

La emigración portuguesa a través de puertos gallegos (1891-1956)

JULIO HERNÁNDEZ BORGE

Universidade de Santiago de Compostela

RESUMEN

Galicia, particularmente el puerto de Vigo, desempeñó un papel importante en la emigración exterior portuguesa, sobre todo en las primeras décadas del siglo XX, cuando el éxodo afectó a un mayor número de personas. En este artículo se analiza la evolución temporal de esta corriente y los factores que influyeron en ella.

Palabras clave: Emigración portuguesa, puertos, Galicia.

ABSTRACT

Galicia, particularly the port of Vigo, played an important role in the international Portuguese emigration, especially in the early 20th century, when the departures affected a lot of people. In this paper the chronological evolution of this migration current is analysed as well as its determining factors.

Keywords: Portuguese emigration, ports, Galicia.

Dentro de las grandes corrientes migratorias contemporáneas que durante buena parte de los dos últimos siglos afectaron a las poblaciones europeas llevando a otros continentes, fundamentalmente al americano, a muchos millones de personas, la participación portuguesa ocupa un lugar destacado, no sólo en términos absolutos (más de dos millones de personas entre 1880 y 1960), sino, sobre todo, en valores relativos, es decir, si ponemos en relación el contingente de emigrantes con la población de Portugal. Por las magnitudes que adquirió y por el papel desempeñado en la vida portuguesa, hecho tan reflejado en la literatura, se afirma que “la emigración forma parte del *ethos* cultural de Portugal” (Brettell, 1991, 23). La corriente transoceánica lusitana coincide en muchos

aspectos con la española, tanto en las causas que motivaron la marcha y en los efectos que produjo, como en su ritmo cronológico o, parcialmente, en el destino (en el caso portugués hubo más polarización en este sentido, ya que Brasil absorbió la mayor parte de los emigrantes). También hubo un gran paralelismo entre los dos Estados ibéricos en el aspecto legislativo o en el relativo a la recogida del movimiento en estadísticas específicas.

Los estudios que analizan la emigración lusitana a Ultramar utilizan generalmente, como es lógico, las estadísticas portuguesas, que recopilan el número de emigrantes salidos de manera legal por puertos de su país, con lo cual tienen la “laguna” de los que partieron por ellos de una forma clandestina o de los que utilizaron puertos de otros países, que en el caso de Portugal fueron mayoritariamente españoles. Por ello en el presente estudio se realizará el análisis de la corriente migratoria portuguesa que no utilizó puertos de su país para el desplazamiento, circunscribiéndome en este caso a los gallegos, aunque realice comparaciones con el total de embarcados o desembarcados a través del conjunto de puertos españoles. El período cronológico considerado abarca de 1891 a 1956, porque, de esta forma, se considera tanto la etapa de máxima intensidad emigratoria portuguesa en la corriente ultramarina como su declive y la recuperación, pasajera, de los años posteriores a la Segunda Guerra Mundial.

1. LAS FUENTES ESTADÍSTICAS Y SU CONTENIDO

Para conocer cuantitativamente los datos acerca de los portugueses que utilizaron puertos gallegos en sus migraciones exteriores existe en España una serie estadística que abarca un largo período de tiempo y que, aunque con el transcurso de los años cambió de denominación y fue publicada por distintos organismos, facilita información de un mismo hecho: los pasajeros embarcados o desembarcados por puertos españoles con destino u origen exterior. Me refiero, para el período objeto de estudio, a la “Estadística de la emigración e inmigración de España”, publicada para los años 1891-1911 por el Instituto Geográfico y Estadístico, posteriormente denominada “Estadística de pasajeros por mar”, también del Instituto Geográfico y Estadístico en la etapa 1912-1918, de la Dirección General de Estadística en 1919 y de la Jefatura Superior de Estadística para el trienio 1920-1922; a partir de 1923 se denominó “Estadística del movimiento de buques y pasajeros por mar con el exterior”, siendo editada sucesivamente por el Servicio general de Estadística (datos de los años 1923-1925) y por el Instituto Geográfico, Catastral y de Estadística (1926-1934); los datos de los años posteriores fueron publicados por el Instituto Nacional de Estadística en las obras “Movimiento de buques y pasajeros por mar con el exterior” (decenio 1935-1944) y “Estadística del movimiento de buques y pasajeros por mar con el exterior” (decenio 1945-1954 y bienio 1955-1956).

Esta larga serie estadística es la principal fuente española de información para analizar las salidas o las entradas de súbditos portugueses por las fronteras marítimas

hispanas y por ello la usaremos en el presente trabajo, ya que otras fuentes, que existen coetáneamente en España, o bien no traen información sobre los extranjeros o están demasiado dispersas. Lo primero ocurre con las “Estadísticas” publicadas por el Consejo Superior de Emigración (y, sucesivamente, por la Dirección General, la Subdirección General y la Inspección General de Emigración) entre 1909 y 1935, que facilitan datos sobre los españoles que tenían el concepto legal de emigrantes, es decir, aquellos que se proponían “abandonar el territorio patrio con pasaje retribuido o gratuito de tercera clase o de otra que el Consejo Superior de emigración declare equivalente” (Art. 2º de la Ley de emigración de 21 de diciembre de 1907). Lo segundo, es decir su carácter disperso, tienen las “Memorias” de las Juntas de los diferentes puertos españoles, que también recogen el tráfico de pasajeros registrado en los mismos y, mucho más, las “Listas de embarque” hechas por consignatarios, armadores o capitanes de los buques, que facilitan información de datos personales del emigrante.

De todos modos conviene señalar que la serie estadística utilizada presenta algunos inconvenientes. Entre estos últimos hay que destacar el hecho de que contabiliza, como su nombre indica, los pasajeros que se desplazaron por vía marítima a través de puertos españoles, lo cual es un concepto más amplio que el de emigrante, si bien, especialmente en la época estudiada, se trata de dos realidades muy próximas. Un segundo inconveniente es que la información viene expresada por provincias marítimas y, aunque en la mayoría de los casos había en España un solo puerto autorizado para el tráfico de pasajeros por cada provincia, en la de Pontevedra hubo dos: Vigo, el más importante de todos y Vilagarcía de Arousa-Carril, que no solió representar más del 10% del tráfico del puerto vigués (Vázquez González, 1988, 84); en A Coruña no hay este problema al estar concentrado el movimiento de pasajeros en la capital provincial, ni tampoco en Lugo, porque en este caso no había autorizado ningún puerto.

También hay que señalar que las estadísticas no se refieren sólo a los pasajeros que salían para (o procedían de) América, si bien en el caso de los puertos gallegos este continente era netamente dominante en las líneas de los barcos que hacían escala en ellos. Por otra parte las cifras de la emigración portuguesa muestran una gran correlación entre emigración total y emigración hacia América, de modo que en la etapa más masiva de la emigración (1880-1930) se puede afirmar “que la emigración portuguesa es sinónima de la emigración a América” (Carmagnani, 1994, 126), sobre todo dirigida a Brasil.

Por último conviene precisar que las estadísticas utilizadas no presentan para los extranjeros tanta información como para los pasajeros de nacionalidad española, por lo que, aunque conozcamos su distribución en cuanto a entradas y salidas por las distintas provincias marítimas españolas, no ocurre lo mismo con el origen dentro de su respectivo país. No obstante, en el caso de los portugueses que utilizaron puertos gallegos para sus desplazamientos, sobre todo el de Vigo, podemos afirmar que eran mayoritariamente de la región septentrional, en primer lugar por la proximidad geográfica, factor reforzado por la mejora de las comunicaciones que se registró a finales del siglo XIX y que facilitó la realización del desplazamiento (desde 1886, con la apertura del puente

internacional sobre el Miño, Vigo quedó enlazado por ferrocarril con Portugal). También hay que citar las afinidades culturales y lingüísticas existentes entre Galicia y el Norte de Portugal. Pero sobre todo influyó el hecho de que fue la región septentrional lusitana la que proporcionó los mayores contingentes de emigrantes en la corriente dirigida a Ultramar, de tal modo que de los emigrantes portugueses habidos en el período 1890-1940 un 92% procedieron de los distritos del Norte, frente al 2,8% de la zona de Lisboa, 2,2% del Algarve y 0,7% del Alemtejo (Ribeiro, 1955, 128). Tampoco hay que dejar de mencionar el hecho de que la proximidad también facilitó a las redes de reclutamiento de emigrantes la información de los puertos gallegos para realizar el desplazamiento, incluso con el aliciente de poder hacerlo fuera del marco legal.

Aunque no sea este el momento de analizar las causas de la emigración portuguesa o, más concretamente, las de la región Norte de ese país, sí podemos destacar el hecho de que este espacio limítrofe con Galicia presenta muchas afinidades con la región del Noroeste de España, la más importante en la emigración a América, tanto en el aspecto geográfico como en el cultural, en el demográfico o en el socioeconómico (dominio de las pequeñas explotaciones agrarias). También coincidirían ambos territorios en la corriente emigratoria dirigida hacia países europeos desarrollados económicamente en el tercer cuarto del siglo XX, una vez que declinó la transoceánica (Lima, 1985).

2. EL FLUJO MIGRATORIO POR PUERTOS GALLEGOS

Entre finales del siglo XIX y mediados del XX la emigración exterior portuguesa conoció varias etapas: la primera, de crecimiento, alcanzó su máximo volumen en vísperas de la Primera Guerra Mundial, destacando el año 1912 con 88.929 emigrantes. Durante los años del mencionado conflicto bélico hubo un descenso del número de salidas por la inestabilidad internacional que causó y por las consiguientes repercusiones económicas (disminución del comercio ultramarino). Después de la guerra se produjo una recuperación de la corriente (64.783 en 1920), hasta que el crac económico de 1929 y las restricciones impuestas por los países americanos, particularmente para Portugal las de Brasil (la propia Constitución brasileña de 1934 restringió la inmigración, fijando un sistema de cuotas a imitación de Estados Unidos) por ser el principal destino de la emigración portuguesa, trajeron consigo una nueva caída de las cifras en el cuarto decenio de siglo, especialmente entre 1930 y 1935, puesto que a partir de 1936 se advierte una recuperación que fue poco duradera por la aparición de un nuevo conflicto bélico internacional (la Segunda Guerra Mundial), que provocó un nuevo corte en la corriente migratoria transoceánica de Europa hacia América (en 1943 hubo 893 emigrantes portugueses). Habría que esperar hasta finales de los años cuarenta para que la emigración lusitana, particularmente la dirigida a América, volviera a cobrar un nuevo esplendor, que también fue poco duradero (desde mediados del sexto decenio de siglo se inició el declive definitivo de esta corriente) y no llegó a alcanzar las cotas del decenio 1906-1915

(la cifra más alta de emigrantes se registró en 1952 con más de 47.000, cayendo por debajo de 30.000 en 1956 y 1957). A estas cifras “oficiales” de emigrantes habría que añadir un contingente más o menos importante de personas que salieron clandestinamente, cuya proporción varió de unas etapas a otras y cuyas características difieren de la emigración legal (Baganha, 1991).

Los promedios anuales de emigrantes portugueses de 1891 a 1955 son un claro reflejo de la tendencia evolutiva de esta corriente migratoria y de la importancia cuantitativa que alcanzó en determinados momentos, pero al estar basados en estadísticas oficiales no contabilizan, como es lógico, el total de emigrantes, puesto que a esas cifras habría que añadir las de los que salieron clandestinamente desde Portugal y las de los que utilizaron puertos de otros países para embarcar, que en el caso que nos ocupa en buena medida fueron gallegos.

CUADRO I
Promedio anual de emigrantes portugueses

1891-1895	31.676
1896-1900	22.325
1901-1905	25.668
1906-1910	39.585
1911-1915	54.255
1916-1920	30.899
1921-1925	31.431
1926-1930	33.519
1931-1935	7.491
1936-1940	14.358
1941-1945	3.545
1946-1950	14.528
1951-1955	38.235

Fuente: González-Rothvoss (1962) y elaboración personal

La evolución cuantitativa de los emigrantes portugueses que marcharon a través de España es paralela a la de los que lo hicieron por puertos de Portugal, con la única excepción del período 1936-1940 en que no se registra en los puertos españoles la recuperación comentada con respecto al primer quinquenio de los años treinta, por las condiciones particulares debidas a la guerra civil. Desde el punto de vista numérico no alcanzó grandes proporciones, puesto que a lo largo del período estudiado sólo rozó las 36.000 personas (35.857), que representaron el 2% de los que salieron por Portugal en el período 1891-1955 (en los promedios quinquenales esta cifra no solió rebasar casi nunca el 4%, salvo, un poco paradójicamente, a principios de los años treinta en que llegó hasta el 8,5%). Los valores más elevados de emigrantes se alcanzaron en vísperas de la

Primera Guerra Mundial: 2.939 en 1913 y 2.624 en 1912 y las más bajas a finales de la Segunda Guerra Mundial: 11 en 1944.

Lo que sí es destacable es la participación de Galicia en esta corriente emigratoria portuguesa por puertos españoles, ya que entre 1891 y 1956 salieron por ella cerca de las dos quintas partes del total (36,1%), superando en algunos años el 80%. También es importante la proporción de los pasajeros portugueses dentro del total de extranjeros que embarcaron en puertos gallegos, especialmente en las etapas de mayor éxodo migratorio (42,24% entre 1906 y 1910 y 38,36% entre 1911 y 1915).

Dentro de Galicia sobresalen por su volumen los puertos de la provincia de Pontevedra, especialmente el de Vigo, como lo refleja el hecho de que el 83,46% de los portugueses que partieron por Galicia lo hicieron a través de esta provincia marítima, quedando sólo una sexta parte para A Coruña (16,54%). Esta diferencia entre estas dos provincias gallegas es lógica, tanto por el hecho de que el puerto vigués está más cerca de la frontera portuguesa, como porque los barcos que se dirigían a Brasil (principal destino de los emigrantes lusitanos: 76% del total entre 1880 y 1960) y a los países del río de la Plata recalaban sobre todo en Vigo, en tanto que en el puerto coruñés (como en los del Cantábrico en general) fue más destacado el tráfico con Cuba.

También hay que subrayar el hecho de que el puerto de Vigo fue afirmándose con el correr de los años en el primer puerto español de emigración, lo que trajo consigo una decadencia de otros puertos, que en el caso de Galicia se hizo sentir en A Coruña (Hernández Borge, 1980 y 1997). Este hecho, que se puede percibir perfectamente a través de las estadísticas de pasajeros a partir de 1908, queda reflejado también en otros ámbitos, como es la prensa coruñesa de la época, que se hizo eco del descenso de las cifras de los emigrantes que utilizaban el puerto de A Coruña, achacando esta situación a las trabas y problemas que sufrían, mayores que en otros lugares. A modo de ejemplo, veamos algunas noticias entresacadas del periódico coruñés “La Voz de Galicia” en 1910, cuando ya era perceptible el descenso del tráfico de pasajeros:

En un artículo aparecido el 6 de enero de ese año bajo el epígrafe “La emigración y el puerto 15.000 pasajeros menos” se dice lo siguiente: “Vigo, Santander, Bilbao, Pasajes, son puertos que les brindan [a los emigrantes] facilidades mayores, y allí van a dejar su dinero y a perfilar sus documentos y a obviar cualquier triquiñuela de última hora”.

El 16 de febrero bajo el título “La emigración y el puerto” el articulista comenta el descenso en las cifras de pasajeros que usan el puerto coruñés del que dice “sufre de dos años a esta parte quebranto evidente por la disminución del tráfico emigratorio; de este tráfico que tantos beneficios reporta a nuestros puertos”, añadiendo, a propósito de las entradas: “En cuanto al regreso de pasajeros de América, la diferencia para La Coruña es todavía más sensible. El mal es viejo porque las compañías de navegación envían sus buques de retorno preferentemente o exclusivamente a Vigo”.

Como últimos ejemplos citaré los artículos aparecidos los días 6 y 9 de marzo titulados respectivamente “La emigración. Suprimiendo trabas” y “La emigración: siguen

las trabas”, en los que se pasa revista a algunos de los inconvenientes a que, según el mencionado periódico, se veían sometidos los emigrantes que usaban el puerto coruñés (malos tratos, registros excesivos, abusos policiales).

A tenor de todos estos datos podemos concluir diciendo que en Vigo se daban, para los procedentes de Portugal, dos de los mecanismos posibilitadores de la emigración: la proximidad geográfica, que facilitó los desplazamientos al reducir los costes y el tiempo, y la mayor oferta de barcos para realizar la travesía. Por ello la evolución de los pasajeros portugueses que salieron a través de puertos gallegos entre 1891 y 1956 tiene un paralelismo total con la de los que lo hicieron por la provincia de Pontevedra. En A Coruña, además de registrarse unas cifras mucho más bajas, a partir de 1936 dejó de haber emigrantes portugueses salidos por su puerto.

CUADRO II
Promedio anual de portugueses embarcados por puertos españoles

AÑOS	PROV. A CORUÑA	PROV. PONTEVEDRA	GALICIA	ESPAÑA
1891-1895	1	172	173	292
1896-1900	2	22	24	104
1901-1905	10	47	57	173
1906-1910	65	338	403	648
1911-1915	91	609	700	1.707
1916-1920	57(*)	63(*)	120(*)	307
1921-1925	84	242	326	411
1926-1930	115	429	544	1.038
1931-1935	6	66	72	637
1936-1940	-	13	13	189
1941-1945	-	5	5	169
1946-1950	-	21	21	571
1951-1956	1	93	94	769

(*) Faltan los datos de 1919

Fuente: Estadísticas españolas citadas y elaboración personal

Con relación a las entradas (portugueses que desembarcaron en puertos españoles) entre 1891 y 1956 lo hicieron 36.604, cifra ligeramente superior a la de los embarcados (747 personas de diferencia), con una evolución temporal en cierto modo paralela a la comentada para las salidas, por lo que hubo una tendencia de crecimiento en las primeras décadas, con la salvedad de que no se produjo el “bache” de los años de la Primera Guerra Mundial debido al aumento de retornos que provocó esta adversa coyuntura internacional, hecho que también ocurrió entre 1930 y 1935 durante la recesión económica mundial. La situación particular de España entre 1936 y 1939 provocó una nueva caída de las cifras de desembarcados y, ya a finales de los años cuarenta, el número de

pasajeros portugueses volvió a subir, coincidiendo con el restablecimiento de la corriente migratoria transoceánica, con valores que crecieron sobre todo a principios de los años cincuenta, dando las cifras más altas de todo el período.

CUADRO III
Promedio anual de portugueses entrados por puertos españoles

AÑOS	PROV. A CORUÑA	PROV. PONTEVEDRA	GALICIA	ESPAÑA
1891-1895	1	41	42	186
1896-1900	3	44	47	172
1901-1905	1	46	47	271
1906-1910	4	178	182	430
1911-1915	23	469	492	902
1916-1920	58 (*)	635 (*)	693 (*)	886
1921-1925	34	183	217	435
1926-1930	48	233	281	718
1931-1935	14	192	206	821
1936-1940	3	10	13	186
1941-1945	18	4	22	337
1946-1950	8	24	32	589
1951-1956	8	58	66	1.155

(*) Faltan los datos de 1919

Fuente: Estadísticas españolas citadas y elaboración personal

Por lo que se refiere a Galicia, los puertos de esta región absorbieron el 30,86% de los pasajeros de nacionalidad portuguesa que desembarcaron en España, cifra algo inferior a la que daban los pasajeros de salida. La tendencia evolutiva a lo largo del período considerado es bastante paralela a la del conjunto de España, habiendo en este caso una presencia absoluta de la provincia de Pontevedra (90,27% del total de portugueses entrados por puertos gallegos entre 1891 y 1956) frente a A Coruña (9,73%). Lo que sí conviene reseñar es que entre 1937 y 1946 fueron pocos los lusitanos que entraron por Galicia, no haciéndolo ninguno en dos fechas (1937 y 1938) y en otras no aparecen en los puertos de alguna de las dos provincias (1939 y 1942 en A Coruña y 1940, 1941, 1943, 1945 y 1946 en Pontevedra).

El saldo entre entradas y salidas queda bastante equilibrado en el conjunto del período analizado, aunque hay diferencias entre las distintas etapas cronológicas. Así, el período 1906-1915 y los años veinte fueron las de mayor saldo negativo (auge de las salidas), en tanto que el primer quinquenio del cuarto decenio de siglo (época de recesión económica) y los años de las dos guerras mundiales fueron los de mayor balance positivo. Entre las dos provincias marítimas gallegas hay algunas diferencias, puesto que, aunque en ambas fueron más numerosas las salidas, en A Coruña la diferencia a favor de éstas fue mayor (1.028 personas frente a 627 en Pontevedra) por el práctico monopolio

de las entradas a través de Vigo. En el conjunto de los puertos gallegos el número de portugueses embarcados superó al de los desembarcados en 1.655.

3. EL MARCO DE LA EMIGRACIÓN PORTUGUESA

Para interpretar correctamente este movimiento migratorio portugués a través de puertos de otro Estado, tenemos que recurrir a diversas variables.

En primer lugar hay que considerar cual era el marco legal existente en Portugal con respecto a la cuestión emigratoria. Y en este sentido hay que señalar que, si bien desde principios del siglo XIX se empezó a reconocer a los portugueses el derecho a abandonar el país, siempre y cuando no se infringiese ninguna ley ni se perjudicase a terceros (hecho que ya recoge la Constitución de 1838), en la práctica se dio una normativa legal bastante restrictiva, particularmente hasta los años setenta del siglo pasado, cuando las salidas comenzaron a hacerse masivas. Las medidas legislativas portuguesas restrictivas luchaban especialmente contra la emigración clandestina, formada en buena medida por los jóvenes que trataban de eludir el servicio militar y que podían acudir a compañías de “ganchos” perfectamente organizadas por todo el territorio portugués (Pereira, 1983, 35-36); hay que tener en cuenta que el flujo emigratorio en los últimos años del siglo pasado y en las primeras décadas del XX estaba compuesto muy mayoritariamente por varones de edades bastante bajas. También hay que citar a los que abandonaban Portugal por motivos políticos, buscando refugio en Galicia, quizá en algunos casos para marchar a América a través de esta región española (en 1912 año que dio la cifra más alta de portugueses embarcados en puertos gallegos hubo en Portugal un intento de contrarrevolución monárquica, que fracasó y que trajo exiliados a Galicia). Un reflejo de la lucha de las autoridades portuguesas contra la emigración clandestina a través puertos hispanos lo encontramos en los Acuerdos (como el del 19 de enero de 1897) que establecieron con el gobierno español para evitar los embarques de súbditos lusos, que incumplieran las normas establecidas por el Estado (González-Rothvoss, 1962). A propósito de esta cuestión reproducimos la cita recogida por Cassola Ribeiro referida a Tras-os-Montes en 1913 y en la que se alude directamente a esta cuestión: “que Tras-os-Montes venía siendo sangrado despiadadamente y tenía frontera abierta con agentes solícitos del lado de España para llevar a los puertos del Mediterráneo o de Galicia a los emigrantes que no iban a registrarse en el Gobierno Civil para figurar en la estadística oficial portuguesa” (Ribeiro, 1987, 32)

Además, las disposiciones legislativas portuguesas también se encaminaban a proteger al emigrante frente a abusos de agentes reclutadores, condiciones del viaje, situación en el destino, obtención de permisos y pasaportes, etc. En la Constitución de 1933 se recogen las obligaciones del Estado para con los emigrantes al establecer en el artículo 31.5º que debería “desarrollar la población de los territorios nacionales, proteger a los emigrantes y regular la emigración” (Ribeiro, 1986, 2).

Estas medidas legislativas fueron similares a las dictadas por el gobierno español. Así, por ejemplo, la Ley de emigración de 21 de diciembre de 1907 establecía en su artículo 57 que “el Gobierno promoverá la celebración de tratados internacionales, ya para evitar la emigración clandestina, ya para mejorar la suerte del emigrante”.

El carácter restrictivo de la legislación, que afectaba no solamente a las personas que por alguna causa no podían emprender la marcha, sino también a los agentes reclutadores de emigrantes (otro de los “mecanismos” que posibilitaron el desplazamiento ultramarino), no impidió la emigración fuera del marco legal, bien por puertos portugueses, bien por los de otros países como, en el caso de los gallegos, el de Vigo, el más próximo al Norte de Portugal, de donde procedían la mayor parte de los emigrantes. También favorecieron estos desplazamientos los representantes de Brasil en su afán por atender los fines de la política brasileña ampliamente abierta a la entrada de inmigrantes, como señala Halpern Pereira (1984, 152): “la inmensa tela de araña del reclutamiento se asentaba en múltiples y sobrepuestos escalones de apoyo activo. Un acuerdo tácito que, comenzando en el párroco y en el alcalde, se extendía a los gobiernos civiles y contaba con la colaboración activa de las autoridades consulares brasileñas instaladas en Oporto, en Lisboa o en Vigo, posibilitaba la adquisición de documentos falsificados que encubrían la ilegalidad de la emigración. Coexistían dos tipos de emigración clandestina: una sin pasaporte, que partía generalmente de Lisboa, y otra con pasaporte, que se efectuaba a partir de Vigo”.

La conexión con agencias de emigración y falsificación de pasaportes existentes en Galicia era indudable. Además, en esta región había más agencias que en otras partes de España, porque también era mayor en ella el volumen de emigrantes. El secretario del Consejo Superior de Emigración español decía en una Memoria presentada al Ministro de Fomento en 1912 (cuando el número de salidas estaba en su momento álgido): “Respecto a la documentación en general, se ha comprobado que se viene cometiendo una grave infracción, especialmente en Galicia y Asturias, donde existen varios centros que expiden documentaciones falsas cobrándolas a altos precios” (tomado de “El Correo de Galicia”, periódico de Santiago de Compostela, de 5 de enero de 1912).

Estos documentos falsos no sólo eran facilitados a españoles que trataban de emigrar clandestinamente, sino también a portugueses que algunas veces eran descubiertos y no podían marchar. Veamos un ejemplo de esto último a través de la noticia aparecida en el periódico “El Correo de Galicia” el 14 de septiembre de 1912 bajo el titular “Un portugués timado”: “A un portugués que había ido a Vigo con propósito de embarcar para América le timaron en aquella ciudad 210 pesetas. Llegó sin documentos, acompañado por un agente de embarques, que se ofreció mediante aquella suma a proporcionarle los papeles precisos para poder emprender viaje. Y cuando anteayer jueves pretendía embarcar a bordo de un transatlántico que le habían señalado se encontró con que la documentación era falsa, razón por la que fue rechazado”.

En otros casos, en cambio, podían efectuar el viaje, pudiendo citar como muestra de ello lo recogido en el Boletín nº 4 del Consejo Superior de Emigración

correspondiente al mes de junio de 1909, donde se da cuenta de un expediente que había incoado el inspector de emigración de Vigo con relación a un embarque de pasajeros en dicho puerto en el vapor Antony con destino a Nueva York. El inspector señalaba en su informe una serie de irregularidades que le hacían sospechar de un embarque clandestino. Aunque el Consejo Superior de Emigración falló en su sentencia a favor del consignatario del buque, por lo que se trae aquí esta referencia es por el hecho de que la mitad de los pasajeros embarcados en Vigo eran portugueses, lo que refleja, una vez más, la importancia de este puerto para la emigración lusitana, y porque el mencionado inspector decía lo siguiente: “hallé que lo efectuaron [el embarque en Vigo] 21 pasajeros de tercera clase, de los cuales 10 eran portugueses y los restantes españoles, que 4 de los portugueses confirmaron ante los carabineros que habían pagado por su billete 49 pesos”.

4. CONCLUSIÓN

Galicia, particularmente el puerto de Vigo, desempeñó un papel importante en la emigración portuguesa dirigida a América, especialmente en las primeras décadas del siglo XX, cuando el éxodo afectó a un mayor número de personas. Un reflejo de esta importancia lo constituyen las cifras relativas a los pasajeros embarcados o desembarcados por puertos gallegos, pero, de todos modos, estos valores deben ser considerados con algunas reservas, ya que no contabilizan a los portugueses que salieron clandestinamente. Además hay que señalar que entre 1891 y 1956 675 personas de las que entraron y 337 de las que salieron por puertos de Galicia figuran en las estadísticas sin que conste su nacionalidad, por lo que cabe suponer que algunas de ellas también fuesen portuguesas.

BIBLIOGRAFÍA

- Baganha, M^a I. B. (1991): Uma imagem desfocada. A emigração portuguesa e as fontes portuguesas sobre emigração. En “*Actas II Congreso de la Asociación de Demografía Histórica*”. Alicante, Instituto de Cultura Juan Gil Albert, pp. 161-175.
- Brettell, C. (1991): *Homens que parten, mulheres que esperan: consequências da emigração numa freguesia minhota*. Lisboa, Dom Quixote.
- Carmagnani, M. (1994): *Emigración mediterránea y América*. Colombres, Fundación Archivo de Indianos.
- González-Rothvoss Gil, M. (1955): *Leyes y realizaciones portuguesas. La emigración*. Madrid, Ministerio de Trabajo, Escuela Social.
- González-Rothvoss Gil, M. (1962): Las relaciones luso-españolas en el siglo XIX en materia de migraciones. *Revista Internacional de Sociología*, nº 80, pp. 555-564.
- Hernández Borge, J. (1980): Los puertos gallegos en la emigración española a América. *Pontevedra, Revista de la Excma. Diputación Provincial*, nº 0, pp. 41-52.
- Hernández Borge, J. (1997): Los puertos de Vigo y La Coruña en la última fase de la emigración española a América. En “*Dinámica litoral interior*”, Vol. II. Santiago, Servicio de Publicacións e Intercambio Científico da Universidade y A.G.E., pp. 813-820.
- Lima, J. de Silva (1985): Émigration et retours en Alto-Minho (Portugal): un bilan socio-économique du “salto”. *Révue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, pp. 505-524.
- Pereira, M. Halpern (1983): *Livre-câmbio e desenvolvimento económico*. Lisboa, Sá da Costa Ed.
- Pereira, M. Halpern (1984): *Política y economía. Portugal en los siglos XIX y XX*. Barcelona, Ed. Ariel.
- Ribeiro, O. (1955): Portugal. En “*Geografía de España y Portugal*”, Tomo V. Barcelona, Ed. Montaner y Simón.
- Ribeiro, F.G. Cassola (1986): *Emigração portuguesa. Algumas características dominantes dos movimentos no período de 1950 a 1984*. Porto, Secretaria de Estado das Comunidades Portuguesas.
- Ribeiro, F.G. Cassola (1987): *Emigração portuguesa. Regulamentação emigratória: do liberalismo ao fim da Segunda Guerra Mundial. contribuição para o seu estudo*. Porto, Secretaria de Estado das Comunidades Portuguesas.
- Vázquez González, A. (1988): La emigración gallega. Migrantes, transporte y remesas. En “*Espanoles hacia América. La emigración en masa, 1880-1930*”. Madrid, Alianza Ed., pp. 80-104.