

La emigración a América por el Puerto de Vigo de 1900-1904.

HILARIO MANUEL RODRIGUEZ FERREIRO

Univ. Vigo

Recientemente, con motivo de la celebración de la efemérides del V Centenario del Descubrimiento de América, se han multiplicado los estudios sobre la emigración gallega a América, en esta labor encomiable han colaborado historiadores de diversos campos, épocas y zonas, destacando el profesor Eiras Roel y su escuela de Historia Moderna de Santiago, principales protagonistas del Coloquio sobre la emigración gallega, celebrado en el Monasterio de Poyo¹, cuyos resultados fueron llevados, magistralmente sintetizados, a la I Reunión Científica de la Asociación Española de Historia Moderna, en su sección: La emigración española a Ultramar, 1492-1914, coordinada por el prof. Eiras Roel²; otras iniciativas de relieve serían las patrocinadas por las Diputaciones de La Coruña, I Jornadas sobre presencia de España en América: La aportación gallega y de Orense, V Jornadas de Historia de Galicia sobre Galicia y América: El papel de la emigración³, aparte de otras aportaciones de menor consideración por su número, ámbito y temática más restringido.

Este trabajo debe entenderse como una muy modesta colaboración en el conocimiento de este tema fundamental de la historia de Galicia que es la emigración. Para su realización nos hemos valido de las listas de embarque de pasajeros, emigrantes en su mayor parte, presentadas por los agentes consignatarios de compañías armadoras de buques en el puerto de Vigo, en los años de 1900-04. Estas listas se encuentran en el Archivo Municipal de Vigo. Presentan un estado lamentable, borrosas, en algunos casos resultan ilegibles de manera que no se distingue ni el nombre, edad, sexo o lugar de procedencia del pasajero. Además, estas listas se confeccionan en papel impreso con el mismo o muy parecido encabezado e idéntico número de líneas, de forma que, tal y como se encuentran podemos atribuir a un buque pasajeros de otro. En este mismo legajo encontramos algunas noticias sobre el pago de las pólizas que debían reintegrar cada una de las licencias de embarques, y que liquidaban las distintas compañías navieras al gobernador de Pontevedra.

Ante las diferencias que presentaban las listas de embarque, como fuente complementaria, hemos consultado los datos del Faro de Vigo en los años de 1900-04, sobre el movimiento de buques, número de pasajeros que embarcan o desembarcan en Vigo, así como su destino. El objeto principal es contrastar los datos de las dos fuentes. Registramos el nombre del barco, número de pasajeros, fecha de salida o entrada, y, esporádicamente el tipo de mercancías que transporta y su destino.

Por último aprovechamos los nomenclátor de población de Galicia por provincias de 1900, 1905 para conocer la población de los municipios y poder calcular el porcentaje relativo de emigrantes, a fin de determinar el peso de la emigración en cada uno de ellos.

¹ En este Coloquio se presentaron 28 comunicaciones sobre la emigración, abarcando su campo de estudio del descubrimiento de América a la Gran Guerra. La publicación de los trabajos se llevó a efecto en la Revista da comisión galega do V Centenario, nº 6 y 7.

² La I Reunión científica de la Asociación de Historia Moderna celebrada en Madrid del 11-13 de Diciembre de 1989, debatió la emigración a América de 1492-1914 desde las distintas autonomías españolas, con excepción de Castilla, Valencia y Murcia. De cada una de las autonomías se presentó una ponencia complementada, a veces, con comunicaciones. Las Actas fueron publicadas por Tabapress, Madrid, 1991.

³ Las V Jornadas de Historia de Galicia reúnen 10 trabajos de conocidos investigadores de la emigración gallega en su múltiple variedad de causalidad, magnitud, condiciones y coste del transporte, lugares de destino, condicionantes económicos, etc. La publicación corrió a cargo de la Diputación de Orense, 1990.

I.- La emigración según los datos del Faro de Vigo

En el Faro de Vigo, diariamente, hay un apartado dedicado al movimiento portuario de buques, indicando los que atracan o salen, los pasajeros que traen o llevan, de dónde, cuándo han sido despachados y la mercancía que dejan o cargan. También menciona algún telegrama que nos habla de la llegada sin novedad de algún buque al puerto de destino en América y que nos permite saber la duración exacta de la travesía.

En el estudio del tráfico de pasajeros y mercancías hemos distinguido los pasajeros que desembarcan en Vigo, generalmente provienen de América del Sur, zonas del Río de la Plata (Buenos Aires y Montevideo), Brasil (Río de Janeiro, Santos y Para); y, los emigrantes que embarcan en el Puerto de Vigo rumbo a Cuba (sobre todo La Habana) y zonas de América del Sur, las mismas mencionadas anteriormente.

Cuadro nº 1: Movimiento de pasajeros del puerto de Vigo (1900-04)

<u>DESTINO</u>	<u>Número de pasajeros</u>	<u>Número viajes</u>	<u>Media de Pasaj/viaj</u>	<u>N/C nº de pasaje</u>	<u>% de viaje. N/C pasaje</u>	<u>Total pasajeros estimado (1900-04)</u>
VIGO	28.843	433	66'6	17	3'78%	29.975
AMERICA SUR	19.103	348	54'9	143	29'12%	26.954
CUBA	2.450	35	70	41	53'95%	5.320

De acuerdo con los datos del Faro, en los cinco años de 1900 a 1904, se contabilizan 1.017 viajes, 450 de regreso a Vigo, 491 a diversas zonas de América del Sur, 76 a Cuba, de los que en 201 no se dice el número de pasajeros ni la carga, utilizándose el término general de "tomó carga y pasajeros", de forma que las cifras dadas por el periódico para esos años debe considerarse que pecan por defecto.

La forma de paliar esa ocultación fue la de multiplicar el número de viajes que omiten el pasaje por la media obtenida entre los restantes viajes que sí dan ese dato, así hemos calculado que regresan y desembarcan en el puerto de Vigo, en todo el período, 29.975 pasajeros, en su mayoría emigrantes "retornados"; embarcan para América del Sur 26.954 lo que representa una media anual de unos 5.400⁴; y, a Cuba, poco más de 1.000 salidas anuales.

Un hecho que debe tenerse en presente es que la ocultación del número de pasajeros a la hora del despacho de buques, en total un 20,7%, no es homogénea, sino que influye su destino y, creemos que el pago de tasas por licencia de embarque. El hecho es que los viajes de regreso de América, que no deben pagar pólizas, sólo conocen el 3,78% de omisión en el pasaje que llevan, mientras que los viajes de ida a Cuba omiten este dato en un 53,95% y los que se dirigen a América del Sur suponen el 29,1%. La razón, como apuntábamos anteriormente, debe estar en el reintegro que cada expediente de emigrante debía llevar en pólizas y que cada consignatario debe liquidar ante el inspector de rentas, presentando listas de viajeros con su número, clase y cuantía de los timbres con que está reintegrada para su ingreso en el tesoro⁵. La real orden de 17-9-1903 suprime este impuesto y, desde este momento, la omisión del número de pasajeros es de un 5,7% para el total de viajes y, desde junio de 1904, prácticamente desaparece. El

⁴ Esta media es poco representativa ya que partimos de los años 1900-03 en que la emigración a América del Sur desciende y a partir de 1904 vuelve a aumentar espectacularmente (Vid. Tabla nº 1). Estos resultados son concordantes con los expuestos por José C. Moya en Aspectos macroestructurales y microsociales de la emigración española a la Argentina, 1850-1930, págs. 142, in V Xornadas de Historia de Galicia.

⁵ Hay diversas noticias de los Arrendadores de rentas de la provincia de Pontevedra, ordenando se comunique sobre el reintegro de timbres las listas de embarques al alcalde de Vigo, 11-12-1903. El día 22-12-1903 otro oficio le pide al alcalde el número de listas, fechas y viajeros comprendidos en ellas, así como número, clase, año y cuantía de las pólizas y timbres con que está reintegrada cada lista para ingresar en el tesoro. La cuantía normal solía ser de 10 pts. por expediente y emigrante. Legajo con listas de embarques. Archivo Municipal de Vigo.

conflicto podía presentarse cuando los datos del movimiento portuario de Vigo en el número de pasajeros no coincidiesen con los liquidados por la compañía o consignatario, por eso en las listas de embarque, al margen, se anota cuidadosamente que tal o cual pasajero no pudo embarcar por determinado motivo, con lo que no debían pagar el impuesto que recaía sobre los emigrantes.

Del cuadro nº 1 pueden sacarse varias conclusiones:

1.- En estos años de comienzos del siglo XX el número de emigrantes que regresan casi equiparan el total de los que salen. Las razones pueden estar en la proximidad de la guerra de Cuba y Filipinas, lo que supuso la repatriación de tropas y un "impasse" en la emigración.

2.- Existe una desproporción importante entre los emigrantes que se dirigen a América del Sur y los que van a Cuba, es de 5 a 1, más o menos, comportamiento inusual anteriormente⁶.

3.- Parece que se produce en estos años de inicios del siglo XX una reducción importante de la corriente migratoria hacia América, sobre todo a Cuba⁷. Este "impasse" dura muy poco, por los datos anuales que tenemos, apreciamos una recuperación importante en el movimiento emigrante ya desde 1904, afectando tanto a la corriente que se dirige a América del Sur como a la que tiene como destino Cuba.

Los datos anuales del movimiento de buques, pasajeros y mercancías por el puerto de Vigo, en el período 1900-04, es el que se indica en el,

Cuadro nº 2: Tráfico anual de pasajeros en Vigo (1900-04)

DESTINO	Año de 1900		Año de 1901		Año de 1902		Años de 1903		Año de 1904	
	N/C.Nº pasajs		N/C.Nº pasajs		N/C.Nº pasajs		N/CNº pasajs		N/CNº pasajs	
VIGO	2	5.532	8	5.698	4	7.082	2	5.442	1	5.089
Pasaj/viaje		67'5		62'6		71'5		62'6		68'8
AM. SUR	36	2.254	52	2.096	29	2.162	20	3.431	6	9.160
Pasaj/viaje		42'5		33'3		26		54'5		106'5
CUBA	10	537	12	498	11	232	5	285	3	898
Pasaj/viaje		67'1		55'3		77'3		57		89'8

Los emigrantes "retornados" se mantienen durante todo el período dentro de unas magnitudes semejantes, cercanas a los 5.500 anuales: existe un alza, manifiesta en el año 1902 y, curiosamente, coincide con un ligero descenso de la emigración a América.

La emigración sube de forma espectacular en 1904, tanto a Cuba como a América del Sur, hasta casi llegar a triplicar el número con relación a la media de los años anteriores.

La cifra estimada de emigrantes a América en estos cinco años es de 32.274, lo que representa una media de alrededor de 6.500 anuales, de ellos la sexta parte se dirigía a Cuba.

El mismo Faro nos da las cifras del movimiento de pasajeros por el puerto de Vigo en el año 1900⁸: Emigraron en todo el año, 4.125 hombres y 1.757 mujeres, en total 5.882; y, en el mismo período, retornaron 4.542 hombres y 1.535 mujeres, en total 6.077. Estas cantidades difieren muy poco de las calculadas

⁶ "Lógicamente en algunas zonas (Santiago, Tuy, Ortigueira, Mondoñedo) la mayoría de esta migración se dirige a Cuba, tierra española que seguirá marcando su predominio en casi todo el siglo XIX...", Eiras Roel, A. La emigración gallega a América. Panorama general, pág. 29, in Actas I Reunión de Asociación de Historia Moderna.

⁷ A finales del XIX, 1897, las salidas a Cuba han descendido "como consecuencia de la situación en Cuba, y los retornos llegan a representar el 61 por ciento de las salidas", Eiras Roel, A. op. cit., pág. 31.

⁸ Noticia del Faro de Vigo el 21-2-1901: "Movimiento de pasajeros a América por el puerto de Vigo en el año 1900, según datos oficiales".

a través del registro diario del movimiento de pasajeros de los buques: 5.665 retornados por 6.077, y 5.438 emigrados por 5.882. Ambos datos confirman que en esos años de comienzos de siglo el saldo inmigratorio y emigratorio a América casi se compensan, cuando generalmente la corriente migratoria a América fue muy superior a la de inmigrantes.

De acuerdo con los datos que se conocen para los años finiseculares del XIX, parece evidente que los flujos emigrantes desde la península a los territorios de ultramar disminuyen, aunque por un período muy breve que no alcanza el decenio, relacionados con la contienda en Cuba y Filipinas, y a la crisis que atravesó Argentina de 1890-94.

Vigo es el puerto de salida de los emigrantes de la provincia de Orense, León, Salamanca, Zamora y, sobre todo, de Pontevedra. El movimiento de pasajeros y buques por este puerto es ligeramente inferior al de La Coruña, representando el 46,5% del total⁹.

II.- Ritmo mensual del movimiento de buques y pasajeros

En los cinco años han entrado y salido del puerto de Vigo un total de 1.017 buques de vapor, dedicados al transporte transoceánico entre Europa y América. La distribución de estos viajes es, 450 desembarcaron pasajeros y carga en Vigo, provenientes de América, 76 llevaron emigrantes a Cuba y 491 a América del Sur.

Cuadro nº 3: Distribución mensual de los viajes según destino.

DEST ^o .	ENERO	FEBR.	MARZO	ABRIL	MAY.	JUNIO	JUL.	AGOST.	SEPTI.	OCTUB.	NOVBR.	DICIE.	TOTAL
VIGO	30	32	35	37	48	40	44	39	37	38	37	34	450
Índice	80	85	93	99	128	107	117	104	99	101	99	91	x = 37,5
CUBA	4	8	4	7	5	6	7	5	5	8	9	8	76
Índic.	63	126	63	111	79	95	111	79	79	126	142	126	x = 6,33
A. SUR	40	42	42	46	37	35	32	39	40	47	48	48	491
Índic.	98	103	103	112	90	86	78	95	98	115	117	117	x = 40,92
TOTAL	74	82	81	85	90	81	83	83	82	93	94	90	1,017
Índice	87	97	96	100	106	96	98	98	97	110	111	106	x = 84,8333

En todo el período contabilizamos 1.017 viajes de ida y vuelta a América, es decir, unos 203 al año, lo que viene a representar un poco más de un atraque o desatraque cada dos días, 17 viajes al mes. Los datos elaborados nos permiten distinguir varios aspectos:

1^o.- El tráfico de buques en el puerto de Vigo se mantiene bastante regular durante todo el período. La desviación respecto de la media es pequeña, como puede comprobarse a través de los índices mensuales calculados para los distintos destinos. Serán los viajes a Cuba los que experimentan unos altibajos más altos, hecho comprensible si tenemos en cuenta la proximidad del final de la guerra de Cuba. Los buques que realizan la carrera a América del Sur, sobre todo a las repúblicas del Plata, son los que presentan un ritmo más uniforme, estable y regular.

2^o.- Los buques que regresan de América muestran un alza en los meses de Mayo -Junio-Julio-Agosto, precisamente los meses en los que se celebran fiestas y romerías en la mayor parte de las parroquias gallegas. Parece que el emigrante esperaba a estos meses para regresar a fin de poder mostrar ante sus

⁹ Este resultado proviene de comparar las salidas de emigrantes por el puerto de Vigo con relación al total regional. En general podemos decir que Vigo es el puerto de salida de los emigrantes de Orense y Pontevedra, y La Coruña, de esta provincia y Lugo, en su mayor parte.

vecinos su éxito económico en América, gastando, a veces, ostentosamente, los ahorros conseguidos con mucho esfuerzo en los años de emigración. Los mínimos del año se sitúan después de las fiestas de Navidad.

3º.- Como era de esperar el ritmo de los buques que se dirigen a América es muy distinto. El alza se localiza en los meses de invierno en que las labores agrícolas se ralentizan y no son tan necesarios la colaboración de todos los miembros de la familia, por el contrario existe un descenso en los meses de verano, momento de la cosecha y tareas con ella relacionada que necesitan mucha mano de obra. Hay que indicar que el movimiento de buques que se dirigen a Cuba es muy oscilante, como sometido a una periodización de mes de alza seguido de otro de baja, excepto en los tres últimos meses del año en que el número de buques que se dirigen a la isla caribeña supera bastante a la media mensual.

Más significativo que el movimiento de buques es el de emigrantes e inmigrantes.

Cuadro nº 4: Distribución mensual de los pasajeros según destino.

DESTº.	ENERO	FEBR.	MARZO	ABRIL	MAY.	JUNIO	JUL.	AGOST.	SEPTI.	OCTUB.	NOVBR.	DICIE.	TOTAL
VIGO	1.262	1.635	2.257	2.999	3.845	3559	3.717	2.848	1.719	1.762	1.555	1.665	28.823
Índice	54	71	97	129	166	153	160	123	74	76	67	72	$\bar{x} = 2.320,25$
CUBA	95	95	124	267	253	113	154	30	307	538	140	334	2.450
Índice	47	47	61	131	124	55	75	15	150	164	69	164	$\bar{x} = 204,17$
A. SUR	803	779	1.216	1.014	1.273	913	637	1.114	3.428	3.287	2.949	1.690	19.103
Índice	50	49	76	64	80	57	40	70	215	207	185	106	$\bar{x} = 1.591,92$
TOTAL	2.169	2.509	3.597	4.280	5.371	4.585	4.508	3.992	5.454	5.587	4.644	3.654	50.396
Índice	51	60	86	102	128	109	107	95	130	133	111	87	$\bar{x} = 4.199,66$

Para su análisis vamos a distinguir entre los pasajeros que desembarcan en Vigo, emigrantes retornados en su mayor parte, de los emigrantes que se dirigen a América.

Los inmigrantes en Galicia se concentran en los mismos meses en que el número de buques que regresan de América aumentan, es decir, en Mayo-Junio-Julio-Agosto. En estos meses desembarcan en Vigo 13.969, el 48,5% del total. Este porcentaje contrasta con el correspondiente a los buques, el 38%. Así pues, parece que nos encontramos con un ritmo muy regular de viajes en uno y otro sentido y que el número de pasajeros es el que resulta más oscilante. Este comportamiento parece estar en el deseo del emigrante de estar con los suyos, en su parroquia, sobre todo en la celebración de la fiesta patronal.

La salida de emigrantes a Cuba, como puede verse en la gráf. nº 2, sigue un movimiento oscilatorio semejante al advertido en el movimiento de buques que hacían la línea Galicia-Cuba, con un alza muy acusado en el mes de Octubre, pero hay muchos meses en los que el movimiento de buques y pasajeros es inverso, así ocurre que el mes de Noviembre, el de mayor número de buques hacia Cuba, es un mes que registra muy bajo pasaje. Ello puede deberse a que sea La Coruña el puerto que canalizaba en mayor medida el tráfico migratorio hacia Cuba. Otra razón, más importante, está en el número de viajes en que no se dice el número de pasajeros y, precisamente, es el mes de Octubre uno de los que presenta un mayor número de omisiones de este dato. Ahora bien, sus efectos se ven contrarrestados por el aumento espectacular de la emigración en el último trimestre del año 1904, tanto para Cuba como para América del Sur. Por esta razón las máximas salidas para Cuba no se sitúan en unos meses contiguos, sino que se muestran en meses alternantes como Octubre y Diciembre y en los meses de Abril-Mayo. La posible causa de esta última punta no nos es perceptible, más aún, cuando la totalidad de los buques son a vapor y

las repercusiones de las condiciones meteorológicas son muchísimo menores que si se tratase de barcos a vela.

La gráf. nº 1 para la totalidad de los pasajeros muestra las dos alzas en el año, una en el mes de Mayo, relacionada con los emigrantes que regresan a Galicia, y la de Septiembre-Octubre, ocasionada por los emigrantes que salen para América.

III.- La organización de los viajes a América: las compañías

En los cinco primeros años del siglo XX encontramos 10 compañías navieras que realizan la mayor parte de los viajes entre Europa y América, atracando en el puerto de Vigo, tanto a la ida como al regreso. La mayor parte son extranjeras, 3 inglesas, 2 alemanas, 2 francesas y 3 españolas.

- Las INGLÉSAS eran la Mala Real Inglesa que hacía el servicio de correo y desde Vigo iba a Pernambuco (Récife), Bahía, Río de Janeiro, Montevideo y Buenos Aires. Admitía pasaje y carga para estos puertos, sus buques navegaban a unas 17-18 millas por hora, empleando en el viaje a los puertos de Brasil de 13-15 días y a los de Montevideo y Buenos Aires de 18 a 20. Como todas las restantes compañías extranjeras dice en su propaganda que ofrece grandes comodidades al pasaje: cama con ropa, pan fresco y vino en todas las comidas. Los cocineros y camareros son españoles para atender mejor al pasaje y el servicio médico es gratuito. El agente de esta compañía en Vigo es D. Estanislao Durán que, como muchos armadores gallegos no consiguieron dar el salto a la navegación a vapor, y se convirtieron en consignatarios de empresas extranjeras¹⁰.

Los buques solían ser de 5 a 6.000 Tm. y más de 2.000 c.v.; los más activos fueron el Clyde, Thames, Magdalena, Danube, Ebro... A su regreso, después de atracar en Vigo, terminaban su viaje en Southampton.

- La Cía de Navegación de vapor al Pacífico cubría el trayecto a Lisboa, Río de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires y puertos del Pacífico, sobre todo Valparaíso. Su agente en Vigo era D. Manuel Barcenas y Franco. Los barcos que hacían este recorrido eran el Orissa, Oropesa, Orellana, Oravia, Yorkshire, Iberia, Lake Megantic, Liguria... su porte y condiciones semejantes a las dichas para la anterior compañía y, como ella también transportaba el correo. Al regreso además de atracar en Vigo lo hacía en los puertos de La Pallice, Rochelle y Liverpool.

- La Cía London y Hamburg Shipping tenía una serie de barcos que unían los principales puertos de Escocia, Francia y España. Su agente en Vigo era la viuda e hijos de J. Barreras. Transportaba pasajeros y mercancías para los puertos de Burdeos y Leith, y en el de Vigo se trasbordaba para los vapores que hacían el viaje a América. Su principal vapor era el Dale del que no tenemos datos sobre su arqueo y potencia.

- Las ALEMANAS, eran la Cía Hamburguesa Sudamericana que, ella sola, mantenía 32 vapores en el servicio con Brasil y el Río de la Plata. Su consignatario en Vigo era D. Enrique Mulder. Como mencionamos en la Cía Mala Real inglesa llevan sus barcos camareros y cocineros españoles, magníficas literas, la comida es típica española y la asistencia médica es gratuita¹¹. En América del Sur remontan el Río de la Plata hasta los puertos de S. Nicolás y Rosario. A su regreso después de atracar en Vigo se dirigen sus barcos a Hamburgo.

¹⁰ "Si ata a década dos sesenta do século pasado, os armadores dos buques eran galegos, a partir de entón e coa introducción do vapor polas navieiras extranxeiras, una parte relevante deles pasaron a ser consignatarios das mesmas, mantendo as redes xa establecidas". Alejandro Vázquez González, Alguns aspectos do transporte da emigración galega a América (1850-1930), pág. 122, in V Xornadas de Historia de Galicia.

¹¹ Estas condiciones eran generales, las encontramos en la publicidad pagada por cada compañía naviera en el Faro de Vigo, y solía venir agrupada en la misma pág. y sección del periódico.

- La Cía Norddeutscher Lloyd (Mala Imperial Alemana) hacía el servicio entre Vigo y los puertos de Plata, Montevideo y Buenos Aires, directamente. Su agente en Vigo era D. Augusto Barcena Franco. Sus barcos no hacían cuarentena al no tocar en los puertos de Brasil. Sus condiciones son idénticas a las explicadas anteriormente para las demás compañías. Entre sus barcos tenemos el Aachen, Mark, Halle, Borkum, Norderney, Willehad, etc. Los barcos de esta compañía a su regreso tocaban en Vigo, Southampton, Amberes y Bremen.

Esta misma Cía hacía el servicio a la I. de Cuba, saliendo de Villagarcía para La Habana, Cienfuegos, Manzanillo y Santiago de Cuba con los buques Mainz, Coblenz y Roland, que invertían de 10-12 días en la travesía. Las condiciones de navegación son semejantes a las de las demás cías.

- Las FRANCESAS, eran la Mensajerías marítimas que hacían el servicio entre Vigo y Brasil y Río de la Plata, tocando en los puertos de Lisboa, Recife, Bahía, Río de Janeiro, Montevideo y Buenos Aires. El viaje al Brasil lo realizaban en 11 días y al Río de la Plata en 18. Su agente en Vigo era D. Francisco Tapias. Algunos buques salían de Vigo, iban a Leixoes y de allí se dirigían a Santos para terminar en Montevideo y Buenos Aires.

- La Cía Cargadores reunidos (chargeurs reunis) hacía el servicio directo desde Vigo a Montevideo y Buenos Aires y, seguidamente, se dirigía a los puertos de Acapulco, Mazatlan y Guaymas, estos dos últimos en el Golfo de California y para los que admitía carga. Su agente consignatario en Vigo era D. Antonio Conde e hijos.

- Las ESPAÑOLAS, eran la Línea de vapores Arrotegui dedicada al servicio con la I. de Cuba, uniendo directamente Vigo con La Habana, Matanzas, Santiago de Cuba y Cienfuegos... Su agente en Vigo y Villagarcía era D. Antonio Conde e hijos. Los barcos que destinaba a este servicio eran el Comino, Madrileño, Santanderino y Euskaro...

- La Cía Trasatlántica hacía el servicio con Cuba y México. Salían sus barcos de Bilbao, Santander, La Coruña, Vigo, directamente para La Habana y Veracruz; en La Habana enlazaba con vapores que hacían el trayecto Venezuela-Colombia, y los que se dirigían a Santo Domingo y S. Pedro de Macoris (Rep. Dominicana). Por medio del ferrocarril de Panamá conectaba con las compañías de navegación del Pacífico por lo que admitía el pasaje y carga para estos puertos.

Otros barcos de la Cía salían de Barcelona y en Cádiz recibían pasaje trasbordado de los barcos que procedían de Havre, Bilbao, La Coruña, Villagarcía, Vigo, Oporto y Lisboa. Desde Cádiz atracaban en los puertos de Las Palmas, Río de Janeiro, Santos, Montevideo y Buenos Aires, desde aquí se dirigían a Punta Arenas, Coronel y Valparaíso. Su agente en Vigo era D. Antonio López de Neira. Sus buques eran el Alfonso XII, Buenos Aires, Cataluña, P. de Satrústegui...

- La Cía Vapores trasatlánticos de A. Folch (antes F. Prats y Cía de Barcelona) hacía el servicio mensual y regular a la I. de Cuba, atracando en los puertos de La Habana, Guantanamo, Santiago de Cuba y Cienfuegos. El agente consignatario en Vigo era la Viuda e hijos de J. Barreras. Sus buques eran el José Gallart, Argentino, Miguel Gallart, Berenguer el Grande, Juan Forjas y Puerto Rico¹².

Para aproximarnos al volumen de emigrantes que transportaba cada una de estas navieras a América, a falta de otra fuente, contamos con la liquidación de las pólizas de licencias de embarque, pagadas por los distintos consignatarios, a razón de 10 pts. por expediente de emigrante.

¹² Esta Cía establece un servicio mensual a la isla de Cuba por medio de sus vapores:

José Gallart	6.000	Tm	Berenguer Grande	6.000	Tm
Argentino.....	6.000	"	Juan Forjas.....	4.500	"
Miguel Gallart.....	5.000	"	Puerto Rico	3.500	"

Cuadro nº 5: Distribución porcentual del transporte de emigrantes de las compañías navieras desde Vigo (X-1902 a IX-1903)

<u>CONSIGNATARIO BUQUES</u>	<u>Nº PASAJEROS</u>	<u>VALOR PÓLIZAS</u>	<u>CÍA DE NAVEGACIÓN.</u>	<u>% PASAJEROS</u>
D. Antonio Conde	1.503	14.890 pts	Arrotegui Cargadores reunidos	47'4
D. Estanislao Durán	682	6.820	Mala Inglesa	21'5
D. Enrique Mülder	560	5.585	Hamburguesa	17'7
D. Antonio López Neira	39	390	Trasatlántica	1'2
D. Manuel Barcena	260	2.595	Navegación Inglesa	8'2
D. Francisco Tapias	77	770	Mensajerías marítimas	2'4
D. Augusto Barcena	49	487	Norddeustcher Lloyd	1,5
Vda. de J. Barreras e hijos	-	-	London y Hamburg Sh.	-
" " "			Vapores tr. A. Folch	-
TOTAL	3.170	31.537 pts.		99'9

Los resultados se refieren a los emigrantes que salen desde el puerto de Vigo para América, del mes de octubre de 1902 a septiembre de 1903, y que se repartiría así: 29'7% irían en barcos ingleses, el 19'2% en buques alemanes, un porcentaje quizá inferior incluso al 10% en barcos franceses (2'4% en los navíos de Mensajerías marítimas) y, el resto, aproximadamente un 40%, en barcos españoles, de la Cía Arrotegui.

El número de emigrantes embarcados dado por los agentes consignatarios durante el año (X-1902 a IX-1903) es de 3.170, mientras que el contabilizado a través de los datos suministrados por el Faro de Vigo es de 2.612, pero hay que tener presente que en ese año nos encontramos con 38 viajes en los que se omite dar el número de emigrantes embarcados, y que representan cerca de otros 2.000 emigrantes más, con lo que la cifra dada y liquidada por los consignatarios peca por defecto.

IV.- Duración y periodización de los viajes a América

El Faro de Vigo, ocasionalmente, nos informa que se ha recibido un telegrama en la dirección del puerto de Vigo, anunciando que ha llegado a su destino sin novedad, tal o cual barco, lo que nos permite conocer fielmente el tiempo de duración del viaje, que suele coincidir, con ligeras diferencias, con lo manifestado por la compañía naviera.

De la Cía Mala Real Inglesa hemos elegido los tres barcos que realizan, regularmente durante todo el período, más viajes: el Clyde hace 51, el Danube 52 y el Magdalena 49, más o menos unos 10 viajes al año. Ateniéndonos a los datos del Faro hemos distinguido el viaje de Vigo a Pernambuco, Bahía, Río, Montevideo, Buenos Aires y regreso por Lisboa a Vigo, es decir viaje de ida y vuelta al Río de la Plata, del trayecto Vigo, Cherburgo, Southampton y regreso a Vigo. Los resultados son:

Cuadro nº 6: Duración del viaje al Río de La Plata y a Southampton

<u>Tipo de viaje mencionado.</u>	<u>CLYDE</u>	<u>DANUBE</u>	<u>MAGDALENA</u>
Vigo-América S.-Vigo	Med. 45'4 días	46'9 días	46'9 días
Vigo-Cherburgo-South.-Vigo	9,7 "	18'8 "	12'8 "

En general los resultados del viaje a América del Sur no varían mucho de un barco a otro, la media, contando el tiempo que están atracados en puerto, es de unos 23 días, cifra que no difiere mucho de la

dada por la Cía en su propaganda, 20 días, vanagloriándose de ser la naviera cuyos vapores hacen los viajes más rápidos.

Analizando la secuencia de los distintos viajes nos encontramos con unos intervalos, en los 3 vapores, elevadísimos y que contrastan con los demás en el trayecto a Cherburgo y regreso a Vigo. Creemos que se trata de una operación de carenado de los bajos y puesta a punto del buque, y que debía efectuarse cada 5/6 viajes, es decir, un poco más de medio año de funcionamiento. Esta reparación se realizaba siempre en un puerto inglés o al menos en Europa, ya que no encontramos una elevación anormal en la duración de los viajes a América del Sur.

De la Cía de Navegación del Pacífico hemos estudiado el ritmo de salidas y llegadas de cinco barcos: el Orissa, que hace 14 viajes en todo el período, el Oropesa 16, el Orellana 18, el Oravia 14 y el Liguria 14, aproximadamente 3 viajes por año. Esta línea tocaba los puertos de Vigo, Lisboa, Pernambuco, Bahía, Río de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaíso y regreso a Vigo, desde aquí se dirigía a La Pallice, Rochela y Liverpool. Por la naturaleza de los datos del Faro tenemos que distinguir entre los viajes de Vigo -puertos de la costa atlántica de América del Sur, Valparaíso y regreso a Vigo, y el que llevaba de Vigo -puertos franceses - Liverpool y Vigo para reemprender el viaje al Pacífico. Estos barcos de 5.000 Tm. de registro y 2.000 C.V. admitían pasajeros para los puertos del Brasil, Río de la Plata y Valparaíso, llevaban la correspondencia y disponen de las comodidades generales de alojamiento, comida y servicio médico indicado anteriormente.

Cuadro nº 7: Duración del viaje al Río de la Plata y Valparaíso

<u>Tipo de Viaje</u>	<u>ORISSA</u>	<u>OROPESA</u>	<u>ORELLANA</u>	<u>ORAVIA</u>	<u>LIGUARIA</u>
Vigo-Valpar.-Vigo	73'7	81'9	75'8	72'8	73'4
Vigo-Liverpool-Vigo	126'3	122	133'5	115'8	112'8

También en este caso los resultados no difieren mucho de un barco a otro, las diferencias más acusadas están en un 10%, y la media de duración del viaje a Valparaíso es de unos 38 días, englobando la estancia en los puertos en los que se va atracando, es decir unos 15 días más que al Río de la Plata. El análisis de las fechas de salida no indica un condicionamiento por las circunstancias meteorológicas del canal de Magallanes, tan importante en la navegación a vela¹³. A pesar de ello comprobamos que a su regreso de cada viaje, cada barco, debía ser revisado cuidadosamente, hasta el punto de permanecer en dique seco unos 3 meses, considerando el otro mes como período normal de ir de Vigo a los puertos franceses mencionados y terminar en Liverpool.

De la Cía Hamburguesa hemos escogido cuatro barcos para seguir el ritmo de los viajes: el Cap Roca hace 26, el Cap Verde 25, Santos 20 y el Tijuca 19, lo que representa una media anual por vapor de 4,5 viajes. Los barcos de esta Cía salían de Hamburgo y tocaban los puertos de Cherburgo, Funchal (Madeira), Montevideo, Buenos Aires, Rosario y San Nicolás y regreso. No atracaban en ningún puerto del Brasil, por lo que no guardaban cuarentena, según la propaganda de la Cía.

Una característica propia de estos viajes es que el número de viajes de regreso con emigrantes es muy superior al de los de ida a América, hecho que contrasta con las demás Cías, en las que ambos tipos de viaje se asemejan, siendo ligeramente mayor el número de viajes a América. Este hecho obliga a efectuar otro tipo de operaciones a la hora de calcular la duración de los trayectos.

¹³ Estudiando las fechas de salida de los barcos que se dirigen a los puertos del Pacífico como Valparaíso, encontramos que todos los meses del año salen buques: E,1; F,3; M,4; A,3; M,3; Jn,1; Jl, 1; A,4; S,4; O,4; N,2; D,3. El canal de Magallanes es zona de grandes vientos que dificultan extraordinariamente la navegación, de forma que los veleros deben tener muy en cuenta las condiciones meteorológicas para emprender su paso, cosa que parece no ser tan importante con los buques a vapor.

Cuadro nº 8: Duración del viaje al puerto del Rosario y S. Nicolás (Plata)

<u>Tipo de viaje mencionado</u>	<u>CAP ROCA</u>	<u>CAP VERDE</u>	<u>SANTOS</u>	<u>TIJUCA</u>
Vigo-Rosario-Vigo	49'00	57'6	50'4	65'8 días
Vigo-Hamburgo-Vigo	26'4	25'8	26'3	29'3 "
Vigo-Rosario-Hamburgo-Vigo	77'7	88'6	101'6	90'9

Los resultados, con excepción del Tijuca, son aceptables y vendrían a suponer que de Vigo al Río de la Plata y regreso se tardarían unos 50 días, 25 para el trayecto hasta Rosario, lo que concuerda con los datos obtenidos para la Cía Mala Real Inglesa. Las diferencias del Tijuca pueden deberse a ser el barco que menos escalas hace en Vigo a la ida, la desproporción es de 5/14 y, es al regreso de América del Sur, cuando recalán en Funchal (Madeira), lo que puede influir en el alargamiento del viaje. La coincidencia en la duración del viaje desde Vigo a Hamburgo y regreso es casi total en todos los vapores, 26 días.

De la Cía Mala Imperial Alemana hemos analizado las fechas de salidas y entradas del puerto de Vigo de los barcos: Aachen que realiza 15 viajes, Borkum 7, Mark 9, Bonn 10, Nordeney 12 y Pfalz 15. El vapor Mark y Pfalz sólo tocan en Vigo a su regreso de América. El trayecto que realizan los buques de esta Cía es: Bremen, Amberes, Southampton, Montevideo y Buenos Aires. A su regreso atracan en Funchal (Madeira), Lisboa, Vigo y el resto de los puertos hasta Bremen.

Cuadro nº 9: Duración del viaje al Río de la Plata

<u>Tipo de viaje mencionado</u>	<u>AACHEN</u>	<u>BONN</u>	<u>BORKUM</u>	<u>MARK</u>	<u>NORDENEY</u>	<u>PFALZ</u>
Vigo-Río Plata-Vigo	56	60'3	64	?	62'6	?
Vigo-Amberes-Bremen-Vigo	26	25	40	?	44	?
Bremen-Plata-Funchal-Vigo	77'7	83'7	?	83'3	96	83'9

La duración del trayecto de Vigo al puerto de Bremen y regreso es semejante al calculado, por el mismo procedimiento, para el puerto de Hamburgo, así como al tiempo del viaje entre estos puertos y los del Río de la Plata. Las diferencias son mínimas. La forma de actuar de ambas Cías es casi idéntica, de ahí la concordancia de los resultados.

De la Cía Mensajerías Marítimas estudiamos las fechas de los viajes de los vapores Amazone que hace 8 viajes, Atlantique 18, Bresil 10 y Chili 13. Esta Cía hacía el servicio a los puertos de Brasil y del Río de la Plata. El número de viajes con emigrantes que salen de Vigo casi duplican al de los que regresan (32/17), fenómeno totalmente contrario al advertido en las Cías alemanas. En el viaje tocaban los puertos de Vigo, Leixoes, Lisboa, Manaus, Montevideo, Buenos Aires y a su regreso volvían a Burdeos.

Cuadro nº 10: Duración del viaje al Brasil y Río de la Plata

<u>Tipo de viaje mencionado</u>	<u>AMAZONE</u>	<u>ATLANTIQUE</u>	<u>BRESIL</u>	<u>CHILI</u>	<u>CORDILLERE</u>
Vigo-Burdeos-Vigo	28	26	24	27	28'8
Vigo-Amér.Sur-Burdeos-Vigo	128	121'5	136'9	137	119
Vigo-Brasil-Plata-Vigo	61	69'5	?	?	56

Sorprende el elevado tiempo que transcurre entre la salida de Vigo para Burdeos y su vuelta al mismo puerto, lo que no puede relacionarse con la distancia entre ambos puertos, y que puede deberse a que estos buques a su vuelta de América tuvieran que ser convenientemente desinfectados y hasta guardar cua-

rentena¹⁴. El hecho constatable es que apreciamos una duración mucho mayor en relación con los realizados por otras compañías a otras partes de América del Sur.

De la Cía Cargadores reunidos hemos estudiado las fechas de salida y entrada del puerto de Vigo de sus vapores Amiral Aube, Amiral Baudin y Carolina que, en todo el período efectúan 8, 6 y 4 viajes, respectivamente. Todos estos viajes se realizan de Vigo a puertos de Brasil y América del Sur y nunca regresan con emigrantes gallegos.

Los barcos de esta compañía hacían el trayecto del puerto de Dunkerque, El Havre, Burdeos, Vigo, Tenerife, Brasil, puertos del Río de la Plata y, ocasionalmente, se dirigían a los puertos del Pacífico, concluyendo en Acapulco, Mazatlan y Guaymas, estos dos últimos en el Golfo de California. Al regreso no tocaban en Vigo, iban directamente al Havre o Dunkerque. El barco que parece -por el ritmo de sus viajes, así como por su duración- especializado en los trayectos largos que concluían en el Golfo de California era el Carolina que, en los cinco años, sólo realiza cuatro viajes cuyas duraciones son 341, 457 y 604 días. El resto de los barcos combinaban la línea con los puertos de Brasil, Montevideo y Buenos Aires con el trayecto más largo que iba hasta el Golfo de California, la secuencia parece ser 2 de 8, es decir, uno de cada cuatro.

Cuadro nº 11: Duración del viaje al Brasil, Río Plata y Golfo de California

<u>Tipo de viaje mencionado</u>	<u>AMIRAL AUBE</u>	<u>AMIRAL BAUDIN</u>	<u>CAROLINA</u>
Dunkerke-Vigo-PLata-D.-Vigo	97	100'7	-
Dunkerke-Vigo-Plata-Califor.-Vigo	320	429	399 (se omite 1)

Por la diversidad de las duraciones de los viajes de vapores de esta Cía creemos que no tenían una línea regular, estaban sujetas a modificaciones según pasajeros y carga. Algunas veces se dirigían a los puertos del estado de Pará (Belem), de la Amazonia (Manaos) y de allí iban a los puertos del Río de la Plata. Este trayecto les exponía a contagios y a tener que pasar cuarentenas desde el momento en que se produjeran algunas enfermedades en el barco.

De la Cía Arrotegui, española, estudiamos las fechas de los viajes de los buques Comino con 8 viajes, Euskaro 8, Gaditano 11, Madrileño 14, y Santanderino 11, todos ellos a la isla de Cuba y en el sentido de ida, nunca al regreso tocan en el puerto de Vigo.

Estos vapores comenzaban su viaje en Liverpool, recorrían los puertos españoles del Cantábrico, La Coruña, Villagarcía, Vigo y de aquí, después de embarcar los emigrantes, se dirigía a los puertos cubanos de La Habana, Matanzas, Santiago y Cienfuegos. A su regreso atracaban en La Coruña, en donde desembarcaban los emigrantes retornados y tocaba en los puertos mencionados anteriormente para volver a realizar el mismo trayecto.

Cuadro nº 12: Duración del viaje Vigo-Habana-Liverpool, puertos Cant. -Vigo

<u>Tipo de viaje</u>	<u>COMINO</u>	<u>EUSKARO</u>	<u>MADRILEÑO</u>	<u>GADITANO</u>	<u>SANTANDERINO</u>
Id. del cuadro	112'8	107'8	111	112'9	115 días

Esta Cía se dedica exclusivamente a cubrir la línea de servicios entre los puertos españoles y europeos (ingleses) con la isla de Cuba. La secuencia de estos viajes, de media, es de unos 110 días, y cada 5 ó

¹⁴ Las noticias sobre cuarentenas de buques no son escasas: El 6-1-1900 en el Faro, sobre el Clyde "ayer regresaron del lazareto los 105 pasajeros que trajo". El 26-6-1900, el Bahía regresó con 63 pasajeros de Buenos Aires y Rosario y Sta. Fe trae "patente sucia de desinfección". El 2-7-1900 el Clyde de regreso de América del Sur tuvo 4 defunciones a bordo y por eso fue al lazareto.

6 viajes debían entrar en dique seco para ser limpiados de fondos y revisados, ya que encontramos en todos estos barcos un ritmo semejante de 5 ó 6 viajes con esta duración y uno muchísimo más largo a continuación que oscila entre 280 y los 190 días. En algunos casos no nos extrañaría que algunos de estos espaciamientos largos se debieran a la obligación de tener que guardar cuarentena por motivos sanitarios.

De la Cía Trasatlántica y A. Folch (antes F. Prats) hemos escogido los barcos Alicante que hace 5 viajes (3/2) en el año 1901 y el Puerto Rico con dos viajes y de la Cía A. Folch. El primero realiza dos a Manila por Port Said, canal de Suez, Adén, Colombo, Singapoore y Manila, saliendo de Liverpool y tocando en Vigo. Estos viajes son sorprendentemente, muy rápidos, uno dura 99 días y el otro 122, ida y vuelta, y, seguidamente, se dedicará a la línea con América del Sur por el puerto de Cádiz a donde irán a hacer trasbordo otros barcos de cabotaje entre puertos españoles. El tiempo que tarda en emprender de nuevo viaje para Manila desde Vigo es de 18 días, después de su primer regreso. La Cía Trasatlántica tenía también la línea de Venezuela-Colombia servida por el Buenos Aires que salía de Barcelona, Málaga, Cádiz, Canarias, Puerto Rico, Habana, Puerto Cabello y La Guaira. Admitía pasaje y carga para Veracruz y Nueva York. En este trayecto el Puerto Rico de A. Folch que iba a la isla de Cuba tardó 272 días, cifra que hay que aceptar con reservas, ya que se trata de un solo caso.

De lo que no cabe duda es que estas compañías ofrecían un viaje más rápido, más cómodo, más seguro, en condiciones más saludables por atenciones médicas, higiénicas, de comidas y espacio que los efectuados en veleros durante buena parte del siglo anterior¹⁵. Sobre el costo del viaje estimaremos que para las rentas familiares campesinas gallegas de comienzos de siglo, era elevado y estaba sometido a impuestos estatales que encarecían el mismo. El gallego prefirió, a pesar de esta circunstancia, pagarse el pasaje sin depender de las promesas colonizadoras de empresas americanas, que intentaban captar a emigrantes de la tierra, ofreciendo el viaje gratis. La emigración gallega se realiza en base a vínculos familiares, vecinales, de amistad o parroquiales, en los que se tenía más confianza, se estaba seguro de su apoyo en caso de necesidad, los que les informarían del mercado y condiciones de trabajo, y, también muy importante, porque este sistema les permitía tener noticias continuas de sus allegados, amigos y vecinos que habían dejado en Galicia. El viaje mínimo a los puertos de Montevideo y Buenos Aires para este período debía ser ligeramente inferior a las 200 pts.¹⁶, mientras que a la isla de Cuba representaba unas 210 pts., cifra ligeramente superior a la del precio del pasaje al Río de la Plata, a pesar de su menor distancia y que parece deberse al flujo migratorio muy superior hacia estos lugares del cono sur americano que a la isla de Cuba¹⁷.

IV.- La emigración gallega a través de las listas de embarque

Como hemos dicho anteriormente, se trata de las listas de emigrantes que presentan los agentes consignatarios de las Cías. de buques en Vigo a las autoridades para que autoricen su embarque, y comprueben si están debidamente reintegradas con las pólizas pertinentes. Son listas de los años 1902 a 1905, suelen realizarse en papel impreso, tamaño folio, y suelen informar del sexo, edad, lugar de procedencia y

¹⁵ La duración del viaje a La Habana pasó de 45 días en 1850 a menos de 21 días en 1870, en ese período el trayecto Vigo-Río de la Plata pasó de 60 días a 25 días con el paso de la vela al vapor. "Reducción tan significativa facilitou a emigración ó acortar os posibles sufrimentos e incomodidades derivados da estancia nos buques..." Alejandro Vázquez González, op. cit. pág. 126. Los buques de la Cía de A. Folch ofrecen "estufas de desinfección durante el trayecto para prevenir la propagación de enfermedades contagiosas, además de asegurar asistencia médica gratuita". Faro de Vigo.

¹⁶ Precios calculados sobre los diagramas de barras representados en el trabajo de Alejandro Vázquez González, pág. 128-29, a partir del valor del índice 100 y la magnitud del diagrama en los años de comienzos del XX.

¹⁷ Parece que la mayor afluencia de emigrantes a los países del Río de la Plata hizo que el coste del viaje fuera un poco más barato que a La Habana. La política de los armadores es la de asegurarse unos ingresos regulares y así un tráfico más intenso favorecía la reducción del viaje. Idea expuesta por Alejandro Vázquez González en su obra.

destino en América de cada uno de los emigrantes. En todos estos años encontramos 263 folios en los que figuran 8.831 emigrantes que no pueden considerarse, en absoluto, el total de los emigrados por el puerto de Vigo, hay que tomarlas como una especie de muestreo al azar -las listas que han llegado a nosotros- y que, sin embargo nos facilitan toda una serie de datos interesantísimos sobre la emigración.

Gracias a estas listas podremos establecer el porcentaje de la emigración por sexos, determinar aquellas zonas y provincias en las que la presencia de la mujer es mayor, ver si se puede relacionar con formas específicas de transmisión de bienes, mandas o legados. Realizar la tabla o pirámides de edades de los emigrantes por sexo y establecer aquellas características peculiares con relación a la pirámide general de Galicia en esos años. El aspecto más interesante, creemos, que será el poder averiguar la incidencia de la emigración por municipios en cada una de las provincias gallegas, para ello lo que hicimos fue calcular el porcentaje medio de emigrantes por provincias y municipio con relación a la población total en ese momento, seguidamente distinguimos entre los municipios en los que ese porcentaje supera mucho la media provincial, los que están alrededor de la media y aquellos que se sitúan por debajo, de manera que así tendremos los municipios con mucha emigración, normal o muy baja, para después poder indicar algunas de las posibles causas que motivaron esa emigración.

Las listas también nos dicen el número de matrimonios o familias que emigran con relación con el total, si es mayor el número entre los emigrantes gallegos o de fuera de la región, su destino en América, etc. A pesar de tratarse pues, de una fuente sumamente deficiente, puede suministrar datos valiosos que otras no son capaces o no pueden hacerlo. Hemos procurado aprovecharla al máximo, aunque sin forzarla y teniendo presente sus limitaciones.

Tal y como se encuentran las listas en las que predominan aquellas que carecen de fecha, a veces falta el nombre del barco y también el lugar de destino, hemos estimado conveniente dar los datos globales para todo el período y no año por año, como hubiera sido nuestro deseo.

Cuadro nº 12: La emigración a través de Vigo según las listas de embarque.

<u>PROVINCIAS</u>	<u>HOMBRES</u>	<u>MUJERES</u>	<u>TOTAL</u>	<u>% DE MUJERES</u>
LA CORUÑA	431	109	540	20'2
LUGO	460	405	865	46'8
ORENSE	1.825	645	2.470	26'1
PONTEVEDRA	2.058	847	2.905	29'2
Tot. GALICIA	4.774	2.006	6.780	29'6
FORÁNEOS DE GALICIA	1.317	734	2.051	35'8
TOTAL GENERAL	6.091	2.740	8.831	31

La emigración es mayoritariamente masculina, más de los 2/3, pero este porcentaje ha experimentado grandes variaciones con relación a épocas anteriores, en que la presencia de la mujer emigrante era sumamente rara, sobre todo en la zona de las Rías Bajas¹⁸. Las condiciones penosas que representaba la

¹⁸ En los archivos parroquiales de Hío (Morrazo) hasta el siglo XX sólo encontramos dos partidas de defunción de mujeres emigrantes. Parece ser que influyó en este hecho la implantación en la zona de la manda matrilineal, por la que las hijas se casan en casa de los padres, suelen ser mejoradas y resultan beneficiadas en relación a los hombres. Vid. Hilario Rguez. Ferreiro, Estructura y comportamiento de la familia rural gallega: Los campesinos del Morrazo en el XVIII, in La Documentación notarial y la Historia, Santiago, 1984.

¹⁹ Las condiciones a bordo de los veleros eran penosas por falta de espacio, promiscuidad de sexos, falta de higiene, frecuentes malos tratos a los pasajeros que podían llegar a la casi venta... Alejandro Vázquez González, op. cit. 131. Las difíciles condiciones en que se realizaba el viaje, el que la emigración se intensifica en las épocas de crisis y la mortalidad diferencial por sexos, favorable siempre a las mujeres, hace que la tasa de mortalidad entre los emigrantes llegase a triplicar a la de los que quedaban en sus casas. Vid. Hilario Rodríguez Ferreiro, La emigración del Morrazo a América, a través de los archivos parroquiales, in Revista da Comisión Galega do quinto centenario nº 7, pág. 55 y ss.

travesía del Atlántico en veleros retraía a las mujeres, ya que hay que tener presente que los riesgos de mortalidad llegaban a triplicar a los normales¹⁹.

La provincia que presenta un porcentaje más alto en las mujeres emigrantes es Lugo, motivado por su especial sistema de transmisión de la herencia y el predominio de su familia troncal, que prima al hijo mayor²⁰. Estas características se mantienen también en la emigración temporal a Castilla. El bajo porcentaje que presenta Orense puede deberse a su sistema de reparto de los bienes patrimoniales familiares de forma más igualitario. La razón de este hecho en La Coruña la desconocemos.

Los datos del cuadro nº 12 son suficientemente elocuentes. El puerto de Vigo es el punto de salida de emigrantes de las provincias de Orense y Pontevedra, las dos representan cerca del 80% del total de la emigración gallega. Teniendo presente las diferencias evidentes en el volumen demográfico de ambas provincias se puede concluir que en estos primeros años del siglo XX la intensidad migratoria es mayor en Orense que en Pontevedra.

El cuadro nº 13 nos indica que la edad de emigración es muy amplia, encontramos niños recién nacidos que van con sus padres y ancianos de más de 90 años. Las provincias de Pontevedra y Lugo son las que envían emigrantes aún en edad activa, siendo las edades más altas de 62 y 66 años, respectivamente. En ambos casos se trata de zonas en las que imperan sistemas de herencias desigualitarias y en las que la casa actúa como verdadero imán de la familia. Las otras dos provincias nos sorprenden con emigrantes de más de 90 años, mayores familiares que atravesarían el océano, no para trabajar, sino para reunirse con sus familiares con los que pasarían los últimos años de su vida; en Orense predomina el sistema de herencia igualitario entre los hijos y falta la casa como núcleo protector y cohesionador de la familia; el caso de La Coruña lo desconocemos de ahí que no nos arriesguemos a emitir ninguna hipótesis que explique este comportamiento.

IV. 1. - Lugar de destino de los emigrantes

Algunas listas de embarque nos indican el lugar al que se dirigen cada uno de los pasajeros de los buques que parten de Vigo. En total encontramos 2.982 emigrantes de los que conocemos su destino: a Brasil van el 20'4% (607), al Río de la Plata el 63'8% (1.904), y a la isla de Cuba el 15'8% (471). Este resultado, teniendo presente que nos encontramos a comienzos del siglo XX, inmediatamente después de la guerra de Cuba y Filipinas, parece correcto.

La zona que ejerce una mayor atracción es Buenos Aires y Montevideo con cerca de los 2/3 del total, y Brasil supera, en estos años y por poco tiempo, a Cuba como centro de recepción de emigrantes gallegos. Las ciudades que destacan como lugar de desembarque de estos emigrantes son: Santos, Río de Janeiro, Belem e incluso Manaos; en la isla de Cuba se dirigen la mayoría a La Habana.

Los barcos que hacen el servicio del Pacífico apenas sí llevan emigrantes a Valparaíso o Manila, su pasaje es sobre todo para el Río de la Plata. Los barcos que enlazan con Manila tienen como principal misión la de repatriar a los españoles que aún quedaban en estas islas, terminando estos viajes a partir de 1904. A la ida cargan en Vigo importante número de cajas de conservas, la industria boyante de la ciudad en este período²¹.

²⁰ En Lugo predomina la familia extensa y múltiple abarcando a cerca de los 2/3 del total de la población. En esta provincia regía el sistema de mejora a favor del primogénito y la dote era a cuenta de las legítimas de los hermanos/as que tomaban estado; de esta forma se pretendía que la casa patrimonial familiar no sufriese menoscabo. Vid. Pegerto Saavedra, Casa y comunidad en la Galicia interior (1750-1860), in Parentesco, familia y matrimonio en la Historia de Galicia, ed. Tórculo.

²¹ Son frecuentes las menciones en el Faro de Vigo de buques que cargan cajas de conservas, además del pasaje. Así, el 12-4-1901 el Magdalena embarcó 247 cajas de conservas. El 16-5-1901 el Antonio López cargó para Manila 218 bultos de sardina, 108 barriles de sardina y 100 cajas de conservas. El 18-5-1901 el Nile cargó 536 cajas de conservas para Cherburgo. El 4-9-1901 el Montevideo en viaje a Manila carga 265 cajas de conservas. El 24-1-1902 el Antonio López embarca para Manila 14 Tm. de conservas. Las noticias de este tipo podrían multiplicarse.

IV.2.- Distribución por sexo y edad de los emigrantes gallegos.

Para su estudio lo que hicimos fue establecer los grupos de edad de 0-10, 11-20, 21-30,... hasta el final, con el fin de poder comparar con las pirámides de población gallegas del trabajo de J. de Juana y Manuel A. Fernández²². Los resultados obtenidos fueron:

Cuadro nº 13: Distribución de los emigrantes gallegos por edad, sexo y provincia.

Grupo Edad	PONTEVEDRA				ORENSE				LUGO				LA CORUÑA			
	Homb.	%	Muje.	%	Homb	%	Muje	%	Homb	%	Muje.	%	Homb.	%	Muje.	%
0-10	249	8'6	78	2'7	221	9'2	70	2'9	47	5'4	53	6'1	22	4'2	6	1'1
11-20	292	10'1	121	4'2	171	7'1	93	3'9	137	15'8	171	19'8	28	5'3	16	3
21-30	333	11'5	152	5'3	210	8'7	84	3'5	29	3'4	14	1'6	11	2'1	4	0'8
31-40	267	9'2	75	2'6	190	7'9	69	2'9	58	6'7	27	3'1	17	3'2	3	0'6
41-50	397	13'7	144	5	157	6'5	54	2'2	71	8'2	50	5'8	9	1'7	4	0'8
51-60	499	17'2	272	9'4	302	12'5	78	3'2	94	10'9	78	9	77	14'7	22	4'2
61-70	11	0'4	5	0'2	126	5'2	38	1'6	24	2'8	12	1'4	49	9'3	3	0'6
71-80					160	6'6	71	2'9					158	30'1	37	7
81-90					173	7'2	62	2'6					37	7	11	2'1
+ 90					55	2'3	30	1'2					8	1'5	3	0'6
TOTAL	2.048		847		1.765		649		460		405		416		109	
		2.895				2.414				865				525		

La pirámide de edades por provincia realizada en base a porcentajes obtenidos en cada decena, sobre el total de la población, permite sacar algunas conclusiones:

1.- Se aprecia un notable cambio en relación a la edad de emigración del XIX. En este siglo los emigrantes con edades comprendidas entre los 21-40 años representaban el 70% del total, es decir primaban las edades óptimas para el trabajo, entre los 11-20 años encontramos casi un 15%, que en parte se debe a los inconvenientes legales puestos por las autoridades españolas para evitar la emigración de los mozos en quintas o con edades próximas a la llamada a filas. A comienzos del siglo XX la situación ha cambiado, las edades modales son de 57 años para ambos sexos para Pontevedra, 54 y 71 para Orense, 78 para ambos sexos para La Coruña y 16 para Lugo, la única provincia que mantiene un comportamiento decimonónico.

2.- En Pontevedra las edades con mayor frecuencia de emigrantes son de los 51-60 años, tanto en hombres como en mujeres. El comportamiento de los dos sexos por edades parece semejante, hay un incremento de los 21-30 años, descienden de los 31-40, y a continuación, vuelve a intensificarse. Parece que se establecen dos etapas de emigración: la primera, a edades tempranas, cuando todavía no se ha contraído matrimonio, con la finalidad de reunir un capital que permita establecerse y casarse a su regreso a Galicia y, seguidamente, cuando la familia tiene hijos y las dificultades económicas surgen de nuevo, el padre vuelve a emprender el camino de la emigración. Si en el XIX el número de emigrantes solteros supera a los casados, (60-40%), ahora parece que los papeles se han invertido y son los hombres casados, mayores, los que en mayor número emigran.

3.- En Orense se aprecia una notable presencia de niños/as menores de 10 años, que acompañan a sus padres en la emigración, y que denotan la presencia de familias enteras embarcando para América, Brasil y Río de la Plata, con los problemas de desarraigo que esto supone. Nos parece una prueba de la

²² Nos referimos a las pirámides de población de Galicia que figuran en la pág. 65 del trabajo cit. ut. supra. La intención es la de comparar por grupos de edad el porcentaje de población gallega y el de los emigrantes, para determinar en qué edades repercutió más la emigración.

falta de peso y fuerza de atracción de la casa como elemento integrador de la familia. Destaca claramente la edad de 51-60 años como la de mayor número de emigrantes, seguida de la de 21-30 años. Esta estructura por edades parece indicar que gran parte de la emigración orensana es definitiva, para afincarse en el país de recepción, sin esperanzas o proyectos de regreso. De ahí que emigren personas de más de 71 años y en gran número.

4.- En la pirámide de Lugo nos encontramos varias características propias como son: el alto porcentaje de mujeres emigrantes, la temprana edad de emigración comparada con las restantes provincias, de los 11-20 años nos encontramos el mayor flujo de emigrantes, éste se retrae de los 21-30 años y de nuevo vuelve a acentuarse a partir de los 31, alcanzando un nuevo máximo de los 51 a los 60 años. De nuevo volvemos a encontrar -así lo creemos- las dos etapas de la emigración en la vida del emigrante gallego. Hay que destacar el papel de la luguesa emigrante, arrastrando los mismos peligros y dificultades con los que tenía que enfrentarse el hombre. Su comportamiento por edad y porcentualmente es semejante al calculado para los hombres emigrantes.

5.- La Coruña presenta también unas características peculiares: En primer lugar, el número de emigrantes coruñeses por Vigo es muy reducido, hecho natural por tener su propio puerto, con un movimiento de buques y pasajeros semejante al de Vigo. Por esta razón no sabemos si estos emigrantes pueden constituir una muestra en pequeño del total de su emigración o, si por el contrario se trata de casos especiales que distorsionan el fenómeno. Por su pirámide de edades advertimos que son los emigrantes de mayor edad. El porcentaje máximo se da en las edades de 71-80 años, tanto en hombres como en mujeres. Los porcentajes relativos a las edades del período activo óptimo son muy bajos. Parece como si se tratase de familiares mayores a los que se les reclama para que pasen sus últimos días con sus allegados de ultramar, o bien de personas que no irían a trabajar, sino a visitar a sus hijos casados o establecidos en América.

6.- Calculando la edad media de los emigrantes por provincia a base de multiplicar el número de cada grupo por la edad media, encontramos los siguientes resultados: Para Pontevedra resulta 33'85 años para los hombres y 35'88 para las mujeres; para Orense, 44'96 y 44'48; para Lugo, 32'54 y 28'3; y, para La Coruña, 60 y 55'6 años. Estos datos se avienen a las características indicadas anteriormente. Es Lugo la única provincia que presenta unos datos semejantes a los obtenidos para la emigración del XIX, en las restantes, la edad media se ha elevado, sorprendiendo las calculadas para La Coruña.

IV.3.- La emigración municipal por provincias gallegas.

Las listas de embarque, en su mayor parte, nos dicen el lugar de origen de los emigrantes gallegos y, a través de este dato, podemos calcular la incidencia de la emigración a comienzos del XX, por provincia y municipio.

Los resultados relativos a Lugo y La Coruña deben tomarse con reservas, así vemos que los municipios lucenses con más alto porcentaje de emigrantes están todos ellos situados en la zona sur de la provincia, cercanos a las vías de comunicación con Orense y el puerto de Vigo, se trata de aquellos ayuntamientos más alejados de La Coruña. Únicamente hay que destacar la excepción de Abadín que, situado al N. de la provincia, más cercano al puerto de La Coruña, y que arroja un alto porcentaje de emigrantes por Vigo.

Los municipios lucenses con alta emigración son: Chantada, Carballedo, Pantón y Monforte de Lemos. Si comparamos estos datos con los relativos a los municipios lucenses que han perdido o ganado población en el censo de 1910 vemos que han perdido población Pantón, Saviñao, Sober, Folgoso de Caurel y Puebla de Broullón, en lo que coincide con nuestros datos, pero se contradice totalmente en lo que se refiere a Monforte de Lemos que gana población en el censo de 1970 y a comienzos del XX resultaba ser uno de los municipios con mayor emigración.

Para la provincia de La Coruña, siguiendo el mismo procedimiento y comparando con los mismos datos del censo de 1970, vemos que las diferencias son mucho mayores que las encontradas en Lugo. Así, Santiago gana población y a comienzos del XX era el municipio con mayor porcentaje de emigrantes, Muros y Camota se comportan de la misma manera. No encontramos más comportamientos contrarios a los que había a inicios del XX.

En la provincia de Orense los municipios con mayor emigración, a principios del XX, son los situados en el SE (Cualedro, Oimbra, Verín, Castrelo del Valle, Riós, Mezquita y Villardevos...) y luego una pequeña zona en el NO. próxima al Ribeiro y, aislado queda el municipio de El Barco. Parece ser que son las zonas vitivinícolas las que sufren en estos años los efectos de la filoxera y se ven obligadas a emitir emigrantes para atenuar los efectos de la crisis. Hoy tenemos que El Barco ha ganado población apoyado en una producción vinícola de calidad y fama y, sobre todo, en la explotación masiva de pizarras, Verín también ha aumentado su población aunque en proporciones menores y, La Gudiña se ha beneficiado de las mejoras en infraestructuras llevadas a cabo en los últimos tiempos (ferrocarril, carreteras,) y, sólo Villardevos, Riós y Castrelo del Valle continúan perdiendo población tanto en la emigración a los países de Europa Central como a otras zonas del país. La distribución de los municipios emigrantes ha cambiado bastante de comienzos del siglo a 1970.

La provincia de Pontevedra también muestra grandes transformaciones: los municipios de la antigua provincia de Tuy, Vigo, Porriño, Salceda de Caselas, así como los situados en el curso del Miño, cuando éste empieza a ser frontera con Portugal, Arbo y Creciente, son los que muestran un porcentaje más elevado de emigración y, la mayor parte de ellos, hoy en día, han conocido crecimientos espectaculares de su población, constituyéndose en polos de atracción, como sucedió con Vigo y Porriño. Todos los municipios de litoral han conocido un auge demográfico considerable paralelo con el desarrollo económico de la zona, basado en las industrias derivadas del mar, la pesca y facilidad en la comunicación. Así zonas como la península del Morrazo y del Salnés que, desde el siglo XVIII, habían emitido grandes cantidades de emigrantes han conocido en el XX una época de auge demográfico, cortando la corriente emigratoria. La actividad conservera de pescados explica en estos años de comienzos de siglo este cambio de coyuntura y tendencia poblacional²³. Hoy, los municipios con alta tasa de emigrantes son los del interior, marginales, montañosos como Covelo, Lama y Creciente.

IV.4.- La emigración foránea por el puerto de Vigo.

El análisis de las listas de embarques de emigrantes nos permiten conocer el lugar de procedencia de aquellos que no son de la región. En total son un poco más de los 2.000, lo que representa un 23% de los emigrantes totales que embarcan en Vigo. Esta emigración foránea de Galicia presenta unos rasgos propios especiales con relación a la gallega:

1.- El porcentaje de mujeres es superior a la media gallega, un 29%, frente a un 35'8%. Esto parece indicar que se trata de una emigración con una presencia mayor de familias enteras entre su contingente, y que se trata de una emigración con intención de establecerse definitivamente en América.

2.- Emigran a edades más tempranas que los gallegos en estos años de principios del XX, ya que a partir de los 50 años prácticamente cesa la emigración.

3.- En el decenio en que se concentra casi el 40% del total de emigrantes es de los 21-30 años, los años de plenitud de rendimiento de la población activa, coincidiendo este fenómeno en ambos sexos.

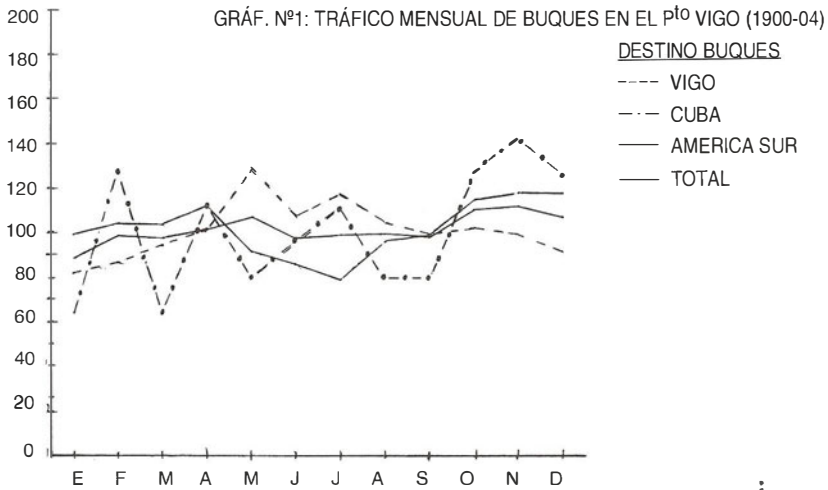
4.- La media general de la edad de emigración es de 27'6 años para los hombres y 25'83 para las mujeres, muy inferiores a las obtenidas para las provincias gallegas.

²³ Hay que tener en cuenta que a finales del XIX se da por primera vez en Cangas el paso de la salazón a la conserva, método introducido por Massó. Vid. Hilario Rguez. Ferreiro, *Consecuencias del establecimiento de los fomentadores catalanes en las Rías Bajas en el siglo XVIII*, in Homenaje al prof. Antonio Eiras Roel, Santiago, 1990. Esta técnica conservera se extendió, rápidamente, por todas las Rías, fomentando una coyuntura económica claramente alcista y que se nos muestra en los espléndidos edificios, de esa época, de la ciudad de Vigo.

5.- El origen de estos emigrantes es, como era de esperar, en su mayor parte, de las provincias de León, Salamanca y Zamora. Entre las tres provincias reúnen 1.593 emigrantes de ambos sexos, el 78'9% del total. Sorprende, hasta cierto punto, comprobar que a continuación se sitúa Oviedo, cuando el Principado contaba con puertos en los que poder embarcarse.

6.- Entre los emigrantes no nacionales encontramos americanos, destacando 46 argentinos, 43 brasileños, 16 uruguayos, 40 portugueses y 7 cubanos y ya en menor cuantía alemanes, franceses, ingleses, italianos y suizos.

7.- Las listas de embarque de cada barco certifican la existencia de ciertos modismos en la emigración. En las mismas se aprecia como emigran de las mismas zonas grupos enteros de familias, jóvenes, hombres y mujeres aislados que, de esta forma afrontarían los riesgos, dificultades, incidentes, etc. solidariamente, en un sistema de ayuda mutuo. Así aparecen nombres seguidos de personas procedentes de la misma parroquia, de parroquias próximas pertenecientes al mismo municipio, de forma que se puede pensar que emprendieron todos los trámites al mismo tiempo y se dirigen todos ellos al mismo destino en América.



GRÁF. Nº2: MOVIMIENTO DE PASAJEROS EN EL P^{to} VIGO (1900-04)

