

Los nuevos señores del entramado comercial de la emigración a América por puertos gallegos: Los consignatarios de las grandes navieras transatlánticas, 1870-1939.

Alejandro Vázquez González (Universidad de Vigo)

En la económicamente atrasada Galicia de los treinta y tantos años anteriores y posteriores a 1900, los consignatarios migratorios de los puertos gallegos formaron parte fundamental de la reducida burguesía y del sector burgués más innovador de la formación social gallega. Estos operadores portuarios que solían compaginar sus actividades comerciales e industriales con la consignación de emigrantes a América, tuvieron en el tráfico migratorio uno de sus más notables y duraderas fuentes de liquidez y capital. Estos empresarios, de orígenes étnicos y profesionales variados pero siempre vinculados al comercio, diversificaron sus actividades más allá del transporte y comercio marítimo, constituyéndose en unos de los principales promotores empresariales e industriales del litoral gallego. La operatividad de sus negocios migratorios desbordó la geografía gallega, y su influencia en las administraciones públicas encargadas de vigilar sus actividades, eventualmente sindicada, resultó ser casi omnímoda en suelo gallego, y decisiva en el plano nacional. En este estudio analizamos algunas de las características de este grupo social, de su importante negocio, y de sus extensas redes de agentes e influencia socio-política.

1. La formación de la consignación migratoria gallega y su evolución organizativa.

Algunos armadores y consignatarios de veleros migratorios gallegos comenzaron durante las décadas de 1850 y 1860 a consignar pasajeros principalmente para compañías navieras a vapor españolas y fundamentalmente en el tráfico con La Habana¹. La armadura migratoria gallega que había entrado en crisis en la década de 1860, sucumbió en los setenta. Fue en éstos años cuando comenzó a internacionalizarse la oferta de transporte, apareciendo en los puertos gallegos algunas de las grandes líneas transatlánticas extranjeras a vapor. A partir de entonces, la burguesía portuaria gallega perdió gran parte del control de la oferta de transporte y redujo su beneficio unitario por pasaje en favor de las navieras, pero aumentaron la escala de su negocio en los auges emigratorios, la difusión del proceso emigratorio a nuevas comarcas gallegas, y los embarques por puertos gallegos de emigrantes y pasajeros de otras regiones de la península ibérica. Los pocos armadores de veleros migratorios gallegos que lograron renovarse con el triunfo del vapor², pasaron a ser comisionistas de grandes

¹Zangroniz Hnos y Cia(1854), Empresa Gautier Hnos y Cia(1857), Línea de Vapores españoles entre Santander y La Habana (D.A.Gessler)(1859), Pinillos Izquierdo y Cia(1860) y la Compañía Antonio López y Cia (1861).

²Solamente 7 casas comerciales armadoras de los años cincuenta o sesenta continuaron en el tráfico emigratorio como consignatarios después de 1870: Tapias, Bárcena y Barreras (Vigo), Santiago Sierra (Carril), y Herce, Carricarte y Pastor (A Coruña), o sea el 11% de todos los que operaron. Cinco de ellas

navieras europeas, pero con un movimiento comercial generalmente muy superior al existente anteriormente (Vázquez, 1999: 783; 2000: 243).

Hasta 1870 la organización del transporte de pasajeros gallegos a ultramar había consistido generalmente en aventuras aisladas, de duración limitada, con grandes riesgos y altos beneficios, emprendidas para aprovechar alguna posibilidad específica de ganancia. También existieron algunas firmas con decidida vocación migratoria que con cierta regularidad y constancia unieron Galicia y América. La organización de la venta de pasajes en la época en que los armadores gallegos encabezaban la jerarquía de los operadores migratorios era sencilla: se programaba un viaje *sine die* después de estimar la demanda, y por medio de agentes y subagentes se iba contratando a la clientela. Cuando se completaba el pasaje y la carga, se fijaba la fecha de salida, y si la mar lo permitía embarcaban y partían. La duración de la singladura y las fechas de arribada a puerto eran imponderables, y la afluencia de informaciones era reducida y lenta.

Desde la década de 1870, con la internacionalización del sector, la organización de las casas consignatarias fue modernizándose bajo los auspicios de las centrales de las navieras a vapor. Las nuevas condiciones del transporte tales como el establecimiento de líneas regulares, la exactitud de la arribada de los vapores, su mayor velocidad y capacidad, las necesidades de repostar combustible, y la oferta de transporte que cada línea reservaba por escala portuaria, obligaron a adecuar la consignación a la nueva realidad. Las firmas consignatarias se vieron abocadas a la introducción de nuevas formas de organización burocrática, a una actividad constante, necesaria para mantener las líneas en funcionamiento y rentabilidad, y a implementar nuevos sistemas de comunicaciones, más rápidos y discrecionales como fueron consecutivamente el buque-correo a vapor, la telegrafía, los cables submarinos, la telegrafía sin hilos, y por fin el teléfono y la radio.

A partir del triunfo del vapor en el transporte transatlántico de pasajeros, pasó a predominar una navegación regular con predeterminadas rutas, que no sólo atendía demandas, sino que también estimulaba el tráfico (Girard, 1977: 335), y sólo ocasionalmente se mantuvo la irregularidad de las escalas en el caso de los *"tramps"*. Los medios organizativos y tecnológicos empleados por las nuevas navieras, sus intensas e importantes relaciones financieras y políticas, la expansión de sus actividades económicas, no sólo transportísticas, en varios continentes, unido a su tendencia hacia una feroz competencia en precios, comisiones, subvenciones, y propaganda, fueron pruebas de su gran poder. Las líneas de vapores regulares, directas y rápidas, pronto adquirieron la santidad de instituciones y, en particular, fueron asociadas con la administración de unos imperios que en su rápida expansión dependían de la trasmisión de mensajes, migrantes, oficiales y tropas (Jackson, 1988: 269; Llorca Baus, 1990).

La necesidad de reducir gastos de estancia en puerto, obligó a una primera restricción en el número de escalas, concentrando su operatividad en los puertos mejor dotados: O Ferrol, A Coruña, Carril-Vilagarcía, Marín y Vigo; lo que llevó al rápido eclipse de los armadores y consignatarios migratorios de los demás puertos gallegos. Además, los muy detallados

comenzaron su actividad emigratoria en los años cincuenta o antes (Tapias) y otras dos lo hicieron en los años sesenta (Vázquez, 2000, 242).

acuerdos y el sistema mancomunado existente entre 1898 y 1908 produjeron un cambio en el carácter de las agencias de emigrantes. El viejo tipo de toscos vendedores-agentes del siglo XIX desapareció después del cambio de siglo; el negocio emigratorio llegó a ser más burocrático y más como una oficina de viajes de los tiempos modernos (Hvidt, 1980: 345).

2. La coyuntura de la penetración de las compañías navieras.

Las primeras compañías a vapor que unieron España con América estuvieron íntimamente ligadas a su condición de buques-correos. Este cometido favoreció al puerto Cádiz como cabeza y fin de las líneas trasatlánticas que conducían el correo español, en detrimento de otro puerto atlántico con vieja tradición postal: A Coruña. Lo que ya ocurría en los veleros-correo siguió aconteciendo con los vapores-correo españoles. Los pasajeros que desearan embarcar hacia América en los vapores-correo hasta 1861 deberían embarcar o trasbordar en Cádiz. Esta modalidad de viaje que combinaba el cabotaje peninsular con la navegación transoceánica no desapareció con la irrupción de líneas navieras que realizaban escalas en los puertos gallegos en su ruta hacia América, aunque quedó circunspecta a la compañía que obtuviera la concesión española del transporte oficial del correo. La dependencia de las compañías de vapores trasatlánticos respecto de las subvenciones estatales en concepto de transporte postal fue común a toda Europa. El monopolio postal para determinadas rutas fue cedido mediante contrato ganado en subasta a grandes compañías que necesitaban de la subvención para ser operativas. El estado subsidiaba -inicialmente o permanentemente- servicios no rentables ya que requería que zarparan suficientes buques, cargados o no (Jackson, 1988: 267).

Los vapores que en la década de 1850 realizaron escalas en puertos gallegos en su ruta americana, generalmente no fueron buques correo, y la frecuencia de sus escalas muy irregular. El corto número de buques de cada compañía, los elevados precios de los pasajes, el diminuto número de pasajeros de las clases altas que embarcaban en Galicia, y la competencia de la vela debieron dificultar el establecimiento de líneas estables.

Durante la década de 1860 se dieron los primeros ensayos para valorar la conveniencia de fijar escalas en los puertos gallegos por parte de algunas grandes navieras europeas. La reducida emigración de la época no favoreció la consolidación de aquellas escalas, pero el auge emigratorio ocurrido en torno a 1870 decidió a las navieras extranjeras a incluir los puertos gallegos en sus líneas hacia la América del Sur, en una coyuntura de auge general de la emigración europea con aquel destino. Poco más tarde, también penetraron en el tráfico gallego-cubano, que ya estaba siendo cubierto por compañías españolas (Vázquez, 2000).

Las primeras grandes navieras extranjeras que llegaron a los puertos gallegos se habían constituido a partir de 1840 y se habían forjado una buena reputación en singladuras europeo-americanas que no tocaban Galicia. La aparición de nuevas compañías, la expansión de sus actividades, el aumento de sus flotas y de la competencia entre ellas, requerían de nuevos focos de demanda. Al consolidarse como regiones emigratorias a América, y sobre todo a Sudamérica, las provincias españolas norteñas del Cantábrico y del Atlántico y las del norte de Portugal, y tras un breve período de prueba, comenzaron a realizar más frecuentes escalas regulares.

En 1860 realizó algún viaje de prueba la *Pacific Steam Navigation Company (PSNC)* y en 1870 regularizó una escala mensual. La *A. López y Cía.* fijó su primera escala gallega en 1861 en el puerto de Marín (Pontevedra) y a partir de 1865, consolidó su presencia. En 1870 la *Royal Mail Steam Packet Company (RMSPC)* realizó escalas en Carril y a partir de 1873 de forma regular. En 1872 la *Compagnie Générale Trasatlantique Française (CGTF)* anunciaba en Galicia su escala en Gibraltar y a partir de 1873 en A Coruña. La *Olano Larrinaga y Cía.*, la *Olavarría y Cía.*, la *Hamburg Amerikanische Packetfahr A.G. (HAPAG)*, las *Messageries Maritimes*, y la *The Belgian Royal Mail*, establecieron escalas en 1873. Otras compañías, que podemos denominar oportunistas, no crearon escalas regulares estables sino que aprovecharon la fuerte emigración de los años setenta para realizar incursiones temporales en el mercado gallego. La *White Star Line* aparece por primera vez en 1870 y repite en 1873 sin llegar a consolidar sus escalas, pero a partir de los años diez canalizará emigrantes gallegos a los Estados Unidos desde Liverpool. En 1873 la *Línea Postal Italo-Americana de Navegación al Río de la Plata* anunciaba en Galicia sus escalas en Cádiz. Entre 1872-1873 la *Línea Allan* funcionó de forma regular, así como la *Olavarría y Cía.* (1872-1874), la *Compañía Anglo-Americana* (1873-1876), la de *Vapores Asturianos* (1875) y la *Línea Regular de Vapores a Buenos Aires* (1876). Asimismo, otros vapores de navieras españolas aprovecharon el tirón de los setenta.

En los años ochenta, conforme aumentaba el número de embarques en los puertos gallegos, nuevas navieras entraron en el mercado gallego, entre las grandes apareció la *Norddeutscher Lloyd de Bremen (NLLB)* en 1885³, en 1890 la *Chargeurs Reunis*, y la *Compañía Arrotegui (La Bandera Española)*. Poco más tarde, atraídas sobre todo por la emigración a Cuba, hicieron su incursión otras compañías españolas como la *Vapores de F. Prats y Cía. de Barcelona*, la *Pinillos, Izquierdo y Cía.* (1892), y la *Vapores Trasatlánticos de Hijo de J. Jover y Serra* (1893). En 1895 el incremento de la emigración al Brasil fue acompañado de la entrada de la *Booth Steam Ship Company*.

El tirón emigratorio de principios del siglo XX fue aprovechado por otras navieras para penetrar en el tráfico desde Galicia, y poco antes de 1910 realizaban escalas regulares la mayoría de las grandes navieras europeas que unían la fachada occidental europea con destinos antillanos y sudamericanos: En 1903 estableció escalas la *Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts G.*; en 1906 la *Anglo-Argentine Shipping Co.*, la *Lamport & Holt Company (The Liverpool, Brazil & River Plate)*, y la *Houlder Line Ltd.*; en 1907 la *R. P. Houston & Company (The British & South-American Steam Navigation Company)*, la *Nelson Steam Navigation Company/Nelson Lines*, la *Holland Amerika Lijn*, la *Lloyd Real Holandés (Koninklijke Hollandsche Lloyd)*, y en 1912 la francesa *Compagnie Sud-Atlantique*.

Gran parte de las compañías de los países beligerantes interrumpieron sus líneas durante los años de la Primera Guerra Mundial, sobre todo durante los años 1917 y 1918. Las navieras alemanas no operaron desde 1915 y la recomposición de sus flotas retrasará su regreso al mercado hasta 1921⁴. El

³En Vilagarcía los buques de la NLLB eran conocidos por los "*Reboredos*", por el apellido de su agente regional.

⁴En 1919 "*La flota mercante alemana había desaparecido, repartida entre los países aliados y*

breve auge postbélico de la emigración a Cuba y a los Estados Unidos convocó a nuevas compañías como la *Red Star Line* (1920), la *Skogland Line* (1921), la mítica *Cunard* (1921) y otras. En 1922 entró la hamburguesa *Hugo Stinnes Linien*, y el ciclo se cerró con la llegada en 1937 de la primera compañía italiana con escalas regulares en Galicia: la *Compañía Italiana de Navegación Italia S.A.N. (Italia Lloyd)*. En los puertos migratorios gallegos fueron excepción los buques de compañías estadounidenses e italianas. Las norteamericanas tuvieron su mejor momento en los años 1920 y 1921. Las italianas, habituales en los puertos mediterráneos españoles hasta 1939⁵, no frecuentaron los puertos del noroeste peninsular hasta 1937, pasando a dominar, con las españolas, la oferta emigratoria de los puertos gallegos desde 1947⁶.

En la tabla siguiente se presenta un diagrama de presencia de las navieras emigratorias a vapor que tocaron puertos gallegos. En ella se han incluido algunas compañías que no realizaron viajes de Galicia a América, pero que sin embargo fueron usadas por emigrantes gallegos en su viaje por etapas a América a través de puertos franceses o ingleses⁷.

neutrales"; (Brossard, 1976, 329). Sobre los problemas de la marina mercante alemana en la primera posguerra, vid. (Scholl, 1990, 91-100).

⁵ Compañías como la *Navigazione Generale Italiana*, *La Veloce*, la *Ciprian Fabre*, el *Lloyd Italiano*, la *Austro-Americana*, o la *Lloyd Sabauda*.

⁶ Concretamente la *Compañía Italiana de Navegación Italia S.A.N. (Italia Lloyd Triestino Adriática Tirrenia)*.

⁷ Unas como la *Compañía de Navegación Peninsular de Londres* o la *Línea Peninsular de Paquetes de Vapor* condujeron emigrantes a Lisboa y a Cádiz, donde podían trasbordar a buques transatlánticos, de navieras españolas o italianas como la *Línea Postal Italo-Americana de Navegación al Río de La Plata* en el segundo caso. Otras como la *White Star Line*, en ocasiones la *Red Star Line*, la *Line Southampton-Cherbourg-New York*, la *United States Lines*, y la *American Line*, que partiendo de puertos franceses o ingleses embarcaron emigrantes gallegos con destino a Nueva York, para lo cual combinaban con vapores de otras compañías que realizaban escalas en puertos gallegos con destino a Liverpool, Southampton, Le Havre o Cherbourg. Las informaciones han sido extraídas de anuncios de la prensa gallega y otras fuentes documentales: *El Faro de Vigo* (1854-1881), *Boletín Oficial de la Provincia de Pontevedra* (1847-1881), *La Concordia* (Vigo) (1873-1876), *El Miño* (Vigo) (1860-1868), *La Oliva* (Vigo) (1870-1873), *El Pensamiento de Galicia* (1866), *La Gacetilla de Santiago-Diario de Santiago* (1872-1874), *La Gaceta de La Habana* (1854-1875), *Boletín Oficial de la Provincia de La Coruña* (1847-1881), *La América* (1868), *El Gallego* (1862-1863), y Listas de embarque del *Archivo General de la Administración Pública* y del *Archivo Histórico Provincial de Pontevedra*. Esta documentación ha nutrido nuestra base de datos de singladuras, buques y operadores migratorios (BDB).

```

1         1         1         1
PSNC *
*****
PINILLOS, IZQUIERDO Y CIA. *
*****
A. LÓPEZ Y CIA. *****
COMPañIA TRASATLÁNTICA ESPAÑOLA
*****
LINEA PEN. PAQUETES DE VAPOR (a) ***
RMSPC *
*****
WHITE STAR LINE * *
CIE. GÉNÉRALE TRAS. FRANÇAISE ** * *
*****
LINEA ALLAN **
OLAVARRÍA Y CIA. ***
OLANO LARRINAGA Y CIA. * ****
L. POSTAL ITALO-AMERICANA N.R.P. (b) *
HAMBURG AMERIKANISCHE PACKETFAHR **
*****
COMPañIA ANGLO-AMERICANA ***
MESSAGERIES MARITIMES
*****
THE BELGIAN ROYAL LINE **
*
VAPOR PELAYO **
VAPOR LILIAN *
URIGEN *
VAP. AMBOTO ***
VAP. VILLA DE BILBAO *
VAPORES ASTURIANOS *
VAP. VICTORIA *
LINEA REGULAR DE VAPORES A B. AIRES *
VAP. IBARRA N° 2 *
JOSÉ BARRERAS Y CASELLAS * ***
VAPORES CORREOS DEL MARQUES DE CAMPO *
COMPAGNIE DES TRANSPORTS MARITIMES *
LINEA DE VAPORES SERRA * * *
NORDEUTSCHER LLOYD BREMEN
*****
CIA MEXICANA TRASATLÁNTICA *
LA ANTILLANA *
CHARGEURS REUNIS ****
*****
COMPañIA ARROTEGUI (LA BANDERA ESPAÑOLA)
*****
CIA. DE VAPORES DE F. PRATS Y CIA. DE BARCELONA ***
VAPS. TRASATLÁNTICOS DE A. FOCH Y CIA. (Antes PRATS) *****
S.A. DE NAVEGACIÓN TRASATLÁNTICA DE BARCELONA
***
VAPORES TRASATLÁNTICOS DE HIJO DE J. JOVER Y SERRA *****
BOOTH STEAM SHIP COMPANY *****
*****
CUBAN STEAM SHIP COMPANY LIMITED *
RED CRONLINE. VAPORES CORREOS AL NORTE DEL BRASIL *****
HAMBURG SÜDAMERIKANISCHE DAMPFSCHEIFFAHRTS G. *****
*****
MALA REAL DINAMARQUESA ****
ANGLO ARGENTINE SHIPPING COMPANY (ARGENTINE CARGO LINE LIMITED) *****
LAMPOR & HOLT COMPANY (THE LIVERPOOL, BRAZIL & RIVER PLATE) *****
*****
HOULDER LINE *****
THE ATLANTIC & EASTERN STEAMSHIP COMPANY LIMITED **
COMPañIA ARGENTINA DE NAVEGACIÓN *
R.P. HOUSTON & COMPANY (THE BRITISH & SOUTH-AMERICAM STEAN NAV.CO.) *****
NELSON STEAM NAVIGATION COMPANY/ NELSON LINES *****
*****
HOLLAND AMERIKA LIJN *
*****
LLOYD REAL HOLANÉS
*****
THE IQUITOS STEAMSHIP COMPANY **
COMPAGNIE SUD-ATLANTIQUE *****
*****
WHITE STAR LINE (de Liverpool a Nueva York)
* *
OZEAN LINE
*
WORD LINE (NEW YORK & CUBA MAIL STEAMSHIP CO.)
*
COMPañIA DE NAVEGACIÓN DE CUBA
*
TRANSPORTES MARÍTIMOS DO ESTADO PORTUGUÉS
**
COMPañIA TRANSMEDITERRÁNEA
*
VAPORES TAYA
*
RED STAR LINE
*****
SKOGLAND LINE

```

3. El reducido papel de las navieras españolas en los puertos emigratorios gallegos.

La Compañía Trasatlántica Española (CTE), la más importante de las compañías transatlánticas españolas tuvo sin embargo un reducido papel en la emigración gallega a América. Las líneas que realizaban escalas en puertos mediterráneos rumbo a Cádiz-América no tocaban Galicia, y las que partían del norte español generalmente siguieron realizando trasbordo en Cádiz, lo que incrementaba la duración del viaje. La cuota que detentaron las navieras españolas en el mercado migratorio gallego fue mucho menor que a escala estatal, predominando abrumadoramente las extranjeras. Excepto durante la breve coyuntura de la Primera Guerra Mundial, en la que debido a la neutralidad española y a la drástica reducción del número de compañías extranjeras operativas, la proporción de buques y emigrantes conducidos bajo bandera española aumentó sustancialmente.

Para los años en que disponemos de datos estadísticos oficiales (1912-1939), los buques de bandera extranjera que condujeron pasajeros del/al exterior por puertos españoles supusieron el 54,26% de las entradas, el 80,92% en A Coruña y el 93,26% en Pontevedra (Vigo-Vilagarcía), y el 51,05, el 85,18 y el 92,75% de las salidas, respectivamente⁸.

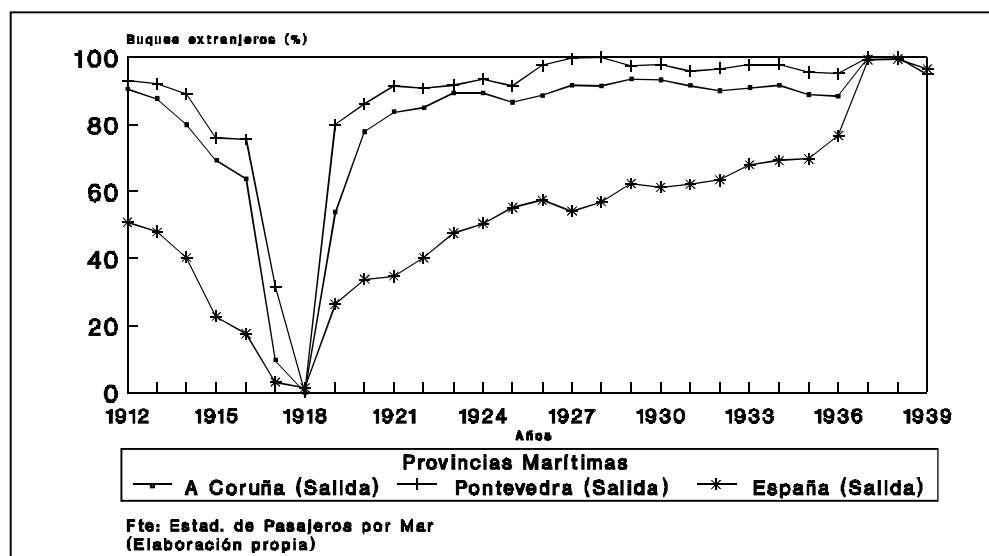


Gráfico 1. Participación de la bandera extranjera en el movimiento de buques con pasajeros al exterior (1912-1939).

Esta incapacidad de la marina española fue algo normal también en el tráfico de mercancías desde muy atrás en el tiempo⁹. Las Estadísticas del

⁸ *Estadística de Pasajeros por Mar, 1912-1939*. Las diferencias existentes entre las cifras de las provincias marítimas gallegas están íntimamente ligadas a la notable influencia en A Coruña del flujo cubano. Siendo en este segmento del mercado transatlántico donde las compañías españolas tuvieron tradicionalmente una cuota mayor.

⁹ Durante en siglo XIX, la marina mercante española detentó una reducida cuota de mercado en el tráfico de mercancías; (Rodríguez González, 1988; 135), proporciona las cifras siguientes del tráfico español de mercancías en bandera española: 17% (1870), 13% (1880), 30% (1890), 27% (1895) y 22% (1899). Sobre las compañías navieras españolas y en especial sobre la CTE, vid. (Llorca Baus, 1990 y 1992).

Comercio Exterior de España registraron el número de buques de vapor que entraron o salieron de España de/hacia América. Para los años 1883 a 1886, la participación de la bandera extranjera supuso respectivamente el 33, 38, 43 y 54 % de las entradas y 46, 70, 45 y 55% de las salidas.

Años	Entradas			Salidas		
	Coruña	Pontevedra	España	Coruña	Pontevedra	España
1912	68,60	91,91	50,46	90,60	93,12	50,77
1913	73,81	94,46	47,44	87,64	92,07	47,94
1914	67,93	90,63	43,52	79,92	89,02	40,29
1915	58,27	76,53	25,80	69,23	75,89	22,71
1916	50,93	68,38	17,72	63,78	75,46	17,52
1917	9,43	20,93	3,49	9,62	31,71	3,14
1918	0,00	0,00	1,64	0,00	0,00	1,38
1919	43,55	73,03	25,98	53,73	79,81	26,41
1920	70,18	88,14	40,46	77,86	86,18	33,83
1921	81,25	91,76	41,20	83,71	91,51	34,72
1922	82,87	93,08	44,86	84,93	90,72	40,14
1923	88,80	94,46	51,43	89,40	91,80	47,59
1924	90,80	96,15	55,36	89,32	93,47	50,43
1925	87,56	96,09	58,66	86,64	91,53	55,16
1926	87,26	95,43	54,40	88,57	97,61	57,41
1927	89,33	99,20	55,08	91,63	99,72	54,13
1928	90,45	99,50	59,18	91,51	100,00	56,92
1929	92,39	96,30	64,78	93,58	97,49	62,36
1930	91,23	96,77	66,04	93,33	97,94	61,25
1931	90,37	96,19	65,01	91,55	95,91	62,10
1932	89,47	95,22	67,75	90,00	96,57	63,43
1933	88,98	95,77	71,55	90,84	97,83	67,97
1934	90,48	96,18	71,62	91,67	98,01	69,19
1935	89,62	94,39	71,46	88,89	95,52	69,76
1936	90,79	96,83	76,78	88,35	95,09	76,60
1937	100,00	98,28	99,84	100,00	100,00	99,36
1938	0,00	11,36	52,54	*	100,00	99,62
1939	83,33	94,12	95,81	*	94,87	96,49
Total	80,92	93,26	54,26	85,18	92,75	51,05

* no hay buques registrados. Fte: *Estadística de Pasajeros por Mar*, (Elaboración propia).

Tabla 2. Participación de buques de bandera extranjera en el tráfico migratorio (pasajeros) (1912-1939).

Nuestra base de datos de buques (BDB) nos proporciona un nuevo índice de la reducida presencia de las navieras españolas en el tráfico emigratorio gallego-americano: De 1870 a 1910 tenemos registradas 2.208 singladuras en vapores emigratorios, de ellos sólo 446 (20'19% de la muestra) tenían bandera española. De 1911 a 1939 sobre 2.126 registros, la bandera española supuso el 8'14%, siendo más elevado durante la I Guerra mundial, alcanzando un 20'52% (muestra de 307 regs.) y reduciéndose al 4'47% (muestra de 1.321 regs.) de 1919 a 1939. Similar tendencia se observa en la Estadística de Pasajeros por Mar (Salida) para los puertos gallegos en los mismos períodos: 28'23% en 1914-1918 y un 7'54% de 1919-1939.

Si tomamos los datos correspondientes a salidas de buques propiamente emigratorios registrados en la Estadística de Migración Transoceánica comprobamos, para los escasos años en que esto es posible (1912-1915), la mayor proporción de buques extranjeros en Vigo (90,86%), frente a Coruña (86,14%), a Vilagarcía (75,52%) y a España (62,87%)¹⁰. En Vilagarcía, las escalas de la CTE entre otras pocas compañías, contribuía a reducir el peso relativo de las navieras extranjeras. De todo ello colegimos el importantísimo grado de internacionalización de los operadores del transporte marítimo de pasajeros al extranjero, y sobre todo de migrantes por puertos españoles,

¹⁰La Estadística de Pasajeros por Mar ofrece de 1912 a 1915 las proporciones de buques extranjeros del 84,07% (Coruña), 89'60% (Vigo y Vilagarcía) y 41'86% para España.

pauta que en los puertos gallegos significó un abrumador predominio de las banderas extranjeras.

5. La preeminencia de la consignación migratoria gallega y su influencia política sindicada.

El número de consignatarios y consignaciones fue incrementándose con el aumento de la demanda de pasajes, y la mayoría de los nuevos consignatarios penetraron en el mercado transatlántico de pasajeros de la mano de compañías navieras extranjeras, siendo la década de 1910, coherentemente con las altas cifras del movimiento emigracional, la época culminante del número de navieras que realizaban escalas en puertos de Galicia. Durante el momento de viva concurrencia existente de 1907 a 1912, el número de navieras se estabilizó en torno a 20 y el número de principales operadores gallegos entorno a 53. Algunas de las firmas consignatarias ampliaron su negocio estableciendo sucursales en otros puertos gallegos, e incluso fuera de Galicia¹¹. Los más importantes de los consignatarios se habían convertido en Agentes Generales de las compañías navieras para España, para el Noroeste español o para Galicia, con lo que fueron cabeza de jerarquía respecto a consignatarios delegados de otros puertos emigratorios españoles, y especialmente del Cantábrico¹². El grupo de los consignatarios, aunque con estrechas relaciones con otros grupos comerciales e industriales de Galicia, tendió desde las últimas décadas del siglo XIX a un mayor grado de especialización en el sector de la consignación y aprovisionamiento de buques de lo que habían estado sus antecesores armadores en tiempos de los veleros, en consonancia con el aumento del volumen de aquellas operaciones y de las actividades secundarias y terciarias de las urbes portuarias gallegas.

El intenso proceso migratorio gallego-americano, el alto grado de concentración de la emigración española en puertos gallegos¹³, y la alta especialización de los mismos en el tráfico de migrantes a América, contribuyeron configurar en Galicia una reducida burguesía en la que los personajes consignatarios figuraban en las primeras filas; teniendo en el movimiento migratorio uno de sus principales intereses, eventualmente el predominante, lo que distingue claramente el caso gallego del de los consignatarios de la generalidad del resto de España. En la época de mayores cotas emigratorias (1908-1912) el 35% (31 de 88) de los consignatarios españoles autorizados para el tráfico de emigrantes se hallaban en Galicia (CSE, 1912: 246-248).

¹¹R. Molina Couceiro dispuso de una Sucursal en Santander en la década de 1920.

¹²Martín de Carricarte Agente General para Galicia (NLLB), asimismo E. y J. de Carricarte (NLLB), Luis G. Reboredo Isla fue Agente General para España (NLLB), Estanislao Durán (Ag. Gral. Norte de España-RMSPC), Salvador Aranda (Ag. Gral. España-Cuban Steam Ship Co. Ltd. y Ag. Gral Galicia-HAPAG), Enrique Mulder (Ag. Gral. España-HAPAG), Juan Tapias (Ag. Gral. España y Portugal-Houlder Line), Antonio Conde e Hijos (Ag. Gral. Norte y Noroeste de España-Chargeurs Reunis), Antonio Conde, Hijos (Ag. Gral. España-Chargeurs Reunis y Compagnie Sud-Atlantique Française), Raimundo Molina Couceiro (Ag. Gral. España-LLRH), José Riestra (Ag. Gral. Galicia-CTE), Riestra y Cía. (Ag. Gral. Galicia-CTE), Sobrinos de José Pastor (Ag. Gral. España-PSNC y Red Star Line), Joaquín Dávila y Cía. (Ag. Gral. España-HAL), A. Cardona (Ag. Gral. España-Red Star Line), Llorente y Von Hess Ltda. (Ag. Gral. España-HAPAG), Andrés Fariña (S. en C.) (Ag. Gral. España-NSNC), Gustavo Krukenberg (Ag. Gral. España-HAPAG).

¹³Más del 50% de la emigración española a América (Vázquez, 1992, 241-258; 1999a, 760-775).

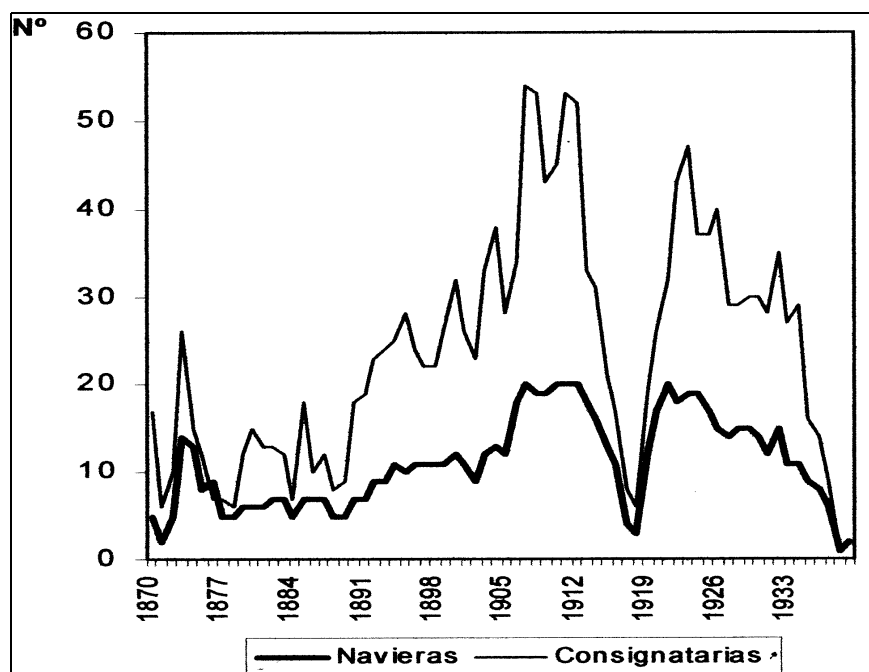


Gráfico 2. Navieras a vapor y sus consignatarios y agentes migratorios principales operantes en la emigración a América por puertos gallegos (1870-1939).

<u>Años</u>	<u>N</u>	<u>C</u>	<u>Años</u>	<u>N</u>	<u>C</u>	<u>Años</u>	<u>N</u>	<u>C</u>	<u>Años</u>	<u>N</u>	<u>C</u>
1870	5	17	1888	5	8	1906	18	34	1924	19	37
1871	2	6	1889	5	9	1907	20	54	1925	17	37
1872	5	10	1890	7	18	1908	19	53	1926	15	40
1873	14	26	1891	7	19	1909	19	43	1927	14	29
1874	13	15	1892	9	23	1910	20	45	1928	15	29
1875	8	12	1893	9	24	1911	20	53	1929	15	30
1876	9	7	1894	11	25	1912	20	52	1930	14	30
1877	5	7	1895	10	28	1913	18	33	1931	12	28
1878	5	6	1896	11	24	1914	16	31	1932	15	35
1879	6	12	1897	11	22	1915	13	21	1933	11	27
1880	6	15	1898	11	22	1916	11	17	1934	11	29
1881	6	13	1899	11	26	1917	4	8	1935	9	16
1882	7	13	1900	12	32	1918	3	6	1936	8	14
1883	7	12	1901	11	26	1919	12	19	1937	6	9
1884	5	7	1902	9	23	1920	17	26	1938	1	1
1885	7	18	1903	12	33	1921	20	32	1939	2	2
1886	7	10	1904	13	38	1922	18	43			
1887	7	12	1905	12	28	1923	19	47			

N= Navieras a Vapor.. C= Consignatarios y agentes migratorios Principales (Elaboración propia. Fte: ver nota 7)

Tabla 3. Navieras a vapor y sus consignatarios y agentes migratorios principales operantes en la emigración a América por puertos gallegos (1870-1939).

Este reducido grupo de operadores portuarios concentraba un amplio control e influencia sobre los mecanismos del transporte y de la obtención de documentación, entre otros servicios emigratorios. Tenía una intensa proximidad e influencia en las autoridades locales y regionales con competencias en la emigración, con lo que los intereses de los intermediarios del flujo tenían un fuerte reflejo en aquellas, incluso a nivel gubernamental.

Los consignatarios para obtener el establecimiento y el mantenimiento de

escalas en los puertos gallegos debían de garantizar un contingente de embarque y carga que pudiera rentabilizar las mismas, negociando directamente con las compañías navieras y asistiendo a las Conferencias internacionales, en las que se reestructuraban las escalas en orden a una distribución más racional y económica. La alta demanda de pasajes de la que eran beneficiarios avaló no sólo su predominio económico-social en la Galicia portuaria, sino también la formación de un poderoso *lobby* que, directamente o a través de instituciones en las que tenían una gran representación, influyeron en todo tipo de autoridades judiciales, legislativas y gubernamentales.

Por un lado estuvo la defensa de la agilización de los trámites de embarque a Ultramar y la de su actividad frente a autoridades escrupulosas como en 1899. Una Comisión de Consignatarios se dirigió al Ministro, pero también se hicieron intérpretes de sus quejas la *Cámara de Comercio y la Asociación de Navieros de Barcelona* y la *Liga Marítima Española*¹⁴, apoyando ésta en repetidas instancias las que habían elevado al gobierno sus Juntas Provinciales de Barcelona, Coruña y Vigo¹⁵. Por su parte *La Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Vigo* en instancia al Ministerio de la Gobernación urgía la supresión del permiso de embarque por considerarlo vejatorio e inútil, planteando autorizar el embarque de todo español mayor de edad con solo la cédula de vecindad. Aludía en su argumentación a las molestias ocasionadas a los pasajeros, a los beneficios de la emigración de retorno y de las remesas monetarias, e incluso alegaba la pérdida de ingresos al Tesoro por los embarques clandestinos o en puerto extranjero que la falta de liberalidad emigratoria ocasionaba¹⁶. Este tipo de reclamaciones liberalizadoras del acto de embarque se repitieron en 1901¹⁷ y cuando se debatió la ley de 1907¹⁸.

Las insuficiencias de la legislación dictada sobre emigración quedaron de

¹⁴AGA, Interior, Correspondencia, Leg. 2.257 (14/9/1899).

¹⁵Las críticas se fundaban en que eran ineficaces las disposiciones vigentes para impedir la emigración, "si es que para ese fin fueron dictadas"; en que no eran garantía del servicio militar; y en el hecho reconocido de que las trabas y dificultades a que se hallaba sometida la concesión de los permisos de embarque habían dado lugar a grandes abusos.

¹⁶AGA, Gobernación, Correspondencia, Leg. 2.257 (10/10/1899).

¹⁷La Cámara de Comercio de Vigo apoyando las reivindicaciones de la Liga Marítima Española y apoyada por el diputado D. Ángel Urzáiz seguía reclamando en 1901 la simplificación y homogeneización de la documentación de embarque; AGAP, Interior, Correspondencia, Leg. 2.257 (15/4/1901).

¹⁸"La prohibición de la recluta de emigrantes y de la propaganda por la Ley de 21 de diciembre de 1907 y consiguientemente de los ganchos, provocó la elaboración de un escrito por parte de los agentes antiguos de embarque de La Coruña al Presidente del Consejo Superior de Emigración, en el cual dichos agentes aseguraban no haber cometido abusos durante el ejercicio de su trabajo y haber cesado sus actividades tras la publicación de la Ley de 1907. En este documento, de gran interés puesto que en él sus firmantes ratificaban la necesidad de una regulación que controlase la actividad de la multitud de ganchos que habían surgido y las continuas estafas de las que el emigrante era objeto, se exponían las limitaciones que dicha Ley y su Reglamento contenían. Según ellos, el Art. 172 del Reglamento provisional de dicha Ley por el que se autorizaba la existencia de una Agencia de información era en la práctica de escasa utilidad para el emigrante, ya que este la mayoría de las veces desconocía su existencia..", (Naranjo, 1988: 70).

manifiesto en el Congreso de Emigración, realizado por iniciativa de la Sociedad Económica de Amigos del País y la Cámara de Comercio de Santiago de Compostela. y celebrado en septiembre de 1909. Este congreso solicitó al gobierno la redacción del artículo 178 del Reglamento provisional de emigración sobre la prohibición de agencias, reclutadores e información engañosa (Congreso de Emigración, 1910).

La ley no presentaba la liberalidad solicitada por los consignatarios españoles, pero, en 1919 no había más que diez inspectores de emigración, ocho en los puertos de Barcelona, Valencia, Cádiz, Vigo, Vilagarcía, Coruña, Bilbao y Las Palmas, y dos en ruta. Además de la escasa dotación de inspectores, sus denuncias fueron neutralizadas en el Consejo Superior de Emigración dada la importancia cuantitativa y cualitativa de los vocales que representaban a las compañías (sobre todo extranjeras) y a sus consignatarios (D'Ozouville, 1919: 14, 58-59). Debido a ello:

"Durante los primeros tiempos, los Inspectores prosiguieron impertérritos cumpliendo con su deber, pero el desamparo de los unos y la hostilidad de los otros hubo de determinarles a no librar más batallas que las que de antemano pudieran ganar, y, así que se convencieron de que también perdían aquellas cuyo éxito parecía más seguro, resolvieron guardar el impenetrable silencio en el que hasta el día se han encerrado" (D'Ozouville, 1919: 71).

En los años veinte las salidas clandestinas parecen haberse reducido a polizones y al uso de documentación falsa, y el celo de las autoridades en su represión tuvo algunos éxitos en el año 1923. En telegrama oficial el Gobernador de A Coruña informaba a Gobernación que el:

"Consignatario a que me refería [...] era Manuel A. Guzmán; el representante casa Pinillos, Don Narciso Obanza, está a disposición del Juez de la Audiencia ante quien prestó declaración, continuando detenido aunque en comunicación. Esta complicado en el embarque de un prófugo"¹⁹
"En tren correo hoy marchan a esa Comisión Consignatarios buques, supongo que con objeto protestar contra medidas tomadas para evitar emigración clandestina pues tengo encarcelados y a disposición del Juez: un Consignatario y doce agentes de emigración"²⁰.

Parte del mérito era estrictamente personal, el de un gobernador no tolerante con las tradicionales prácticas portuarias en materia de emigración. Las fuerzas vivas portuarias de Vigo, Vilagarcía y A Coruña lucharon contra aquel raro proceder, y se movilizaron en defensa de los intereses de las ciudades-puerto gallegas ante la reforma de la ley de emigración que estudiaba el Directorio. La *Comisión de los Puertos de La Coruña, Vigo y Villagarcía* comunicaba al Presidente del Directorio Militar en 29/10/1923:

"...parece inexplicable que rompiendo con la costumbre impuesta por la fuerza de la necesidad, el Gobierno Civil de La Coruña se atenga estrictamente a la letra de la ley, prohíba en absoluto toda intervención y emplee los mayores rigores, sólo admisibles tratándose de perversos criminales".²¹

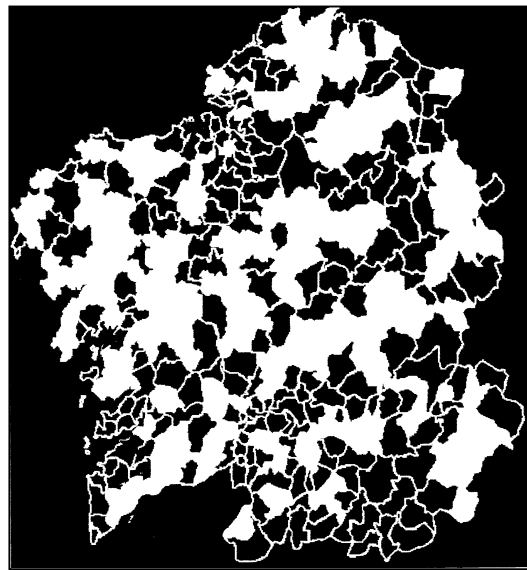
¹⁹AHN, Gobernación, Serie A, Leg. 32 nº2. Telegrama de (28/10/1923).

²⁰Idem, Telegrama del Gobernador de A Coruña al Subsecretario de Gobernación (24/10/1923).

²¹AHN, Presidencia. Dictadura. Leg 207.

El Gobernador coruñés con su actitud estaba limitando el número de emigrantes por el puerto herculino y *"en este puerto estamos sufriendo graves consecuencias por falta de tal autorización"*²². Se refería al permiso para que gentes de los puertos sirvieran a los emigrantes de intermediarios. Los embarques disminuían en Coruña, y en Vigo, donde su gobernador los toleraba, aumentaban.

Frutos de dichas representaciones fueron la habilitación de tres puertos para el tráfico de migrantes con numerosas líneas en funcionamiento. Este lobby influyó tanto en las navieras y sus Conferencias, como en las esferas gubernamentales e institucionales españolas. No sólo manteniendo varios puertos habilitados y siendo conniventes con muchas de sus necesidades operativas, además consiguieron formalmente un papel predominante en todas las comisiones corporativas del Consejo Superior de Emigración, en las Juntas de Emigración de los puertos, y en las Juntas de Emigración locales. Todas ellas constituidas al amparo de la ley de emigración de 1907 como encargadas de supervisar el tráfico y la labor de la inspección emigratoria. Tanto la intensidad de la emigración gallega, como las ventajas para los operadores del tráfico emigratorio derivadas del dominio de las comisiones supervisoras instituidas, explican que en 1934 de 219 Juntas Locales de Información de Emigrantes existentes en España, 112 de ellas, un 51,14%, estaban ubicadas en Galicia, a las que habría que añadir las Juntas portuarias de Coruña, Vilagarcía y Vigo (IGE, 1934: 107-112).



Mapa 1. Municipios en los que existían Juntas Locales de Información de Emigrantes (1934), y ★ Juntas Portuarias de A Coruña, Vilagarcía y Vigo. (IGE, 1934: 107-112).

La influencia política de los consignatarios consiguió logros muy variados pero beneficiosos para sus intereses, desde una mayor permisividad emigratoria tanto a nivel normativo como fiscalizador, a la consecución del control de todo un sistema de oficinas de información emigratoria paralela y complementaria de las redes de agentes existentes en Galicia.

²²AHN, Presidencia, Dictadura, Leg. 207. Carta de la Asociación de Armadores y Consignatarios de A Coruña al Subsecretario de Gobernación (12/11/1923). A su vez los trabajadores del puerto habían visitado al Gobernador. La Cámara de Comercio coruñesa también se ocupaba del caso.

6. Los consignatarios migratorios y su integración en el grupo dominante de la banca e industria gallegas.

Las relaciones de los principales operadores del tráfico migratorio con otros sectores o subsectores económicos no agrarios eran muy estrechas, como demuestran la participación de gran parte de ellos en la inversión directa en la industria y a través de sus fuertes lazos con las principales casas de banca gallegas. Varios consignatarios tuvieron casas de banca propias o participaron en ellas: Narciso Obanza, Hijos de Rocafort, Riestra y Cía., F. Barreras Massó, Antonio Conde, Enrique Fraga, Raimundo Molina Couceiro, Martín de Carricarte, Eusebio da Guarda, Herce y Cía (cofundador del *Banco de la Coruña*-1858), Santiago Sierra, Maristany Hnos., Rubine e Hijos, Sucesores de Vega y Veiga, Pedro Barrié y Pastor (*Banco Pastor*), Manuel Bárcena y Franco, Estanislao Durán (*Banca Durán*), Manuel Bárcena y Franco (creador de la *Banca Bárcena* y de la *Caja de Ahorros de Vigo* (1880)), o López de Neira fue consejero de la Sucursal del Banco de España en Vigo. El papel de los consignatarios en la banca gallega desbordaba ampliamente su función canalizadora de remesas enviadas por los emigrantes teniendo un activo papel en la promoción industrial (Alonso, 1984: 189-236; Facal, 1989: 71-88).

En el sector de la generación de electricidad sobresalieron consignatarios banqueros como Hijos de J. Marchesí, Olimpio Pérez, Sobrinos de J. Pastor, Riestra y Cía., Herce y Cía, entre otros (Carmona/Pena, 1985: 33-48); Antonio Conde e Hijos capitalizaron explotaciones mineras de wolframio (Rodríguez, 1985: 49-70), e Vda. e Hijos de J. Barreras construyeron un importante astillero de buques a vapor en 1892 para producir calderas y maquinaria; la familia Conde también fueron propietarios de astilleros; Barreras y Alonso capitalizaron la firma "*La Metalúrgica*" (Vigo), etc.(Carmona, 1990: 40-41). Antonio López de Neira tenía además fábricas de chocolate en Vigo, y una industria papelera en Lavadores-Vigo; Babé y Cía., crearon la primera fábrica de hielo de Vigo en 1888, y una refinería de petróleo en Guixar (Vigo).

En la pesca destacaron Del Río o Molina y antes, como fomentadores Bárcena, Tapias o Barreras. En las conservas: Antonio Alonso, Babé, Curbera, Barreras, Tapias, etc.; M. Bárcena y Franco se dedicó a la construcción; Augusto Bárcena, Sobrinos de J. Pastor, E. Durán, José Riestra, fueron importantes promotores de tranvías en Vigo y Pontevedra (Fraga, 2000: 11-33).

En la política ciudadana sobresalieron como alcaldes: Bruno Herce Coumes-Gay (A Coruña); Antonio López de Neira, Fernando Conde Domínguez, Manuel Bárcena y Franco (también cónsul, Presidente de la Diputación provincial y senador vitalicio y Presidente de la Cámara de Comercio) (Vigo); o Pío S. Carrasco (Vilagarcía).

Estos ejemplos, en los que se relaciona a gran parte de las familias integrantes de la burguesía gallega, nos permiten entrever no sólo la pertenencia de los consignatarios al grupo dominante de la burguesía gallega, sino también como buena parte de la burguesía gallega encontró en la consignación emigratoria un negocio que fue rentable durante un larguísimo período. El singular anuncio que se reproduce a continuación, más que un ejemplo, puede estar constituyendo un paradigma de la configuración de una burguesía originalmente comercial que encontró en la intermediación

portuaria y migratoria un foco de acumulación de capital que permitió el desarrollo de actividades industriales variadas, pero muy relacionadas con el mar²³.

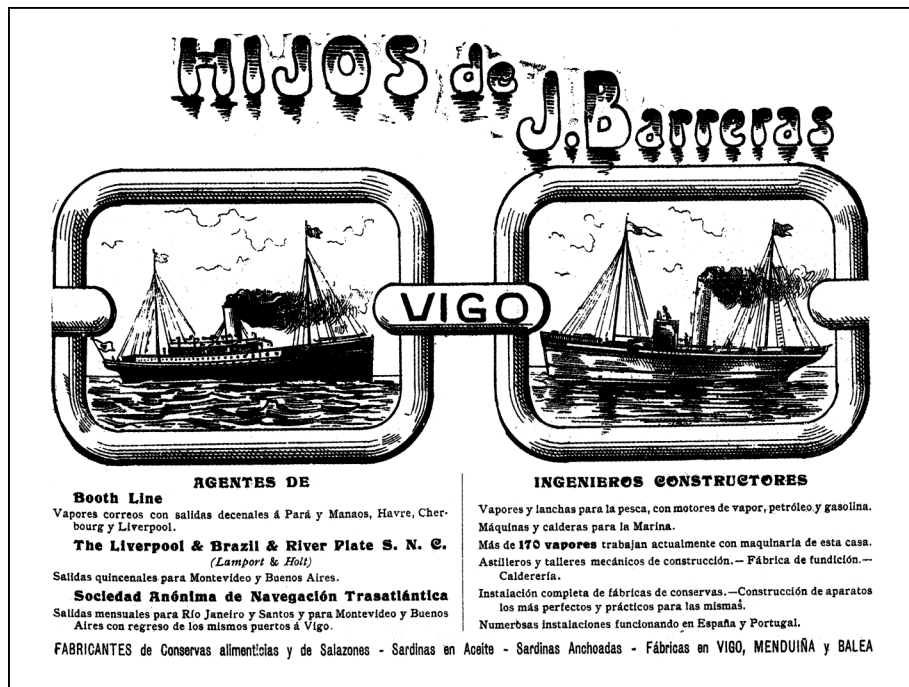


Figura 1. Anuncio de prensa de Hijos de J. Barreras (salazoneros, conserveros, consignatarios migratorios y constructores navales) (c. 1910).

7. Los consignatarios migratorios y su influencia mediática.

Uno de los mayores cambios del período migratorio que analizamos fue el que se produjo en la información de que disponían los emigrantes potenciales. Los beneficios de las empresas de barcos de vapor y de ferrocarriles llegaron a depender de un flujo constante de emigrantes, por lo que realizaron una política publicitaria muy activa para procurar que se mantuviese el volumen de pasajeros.

La principal prensa portuaria gallega, y no solamente ésta, estaba vivamente influenciada por los intereses de los consignatarios. En primer lugar, porque consignatarios y armadores fueron durante la mayor parte del período estudiado los principales compradores de espacios publicitarios en la prensa. La última hoja de la prensa privada y de los boletines oficiales provinciales fue llenándose de anuncios de compañías navieras a medida que fue intensificándose el flujo migratorio. Dicha disposición física de los populares anuncios permitía la consulta pública de sus contenidos, incluso a los que no portaban el ejemplar, facilitando la difusión de dicha información en un país donde se consumía escasa información escrita.

Dentro del uso de las páginas finales de los periódicos para multiplicar su efecto informativo-propagandístico, hubo una evolución del tipo de anuncios, resaltando el énfasis puesto en los aspectos técnicos más espectaculares. Lo mismo ocurriría en los carteles murales expuestos en el exterior de casas consignatarias y otras firmas expendedoras de pasajes. La

²³ Sobre las relaciones de la industria gallega y el mar, vid (Carmona, 1997).

publicidad del transporte emigratorio fue consustancial con la principal prensa gallega, hasta el punto de que la inexistencia de tales anuncios en la prensa local o provincial resulta ser un buen indicador de la inexistencia de emigración masiva a América²⁴.

En segundo lugar, la participación de representantes y agentes del transporte de emigrantes a América en los Consejos de Administración de los diarios (*La Voz de Galicia*, *El Eco de Galicia* y posteriormente *El Correo Gallego*), e incluso participando en su fundación (*Faro de Vigo*)²⁵. También se editaron folletos y alguna revista de información emigratoria. Tal es el caso de *El Argentino* de Pontevedra (revista quincenal de Agricultura, Industria y Comercio) que apareció en 1888, verdadero boletín gratuito de propaganda de la emigración. Se editaba en un local propiedad de la familia Riestra, consignatarios de la Compañía Trasatlántica (Luca, 1993: 28).

En tercer lugar: "*Los periódicos serán el centro del aparato de formación de opinión, tanto para razonar a favor del éxodo como para crear argumentaciones de coartada o silenciar también la existencia de dificultades nos países de emigración*" (Luca, 1993:11). En estas condiciones, los aspectos legales y los desmanes de la emigración se reflejaron más en las circulares de los boletines oficiales que en la prensa privada, al menos durante el siglo XIX. En todo caso, el grupo principal de los operadores emigratorios ejerció un control casi omnímodo sobre todos los mecanismos que estuvieron a su alcance para defender su importante negocio. La preeminencia de este sector social en la prensa se reflejó en la neutralización de informaciones adversas que eventualmente generaba el flujo emigratorio.

8. Los consignatarios migratorios como principales jerarcas del sector de la intermediación emigratoria.

La legislación española en su objetivo de aminorar el fomento de la emigración no consintió generalmente la apertura formal de Agencias de Emigración, por lo que remedando la ley funcionaron informalmente como

²⁴En la provincia de Ourense no hubo anuncios de buques en la prensa oficial hasta 1873 (Vapor); en la de Lugo aunque hubo algunos anuncios en los años cincuenta (Armador Bengoechea (Ribadeo), destino La Habana (1857), [Véase *BOPLU*, 1857, (21/9/1857)], pero fueron muy raros hasta los años setenta, época en la que llegan las líneas a vapor y se difunde la emigración masiva americana a las comarcas interiores de estas provincias.

²⁵ José Carvajal Pereira, consignatario de los *Vapores Asturianos*, fundó el *Faro de Vigo* el año 1853. Participaba en su redacción otro consignatario importante: Joaquín Yáñez, el papel lo suministraba A. López de Neira (consignatario de la Compañía Trasatlántica Española) de su fábrica de Lavadores (Vigo). Más tarde formará parte del consejo Estanislao Durán consignatario de la Mala Real Inglesa. *La Voz de Galicia* de 1885 a 1890 tuvo que soportar perjuicios y litigios por reproducir quejas de los emigrantes. A partir de 1910 con la constitución de la empresa en sociedad anónima la Voz pasa, como el Faro de Vigo a defender el derecho a emigrar, cambiando su línea editorial en defensa de los grupos económicos relacionados con la exportación de emigrantes. En el primer consejo serán vocales segundo y tercero Valentín y Raimundo Molina Couceiro representantes de la Zuid Amerika Linj (Amsterdam). Además estaban representadas los consignatarios de la Compañía Trasatlántica Francesa (Nicandro Fariña) y la Compañía Anglo-Argentina (Vda. de Hervada). La familia García-Reboredo consignatario da Mala Imperial Alemana fue una de las propietarias de *El Correo Gallego* (Santiago). En 1930 un redactor del *El Pueblo Gallego* (Vigo) habría recibido fuertes amenazas de su editor, y éste de una comisión de consignatarios por publicar noticias sobre la "*mala situación económica de algunas repúblicas de América*"; (Luca, 1993: 11, 39, 40, 76-77 y 82).

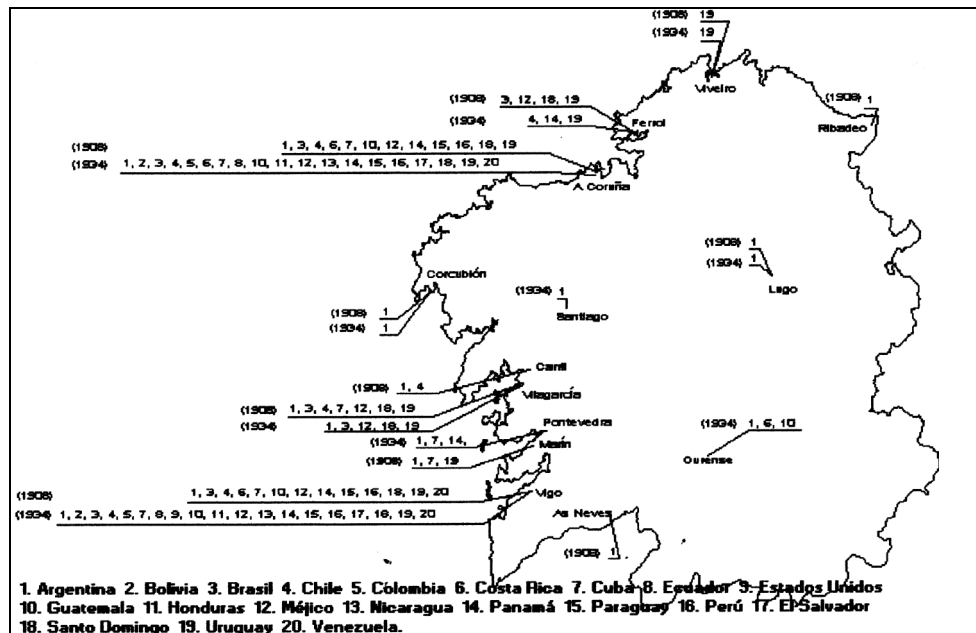
tales los despachos de las firmas armadoras, los de los consignatarios, los de los servicios consulares, y cientos de tiendas comerciales, estancos, dependencias de las Juntas de Emigración, y muchos otros tipos de locales comerciales con algún grado de proyección pública. La obtención de la licencia para cualquier tipo de actividad mercantil servía de tapadera legal para desarrollar las actividades emigratorias y emigracionistas. Eso sí, nunca formalmente como Agencias emigratorias en sentido estricto. La connivencia de todas las clases sociales de Galicia y la influencia de los más poderosos contribuía así a bloquear la aplicación de unas normas legales dictadas en la lejanía de la realidad social gallega.

El tráfico de emigrantes requería además de los servicios de representantes diplomáticos tanto de los países que abanderaban los buques, como de aquellos a los que se dirigían los mismos cargados de emigrantes y de algunas mercancías. En los consulados de los países americanos predominaba la expedición de documentación y especialmente de visados. Hasta la llegada de las navieras extranjeras las oficinas consulares americanas no abundaron siendo algunos armadores a la vez cónsules de Gran Bretaña o Francia, pero después se multiplicaron y sobre todo a partir de las nuevas disposiciones sobre visados dictadas en los años diez. El aumento del número de consulados, viceconsulados y agencias consulares fue paralelo al abandono por parte de los principales operadores gallegos de la gestión directa de dichas oficinas comenzado el siglo XX, aunque dicho abandono no fue total²⁶. Las oficinas consulares americanas se concentraron en los puertos emigratorios, pero con la difusión del proceso emigratorio también alcanzaron otros puertos y ciudades del interior. El *Mapa 2* nos ilustra sobre la geografía de dichas oficinas y su concentración en A Coruña, Vilagarcía y Vigo en detrimento de puertos emigratorios en declive como fueron Carril y Marín²⁷. En 1933-34 se alcanzó la cifra de 19 consulados y viceconsulados americanos en Coruña y Vigo, y de 5 en Vilagarcía.

Los servicios consulares de los países americanos constituían una parte importante del tráfico migratorio, no sólo como oficinas de expedición de documentos, sino también en su calidad de oficinas de fomento e información emigratoria, ligados eventualmente a las contratas con pasaje gratuito, a los mecanismos formales de reagrupación de familias, a las cartas de llamada, etc. E incluso, en el caso de los agentes consulares honoríficos, cabe considerarlos como integrantes de las redes informales de atracción de candidatos a emigrantes, como agentes de emigración (Moya, 1990).

²⁶Como ejemplos: R. de Urioste fue Vicecónsul de S.M. Británica en Carril en la década de 1880. Estanislao Durán fue cónsul noruego en Vigo hasta los años treinta. Luis Alfeirán Conde era vicecónsul de Portugal y cónsul de Panamá y Chile en Ferrol en 1934. Alfonso Molina Brandao de la firma consignataria Raimundo Molina y Couceiro fue cónsul de los Países Bajos, República Dominicana y Noruega, y fue nombrado Oficial de la *Orden de Orange Nassau*, por sus actividades migratorias con la *Zuid Amerika Linj* y la *Mala Real Holandesa*.

²⁷En 1890 había en el puerto de A Coruña 25 consulados y viceconsulados de países americanos. En 1889 en Marín había consulados de Portugal, Francia, Inglaterra, Brasil, Argentina, Uruguay, Cuba y Argentina, en 1908 sólo quedaban los de Argentina, Cuba y Uruguay; en 1933-34 no quedaba ninguno. Carril que fue un puerto tempranamente consular, perdió en favor de Vilagarcía sus representaciones a partir de 1888, en 1908 sólo quedaban las de Argentina y Chile, y ninguna en 1933-34.



Mapa 2. Consulados, viceconsulados y agencias consulares americanas en Galicia, 1908 y 1934. Ftes: (Vincenti, 1908: 215-324; IGE, 1934: 82-104).

El desarrollo del sector de la intermediación emigratoria incluyó a otros profesionales y actividades tales como las llevadas a cabo por: banqueros y corresponsales bancarios, canalizadores de parte de los flujos monetarios migratorios; hosteleros como posaderos, fondistas, hospederos, sobre todo de los puertos; intermediarios menores como: guías, mozos, agentes de emigración, ganchos reclutadores, pequeños comisionistas; transportistas como carreteros, cocheros, ferrocarrileros, cargadores, marineros, barqueros portuarios de pasajeros y carga; suministradores navales de la aguada, del carboneo, o del avituallamiento de víveres y pertrechos navales); servidores públicos expedidores de documentos o fiscalizadores del flujo tales como funcionarios municipales y provinciales, personal de aduanas, de emigración, de la Guardia Civil, y autoridades de Marina; amigos de lo ajeno como pillos, ladrones y timadores, etc. Todos ellos, aunque participando en diferente medida, tuvieron en el hecho migratorio una de sus principales actividades, y eventualmente una rentable fuente de ingresos ilícitos.

9. El hiperdesarrollo de los desplazamientos de los buques en los puertos gallegos.

El aumento de los tonelajes medios de los buques de vapor que pasaban por los puertos gallegos, dependió en gran medida de la competencia tecnológica establecida entre compañías navieras para atraer y tener la oportunidad de transportar el mayor número posible de pasajeros y migrantes en los momentos álgidos del flujo migratorio. Conforme la migración europea alcanzaba más altas cotas, nuevas generaciones de buques de mayores dimensiones hacían su aparición en el mercado del transporte transoceánico, sin relegar totalmente a las anteriores. La rivalidad tecnológica llevaba a que, en cada época, los buques construidos fueran bastante similares.

La gama de buques que transportaron emigrantes fue muy amplia.

Aunque predominaran los buques especializados en dicho tráfico, muchos cargueros a vapor incluían en su rol algunos pasajeros. Estos buques fueron por lo general mucho más pequeños que los grandes trasatlánticos dedicados a pasajeros. De ahí que la Estadística de Pasajeros por Mar refleje unos tonelajes medios inferiores a los calculados a partir de nuestra muestra. Esta diferencia viene influida además por la característica de ser buques que salieron o entraron²⁸ en los puertos españoles directamente hacia/desde el extranjero, lo que redundaba en la no inclusión de los que realizaron escalas anteriores o posteriores en puertos españoles, y en la contabilización de los buques con procedencia/destino distinta a la americana. Estas características de la estadística no sólo influyeron en la moderación de los tonelajes medios computados, sino que además redujeron el número de buques contabilizados en los puertos gallegos, incidiendo más estas reducciones en las cifras correspondientes a los puertos de A Coruña frente al de Vigo, ya que: 1º Vigo era el último/el primer puerto español que tocaban las líneas trasatlánticas antes de partir hacia/regresar de América, respectivamente; 2º Casi todos los buques que tocaban el puerto de A Coruña lo hacían de/hacia escalas anteriores/posteriores en puertos españoles, gallegos o cantábricos.

Período	Muestra Nº Buques	Ton. Medio T.R.B.
1870-74	86	2765,27
1875-79	93	3560,88
1880-84	119	2976,60
1885-89	48	3286,77
1890-94	106	4352,15
1895-99	44	4052,14
1900-04	277	5339,79
1905-09	199	7384,13
1910-14	330	9185,05
1915-19	72	10708,68
1920-24	194	13700,56
1925-29	190	13697,58
1930-34	166	14687,95
1935-39	88	15011,00
Total	2026	
Fte: BDB		

Tabla 4. Capacidad de los transatlánticos emigratorios a vapor utilizados por la emigración gallega (1870-1939).

Por fin, a pesar de la moderación de los tonelajes medios presente en las estadísticas españolas (EPM), aquellos eran mucho mayores en el subconjunto de los buques con pasajeros que en el conjunto total de los buques, siendo superiores los tonelajes medios en los puertos habilitados como emigratorios. Las medias en la entrada para todo el período 1915-1939 dan 7.244,53 Tn. para Vigo-Vilagarcía, 5.853,26 Tn. para A Coruña y 3.468,48 para España. Estas diferencias derivan básicamente de la enorme participación de los grandes colosos transatlánticos de pasajeros en el movimiento de los puertos migratorios gallegos.

²⁸Esta estadística sólo permite calcular los tonelajes medios de los buques en la Entrada.

<u>Año</u>	Provincias marítimas de:		
	Pontevedra	A Coruña	España
1915	5443,46	4333,28	1947,81
1916	4206,21	3756,19	1717,49
1917	3358,60	2547,36	1657,87
1918	4485,12	2128,81	1426,96
1919	5270,88	3509,84	1896,50
1920	7060,88	4981,68	2519,12
1921	7898,20	3997,58	2727,92
1922	6603,20	4389,51	2841,47
1923	6388,07	5591,07	3345,03
1924	6741,29	5795,38	3435,46
1925	6563,97	5967,91	3825,86
....			
1929	7731,15	6682,89	4133,93
1930	7549,17	6791,81	4093,03
1931	8160,16	7791,73	4267,87
1932	9714,93	8245,39	4282,52
1933	8043,15	8151,68	4318,31
1934	11567,90	7881,72	4428,26
1935	7774,02	8221,96	4495,03
1936	7770,78	7834,13	4718,09
1937	1037,29	2194,11	3476,10
1938	1171,77	1099,71	3563,73
1939	3962,67	1123,00	4122,79
1915-1939	7244,53	5853,26	3468,48

Fte: *Estadística de Pasajeros por Mar con el exterior*, (1915-1939).
(Elaboración propia)

Tabla 5. Tonelaje medio de los buques a vapor entrados con pasajeros en los puertos de las provincias de Pontevedra y A Coruña procedentes del extranjero (1915-1939).

Otra consecuencia del gigantismo naval fue la grave tendencia al exceso de capacidad en épocas de baja demanda de pasajes. Debido a la indivisibilidad de las unidades de transporte y al darse una fuerte tendencia al aumento de los tonelajes unitarios de los buques, en las coyunturas de contracción de la demanda de transporte las compañías procuraban reajustar la oferta, no sólo reduciendo el número de buques en activo, sino además, retirando de las líneas los buques más grandes. Por ello, en esos momentos críticos los tonelajes medios unitarios de los buques en activo sufrían una caída o entraban en un período de estancamiento. Este comportamiento se refleja en nuestra estadística en interrupciones -estancamiento e incluso descenso- del crecimiento de los tonelajes unitarios medios. Por el contrario, en las coyunturas de álgida demanda de pasajes, la actividad full-time de los mayores trasatlánticos se veía acompañada de la entrada en este mercado de multitud de buques de menores proporciones, algunos de ellos casi obsoletos, pero que asumían parte del aumento de la diversificación de la demanda laboral que en aquellos momentos generaban los países americanos. En otras palabras, en los momentos de auge emigratorio el aumento de la diversidad de los tipos de emigrantes se veía acompañada del aumento de la gama de buques tanto en porte y velocidad como en las condiciones de habitabilidad que presentaban y los tipos de pasajes. Este efecto se dio tanto en la época de los veleros como, y más ostensiblemente, en la de los grandes vapores. Por otra parte, la utilización de los buques de vapor de las mismas compañías tanto en el mercado migratorio del Atlántico

Norte, como en el del Atlántico Sur, llevaba en ocasiones a destinar unidades actuantes en uno de los ámbitos al otro, con la consecuente influencia inversa en la capacidad de transporte de sendos mercados.

El derrumbe de los tonelajes medios muy visible en los puertos gallegos durante la Primera Guerra Mundial y después, conforme se extinguía el proceso migratorio en la segunda mitad de la década de 1930, avalan también la habitual importancia del peso de los transatlánticos en los mismos (vid Tabla 4). Todo ello confirma a los *steamers* como los de mayor tonelaje de la época y avala su poderosa presencia en los puertos migratorios.

10. Las ventajas de ser consignatario emigratorio en Galicia, 1870-1930.

El sector de la consignación emigratoria gallega gozó de diversas ventajas de posición dentro del mercado migratoria transatlántico derivadas de su situación favorable respecto a las principales rutas europeo-latinoamericanas, de una importantísima demanda propia, y de una alta especialización dentro del mercado migratorio ibérico.

El perenne y doloroso flujo emigratorio generó una serie de contrapartidas beneficiosas para Galicia, para sus puertos migratorios, y sobre todo para el de Vigo²⁹, pero su maximización dependía del nivel de desarrollo endógeno. En todo caso, los consignatarios como grupo social, se convirtieron en los más afortunados actores de la escena migratoria gallega.

La primera ventaja funcional para la consignación migratoria fue la de poder operar y acrecentar la escala de su actividad sin grandes necesidades de infraestructura portuaria, ya que pasajeros y carga embarcaban y desembarcaban indirectamente desde los muelles, mediante lanchas.

En segundo lugar, los consignatarios obtuvieron gracias a sus servicios de intermediación y transporte migratorios una provisión de liquidez susceptible de facilitar la variada gama de actividades que desarrollaban.

En tercer lugar, los beneficios empresariales derivados de la consignación migratoria redundaron en una fuente de capitalización, notable dado el tamaño y características de la economía gallega. Además, la acumulación resultó estar muy concentrada en unas pocas familias.

En cuarto lugar, esta actividad proporcionó una amplia disponibilidad de divisas y de letras de cambio relacionadas con los países de destino de la emigración, por un lado, y con los principales países navieros y financieros de Europa, por otra. Las limitadas exportaciones gallegas dificultaban y encarecían la importación de mercancías y la compensación de los pagos nacionales e internacionales. Las remesas monetarias, a su vez, aportaron una mayor disponibilidad de liquidez, también a nivel atlántico, de la que sería principal beneficiaria la burguesía comercial gallega.

En quinto lugar, las consignatarias gallegas dispusieron casi constantemente de una oferta de transporte de mercancías que cubría un área económica que unía a los principales puertos de la Europa Occidental (Inglaterra, Francia, Holanda y Alemania), y del norte de España y Portugal, con sus homólogos latinoamericanos, ya que los buques transatlánticos de pasajeros conducían regularmente carga a flete en sus bodegas.

²⁹Sobre la emigración gallega a América y los puertos gallegos vid. (Hernández Borge, 1980; Vázquez, 1988; Rodríguez Galdo, 1993; Losada, 1995: 49-78; Villares/Fernández, 1996).

Esta disponibilidad de medios se hizo más notable a partir de los años setenta del siglo pasado, cuando pasaron a ser cada vez más numerosos los emigrantes, las remesas y los buques a vapor extranjeros en los puertos gallegos. Sin embargo, la extrema interdependencia interna de estas tres variables auguraba estrangulamientos en los pagos y en la oferta de transportes por mar en las coyunturas de escaso movimiento migratorio. La economía de los puertos gallegos dependía por lo tanto, y de forma muy pronunciada, de las fluctuaciones económicas internacionales. La ventaja de disponer de letras y fletes no fue totalmente aprovechable por la economía gallega debido a las limitaciones del sector import-export y a la escasez de productos o actividades competitivas en el exterior.

La principal producción industrial gallega exportable, más del 90% de la misma hasta 1930 (Carmona, 1994: 134), la de conservas de pescado, tuvo sus principales clientes en Francia, México, Cuba, Argentina, Chile y Colombia, todos ellos en los canales transportísticos de la migración. En la creación de estos mercados, los comerciantes gallegos establecidos en Chile, México y Argentina jugaron un papel importante (Carmona, 1992: 249-252).

En el caso de la industria y distribución de las conservas de pescado, así como en el caso de otros víveres en conserva, bebidas, combustibles, aguada y pertrechos navales en general, el tráfico migratorio trasatlántico constituyó una demanda propia que era cubierta sobre todo en los puertos cabeza de ruta, aunque también en las distintas escalas. En los tres principales puertos gallegos y aparte de los cargueros, los transatlánticos embarcaban regularmente carbón, agua y carga general, llegando cargar decenas e incluso centenas de toneladas de dichos productos, y gran parte de ellos para aprovisionamiento propio. La carga general embarcada en Galicia por los trasatlánticos estaba básicamente compuesta de conservas, vino, agua mineral, castañas y jabón de La Toja. Todo parece indicar que las conservas ocupaban un lugar hegemónico en dicha estructura de exportaciones, y todos ellos, excepto las castañas enviadas al Río de la Plata, eran productos típicos de la despensa de cualquier buque de pasajeros. Los transatlánticos no sólo conducían conservas en sus rumbos americanos, sino también hacia los puertos de la Europa Occidental en las singladuras de regreso.

No conocemos ni la proporción de las conservas consumidas en los viajes migratorios, ni la parte de las mismas que quedaba dentro del circuito transportístico migratorio, pero a partir de diversos indicadores podemos afirmar que una notable proporción de la exportación de conservas gallegas utilizaba los transatlánticos.

a) Durante el año 1898 se dio una crisis de la conserva y del comercio exterior gallego en general por falta de fletes a Cuba, al paralizarse los embarques civiles (Giráldez Lomba, 1989: 77-94; 1998: 175-187).

b) Más tarde, durante la Primera Guerra Mundial, el movimiento de buques migratorios por los puertos gallegos se minimizó, contribuyendo a dificultar la exportación. En dichos años las conservas se enviaban por cabotaje a otros puertos para su envío desde allí al exterior (Carmona, 1990: 35-39).

c) Una primera aproximación a las conservas exportadas por el puerto de Vigo y transportadas por transatlánticos la extraemos del Movimiento del Puerto de Vigo, información diariamente servida por del *El Pueblo Gallego* (Vigo) en 1924. Esta fuente normalmente incluye las cifras de carga general que toman en Vigo los buques, y sólo en menos de la mitad de las

informaciones se especifican su contenido³⁰. En dicho año la exportación total de conservas de productos marinos por el puerto de Vigo ha sido estimada por J. Carmona en 12.703 toneladas (Carmona, 1990: Fig. 1.3, 38), mientras que nuestro deficitario indicador de carga del puerto de Vigo acumuló 5.864 toneladas, siendo el 72% de las mismas transportadas en transatlánticos de pasajeros. Mientras que los cargueros navegaban desde Vigo con sus conservas hacia Lisboa, Amsterdam, Nápoles, Génova, Burdeos y el Pireo principalmente, los transatlánticos las llevaban, en primer lugar, hacia diferentes puertos de Cuba capitaneados por La Habana, también a México y Centro América, al Río de la Plata y escalas sudamericanas del Pacífico, y en reducida proporción, directamente a Nueva York; pero también iban hacia Burdeos, Liverpool, Amsterdam, Amberes, Hamburgo, Bremen, e incluso a Filipinas.

d) En 1926, las mercancías embarcadas por Vigo para América “*en su mayoría conservas de pescado, anchoado, jamones y vinos del país*”, transportadas solamente en buques de líneas directas entre Vigo y los diversos países americanos alcanzaba la cifra de 14.475.560 Kg. En dicho año la exportación de conservas por el puerto vigués se estima en un total de 15.168 toneladas (Carmona, 1990 y *El Pueblo Gallego* (15/9/1926)).

En definitiva, tenemos suficientes indicios para resaltar la hipótesis de la alta dependencia de la exportación de conservas gallegas de pescado respecto a los medios de transporte trasatlánticos de pasajeros, e incluso plantear que tal ramo del transporte transatlántico debió de constituir en si mismo un consumidor final importante para dichos productos. Finalmente, este mercado flotante y su oferta de transporte tenían un marcado carácter estacional (otoño-invernal) muy compatible con la estacionalidad inversa de las capturas de sardinas (Giráldez Rivero, 1996 y 1997). La exportación de castañas frescas se vio a su vez facilitada por la mayor disponibilidad de fletes en la época de la recolección.

Conclusiones.

De 1870 a 1930, la consignación migratoria, lejos de representar un sector económico y social marginal de la atrasada Galicia, constituyó una de las fuentes de acumulación de capital y un agente creador de amplias economías externas para las economías portuarias, para la importación y exportación de bienes y servicios, o para la industria conservera. Socialmente estaban considerados como pertenecientes a la mejor sociedad burguesa de su época y prohombres de sus localidades.

La consignación migratoria constituyó uno de los pilares económicos sobre los que comenzó a desarrollarse el proceso de modernización e industrialización de Galicia. Los otros pilares: los bajos salarios, la pesca y la producción de ganado destinado a los mercados inglés, portugués y español, la producción de conservas para la exportación, y las diversas actividades urbanas, portuarias y marítimo-navales de Galicia.

La consignación migratoria, en lo general, fue vehículo de una deformada penetración del capitalismo en la sociedad tradicional gallega, al posibilitar y facilitar la mercantilización del factor trabajo gallego en el

³⁰Las cifras aparecen en kilogramos, toneladas, metros cúbicos y cajas. Homogeneizamos los datos en toneladas volumétricas de 1.000 kg. de un metro cúbico o de 40 cajas.

mercado internacional. En lo concreto, la consignación fue un agente activo de la expansión de múltiples actividades secundarias y terciarias en las escasas y pequeñas ciudades portuarias de Galicia. La lentitud del proceso de modernización económico y social de Galicia, no debería aminorar la importancia histórica, funcional y real de los señores del transporte migratorio en su contribución al desarrollo galaico. Con el aumento y la diversificación de las actividades productivas de la economía litoral gallega, acaecidos desde la década de 1910, la consignación migratoria comenzaría a perder peso relativo, aunque manteniendo su estructural funcionalidad hasta los años treinta.

El predominio de una economía agraria muy tradicional, la existencia de una exigua clase burguesa, y la movilidad de la población, contribuyen a explicar cómo la consignación migratoria llegó a ser una actividad importante en Galicia entre 1870 y 1939, a pesar de presentar serias limitaciones como factor de desarrollo socioeconómico regional.

Bibliografía citada.

ALONSO, J. A. (1984): "La banca y la economía de Galicia en el primer tercio del siglo XX", *España, 1898-1936: Estructuras y cambio*, Madrid, 189-236.

BROSSARD, Maurice de, (1976): *Historia marítima del mundo*, Barcelona.

CARMONA BADÍA, J./ PENA ESPINHA, J. (1985): "As orixens do sector eléctrico na Galiza, 1888-1936", *Agalia. Monográfico nº2. Quatro estudos de historia económica de Galiza*, 33-48.

CARMONA BADÍA, X., (1990): "Crisis y transformación de la base industrial gallega, 1850-1936", NADAL/CARRERAS, (dir. y coord.), *Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX y XX)*, Barcelona, 23-48.

-(1992): "A influencia da emigración a América na formación da industria galega contemporánea", *Galicia & América. Cinco séculos de historia*, A Coruña, 249-252.

-(1994): "Recursos, organización y tecnología en el crecimiento de la industria española de conservas de pescado, 1900-1936", NADAL/CATALÁN (eds.), *La cara oculta de la industrialización española*, Madrid, 127-162.

-(1997): "O mar e a industrialización de Galicia", PEREIRA-MENAUT, G. (Coord.): *Galicia fai dous mil anos. O feito diferencial galego*, I, Santiago de Compostela, 251-276.

CONGRESO DE EMIGRACIÓN DE SANTIAGO DE COMPOSTELA, 1909, (1910), *Memoria*, Madrid.

CSE (1912), *Boletín del.....*, Madrid.

D'OZOUVILLE, L. (1919): *Dos inspecciones en viaxe por.....*, (informe mecanografiado).

FACAL RODRÍGUEZ, M^a. J. (1989): "O sistema financeiro galego da segunda metade do século XIX", *Agalia. Monográfico nº2*, 71-88.

FRAGA RODRÍGUEZ, X. (2000): *Pontevedra-Vigo. Tranvías e trolebuses (1889-1989)*, A Coruña, 11-33.

GIRÁLDEZ LOMBA, A. (1989): "El impacto del año del "Desastre", 1898, en la economía viguesa", *Pontevedra*, nº 5, 77-94.

-(1998): El año del "Desastre" 1898 en Vigo, Vigo.

- GIRÁLDEZ RIVERO, J. (1996): *Crecimiento y transformación del sector pesquero gallego (1880-1936)*, Madrid.
- (1997): "A explotación dos recursos do mar", PEREIRA-MENAUT, G. (coord.): *Galicia fai dous mil anos, I*, Santiago de Compostela, 235-250.
- GIRARD, L. (1977): "El transporte", *Historia Económica de Europa*, T. VI, P. I, HABAKKUK, H. J./POSTAM, M., *Las revoluciones industriales y sus consecuencias: Renta, población y cambio tecnológico*, Jaén, 336.
- HERNANDEZ BORGE, J., (1980): "Los puertos gallegos en la emigración española a América", *Pontevedra*, nº 0, 41-52.
- HVIDT, K. (1980): "Emigration from Denmark", CIHMSSC, *Les migrations internationales, de la fin du XVIIIe siècle à nos jours*, Paris, 331-348.
- IGE (1934): *Información de Emigrantes*, Madrid.
- JACKSON, G. (1988): "The shipping industry", FREEMAN, M. J./ALDCROFT, D. H.: *Transport in Victorian Britain*, Manchester, 253-283.
- LOSADA ALVAREZ, A. (1995): *As relacións económicas entre Galicia e os países de destino da emigración*, Santiago de Compostela.
- LUCA DE TENA, G. (1993): *Noticias de América. O relato da grande emigración americana na prensa da Galicia e de Ultramar*, Vigo.
- LLORCA BAUS, C. (1990): *La Compañía Trasatlántica en las campañas de Ultramar*, Madrid.
- (1992): *Los barcos de la emigración, 1880-1950*, Alicante.
- MOYA, J. C, (1990): "Aspectos macroestructurales y microsociales de la emigración española a Argentina (1850-1930)", *V Xornadas de Historia de Galicia. Galicia y América: El papel de la emigración*, Orense, 137-164.
- NARANJO OROVIO, C. (1988): *Del campo a la bodega: Recuerdos de gallegos en Cuba (Siglo XX)*, Sada.
- RODRIGUEZ GALDO, M^a X. (1993): *Galicia, país de emigración*, Gijón.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A. R. (1988): *Política naval de la Restauración (1875-1898)*, Madrid.
- RODRÍGUEZ PÉREZ, J. A. (1985): "A minaría de volfrámio em Galiza (1887-1960). Unha primeira aproximación", *Galicia. Monográfico nº2*, 49-70.
- SCHOLL, Lars U., (1990): "Struggling against the Odds: The German Merchant Marine in the Inter-War Period.", *Shipping and Trade (1750-1950). Studies in Social and Economic History. Tenth International Economic History*, Leuven, 91-100.
- VÁZQUEZ GONZÁLEZ A. (1988): "La emigración gallega. Migrantes, transporte y remesas", *Espanoles hacia America. La emigración en masa, 1880-1930*, Madrid, 80-105.
- (1992): "La Salida", *Historia General de la Emigración Española a Iberoamérica*, Vol. I, Madrid, 241-258.
- (1999): *La emigración gallega a América, 1830-1930*, Tesis de doctorado inédita, Fac. de CCEE y Emp., Universidad de Santiago.
- (2000): "El ocaso de la armadura gallega y la emergencia de los nuevos señores del transporte emigratorio a América: los consignatarios (1847-1880)", CAGIAO VILA, P.(ed.), *Galicia nos contextos históricos, Semata*, 11, 235-256.
- VILLARES PAZ, R. /FERNÁNDEZ, M., (1996): *Historia da emigración galega a América*, Santiago.
- VINCENTI, E. (1908): *Estudio sobre emigración. Guías especiales para América y Argelia*, Madrid.