigida, al estar causada por la demanda desde el otro lado del Atlántico.

<sup>338</sup> Cardoso, C. F. S.-Pérez Brignoli, H., *Historia económica de América Latina*, vol. 2, 3.ª edición, Barcelona, 1984.

<sup>339</sup> García de Cortázar, F.-Montero, M., obra citada.

De tal modo, no resulta extraño que los negociantes americanos se dirigieran al territorio vasco, a la búsqueda de operarios. Y lo hicieron en momento en que éstos eran desplazados por la crisis de ferrerías.

Todo ello dio lugar a una migración de mano de obra muy especializada, tal y como requerían los empresarios mexicanos<sup>340</sup>.

Para la recluta desde América utilizarían los circuitos mercantiles, los lazos familiares o las relaciones de paisanaje que mantenían en el País Vasco. Era más fácil de este modo obtener el personal adecuado a sus necesidades, con el aval de la intervención de clientes, amigos o familiares. Cabe destacar que en un caso concreto, el gancho se desplazaría desde Madrid hasta Guipúzcoa para cumplir el encargo de los contratistas mexicanos; circunstancia que nos da idea del reconocido prestigio de los operarios vascos.

El movimiento de ferrones hacia Ultramar, puede documentarse para 1842<sup>341</sup>, año en el cual se extraen los primeros operarios con destino a México.

En 1850, nuevamente, la recluta de fundidores y estiradores daría lugar a la partida de 16 individuos, con idéntico paradero geográfico, quienes además formaron una compañía de operarios entre sí antes de la partida<sup>342</sup>.

Respecto a las condiciones de las contrata, las escrituras puntualizan con gran minuciosidad los derechos y obligaciones de los emigrantes. A pesar de las naturales diferencias de unos a otros convenios, en todos se advierten una serie de premisas comunes, acerca de las travesías, sueldo... que bien pueden resumirse en los siguientes puntos:

#### 1. Financiación y travesía:

El adelanto del dinero necesario, tanto para la travesía, como para asegurar la supervivencia de los ferrones toda vez llegados al punto señalado, constituye una cláusula fundamental en todas las contrata.

La carencia de recursos del emigrante no constituía, de este modo, ningún inconveniente —como hemos apuntado en varias ocasiones— para lanzarse a la aventura ultramarina. Claro que esa cantidad no era sólo un préstamo a cargo del sueldo o de las ganancias obtenidas<sup>343</sup>.

<sup>340</sup> Los contratistas serán bien exigentes en cuanto a las cualidades y obligaciones de los operarios. La contrata nunca será a ciegas.

<sup>341</sup> APG. Alzate, M., pp. 183-187. Contrata de 9 de agosto de 1842.

<sup>342</sup> APG. Alzate, M., pp. 212-217. Contrata de 9 de diciembre de 1850.

<sup>343</sup> Estudio comparativo, entre todos los casos.

La suma adelantada variaba de unas a otras contratadas, y de este modo, al grupo A se entregarían 6.000 reales de vellón. Al B 4.000, excepto al cabeza de grupo que percibió 7.000 reales de vellón. Y en cuanto al C, el gancho de Guipúzcoa recibiría dos letras, una de 1.000 pesos y otra de 1.500 francos, para subvencionar los gastos, mientras el contratante en Guipúzcoa entregaba 500 reales de vellón, donde no se incluía el pasaje, para gastos de viaje (ver Tabla 5).

**TABLA 5**  
**Sueldos estipulados**

|                   | Oficiales     | Otros           | Plazos       |
|-------------------|---------------|-----------------|--------------|
| GRUPO A . . . . . | 14.000 r.v.   | 12.000 r.v.     | Anuales.     |
| GRUPO B . . . . . | 600 pesos (1) | 15.000 r.v. (2) | Anuales (3). |
| GRUPO C . . . . . | 12 pesos (4)  |                 | Semanales.   |

(1) Se refiere a pesos mexicanos que equivalían a 12.000 reales de vellón.

(2) Este sueldo especial estaba destinado al jefe de grupo, ya que se trataba de una compañía formada para la emigración.

(3) El pago era semestral.

(4) No puntualiza de qué clase era la moneda.

La alimentación, a lo largo del viaje, y si era necesario hasta lograr ganancias en el trabajo, corría a cargo de los contratistas. Estos, además, quedaban comprometidos a realizar otros adelantos, siempre a cargo de los sueldos (tocino, etc.)

A pesar de todo, era requisito indispensable que los ferrones presentaran fadores que avalaran el cumplimiento de los convenios; fadores que, en algunos casos, enajenaban sus propiedades <sup>344</sup>.

## 2. Plazo del contrato y ganancia para el ferrón:

En cada caso, sueldo y plazo de contrato será diferente puesto que la situación de las ferrerías a las que se dirigían era también distinta.

Así, en cuanto al tiempo del convenio, para el primer grupo se determinaba en dos años. Pero el plazo arrancaba no de la llegada, sino desde la puesta en marcha de la ferrería, ya que ésta estaba siendo montada.

Incluso se establece un período de 40 días para iniciar la elaboración del hierro, dedicados por los operarios a realizar otras tareas, mientras finalizaba la instalación de la ferrería.

<sup>344</sup> Ver apéndice documental.

En el segundo y tercer caso, las labores de fundición de hierro comenzaban inmediatamente tras la llegada de los operarios. Respectivamente la contrata estaría vigente por tres y cuatro años.

Sin embargo, siempre quedaba abierta la posibilidad de renovar las contratas, así como también el estipular nuevas condiciones de trabajo entre contratistas y operarios. Toda vez que los ferrones conocieran el país y sus costumbres podían decidir si les interesaba adoptar otro método. Concretamente la elaboración «por hechura de cada quintal macho»<sup>345</sup>, es decir a quintalaje, o lo que hoy entenderíamos por destajo. En este caso el cobro era diario.

El convenio podía quedar roto de forma inmediata bien por deseo de los ferrones (en cuyo caso el empresario se reservaba el derecho de reclamar los perjuicios causados a la ferrería). Bien por la insatisfacción del contratista respecto a algún trabajador (situación que daba lugar al despido).

Los sueldos también presentan importantes diferencias, tanto sobre la cantidad a cobrar como sobre la forma y moneda:

También, quedaban previstos los casos de enfermedad o falta de trabajo. En general, la ganancia quedaba reducida a la mitad, aunque si el problema se alargaba, el ferrón quedaba sin sueldo. Cuando la ferrería paraba, los operarios estaban obligados a efectuar todo tipo de tareas, si querían mantener el nivel de paga establecido.

### 3. Condiciones laborales y otras consideraciones:

Las condiciones de trabajo aparentan una gran dureza. Los emigrantes tenían que adaptarse, en primer lugar, no sólo a un país radicalmente distinto sino también a un fuerte cambio climatológico, e incluso alimenticio, con todas las dificultades que podían acarrear.

Sería en una de las escrituras de 1850 donde aparecen descritas las condiciones de trabajo, con toda probabilidad extendibles al resto de los casos.

A los operarios ferrones les era exigido «trabajar con honradez, buena fe e inteligencia en sus respectivas ramas»<sup>346</sup>. Además, una capacitación técnica elevada: los estiradores textualmente «deberían saber estirar cualquier fierro platina, y cuadrado y fabricar a las medidas que se le pidan»<sup>347</sup>, pero aún más, habrán de «com-

<sup>345</sup> APG. Soraiz, M. J., 1850, pp. 97-101. En este caso, además, los ferrones forman entre sí una compañía, antes de partir. Ver apéndice documental.

<sup>346</sup> *Ibidem*.

<sup>347</sup> *Ibidem*.

poner los hornos, tener corrientes sus martillos cuando se quiebran, y componiendo también entre todos las pequeñas machuras que resultan en las herrerías»<sup>348</sup>.

En ese convenio de 1850, donde se consigna que el trabajo en la herrería sería «a la catalana», queda prescrita también la jornada laboral: las tareas se realizarían «todos los días del año, exceptuando los Domingos y días de fiesta (...) día y noche, y cuando haya alguna machura de consideración (...) los ferrones ayudarán a los demás carpinteros...»<sup>349</sup>.

La semana comenzaba en domingo y acababa el sábado siguiente; de este modo, la elaboración del hierro apenas se interrumpía como bien explica el documento: «trabajar día y noche alternando cada semana, principiará el trabajo los domingos a las seis de la tarde y cesará los sábados cuando salga la última zamarra correspondiente (*sic*) de manera que si alguna vez se tardase hasta las nueve de la noche concluirá entonces el trabajo (*sic*) y concluido así el trabajo de una semana, comenzará el siguiente Domingo a las seis de la tarde el trabajo de la semana inmediata»<sup>350</sup>.

En consecuencia, la explotación de las herrerías podía ser total, dependiendo de la voluntad de los contratistas.

**TABLA 6**

| Ferrón                                   | Oficio     | Vecindad   |
|--|------------|------------|
| Miguel Joaquín Echeverría . . . . .      | Tirador    | Orlo       |
| Jose Francisco Orbegozo . . . . .        | Tirador    | Aya        |
| Pascual Aizpurua . . . . .               | Fundidor   | Zarauz     |
| Ignacio Erroteta . . . . .               | Fundidor   | Orio       |
| José Lazcano . . . . .                   | Aprestador | Zarauz     |
| Francisco Echeverría . . . . .           | Fundidor   | Berástegui |
| Martín José Malcorza . . . . .           | Fundidor   | Berástegui |
| Miguel Esnaola . . . . .                 | Estirador  | Berástegui |
| Pedro Tellechea . . . . .                | Estirador  | Berástegui |
| Miguel Olaso . . . . .                   | Estirador  | Berástegui |
| Gabriel de Berro . . . . .               | Estirador  | Villabona  |
| Bautista de Jaca . . . . .               | Fundidor   | Berástegui |
| José Francisco Arrillaga . . . . .       | Tirador    | Aya        |
| Pablo Ignacio Iruretagoyena . . . . .    | Fundidor   | Aya        |
| José M. <sup>o</sup> Lerchundi . . . . . | Aroza      | Aya        |
| José Miguel Azcue . . . . .              | Tirador    | Igueldo    |
| José Agustín Azcue . . . . .             | Tirador    | Igueldo    |
| José Manuel Zubiria . . . . .            | Fundidor   | Igueldo    |
| José Manuel Zulaica . . . . .            | Fundidor   | Orio       |
| José Manuel Toledo-chipia . . . . .      | Tirador    | Usúrbil    |

<sup>348</sup> *Ibidem*.

<sup>349</sup> *Ibidem*.

<sup>350</sup> *Ibidem*.

**TABLA 7**  
**Cuadro de ferrones contratados. 1842-1850**

| Año  | Contratista en América   | Destino                                    | Agente                                |
|------|--|--|---------------------------------------|
| 1842 | Agustín López  | Ojaca                                      | José de Aristeguieta<br>San Sebastián |
| 1850 | José Castiella<br>Aristeo Mainet                               | Hacienda San Antonio<br>Hacienda Santa Ana | José Francisco Arzac.<br>Idem.        |
| 1850 | Francisco Martínez Ne-<br>grete<br>Simón Francisco de<br>Llano | Guadalajara<br>Jalisco                     | Emeterio de Llano                     |

## VI.2. El ferrocarril argentino y don José Pablo de Altolaquirre

Si bien la presencia de José Pablo de Altolaquirre en el ámbito migratorio vasco se reduciría a un breve paréntesis cronológico (1855-1856), la singularidad de sus objetivos lo convierten en uno de los enganchadores más interesantes de la época.

Como agente de recluta, este individuo personifica, casi con exactitud, la figura del enganchador-consignatario, puesto que aúna bastantes de las características de índole socioeconómico propias de los ganchos del período: a) relevante prestigio en la comunidad de origen; b) solidez económica; c) ligazón con América mediante lazos familiares.

Pero además, nuestro gancho no se limitó al desempeño de una única actividad, sino que actuó en varias direcciones:

- Fue representante-consignatario de una sociedad americana, para la captación de mano de obra.
- También gancho de base para algunas compañías de navegación.

### VI.2.1. José Pablo y la familia Altolaquirre

Hijodalgo, descendiente de una de las familias más notables de la villa de Idiazábal, lugar donde residía. Localidad, por otra parte, de estratégica ubicación, limítrofe a Navarra y Alava.

El clan de los Altolaquirre ocupó durante tres generaciones la alcaldía de la villa; el propio José Joaquín, sería capitular entre 1850-1851 y 1862-1866. En 1855, fue también nombrado representante del concejo para las Juntas Generales celebradas ese año en Hernani<sup>351</sup>.

<sup>351</sup> Iparraguirre, I., *Idiazábal. Visión histórica*, Zarauz, 1971.

José Pablo será propietario de varias fincas rústicas. Entre ellas, el caserío Alzata Mayor donde habitaba para 1850. Durante esos años realizaría varios empréstitos, e incluso tomaría dinero de instituciones públicas, «para hacerlo producir», como los 4.000 reales solicitados a la junta de Beneficencia del Santo Hospital-Casa de Misericordia, de la villa de Oñate en 1853<sup>352</sup>.

Respecto a la conexión con América, una rama colateral de la familia aparece instalada en la Argentina ya desde el siglo XVIII. Como administradores reales, militares, e incluso religiosos, llegaron a hacerse con importantes propiedades en América. Algunos de ellos fueron:

- Martín de Altolaquirre, Factor de las Reales Cajas de Buenos Aires en 1750.
- Pedro de Altolaquirre, Corregidor de Castrovirreina y Administrador de la Renta de Tabacos.
- Bernardino de Altolaquirre, Corregidor de Castroviejo y Contador de la Casa de Moneda.
- León Pedro Altolaquirre, Superintendente de la Casa de Moneda de Potosí, Comandante General de los Reguardos de Rentas de la Intendencia.
- Juan Bautista de Altolaquirre, marino que falleció en Buenos Aires en 1804.
- Juan de Altolaquirre, Comandante de la Frontera Sur de Córdoba (Argentina). En 1810, ya en Perú, Gobernador de la Provincia de Santa Cruz.
- Francisco de Altolaquirre, franciscano nombrado en 1784 Visitador Apostólico de la Provincia de la Asunción del Río de la Plata. Fallecido en Buenos Aires en 1794.
- Martín José de Altolaquirre, propietario de la Quinta La Recoleta, en Argentina. Factor de las Cajas Reales, Ministro Tesorero General y Comisario de Guerra. Fallece en Buenos Aires en 1813<sup>353</sup>.

---

<sup>352</sup> Archivo Municipal de Azpeitia. Protocolos Notariales. Escribanía de Segura. 1853.

<sup>353</sup> Iparraguirre, I., obra citada.

### VI.2.2. *La sociedad Vamprait y Guerrico. El ferrocarril argentino*

Consignatario de los Señores Don José Prudencio de Guerrico<sup>354</sup> y Don Adolfo de Vamprait, del comercio y socios de la empresa de ferrocarriles de Buenos Aires, Altolaguirre procuró la recluta de jornaleros, con las siguientes características: «mozos trabajadores y de buena disposición que quieran pasar a los citados Estados de Buenos Aires (...) a servir de obreros en la construcción de dichos caminos (vías de ferrocarril)»<sup>355</sup>.

Pero ¿cuál era el ofrecimiento de la sociedad a los emigrantes?

En primer lugar, la travesía hasta América corría a cargo de la sociedad francesa. La compañía del ferrocarril adelantaba el monto del pasaje —invariablemente fijado en 1.200 reales de vellón por individuo—, al que en ocasiones se añadía un pequeño préstamo personal variable entre 40 y 120 reales de vellón. Empleado para hacerse con el equipo de viaje, esa suma añadida también servía, en determinados casos, para costear el pasaporte fijado en 60 reales de vellón<sup>356</sup>.

La cifra total, sería devuelta obligatoriamente a la empresa con las ganancias obtenidas en el trabajo del ferrocarril «y no en otra especie»<sup>357</sup>. Factor que supeditaba la libertad personal de los colonos a los intereses de la compañía.

Desde la óptica del emigrante, la existencia de un sueldo concreto era una indudable ventaja respecto a otros. El jornal oscilaba entre 20 y 30 reales de vellón diarios, variable según las aptitudes de cada operario o su cualificación profesional, si ésta existía.

Esta paga se haría efectiva desde el día siguiente a la arribada a Buenos Aires; los gastos de comida y vestido corrían a cargo del emigrante, aunque el alojamiento les sería facilitado.

El anzuelo definitivo vendría dado por el compromiso de Vamprait y Guerrico, en el sentido de evitar la incorporación de los trabajadores

<sup>354</sup> Aunque quizá no exista una relación familiar cierta entre Guerrico y Altolaguirre, creemos oportuno señalar que el citado José Joaquín casó en 1831 con Ana Josefa de Guerrico, natural de Segura. Además, durante la travesía de la expedición, otro Guerrico, llamado, José Joaquín, se haría cargo de los emigrantes. En última instancia, entre las familias más acaudaladas de la argentina decimonónica, figura una de apellido Guerrico. Ver árbol genealógico.

<sup>355</sup> Expresiones habituales en todas las contrataciones.

<sup>356</sup> Archivo Municipal Azpeitia. Protocolos Notariales. Escribanía de Segura. 1855. Ver apéndice documental.

<sup>357</sup> *Ibidem*.

de la empresa, al servicio militar. Vana promesa ya que desde 1853 la Carta Magna Argentina recogía como derecho de todos los inmigrantes la exención del servicio militar<sup>358</sup>. El engaño era evidente.

Finalmente, los emigrantes recuperaban la libertad cuando hubieran saldado la deuda con la compañía. Claro que, para asegurar el cobro, en el País Vasco, familiares y vecinos habían avalado el pago, en ocasiones con hipoteca de sus propiedades.

Si la fianza en bienes no era posible, se recurría a la personal y mancomunada entre varios contratados. Igualmente válida porque si uno moría o desaparecía, los compañeros de viaje cargaban también con esa deuda.

Aparentemente, la oferta de Vamprait y Guerrico era muy ventajosa para aquellos que desearan emigrar: colocación y sueldo asegurado antes de iniciar el viaje, financiación total del mismo por parte de la empresa, e incluso adelantos para gastos...

Poco sabemos de lo ocurrido una vez en Argentina, si bien las condiciones generales de las contrataciones apuntan veladamente a la existencia de semiservidumbre temporal, dejando un amplio margen para la explotación<sup>359</sup>.

Con todo, la oferta pareció ser bien recibida en Guipúzcoa, dado el elevado número de colonos obtenidos: en torno a los doscientos individuos en un plazo de dos meses.

Y así lo confirma la opinión de uno de los emigrantes que textualmente afirmaría que eran muchos «los mozos, especialmente de esta Provincia de Guipúzcoa, que con gusto por las considerables ventajas (...) que les van a redundar adoptan la idea de comprometerse y marchar a aquel país»<sup>360</sup>.

Una vez reunidos los colonos, era necesario resolver la cuestión del transporte hasta América. La expedición fue muy bien planificada, hasta el punto de disponer del navío antes de realizar la recluta.

En diciembre de 1854, el gancho otorgaba un documento público con Etchebarne Hermanos (sociedad de enganchadores-navieros franceses) para «la conducción de pasajeros a Buenos Aires»<sup>361</sup>.

<sup>358</sup> Sánchez Alonso, B., «La emigración española a la Argentina, 1880-1930», en compilación de Sánchez-Albornoz, obra citada, p. 212.

<sup>359</sup> En las grandes propiedades americanas, imperaba un sistema de ligazón indestructible: la creación de una moneda propia, para avituallarse en tiendas, también vinculadas a las haciendas. Moreno Fragnals, M. estudia el caso de los ingenios azucareros cubanos, en *La historia como arma y otros estudios*, obra citada.

<sup>360</sup> APG. Aguirre, J. A., 1855 pp. 86-87.

<sup>361</sup> APG. Elosegui, J. J. Leg. 2-nuevo. 1854, pp. 415-416. El contrato de transporte era con la firma gala Etchevarne Hermanos.

Juan Bautista Etchebarne, como armador aparejó para ese viaje el bergantín francés *Burón*, que recibiría a los emigrantes en el puerto de Pasajes. Altolaguirre se comprometía a embarcar de 250 a 300 pasajeros, pagando por cada uno 1.200 reales de vellón. Es decir, la misma cantidad que él cobraba <sup>362</sup>.

Tal y como era costumbre en este tipo de acuerdos, todo lo relacionado con el buque (derechos de aduanas, plancha, provisiones...) corría a cuenta del armador, quien ofrecía en este caso ocho días de espera en Pasajes. Si Altolaguirre atrasaba, por cualquier circunstancia, la fecha de partida indemnizaría a los navieros con 100 francos por día.

El precio estipulado por la travesía era pagado del siguiente modo:

- a) una tercera parte por Altolaguirre, antes de la partida.
- b) 2/3 partes por la sociedad, o sus representantes, a los 15 días de la llegada y en América.

El Sr. Celestín Roby, Cónsul de Buenos Aires en Bayona, relacionado estrechamente con la recluta de emigrantes en el País Vasco <sup>363</sup>, avalaba el compromiso de pago. Etchebarne podía dirigirse a él, en Bayona, caso de no cobrar en la Argentina.

Y según nuestros datos, el *Burón* estuvo anclado en Pasajes en febrero de 1855, fecha de las últimas contrataciones de trabajadores, bajo el mando de Mns. Daguerre <sup>364</sup>.

La incursión de capitales privados en el País Vasco, a la búsqueda de trabajadores, tiene en Vamprait y Guerrico, uno de sus mejores ejemplos.

### VI.2.3. Otras prácticas

Durante un corto período, Altolaguirre continuaría en la práctica del enganche a pesar de la desaparición, en el País Vasco, de la sociedad Vamprait y Guerrico. Así, desde 1855, el gancho guipuzcoano reclutaría nuevos emigrantes, más bien pasajeros, para la compañía francesa de Etchebarne Hermanos a modo de simple comisionado <sup>365</sup>.

<sup>362</sup> Ibidem.

<sup>363</sup> Ibidem. Roby es considerado como uno de los grandes ganchos en territorio vasco-francés. Douglass, W. A.-Bilbao, J., obra citada.

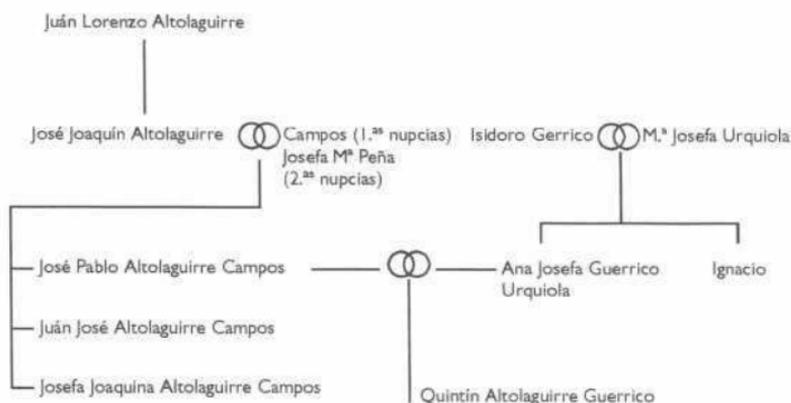
<sup>364</sup> Examen de protocolos notariales.

<sup>365</sup> Efectuó algunos enganches, para los franceses, fletadores del «Vesta», anclado en Pasajes, en 1856.

Finalmente, en 1856 estaría encargado de reclutar colonos-emigrantes para la firma Vicente Casares e Hijo, del comercio de Buenos Aires<sup>366</sup>. Trabajadores destinados bien a la casa particular de éstos, bien a la quinta que poseían en la Argentina<sup>367</sup>.

José Pablo de Altolaquirre desaparecería del ámbito migratorio definitivamente tras ese último encargo, si bien sus contactos con la Argentina se mantendrían puesto que alguno de sus hijos se convertiría a su vez en emigrante<sup>368</sup>.

### GRAFICO 7 Arbol genealógico. Familia Altolaquirre



FUENTE: AGG. Sección Protocolos. Leg. 2282, p. 204.

### VI.3. Haciendas americanas: cultivo de la tierra y servicio doméstico

En el ámbito rural americano, el elemento vasco descollaría bien pronto en determinadas faenas, sobre todo en el pastoreo de rebaños (ovinos o vacunos). El éxito como pastores, además de crear una leyenda en torno a los vascos en las llanuras americanas, se tradujo, para algunos, en la acumulación de grandes fortunas. Ello supuso un

<sup>366</sup> Les envió a algunos criados, como Ignacio Irazusta, de Villabona, Cecilio Odriozola, de Tolosa, José Antonio Jáuregui, de Zubieta, Miguel Goñi, de Arcos, Navarra, o Román José Aguirreábal y su mujer Josefa de Amuchástegui, de Navarra.

<sup>367</sup> Las condiciones eran las siguientes: viaje a cargo de Casares, luego descontado del sueldo. El coste era de 1.200 r.v. por persona.

<sup>368</sup> En la actualidad, los Altolaquirre poseen importantes bienes en la Argentina. Entrevista a don Ignacio Altolaquirre.

poderoso elemento de atracción, para muchos otros, quienes cruzaron el Atlántico tratando de emular a los primeros pastores.

Los vascos jugaron un papel determinante en la expansión ganadera del Río de la Plata de mediados del siglo XIX. En palabras de Hilda Sabato, irlandeses, escoceses y vascos «llegaron al lugar en el momento preciso en que la cría de ovejas en expansión encontró en ellos la mano de obra confiable y bien dispuesta que se necesitaba»<sup>369</sup>.

Ahora bien, los emigrantes originarios del País Vasco encontrarían también otras ocupaciones en el agro americano más allá del pastoreo, tales como el cultivo de la tierra o el servicio doméstico. Lógicamente, era menos probable que en estas últimas faenas, alguien nadie llegara a enriquecerse o lograra dar paso a una leyenda, pero no por ello deja de ser menos cierta la realidad de su presencia<sup>370</sup>.

En *Amerikanuak*, Douglass y Bilbao recogen algunos ejemplos testimoniales de esa presencia vasca en haciendas y propiedades del Nuevo Mundo. Sobre todo en el Estado Argentino, país donde según afirman «los inmigrantes vascos eran especialmente estimados»<sup>371</sup>. Ambos autores, señalan para 1850 el asentamiento de colonos pirenaicos, en diversas concentraciones agrícolas como las de Alejandra y Bernstad, en el estado de Buenos Aires<sup>372</sup>.

Pero esta clase de recluta era habitual en Guipúzcoa ya desde 1840, quizá antes<sup>373</sup>. Y lo que es más importante, no atañen tan sólo a la Argentina y Uruguay, sino que, por el contrario, las contratas hacen referencia a un variado abanico de países tales como México, Puerto Rico o el Perú, según analizaremos a continuación.

<sup>369</sup> Sabato, H., *Capitalismo y ganadería en Buenos Aires: La fiebre del lanar. 1850-1890*, Buenos Aires, 1989, p. 99.

<sup>370</sup> Ortiz y San Pelayo, F., *Los vascos en América*, Buenos Aires, 1915. Los vascos desarrollaron múltiples oficios en la América. Para Argentina, este autor destaca, además de la ganadería, los siguientes trabajos: cargadores en los almacenes al por mayor, dependientes de comercio... así como el peculiar prestigio en el oficio de lecheros en la ciudad de Buenos Aires: «Los vascos se han dedicado, desde tiempo inmemorial, a montar a caballo sobre cueros de oveja mal o bien desecados que cubrían unos cuantos tarros de leche, que iban escanciando en los domicilios de su respectiva clientela.» Sin embargo, la espectacularidad alcanzada en otras faenas como en el pastoreo ha oscurecido la presencia del otro elemento vasco tanto en el ámbito rural como urbano.

<sup>371</sup> Un excelente estudio sobre los pastores vascos en América Latina, así como referencias a esas colonias agrícolas, pueden encontrarse en Douglass, A.-Bilbao, J., obra citada, pp. 157 y ss.

<sup>372</sup> *Ibidem*.

<sup>373</sup> Recordemos la recluta de Wilson Lafone, de 1838.

### VI.3.1. *Algunas propuestas minoritarias*

Uno de los métodos de contratación consistía —según hemos anotado ya— en la llamada de algún hacendado vasco, quien necesitaba determinado jornalero, cocinera, etc.

Esta clase de ofertas se repetirán a lo largo de todo el período en análisis, a modo de goteo continuado. Así, por ejemplo, en 1840 un matrimonio de San Sebastián partiría hacia Tampico (México), dispuesto a emplearse en el servicio doméstico<sup>374</sup>.

Don Bernardo Alcáin, actuaría de gancho, bajo «comisión especial» de Salvador Darqui. Las condiciones eran las siguientes:

- Ambos trabajarán para Darqui, él de criado y ella de cocinera.
- El sueldo sería de 50 pesos fuertes al mes, más el alojamiento, la manutención y el viaje.
- El vestido, lavado... correrá a cargo de los emigrantes.
- Alcáin les anticipa 50 pesos fuertes para preparar el viaje.
- El préstamo y el viaje habían de ser devueltos al hacendado Darqui, con las ganancias obtenidas.
- Si una de las partes incumple el contrato, pagará a la otra 100 pesos fuertes.
- Caso de estallar una guerra en el Viejo o nuevo Continente, el contrato queda automáticamente anulado.

Modesto Luzunariz reclamará para su hacienda Irurena, sita en Puerto Rico, un jornalero dispuesto a encargarse de la misma. Ignacio M.<sup>2</sup> Irazu, vecino de Pasajes, firmará en 1852, un contrato de cinco años, para dirigir «todas las obras agrícolas que deban ejecutarse tanto en aquel establecimiento como en sus dependencias, con lealtad, sin que sea infiel...»<sup>375</sup>. El resto de las condiciones eran las estipuladas a continuación:

- El primer año le pagarán 500 pesos fuertes de plata en moneda colombiana. El segundo 750, el tercero 1.000, el cuarto 1.750 y el quinto 2.000.
- Tendrá gratis el alojamiento y la comida.
- El pasaje corre a cuenta del emigrante, aunque se le adelantará el dinero.

<sup>374</sup> APG. Legarda, E., 111-110, pp. 145-146.

<sup>375</sup> APG. Aguirre, J. A., 1858, pp. 174-175.

TABLA 8

|      |  |                   |                    |
|------|--|-------------------|--------------------|
| 1840 | José Agustín Echeverría<br>Su mujer, M. <sup>a</sup> Antonia de Olano<br>San Sebastián (Guipúzcoa) | Cantero<br>Criada | Tampico<br>Tampico |
| 1852 | Francisco Ermigarate<br>Berroete (Navarra)   | Labrador          | Buenos Aires       |
| 1858 | Ignacio M. <sup>a</sup> Irazu<br>Pasajes (Guipúzcoa)   | Labrador          | Puerto Rico        |

Don Leonardo y don Alejandro Brid<sup>376</sup>, emigrados en la Argentina (Fuerte Azul, provincia de Buenos Aires), cubrieron sus necesidades de servicio doméstico mediante la extracción de empleados en Guipúzcoa.

Para ello, emplearían a su padre don Jacinto Brid (vecino de Tolosa), quien en 1856 actuaría a modo de agente reclutador. Ese año, dos matrimonios —uno guipuzcoano y otro vizcaíno<sup>377</sup>—, firmarían sendos contratos de trabajo, para colocarse a las órdenes de los Brid en Buenos Aires.

Los emigrantes eran Joaquín Ariño Montoho y su mujer Ignacia Latierro de San Sebastián (Guipúzcoa). Ambos embarcarían en la fragata *Louis Gaveaux* en el puerto de Pasajes. Una vez en Buenos Aires acudirían al comercio y casa de los Sres. Lanise, quienes pagarán los gastos de alimento y transporte en el carruaje que les lleve a Fuerte Azul.

Fidelidad a los contratistas a cambio de un viaje financiado, una contrata de tres años, casa, alimentación y un sueldo de 460 reales de vellón o 23 duros al mes, resumen la oferta<sup>378</sup>.

#### VI.4. Vascos al Perú: recluta para la hacienda Talambo

El desarrollo económico del Perú, estará estrechamente ligado a la introducción de mano de obra asiática, en régimen de semiesclavitud.

<sup>376</sup> Creemos necesario advertir que en 1849, un tal Alejandro Brid, embarcó en la corbeta «París» 10 emigrantes, a cargo de la compañía francesa de los Brie. Contratas además otorgadas en la villa de Tolosa, circunstancia que nos hacen creer que es el mismo que en 1856 se halla instalado en Buenos Aires.

<sup>377</sup> APG. Soraiz, J. J., Leg. 111-2835, pp. 58-59. Jacinto Brid afirma que actúa por encargo de sus hijos que «necesitan un matrimonio para que se ocupe de las labores domésticas de su casa...». AGG. Sección de Protocolos. Leg. 3636, pp. 26-27. El matrimonio vizcaíno era de Guernica y estaba compuesto por Juan Bautista de Goicoechea y su esposa Manuela de Lecumberri.

<sup>378</sup> Resumen de las condiciones estipuladas en ambas contratas.

Los planes de colonización fueron numerosos en las décadas centrales del siglo XIX. Sin embargo, el desastroso resultado de la inmigración asiática (diezmados por el clima, malos tratos...), daría paso al enganche de europeos. Miles de irlandeses y alemanes, fueron introducidos en el país <sup>379</sup>, con el respaldo del gobierno. A grandes rasgos, éstas serían algunas de las propuestas de la época:

- 1850, Expedición de Antolín Rodulfo.
- 1853, Manuel de Ijusa pretende contratar 3.000 alemanes.
- 1859, el gobierno autoriza la entrada de 25.000 irlandeses, procedentes de los Estados Unidos.
- 1859, Máximo Navarro solicita permiso para la recluta de 1.000 españoles; Ramón Azcárate propone la introducción de un número indefinido de vascos.

A fines de 1859, arribada a las provincias vascas de don Ramón de Azcárate, con un objetivo bien perfilado: la extracción de colonos para cultivo agrícola y servicio doméstico, destinados a la Hacienda llamada Talambo sita en Perú. Socio de Ramón Salcedo, según el testimonio de las escrituras notariales, ambos personajes eran oriundos del Perú y gestionaban la citada propiedad <sup>380</sup>.

El anuncio del enganche masivo tuvo extensas resonancias entre las autoridades peninsulares y vascas. Los intentos por evitar la partida de jornaleros llegarían a la persecución del grupo, incluso en territorio francés. Todo fue inútil y, como el gobierno peninsular temía, la aventura de los vascos en Perú desembocará en tragedia.

#### **VI.4.1. Los intentos de desbaratar la recluta**

La arribada del agente Azcárate a la Península estuvo acompañada de una intensa preocupación por parte de las Diputaciones Vascas, alertadas a su vez por el Cónsul español en el Perú.

Efectivamente, don José de Jane, advertía en diciembre de 1859 a la Diputación de Vizcaya de la llegada de diversos agentes, respaldados además por el gobierno americano <sup>381</sup>.

El órgano foral vizcaíno transmitiría la misiva del Cónsul a la provincia de Guipúzcoa en febrero de 1860, decidiendo ésta promulgar una circular sobre la cuestión <sup>382</sup>. El aviso era bien claro:

<sup>379</sup> AHMAE. Perú. Leg. H-2578. 1860.

<sup>380</sup> Según Ramón Azcárate declara en las escrituras notariales, otorgadas en Guipúzcoa.

<sup>381</sup> AGG. Colección de Circulares de la Diputación de Guipúzcoa. 1860.

<sup>382</sup> *Ibidem*. El Diputado General de Guipúzcoa, Marques de Roca-Verde, en la circular dirigida a los guipuzcoanos afirma textualmente que «El Sr. Cónsul de

«Hace algunos meses se dirigió también a Guipúzcoa, por empresa particular, D. Ramón Azcárate de este País, relacionado allí, con el fin de conseguir igual objeto en las Provincias Hermanas —Debo prevenir a V.E. que cuantos se dejen seducir por halagüeñas promesas, serán otras tantas víctimas sacrificadas a la ambición personal, pues puede asegurarse que éstas y las contratas, bajo las cuales pudieran comprometerse, serían desatendidas aquí y sufrirían la misma, y aun peor suerte, que las emigraciones tanto Inglesa, Alemana como Asiática, que anteriormente se han introducido en esta República»<sup>383</sup>.

Demasiado tarde llegaría la alerta para los guipuzcoanos. El Gobernador Civil de la Provincia<sup>384</sup> notificaba en enero del 60 a la Secretaría del Estado el éxito logrado por Azcárate. Este, tuvo buen cuidado en eludir los mecanismos legales, que impedían la recluta.

En vez de firmar contratas de trabajo, los emigrantes guipuzcoanos escrituraban simples fianzas, condición suficiente para lograr el pasaporte legal. El gobernador nada podía hacer, bien a pesar de conocer cuál era la auténtica intención del gancho peruano<sup>385</sup>.

Por añadidura, el embarque estaba previsto en Burdeos, puerto francés. De tal modo, las autoridades españolas quedaban incapacitadas para detener la expedición.

Informado el gobierno peninsular, Azcárate se vio forzado a enfrentarse a una complicada situación. Hostigado, de un lado por las Diputaciones vascas, y de otro por el gabinete de Madrid, desplegaría una frenética actividad en el enganche. Esa rapidez fue la clave que aseguró el éxito del proyecto: todas las medidas tendentes a paralizar la recluta llegaban siempre demasiado tarde. O eran ejecutadas con lentitud.

Una vez localizados los emigrantes, el gancho traslada al grupo hasta Francia. Ya en territorio galo, al Estado no le resta más que emplear los resortes consulares. En abril de 1860, el delegado en Bayona queda encargado de las pesquisas para conocer el paradero de los vascos.

Debía también interrogarles acerca de las condiciones de las contratas, así como advertirles de la grave situación económica del

---

España en la República del Perú ha dirigido a la Diputación general de Vizcaya, con fecha 27 de diciembre último, una comunicación que esta Corporación ha tenido a bien transmitirme...».

<sup>383</sup> *Ibidem*.

<sup>384</sup> AHMAE. Perú. Leg. H-2578. Del Gobernador Civil de Guipúzcoa a la Secretaría de Estado. 28 de enero de 1860.

<sup>385</sup> *Ibidem*.

Perú «a fin de que no se vean expuestos, cuando ya no tenga remedio, a ser víctimas de su inexperiencia, y se encuentren defraudados en sus justas esperanzas por la mala fe de muchos especuladores, que bajo pretexto de contratar colonos, establecen en realidad un comercio inmoral...»<sup>386</sup>.

Pero el grupo, según afirma el cónsul en Bayona, había viajado hasta Guetary, por tratarse de un puerto mas barato. Allí esperarían al aviso que, desde Burdeos, anunciaría la llegada del buque. Y cuando intentó comunicar con los vascos, éstos viajaban hacia el puerto de Burdeos.

La gestión correspondía entonces al Cónsul don Pablo Román de Aurrecoechea. Según el informe que enviará al Gobierno en abril de 1860, la notificación desde Bayona llegó a sus manos con un día de retraso. Es más, el cónsul de Burdeos justifica la actividad de Azcárate; según afirma, nada malo puede ocurrir a los emigrantes dado «el afán y conveniencias con que el empresario ha preparado la expedición (*sic*) que no ha personado gasto para que nada falte a bordo»<sup>387</sup>.

Por si fuera poco, todavía meses más tarde, la Secretaría de Estado recibe del mismo un sorprendente informe, acerca del embarque y travesía. Asegurará en él que los pasajeros arriban sin novedad al Perú. Para confirmar lo «feliz» del viaje, incluye una carta enviada desde destino.

Irónico testimonio, puesto que el autor de la misiva era nada menos que el gancho Ramón de Azcárate. Pero oigamos el relato del mismo:

*A bordo de la fragata L'Asie.*

Pacamayo, agosto 2/1860

Mi estimado Sr. y amigo: Muy a la ligera escribiré a U estas cuatro letras para cumplir con mi ofrecimiento e imponerle del resultado de nuestro viaje, rendido al Callao en 92 días, y en perfecto estado de salud. En Burdeos nos embarcamos 304 pasajeros, y llegamos 307; en cuyo aumento está comprendida una niña Mercedes Antonia, que bajo el sacudimiento de un fuerte temporal dio a luz mi esposa el 13 de junio...

El estado de sanidad y robustez de la expedición ha causado asombro a los marineros y personas inteligentes del Callao (puerto de Lima). Esta noticia que para mí es de puro gozo, se la comunico, porque comprendo muy bien el interés que ha tomado Ud. por el

<sup>386</sup> AHMAE. Perú. Leg. H-2578. De la Secretaría de Estado al Cónsul de Bayona. Madrid, 11 de abril de 1860.

<sup>387</sup> *Ibidem*. Del Cónsul de Burdeos a Secretaría de Estado. 18 de abril de 1860.

buen éxito de este viaje. Después de tres días de viaje, llegamos el 28 del mes último (julio) a este puerto; el 31, mi Socio emprendió para la Hacienda con 230 expedicionarios, a cuyo fin les presentó 15 carros, 75 mulas aparejadas y 50 burros.

Yo emprenderé mi viaje con el resto mañana temprano; sin que mi Socio llevase un enfermo, ni yo lo lleve mañana.

Espero que de algún modo ocupe por este nuevo mundo a quien es de Ud. amigo:

Fdo. Ramón Azcárate<sup>388</sup>

#### **VI.4.2. Contratos en Guipúzcoa: Perfil del emigrante**

Azpeitia y Tolosa fueron las localidades escogidas en Guipúzcoa por Azcárate para la recluta. Ambas poblaciones tenían cierta importancia en su entorno netamente rural.

El grueso de la emigración lo conformaron grupos familiares completos. Razón que explica la importante presencia de menores. Dos pueden ser las explicaciones: los dueños de Talambo abogaron por el reparto de parcelas entre clanes familiares; además, el gobierno peruano pretendía asegurarse el afianzamiento de la población blanca. Nada mejor que familias, importadoras de usos y costumbres propias.

A grandes rasgos, los elegidos fueron matrimonios jóvenes con hijos menores de edad, o núcleos más amplios, como matrimonios con algún hermano/a soltero, e incluso varias parejas emparentadas entre sí.

Acerca de las condiciones del trabajo (sueldo, duración temporal, alojamiento...) es poco la información con que contamos. Las escrituras eran, en su práctica totalidad, simples fianzas y no contratos de trabajo.

En todo caso, y a modo ilustrativo, sirva de ejemplo la obligación otorgada en diciembre del 59 en Tolosa por Verónica Urcola, Manuela Arrieta y Manuela Bereteovide, solteras, mayores de edad y vecinas de la villa<sup>389</sup>.

Las tres jóvenes quedaban comprometidas con Ramón de Azcárate a dirigirse hacia Talambo, para colocarse como criadas, «a la orden y casa de dicho Sr. Azcárate»<sup>390</sup>, durante ocho años. El capítulo más detallado del convenio sería el del sueldo estipulado en la siguiente proporción:

<sup>388</sup> *Ibidem*. Del Cónsul de Burdeos a Secretaría de Estado. 18 de septiembre de 1860.

<sup>389</sup> AGG. Sección de Protocolos. Leg. 3294.

<sup>390</sup> *Ibidem*.

**TABLA 9**  
**Cuadro de sueldos**

| Sueldo   | Plazo   | Año  |
|----------|---------|------|
| 4 duros  | Por mes | 1860 |
| 5 duros  | Por mes | 1861 |
| 6 duros  | Por mes | 1862 |
| 8 duros  | Por mes | 1863 |
| 10 duros | Por mes | 1864 |

Sobre el número de jornaleros, Jean Piel<sup>391</sup>, afirma que un total de 300 personas se desplazaron al Perú con Azcárate. Esther Ruiz anota la llegada de 58 familias vascas<sup>392</sup>.

El Cónsul de Burdeos, bastante más explícito en cuanto al sexo, edad y número, confecciona el siguiente cuadro<sup>393</sup>:

**TABLA 10**  
**Informe del Cónsul. Número de pasaportes**

| Edad en años | Hombres | Mujeres | Niños |
|--------------|---------|---------|-------|
| 0-9          |         |         | 125   |
| 10-16        | 10      |         |       |
| 17-24        | 11      |         |       |
| 20-25        |         | 13      |       |
| 25-30        | 25      |         |       |
| 31-35        |         | 9       |       |
| 31-40        | 25      |         |       |
| 36-40        |         | 7       |       |
| 41-50        | 16      | 9       |       |
| 51-60        | 5       | 3       |       |
| 61-70        | 2       |         |       |
| 71-80        | 1       |         |       |

### VI.4.3. Una vez en Perú...

El destino de los vascos en Perú no tuvo un buen desenlace. Las expectativas de los colonos se vieron defraudadas por el sistema de cultivo de la hacienda. Por un lado, acabaron enfrentados al dueño Salcedo, pero también a la población criolla, descontenta por su presencia<sup>394</sup>.

<sup>391</sup> Piel, J., «Perou. Immigration et démarrage de l'agriculture spéculative au Perou au XIX<sup>ème</sup> siècle», en *Les migrations internationales...*, obra citada, p. 150.

<sup>392</sup> Ruiz de Castañeda, E., «Desarrollo económico y política inmigratoria en el Perú: 1830-1880», Revista *Arbor*, Madrid 1990.

<sup>393</sup> AHMAE. Perú. Leg. H-2578. Informe del Cónsul en Burdeos. Agosto de 1860.

<sup>394</sup> Piel, J., obra citada.

Talambo era una gran propiedad rural situada en la costa norte del Perú. Dedicada al algodón, exportado a Liverpool, Salcedo pretendía activar la producción algodonera con los jornaleros vascos.

Como el resto del país, se enfrentaba a los problemas derivados de la abolición de la esclavitud, bajo rendimiento laboral de los indígenas y, por último, al rotundo fracaso de la inmigración oriental.

A cada familia vasca entregaron una parcela de tierra, ya que eran trabajadores libres, para el autoabastecimiento. Los inmigrantes deseaban ampliar esas parcelas para así aumentar el cultivo de hortalizas frente al del algodón. Al fin y al cabo, poco sabían los vascos de plantaciones algodoneras.

Los problemas con el dueño, derivados de tal situación, acabaron en sangriento enfrentamiento. En 1865, una revolución entre los criollos para acabar con los privilegios de los vascos libres, daría al traste con el asentamiento pirenaico en Perú <sup>395</sup>, según Jean Piel.

Esther Ruiz <sup>396</sup>, por su parte, afirma que el estallido se produjo en 1863, bajo el mandato de Salcedo, quien ordenó atacar a los vascos. Sea como fuere, el saldo supuso la muerte de dos colonos, y el procesamiento de otros. Algunos decidirán regresar a la península.

El suceso contribuyó a deteriorar las relaciones peninsulares con el Estado americano. Y en palabras de la historiadora, fue en última instancia «un incidente internacional, que desembocó en la intervención española en el Perú y en el conflicto que enfrentó a ambas naciones en 1866» <sup>397</sup>.

Desde el País Vasco, las Diputaciones suplican a la reina tome cartas en el asunto. En 1864, a través de los Comisionados en Corte y Diputados, harán llegar un memorial a la corona «con la súplica de que, condoliéndose de las tribulaciones que acongojan a los Españoles establecidos en la República del Perú con motivo de los sucesos de Talambo (...), protegiéndolos como Reina y exigiendo el castigo que la vindicta pública reclama para los que derramaron e hicieron derramar la sangre inocente de sus hermanos» <sup>398</sup>.

---

<sup>395</sup> *Ibidem*.

<sup>396</sup> Ruiz de Castañeda, E., obra citada.

<sup>397</sup> *Ibidem*, p. 159.

<sup>398</sup> AGG. Fondo Duque de Mandas ss-64.

## **CAPITULO VII**

**UN EXTRAÑO PARENTESIS EN LA EMIGRACION  
VASCA. CARLISTAS, GANCHOS Y OTROS ELEMENTOS.  
1870-1882**



De 1870 a 1882, la emigración ultramarina vasca atravesará uno de sus momentos más contradictorios al socaire del acontecer político. En tanto el gobierno español liquidaba los últimos controles restrictivos sobre la diáspora (Ley de 1873), durante 1872-1876 la causa legitimista, señora del País Vasco, atacaba sin dilaciones el proceso.

Dicotomía que, resuelta con la derrota del carlismo, finalizará en el paradójico éxodo masivo de sus partidarios hacia las Américas, incluido el pretendiente don Carlos<sup>399</sup>.

A partir de entonces, prácticamente destruida la tupida red de enganche eficaz en las dos décadas anteriores, los puertos gascones tomarán el relevo de los guipuzcoanos; las líneas internacionales de navegación suplirán a los armadores regionales, y los Estados Americanos crearán las primeras oficinas de inmigración.

El período se divide, por lo tanto, en dos grandes ciclos: el primero, al compás del conflicto carlista se extenderá de 1870 a 1876. Desde esa fecha, el trasvase humano a las Américas cobra un nuevo auge. En 1882, la elaboración de las primeras estadísticas oficiales dará paso a la etapa de la emigración en *masa*. Pero ella forma parte de otro capítulo.

---

<sup>399</sup> Garmendia, V., *La Segunda Guerra Carlista (1872-1876)*, Madrid, 1976. Don Carlos cruza la frontera a Francia el 27 de febrero de 1876; de allí, partirá rumbo a América.

## VII.1. La contradicción del carlismo: espoleta y prohibición del flujo migratorio. 1870-1876

El estallido revolucionario de 1868 sacudirá al ideario carlista, aletargado tras el Convenio de Vergara (1839)<sup>400</sup>. En abril de 1872, el relativo fracaso del partido de don Carlos en las elecciones<sup>401</sup> sería la chispa que reavivó el conflicto, dando paso a un enfrentamiento de guerrillas.

Una primera fase quedará cerrada con el llamado Pacto de Amorebieta, en el cual el gobierno de Madrid adquiere el compromiso de respetar los fueros vascos. La derrota legitimista quedaba así relativizada ante el éxito político.

La tregua, sin embargo, durara escaso tiempo. En 1873, la proclamación de la República encenderá de nuevo la cuestión de la sucesión al trono. Sólo que esta vez el problema se convierte en una guerra convencional de tres años.

Inicialmente, los carlistas obtienen algunas sonoras victorias, como la batalla de Montejurra, pero pronto quedará demostrada la superioridad del contrincante, dando paso a la dispersión del ejército de don Carlos.

Si ya las primeras convulsiones del 68 y 70 alimentarán el secular flujo hacia las Indias<sup>402</sup>, no ha de ser menor la corriente producida por la derrota militar, por ende política, de los legitimistas en 1876.

A los expulsados de guerra habría que añadir el contingente obligado al éxodo en razón del hundimiento socioeconómico del País Vasco. Cuatro años de batallas dejaban tras de sí campos destruidos y familias arruinadas.

De nuevo, muchos vascos acariciaban la idea del paraíso americano, quizá también la de una rápida fortuna.

Fuera como fuese, el período bélico no fue bastante para detener la diáspora ultramarina, bien a pesar de los repetidos esfuerzos que los carlistas realizaron.

De 1872 a 1876, el pretendiente al trono llegaría a crear un seudoes-tado en las provincias vascas, cuyos pilares organizativos descansaban sobre las Diputaciones Forales, Real Junta Gubernativa en Navarra.

<sup>400</sup> El llamado Pacto de Vergara dio fin a la Primera Guerra Carlista 1833-1839.

<sup>401</sup> García de Cortázar, F.-Montero, M., obra citada. En las elecciones de 1872, los carlistas perdieron casi la mitad de sus escaños, cuando en 1868, habían logrado 15 de un total de 17, pp. 373 y ss.

<sup>402</sup> Extramina, J., *Historia de las guerras carlistas*, 2 vols. Zarauz, 1980, p. 358.

Según define Extramiana, «las Diputaciones asumen todos los poderes del Estado, pero de un Estado Vasco y tricéfalo»<sup>403</sup>.

Y en consecuencia, ellas dictaminaron las normas fundamentales de cada territorio, muchas veces oponiéndose abiertamente al rumbo del gobierno instalado en Madrid. Así, en cuanto a emigración, la imperiosa necesidad de soldados adeptos al bando desembarcará en un denodado esfuerzo por lograr el control de la diáspora, hasta llegar a la prohibición absoluta para los guipuzcoanos, de emigrar a América.

Por contra, desde la capital del reino cancelaban, según la Ley de 1873<sup>404</sup>, las últimas limitaciones para el embarque de peninsulares. La Real Orden de 30 de enero de ese año, eximía al armador del depósito de 320 reales por emigrante transportado, que el Estado había impuesto por RO de 1853.

En palabras de Julio Hernández García, «no cabe duda de que esta medida derogadora del Gobierno supuso un avance capital en la agilización de la emigración, pero no en cuanto al buen trato del emigrado»<sup>405</sup>.

Claro que difícilmente podían beneficiarse los armadores vascos de esa enorme ventaja en materia de transporte marítimo, puesto que la guerra trajo consigo el bloqueo de toda la cornisa cantábrica «desde Cabo de Peñas a Fuenterravía»<sup>406</sup>, exceptuando los enclaves de San Sebastián, Santander y Gijón.

Por si fuera poco, para desmoronar todo el sistema de recluta, los agentes de enganche fueron hostigados como nunca por la Diputación de Guipúzcoa, hasta el punto de sufrir juicio y cárcel.

La Provincia perdía, a efectos de la guerra, aquel papel de protagonista que había ejercido con respecto a la emigración vasca entre 1840 y 1870, en beneficio de sus eternos rivales puertos franceses. El poderío de las compañías transatlánticas internacionales, más avisgadas en la utilización de vapores para la travesía, será indiscutible. Ellas afianzarán, mediante el uso continuado, la importancia de los enclaves galos.

Al sur de los Pirineos, los armadores parecían incapaces de hacer frente a la nueva situación, bien a pesar del torrente de los individuos dispuestos a emigrar. Más que nunca, para los vascos, la partida desde Francia era el mejor modo de huir de un entorno, en estos momentos de guerra, especialmente adverso.

<sup>403</sup> *Ibidem*.

<sup>404</sup> Botella, C., obra citada; ver apéndice documental.

<sup>405</sup> Hernández García, J., *La emigración de las Islas Canarias en el siglo XIX*, Las Palmas, 1981.

<sup>406</sup> Decreto de 31 de enero de 1874. AGA. Exteriores. Burdeos. Leg. 3209.

Pero examinemos con mayor atención la trascendente normativa emanada de la Diputación guipuzcoana. Legislación, sin duda, próxima al pensamiento de los órganos forales de Alava, Vizcaya y Navarra.

### **VII.1.1. La lucha de la Diputación de Guipúzcoa contra el proceso migratorio. Aspectos legislativos**

La diputación carlista de la provincia, a cargo de don Miguel de Dorronsoro (1872-1875), fue una de las más activas y decididas en defensa de la causa. Pirala describirá a este personaje como un «escribano astuto, apasionado carlista y fervoroso vascongado» a quien «nada le arredraba y no había sacrificio que no se impusiera en obsequio del carlismo»<sup>407</sup>.

Lo cierto es que Dorronsoro gobernó la provincia con mano firme, exigiendo a los Ayuntamientos el estricto cumplimiento de las disposiciones forales, máxime en lo referente a contribuciones de guerra, ya fuera en hombres o dinero.

Entre sus preocupaciones, es lógico que la emigración guipuzcoana a América pronto se convirtiera en uno de sus mayores quebraderos; de hecho, la corriente migratoria había estado protagonizada secularmente por individuos varones, jóvenes y solteros, originarios de pequeños núcleos del interior de la provincia; justamente de aquellos donde más arraigada estuvo la causa legitimista.

Así, cuando en 1872, la diputación estipula el alistamiento de todos los varones solteros, entre los 18 y 40 años, tarea que se encomendó a los Ayuntamientos, tropezaría con un escollo insalvable: la existencia de numerosos emigrados, comprendidos en dichas edades.

A partir de entonces, parte de sus esfuerzos se dirigirían a evitar la emigración, acelerada seguramente tras el fracaso del primer levantamiento en 1872. Tres serían las disposiciones adoptadas en este sentido entre 1872 y 1875:

- La circular del 13 de agosto de 1873<sup>408</sup>, que intentaba eliminar los mecanismos impulsores del flujo transoceánico, a través de diversas sanciones sobre los agentes dedicados «a contratar y llevar a Ultramar a los guipuzcoanos», así como a escribanos, fiadores y testigos. En consecuencia, se decretaron multas entre mil y cuatro mil reales de vellón para cualquiera de ellos.

<sup>407</sup> Pirala, A., *Historia Contemporánea. Anales desde 1843 hasta la conclusión de la última guerra civil*, Madrid, 1893, vol. 4, pp. 358 y ss.

<sup>408</sup> AGG. Colección de Circulares de la Diputación de Guipúzcoa. 1873. Ver apéndice documental.

Se asestaba así un duro golpe al proceso migratorio, aunque no logró con seguridad atajar la emigración clandestina, probablemente en alza ante la presión de la guerra.

- La reglamentación del 25 de marzo de 1874<sup>409</sup>, de carácter mucho más restrictivo que la anterior, respondía, en parte, a las necesidades económicas del organismo foral. En ella se estipulaban una serie de recargos contributivos para aquellos guipuzcoanos que hubieran eludido el servicio armado, haciendo especial mención a los ausentes en Ultramar.

Si, como era de esperar, tales emigrados no podían hacerse cargo de la multa, recaería sobre sus familiares más próximos, como en efecto sucedió.

Las cantidades a pagar oscilaban entre los quinientos y los dos mil reales, en virtud de las rentas disponibles, y los ayuntamientos serían los encargados del cobro: primero embargarían cosechas, luego joyas y muebles y, por último, las propiedades, que en caso necesario pasarían a subasta.

- El 2 de diciembre de 1875<sup>410</sup>, seguramente ante la ineficacia de las anteriores, y sobre todo dada la aceleración del proceso migratorio, la Diputación prohibía taxativamente el fenómeno.

Tan sólo los individuos exentos del servicio militar, contribuciones de guerra y de públicas opiniones carlistas, podían solicitar permiso para emigrar.

Sin embargo, ya en años anteriores se habían puesto en práctica medidas de carácter similar. Así, por ejemplo, en 1874 la Diputación guipuzcoana<sup>411</sup>, decide prohibir el proceso migratorio, comunicándoselo a don Carlos para obtener su consentimiento, como expresa la siguiente misiva:

«La Diputación tiene prohibida la emigración a Ultramar de los obligados al servicio. De Tolosa se me comunica que un francés está alistando muchachos para embarcarlos en Burdeos. Contesto que lo prohíban, aun a los menores de 18 años, sean varones o hembras. Lo que comunico a V.E. para su gobierno esperando que S.M. el Rey aprobará mi prohibición.

Azpeitia, 21 de agosto de 1874  
Fdo. D. Miguel de Dorronsoro.»<sup>412</sup>

En definitiva, durante tres años la Diputación utilizaría todos los medios a su alcance para cortar un proceso que parecía inevitable.

<sup>409</sup> Ibidem. 1874. Ver apéndice documental.

<sup>410</sup> Ibidem.

<sup>411</sup> AGG. Inventario Topográfico. Leg. 20-A.

<sup>412</sup> Ibidem.

Máxime en los últimos meses de guerra, cuando la Provincia se hallaba exhausta y arruinada, y muchos de sus habitantes volvían a dirigir sus ilusiones hacia un futuro, quizá menos incierto, en América.

### VII.1.2. *El problema de los enganchadores*

El acoso al proceso migratorio sostenido a lo largo del período por la Diputación guipuzcoana, se completaría con la persecución de los enganchadores, personajes ocupados en captar y trasladar emigrantes a Ultramar.

Estos personajes, eran considerados como los responsables últimos de la emigración, y en consecuencia culpables del abandono del ejército y de la causa legitimista, por parte de los guipuzcoanos emigrados.

El hostigamiento hacia la figura del enganchador comenzaría ya en 1873 con la primera circular emitida por Dorronsoro, cuya meta consistía en eliminar sus actividades, tal y como en ella se afirma: «Teniendo en cuenta el tráfico siempre creciente a que algunos se han dedicado de conducir a Ultramar a los jóvenes del país...»<sup>413</sup>.

En los años siguientes, el organismo foral redobla sus esfuerzos llegando al arresto de algunos agentes dedicados al enganche, tarea encomendada tanto al llamado «ramo de policía»<sup>414</sup> como al propio ejército legitimista.

Y así, en septiembre de 1875, se alcanza un punto álgido en esta persecución cuando se procede a detener a Francisco de Irulegui e Ignacio de Yeregui<sup>415</sup>, acusados de intentar el enganche de varias personas:

Si bien el primero de ellos declararía actuar por voluntad propia «... con las mejores intenciones y, de ninguna manera, con ánimo de ofender en lo más pequeño a la causa de su país...»<sup>416</sup>, el segundo manifiesta claramente estar a las órdenes de su amo don Isidro de Rico, vecino de Buenos Aires<sup>417</sup>.

En última instancia, ambos tenían por misión facilitar el viaje a las Américas a diversas personas, reclamadas desde el Nuevo Continente por sus parientes.

<sup>413</sup> AGG. Colección de Circulares. 1873.

<sup>414</sup> Santiso González, C., «La Segunda Guerra Carlista y su repercusión en la emigración guipuzcoana a América. Aspectos legislativos», en *La emigración española a Ultramar, 1492-1914*, Actas de la I Reunión Científica de la Asociación de Historia Moderna, compilación de Eiras Roel, Madrid, 1991.

<sup>415</sup> AGG. Inventario Topográfico. Leg. 352-J. Detención, comunicada por telegrama del 11 de septiembre, por el coronel Viguri a la Diputación de Guipúzcoa.

<sup>416</sup> Recurso presentado al organismo foral. 15 de septiembre de 1875. AGG. *Ibidem*.

<sup>417</sup> *Ibidem*.



**TABLA 12**  
**Emigrados desde 1872**

|                                  |             |
|----------------------------------|-------------|
| Sin rentas ni bienes . . . . .   | 2.000 r.v.  |
| Hasta 2.000 r.v. . . . .         | 4.000 r.v.  |
| Entre 2.000 y 4.000 r.v. . . . . | 6.000 r.v.  |
| Entre 4.000 y 6.000 r.v. . . . . | 8.000 r.v.  |
| Si pasan los 6.000 r.v. . . . .  | 12.000 r.v. |

Los ayuntamientos encabezaron la reacción negativa ante la injusta medida, puesto que en definitiva serían los familiares de los emigrados los auténticos perjudicados, al tener que hacer frente a las sanciones con sus bienes.

Encargados los concejos de facilitar los datos necesarios para efectuar la cobranza de las nuevas multas, no tuvieron ningún reparo en dirigirse al órgano foral solicitando fuera suspendido el acuerdo en cuestión.

En aras de alcanzar su objetivo, redactaron una serie de memoriales donde quedaría reflejada la penosa situación de las localidades guipuzcoanas, arruinadas por las pesadas contribuciones de guerra, así como su adhesión incondicional al carlismo; la injusticia de hacer responsables a las familias de una decisión tan individual como la de emigrar, etc.

Esbozados como súplicas, cada ayuntamiento evidenció, sin lugar a dudas, su escasa voluntad para cumplir las órdenes de la Diputación, oponiéndose de forma velada pero firme al embargo de bienes de su vecindario.

Si bien sólo contamos con los alegatos de algunos municipios <sup>420</sup>, estimamos que el resto se manifiesta en términos similares; de hecho, los memoriales poseen una estructura idéntica, repitiendo los mismos argumentos a los expuestos en 1875 <sup>421</sup>, por los ayuntamientos de Mondragón, Arechavaleta y Salinas:

«Exma. Diputación foral de Guipúzcoa.

Los Ayuntamientos de las villas de Mondragón, Arechavaleta y Salinas, a V.E. respetuosamente exponen: Que acatando como deben las disposiciones contenidas en la circular de veinticinco de marzo último se han ocupado en darlas su puntual cumplimiento; mas sin su perjuicio permítaseles hacer presente con respecto a los que residen en Ultramar antes del 1.º de noviembre de 1868 que muchos de ellos han fallecido ya, y de los demás contados serán que no tengan hermanos o parientes cercanos que no se hallen sirviendo en la Filas Reales, con la particular circunstancia de que a ninguno se le conocen

<sup>420</sup> Ayuntamientos de Mondragón, Salinas y Arechavaleta; Berástegui, Leaburu, Deva, Amézqueta, Anzuola, Ataun, Idiazábal y Azpeitia.

<sup>421</sup> AGG. Apéndice al Inventario Topográfico. Leg. 166.

bienes algunos, y aun sus familias viven con lo que les produce su trabajo, por cuyos motivos quisieran estas corporaciones que se les eximiera del pago de las cantidades impuestas, pues sobre las grandes dificultades que ofrecería su cobranza por la imposibilidad en la mayor parte de ellas por la carencia de medios, siempre es de tomarse en consideración y merecen alguna gracia los servicios, que según se ha dicho, están prestando las indicadas familias por el tiempo de la justa y legítima causa que sostienen.

Mondragón, 12 de abril de 1874»<sup>422</sup>.

Un segundo punto de gran interés, que recogen los memoriales, será la exposición de causas y modos de la emigración guipuzcoana, como muy bien refleja el alcalde de Leaburu, en carta enviada a la Diputación el mismo año:

«Lo más frecuente en este pueblo es, Excmo. Sr., que los jóvenes que se dirigen a Ultramar perciban antes de ausentarse todo lo que pueda corresponderles por razón de legítimas materna y paterna; y como la circular dispone que los ausentes en Ultramar o sus familias deben pagar las multas o cuotas que la misma fija, resulta que por regla general recae la multa sobre personas que, aun queriendo, no podía impedir que los jóvenes dejaran de hacer lo que hicieron.

Pero no es ésta la causa que impele a este Ayuntamiento a elevar a V.E. la presente instancia: la generalidad de los jóvenes de esta localidad que residen en Ultramar, son hijos de labradores que traen en arrendamiento las tierras que cultivan: hay que embargarles los granos, si tienen y de todas maneras el ganado que necesitan para el cultivo; sólo con privarles del ganado se quita al labrador el modo de vivir, y aún son muchas las familias que tienen uno o más individuos en Ultramar, quedarán otras tantas arruinadas y sin poder contribuir al sostenimiento de las cargas que el pueblo debe soportar.

Leaburu, 7 de abril de 1874»<sup>423</sup>.

A pesar de estas protestas y súplicas, el órgano foral se mostrará inflexible; su respuesta a los concejos fue taxativa: era necesario el estricto cumplimiento de sus órdenes.

Tras nombrar a cuatro comisionados encargados de recaudar las cuotas, el órgano foral se extralimitó en sus funciones, llegando incluso a permitir la detención, e ingreso en la cárcel, de algún guipuzcoano con familia en Ultramar<sup>424</sup>.

En definitiva, la Diputación carlista, acuciada por sus necesidades económicas y demográficas, impuso —bajo la forma de multas— un nuevo tributo de guerra, implicando en su recaudación a los ayuntamientos de la provincia, e ignorando la oposición manifiesta de los mismos.

<sup>422</sup> *Ibidem*, Recurso del Ayuntamiento de Mondragón.

<sup>423</sup> *Ibidem*.

<sup>424</sup> Ver apéndice documental.

## VII.2. La reactivación del fenómeno migratorio

La pérdida de los fueros fue el precio a pagar ante la rotunda victoria realista. Abolidos en 1876, los vascos quedaban sujetos desde entonces al sistema de alistamiento militar general. Un motivo más se añadía al variopinto cajón de causas para la diáspora <sup>425</sup>.

Y ésta debió crecer cuantiosamente nada más acabar la guerra, sobre todo en su vertiente clandestina, a tenor de la actitud del Estado español. En 1879, el Ministerio correspondiente ordenaba al cónsul en Burdeos que fuera expedito con las líneas de navegación. Estas, violaban la normativa legal al embarcar individuos desprovistos del pasaporte visado por el cónsul. He aquí el valioso testimonio: «Por conducto confidencial ha llegado a conocimiento de este Ministerio que los Cónsules de Francia en España autorizan los certificados de emigración para América que les presentan determinados agentes dedicados a este negocio, aunque las personas que tratan de emigrar carezcan de la cédula personal y de pasaporte (*sic*). Además, con objeto de facilitar esta emigración el Gobierno francés parece ha dispuesto que esta clase de certificados sean visados gratis por los respectivos cónsules.

Según informes no ha podido todavía detener ninguno de los individuos que viajan con estos documentos, porque todos ellos salvan la frontera por Vera de Navarra; y como en su mayoría apelan al recurso de emigrar para eludir el servicio militar en España, se hace necesario que Ud. a la salida de los vapores franceses que desde Burdeos parten para la América del Sur, exija que todos los emigrantes españoles presenten la documentación de que vayan provistos...» <sup>426</sup>.

De ingenuo ejercerá el Cónsul en Burdeos al pretender interferir en los manejos de los grandes navieros. Las respuestas evidenciaban el desinterés de los mismos: los agentes generales de Mensajerías Marítimas y Pacific Steam Navigation Company se refugian en la legalidad francesa para evitar el control. Si Francia no solicitaba tal documentación de los emigrantes, no serían ellos quienes emplearan métodos policiales a los que además podían oponerse los pasajeros. O así lo afirman.

La situación había escapado de las manos del Gobierno, si es que alguna vez estuvo en ellas. El decaimiento general del comercio y navegación oceánica situaba en un cuarto o quinto escalón a la flota peninsular.

Arrinconados por franceses, ingleses y alemanes, sobre todo, los armadores españoles tardaron demasiado en reaccionar ante la innovación del vapor.

<sup>425</sup> García de Cortázar, F.-Montero, M., obra citada, voz «abolición foral».

<sup>426</sup> AGA. Exteriores. Burdeos Leg. 3240.

Según el Cónsul en Buenos Aires, hasta 1862 «la gran protección que el derecho diferencial daba a la bandera española» tuvo como resultado el atraso de comerciantes y armadores «quienes asociados en sus negocios y con el egoísmo natural del que defiende un interés creado se negaban a estudiar todo lo que significaba variación, y el comercio español deja pasar sin comprender su trascendencia el hecho importantísimo de la llegada del primer vapor al Plata»<sup>427</sup>.

Así, Mala Real Inglesa y Mensajerías Marítimas establecían en 1869 una línea directa entre Europa y la fachada atlántica americana. Otras muchas vinieron a sumarse, interesadas especialmente en el transporte de pasajeros:

**TABLA 13**  
**Vapores desde Europa a Brasil y Río de la Plata**<sup>428</sup>

| Compañías                      | Escalas                                     | N.º vapores | Viajes anuales | Días travesía |
|--------------------------------|---|-------------|----------------|---------------|
| Lamport & Holt . . . . .       | Londres, Liverpool, Amberes                 | 51          | 110            | 22            |
| Royal Mail . . . . .           | Southampton, Amberes, Vigo, Lisboa          | 10          | 24             | 26-35         |
| Pacific Steam Company          | Liverpool, Burdeos, Santander, Vigo, Lisboa | 9           | 24             | 27            |
| Castle Line . . . . .          | Génova, Barcelona, Liverpool, Amberes       | 10          | 24             | 30            |
| Houston Line . . . . .         | Liverpool, Amberes                          | 3           | 24             | 32            |
| Walford Line . . . . .         | Amberes                                     | 6           | 12             | 30            |
| Allan Line . . . . .           | Amberes o Havre                             | 8           | 9              | 26            |
| Houlder Line                   |   |             |                |               |
| Chargeurs Reunis . . . . .     | Dunquerque, Havre, Burdeos                  | 18          | 36             | 26            |
| Mesageries Maritimes . . . . . | Burdeos, Lisboa                             | Dakar       | 6              | 24            |
| Transports Maritimes . . . . . | Mediterráneos                               | 6           | 24             | 24            |
| Línea Fabre . . . . .          | Marsella, Barcelona, Cádiz                  | 3           | 12             | 35            |
| Línea Apestegui . . . . .      | Burdeos                                     | 1           | 3              | 30            |
| Línea Delmas . . . . .         |   |             | 14             |               |
| Línea Mesnier . . . . .        |   |             | 4              |               |
| La Veloce . . . . .            | Génova, Gibraltar                           | 5           | 24             | 22            |
| Raggio y Cía. . . . .          | Génova, Gibraltar                           | 6           | 22             | 22            |
| Piaggio y Cía. . . . .         | Génova, Gibraltar                           | 3           | 22-30          | 22-30         |
| Norddeutscher Lloy . . . . .   | Bremen                                      |             | 26             | 26            |
| Línea Cosmos                   |   |             |                |               |
| Línea de Hamburgo . . . . .    |   |             | 26             | 26            |

Muchas de las líneas, además, reciben subvenciones de sus gobiernos: Mensajerías Marítimas percibe del gobierno francés 100.000

<sup>427</sup> AGA. Exteriores. Buenos Aires. Leg. 3.240. Informe del Cónsul en Buenos Aires.

<sup>428</sup> *Ibidem*.

francos por viaje directo de Burdeos al Plata. Al año, la suma total será de 2.400.000 francos, atendiendo a los datos del cónsul <sup>429</sup>.

Respecto a los emigrantes, la situación de la flota peninsular les perjudica seriamente ¿Cómo pueden venir aquí en condiciones de lucha si para embarcarse tienen que ir a Marsella, a Burdeos, recargándose con gastos inútiles si tienen que esperar en Barcelona, Cádiz, Santander o La Coruña a que quieran llevarlos los vapores que vienen de Francia, Italia o Inglaterra, casi siempre con la carga completa? <sup>430</sup>.

La injerencia y diversas presiones que confluían en torno al proceso migratorio en ciclos anteriores, se desbordan en esta década de los setenta.

La estrategia proyectada por las compañías internacionales, sólo pueden comprenderse si atendemos al volumen de sus beneficios económicos. Antes cuantiosos, ahora espectaculares, al asumir los Estados americanos la emigración de modo oficial. Esto es, reclutar, subvencionar y ajustar la travesía mediante los organismos e instituciones creadas al efecto.

En 1875, el presidente argentino Nicolás Avellaneda resumía el propósito del siguiente modo: «Hasta ahora no se ha buscado la inmigración, aceptándose la que espontáneamente ha querido venir a la República, y en su internación y acomodo, se invierten sumas considerables sin examen, sin calificación, sin averiguar siquiera si el inmigrante ha de ser un poblador útil que, con su trabajo, aumente la producción del país y contribuya al fomento de la riqueza pública, y al mismo tiempo sus costumbres y educación contribuyan a consolidar los elementos de orden y paz. En el proyecto presentado, se previene este mal, pues sin incluir expresamente la inmigración espontánea, se procura elegirla en el norte de Europa y otros países del sur, donde es tan fácil encontrarla en condiciones más adecuadas que aseguren para nosotros los resultados buscados» <sup>431</sup>.

Al año siguiente de 1876, fue dictada bajo su presidencia la Ley de Inmigración, con la cual quedaban estipuladas condiciones y beneficios para el colono.

Los argentinos crearon un Departamento General de Inmigración, Comisiones para atender a los recién llegados, Oficinas de Trabajo, y por último, oficializaron la figura del enganchador enviado a Europa por el Departamento. Además, los buques elegidos para transportar a los colonos gozarán de diversas franquicias.

<sup>429</sup> *Ibidem*.

<sup>430</sup> *Ibidem*.

<sup>431</sup> Informe Legislativo. Instituto Emigración.

Una década después, la Sociedad Vasco-Asturiana en la Argentina, consciente de la importancia de reactivar el comercio con la Cornisa Cantábrica, estudia la posibilidad de unir Pasajes y el Río de la Plata mediante una línea directa, a ser posible subvencionada por el gobierno argentino.

La Diputación de Guipúzcoa, la Junta de Fomento del Puerto y los comerciantes, elaboran en 1888 un informe para lograr que la Argentina designara al enclave guipuzcoano como uno de los elegidos para el transporte de mercancías y pasajeros. Derecho que el país latinoamericano se había reservado.

Entre los numerosos alegatos en favor de Pasajes, tales como la capacidad del fondeadero, los muelles recién construidos, el acceso directo del ferrocarril hasta ellos, etc., la Sociedad que gestiona el puerto señala la importancia del movimiento de pasajeros: «Iguales ventajas proporcionaría a los numerosos emigrantes de estas regiones, el establecimiento de una línea directa con la Plata; pues no cabe duda de que, pudiendo embarcarse en Pasajes, puerto de su país, preferirían siempre acudir a él y no tener que ir hasta Burdeos como hoy sucede... La Compañía francesa Mensajerías Marítimas empezó en marzo último a hacer una escala al mes en Pasajes para Buenos Aires y se han visto atracados a sus muelles vapores del porte del "Ortegal", "Matapán", y "Cordián" que han entrado y salido del puerto sin la menor dificultad y se halla anunciada la salida del "Medoc" para el día 29 del corriente»<sup>432</sup>.

Y desde luego, buques repletos de emigrantes continuaban navegando, desde Francia o desde los puertos del Norte peninsular a las Américas.

Los ganchos proliferaron en este período, como en los anteriores, por todo el País Vasco. Quizá había cambiado el patrón, pero desde luego los métodos de recluta serían similares: propaganda, engaño y promesas incumplidas.

Cuando despuntan los ochenta, y la diáspora afecta ya por igual a todas las regiones peninsulares, la Corona utilizará nuevos métodos de análisis. Quiere ahora evitarla desde el conocimiento de causas y métodos.

A tal fin, el RD de 1881 (18 de julio) nombra una Comisión Especial «encargada de estudiar los medios de contener, en lo posible la inmigración, por medio del desarrollo del trabajo»<sup>433</sup>.

<sup>432</sup> AGG. Inventario Topográfico 1496. Leg. 2616. Informe de la Sección de Fomento, Diputación Provincial de Guipúzcoa. 1888.

<sup>433</sup> Botella, C., obra citada.

Meses más tarde, el Organismo dirige un interrogatorio a todas las provincias. Recopilado en una memoria publicada en 1882, las respuestas de las Provincias Vascas y Navarra serán elocuentes: diáspora en dirección a la Argentina, el Uruguay y las Antillas.

Y lo que es más importante en nuestro estudio, contradictorias declaraciones respecto a la existencia de Agencias de Inmigración y ganchos.

Para Alava, por ejemplo, la Junta Provincial de Agricultura niega la presencia de Agencias; el ingeniero agrónomo, sin embargo, especifica: «los reclutadores ofrecen viaje pagado, terrenos vírgenes y dinero para su explotación»<sup>434</sup>. Algo similar ocurre en Navarra, donde la Diputación Provincial explica que «no existen Agencias, pero sí comisionados ocultos que ofrecen pasaje gratis y trabajo»<sup>435</sup>.

La estadística vizcaína aporta algunos nombre propios: en la localidad de Cenarruza «se presentó el agente de Bigoitia, llamado por apodo "Meosolo", y hace cosa de un mes fue recibido por los vecinos con silbidos y voces; y hallándose ofreciendo el pasaje y buen salario así que llegasen a Buenos Aires, se amotinó la gente y entre insultos, silbidos y voces, tuvo que montar a caballo y marchar a escape sin conseguir el objeto que se proponía con una casada y una soltera»<sup>436</sup>.

---

<sup>434</sup> «Comisión especial para estudiar los medios de contener en lo posible la emigración», *Actas, Dictámenes, Interrogatorios y Documentos*, Madrid, 1882, pp. 17 a 20.

<sup>435</sup> *Ibidem*.

<sup>436</sup> Fernández de Pinedo, E., «Los movimientos migratorios vascos, en especial hacia América», en Sánchez-Albornoz, N., compilación, obra citada.

## **CAPITULO VIII**

**A MODO DE EPILOGO. EMIGRACION MASIVA,  
AGENCIAS AMERICANAS, NAVIEROS Y PUERTOS.  
1882-1930**



Trocada en masiva, la emigración peninsular, desde 1882 hasta 1930 millares de individuos se desplazaron hacia las Américas. Ganchos americanos, junto a compañías internacionales de navegación aunaban esfuerzos para canalizar la corriente. Armadores regionales, y hacendados americanos cederán su lugar a estamentos más importantes, también mejor capacitados para el éxito de la recluta de inmigrantes.

Los intereses de los nuevos gestores quedaban superpuestos no ya a los de los emigrantes, sino incluso señoreaban sobre la voluntad del Gobierno Peninsular.

Tanto es así, que las medidas legislativas dictadas por el Estado toparán invariablemente con una realidad práctica: los navieros ibéricos se mostraban incapaces de competir en la carrera atlántica. El imparable flujo migratorio estaba forzado a utilizar navíos extranjeros. Ellos acumulaban las ganancias derivadas del trasvase humano peninsular.

Para complicar aún más el panorama, las repúblicas americanas no atendían los alegatos consulares, amparándose en la legitimidad de su propia soberanía. La corona española no era ya quien decidía en el Nuevo Continente.

Cortar la corriente clandestina —canalizada por dársenas extranjeras, muchas veces con documentación ilegal— fue una de las principales ocupaciones del gabinete de Madrid.

Tal misión correría a cargo, sobre todo, de las delegaciones consulares hispanas en Europa, responsables de visar los pasaportes, controlar los roles de pasajeros marítimos buscar y perseguir prófugos, etc.

Atajar el uso masivo de buques extranjeros, que privaba de enormes ganancias a los armadores nacionales, constituye la segunda ecuación a resolver.

En 1881, Antonio López creará —respaldado por el Gobierno— la Compañía Trasatlántica Española. Heredera de la anterior línea naviera del mismo López, la sociedad nació de la fusión con diversos armadores catalanes, quienes aportaron el capital necesario <sup>437</sup>.

Otras líneas de la época, competidoras de la Trasatlántica, fueron la Compañía de Vapores del Marqués del Campo, la Naviera Santanderina, Pinillos, Sáez y Cía...

Sin embargo, nunca lograron acabar con el dominio de las navieras foráneas. Ni aun promulgada la Ley de 1907, pudo evitarse que fueran los empresarios extranjeros los grandes beneficiados de la emigración española, en su vertiente económica.

Entre otros muchos factores, la demostrada preferencia de las agencias americanas de inmigración por los buques europeos convirtió en inasequible el anhelo de los comerciantes hispanos <sup>438</sup>.

En Guipúzcoa, la Trasatlántica española intentará desarrollar una línea transoceánica. Así, en 1883 proyectó inaugurar una ruta indirecta desde el puerto de Pasajes a Ultramar: los buques partirían hacia Amberes, Londres y Liverpool, aunque con escalas en Burdeos, Saint Nazarie y El Havre.

Desde los enclaves europeos citados, los vapores de la Compañía navegaban hacia Puerto Rico, La Habana, Veracruz, Nueva York, La Guaira, Puerto Cabello y Colón.

La Diputación de Guipúzcoa apoyará sin reservas el establecimiento de la Agencia, puesto que uniría «el puerto de Pasajes con los principales centros del comercio en América» <sup>439</sup>. Claro que la Ley de 1907 daría al traste con el ensayo de relanzamiento.

En tanto, las compañías de enganche, así como los consignatarios de navieras, continúan en su labor de recluta. Durante esta época

<sup>437</sup> Hernández Sandoica, E., «Capital y colonias en la Compañía Trasatlántica Española (siglo XIX)», Comunicación presentada en las *Terceras Jornadas de estudios Catalanoamericanos*, Barcelona, 1988.

<sup>438</sup> La mayoría de las agencias colonizadoras utilizaron buques extranjeros; por ejemplo, la chilena embarcó gran número de sus contratados con la Pacific Steam Company.

<sup>439</sup> Actas de la Diputación de Guipúzcoa. 1883.

umentará el número de repúblicas americanas interesadas en la población vasca y europea.

La Argentina, por ejemplo, difunde en 1913 un folleto titulado «Recomendación a los Baskongados que inmigran a la República Argentina». Travesías gratis, reparto de tierras y derechos civiles resumen la oferta <sup>440</sup>.

La acción propagandística, destinada a los vascos, encontrará en el Sur de Francia, al igual que la emigración, un centro ideal de enganche. En 1912, el Cónsul ubicado en Río de Janeiro, anotaba «que en Burdeos se reparten hojas de propaganda redactadas en español... en las que después de indicar la documentación necesaria para justificar la profesión de agricultores (*sic*) se describen engañosamente las ventajas que los Estados del Brasil conceden...» <sup>441</sup>.

Transportados los colonos en sociedades marítimas francesas –Transports Maritimes à Vapeur y Messageries Maritimes– nada podía hacerse contra los malos tratos «dada la situación extra-legal de los perjudicados» <sup>442</sup>.

Pierre Lhande, en su obra, cita los folletos engañosos distribuidos en las primeras décadas del XX desde el Canadá, país que instalará una oficina de inmigración en París <sup>443</sup>.

Pero quizá el testimonio más valioso, para entender el funcionamiento de las compañías en esta fase, lo constituya el proyecto chileno de 1882. Ejemplo bien evidente en cuanto a la evolución en los métodos de recluta.

### VIII.1. Métodos de recluta: la agencia chilena de inmigración

El 10 de octubre de 1882, un decreto supremo configuraba en Chile la Agencia General de Inmigración y Colonización de Chile.

<sup>440</sup> Ver apéndice documental.

<sup>441</sup> AGA. Comercio. Legación en Río de Janeiro. Leg. 1691. Informe del 21 de febrero de 1912.

<sup>442</sup> *Ibidem*.

<sup>443</sup> Lhande, P., obra citada, p. 26. El anuncio afirmaba textualmente: «En el Canadá, antigua posesión francesa, hay probablemente dos millones de personas que hablan francés. Aire sano. Tierra inmejorable. Hermosas parcelas de terreno. Pesca y caza permitidas. Ferrocarriles en todas direcciones. La vida mucho menos cara que en nuestras comarcas. El Gobierno cede gratis sesenta y tres hectáreas de las mejores tierras a los hombres mayores de dieciocho años, así como a las viudas con hijos. El que quiera ir allí puede hacer el viaje barato, casi a mitad de precio...»

Como mandato fundacional, «hacer la propaganda y reclutamiento de colonos únicamente entre los vascongados españoles»<sup>444</sup>, inspiró la creación del organismo.

Los múltiples obstáculos que la Agencia encontrará en Europa para efectuar la contratación de colonos harán pendular las actividades de enganche de uno a otro territorio, en función de circunstancias puntuales: España, País Vasco, Francia, Suiza, Dinamarca o Alemania... serán algunos de los escenarios donde la Agencia llegó a operar.

Para organizar la red de captación, la compañía nombra un agente general en el Viejo Continente.

París fue la más importante sede de la Agencia, desde la cual se designaron al resto de ganchos, distribuidos por los territorios de búsqueda de jornaleros. El delegado principal pacta con las líneas de navegación el coste del transporte, firma convenios con los gobiernos europeos, redacta folletos de propaganda, etc. De 1882 a 1895, los administradores en Europa fueron los siguientes:

**TABLA 14**  
**Agencia Chilena**<sup>445</sup>

| Agentes                     | Años      | Países de recluta   |
|-----------------------------|-----------|---|
| Francisco Echeverría . . .  | 1882-1884 | España, Francia, Suiza, Alemania.   |
| Benjamín Dávila Larrain .   | 1884-1886 | Francia, Suiza, Bélgica, Alemania, Inglaterra, Holanda, Italia.                                     |
| Juan de la Cruz Cerdá . .   | 1886-1887 | Francia, Suiza, Bélgica, Alemania, Inglaterra.  |
| Isidoro Errazúriz . . . . . | 1887-1888 | Francia, Suiza, Bélgica, Alemania, Inglaterra, Italia, Rusia.                                       |
| Francisco Gandarillas . .   | 1883-1893 | España, Francia, Suiza, Alemania, Inglaterra, Bélgica.  |
| Nicolás Vega . . . . .      | 1893...   | España, Francia, Suiza, Alemania, Inglaterra, Bélgica, Holanda, Italia, Dinamarca, Noruega, Suecia. |

El primer grupo de colonos surcó el Atlántico hacia Chile en 1883; de 200 individuos, nada menos que 185 eran vasco-peninsulares. La siguiente remesa, de 109 pasajeros, incluirá 28 vascos.

<sup>444</sup> Agencia General de Colonización del Gobierno de Chile en Europa. Memoria de 1882-1895. Santiago de Chile.

<sup>445</sup> *Ibidem*.

Pronto, las dificultades en la península desviaron la recluta hacia Suiza. En Burdeos persistía una oficina subdelegada, teóricamente destinada a la contratación en la Francia de la época.

Fuera como fuese, 31.139 personas navegaron a cargo de la Agencia hasta arribar a Chile, entre 1883-1895<sup>446</sup>.

De nuevo en 1907, la Agencia reanuda la contratación de vasco-peninsulares, esta vez desde el corazón del territorio.

Don Pío Llano, residente en Bilbao, actuará como subagente a las órdenes de Juan Larraint, delegado general en París. Fruto de la labor del primero, 400 colonos embarcan en el vapor *Oravia*, de la Pacific Steam Company, en el puerto vizcaíno ese año de 1907<sup>447</sup>. Una segunda expedición de 200 personas, partiría, el 20 de mayo, en el vapor *Esmeralda*, propiedad de la misma línea marítima inglesa.

Por si fuera poco, la existencia de la Agencia chilena dio lugar a extraños manejos por parte de otros ganchos ajenos a ella. Rafael Gutiérrez Cossío, contratador detectado en los puertos de Santander y Bilbao (1913), fingiría ser uno de sus subagentes, cuando en realidad reclutaba personal con destino al servicio doméstico en Puerto Rico<sup>448</sup>.

La regulación de las actividades de enganche, por la Ley de 1907, permitía al menos detectar a estos ganchos totalmente ilegales: sólo podían ejercer de reclutadores aquellos que obtuvieran legalización estatal para ello.

## VIII.2. Ley de 1907 y los puertos de emigración. La pugna entre Pasajes y Bilbao

«Pasajes es el puerto natural de emigración de los habitantes de la meseta central castellana, y el indiscutible de las provincias de Guipúzcoa, Alava y Navarra, que como es sabido proporcionan un importante contingente emigratorio para las repúblicas americanas»<sup>449</sup>.

La ley de 1907 fue el máximo intento legislativo dictado en favor de la reorganización de puertos, condiciones de transporte, com-

<sup>446</sup> *Ibidem*.

<sup>447</sup> *Políticas migratorias en América*. Memoria del Instituto de Emigración. Madrid.

<sup>448</sup> AGA. Comercio. Leg. 1692.

<sup>449</sup> AGG. Inventario Topográfico. Leg. 1503.

pañías navieras y, por supuesto, actividades de enganche y contratación de colonos.

Se crearían entonces el Consejo Superior de Emigración, las Juntas Provinciales de Emigración, y la figura de Inspector, guardián de los derechos del pasajero. Respecto al emigrante, queda prohibida la diáspora para los varones mayores de 15 años, obligados al servicio militar, los procesados judicialmente, menores de edad sin permiso paterno, mujeres casadas sin autorización marital y las solteras de menos de 23 años que viajaran solas <sup>450</sup>.

En cuanto a navieros y ganchos, el reglamento de 1908 y demás disposiciones, estipulaban:

- a) Autorización expresa del Gobierno para el transporte de pasajeros. Los armadores tenían que ser españoles y residir en el reino. Si la compañía náutica era extranjera, estaba obligada a designar un consignatario sujeto a esas condiciones. Además, era obligatorio efectuar un depósito de 50.000 pesetas y pagar una cuota anual entre 1.000 y 3.000 pesetas.
- b) La recluta libre queda expresamente prohibida. La propaganda y asentamiento de agencias colonizadoras será totalmente ilegal.
- c) Se designan los puertos autorizados para el embarque de emigrantes: Barcelona, Valencia, Alicante, Almería, Vigo, Villagarcía, Málaga, La Coruña, Cádiz, Santander, Bilbao, Las Palmas, Palma de Mallorca, Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de la Palma.

¿Cuáles fueron las consecuencias para el sistema de recluta y transporte instalado en el País Vasco?

El proyecto levantó un polvorín de quejas por parte de todas las líneas internacionales, muy especialmente de las sociedades francesas radicadas en Burdeos. El puerto gascón temía la parálisis del negocio, puesto que la orden atajaba la impunidad con que hasta entonces habían actuado. La Cámara de Comercio de Burdeos, se encargará de recoger todas las opiniones ante el anuncio de Ley <sup>451</sup>.

Pero el gran perjudicado, en razón de la nueva regulación de puertos, sería el enclave guipuzcoano de Pasajes.

<sup>450</sup> Palazón, S., *La inmigración española al Cono Sur*, 1990.

<sup>451</sup> AGA. Exteriores. Legación de Burdeos. Leg. 3240.

Cuando los comerciantes de la Provincia intuyen que su enlace directo con Ultramar quedaría bloqueado, nada menos que en favor del de Bilbao, utilizarán todos los medios a su alcance para evitarlo. Sin ningún resultado.

En 1910, la Diputación dirigía un Memorial al Ministerio de la Gobernación con varios alegatos. El más contundente, el movimiento de pasajeros en el último trimestre de 1909: 519 individuos habían salido desde Pasajes rumbo a Buenos Aires <sup>452</sup>.

Bilbao fue desde 1910 el gran puerto oficial para los vascos en materia migratoria. El sistema de recluta anterior, que había elegido a San Sebastián y Pasajes como lanzaderas de la tupida red de enganchadores, fue aniquilado definitivamente en la primera década del siglo XX.

Claro que, de ningún modo, terminó la diáspora a través de Francia, ni el sistema de recluta con sus engaños y abusos. En 1907, la Compañía General Trasatlántica Francesa, informa del movimiento de sus navíos en Burdeos <sup>453</sup>: A lo largo de ese año, 266 buques salen y entran del enclave galo.

En 1908, inauguran tres nuevas líneas transoceánicas, la primera a Nueva York, la segunda al Golfo de México, y la última hacia las Antillas. Sesenta bajeles, que desplazaron 120.000 toneladas. Los que cubren la ruta de Puerto Rico, Haití y República Dominicana desplazan en 1908 20.000 toneladas repartidas en 12 navíos <sup>454</sup>.

Aunque el gobierno llegará hasta el encarcelamiento de algunos ganchos en la península <sup>455</sup>, éstos perduraron el tiempo que se extendió la emigración.

---

<sup>452</sup> AGA. Inventario Topográfico. Leg. 1503.

<sup>453</sup> AGA. Exteriores. Legación de Burdeos. Leg. 3240.

<sup>454</sup> *Ibidem*.

<sup>455</sup> Ver apéndice.

### VIII.3. Un último repaso a enganchadores y navieros: cuadro de agentes activos

#### Ganchos y consignatarios en el País Vasco. 1882-1930

| Año  | Nombre                           | Localidad         | Calle                                    | Agencia o Naviera   |
|------|----------------------------------|-------------------|--|---|
| 1887 | Ricardo Rochett                  | Bilbao            |  |   |
| 1887 | José Ramón Bilbao                | Bilbao            |  |   |
| 1887 | Manuel Bengoa                    | Bilbao            |  |   |
| 1887 | Belardino Gangoiti               | Bilbao            |  |   |
| 1887 | L. Capistán                      | San Sebastián     | Peñaflorida, 5.                          |   |
| 1887 | Vda. Quiroga e hijos             | Vitoria           |  |   |
| 1887 | Francisco Zarazada               | Tolosa            |  |   |
| 1887 | Antonio Larrañaga                | Tolosa            |  |   |
| 1887 | Venancio Cendoya                 | Hendaya           |  |   |
| 1887 | Enrique Inarses                  | Irurzun (Navarra) |  |   |
| 1907 | Pío Llano                        | Bilbao            | Iturbide, 30                             | Agencia Chilena   |
| 1909 | 5 agentes                        | El Havre          | Hotel Provence                           | Transatlántica Francesa   |
| 1910 | Manuel M. <sup>o</sup> Arrutegui | Bermeo            |  |   |
| 1910 | Edmundo Couto y Cia.             | Bilbao            |  | Hamburgo Americanische Packetfahrt Actien Gesellschaft Hamburg Sudamericanische Dampfschiffahrts Gessellschaft. |
| 1910 | Carlos de Maruri                 | Bilbao            | Royal Mail Steam Packet C. <sup>o</sup>  |   |
| 1910 | Félix Iglesias                   | Bilbao            | Chargeurs Reunis                         |   |
| 1910 | Ricardo Rochet e Hijo            | Bilbao            | Pacific Steam Navigation C. <sup>a</sup> |   |
| 1910 | Sres. Bergé y Cia.               | Bilbao            | Trasatlántica Española                   |   |
| 1912 | G. Delmas                        | Burdeos           | Saint Christoly, 10                      | Messageries Maritimes.  |
| 1912 | Hipólito Cendoya                 | Ostolaza Hendaya  |  | Casa Colson (Burdeos).  |
| 1912 | Gilgorry                         | Hendaya           |  | L. Dubois (Burdeos).  |
| 1912 | José M. <sup>a</sup> Casteres    | Hendaya           |  | L. Dubois (Burdeos) Brasil  |
| 1912 | Mr. Colson                       | Burdeos           |  |   |
| 1912 | L. Dubois                        | Burdeos           | Place La Boruse, 16 Brasil               |   |
| 1912 | Iñurrieta                        | San Sebastián     | General Echagüe, 7                       |   |
| 1912 | Juan Casteres (hijo)             | Tolosa            | Solana, 7                                | J. M. <sup>a</sup> Casteres.  |
| 1912 | Juan Martínez                    | San Sebastián     | Puyuelo, 4                               | J. M. <sup>a</sup> Casteres.  |
| 1912 | Justin Gilgorry                  | Hendaya           |  |   |
| 1913 | Rafael Gutiérrez Co-sio          | Bilbao            |  |   |
| 1913 | Ricardo Rochet e Hijos           | Bilbao            |  |   |
| 1913 | Sres. Bergé y Cia.               | Bilbao            |  |   |
| 1913 | Federico Esbarrizaga             | Bilbao            |  |   |
| 1913 | Carlos Happe                     | Bilbao            |  |   |

Cuadro de elaboración propia.

FUENTES: Ordóñez, M. A. y Risquez Alfonso, J. M., *La cartilla del emigrante*, Madrid, 1910.

Díaz Melián, M., *La inmigración española en la década del 80*, Buenos Aires, 1980.

AGA. Exteriores, Burdeos, Informe sobre Agencias de Emigración establecidas en España. Leg. 1698.

AGA. Exteriores, Consulado en El Havre. Informe sobre emigración. Leg. 1698.

AGA. Comercio. Junta de Emigración de Bilbao. Leg. 1696.

Agencia General de Colonización del Gobierno de Chile en Europa. Memoria 1882-1895. Santiago de Chile, 1895.

## **CAPITULO IX**

### **CONCLUSIONES**



No cabe duda de que la emigración europea ultramarina constituye un episodio singular en el conjunto de los acontecimientos decimonónicos.

El anhelo de hallar un nuevo destino, al otro lado del Atlántico, anegaría simultáneamente el espíritu de millares de individuos, dando lugar a un formidable movimiento demográfico. De 1840 a 1930, cerca de cincuenta millones de europeos participarán en la gran diáspora a las Américas.

Exodo de diferentes ritmos, cuantitativos y cronológicos, para los territorios del Viejo Continente. Los cien años de emigración se subdividen en dos grandes etapas con protagonistas y epígonos particulares: a) 1840-1880, fase premasiva, liderada por las migraciones del norte europeo; b) 1880-1930, ciclo de emigración *en masa* sobre todo de los países del sur mediterráneo.

Pero las fluctuaciones características al proceso, llegan a detectarse incluso en un mismo país, tal como ocurrirá en la corona española.

Unas regiones inician antes que otras la partida hacia Ultramar; serán impulsadas por diferentes causas; abordarán el viaje bajo condiciones diferentes; y por último, el saldo numérico variará sustancialmente. Vectores, a su vez, causantes de desigualdades bien notorias, una vez instalados al otro lado del Atlántico.

Hasta el momento en que la emigración adquiere el rango de masiva (1880-1930), el trasvase poblacional, aun el intercambio mercantil, fueron cuestiones solventadas entre regiones más que entre Estados. Los vínculos de orden comercial, cultural e incluso

parentales, establecidos con anterioridad al arranque del flujo decimonónico, actuaron a modo de índices reguladores del fenómeno.

Y continuarán haciéndolo durante todo el período. Eso sí, atendiendo a las variantes introducidas en cada ciclo. Variantes, muchas veces llegadas de la mano de un elemento adosado a la emigración: el gancho o agente de recluta, con su cargamento de intereses privativos.

De norte a sur, y de este a oeste, en la Vieja Europa retumban las voces de los nuevos juglares. Los ganchos, cantores del paraíso americano, aseguran rápidas fortunas, reparto de tierras, jornales elevados, viajes gratis o subvencionados... en resumen, un horizonte prometedor.

La propaganda avanzará hasta los últimos rincones de la geografía europea, para unirse a las leyendas del indiano enriquecido; al aviso del pariente o vecino que, desde América, oferta trabajo, incluso costea el viaje; al llamado del primo o paisano dispuesto al matrimonio, dando respuesta en esta ocasión, al vacío de varones solteros cada vez más frecuente en zonas de elevado índice migratorio.

A medida que el siglo transcurre, los gobiernos americanos toman las riendas del proceso migratorio, antes en manos de hacendados y oligarcas particulares convertidos en enganchadores circunstanciales. El negociante aparece sustituido por el Estado, que destina buena parte del erario público para la introducción en el país de pobladores. Blancos, jóvenes, solteros y de «aprobada conducta y moralidad».

Factores de atracción, cuyo máximo exponente será una favorable legislación pro inmigratoria. La llamada política de puertas abiertas, acabará por generalizarse en la América para la década de los cincuenta, aunque el intento de obtener mano de obra fue habitual desde los primeros pasos de las Repúblicas independientes.

En sí mismos, esos y otros elementos no hubieran bastado para lograr catapultar a las playas americanas, los millones de europeos movilizados entre 1840-1930. Fue necesaria, una adecuada combinación con otra multitud de ingredientes, en los territorios de partida de los emigrantes.

Factores de expulsión, comunes a toda Europa, serán la difusión de una economía internacional de nuevo signo, con los consiguientes procesos de urbanismo, industrialización y desplazamiento del

campesinado, el descenso de la mortalidad y aumento de la natalidad; los avances tecnológicos, en cuestiones de transporte marítimo y terrestre...

Por ende, cada una de las regiones inmersa en la diáspora aportará otro rosario de causas endógenas. En el País Vasco, toparemos con los efectos de los procesos bélicos del XIX, un sistema hereditario troncal, el aumento demográfico, la tradición migratoria o atavismo, etc. Y por fin, con una sorprendente cantidad de reclutadores, activos en ambos lados de los Pirineos, tenedores de un amplio abanico de ofertas para emigrar.

No en vano, para la gran mayoría de los emigrantes, la aventura comenzará antes de zambullirse en la bodega de algún bajel, presto a surcar el océano. Emigrar a las Américas supone también un primer viaje, de la aldea a puerto; la elección de navío y dársena adecuados; tramitar documentos y pasaporte, o hacer visible una partida clandestina; y por fin, disponer o localizar las formas de financiación para el billete.

La solución a tan enojosos trámites, fue una de las originales funciones de los llamados enganchadores.

Bien como negociantes privados, autóctonos o americanos, bien ejerciendo de delegados y consignatarios de las Agencias de Colonización y Líneas Trasatlánticas, los reclutadores fueron el resorte imprescindible que facilita los medios materiales (navío, dinero...) y humanos necesarios por la travesía. A cambio, acumularán importantes ganancias con el trasiego de pasajeros en las décadas centrales del siglo invertidas con frecuencia en otros rubros económicos.

En torno al emigrante europeo, los ganchos desarrollan una compleja trama operativa. Ligados entre sí por incontables fórmulas de cooperación, la red de recluta se extenderá por ambas orillas del océano. El objetivo no será sino el de acompañar al sujeto en todo el periplo: desde el momento del embarque hasta el asentamiento en Ultramar.

El afán del beneficio llevará a los contratadores incluso a someter a la cuasi servidumbre a los emigrantes endeudados para acometer el coste de la travesía.

Ningún aspecto relacionado con el hasta entonces inédito tráfico será cedido al azar. Con la práctica, los negociantes europeos y americanos, evolucionarán hacia depurados sistemas, titulados de «comercio triangular».

La figura del enganchador, inherente al flujo transoceánico, se propagará por todo el Viejo Continente. También los métodos de captación, financiación y transporte marítimo de pasajeros y/o emigrantes, que apenas varían de una región a otra.

Aún más, las técnicas empleadas se asemejarán en demasía al comercio negrero, para repetirse asimismo en nuevos semilleros de trabajadores, descubiertos en el XIX, tales como el Continente asiático.

Sobre ellos lloverán las denuncias y acusaciones. Culpables, según los contemporáneos, de impulsar al torrente migratorio que se dirige a las Américas, la actividad reclutadora intentará regularse desde los gabinetes europeos con dudoso éxito. Los ganchos aparecen infiltrados, en todas las capas sociales de la época, y sus conveniencias atañen a importantes sectores económicos, como la navegación.

Desde el comerciante, que encuentra el modo de relanzar el intercambio con sus congéneres americanos, y cuya ganancia se limita al transporte de pasajeros, hasta el hacendado que necesita mano de obra más o menos cualificada, los elementos en juego son bien poderosos.

Compañías de enganche y reclutadores conseguirán hacer prevalecer sus intereses privativos, no ya sobre los de los emigrantes, sino que incluso avasallarán las directrices de los gobiernos europeos.

Para la búsqueda de pasajeros, no habrá obstáculo insalvable. Así, extenderán sus tentáculos por encima de fronteras y prohibiciones, burlando incluso la persecución que sufrirán en determinadas zonas y regiones.

En el País Vasco, la presencia de ganchos será tan temprana como la emigración. Pero ante todo, desarrollarán una actividad frenética.

El carácter fronterizo de las provincias vascas, amén del aprecio que la mano de obra pirenaica recibe en América, trastocará al territorio en un mosaico multifacial de enganchadores. Vasco-franceses, navarros, americanos, y vasco-peninsulares, convivirán durante todo el período enfrascados en la recluta.

Guipúzcoa será utilizada a modo de lanzadera por las compañías, con el fin de expandirse al resto de las provincias hermanas, Navarra y aun a otras regiones, como Santander o Castilla. Los puertos de San Sebastián y Pasajes canalizarán una buena parte de la diáspora generada en su entorno más próximo: País Vasco-Francés, Navarra y Vizcaya.

Las sociedades pioneras en el transporte de emigrantes, surgirán al norte de los Pirineos. Los galos destacan por la prontitud con que iniciaron las operaciones de recluta, haciendo recalar sus navíos en los puertos guipuzcoanos, para completar la carga del período oceánico.

Paralelamente, hacendados y ganchos americanos arriban a la costa cantábrica. En vez de simples pasajeros, ellos seleccionan peones destinados a las propiedades americanas, pero también mano de obra cualificada.

Durante las décadas centrales del siglo decimonónico, asistiremos a las primeras reclutas grupales, a veces centenarias, dirigidas a determinada propiedad agrícola, o actividad concreta. Desde operarios para las ferrerías mexicanas, a hortelanos y servicio doméstico distribuidos por toda la América independiente o colonial, o jornaleros contratados para construir ferrocarriles...

Los ganchos americanos ofertarán algo más que un pasaje de ida, al asegurar colocación, sueldo y alimentos al emigrante antes de partir. Para muchos, ésta debió ser la respuesta idónea al deseo de emigrar, ya que eliminaba la necesidad de contar con avales, fiadores, hipotecas, etc.

Navarros y vasco-peninsulares, por último, completarán con sus navíos la variada oferta dirigida al emigrante. Muchos trabajaron a las órdenes de sociedades foráneas, para más tarde crear compañías propias. A pesar de los múltiples intentos, no pudieron sin embargo acabar con el liderazgo de los navieros gascones, más potentes, y sobre todo, más rápidos a la hora de introducir el buque de vapor en el transporte de pasajeros.

Durante la Segunda Guerra Carlista (1872-1876), el entramado de contratación dispuesto en Guipúzcoa recibirá un duro golpe. Las autoridades legitimistas prohibirán no sólo la emigración, sino también las actividades de enganche; sin desearlo, lograron revigorar las tradicionales salidas clandestinas a través de Francia.

San Sebastián y Pasajes, puertos en franca competencia, primero entre sí, segundo con los enclaves cercanos a lo largo de las décadas centrales del siglo, acabarían por ceder el liderazgo en torno a la década de los 60-70.

Con la navegación a vapor, los grandes buques optan por dársenas de mayor calado, como las de Burdeos y Bilbao. Lenta, pero inexorablemente, las últimas desbancarán a los puertos guipuzcoa-

nos, eliminados del ámbito transoceánico por la Ley de Emigración Española de 1907, y el Reglamento de 1909.

La política estatal —que dará lugar a esa Ley de Emigración— perseguía ya desde los años ochenta un doble objetivo: a) Eliminar la salida clandestina, embarcando en buques y enclaves extranjeros, y b) salvaguardar a los navieros españoles, incapaces de competir, del monopolio de las rutas atlánticas a cargo de las sociedades internacionales.

De nuevo, el enganche, las agencias de colonización, serán prohibidas. Tan sólo los consignatarios oficiales, designados por las compañías transatlánticas, pueden contratar pasajeros. Pero mal se podía atajar mediante una ley unas prácticas tan antiguas como la emigración, sin antes reorganizar el sector naviero. Y para esto, parecía ser demasiado tarde.

Fuera como fuese, los llamados enganchadores aparecen ensartados en la misma estructura del fenómeno migratorio, a modo de resorte imprescindible. Sin ellos, difícilmente hubiera sido factible la gran diáspora europea, puesto que suministraron los medios materiales necesarios para el trasiego de millones de personas. Crearon complejas estructuras, encargadas de buscar al emigrante, financiar el boleto o pasaje del mismo, transportarlo y, por último, en numerosas ocasiones, le ofrecieron la oportunidad, mejor o peor, de hallar trabajo en América.

No siempre emplearon métodos honestos. Las denuncias por malos tratos al emigrante, explotación, servidumbre y todo tipo de abusos se repetirán durante todo el periodo. La ganancia económica obtenida determinará esos comportamientos, no siempre lícitos, que llegan hasta el encubrimiento de la emigración ilegal, e incluso la falsificación de documentos.

En definitiva, el poder que adquieren sobre el flujo ultramarino les permitirá controlar, aun dirigir el movimiento: de dónde, hacia qué punto, cuándo, y hasta quién emigra resultan ser decisiones que no atañen tan sólo al pasajero y/o emigrante.

## **APENDICES**



## Abreviaturas

|       |  |
|-------|--|
| AGG   | Archivo General de Guipúzcoa                           |
| APG   | Archivo de Protocolos de Guipúzcoa                     |
| AHN   | Archivo Histórico Nacional                             |
| AHMAE | Archivo Histórico del Ministerio de Asuntos Exteriores |
| AGA   | Archivo General de la Administración Alcalá de Henares |

## Apéndices

1. Cuadro de Compañías y Enganchadores. 1840-1870.
2. Contratación de ferrones: Carta enviada desde México por Don José Castella a Don José Francisco Arzac. 1850.
3. Extracto de la escritura otorgada para crear una compañía de ferrones con destino a México. 1850.
4. Escritura de Contrata otorgada por Don José Pablo Altolaquirre, para el ferrocarril argentino. 1855.
5. Instancia de Don Francisco Irulegui e Ignacio Yeregui, a la Diputación de Guipúzcoa, para llevar varias mujeres a Ultramar. 1875.
6. Cuadro de las personas mujeres que Francisco Irulegui quiere llevar a Ultramar.
7. Folleto de propaganda distribuido por el Gobierno Argentino.
8. Persecución estatal a los enganchadores.

## Documento n.º I

### Compañías y enganchadores. 1840-1870

#### CUADRO N.º I

##### Sociedades formales

| Período   | Razón social   | Socios/<br>delegados   | Sede/<br>Sedes   |
|-----------|--|--|--|
| 1840-1850 | Arizabalo Hermanos   | Santiago Arizabalo<br>Juan Arizabalo   | Pasajes-Montevideo.  |
| 1849-1880 | Apestequi Hermanos   | Francisco Apestequi<br>Juan Bautista Apestequi<br>Juan Pedro Apestequi               | San Juan Pie de Puerto-<br>Huart-Baigorri<br>Burdeos-Buenos Aires                            |
|           | Aurrecoechea Herma-<br>nos   | Norberto Aurrecoechea<br>Joaquín Aurrecoechea  | San Sebastián  |
| 1840-1850 | Brie Hermanos  | Francisco Brie<br>Hermano Brie<br>Carlos H. Henneboutte<br>Prosper Lissalde          | Bayona   |
|           | Compañía Marítima de<br>París  |  | Bayona   |
|           | Dravasa Hermanos   | Martín Dravasa<br>Ignacio Dravasa  | Tolosa   |
| 1850-1853 | Empresa de conducción<br>de pasajeros para la Re-<br>pública de Buenos Aires | Pedro Campandegui<br>Juan Bautista Dagorret  | Urrugna<br>Urrugna   |
| 1840-1842 | Etchagoyen y Casanobe  | Salvador Etchagoyen<br>Martín Casanobe   | San Juan Pie de Puerto<br>Montevideo   |
| 1840-1860 | Etchevarne Hermanos  | Juan Pedro Etchevarne<br><br>Juan Bautista Etchevarne<br><br>Juan Antonio Etchevarne | Huart-Bayona-Buenos<br>Aires<br>Huart-Bayona-Buenos<br>Aires<br>Huart-Bayona-Buenos<br>Aires |
| 1856-1858 | Iraola Hermanos  | Celestino Iraola<br>José M.ª Iraola  | Oñate<br>Oñate   |
| 1850-1854 | Nogues Hermanos  | Pedro Nogues<br>Juan Pedro Nogues  | San Juan de Luz<br>San Juan de Luz   |
| 1840-1843 | Picavea Hermanos   | Teodoro Picavea<br>José Remigio Picavea  | Irún<br>Montevideo   |
| 1852-1856 | Sarriá y Carrere   | Agustín Sarriá<br>Félix Carrere  | Urroz<br>Urroz-Buenos Aires  |
| 1855-1856 | Sociedad Argentina de<br>Navegación a Vapor                                  | Nicolás Soraluze   | Zumárraga-San Sebastián  |

FUENTE: Elaboración propia.

## CUADRO N.º 2

### Compañías unipersonales

| Periodo             | Razón social       | Sede                          |
|---------------------|--------------------|-------------------------------|
| 1853-1870 . . . . . | Fort, Martín José  | Elizondo                      |
| 1850-1860 . . . . . | Gurruchaga, Javier | Irún-Buenos Aires             |
| 1850-1870 . . . . . | Lizarriturry, Juan | San Juan de Luz-San Sebastián |

## CUADRO N.º 3

### Agentes autónomos

| Nombre                                    | Región/<br>País | Localidad     | Tipo de<br>reclutador |
|---|-----------------|---------------|-----------------------|
| Acha, Javier . . . . .                    | Guipúzcoa       | San Sebastián | Comerciante-armador   |
| Albisu, Celestino . . . . .               | Guipúzcoa       | San Sebastián | Capitán de Navío      |
| Altamira y Echeberria . . . . .           | Guipúzcoa       | San Sebastián | Proveedores           |
| Altube, José M. <sup>a</sup> . . . . .    | Guipúzcoa       | Oñate         | Bisagra               |
| Ansa, José M. <sup>a</sup> . . . . .      | Guipúzcoa       | San Sebastián | Capitán de Navío      |
| Arce, Antonio . . . . .                   | Guipúzcoa       | San Sebastián | Proveedor             |
| Mendiluce, Manuel Agus-<br>tin . . . . .  | Guipúzcoa       | Lasarte       | Proveedor             |
| Aristeguieta, José Joaquín.               | Guipúzcoa       | San Sebastián | Comerciante-armador   |
| Arocena, Antonio . . . . .                | Guipúzcoa       | San Sebastián | Capitán de Navío      |
| Arregui, Martín . . . . .                 | Guipúzcoa       | San Sebastián | Capitán de Navío      |
| Ayesta, Vicente . . . . .                 | Guipúzcoa       | San Sebastián | Comerciante-armador   |
| Basterreche, José Antonio.                | Guipúzcoa       | San Sebastián | Capitán de Navío      |
| Bengochea, José M. <sup>a</sup> . . . . . | Guipúzcoa       | San Sebastián | Capitán de Navío      |
| Beroqy, Beltrán . . . . .                 | Francia         | Bayona        | Comerciante-armador   |
| Bideguren, Juan José . . . . .            | Guipúzcoa       | San Sebastián | Capitán de Navío      |
| Bilbao, Ramón y hermano.                  | Vizcaya         | Munguía       | Proveedores           |
| Boran, Juan Pedro . . . . .               | Navarra         | Zugarramurdi  | Proveedor             |
| Brunet, Hermanos . . . . .                | Guipúzcoa       | San Sebastián | Comerciante-armador   |
| Cifuentes, Manuel . . . . .               | Uruguay         | Montevideo    | Comerciante-fletador  |
| Cortaberría, Pedro . . . . .              | Uruguay         | Montevideo    | Bisagra               |
| Devaux . . . . .                          | Francia         |               | Copiloto de Navío     |
| Díaz, Joaquín . . . . .                   | Guipúzcoa       | San Sebastián | Comerciante-armador   |
| Durán, Manuel . . . . .                   | Guipúzcoa       | San Sebastián | Bisagra               |
| Echart, Pedro . . . . .                   | Francia         | Cantón Tardes | Proveedor             |
| Echeverría, Dionisio . . . . .            | Guipúzcoa       | San Sebastián | Comerciante-armador   |
| Echeverría, Fausto . . . . .              | Guipúzcoa       | San Sebastián | Comerciante-armador   |
| Elizarán, José . . . . .                  | Cuba            | La Habana     | Comerciante-armador   |
| Eraspen, Bartolomé Jaime.                 |                 |               | Capitán de Navío      |
| Espósito, Manuel . . . . .                | Uruguay         | Montevideo    | Proveedor             |
| Goicoechea, Isidro . . . . .              | Uruguay         | Montevideo    | Proveedor             |
| Etchegaray, Juan . . . . .                | Francia         | Hasparren     | Proveedor             |
| Etchever, Arnaud . . . . .                | Francia         | Guerendain    | Proveedor             |
| Fremont, Luis Guillermo.                  | Francia         |               | Capitán de Navío      |
| Goñi, Joaquín . . . . .                   | Guipúzcoa       | San Sebastián | Capitán de Navío      |
| Goya, Juan . . . . .                      |                 |               | Capitán de Navío      |
| Guerendain, Bartolomé                     | Navarra         | Elizondo      | Proveedor             |
| Hernaiz, Manuel . . . . .                 | Guipúzcoa       | San Sebastián | Comerciante-armador   |
| Irazu, Francisco . . . . .                | Uruguay         | Montevideo    | Proveedor             |
| Laborde Landa, Beltrán                    | Francia         | Saint Pale    | Proveedor             |
| Langa . . . . .                           |                 |               | Capitán de Navío      |
| Lizasoain, Hermanos . . . . .             | Guipúzcoa       | San Sebastián | Comerciante-armador   |
| Mariezcurrera, Bernardo.                  | Navarra         | Aldaz         | Bisagra               |
| Menderona, Juan Bautista.                 | Guipúzcoa       | San Sebastián | Capitán de Navío      |
| Minondo, Hermanos . . . . .               | Guipúzcoa       | San Sebastián | Comerciante-armador   |
| Narvarte, Narciso . . . . .               | Guipúzcoa       | Tolosa        | Proveedor             |

| Nombre                                     | Región/<br>País | Localidad     | Tipo de<br>reclutador |
|--|-----------------|---------------|-----------------------|
| Nusairrieta, Justo . . . . .               | Guipúzcoa       | San Sebastián | Capitán de Navío      |
| Novas, José . . . . .                      |                 |               | Capitán de Navío      |
| Orta, Gregorio . . . . .                   | Navarra         | Elizondo      | Proveedor             |
| Oscoz, Juan José . . . . .                 | Navarra         | Ciga          | Proveedor             |
| Otermán, José Antonio                      | Guipúzcoa       | Hernani       | Fletador              |
| Pastor, Mariano Lorenzo.                   | Francia         | Labayen       | Bisagra               |
| Perugorria, José Ignacio                   | Guipúzcoa       | Berástegui    | Bisagra               |
| Ripalda, Eugenio . . . . .                 | Guipúzcoa       | San Sebastián | Bisagra               |
| Roby, Celestín . . . . .                   | Francia         | Bayona        | Capitán de Navío      |
| Trelles, José M. <sup>a</sup> . . . . .    | Argentina       | Buenos Aires  | Comerciante-armador   |
| Ugalde, Domingo . . . . .                  | Uruguay         | Montevideo    | Comerciante-armador   |
| Villanueva, José Estando-<br>neo . . . . . | Venezuela       | Caracas       | Comerciante-fletador  |
| Zabala, José Pascual . . . . .             | Francia         | Usurbil       | Capitán de Navío      |

#### CUADRO N.º 4 Ganchos a comisión

| Nombre                                      | Región/País | Localidad     |
|---|-------------|---------------|
| Aguirre, Juan M. <sup>a</sup> . . . . .     | Guipúzcoa   | Oyarzun       |
| Alcain, Bernardo . . . . .                  | Guipúzcoa   | San Sebastián |
| Aldaz, Juan . . . . .                       | Navarra     | Lecumberri    |
| Almandoz, Ignacio . . . . .                 | Guipúzcoa   | Pasajes       |
| Altamira, José Antonio . . . . .            | Navarra     | Berrobi       |
| Altuna, José Joaquín . . . . .              | Guipúzcoa   | Tolosa        |
| Alzuru, Juan José . . . . .                 | Guipúzcoa   | Zarauz        |
| Aramburu, Juan Martín . . . . .             | Guipúzcoa   | Tolosa        |
| Arana, Martín . . . . .                     | Guipúzcoa   | Oyarzun       |
| Arana, Manuel . . . . .                     | Guipúzcoa   | Mondragón     |
| Aranzadi, José M. <sup>a</sup> . . . . .    | Guipúzcoa   | Tolosa        |
| Aranzadi, Ignacio M. <sup>a</sup> . . . . . | Guipúzcoa   | Tolosa        |
| Arcelus, José M. <sup>a</sup> . . . . .     | Guipúzcoa   | Irún          |
| Arozarena, José . . . . .                   | Guipúzcoa   | Hernani       |
| Arriarán, Eugenio . . . . .                 | Vizcaya     | Bilbao        |
| Astia                                       |             |               |
| Astiazarán Odriozola, Nicolás . . . . .     | Guipúzcoa   | Azpeitia      |
| Azaldegui, José Ignacio . . . . .           | Guipúzcoa   | Aya           |
| Azcárate Arcasua, Félix . . . . .           | Guipúzcoa   | Vergara       |
| Barreneche, Martín . . . . .                | Francia     | Urrugna       |
| Bildosola, Francisco . . . . .              | Vizcaya     | Santurce      |
| Bombalier, Ignacio . . . . .                | Guipúzcoa   | Azpeitia      |
| Brid, Alejandro . . . . .                   | Guipúzcoa   | Tolosa        |
| Brid, Jacinto . . . . .                     | Guipúzcoa   | Tolosa        |
| Busquets, Clara . . . . .                   | Guipúzcoa   | Pasajes       |
| Cortadi, Juan Bautista . . . . .            | Guipúzcoa   | San Sebastián |
| Cadet, Duhart . . . . .                     | Francia     |               |
| Daguerre, Manuel . . . . .                  | Francia     | Biriatu       |
| Darqui, Salvador                            |             |               |
| Duhalde, Pedro . . . . .                    | Uruguay     | Montevideo    |
| Echaide, Juan José . . . . .                | Guipúzcoa   | Cestona       |
| Echániz, J. J. . . . .                      | Guipúzcoa   | Aizarna       |
| Echeverría, Simón . . . . .                 | Guipúzcoa   | Arechabaleta  |
| Echenique Bordandía, Manuel . . . . .       | Guipúzcoa   | Pasajes       |
| Eguiazu, Francisco . . . . .                | Guipúzcoa   | Larraul       |
| Eguiazu, Juan . . . . .                     | Guipúzcoa   | Eibar         |
| Elicechea, Manuel . . . . .                 | Guipúzcoa   | Pasajes       |
| Elormendi, Francisco . . . . .              | Guipúzcoa   | Astiggarraga  |

| Nombre                        | Región/País | Localidad       |
|-------------------------------|-------------|-----------------|
|                               | Uruguay     | Montevideo      |
| Eraspen, Bautista             |             |                 |
| Errandoneo, Santiago          | Navarra     | Vera de Bidasoa |
| Espanda, José                 | Argentina   | Buenos Aires    |
| Espeleta, François            | Francia     | Espeleta        |
| Estever, Jaime                |             |                 |
| Etcheparen, Juan Bautista     | Francia     | Espeleta        |
| Forille Castell Merrans       | Francia     | Garris          |
| Fort, Matías                  | Navarra     | Elizondo        |
| Fort, Esteban                 | Navarra     | Elizondo        |
| Gabilondo, Eugenio            | Guipúzcoa   | San Sebastián   |
| Galarraga, Santiago           | Guipúzcoa   | Rentería        |
| Garayalde, Simón              | Guipúzcoa   | Tolosa          |
| Garay, José Antonio           | Vizcaya     | Pedernales      |
| Garbuno, Petra                | Guipúzcoa   | Pasajes         |
| Garcarena, Martín José        | Navarra     | Ezcurra         |
| Gascue, Hermanos              | Guipúzcoa   | San Sebastián   |
| Gauvea, José                  | Vizcaya     | Forma           |
| Goñi, Joaquín                 | Guipúzcoa   | San Sebastián   |
| Gorostazu, Bautista           | Guipúzcoa   | Alzaga          |
| Hernaiz, Manuel               | Guipúzcoa   | San Sebastián   |
| Illarraz, José                | Uruguay     | Montevideo      |
| Iñurretegui, Ignacio          | Guipúzcoa   | San Sebastián   |
|                               | Argentina   | Buenos Aires    |
| Iñurrieta, Ignacio            |             |                 |
| Iriarte, Silvestre            | Guipúzcoa   | Tolosa          |
| Iturria, Tomás                | Navarra     | Aranaz          |
| Larroye, Juan                 | Francia     | Alduides        |
| Larroque, Pedro               | Francia     | Navas           |
| Larrose Anglade, Pedro        | Francia     | San Juan de Luz |
| Lartigue, Juan                | Francia     | Baigorri        |
| Lasa, Domingo                 | Guipúzcoa   | Irún            |
| Lasa, Pedro Lino              | Guipúzcoa   | Oñate           |
| Latorre, José Ramón           |             |                 |
| Letamendía, Juan Antonio      | Guipúzcoa   | Oñate           |
| Lopetedi, Bartolomé Felipe    | Guipúzcoa   | San Sebastián   |
| Lizarza, Miguel José          | Guipúzcoa   | Berástegui      |
| Lizaur, Hipólito              | Guipúzcoa   | Oñate           |
| Maiz, Juan Miguel             | Guipúzcoa   | Villafranca     |
| Monfort, Arnaud               | Francia     | Saint Pale      |
| Narvarte, Francisco           | Guipúzcoa   | Tolosa          |
| Olaeta, Benito                | Guipúzcoa   | Deba            |
| Olano Olandochiquia, Domingo  | Guipúzcoa   | Elduayen        |
| Ormazábal, Felipe             | Guipúzcoa   | Orendain        |
| Orta, Gregorio                | Navarra     | Elizondo        |
| Otamendi, Francisco           | Guipúzcoa   | San Sebastián   |
| Oyenard, Miguel               | Uruguay     | Montevideo      |
| Pagola, Ramón                 | Guipúzcoa   |                 |
| Pinillos, Florencio           | Guipúzcoa   | Vergara         |
| Reclusa, Juan                 | Francia     | Arnegui         |
| Ruiz de Eguiluce, J.          | Uruguay     | Montevideo      |
| San Sebastián, Manuel         | Guipúzcoa   | Orendain        |
| Sarasola Garmendia, Francisco | Guipúzcoa   | Asteasu         |
| Satrústegui, Juan Bautista    | Navarra     | Busuntain       |
| Udave, Pedro Celestino        | Guipúzcoa   | Irún            |
| Yarza Ibarbia, José Ramón     | Guipúzcoa   | Azpeitia        |
| Yarza, Juan Bautista          | Guipúzcoa   | Azpeitia        |
| Zaparrat, Bernardo            | Argentina   | Buenos Aires    |
| Zubizarreta, José Joaquín     | Guipúzcoa   | Zumárraga       |

**Documento n.º 2**

*Carta enviada desde la Hacienda San Antonio en México por Don José Castilla a Don José Francisco Arzac, comerciante de San Sebastián, el 6 de febrero de 1850. APO. SORAIZ, MANUEL JOAQUÍN, pp. 97-101.*

Muy Sr. mío: Aunque lo inoportuno de mi carta extrañaría a Ud., después de cinco años que me separé en Burdeos de su amable compañía (*sic*) creo que quedará disculpado cuando le diga que como el único objeto hubiera sido saber de Ud. y de su familia, y esto lo sabía por su hijo de Ud., y compañero mío Arzac, nada me quedaba que desear. Ahora lo hago, para darle una molestia, que no dudo me dispensará sabiendo que ésta puede redundar en provecho del que suscribe, pues lo es Ud. amante de la prosperidad de los paisanos.

Esta le seduce, a que tenga la bondad de conseguir en ésa cinco operarios Ferrones que necesito, tres de éstos estiradores, y dos fundidores, advirtiéndole que entre ellos es menester que haya uno que sepa construir los hornos de fundición, y dirigir las toberas, esto es en la clase de fundidores, y en la de estiradores, otro que componga y arregle el martillo y las colisas dichas; estos cinco son para esta Ferrería de San Antonio, pues además de éstos serían necesarios otros dos, uno estirador y otro fundidor que ambos tengan los conocimientos ya dichos, esto es que arreglen los hornos y toberas, y compongan el martillo. Para los gastos que hubiere con ellos adjunto una letra sobre plaza, por valor de mil pesos, esto es de los cinco que vinieran por mi cuenta, y otra de 1.200 francos por los dos que vienen por cuenta de Don Aristeo Mainel, todos siete pueden venir juntos, y hacer sus gastos juntos que es para Ud. lo más económico, pues que aquí me entenderé yo con Don Aristeo Mainel, dueño de la Ferrería de Santa María. Lo que le he de estimar, que tanto la Escritura que hagan los cinco, como los dos, sean aparte, una a nombre mío y otra al de dicho Aristeo Mainel por sus dos operarios.

Dichas escrituras cuyas condiciones son las siguientes poco más o menos, dejando esto al arbitrio de U. 1.º Viaje pagado de venida de los operarios y alimentos hasta que empiezan a trabajar. 2.º Término del convenio, de cuatro o más años que correrán desde que comienzan a trabajar, sin perjuicio de nuevo ajuste a la conclusión de dicho convenio. El sueldo que han de ganar es el de doce pesos semanales cada uno, pero sería reducido a la mitad cuando la Ferrería estuviera precisada a parar por cualquier accidente imprevisto, o por enfermedad, del operario, pues siempre que ésta sea ocasionada en el trabajo será de cuenta de la Ferrería

su curación, pero no lo será si por su mala conducta se enfermase. 3.º Los estiradores deberán saber estirar cualquier hierro platina, y cuadrado, y fabricar a las medidas que se pidan, aunque la más común es la platina. 4.º Desde el momento que se empiezan a ganar su sueldo cesa la ferrería de pasarles alimentos, y se les da casa y carbón, siendo la manutención de su cuenta. 5.º Si por cualquier infundado pretexto, se quisiesen separar de las condiciones arriba dichas, o por cualquier accidente en que la falta esté de la parte de los operarios, fuera necesario deshacerse de ellos, o por que algunos quisiesen anular la Escritura, será de cuenta de ellos su transporte hasta aquí, y los perjuicios que se originaran en la fábrica. 6.º El sueldo sería entregado semanalmente, a cada operario y esto podía tener efecto hasta el tanto, que si les conviniese al quintalaje más que a sueldo, se haga otro ajuste; lo que podría suceder, así que conozcan el metal, y la facilidad de él.

Creo que con las expresadas condiciones será suficiente, mas si se necesitase alguna otra que no sea en perjuicio ni de unos, ni de otros, puede Ud. asentarlas y modificar las anteriores como guste para lo cual, por esta mi carta tanto el Sr. Don Aristeo Mainel, como yo, concedemos a Ud. amplias facultades para que a nuestro nombre pueda hacer las escrituras y que éstas vengan certificadas, por el Cónsul Megicano de Burdeos, por lo que convenir que pudiese.

Réstame decir a Ud. que si no tuviese suficiente con las cantidades recibidas, tenga Ud. la bondad de suministrar lo que falte, pues que con la cuenta de Ud. de gastos hasta Veracruz sería entregado a la persona que Ud. designe, el déficit que hubiere. El Sr. Don Lorenzo Gamio, a quien debo mi suerte por la protección, que sin mérito alguno me ha dispensado, recomendaría a Ud. esta mi cara, y espero que Ud. haría lo posible por obsequiar esta molestia, y que se vengan lo más pronto posible, sirviéndose Ud. dar aviso del día que salgan para aquí al citado Sr. Gamio, a lo que le vivirá muy reconocido su siempre afectuosísimo Q.B.S.M.

Fdo. José Castella

### Documento n.º 3

*Extracto de la Escritura otorgada para crear una compañía de ferrones con el objeto de emigrar a México. APO, ALZATE, LORENZO. 1850, pp. 212-217.*

En la ciudad de San Sebastián, a nueve de diciembre de mil ochocientos cincuenta, ante mí el Escribano de S. M. numeral de la

misma, comparecieron de una parte Don Emeterio Llano, residente en Madrid, hoy en esta ciudad obrando por encargo y en nombre de Don Francisco Martínez Negrete, y Don Simón Francisco de Llano, de Guadalajara, estado de Jalisco, en la República Mexicana, y por la otra José María Lerchundi, aroza, José Francisco Arrillaga, tirador, y Pablo Ignacio Iruretagoyena, fundidor, los tres con Joaquín Antonio Arrillaga fiador de ellos, vecinos de Aya, José Miguel Azcue, fundidor, y José Agustín Azcue, tirador, con José Vicente Iraola, fiador de ambos, vecinos de Igueldo; José Manuel Zubiria, fundidor, de Igueldo, con su fiador Don Diego Campión, de ésta; Juan Manuel Zulaica, fundidor, con su hermano José María que asiste como apoderado del padre de ambos, Pablo Zulaica, vecinos de Orio, constituyéndose fiador de dicho Juan Manuel Ignacio Toledo-Chipia, tirador, vecino de Usúrbil, obrando por sí con las garantías que se expresarán; (*sic*) dijeron que dichos Negrete y Llano, Don Simón, han dado encargo al compareciente don Emeterio para formar y enviar una compañía de ocho ferrones con objeto de trabajar en una ferrería a la catalana, y después de haber tratado con los otros comparecientes principales han convenido en las condiciones siguientes:

- 1.º La Compañía se compone de los ocho comparecientes principales, entre ellos cuatro fundidores, y los otros cuatro tiradores, incluso en estos José María Lerchundi, que hace de cabeza principal de la compañía, y las obligaciones de éstos son de trabajar día y noche alternando cada zamarra: principiará el trabajo los Domingos a las seis de la tarde y cesará los Sábados cuando salga la última zamarra correspondiente a dicho día, de manera que si alguna vez se tardase hasta las nueve de la noche, concluirá entonces el trabajo y si saliese a las seis de la tarde, u a otra hora más tardía o temprana sucederá lo propio, y concluido así el trabajo de una semana, comenzará el siguiente Domingo a las seis de la tarde el trabajo de la semana inmediata.
- 2.º Todos los días del año, exceptuando los Domingos, y días de fiesta de ambos preceptos, se trabajará en la ferrería, día y noche, y cuando haya alguna machura de consideración de modo que suspenda las labores del fierro, trabajarán los ferrones para ayudar a los demás carpinteros, y en este caso les correrá su sueldo. Pero si hubiese alguno o algunos a quienes no conviniese prestar dicha ayuda se les descontaran los días y se les rebajará de su haber los jornales.
- 3.º También será obligación de la compañía que forman los comparecientes componer los hornos, tener corrientes sus martillos y demás, poniendo entre todos los cabos de los martillos

cuando se quiebren, y componiendo también entre todas las demás pequeñas machuras que resultan en la ferrería.

- 4.º En caso de enfermedad, al que la sufra le correrá su sueldo durante los primeros ocho días, y si el mal estado continuara tendrá medio sueldo en los otros ocho días siguientes, pero pasados los diez y seis días, cesará toda gratificación y los gastos de médico, botica y demás serán de cuenta del paciente.
- 5.º La presente contrata es para tres años que principiarán a correr así para el trabajo como para los sueldos desde el día en que los comparecientes que forman la compañía lleguen a la enfermería donde han de trabajar.
- 6.º El pasaje y manutención de cada uno será por cuenta de la empresa que hace esta contrata, hasta que la compañía llega al punto de su destino, y desde entonces en adelante cada uno de los que la forman hará por su cuenta los gastos de manutención y demás.
- 7.º A los siete operarios, como es los cuatro fundidores y los tres tiradores Arrillaga, Azcue y Toledo-Chipia, se les pasará como sueldo (*sic*) 600 pesos en monedas megitana a cada uno, o sea 12.000 reales de vellón (*sic*) en cada año.
- 8.º En los mismos términos, se pasarán a Lerchundi como cabeza y jefe de la compañía 750 pesos mexicanos, o sean 15.000 reales de vellón.
- 9.º A los siete operarios de la compañía, exceptuando a Lerchundi, que es el octavo, se hace a cada uno anticipo de 4.000 reales de vellón y de 7.500 reales a dicho Lerchundi, y así ellos como sus fiadores han de responder que se cancelarán estos anticipos que han de ser reintegrados con los primeros haberes que ganen y debengan los ocho de la compañía, desde que empiezan a trabajar en la ferrería.
- 10.º Desde que en la manera expresada queden cancelados los anticipos referidos, la empresa entregará sus haberes a la compañía, haciendo los pagos cada seis meses.
- 11.º Llegados que sean los ocho operarios de la compañía a la ferrería de sus destinos se les hará para alimentos de tocino, carne, menestra, para el anticipo que consideren necesario para los seis primeros meses o menos según ellos quisiesen.

- 12.º Si al cabo de cuatro o seis meses cuando conozcan el país, y sus circunstancias prefiriesen trabajar a quintalaje, cesará el sueldo señalado a cada uno y en su lugar se les pagará a razón de doce reales de plata mexicana o treinta de vellón, por la hechura de cada quintal macho de fierro en planchuela o cuadradillo, entendiéndose de ciento cincuenta y seis libras castellanas cada quintal.
- 13.º En conformidad a las cláusulas séptima, octava y duodécima, sea que la compañía trabaje a sueldo, sea que la compañía lo haga a quintalaje, los que la componen se mantendrán de su cuenta desde el día que lleguen a la ferrería y empiecen a correr los sueldos.
- 14.º Los siete operarios de la compañía, reconocerán como jefe inmediato de ella al octavo que es el compareciente José M.<sup>a</sup> Lerchundi, y trabajarán a las órdenes de éste, y si alguno faltara a sus deberes se le separará de su compañía proporcionando otro que le reemplaze, y será responsable de los daños y perjuicios que se le reclamarán en cuanto haya lugar.
- 15.º La compañía toda, tan luego que llegue al punto de destino se pondrá las órdenes de Don Francisco Martínez Negrete y Don Simón Fco. Llano, quienes darán sus disposiciones y la compañía se someterá a ella ejecutándolas personalmente.
- 16.º Los ocho comparecientes, que forman la compañía, se obligan a trabajar con honradez, buena fé, e inteligencia en sus respectivos ramos, y a llenar en estos términos completamente sus deberes.
- 17.º El compareciente Don Emeterio Llano, se constituye a su vez a que sus representados corresponderán fielmente en el presente contrato sin pretexto, excusa, ni entorpecimiento alumno.

Ante mí: Don Lorenzo Alzate.

**Documento n.º 4**

*Contrata de Don José Pablo Altolaquirre, representante de los Sres. José Prudencio de Guerrico y Don Adolfo Vamprait, socios de la empresa del ferrocarril de Buenos Aires. ARCHIVO MUNICIPAL DE AZPEITIA. PROTOCOLOS DE SEGURA. GORROCHATEGUI, 1855, pp. 37-38.*

En la villa de Segura, de la Provincia de Guipúzcoa, a catorce de enero de mil ochocientos cincuenta y cinco ante mí el Escribano Real y Numeral de ella y testigos, comparecieron Don José Pablo Altolaquirre, vecino de la villa de Idiazábal, representando a los Sres. Don José Prudencio de Guerrico y Don Adolfo de Vamprait, del comercio y socios de la empresa de ferrocarriles de Buenos Aires, residentes al presente en París de Francia, lo acredita su tal comisionado por la correspondencia que demuestra de dichos Señores a los interesados por una parte y por otra Juan Bautista de Leunda, con su hijo José María, Pedro José de Aranzadi, con su hermana Marta de Aranzadi; huérfanos de padres, todos cuatro mayores de edad, y vecinos de la de Ezquioga y estando así juntos dijeron: que teniendo como tiene el expresado Altolaquirre comisión de los citados Guerrico y Vamprait de proporcionar trabajadores de buena disposición, para los Estados de Buenos Aires, arreglándose a lo que cada unos se comprometa, embarcándolos a costa de la empresa de los Señores Guerrico y Compañía, se han convenido a su marcha los mencionados José M.<sup>a</sup> de Leunda y Pedro José de Aranzadi, comprometiéndose (*sic*) en los capítulos siguientes:

Que los expresados mozos se comprometen a asistir a los trabajos de los ferrocarriles de los Estados de Buenos Aires, y prestar lo que buenamente puedan en los puntos a que fuesen destinados (*sic*) sin oposición alguna.

Que la empresa de los Sres. Guerrico, Vamprait y compañía, será obligada a pagar a los dos jóvenes (*sic*) de veinte a treinta reales de vellón diarios, desde el día que arribasen a Buenos Aires, siendo la retribución de cada uno arreglada a la disposición personal para el trabajo y el mínimun de veinte reales de vellón.

Que siendo el compareciente Pedro José carpintero, le arreglarán a éste los Señores de la empresa, su superior jornal que le corresponda según su capacidad, en el arte a que sea destinado.

Que será de cuenta y cargo de los dos jóvenes jornaleros todo lo relativo a su manutención, y vestuario, desde el día que empiezan a percibir su jornal diario, que será el inmediato a que lleguen a

Buenos Aires, siendo el gasto anterior por razón de flete y manutención de cuenta de la empresa.

Que las horas que han de ocupar los trabajadores o jornaleros diariamente, serán las mismas que se acostumbran en Buenos Aires.

Que el importe del pasaje desde el punto en que saliesen los dos jóvenes hasta el de Buenos Aires, y demás anticipos para sus necesidades sean pagados por la empresa, pero su abono deberán los pasajeros verificarlo de los jornales que devengan, de los trabajos del ferrocarril en la proporción en que conviniere ambas partes.

Que una vez satisfecha la empresa de los anticipos hechos a los jóvenes, con el producto del trabajo de éstos y no en otra forma, cada uno será libre para disponer de su persona y ocuparse en lo que más le convenga mediante a que no se comprometan para más tiempo.

Que los dos mozos indicados, deberán estar exentos de todo servicio militar mientras permanezcan por cuenta de la empresa, la que deberá responder de cualquier resulta contraria.

Que los mencionados Juan Bautista y Marta, se comprometen a que los dos mozos referidos, responderán a la empresa con toda puntualidad hasta que satisfagan de sus jornales todo cuanto adeudan respectivamente por su pasaje y anticipos que a continuación se expresarán, pero si lo que no es de expresar los enunciados mozos José María o Pedro José, o cualquiera de ellos se desviase de su obligación antes de pagar a la empresa su deuda respectiva, la reembolsará a ella lo que dejasen de pagar entre Padre y Hermana otorgantes mancomunadamente justificado que sea el resultado de la deuda.

Que las cantidades de que deberán responder a la empresa los dos pasajeros (*sic*) serán las siguientes: el mencionado José María de Leunda mil doscientos reales de vellón su pasaje, y ciento veinte reales que ha recibido de Altolaguirre, con inclusión de los sesenta reales del pasaporte, y Pedro José de Aranzadi mil doscientos reales de pasajes, y cien reales que ha recibido de Altolaguirre con inclusión de sesenta reales del pasaporte, el importe del todo dos mil seiscientos veinte reales de vellón.

En cuya forma, y bajo los capítulos asentados convienen los comparecientes a su debido cumplimiento, en la parte que a cada uno respectivamente corresponde en la forma más conforme a dere-

cho otorgan que se obligan al cumplimiento de cuanto precedentemente llevan referido, con sus bienes habidos y por haber, con sumisión a las Justicias competentes y renunciación de las leyes de su favor. Así lo otorgan a quienes doy fe conozco y firmas los que saben, y por los que no uno de los testigos que fueron presentes José María Ugalde, y Juan María de Apaolaza, vecinos de esta villa de Segura.

Ante mí José Antonio de Gorrochategui.

## Documento n.º 5

*Instancia de Don Francisco Irulegui a la Diputación de Guipúzcoa. Villafranca, 15 de septiembre de 1875. AGG. INVENTARIO TOPOGRÁFICO I. LEG. 54-C.*

Francisco Irulegui, natural de Régil, que ha residido en Buenos Aires durante quince años, y llegó a Tolosa el día once del que rige, con ánimo de cumplir con ciertos encargos que traía para varias familias, cuyos hijos o interesados están allí, sea entregando alguna cantidad de dinero, dando noticias particulares de los mismos a V.E. respetuosamente expone: que el día siguiente a las siete horas de la mañana del día doce, de haber llegado a Tolosa, fue llamado por la Comandancia de Armas, luego conducido a la Comandancia General de esta Provincia, y de allí a esta villa, donde se halla en una posada de acuerdo con V.E.

Pues ha venido el recurrente a este país, con las mejores intenciones, y de ninguna manera, con animo de ofender en los más pequeño a la causa de su país, y así que supone que, cuanto se hace con el exponente es a causa de algún mal intencionado, que sin duda le conviene perjudicar al que suscribe por interés personal.

A V.E. rendidamente suplica: que previo informe o declaraciones que guste tomar se digna resolver su asunto a la mayor brevedad posible...

Fdo. Francisco Irulegui.

*Instancia de Don Ignacio Yeregui a la Diputación de Guipúzcoa. Villafranca, 13 de septiembre de 1875. AGG. INVENTARIO TOPOGRÁFICO I, LEG. 54-C.*

Ignacio Yeregui, natural de Leiza, Navarra, y que ha vivido durante 6 años en Montevideo, y llegó a Tolosa el día once de agosto último a V.E. respetuosamente expone: Que el día 11 del corriente fue

llamado a la Comandancia de Armas, y luego conducido a la Comandancia General de esta Provincia, y el día 12 a este pueblo donde se encuentra (Villafranca) en una posada de acuerdo con V.E., y que desea el resultado de su expediente, o que se resuelva cuanto antes posible, pues el recurrente vino a Tolosa desde América a hacer lo que le ordenó su dueño don Isidro Rico, vecindado en Buenos Aires, y de ningún modo a perjudicar a la Causa Carlista y de estas provincias en particular en lo más mínimo, y que sin duda, para tratarle de esta manera, es motivo el mal querer de alguna persona que se empeña en perderle...

Fdo. Ignacio Yeregui.

## Documento n.º 6

## Relación de mujeres que Francisco Irulegui quiere trasladar a Ultramar

|     | Nombre y apellidos                             | Vicinidad   | E.C.  | Edad | A petición de                 | Destino      |
|-----|--|-------------|-------|------|-------------------------------|--------------|
| 1)  | M.ª Angeles Iraola Arrieta . . . . .           | Vidania     | Solt. | 20   | Su hermana Tomasa Arrieta     | América      |
| 2)  | Josefa Ignacia Letamendia Iraola . . . . .     | Idem.       | »     | 19   | Su hermana M.ª Bautista       | Buenos Aires |
| 3)  | M.ª Andrés de Muñoa Iraola . . . . .           | Idem.       | »     | 18   | Su hermana Josefa Ignacia     | Idem.        |
| 4)  | Hermenegilda Manzanos . . . . .                | Berástegui  | »     | 11   | Su madre viuda                | »            |
| 5)  | Manuel Manzanos . . . . .                      | Idem.       | »     | 13   | Idem.                         | »            |
| 6)  | Teresa Echeverría . . . . .                    | Idem.       | »     | 16   | Su hermano Ignacio            | »            |
| 7)  | Manuela Arregui . . . . .                      | Idem.       | »     | 16   | Sus primos Martina y Berónica | »            |
| 8)  | Ana Matea Olaechea . . . . .                   | Idem.       | »     | 18   | Su hermano Martín             | »            |
| 9)  | Francisca Antonia Esnaola . . . . .            | Idem.       | »     | 18   | Su hermano Martín Lorenzo     | »            |
| 10) | Catalina Iturbe . . . . .                      | Bedayo      | »     | 18   | Su tía Manuela Artola         | »            |
| 11) | Francisca Ignacia Zubeldia . . . . .           | Idem.       | »     | 17   | Su tío Manuel Ant. Zubillaga  | »            |
| 12) | Josefa Ignacia Zubeldia . . . . .              | Idem.       | »     | 19   | Su hermano Francisco Artola   | »            |
| 13) | Catalina Artola . . . . .                      | Idem.       | »     | 21   | Idem.                         | »            |
| 14) | Petra Artola . . . . .                         | Idem.       | »     | 16   | Sus hermanos                  | »            |
| 15) | Calixta Vergareche . . . . .                   | Mondragón   | »     | 20   | Un tío establecido allí       | »            |
| 16) | Eugenia Beristain Iñurrategui . . . . .        | Oñate       | »     | 25   | Sus tíos                      | »            |
| 17) | Juliana Gregoria de Mugarza y Galdós . . . . . | Idem.       | »     | 15   | Su hermano                    | »            |
| 18) | Gabriela Zabala . . . . .                      | Escoriaza   | »     | 16   | Su tío Saturnino Murua        | »            |
| 19) | M.ª Josefa de Zuaznabar Muña . . . . .         | Astigarraga | »     | 19   | Su hermana Francisca          | »            |
| 20) | Josefa Joaquina Alderro Saralegui . . . . .    | Idem.       | »     | 34   | Su hermana                    | »            |
| 21) | M.ª Lorenza Otermin Alzola . . . . .           | Amézqueta   | »     | 21   | Su hermana                    | »            |
| 22) | Bautista Ignacia Artola . . . . .              | Idem.       | V.    | 59   | Sus hijas                     | »            |
| 23) | Josefa Ramona Echevarría . . . . .             | Gudugarreta | Solt. | 17   | Sus hermanas                  | »            |
| 24) | Josefa Antonia Iturriz . . . . .               | Cizurquil   | »     | 23   | Su hermano Martín Antonio     | »            |

## Documento n.º 6

## Relación de mujeres que Francisco Irulegui quiere trasladar a Ultramar (continuación)

|     | Nombre y apellidos                     | Vecindad | E.C.  | Edad | A petición de               | Destino      |
|-----|--|----------|-------|------|-----------------------------|--------------|
| 25) | Juana Ignacia Otegui Yguaren . . . . . | Idem.    | Solt. | 18   | Su hermano José Antonio     | Buenos Aires |
| 26) | M.ª Antonia de Eizmendi . . . . .      | Asteasu  | »     | 22   | Su hermano Santiago M.ª     | »            |
| 27) | Gabina Aranguren y Jauregui . . . . .  | Aguinaga | »     | 23   | Su prima Manuela Vergareche | »            |
| 28) | Fermína de Lizarralde . . . . .        | Ezquiga  | »     | 19   | Su hermano José M.ª         | »            |
| 29) | Petra Tolosa . . . . .                 | Tolosa   | »     | 21   | Sus hermanos de leche       | »            |
| 30) | Josefa Antonia Albisu . . . . .        | Idem     | »     | 28   | Su hermana Lucía            | »            |
| 31) | M.ª Cruz de Zubeizu Muñoa . . . . .    | Idem.    | »     | 21   | Su hermana Catalina         | »            |
| 32) | Juliana Urrtavizcaya . . . . .         | Idem.    | »     | 20   | Su hermano José Marcelo     | »            |

Datos extraídos del A.G.G. Inventario Topográfico. Legajo 54-C.

**Documento n.º 7**  
**Recomendación a favor de los baskongados que inmigran a la República Argentina**

**ESPAÑA**  
**PROVINCIA DE NABARRA**

El Párroco de .....

saluda atentamente al Sr. Director General de Inmigración de la Nación Argentina, Dr. Manuel Cigorraga, y tiene el honor de recomendar eficazmente

a su consideración a .....

.....

.....

quien se traslada a esa nación en busca de trabajo certificando al propio tiempo que es un hombre honrado, laborioso y bueno.

.....

Firma .....

..... erri ontako  
Apaizak agurtzen dau gogoz Cigorraga Imanol Jauna, Argentina'ko  
«Inmigración General» -en zuzendarija, eta eskatutzen deutzo be-  
nebenetan begiratzeko .....

.....

.....

Argentina'ra dua biar edo lan eske; guzurbarik diñotzut gizon ona,  
langillea eta osasuntsuba dala.

.....

Firma .....

### FILIACION DEL INMIGRANTE

Nombre y Apellido . . . . .  
.....  
Edad . . . . .  
Nacionalidad . . . . .  
Estado civil . . . . .  
Puerto de embarque . . . . .  
Vapor . . . . .  
Fecha de salida . . . . .

---

### ADVERTENCIA

A los Baskongados que emigren a la República Argentina les conviene saber, entre otras cosas; que:

El Gobierno Argentino sostiene el culto de la religión católica, apostólica, romana, aunque hay libertades de cultos.

No hay fueros personales ni prerrogativas de sangre o nacimiento, ni títulos de nobleza.

Los extranjeros gozan de todos los derechos civiles del ciudadano argentino, pueden ser propietarios, ejercer toda industria lícita, navegar y comerciar, etc., sin estar obligados a tomar carta de ciudadanía ni pagar contribuciones forzosas.

La propiedad y el domicilio es inviolable y nadie puede ser penado sin juicio previo fundado en Ley anterior al hecho criminal.

El Gobierno Argentino protege y fomenta a la inmigración europea.

Todo inmigrante que acredite su buena conducta y aptitud para cualquier industria, arte u oficio útil, tendrá derecho para gozar a su entrada en el territorio, de las siguientes ventajas especiales:

Ser trasladado a costa de la Nación, al punto de la República a donde quiera fijar su domicilio.

Introducir libres de derechos las prendas de uso, vestidos, muebles de servicio doméstico, instrumentos de agricultura, herramientas, útiles de arte u oficio que ejerza y una arma de caza por cada inmigrante adulto, hasta el valor que fije el Poder Ejecutivo.

Los inmigrantes tendrán derecho a ser alojados y mantenidos convenientemente a expensas de la Nación, durante los 5 días siguientes a su desembarco.

En caso de enfermedad grave que le imposibilitare para cambiar de habitación, después de vencidos los cinco días, los gastos de alojamiento y manutención posterior continuarán por cuenta del Estado mientras durase aquélla.

Las Oficinas de Trabajo, o las Comisiones de Inmigración en su caso, propondrán por todos los medios a su alcance a la colocación de los inmigrantes en el arte, oficio o industria a que prefieren dedicarse.

Las Oficinas de Trabajo, o las Comisiones de Inmigración en su caso, intervendrán, a solicitud de los interesados, en los contratos de colocación para garantizar su cumplimiento al inmigrante.

En el caso de dirigirse a las provincias, tendrá derecho, al llegar a su destino, a ser mantenido y alimentado por las Comisiones de Inmigración durante diez días.

En la Dirección de Inmigración existe una sucursal del Banco de la Nación Argentina que efectúa el cambio de moneda, sin cobrar comisión alguna.

El inmigrado que quiera comprar tierra, necesite consejos, informes sobre pasajes, o el auxilio de esta Dirección, diríjase a ella de cualquier punto de la República donde se encuentre así: DIRECCION GENERAL DE INMIGRACION «Sección informes de tierras», «Sección desembarco» o «Sección trabajo» BUENOS AIRES—Debe firmar con claridad indicando el número de su libreta—. Será atendido con solicitud.

El inmigrado, para facilidad de su trabajo, puede concurrir solicitando su protección, a los señores funcionarios nacionales, provinciales, municipales, presidentes y vocales de las «Comisiones Pro-inmigración» en la provincia Al efecto se les otorgará una libreta especial por la Dirección General de Inmigración.

Las «Comisiones Pro-inmigración» están constituidas por los señores más respetables de las provincias por su distinguida posición social política y financiera como ser: Senadores, Diputados, Camarista, Jueces, Intendentes Municipales, Gerentes de Bancos, de Ferro-Carriles, etc. En la Intendencia Municipal o Jefatura de Policía de cada ciudad, le darán razón.

Las inmigradas sola, o familias de inmigradas serán protegidas, solícitamente por «Comisiones de Señoras pro-inmigradas» constituidas por distinguidas señoras de la Capital Federal y Capitales y ciudades principales de las Provincias y Territorios Nacionales.

EL MINISTRO DE GRACIA Y JUSTICIA  
PARTICULAR

30 diciembre 1912

Excmo. Sr. D. Manuel García Prieto

Mi querido amigo y comp.<sup>o</sup>: Recibida su carta de 23 del actual con el impreso que las autoridades argentinas se proponen enviar o han enviado ya a los Párrocos de Cataluña, Navarra y en general de toda España para favorecer y estimular por medio de ellos y con su recomendación la emigración de trabajadores a aquel país, he hecho con el mayor gusto la gestión que V. deseaba muy indicada en asunto de tanto interés y transcendencia, dirigiéndome en carta particular a los M.E. Arzobispos, R. Obispos, Vicarios Capitulares y Admores. Apostólicos para que con su autoridad y sus consejos procuren que no prosperen los propósitos de las autoridades argentinas, tan en daño de los intereses y conveniencias de nuestra Patria

Me reitero de V. como siempre suyo afmo. amigo s.s.

q. b.s.m.

**Documento n.º 8**

Excmo. Señor.

Muy Señor mío: Adjunto remito a V.E. dos fotografías de JOSE ARIAS MALDONADO, natural de Niguelar, provincia de Granada, de 53 años de edad; este individuo es un agente de emigración que ha realizado varios viajes a España en busca de obreros agrícolas, últimamente trajo 40 familias españolas para la «facenda» Martinho Prado.

Este Consulado General ha oficiado a los demás Cónsules de carrera del Brasil para que no expidan pasaporte al mencionado José Arias sin avisar de su salida a ese Ministerio, para que adopte las medidas que juzgue oportunas contra el mencionado agente de emigración.

Dios guarde a V.E. muchos años.

San Pablo 26 de abril de 1921.

Excmo. Señor

B.L.M. de V.E.

su más atento y seguro servidor

Excmo. Señor

Muy Señor mío: Adjunto remito a V.E. dos fotografías de CIPRIANO SOLA RUBIO, natural de Bacaes, provincia de Almería, de 49 años de edad; este individuo es un agente de emigración que ha realizado varios viajes a España en busca de obreros agrícolas, últimamente trajo 44 familias españolas para una «fazenda» próxima a la Estación Alfredo Ellis, de este estado de San Pablo.

Este Consulado General, ha oficiado a los demás cónsules de carrera del Brasil para que no expidan pasaporte al mencionado Cipriano Sola sin avisar de su salida a ese Ministerio, para que adopte las medidas que juzgue oportunas contra el mencionado agente de emigración.

Dios guarde a V.E. muchos años.

San Pablo 28 de abril de 1921.

El Cónsul Encargado

Excmo. Señor

B.L.M. de V.E.

su más atento y seguro servidor



La Fundación BBV nació en 1989 como expresión de la voluntad del grupo Banco Bilbao Vizcaya de complementar una rigurosa e innovadora estrategia económica y financiera con el ejercicio de una función de responsabilidad social, comprometida con la mejora del entorno a través de la creación científica, el fomento del diálogo y el pluralismo y la difusión cultural.

La Fundación BBV desarrolla su plan estratégico a través de grandes áreas temáticas y proyectos singulares. Las principales áreas se corresponden con los siguientes Centros de la Fundación: Economía Pública, Estudios Bancarios, Ciencia, Tecnología y Sociedad, Cátedra Fundación BBV, y Centro Interculturales. Las líneas de actividad incluyen el diseño y desarrollo de proyectos de investigación y la realización de encuentros y debates, así como la colaboración con los centros públicos de enseñanza superior y el intercambio del personal investigador español con universidades y centros extranjeros de excelencia. Entre los principios básicos orientadores de las actividades de la Fundación destacan especialmente tres: el fomento de perspectivas multidisciplinares para el tratamiento de problemas complejos, la aplicación de una perspectiva analítica comparada, con particular atención al espacio europeo, y el acercamiento del ámbito de la toma de decisiones en los sectores privado y público con el de las instituciones especializadas en la creación científica y la reflexión.

La Fundación BBV mantiene el compromiso de dar a conocer a la sociedad, de manera directa, los resultados alcanzados en el marco de sus proyectos y actividades. Documenta, centro editorial de la Fundación, tiene como misión la edición de las publicaciones derivadas de las actuaciones de la Fundación



## FUNDACION BBV

Como conmemoración del Quinto Centenario del Descubrimiento de América, la Fundación B.V. consideró oportuno realizar una serie de investigaciones sobre la participación vasca en la colonización del Nuevo Mundo, entre las que se encuentra la obra que ahora se presenta. En ella, María Concepción Santiso analiza el trasvase de población que tuvo lugar entre el País Vasco y América a lo largo del siglo XIX.

El estudio se centra en la figura del enganchador y las técnicas de captación, financiación y transporte empleadas en la recluta de los emigrantes por unos hombres que tuvieron un papel fundamental en la estructura del fenómeno migratorio y sobre los que llovieron las críticas de sus contemporáneos.

Con esta publicación, la Fundación BBV, que recibió esta investigación al fusionarse con la Fundación B.V., desea contribuir en alguna medida a la recuperación del pasado histórico común con América.

ISBN 84-88562-89-6



9 788488 562890

CIENCIAS DE LA INMIGRACION Y LA DIASPORA (1830-1930) FUNDACION BBVA

