

EMIGRACIÓN Y MERCADO DE TRABAJO. ESPAÑOLES EN ARGENTINA (1882-1926)

MARÍA XOSÉ RODRÍGUEZ GALDO / XOSÉ CORDERO TORRÓN
Universidad de Santiago de Compostela

Recibido: 29 de octubre de 2007

Aceptado: 8 de noviembre de 2007

Resumen: En este trabajo se presentan las posibilidades que ofrecen las series de inmigración argentinas entre los años 1882 y 1926 a la hora de realizar un estudio sobre la contribución española a la formación del mercado de trabajo en aquel país, con necesidades urgentes de incorporación de mano de obra. Se destaca la aportación de los hombres y mujeres españoles, resaltando la representación de estas últimas que no había sido considerada en trabajos realizados sobre otras series estadísticas.

Palabras clave: Emigración española / Género / Argentina / Mercado de trabajo.

EMIGRATION AND LABOUR MARKET. SPANIARDS IN ARGENTINA (1882-1926)

Abstract: It shows the possibilities that offer the Argentine series of immigration between 1882 and 1926 at the time of making a study on the Spanish contribution to the formation of the labour market in that country, with urgent necessities of incorporation of workers. It emphasizes the contribution of the spanish men and women, remarking on the representation of the last ones whom had not been contemplated in works made on other statistical series

Keywords: Spanish emigration / Gender / Argentina / Labour market.

1. INTRODUCCIÓN

Andrés Santiago Suárez ha dedicado hermosos libros a la memoria de su vieja Galicia, aquella que con terquedad se resistía a desaparecer, a través de sus recuerdos de las leyendas y creencias que había escuchado en su niñez, la mayor parte de las veces de los labios de su madre. Sus amigos recordamos *O raposo Careto* o *A Regueifa* y, de una manera muy especial, el anterior de *Luaña. Mitos, costumes e creencias dunha parroquia galega*, publicado en Vigo en el año 1979. El autor no se recataba en deslizarse por un mundo que discurría por los caminos mágicos de la realidad más inmediata y en el que, no podía ser de otro modo, la presencia de la emigración asomaba en uno y en otro relato sin apenas darnos cuenta, recurrente, como una pieza más, pero necesaria, en el mantenimiento de un tiempo irremediablemente ido.

Nos parecía por eso mismo pertinente incluir en este volumen de la revista dedicado a destacar su figura académica, tan difícilmente dissociable de su cara humana, un tema como el de la emigración. Se trata por nuestra parte de aportar un conjunto de reflexiones sobre la emigración española a partir de una fuente que ya había sido trabajada por nosotros con especial minuciosidad, y que ofrece valiosos datos sobre un momento de un no perseguido protagonismo gallego.

Superando el marco de rigor académico que siempre caracterizaría al autor de *Decisiones óptimas e inversión*, escribe a propósito de su parroquia de nacimiento

en el breve texto que reproducimos a modo de introducción: “*Como queira que a economía de Luaña foi durante moito tempo unha economía primitiva, e como queira tamén que as mulleres luañesas son abondo fecundas e os homes quentes, a nosa parroquia tivo sempre unha forte emigración, cara á América primeiro e a Europa e outras partes de España despois. Rara é a familia que non ten algún parente na Arxentina, Cuba ou Venezuela, por exemplo. As cidades de Bós Aires, A Habana ou Caracas resultan moito máis familiares –están máis «perto» psicolóxicamente– en Luaña ca Madrid ou Barcelona, e mesmo que A Coruña, poñamos por caso*” (Luaña, 1979, p. 26).

2. SERIES ESTADÍSTICAS PARA EL ESTUDIO DE LA EMIGRACIÓN ESPAÑOLA CON DESTINO A ARGENTINA (1882-1926)

La depuración de datos obtenidos a partir de documentos históricos, de variada índole, para su posible conversión en series estadísticas ha ocupado los esfuerzos de muchos investigadores. En un trabajo anterior, publicado en el año 2003, fueron detallados los pasos seguidos para evaluar la calidad y también el alcance de los datos referidos a emigrantes españoles en la serie documental argentina conocida como “lista de pasajeros”, referida a los años comprendidos entre el año 1882 y el año 1926. Se trataba en este caso de un *documento nuevo* de extraordinario interés, con información nominativa de un total de tres millones de emigrantes transoceánicos; de ellos, cerca de un millón, en concreto 949. 596 (tras los pequeños ajustes efectuados por nosotros), de nacionalidad española.

El valor de esta *serie documental* parecía comparable a la de los *passenger lists* conservados en el Temple Balch Center de Filadelfia, o a otras series similares que han servido de soporte fundamental para el estudio de la emigración hacia los Estados Unidos en los últimos cincuenta años¹.

Como es sabido, de toda América Latina Argentina fue el país que absorbió, durante la etapa de su historia que recibió la denominación de “período aluvial”, el mayor contingente de emigrantes transoceánicos españoles –con la excepción del quinquenio 1915-1920 en que Cuba toma la delantera (Losada, 1995, 1999)–, hasta conformar la segunda corriente mayoritaria tras la italiana. Cabe destacar otra particularidad con respecto a Argentina: las mujeres españolas habrían elegido aquel país austral como destino en una proporción muy superior a los varones, quienes habrían diversificado más sus opciones migratorias (Sánchez Alonso, 1993).

Se conocía en parte la contribución del colectivo emigrante español a la formación del mercado de trabajo argentino en el período de referencia a partir de los datos suministrados por la fuente básica que se acostumbraba a utilizar para el estudio

¹ Véanse, entre otros, Erickson (1970, 1978) y los trabajos de diversos autores recogidos en Glazier y Da Rosa [ed.] (1986), Glazier y Kleiner (1991), Kero (1991) y Swierenga (1991, 1996).

de las migraciones exteriores españolas en el período 1880-1930; es decir, la *Estadística de la emigración e inmigración de España* desde el año 1882 hasta el año 1911 y la *Estadística de pasajeros por mar* desde el año 1912 hasta el año 1930, estadísticas publicadas por la *Dirección General del Instituto Geográfico y Estadístico* y por los organismos que posteriormente lo sucedieron, confeccionadas sobre los datos de las salidas y entradas de pasajeros por mar.

El propio Instituto español alertaba en sus *Memorias* de la precariedad de los datos que sobre emigración e inmigración aportaba. Así, en la *Memoria* del año 1891 señalaba con evidentes muestras de profesionalidad: “*los datos relativos a la emigración e inmigración no son ni pueden ser exactos, pues una vez más debe repetirse, y así lo hace constar el Negociado, que la estadística que tiene a su cargo no debiera llamarse ni se llama Estadística de Emigración e Inmigración, sino más propiamente Estadística de Pasajeros por Mar*”².

La principal deficiencia de las estadísticas anteriores se derivaba del método empleado en la recogida de información: se toman los datos que los capitanes de los barcos entregaban a Sanidad Marítima, de modo que los mismos responsables del Instituto admiten (cautela que demasiadas veces omiten investigadores que han venido utilizando con posterioridad esta fuente) que no se recogía todo el movimiento exterior ya que la emigración clandestina –que supone un importante contingente migratorio–, las migraciones por las fronteras terrestres –Portugal y Francia– y las entradas y salidas de españoles por los puertos de los países vecinos escapaban a su control. La ocultación en esas series oficiales es, pues, un grave problema que presenta dificultades en el momento de estimar cifras reales. Por otro lado, los criterios empleados para catalogar a un individuo como emigrante también presentan problemas.

La primera *Ley española de emigración*, promulgada el 21 de diciembre de 1907, define como emigrante a “*los españoles que se propongan abandonar el territorio patrio, con pasaje retribuido o gratuito de tercera clase, o de otra que el Consejo Superior de Emigración declare equivalente*”, lo que también restringe significativamente los datos relativos al volumen de emigración. Un estudio exhaustivo sobre el alcance y las limitaciones de las series españolas realizado por Losada y Viso (1997) concluía que a las cifras “oficiales” podía otorgárseles un valor aproximativo, pudiendo servir de orientación a la hora de señalar una tendencia, pero que no sirven para emplearlas exclusivamente como base empírica en la cuantificación del flujo migratorio. Su contraste, por otra parte, con las estadísticas de los países de destino (Sánchez Alonso, 1990, 1995; Yáñez Gallardo, 1988, 1994) y con las estimaciones demográficas realizadas para la medición de la corriente migratoria (Rodríguez Galdo, 1993; Dopico, 1995) alertaban en esta misma dirección.

En este contexto, se comprende nuestro interés por evaluar la calidad y alcance de los datos referidos a emigrantes españoles contenidos en la base presentada por

² *Estadística de la emigración e inmigración de España del quinquenio 1891-1895*, p. 12. Madrid, 1898.

el CEMLA (Centro de Estudios Migratorios Latinoamericanos), bautizada como “lista de pasajeros” correspondientes a los años comprendidos entre el año 1882 y el año 1926. Como primer paso obligado verificamos la calidad de la fuente contrastando la información de sus diversos campos, trabajo que describimos con minuciosidad en el libro que publicamos en el año 2003. Aquí, a modo de sucinta síntesis, tan sólo señalaremos que, después de comprobar que en el campo que recoge la nacionalidad todos los pasajeros que figuran como españoles son efectivamente de esta nacionalidad, de detectar y corregir algunos errores deslizados durante el proceso de construcción de la base y de depurar datos contradictorios, inherentes a la naturaleza de los documentos originarios, estábamos en condiciones de valorar las posibilidades de estudio que el documento nos brindaba.

Una de las ventajas de disponer de una base nominativa homogénea que cubre, además, ámbitos geográficos muy amplios es que permite afinar aspectos imposibles de abordar con la documentación normalmente utilizada en los estudios del conjunto de la migración española. Por su propia naturaleza, la base nos permitía distinguir a aquellos pasajeros que realizan más de un desembarco en el puerto de Buenos Aires, o aventurarnos, por citar otra posibilidad, en el tema siempre escurridizo de la eventualidad de la llamada emigración “golondrina”. Recordemos también que la no distinción entre pasajero y emigrante (que no opera exactamente del mismo modo en la fuente argentina) y la imposibilidad de efectuar el recuento de los viajes realizados por el mismo individuo son, precisamente, dos aspectos que obligan a manejar con una cierta cautela las fuentes españolas, como de hecho se ha venido insistiendo desde el momento de su elaboración.

Las consideraciones anteriores, pero también las discrepancias observables en las cifras empleadas por unos y otros autores como apoyo cuantitativo de sus investigaciones, obligan a manejar estas cifras con una cierta prudencia, insistiendo en su carácter básicamente orientativo. En este contexto, la “lista de pasajeros” argentina adquiere una especial relevancia, pues permite comparar y contrastar las tendencias apuntadas tanto en el caso de la fuente española como en la misma *Estadística de inmigración argentina* (Dirección General de Inmigración, 1925).

El número total de pasajeros españoles con destino al puerto de Buenos Aires entre los años 1882 y 1926 se eleva a 949.596 en la base de referencia, aunque no todos desembarcaron efectivamente en aquella ciudad. Tan sólo se desconoce el año de llegada de 968 individuos, lo que representa el 0,102% del total; por otra parte, la información sobre los años 1891 y 1894 es prácticamente nula.

De los pasajeros de nacionalidad española realizaron el viaje con billete de tercera clase un 79,06%, junto a un 5,13% que lo efectúa en segunda clase y frente a un 4,70% que lo hacen en primera, desconociéndose el tipo de pasaje utilizado para su desplazamiento por el resto de los españoles. A este respecto conviene tener en cuenta que la Ley de inmigración y colonización del año 1876 (Ley Avellaneda) definía como inmigrante en Argentina (artículo 12): “a todo extranjero, jornalero, artesano, industrial y profesor que, siendo menor de 60 años y acreditando su mo-

ralidad y sus aptitudes, llegare a la República para establecerse en ella, en buques de vapor o a vela, pagando pasaje de segunda o tercera clase o teniendo el pasaje pagado por cuenta de la Nación, de las Provincias o de empresas particulares protectoras de la inmigración o colonización"³.

Alcanzaría, pues, la condición de inmigrante a un 84% de los pasajeros españoles y, aunque algunos de los anotados en la base superarán incluso los sesenta y más años de edad (en una proporción que no supera el 0,95%), la inmensa mayoría –un 97% del total de éstos– tiene más de un año y menos de sesenta. La población en edad laboral –entre los 15 y los 60 años– representa a lo largo del período estudiado el 80,92% (con extremos que se sitúan entre el 76,85% y el 85,00% del total).

Perfilando algo más, señalemos que los pasajeros de edades comprendidas entre los 14 y los 36 años representan el 63,44% del total de españoles, con máximos a los 18 años (que concentra el mayor número de pasajeros de cualquier edad), a los 19 y a los 25 años. La tendencia a lo largo de todo el período muestra significativas variaciones, aumentando entre los años 1915 y 1926 su representación los individuos en edad laboral elevándose en este último tramo la edad media a los 26 años (las edades medias de los pasajeros oscilaron en todo el período entre los 24,29 años del año 1907, los 24,34 de los años 1886 y 1904 hasta la más elevada de 28,07 del año 1926).

Si comparamos ahora la distribución temporal de todos los pasajeros españoles de la *lista* (recordemos que están registrados 949.596 pasajeros a Buenos Aires) con otros datos que recogen las llegadas a Argentina (series ARG1, ARGF y ESPEA)⁴ de individuos de nacionalidad española, podemos observar que en la primera se registran entre un mínimo de un 53,5% de los datos de la segunda y un máximo de un 65,85% de los datos de la última⁵. La comparación de la distribución temporal que ofrecen las series citadas se puede ver en el gráfico 1.

A pesar de las diferencias señaladas en el volumen global de españoles arribados a Buenos Aires, la *lista de pasajeros* argentina (serie CEMLA) repite con ligeras variaciones la tendencia general. La excepción más clara la representan los años 1911 y 1912, que parecen adelantar la línea de inflexión dibujada en las otras series a partir del año 1913. Se refleja de manera más rotunda que en las anteriores la caí-

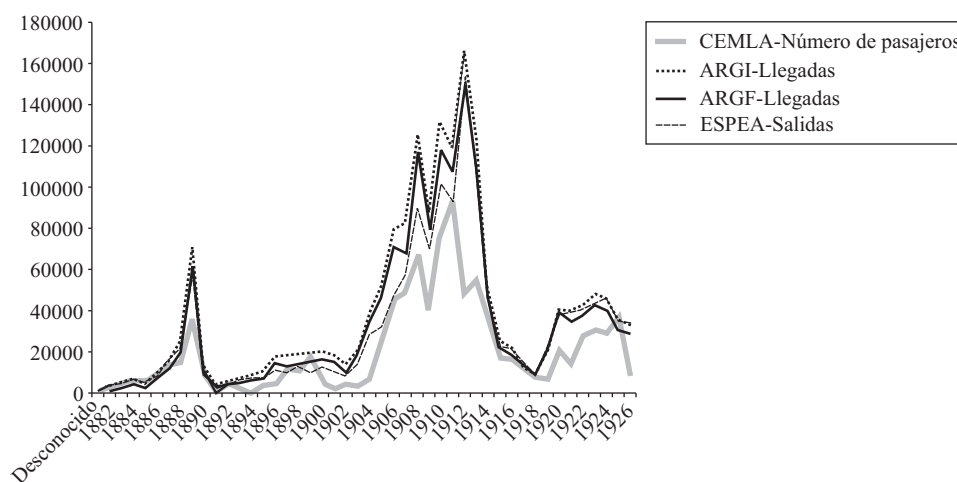
³ Acerca de las políticas migratorias, véanse Panettieri (1970), Novick (1986) y Pérez Vichich (1988).

⁴ ARG1, ARGF y ESPEA son las denominaciones empleadas por Sánchez Alonso (1995) para designar: la primera, la serie oficial de llegada a Argentina que representa un total de 1.774.991 individuos; la segunda, la misma serie corregida, que rebaja a 1.556.236 el número de emigrantes; la última, la serie oficial española de salida que habría anotado a 1.442.038 pasajeros. A juicio de Sánchez Alonso (1995, p. 113), "*gran parte de las discrepancias existentes (entre las series del país de emisor y el receptor) se deben a que estamos tratando de cosas distintas*".

⁵ En la base CEMLA apenas están representados los años 1891 y 1894, con menos de un 0,3% de los registros de las otras series; escasamente representados los años 1901, 1903, 1904 y 1926, con menos de un 25%; poco representados los años 1896, 1900, 1902, 1912, 1919 y 1921, con una representación situada entre el 25% y el 50%; en los restantes años se supera el 50% de alguna de las otras series, y en los años 1882 a 1887, 1889, 1892, 1897, 1899, 1911, 1917 y 1925 se supera el 100% de alguna de ellas.

da del año 1891, pero más que obedecer a los problemas que atraviesa la economía argentina en esos años, profundamente afectada por la crisis Baring (Vázquez Pre-sedo, 1974), responde en nuestro caso a una carencia de la fuente, que se repite de nuevo en el año 1894. La divergencia ahora es notoria y la caída de este año no guarda relación alguna con la línea dibujada en las otras tres series.

Gráfico 1.- Distribución temporal de los pasajeros españoles según fuentes españolas y argentinas



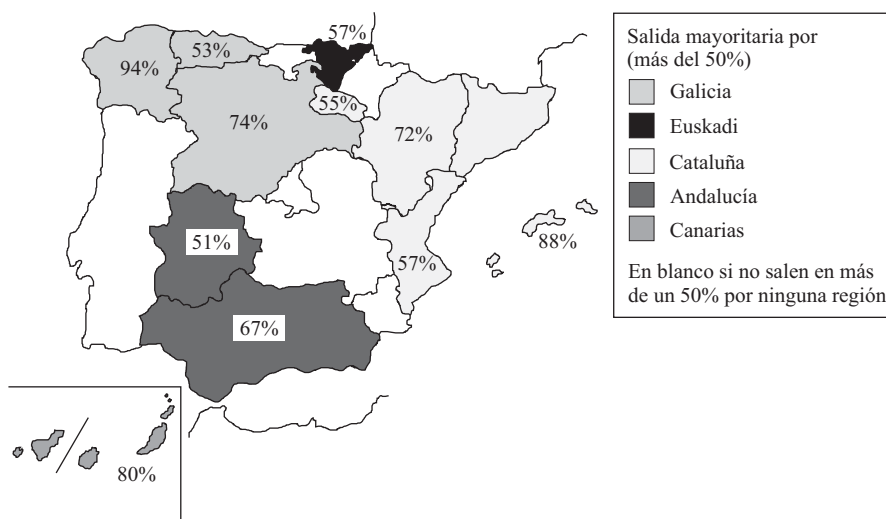
Los pasajeros españoles proceden en su mayor parte de cinco regiones históricas (Galicia, Castilla y León, Andalucía, Asturias y Cataluña) como, con variaciones de orden, coinciden básicamente en señalar todas las fuentes documentales que los investigadores han utilizado hasta el momento (Yáñez, 1989; Sánchez Alonso, 1993, 1995; Moya, 1997) y que ahora hemos podido establecer con un mayor nivel de aproximación. Destaca el protagonismo ya conocido de Galicia y, tras ella, el de Castilla y León y el de Andalucía, en este último caso con epicentro en Málaga y en Granada, por el fuerte tirón de los años 1899-90 (Pellejero, 1986; Sánchez Alonso, 1992, 1995). Entre estas tres comunidades autónomas, en términos actuales, aportan más del 65% del total de pasajeros. Asturias y Cataluña siguen a las dos últimas a una cierta distancia.

La distinta intensidad migratoria (tanto en tiempo como en número de emigrantes) de las regiones históricas españolas en la emigración trasatlántica se pone así una vez más de manifiesto; un hecho que ya nos anticipa las dificultades de extraer resultados concluyentes sobre la emigración española utilizando tan sólo la “escala nacional”.

Sabemos también que más del 50% de los pasajeros procedentes de Asturias, Galicia y Castilla y León salen por los puertos gallegos (mapa 1). Los originarios de La Rioja, Aragón, Comunidad Valenciana, Islas Baleares y Cataluña embarcan

por los puertos catalanes, y los procedentes de Extremadura y Andalucía por los de esta última. Los canarios y los vascos lo hacen por sus respectivos puertos.

Mapa 1.- Regiones de procedencia y de salida



3. LAS POSIBILIDADES DE UN ESTUDIO DE EMIGRACIÓN DIFERENCIAL

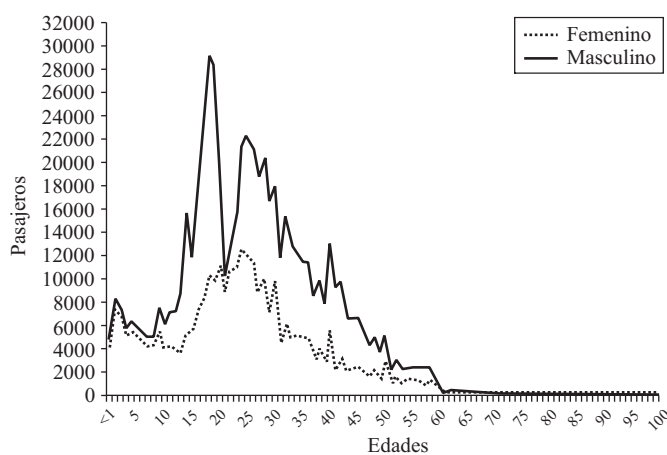
A la hora de realizar una aproximación a la contribución española al mercado de trabajo en Argentina en el período de referencia, los datos de la serie son de extraordinario interés. Permiten fijar el volumen de la emigración diferencial por sexo, una buena aproximación a la edad de los emigrantes, a su estado civil, además de aportar otros datos no de menor interés pero de más difícil tratamiento como el nivel de instrucción o de cualificación profesional, etc.

De los 949.596 pasajeros registrados de nacionalidad española, un total de 316.974 son mujeres, lo que representa un 33,38% del contingente español; una proporción significativamente más elevada que la registrada por las *Estadísticas de pasajeros por mar* para el conjunto de la emigración exterior española. Ya hemos apuntado en páginas anteriores que las mujeres españolas emigraron con preferencia a Argentina frente a otros destinos exteriores y también frente a la mayor diversificación geográfica de sus congéneres varones (Sánchez Alonso, 1992). En el caso de Cuba, por poner un ejemplo de otro de los destinos mayoritarios de la emigración exterior española, en el período comprendido entre los años 1907 y 1927 las mujeres no representaron más del 15,5% de media (Losada, 1998).

El gráfico 2 permite detectar, además, varias tendencias. Por tramos de edades, observamos que en los menores de 9 años hay una línea inicial ascendente que en-

seguida se vuelve descendente, de forma casi continua, desde 1 año hasta los 8 años, y que tiene el menor número de cifras de esta etapa. En el tramo juvenil (de 9 a 14 años), los puntos máximos se sitúan en los extremos, con un descenso inicial y con un comportamiento ondulante hasta llegar a los 14, que tiene el máximo de este conjunto de edades. En ambos tramos, según hemos podido examinar en un trabajo anterior, la incidencia de los costes del pasaje parece evidente.

Gráfico 2.- Pasajeros por edades y sexo

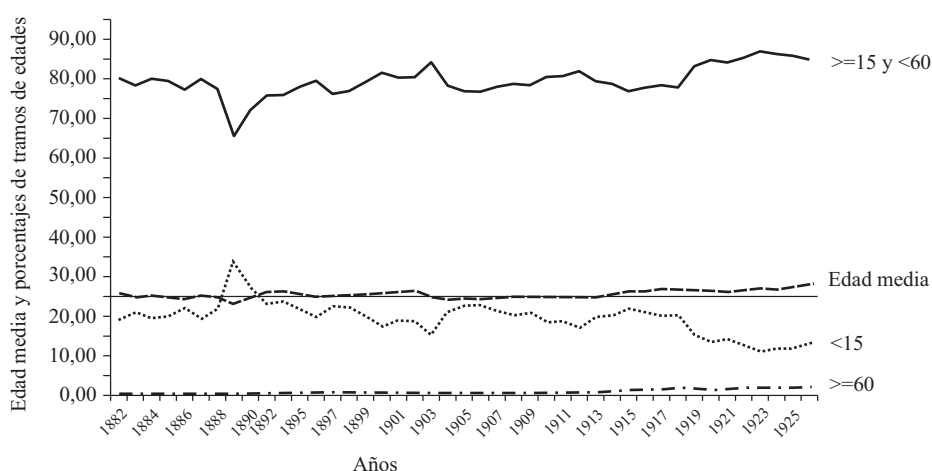


En el tramo comprendido entre los 15 y los 60 años se detecta, en primer lugar, una línea ascendente que protagonizan los jóvenes de entre 15 a 18 años, edad esta última en la que se concentra el mayor número de pasajeros de cualquier edad. Después se dibuja una tendencia descendente hasta los 21 años (achacable al servicio militar); de hecho, en esta edad se registra el menor número de pasajeros del grupo situado entre los 18 y los 30 años. A partir de los 21 y hasta los 25 se reinicia la tendencia ascendente, para descender de inmediato con tan sólo repuntes significativos a los 28 años, 30, 32, 38, 40, 42, 48, 50, 52, 54, 55 y 58. A partir de los 60 años, con cifras ya sensiblemente inferiores a las de cualquier edad anterior, continúa la tendencia claramente descendente con algún ligero repunte temporal en algún año.

El porcentaje de pasajeros que aún no está en edad teórica de trabajar (menores de 15 años) representa el 19,40%. Aquellos que podemos considerar de edad avanzada para la búsqueda de expectativas de trabajo en América (mayores o iguales de 60 años), se reducen a un 0,95% del total. A tenor de lo anterior, el porcentaje de individuos que podemos considerar dependientes de otros para sobrevivir en América es de un 20,35%. Obviamente, los emigrantes se concentran en edades de trabajo, y particularmente entre los 14 y los 36 años (ambas edades incluidas). En ese tramo de edad se concentra el 63,44% de todos los pasajeros con edades conocidas.

Si efectuamos un análisis de la evolución temporal de los pasajeros por tramos de edades se pueden distinguir varias fases, que se reflejan en el gráfico 3.

Gráfico 3.- Distribución de los pasajeros por tramos de edad y edad media



NOTA: Faltan los años 1891 y 1894.

En una primera fase, desde el año 1882 hasta el año 1888, el porcentaje de población entre los 15 y los 60 años está entre el 77,25% y el 80,20%. La situación cambia radicalmente entre los años 1889 y 1893⁶ cuando se produce un gran incremento de la población menor de edad, sobre todo en el año 1889 que tiene el porcentaje de población infantil más elevado de todos los años. Este hecho bien puede guardar relación con el mayor peso ahora de la emigración familiar por efecto de la política de pasajes subsidiados del Gobierno argentino (Pellejero, 1986; Sánchez Alonso, 1992, 1995).

La nueva fase que se inicia en el año 1895 no concluirá hasta el año 1918. En este amplio recorrido –de 24 años de duración–, salvo en los contados y aislados momentos en los que se interrumpe la tendencia, el porcentaje de población de 15 a 60 años oscila entre 76,85 % y el 80,71%, cifras muy semejantes a la de la fase de los años 1882 a 1888⁷. Otra característica de esta fase es que en sus últimos años empiezan a tener una importancia porcentualmente creciente los pasajeros mayores de 60 años, característica que la aproxima a la siguiente fase.

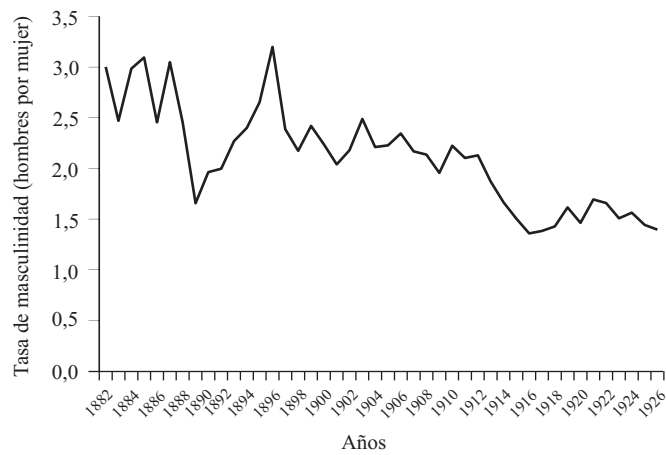
El último período considerado (1918-1924) tiene rasgos distintivos propios. El porcentaje de mayores de 60 años se incrementa con respecto a los anteriores (a

⁶ No están incluidos los años 1891 y 1894 por no tener cifras significativas.

⁷ Como señalamos, una característica de esta fase son las interrupciones temporales de la tendencia. En los años 1897 y 1906 el porcentaje de pasajeros entre los 15 y los 60 años está sólo ligeramente por debajo del margen de oscilación típico de dicha fase. En los años 1900 y 1912 está por encima del margen superior y en el año 1903 el porcentaje es notablemente superior.

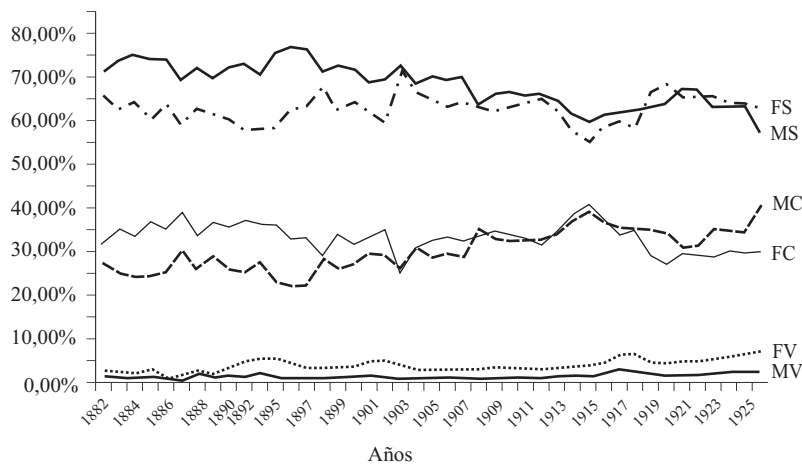
excepción de los últimos años de la fase anterior, que ya anticipaban la tendencia), y el porcentaje de menores de 15 años es el menor de todos los años. También ahora se incrementa la representación de aquellos pasajeros en edad laboral. Como lógica consecuencia, se registra una población migrante de más edad que en los períodos anteriores. En todos los años de esta última fase y en los tres últimos de la anterior, la edad media supera los 26 años, alcanzándose en el último bienio la cifra más elevada de todo el conjunto del período considerado.

Gráfico 4.- Tasa de masculinidad



NOTA: Falta el año 1891.

Gráfico 5.- Estado civil por año de llegada y sexo



NOTA: Faltan los años 1891 e 1894.

El manifiesto dominio de la emigración masculina en las cifras globales no impide observar el hecho de que con el transcurso del tiempo se vaya produciendo una convergencia entre la emigración masculina y la femenina, como permite apreciar el gráfico 4 sobre la evolución de la tasa de masculinidad en el transcurso del tiempo⁸. Así, los valores mínimos de las tasas de masculinidad se producen a partir del año 1913; previamente, en los años 1889, 1890 y 1892 se habían manifestado valores muy bajos. Las cifras de emigrantes masculinos y femeninos son bastante próximas hasta los 9 años, oscilando el índice de masculinidad en estas edades entre 1,08 y 1,29. En el tramo de edades entre los 10 y los 20 años se produce una separación de ambas cifras. A los 10 años la tasa de masculinidad es de 1,50 y se va incrementado progresivamente hasta los 14, que es cuando se alcanza un índice de 3,02, el máximo de este tramo de edades. A partir de los 14 años se mantiene entre 1,8 y 2,8. Los máximos de emigración masculina por edades se producen a los 18 años con 29.228 pasajeros y a lo 19 con 28.246.

A las edades de 21 y 22 años se produce de nuevo una aproximación de las cifras de pasajeros, que es producto de una drástica reducción de las cifras de emigrantes masculinos a esas edades lo que, a su vez, se traduce en una reducción de la tasa de masculinidad a cifras en torno al 1,1. A partir de los 23 años y hasta los 59 años una nueva separación de dichas cifras de pasajeros se refleja en el incremento de las tasas de masculinidad, que estarán en este tramo de edades entre 1,4 y 4,3. Las máximas tasas de masculinidad de todas las edades se producen a los de 41 años (4,3), 42 (3,1) y 43 (3,03), mientras que en las restantes edades la tasa oscila entre el 1,4 y el 2,6. También ahora se producen los máximos de emigración femenina: en el caso de las mujeres a los 24 años con 12.569 pasajeros y 25 años con 12.012. A partir de los 60 años se inicia otro tramo, caracterizado por una nueva aproximación de ambas cifras.

Tienen un mayor peso en los pasajeros de sexo femenino la edades que no se corresponden con la edad laboral. Así, el 24,7% tienen o menos de 15 años o más de 60, mientras que en los hombres esta cifra se reduce al 18,06%. Igualmente, se comprueba que el tramo de edades que ocupa a un mayor número de pasajeros de sexo masculino no se corresponde con el del sexo femenino. En el caso de los varones destaca el tramo de 15 a 20 años, mientras que en las mujeres el tramo más sobresaliente es el de 20 a 25 años. Los porcentajes de la población femenina inferior a los 10 años son, como vemos, claramente superiores a los masculinos.

Consideramos de interés añadir que si, como ejemplo de datos desagregados, utilizamos los de los pasajeros salidos por los puertos gallegos (que como señalábamos incorporan también, y en una elevada proporción, individuos procedentes de Asturias y Castilla y León), la representación de las mujeres asciende a un 35,22%. Es éste un dato de especial relevancia si tenemos en cuenta la fuerte raigambre de

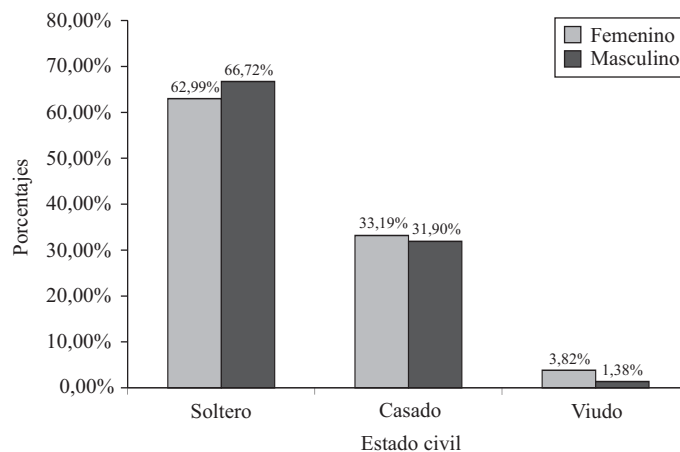
⁸ En este gráfico está excluido el año 1891, por no tener cifras significativas de pasajeros (1 pasajero).

las economías agrarias familiares en esta parte de España y que, en principio, parecerían menos proclives a enviar a las mujeres a la emigración.

En síntesis, el protagonismo de la emigración masculina en la composición del flujo migratorio español es manifiesto (el índice de masculinidad alcanza una media de 1,95 hombres por mujer) y se mantendrá a lo largo de los cuarenta y cuatro años analizados, aunque con las oscilaciones señaladas, y será compatible también con un marcado proceso de convergencia con la emigración femenina. En el año 1913 se alcanzan los valores mínimos de las tasas de masculinidad. También hemos observado que, si descendemos por un momento de escala y adoptamos la perspectiva que nos ofrecen los datos de inmigrantes salidos por los puertos gallegos, otra vez nos desvelan un comportamiento que se aleja del observado para el conjunto. El índice de masculinidad baja ahora a 1,83. La representación femenina se habría elevado desde una representación de apenas un 14,75% en el año 1882 a un 45,21% en el año 1926.

Por lo que respecta a otro aspecto de extraordinario interés como es el estado civil, no poseemos información tan sólo del 4,97% de los pasajeros. Es clara la predominancia de los solteros; en concreto, representan más del doble de los casados. El predominio en ambos sexos del estado civil “soltero” es notorio, aunque también se comprueba que existe una menor soltería entre las pasajeras. Las diferencias en la viudedad habría que relacionarlas con la mayor longevidad de las mujeres.

Gráfico 6.- Estado civil por sexo



En una secuencia temporal, como vemos, las variaciones en la soltería pueden llegar a ser muy significativas. Hasta el año 1907 el porcentaje de solteros supera siempre el 65% de los pasajeros con estado civil conocido. Los cambios se producen a partir del año 1908, cuando por primera vez se baja del 65% (con mínimos

concentrados en los años 1915 y 1926). Las diferencias que marcan el antes y el después del año 1908 se deben a cambios en la diferenciación de los porcentajes de casados de ambos sexos. Así, si en el año 1882 el porcentaje de mujeres casadas era superior al de hombres casados, manteniéndose claramente esta diferencia durante unos años, terminará produciéndose una aproximación y enseguida una superación del porcentaje de hombres casados sobre el de mujeres casadas.

También a partir del año 1908 se aproximan los porcentajes de soltería de ambos sexos. Y de forma clara, y a partir del año 1919, el porcentaje de solteras supera en la mayor parte de los años al porcentaje de solteros. El cambio de tendencia se aprecia, asimismo, con los porcentajes de casados de ambos sexos: si entre los años 1882 y 1907 el porcentaje de mujeres casadas supera al de varones casados (en seis años en más de un 10%, en nueve años en el 5% y sólo en tres años es inferior al 1% o negativa), en la etapa que se inicia en el año 1908 y en doce años el porcentaje de casados supera al de casadas y en los restantes siete años hay una gran proximidad entre ambos porcentajes. En ninguno de los años de esta última etapa el porcentaje de mujeres casadas supera al de hombres casados en más de un 2,1%.

De los datos que hemos presentado hasta el momento podría concluirse que la relación de los pasajeros por tramos de edad y sexo y la combinación de los datos de sexo, estado civil y año de llegada explican que, en términos porcentuales, los pasajeros de sexo femenino adquieren una mayor representación en las edades que no se corresponden con la laboral: el 24,7% de las mujeres tienen o menos de 15 años o más de 60, mientras que en los hombres esta cifra se reduce al 18,06%. Igualmente, el tramo de edades que cubre a un mayor número de pasajeros de sexo masculino no se corresponde con el del sexo femenino.

En el primer caso, destaca el tramo de 15 a 20 años, mientras que en las mujeres el tramo más destacado es el de 20 a 25 años. Por otra parte, los emigrantes de estado civil solteros predominan tanto entre los hombres como entre las mujeres: representan el 62,23% del total de pasajeros, seguidos a notable distancia de los casados, que apenas superan el 30%. Sin embargo, también se comprueba que la soltería afecta en menor proporción a las pasajeras que a los pasajeros y que, además, existen unas claras diferencias en la viudedad.

La contraposición nos la ofreciera de nuevo la muestra elegida: la de los pasajeros salidos por los puertos gallegos. En este caso, la soltería afecta en mayor proporción a las mujeres (en las que alcanza una representación del 67,25% sobre el total de pasajeros) frente a un 64,6% de los pasajeros de sexo masculino. Las cifras de pasajeros casados de ambos sexos se sitúan claramente por debajo del anterior umbral del 30% (el de la media española en tránsito hacia Argentina), con una desproporción más acusada para las mujeres, pues las casadas representan el 26,15% del total frente a un 29,7% de los varones.

Los datos que incluye la base de referencia sobre profesión alcanzan a la mayor parte del contingente migrante. Así, tenemos información sobre la profesión de la

mayor parte de los registros⁹ (787.304), lo que representa un 82,90% del total; no se indican en 162.292 registros (un 17,09% de éstos). Como cabría esperar, del total de pasajeros con asignación sectorial, en su mayor parte (un 61,98%) pertenecen al sector primario, tras éste destaca el sector terciario (un 27,22% del total) y, en último lugar, figura el secundario (sólo un 10,78%). Aunque, como explicamos en el trabajo publicado en el año 2003, la pertenencia al sector primario es notablemente superior a lo que reflejan estas cifras, ya que se alza una representación del 81,31% del total de pasajeros con actividad sectorial conocida, mientras que el terciario contribuiría con el 13,15% y el secundario con sólo un 5,55%.

Del conjunto de la información que nos proporcionan los campos de la base “relaciones de parentesco” y “grupos familiares” que se han revelado de especial interés al aportar datos que cuestionan interpretaciones generalmente admitidas sobre la emigración femenina (Rodríguez Galdo, 2002), destacamos tan sólo ahora lo siguiente: a un 62,86% de los pasajeros no los une ningún vínculo de parentesco; es más, de hecho tan sólo se especifica para un 4,27%, aunque sí se ha podido deducir el “posible parentesco” para el 32,88% restante. En una primera lectura estos datos nos indicarían la menor representación alcanzada por la llamada emigración conjunta de familias a lo largo del período estudiado, salvo para los momentos señalados de 1889-1892. Esta impresión se confirma con el hecho de que los grupos familiares mayoritarios son los compuestos por dos miembros (115.706), seguidos por los de tres (76.731), de cuatro (57.604) y de cinco (40.150), a los que siguen grupos más amplios con valores fuertemente decrecientes. Ahora bien, los elevados porcentajes de menores de 15 años (que para ambos sexos se sitúan en el 19,19%) alertarían sobre la realidad de una emigración familiar “diferida”.

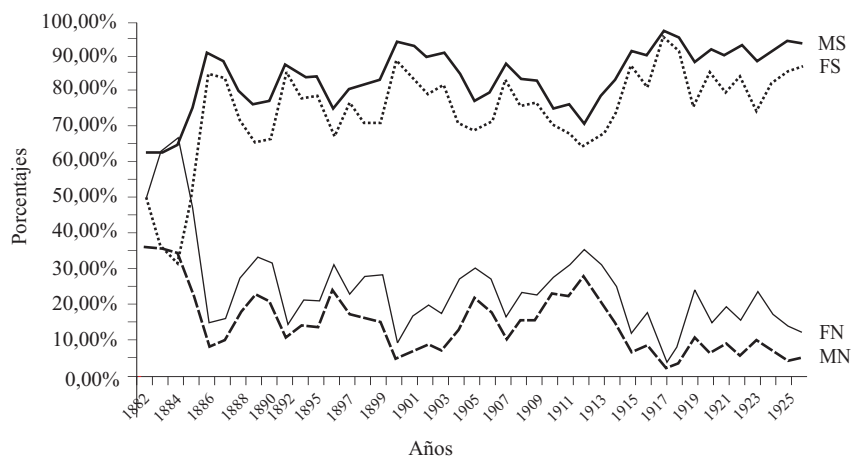
Información de otra índole, que se recoge en otro campo de la base, permite detectar algunas diferencias significativas (por cuanto podrían estar aludiendo a características del mercado laboral, sexualmente segregado, que aguarda a los pasajeros). Nos referimos al mes de llegada de los emigrantes peninsulares. Así, sabemos que el grueso del contingente migratorio arriba al puerto de Buenos Aires en los meses de la primavera austral (entre los meses de octubre y noviembre se registra el 31,26% de las llegadas), siendo la concentración de la emigración en los meses del otoño del hemisferio norte especialmente acentuada en los individuos de sexo masculino de estado civil solteros. Tras ellos se sitúan los varones casados, las mujeres solteras y, ya a una apreciable distancia, los hombres viudos y las mujeres casadas, que tienen cifras similares. Los pasajeros afectados en menor medida por la concentración son las viudas.

Por otra parte, los datos relativos al nivel de instrucción (conocimiento de la lectura y escritura) revelan, como cabía esperar dados los patrones vigentes en la sociedad española de partida (Núñez, 1992, 1993), valores superiores en el caso de los varones. De todas formas, el gráfico 7 también deja entrever un cierto movi-

⁹ Y de aquellos de los que no tenemos información en su mayor parte, como acabamos de ver, se corresponden con individuos que por la edad (son menores de 15 años) carecen de profesión.

miento en paralelo entre las series respectivas de ambos sexos, pero en el que las oscilaciones afectarían aún en mayor medida a la serie de las mujeres. Así, si nos fijamos tan sólo en el subperíodo que se abre en el año 1915, se aprecia una elevación general de los niveles de alfabetización, acorde, por otro lado, con la evolución general positiva experimentada en España (Núñez, 1992, 1993). En él, el porcentaje atribuido a los varones se sitúa entre el 87% y el 97% –en Cuba casi por las mismas fechas los emigrantes españoles varones tenían una tasa de alfabetización menor: un 76,7 (Losada, 1995)–, mientras que para las mujeres la horquilla es más amplia, situándose entre el 75% y el 95%.

Gráfico7.- Nivel de instrucción por sexo y año de llegada



NOTA: Faltan los años 1891 y 1894.

Comparados con los niveles de alfabetización de la España del momento, los porcentajes anteriores son realmente elevados para los dos sexos. Pero, sin entrar a discutir ahora la calidad de los datos aportados por los propios emigrantes, muy dependientes, por lo tanto, de la discrecionalidad de los declarantes, no olvidemos tampoco que generalmente son los individuos más instruidos (¿mejor informados?) los que se aventuran a partir. Algún autor gallego contemporáneo habría insistido incluso (Castro López, 1923) en que la tradición de emigrar podría haber influido positivamente en la superación de las elevadas tasas de analfabetismo, como comprobaría en el caso de Galicia (Rodríguez Galdo, Freire Esparís y Prada, 1999). Sin desdeñar tampoco que un buen número de mujeres podrían haber alcanzado unos niveles muy elementales de instrucción en el medio urbano, al que llegarían desde sus núcleos agrarios originarios (en especial para dedicarse al servicio doméstico, aunque no en exclusiva) antes de integrarse en la emigración argentina. Una cierta “cultura de la movilidad” podría estar más arraigada entre las mujeres (Dubert, 2001) de lo que en un principio se había interpretado.

En las páginas anteriores ha pesado de manera consciente la presentación de los datos de migrantes españoles en las “*listas de pasajeros*” argentinas (la que hemos llamado también base CEMLA), con la vista siempre puesta en calibrar las posibilidades que ofrecen para estudiar la contribución española al mercado de trabajo argentino desde una perspectiva de género. Como ya pudimos comprobar, su simple exposición ordenada ponía ya de manifiesto las posibilidades que albergaba su explotación y estudio.

Pero también la lectura preliminar de los datos del conjunto español, necesaria en una primera aproximación al tema y a efectos de comparación (tanto internacional como entre las antiguas y diversas regiones históricas españolas), no oculta la necesidad de abordar la significación del flujo migratorio a distintas escalas. De hecho, todos los estudios sobre la emigración española han puesto de manifiesto la distinta intensidad migratoria de las hoy comunidades autónomas españolas y de las modalidades que reviste su traslado a América. La misma naturaleza de los datos incorporados a la base CEMLA incide en esta potente realidad, como hemos intentado mostrar acudiendo en algunos casos al colectivo que se traslada a Argentina desde puertos gallegos y que, como hemos señalado, no incorpora en exclusiva pasajeros de esta procedencia sino a una muy elevada proporción de asturianos y de castellano-leoneses. Un mayor nivel de desagregación permitiría, entonces, delimitar tipologías migratorias –como ha ensayado Devoto (1996) a escala provincial con ejemplos de Pontevedra, Salamanca y Vizcaya–, y discernir con datos más sólidos las causas de la incorporación de las mujeres a la emigración, ya sea dibujando un itinerario propio o integrando una emigración de acompañamiento.

Por lo de pronto, es necesario retener que las mujeres en esta etapa precisa emigran en una elevada proporción a pesar de las trabas legales y consuetudinarias que se alzan en su contra. Y mayoritariamente parten solteras. De este hecho se derivan implicaciones de toda índole orden que afectan, claro está, de forma distinta a los países de emisión o de recepción. Si nos fijamos ahora en las implicaciones demográficas, además de su incidencia directa en el crecimiento, positivo o negativo de la población (dependiendo del país de origen o de destino, y de la edad y del tiempo de estancia en el país de inmigración), tendríamos que sus efectos son, para el país de acogida, de alivio del llamado mercado matrimonial por el potencial incremento de la nupcialidad y de la fecundidad; además de que su inserción laboral es presumiblemente distinta que si fueran casadas. Por la contra, para el país de origen¹⁰ pueden provocar un cierto reequilibrio en el mercado matrimonial cuando éste es muy restringido, debido a los altos niveles de soltería y a una edad media al matrimonio también elevada. A este respecto es muy significativo el caso de aquellas que parten de puertos gallegos: son menos las casadas que se incorporan a la emigración y, sin embargo, son más numerosas las solteras que sí lo hacen en una proporción, además, superior a la media española –recordemos los elevados porcentajes de soltería femenina en Galicia y en general las dificultades del mercado

¹⁰ Para el caso general de España puede consultarse Cachinero (1982).

matrimonial (Rodríguez Galdo, 1993)–. Pero tampoco nos puede sorprender, pues conocemos bien la función de la emigración en economías tradicionales que se enfrentan a un fuerte proceso de adaptación (Rodríguez Galdo, 1985) y el papel que desempeñan las formas de cooperación establecidas en estas economías familiares a la hora de retrasar la incorporación de las mujeres casadas a la emigración. Y, sin que se pueda desligar de lo anterior, la percepción social que tan bien se palpa entre los contemporáneos del valor, o más propiamente de la relevancia económica del trabajo de las mujeres en la agricultura, que hace inaplicable, por otra parte, toda teoría del determinismo biológico a la hora de explicar su papel subordinado (Rodríguez Galdo, Freire Esparís y Prada, 1999; Rodríguez Galdo [coord.], 1999).

4. CONSIDERACIONES FINALES

La *lista de pasajeros* argentina inicia su cómputo en el año 1882 en un momento en que el país se encuentra en plena etapa de “crecimiento hacia afuera” y lo concluye apenas cuatro años antes de que se dé por finalizado ese período expansivo que supondrá también el fin del paradigma de la Argentina agroexportadora. Se inscribe, por lo tanto, en un momento de política “de puertas abiertas” a la inmigración europea, como así lo plasma la Ley de inmigración y colonización del año 1876, que otorga una amplia serie de derechos y ventajas al inmigrante, que empezarán a recortarse de forma, en principio, paulatina en torno a los años del cambio de siglo, para adoptar medidas más restrictivas a partir del año 1910 y con más rotundidad en el año 1923 (Panettierik, 1970; Ospital, 1988). De hecho, ya desde el año 1910 se insiste desde sectores nacionalistas en los efectos negativos de la recepción masiva de inmigrantes ultramarinos, posición que irá asumiendo el Gobierno al decantarse por una mayor y progresiva intervención estatal directa en la política migratoria.

Los datos presentados anteriormente se circunscriben a uno de los momentos más significativos del llamado período clásico de la *migración internacional*, aquel que se corresponde con la también denominada “nueva emigración”, que cobra una especial significación en los países del sur del continente americano que viven el gran momento de la emigración “libre” (en parte por las limitaciones de los Estados por controlar a las personas y en parte por las orientaciones liberales de las políticas migratorias). En esta época se fraguan muchas de las imágenes sobre las migraciones todavía hoy actuantes y que forjaron visiones contemporáneas de ellas, proyectándolas en unos patrones de migración internacional profundamente alterados. No sólo se ha invertido hoy la dirección de los flujos¹¹ y se han intensificado éstos en un contexto de leyes de inmigración cada vez más estrictas, sino que también se

¹¹ Atendiendo sólo al continente americano, sabemos que a partir del año 1960 América Latina deja de ser receptora de inmigrantes procedentes de Europa y pasa a proveer el 20% de los emigrantes permanentes hacia Estados Unidos. No entramos aquí a considerar los movimientos migratorios protagonizados por argentinos desde los años setenta del pasado siglo XX, y que tuvieron uno de sus destinos preferentes en España.

ha alterado, desde el año 1960, la composición étnica de los emigrantes internacionales.

La Argentina que recibió entre los años 1860 y 1930 a más de dos millones de emigrantes españoles, que eran continuidad de una corriente cuyos inicios se remontan muchos años atrás¹², figuraba entonces (juntamente con Estados Unidos, Canadá, Brasil y Australia) entre los cinco mayores países receptores de habitantes de la vieja Europa¹³. Su demanda de trabajo o, si se quiere, su capacidad de acogida se presentaba ilimitada en receptores, lo que se traducía en una política de “puertas abiertas” a la emigración transoceánica; una política que se verá alterada por las restricciones de los años veinte, exigidas en gran medida por aquellos sectores económicos temerosos del clima de conflictividad social creciente, y del que se quería responsabilizar en una gran parte a grupos de inmigrantes de ideología anarquista.

De todos los españoles desembarcados en el puerto de Buenos Aires a lo largo del período señalado, se considera que un total de cerca de un millón doscientas mil personas permanecerían en el país. Y aún considerando el carácter circular de la corriente migratoria española, por el elevado nivel de retornos y reemigraciones, el impacto de ese flujo sobre el crecimiento demográfico y sobre el desarrollo económico-social del país de acogida fue considerable, particularmente sobre el litoral, la ciudad y la provincia de Buenos Aires¹⁴. Con todo, la naturaleza de la base no nos permite internarnos en el tema cada vez más controvertido de la inserción mayoritariamente urbana del contingente migrante español, como tampoco nos permite abordar otros aspectos relacionados con la movilidad de los trabajadores inmigrados. En cambio, sí que nos permite, como hemos intentado ahora poner de manifiesto en las páginas precedentes, sentar las bases cuantitativas para una mejor apreciación de la contribución española al mercado de trabajo argentino.

Así, hemos dejado constancia de hasta qué punto es posible una cuantificación de la potencial fuerza laboral desplazada, el análisis de su composición por edad, sexo y estado civil e, incluso, avanzar interpretaciones acerca de las habilidades y conocimientos que incorpora el migrante español. No podemos pasar por alto que éste es precisamente un aspecto de capital importancia no sólo a la hora de calibrar

¹² Se incorporan una serie de referencias desde el siglo XVIII en Rodríguez Galdo (1993) y en López Taboada (1993).

¹³ Aunque el número de europeos desplazados a Estados Unidos de Norteamérica fue muy superior al de los que se dirigieron a la República Argentina, el impacto de la emigración sobre la población argentina fue muy superior debido al menor número de habitantes.

¹⁴ Tanto la historiografía argentina como la española ha dedicado en los últimos años serios esfuerzos para superar el desfase existente en el estudio de la presencia española en Argentina. Aquella se decantó, en primer lugar, por tratar los aspectos demográficos: Recchini de Lattes y Lattes (1969), Martínez Levalle y Nascimbene (1981) o Nascimbene (1985), a los que luego incorporó temas más amplios como se puede ver en el número monográfico de la revista *Estudios Migratorios Latinoamericanos* (núm. 6-7, del año 1987), o las compilaciones de Clementi (1991), el libro de Marquiegui (1993) –de ámbito geográfico más restringido–, el de Moya (1998) y un artículo del año 1990 de este último autor, o la edición de Fernández y Moya (1998). Por parte española, a la temprana incursión de Ruiz Almansa (1947), se suman posteriormente las de Yáñez (1989, 1994), Sánchez Alonso (1992, 1995) y López Taboada (1993).

su contribución a la productividad laboral sino a la hora de priorizar un modelo migratorio que aspira a ser también “de colonización” y “de civilización”, como de hecho se pretendió con la emigración europea. En el ideario de Domingo Faustino Sarmiento (presidente de la República entre los años 1868 y 1874) se otorgaba a los extranjeros (entiéndase europeos) el rol “no sólo de agentes de la transformación económica sino también de factor fundante de la República y de los hábitos democráticos” (Marquegui, 1993). Y estas ideas, en parte herederas de otras subyacentes en la Constitución argentina vigente en aquel momento, fueron permeables en la sociedad de su tiempo mantuvieron una vigencia que se extiende hasta los años finales del cambio de siglo.

El carácter preliminar otorgado a este trabajo nos ha llevado a priorizar, como señalábamos desde las primeras páginas, el análisis de la fuente, lo que para nosotros implicaba especialmente una evaluación y contraste de la base originaria. Pero no nos limitamos a un mero estudio de la fuente, por lo que, además de reelaborar algunos datos, avanzamos también una primera interpretación de esos datos. Como en todo estudio sobre la emigración trasatlántica, también ahora se nos ha formulado la cuestión básica de la consideración de qué es un emigrante.

Sabemos de las dificultades para delimitar el término “emigrante”, una figura en la que confluyen criterios jurídicos e imágenes sociales, y que no tiene igual significación en distintos momentos históricos. Si en la anterior referencia a Sarmiento se hallaba implícita la valoración del “capital simbólico” del extranjero-inmigrante, aún sin relegar su papel laboral, ésta ya no sería, por ejemplo, la misma ante elementos de otras procedencias que pugnaban por incorporarse a la vida activa del país.

Por otra parte, la emigración trasatlántica se ha asociado con pobreza relativa, y añadimos lo de “relativa” pues los elevados costes del transporte excluyen a los más pobres (salvo, claro está, en el caso de la emigración subsidiada, con escasos períodos de vigencia, además, en el caso argentino), y se ha tendido a considerar al pasajero que viaja con un billete de tercera clase como emigrante, aunque, como hemos visto, la ley argentina del año 1876 también incluía en esa categoría a los pasajeros de segunda clase¹⁵. No nos puede sorprender tampoco que el país receptor trate de definir de forma algo más precisa el término de “inmigrante” en un contexto de políticas que cabe definir de proinmigratorias y aún considerando las diferencias entre una política de este signo y las que podían representar las prácticas burocráticas migratorias. Sobre eso la base estudiada nos ha brindado expresivos ejemplos como, y a modo de muestra, puede ser el caso de la importancia relativa de los inmigrantes mayores de sesenta años allí anotados, cuando sabemos que la única gran restricción a la entrada de pasajeros tiene que ver, precisamente, con la edad (no superior a sesenta años), además, claro está, de con otros aspectos rela-

¹⁵ El recurso a la clase de pasaje para establecer una distinción entre pasajero y emigrante se mantendrá con ligeras variaciones hasta la Conferencia de Roma del año 1924.

cionados con la salud. Es posible que a estos efectos los filtros burocráticos no se mostraran muy eficaces.

Por otro lado, hemos abordado el tema formulado con respecto a la consideración del “inmigrante”, así como el de las deficiencias estadísticas a la hora de realizar una medición del flujo migratorio, mostrando las posibilidades que brinda la base a este respecto al permitir cruzar distintas variables y someterlas a un tratamiento cuantitativo agregado. Su carácter de fuente nominativa permite, además, superar las dificultades que presenta la confección de una base agregada a partir de fuentes de origen muy diverso¹⁶.

No eludimos tampoco al hablar del mercado laboral su tratamiento desde la perspectiva del género¹⁷ ni obviamos temas como el de las “profesiones” declaradas por los pasajeros de los vapores. Como dejamos señalado, el interés por conocer las “habilidades” de los inmigrantes nos ha llevado a extremar su tratamiento, realizando diversos cruzamientos entre las variables más representativas para decodificar mejor una información tan sensible a influencias externas y a las propias expectativas de encontrar trabajo, y aún sabiendo también que son múltiples las profesiones que las personas desarrollan a lo largo de sus vidas en contextos, además, que permiten una mayor movilidad laboral que la que presumiblemente podríamos alcanzar en su país de procedencia.

Y si en los datos agregados hemos privilegiado la escala “nacional”, también hemos incorporado en todo momento su tratamiento desagregado a la escala de las actuales comunidades autónomas españolas, que en buena medida se corresponden con las viejas regiones históricas, y aún hemos descendido a la escala provincial en el tratamiento de aquellas cuestiones que así nos lo aconsejaban.

BIBLIOGRAFÍA

- ARGENTINA. DIRECCIÓN GENERAL DE INMIGRACIÓN (1925): *Resumen estadístico del movimiento migratorio en la República Argentina, años 1857-1924*. Buenos Aires.
- BAGANHA, M.I.B. (1998): “A emigración portuguesa e as correntes migratorias internacionais (1855-1974). Síntese histórica”, *Estudios Migratorios*, 5, pp. 9-28.
- BARBERO, M.I.; CACOPARDO, C. (1991): “La emigración europea en la Argentina en la segunda posguerra: viejos mitos y nuevas condiciones”, *Estudios Migratorios Latinoamericanos*, núm. 19.
- BERNASCONI, A. (1995): “Aproximación al estudio de las redes migratorias a través de las listas de desembarco. Posibilidades y problemas”, en M. Bjerg y H. Otero [comp.]: *Inmigración y redes sociales en la Argentina moderna*. Buenos Aires: Tandil.
- BJERG, M.; OTERO, H. (1995): *Inmigración y redes sociales en la Argentina moderna*. Buenos Aires: Tandil.

¹⁶ Al tema “fuentes nominativas y migraciones internacionales” dedicó en el año 1996 la revista *Estudios Migratorios Latinoamericanos* los números 33 y 34.

¹⁷ Estudiado con más detalle en Rodríguez Galdo (2002).

- DEVOTO, F.; ROSOLI, G. [ed.] (1988): *L'Italia nella società argentina. Contributi sull'emigrazione italiana in Argentina*. Roma.
- DEVOTO, F. (1991): "Las condiciones de posibilidad de los movimientos migratorios. Notas sobre el caso español en una perspectiva comparada", en H. Clementi [comp.]: *Inmigración española en la Argentina*, pp. 35-57. Buenos Aires.
- DEVOTO, F. (1993): "En torno a la historiografía reciente sobre las migraciones españolas e italianas a Latinoamérica", *Estudios Migratorios Latinoamericanos*, 25, pp. 441-461.
- DEVOTO, F. (1996): "Las migraciones españolas a la Argentina desde la perspectiva de los partes consulares (1910). Un ejercicio de tipología regional", *Estudios Migratorios Latinoamericanos*, 34, pp. 479-505.
- DOPICO, F. (1995): "Censos, movimento natural e saltos migratorios. Unha nova estimación da natalidade, a mortalidade e a emigración española no último cuarto do século XIX", *Estudios Migratorios*, 1, pp. 102-119.
- ERICKSON, C.J. (1970): "Passenger List and the Annual Paris Reports on Emigrants as Sources for the Study of Emigration from Sweden", en S. Akerman [ed.]: *Nordic Emigration Research Conference in Uppsala*. Uppsala.
- ERICKSON, C.J. (1978): "¿Quiénes fueron los ingleses y escoceses que emigraron a los Estados Unidos a finales del siglo XIX?", en D.V. Glass y R. Revelle [dir.]: *Población y cambio social*, pp. 347-382. Madrid.
- ERICKSON, C.J. (1986): "The Use of Passengers Lists for the Study of British and Irish Emigration", en I. Glazier y L. de Rosa [ed.]: *Migration Across Time and Nations*, pp. 276-286. New York: Holmes and Meier.
- Estadística de la emigración e inmigración de España del quinquenio 1891-1895*. Madrid, 1898.
- FERNÁNDEZ, A.E.; MOYA, J.C. (1999): *La inmigración española en la Argentina*. Buenos Aires.
- GLASS, D.V.; REVELLE, R. [dir.] (1978): *Población y cambio social*. Madrid.
- GLAZIER, I.; ROSA L. DA [ed.] (1986): *Migration Across Time and Nations*. New York.
- GLAZIER, A.Y.; KLEINER, R.J. (1991): "La emigración desde Europa del sur y del este a los Estados Unidos a partir de las listas de vapores llegados a los Estados Unidos: 1910", *Estudios Migratorios Latinoamericanos*, 18, pp. 147-160.
- KERO, R. (1991): "Migration Traditions from Finland to North American", en R. Vecoli e S. Sinke [ed.]: *A Century of European Migration 1830-1930*, pp. 111-133. Illinois.
- KLEIN, H. (1996): *La inmigración española en Brasil (siglos XIX, Y XX)*. Colombes.
- LÓPEZ TABOADA, J.A. (1993): *Arxentina. Destino da emigración española e galega no século XIX e primeira década do XX. Selección de documentos*. Vigo.
- LOSADA, A. (1995): "The Cuban Labor Market and Immigration from Spain. 1900-1930", *Cuban Studies*, 25, pp. 147-164.
- LOSADA, A. (1999): *Cuba: población y economía entre la independencia y la revolución*. Vigo.
- LOSADA ÁLVAREZ, A.; VISO OUTEIRIÑO, P. (1997): "Fontes estatísticas oficiais españolas de movimientos migratorios exteriores: unha revisión crítica", *Estudios Migratorios*, 4, p. 83-105.
- LLORDÉN MIÑAMBRES, M. [comp.] (1995): *Acerca de las migraciones centroeuropeas y mediterráneas a Iberoamérica: aspectos sociales y culturales*. Oviedo.

- MAGEEAN, D. (1986): "Ulster Emigration to Philadelphia, 1847-1865: A Preliminary Analysis Using Passengers List", en I. Glazier y L. da Rosa [ed.].
- MARQUIEGUI, D. (1993): *La inmigración española de masas en Buenos Aires*. Buenos Aires.
- MARTÍNEZ LEVALLE, E.; NASCIMBENE, M.G. (1981): *Aspectos estadísticos-demográficos de la corriente emigratoria española. Período 1882-1975*. Buenos Aires.
- MOYA, J.C. (1986): "Notas sobre las fuentes para el estudio de la inmigración española en Buenos Aires", *Estudios Migratorios Latinoamericanos*, 4, pp. 497-503.
- MOYA, J.C. (1990), "Aspectos macroestructurales y microsociales de la emigración española a Argentina (1850-1930)", en J. de Juana y X. Castro [ed.]: *Galicia y América, el papel de la emigración. V Jornadas de Historia de Galicia*, pp. 137-163. Ourense.
- MOYA, J.C. (1998): *Cousins and Strangers. Spanish Immigrants in Buenos Aires, 1850-1930*. Berkeley.
- NASCIMBENE, M.C. (1985): "Evolución de la población española e italiana en la Argentina, 1869-1970", en: *La inmigración a América Latina*. México.
- NOVICK, S. (1986): "Las políticas argentinas en su expresión jurídica. Una perspectiva secular", *Estudios Migratorios Latinoamericanos*, 2, pp. 239-252.
- NÚÑEZ, C.E (1992): *La fuente de la riqueza. Educación y desarrollo económico en la España Contemporánea*. Madrid.
- NÚÑEZ, C.E (1993): "Alfabetización y desarrollo económico en España: una visión a largo plazo", en C.E. Nuñez y G. Tortella: *La maldición divina. Ignorancia y atraso económico en perspectiva histórica*. Madrid.
- OSPITAL, M.S. (1985): "La inmigración subsidiada y las oficinas de información; 1887-1890", *Jornadas de Inmigración*, pp. 441-456. Buenos Aires.
- OSPITAL, M.S. (1988): *Estado e inmigración en la década del 20*. Buenos Aires.
- PANETTIERI, J. (1970): *Inmigración en la Argentina*. Buenos Aires.
- PELLEJERO, C. (1986): "La crisis de finales del siglo XIX en Málaga", *Revista de Historia Económica*, 4, 3, pp. 549-584.
- PÉREZ VICHICH, N. (1988): "Las políticas migratorias en la legislación argentina", *Estudios Migratorios Latinoamericanos*, 10, pp. 441-462.
- RODRÍGUEZ GALDO, M.X. (1993): *Galicia, país de emigración*. Colombres.
- RODRÍGUEZ GALDO, M.X. (2002): "Cruzando el Atlántico ¿solas o en familia? Migrantes españolas en las listas de pasajeros argentinas (1882-1926)", *Historia Social*, 42, pp. 59-79.
- RODRÍGUEZ GALDO, M.X.; CORDERO TORRÓN X. (2002): *La emigración española a Argentina (1882-1926) a través de las listas de pasajeros*. (Documentos de Trabajo, 5). Santiago de Compostela: CEPAM.
- RODRÍGUEZ GALDO, M.X.; FREIRE ESPARÍS, M.P.; PRADA CASTRO, A. (1999): "Mujeres que emigran, mujeres que permanecen. Contribución a un estudio de la relación entre mujeres, economía campesina y emigración. Galicia, 1880-1930", *Arenal. Revista de Historia de las Mujeres*, 6, pp. 265-294.
- ROSOLI, G. (1978), *Un secolo di emigrazione italiana, 1876-1976*. Roma: Centro Studi Emigrazione.
- RUIZ ALMANSA, J. (1947): "Emigración española a la Argentina: series estadísticas 1882-1945", *Revista Internacional de Sociología*, 5, 17.

- SÁNCHEZ-ALBORNOZ, N. [comp.] (1988): *Espanoles hacia América. La emigración en masa (1880-1930)*. Madrid.
- SÁNCHEZ ALONSO, B. (1990): "Una nueva serie anual de la emigración española: 1882-1930", *Revista de Historia Económica*, VIII, 1, pp. 133-170.
- SÁNCHEZ ALONSO, B. (1992): *La inmigración española en la Argentina, 1880-1930*. Colombes.
- SÁNCHEZ ALONSO, B. (1995): *Las causas de la emigración española. 1880-1930*. Madrid.
- SWIERENGA, R.P. (1991): "Dutch International Migration Statistics 1820-1880: An Analysis of Linked Multinational Nominal Files", *International Migration Review*, 15, pp. 445-470.
- SWIERENGA, R.P. (1996): "Cruzamiento internacional de registros de inmigrantes holandeses en los Estados Unidos en el siglo XIX", *Estudios Migratorios Latinoamericanos*, 33, pp. 357-384.
- TORTELLA, G.; NÚÑEZ, C.E. (1993): "Educación, capital humano y desarrollo: una perspectiva histórica", en C.E. Nuñez y G. Tortella: *La maldición divina. Ignorancia y atraso económico en perspectiva histórica*, pp. 15-38. Madrid.
- VÁZQUEZ PRESEDO, V. (1974): *Problemas de comercio internacional y desarrollo. El ejemplo de las crisis argentinas antes de la segunda guerra mundial*. Bilbao.
- YÁÑEZ, C. (1989): "Argentina como país de destino. La emigración española entre 1860-1930", *Estudios Migratorios Latinoamericanos*, 13, pp. 467-498.
- YÁÑEZ, C. (1994): *La emigración española a América (siglos XIX-XX). Dimensión y características cuantitativas*. Colombes.