

EMIGRACIÓN CLANDESTINA DE GRAN CANARIA
A VENEZUELA 1900/1960

M.^a JOSÉ FERNÁNDEZ MORALES

La presente ponencia trata sobre la emigración clandestina de la isla de Gran Canaria a Venezuela, desde primeros de siglo, fecha que se elige de una forma puramente simbólica, pero que supone el inicio de una corriente migratoria que aumenta año a año, aparte de que en este trabajo se incluye en sus fuentes la comunicación oral; y 1960, en que cambia este flujo migratorio, y aunque sigue la emigración a América, es la gran década de la emigración masiva a Europa, por la crisis económica que empiezan a sufrir los países iberoamericanos, y en concreto Venezuela.

El trabajo está dividido en dos apartados, en el primero se reflejan los datos recogidos en los fondos que posee el Ministerio de Asuntos Exteriores, tanto en su Archivo de Alcalá de Henares, como el de Madrid, además de consultar los periódicos de la época en las Hemerotecas Municipal de Madrid y Nacional. Como segunda parte, se efectúan una serie de encuestas-entrevistas, a emigrantes nacidos en la isla de Gran Canaria, y actualmente residentes en Venezuela, donde, a través de cada experiencia personal, se analizan los factores extrínsecos e intrínsecos que condicionaron al individuo a emigrar. La información recogida de esta forma, no sólo constituye una fuente histórica más, abarcando áreas donde la documentación escrita es inexistente, o una fuente alternativa que sirve para establecer correlaciones y/o contradicciones con la documentación escrita, sino que constituye por sí misma una fuente básica para conocer la estructura interna del grupo de estudio.

1. LA CLANDESTINIDAD EN LA DOCUMENTACIÓN HISTÓRICA

Venezuela, tanto legal como ilegalmente, era un lugar deseado para la emigración, sobre todo a partir del final de la II Guerra Mundial, dado que con una escasa población, 4.527.000 habitantes (Censo de 1945), recibía una renta anual de más de 500 millones de dólares, producto de las regalías estatales sobre la explotación de su petróleo. Ambos factores, económico y demográfico, contribuían a formar una potente región de gran capacidad receptora.

No obstante es preciso hacer constar que el potente aluvión de dólares produjo, sin embargo, una situación paradójica en lo económico, al desaparecer casi por completo la economía nacional. Así en estos años se exportan productos agrícolas y ganaderos y la exigencia de mano de obra y los elevados jornales que generaban, desquiciaron la economía nacional. Aunque éste era un asunto que no influye a los emigrantes, sino al contrario. Todos querían cruzar el Atlántico, y su número se vio incrementado por la situación originada en España a partir de 1939.

No es sorprendente pues que de forma legal o ilegalmente, se buscara una salida personal a la crisis colectiva.

Para emigrar legalmente había que tener la documentación en regla. Y uno de los requisitos imprescindibles era la Autorización o Visado de las Autoridades Españolas. Éste se conseguía presentando, o bien una Carta de Llamada a un familiar, que se extendía a veces a hermanos políticos y primos hermanos. O bien por un Contrato de Trabajo, donde a veces los emigrantes en su desesperación acudían a agencias sin escrúpulos que les hacían pagar elevados ingresos por contratos a veces ficticios, proporcionados por sus enlaces en Venezuela.

En una carta del Encargado de Negocios de España en Caracas¹, se solicita se amplíen las medidas para emigrar legalmente, asegurando que hay abundante trabajo, especialmente ampliado a los emigrantes canarios, para poner fin a la emigración clandestina.

De forma qué mejor manera que coger un barco pesquero, y al amparo de la noche poner proa a Venezuela, donde era fácil llegar, dadas las corrientes. Y así tenemos un informe del Subsecretario de la Marina Mercante en Madrid, del 25-5-49, donde nos dice que generalmente los emigrantes canarios se hacían con un barco pesquero que salía al mar a sus faenas, y se acercaba durante la

noche a un lugar convenido de la costa, donde embarcaban los emigrantes, incluso en algunos casos con violencia².

Al llegar a Venezuela, los emigrantes eran conducidos al penal de la Guasima, y así tenemos el caso de los ocupantes del velero «El Maruca», procedente de Gran Canaria, y salido de Santa Cruz de Tenerife, el 30 de noviembre de 1948, según relata «El Universal»³, que dice que llegó con 36 hombres, seis mujeres y ocho niños, de los que se ocuparía el Consejo Venezolano del Niño. Los hombres serían internados en el Estado de Carabobo. Sigue diciendo el artículo que con la llegada del «Maruca», suman treinta y uno los barcos llegados a aguas venezolanas, trayendo más de 1.332 inmigrantes sin la debida documentación legal, y siendo la totalidad de ellos canarios.

«El Universal» también nos informa de la llegada de otro barco que zarpó de Gran Canaria, «El Independencia»⁴, con treinta y seis inmigrantes indocumentados. Nos dice que este barco había sido robado a sus propietarios por la tripulación.

A veces un barco no conseguía llegar a su destino, como es el caso del yate francés «Coroman», donde a través de la reclamación que hace el dueño del barco, Marcel Bequet, según carta del 4 de abril de 1951 dirigida al Ministerio de Asuntos Exteriores⁵, nos enteramos de que su barco fue robado y pide la localización de su embarcación.

Según la documentación que con la misma referencia existe en el Ministerio de Asuntos Exteriores, el capitán del yate, Fernando Browne, que la llevaba en arrendamiento para la pesca experimental entre Málaga y Gibraltar, se dedicaba al tráfico clandestino de emigrantes. Y dicha embarcación, en uno de sus viajes, naufragó a la altura del puerto de San Luis, en Africa occidental francesa, llevando quince españoles que querían llegar a Venezuela, dos de los cuales se reintegraron a Tánger.

El barco naufragó a unos 100 kms. de dicho puerto, y al no tener autorización para entrar en esta colonia francesa, fueron enviados por las autoridades francesas a Port-Etienne, en Mauritania, a fin de que regresaran a Canarias, de donde había salido el barco por última vez.

De forma que estos emigrantes, en lugar de llegar a su destino, aparecieron en un lugar de Africa, lo cual por supuesto no era su intención. Aunque hay que suponer que esta misma embarcación ya había hecho esta misma travesía, pero sin llegar a naufragar. ¿Cuán-

tas veces más habría llevado emigrantes clandestinos con el mismo itinerario que pensaba realizar, y cuyo destino final era Venezuela? Seguramente que en varias ocasiones, y sólo sabemos de este viaje por el percalce que tuvo.

De la aventura de esta vieja goleta nos dice el libro de Rodríguez Martín⁶, que estudia la emigración clandestina, que la organización corrió a cargo de perseguidos políticos que compraron el barco en unas doscientas cincuenta mil pesetas, cuando su precio normal, dado el mal estado de la goleta, no iba más allá de las ciento cincuenta mil pesetas.

Sigue diciendo el autor que los emigrantes de este barco avituallaron el barco y fijaron el precio del pasaje en lo que cada uno de los emigrantes pudiera aportar. Algunos viajaron completamente gratis⁶.

En abril de 1949 llega a Caracas «La Providencia», con matrícula de Las Palmas de Gran Canaria, y un tonelaje de 20 Tm. y figurando como patrón un individuo llamado Manuel Guadalupe. La última salida del Puerto de Santa Cruz de Tenerife fue el 17 de julio de 1946, según informe que figura en el Ministerio de Asuntos Exteriores⁷. Esta embarcación, con 61 emigrantes clandestinos, estuvo en Arrecife de Lanzarote antes de zarpar para Venezuela, y llevaba como patrón a Gerónimo Padrón y se encontraban entre los pasajeros ocho mujeres y tres niños. Dice la información que algunos de los emigrantes eran artistas y uno de ellos llamado José Ignacio Ojeda, autor de numerosas obras teatrales, según su propia versión.

El relato de la travesía de esta balandra viene reseñado en «El Universal»⁸. Dice uno de los ocupantes de la nave que navegaron muchos días a merced de la brisa y que a la altura de Cabo Verde una enorme ballena casi les hace naufragar. Sigue el relato diciendo que golpeó la nave por un costado, haciendo virar en redondo, con el peligro de que se volteara. De este golpe dice el periodista que había quedado en el costado de babor una abertura que hizo peligrar la vida de todos.

Como se quedaron sin víveres se vieron precisados a hacer escala en la Guayana Francesa, dedicándose a hacer exhibiciones teatrales, ya que un buen grupo de ellos estaba compuesto por artistas. Así pudieron hacerse con algún dinero para adquirir comestibles hasta continuar rumbo a La Guaira; donde llegaron al cabo de unos días.

Por lo general, la mayoría de los integrantes de estos navíos eran hombres jóvenes, como los emigrantes del «Nublo», llegado a La Guaira en julio de 1950, donde todos los pasajeros tenían menos de veinte años, e interrogados por «La Esfera»⁹, dicen que habían llegado a Venezuela porque habían tenido noticias allá en Canarias de que la vida en Venezuela era mucho más fácil que en su tierra de origen. Deseaban trabajar, no importaba que fuera duro. Dice el periodista que le sorprendió la firmeza con que se expresaban para que por cualquier medio se les dejara permanecer en el país.

Estos emigrantes, si conseguían sobrevivir, después de la cuarentena, eran acoplados a los lugares que determinaba el Instituto Técnico de Inmigración y Colonización, que era el encargado de estos asuntos, desde la muerte del General Gómez, en diciembre de 1935.

En principio toda clase de inmigración era deseada, y así lo confirman los datos que sobre colonización existen. Estos datos se refieren en la mayoría de los casos a proyectos no llevados a la práctica o fracasados en sus primeros comienzos.

A partir de 1935 hubo varios proyectos tendentes a atraer inmigrantes europeos, principalmente españoles, entregándoles tierras y otras clases de ayudas gubernamentales.

El propósito a esta actuación parece ser que era llegar a que la población estuviera integrada por el 50% de venezolanos y otro tanto de extranjeros, a poder ser canarios, pero sobre todo blancos, ya que hay un proyecto poco solapado de blanquear la población. Como es la prohibición absoluta de emigrar negros.

De forma que, una vez pasada la cuarentena, a los emigrantes, aunque llegados de forma ilegal, mal que bien se les conseguía una documentación e iban a integrar una de las colonias que con altibajos, año tras año, creaba el Ministerio de Agricultura y Cría de Venezuela.

Lo importante es tener en cuenta que hasta aproximadamente el año 1950, la inmigración se considera como un factor positivo para integrar a la tierra en una economía de mercado, y como factor desencadenante de un mercado interno; persistiendo la visión de un país superdotado de recursos naturales, que sólo espera el concurso humano para su explotación.

A veces, en esta espera de destino, alguno de los integrantes no podía aguantar y se fugaba; como es el caso que relata «El Universal» de 28 de julio de 1950¹⁰, donde un canario, ocupante del velero

«Nublo», se lanzó al mar, al encontrarse el barco en la dársena del puerto de La Guaira.

Aunque el fin gubernamental era que estos inmigrantes y todos los demás fueran integrados en la agricultura, a través de los proyectos de colonización, hay que decir que la mayoría de ellos preferían quedarse en la ciudad de Caracas, abriéndose camino en el oficio que sabían o probando suerte en uno nuevo, como lo prueba el resultado de la mayoría de las entrevistas realizadas hasta ahora.

Además, al llegar a su destino, la mayoría de los emigrantes eran jóvenes, que querían olvidar los sacrificios que supone trabajar una tierra, y preferían probar fortuna en algo que diera resultados más inmediatos.

El caso particular de cada barco era una aventura, y así a veces algunos de estos emigrantes prefieren no seguir el viaje, como es el caso que se relata en el informe del Ministerio de Asuntos Exteriores de fecha 16-11-50¹¹. En él se dice que al llegar a Dákar el velero «Federico» algunos emigrantes prefirieron dejar la embarcación y regresar a Las Palmas. De forma que las autoridades francesas les enviaron a Port Etienn, para seguir viaje a Las Palmas, vía La Aguera.

Aunque éste es el caso concreto de un barco que llega muy lejos de su destino. A veces es cuando queda poco, cuando prefieren no proseguir, como es el caso que relata la siguiente entrevista:

«La mayoría de los que íbamos en el barco, que mire Vd. por dónde, no recuerdo cómo se llamaba, éramos de Las Palmas, como yo, y el viaje fué espantoso, se equivocó de rumbo el capitán, y no sé lo que pasó, pero en vez de desembarcar en Venezuela, llegamos al Brasil, y fué una sorpresa, pero dos chicos con los que había hablado durante toda la travesía dijeron que allí se quedaban, que igual les daba estar en un lugar u otro, que lo que querían era trabajar, de forma que no sé cómo lo consiguieron, pero cuando proseguimos el viaje, no estaban a bordo...»

El «Virgen del Carmelo», procedente de Las Palmas de Gran Canaria, siendo su destino Venezuela, en vez de ello nos lo encontramos en el territorio de Amapa en Brasil, donde dice que recaló el 13 de julio de 1950, según un informe del Consulado de España en Brasil¹². Dice que hasta saber qué se hace con ellos, se les alojó en una dependencia policial, donde no podían salir a la calle, que

deseaban salir de aquel territorio, y seguir el viaje a Venezuela, distante de esta ciudad 2 horas de avión, o 20 y tantas de vapor. Después de los trámites necesarios, se les permite embarcar de nuevo con rumbo a Venezuela. Hay que pensar la indefensión de estas personas, ya que no tenían papeles en regla para poder emigrar, como deja bien claro el informe, sin embargo se les permite embarcar de nuevo a su lugar de destino.

El «San Roque», un barco de Las Palmas de Gran Canaria, también llega a las costas brasileñas, con veinticinco pasajeros emigrantes a bordo, según Informe del Consulado de España en Brasil¹³. Este barco llega al Estado de San Luis-Marañón, arribando a la Isla de Itapera, el 11 de septiembre de 1950. Este informe es muy interesante, ya que hace una relación de los nombres y oficios de los emigrantes, todos ellos varones, y que reseña a continuación, y así nos encontramos con un zapatero, un comerciante, siete agricultores, un enfermero, dos marineros, dos encañadores (agricultor, especializado en poner cañas), dos carpinteros, un pintor, un soldador, dos motoristas, dos mecánicos, un estibador, un panadero y un sastre.

El «Joven Pedro» es otro barco que sale de Las Palmas con emigrantes clandestinos, aunque éste sí consigue llegar a su destino. Este velero era propiedad de Mauricio Padrón Fernández, y el Informe correspondiente no da más datos sobre el mismo¹⁴.

A partir de 1950 cada vez era más difícil salir adelante, como expresa el Embajador de España en Caracas, en carta del 9-1-51¹⁵, él dice que el trabajo en el campo abunda, pero el de las ciudades para obreros manuales y aun para otros que no lo son, ya empezaba a escasear, y pone como ejemplo las construcciones y obras viales, que aunque el ritmo era acelerado, mayor era el ritmo inmigratorio de obreros, que al invertir la ley de la demanda en ley de oferta, se produce la carencia de empleos. Dice el citado Embajador que cada vez se presentan más casos de inmigrantes que apenas tienen para comer y donde alojarse, empezando a haber solicitudes de repatriación.

El trabajo en la tierra entonces era muy duro. A los inconvenientes climatológicos había que sumarse la poca industrialización, a pesar de los esfuerzos del Instituto Nacional Agrario Venezolano.

A principios de los años 60 el proceso cambia, y ya no se dan las grandes afluencias de emigrantes clandestinos que van a ganarse la vida a Venezuela, dado que la situación económica cambia, aun-

que el proceso no se interrumpe bruscamente, pero el período de la gran afluencia clandestina ha terminado.

2. ENTREVISTA HISTÓRICA DE LA EMIGRACIÓN CLANDESTINA

Como segunda parte del trabajo se incluye la recogida de testimonios de emigrantes nacidos en la isla de Gran Canaria, y actualmente residentes en Madrid o Venezuela.

Aunque las entrevistas en muchos casos no se han podido hacer directamente con los propios interesados, sino a través de una encuesta/entrevista histórica, por residir éstos actualmente en Venezuela; se sigue manteniendo correspondencia con alguno de los informantes.

Las direcciones de los interesados las he conseguido a través de las Ordenes Religiosas, como los Capuchinos, que han tenido y tienen una asidua relación con Venezuela; de la Embajada de España en Venezuela; de la Casa de España en Caracas; del Instituto Español de Emigración en Madrid; de la Fundación Boulton en Caracas, dedicada a temas de emigración; y de familiares y amigos.

Como actualmente la situación económica se ha invertido, muchos de los antiguos emigrantes han solicitado una pensión asistencial con cargo al Gobierno Español. Así se sabe de muchos españoles que paradójicamente fueron allí a probar fortuna. También he conectado con varios emigrantes que actualmente viven en Madrid, con los que he mantenido una amplia entrevista. Este es el primer caso que relato, que llegó a Venezuela en junio de 1950 como emigrante clandestino. Era natural de Las Palmas de Gran Canaria, y dice que tuvo noticias de aquel país por un primo suyo, que había emigrado unos años antes. Dice que se embarcó en un barco sin que le vieran, pero mejor recojamos sus palabras:

«Me embarqué sin que me vieran, porque no me podía pagar el pasaje. Me escondí en la bodega donde había otros muchachos como yo, y cuando salimos a la mar abierta, trabajamos para conseguir las sobras de la cámara, porque teníamos hambre..., cuando llegó el barco, después de una no muy mala travesía nos dejaron saltar a tierra, y allí di mi nombre como si fuera un pasajero, y esto es lo que me había pasado, y sé que se hacía en más barcos...»

En el proceso de la emigración clandestina, podemos distinguir dos etapas: una primera, donde el móvil fundamental era el exilio político, bien por persecución por parte del bando que triunfó en España en 1939, o por disidencias con el régimen establecido. Y una segunda etapa, donde lo fundamental era el móvil económico, la posibilidad de conseguir un mejor nivel en una nueva patria, ya que la de nacimiento no colmaba las expectativas deseadas. No hay una separación fija entre estos dos períodos, pero podemos establecer el año de 1950 como el de la división. Es decir, hasta 1950 tenía un gran peso en la emigración clandestina el móvil político, y después de esta fecha, es la causa fundamental el móvil económico.

En la primera etapa los futuros emigrantes por lo general se ponían al habla con el dueño del barco que necesitaban, y negociaban el precio, que se pagaba a partes iguales entre todos los integrantes. Esta negociación se hacía de forma sigilosa, dado el carácter político de la emigración, y así tenemos la siguiente entrevista:

«Necesitábamos irnos porque no podíamos con un régimen como el de Franco, de forma que nos vinimos mi mujer y yo... Para conseguir dinero, hablamos con unos amigos que estaban en nuestro mismo caso, y que también estuvieran dispuestos a venir, también vinieron algunos campesinos, que como no tenían dinero venían con lo que podían, papas, uno de ellos trajo tres cerdos, y así conseguimos salir de noche, por miedo a que nos descubriera la Guardia Civil, y después de un viaje horrible, donde casi naufragamos cerca de las costas de Africa, conseguimos llegar...»

Aunque iban familias, la mayoría de los integrantes de la emigración clandestina de los dos períodos eran hombres jóvenes, como también es el caso de la siguiente entrevista, el cual vive actualmente en Caracas, con una de sus hijas:

«Yo vine aquí a Venezuela en el barco “El Nublo”, y llegamos en julio de 1950, tenía entonces 18 años y había nacido en Las Palmas de Gran Canaria, en las Islas Canarias, yo quería trabajar en lo que fuera, pero sobre todo quedarme en este país, porqué en el mío ni trabajo ni porvenir había... Al principio nos llevaron a un penal y sí que lo pasamos mal yo y unos amigos que me hice en la travesía, pero menos mal logró salir adelante

y hasta tengo actualmente unos ahorritos... Mi vida ya está aquí donde viven mis tres hijos que son venezolanos igual que mi mujer, pero el principio fué muy duro.»

Parecido es el caso de la siguiente entrevista, que actualmente también vive en Caracas:

«Yo llegué a Venezuela en el barco “La Providencia”, que salió de Las Palmas en la primavera del año de 1950. Tenía entonces 26 años y fui a aquellas tierras con gran ilusión. En Canarias trabajaba la tierra que había sido de mis padres, pero al morir mi madre y casarse de nuevo mi padre mis relaciones no eran buenas, además de que éramos cinco hermanos varones, de forma que decidí emigrar... Desde luego al llegar no quería dedicarme a trabajar de nuevo la tierra, de forma que después de un período que pasamos en la isla de La Orchila, y darnos los papeles, yo me quedé en Caracas a ganarme la vida trabajando de todo un poco, pero sobre todo de vendedor ambulante, y me fué relativamente bien. Ahora tengo una tienda, que espero dejar a mis dos hijos...»

Estos son los casos de varios hombres jóvenes en el momento de la emigración, que se repiten básicamente en varios casos, de las setenta entrevistas realizadas hasta el momento de emigrantes canarios a Venezuela.

A veces la supervivencia rozaba los límites de lo imposible, como es el caso de la siguiente entrevista:

«Yo nací en Las Palmas de Gran Canaria, y tenía 23 años cuando decidí emigrar con unos amigos, por si podíamos hacer fortuna. Nos fuimos en el barco “América”, pero cuando estábamos embarcando nos sorprendió la Guardia Civil, porque uno de los nuevos fué denunciado, ya que debía una pequeña cantidad de dinero a un vecino... Empezaron a disparar, aunque yo creo que disparaban al aire, porque no hirieron a nadie, pero tuvimos que abandonar parte de la carga en tierra, pero estábamos tan decididos, que en mi caso nadando, y otros compañeros en lancha, logramos llegar al velero y salimos a la mar... Primero fuimos a la isla de La Palma, por si conseguíamos víveres, pero como no teníamos dinero, pues nada. Pero de todas formas salimos racionando al máximo lo poco que teníamos. Y casi nos morimos, menos mal que un mercante extranjero nos ayudó...»

El viaje en todos los casos, según testimonio directo de emigrantes, debía de ser muy penoso. En algunos barcos la única manera de estirar completamente el cuerpo era poniéndose de pie. Para la comida habitualmente cada emigrante llevaba consigo alimentos aparte de los que habían embarcado los organizadores del viaje. Estos eran consumidos normalmente entre grupos de amigos o familiares que viajaban juntos. Según se desprende de las entrevistas se nota una gran solidaridad, aunque a veces se relatan unos pocos casos de individualismo, pero no era la norma. Y así tenemos el caso de la siguiente entrevista:

«En el viaje comíamos sobre todo gofio y papas, y normalmente la gente compartía lo que llevaba individualmente... Pero había un chaval de no más de veinte años que ni hablaba ni nada y el cual llevaba varias latas, me acuerdo perfectamente que no quiso dar a nadie, eran de sardinas, de esas grandes, y que hambre, madre mía, pero nada, ese joven nunca ofreció nada a nadie...»

La falta de agua fue una circunstancia con la que tuvieron que enfrentarse todos, absolutamente todos, los expedicionarios clandestinos tanto de la primera etapa como de la segunda. A los pocos días de haber zarpado era racionada por lo general a 1/4 de litro por persona al día; pero a pesar de tal medida, si a veces no hubiera sido por la ayuda de buques encontrados en ruta, de recalcar en puertos insulares o continentales, o de la propia naturaleza en forma de lluvia que era recogida en lonas, en muchos casos los integrantes de estas embarcaciones hubieran muerto de sed.

3. CONCLUSIONES

Como se ve, a través de las entrevistas históricas se recogen numerosos relatos, importantísimos para tener una historia global, donde las fuentes orales abarcan áreas que la documentación escrita no recoge. Es el hombre común quien, incorporado a la historia, la juzga e interpreta, al ser él el verdadero protagonista y espectador de los acontecimientos.

En esta Ponencia se ha visto una pequeña muestra del trabajo realizado, donde se analizan los factores extrínsecos e intrínsecos

que condicionan al individuo a emigrar, con lo que podría establecerse si existe un prototipo de individuo que es el que emigra; es decir, ante las mismas circunstancias, qué es lo que impulsa a un individuo a emigrar y a otro no.

Se ha estudiado también en particular, la emigración clandestina de la isla de Gran Canaria a Venezuela, aunque ha sido difícil hacer una distinción concisa de esta isla en particular, al ser estudiada junto con las demás en todos los documentos oficiales. Sin embargo, en la segunda parte del trabajo se han analizado exclusivamente los emigrantes clandestinos cuyo lugar de residencia último fue la isla de Gran Canaria.

Aparentemente el móvil que guía toda emigración, clandestina o no, es político o económico. Con respecto al político, como hemos visto, es el móvil más importante hasta aproximadamente finales de los años 50; y aunque las fechas se superponen, es a partir de esos años cuando lo más importante para que se dé la emigración es el móvil económico, pero si se profundiza más en las entrevistas, al móvil económico se le tiene que sumar un factor social, igual o más importante aún que el económico.

NOTAS

1. ARCHIVO MINISTERIO ASUNTOS EXTERIORES (1949): «Carta del Encargado de Negocios de España en Caracas al Ministerio Español de Asuntos Exteriores». Caracas. R-2318 exp. 61.
2. ARCHIVO MINISTERIO ASUNTOS EXTERIORES (25-5-1949): «Informe del Subsecretario de la Marina Mercante de Madrid». Madrid. R-2318 exp. 65.
3. EL UNIVERSAL (1-12-1948) Caracas. Hemeroteca Municipal de Madrid.
4. EL UNIVERSAL (5-12-1948) Caracas. A.M.A.E. R-2318 exp. 66.
5. ARCHIVO MINISTERIO ASUNTOS EXTERIORES (4-4-1951): «Carta dirigida al Ministerio de Asuntos Exteriores por el dueño del barco *Coroman*». Madrid. R-5671 exp. 6.
6. RODRÍGUEZ MARTÍN, N. (1988): «La emigración clandestina de la provincia de Santa Cruz de Tenerife a Venezuela en los años 40 y 50. La aventura de los barcos fantasmas». Excmo. Cabildo Insular de Tenerife. Santa Cruz de Tenerife, p.p. 70-82.
7. ARCHIVO MINISTERIO ASUNTOS EXTERIORES (1946): «Informe sobre emigración clandestina». Madrid. R-2318 exp. 64.
8. EL UNIVERSAL (15-4-1949). Caracas. Hemeroteca Municipal de Madrid. Madrid.
9. LA ESFERA (12-7-1950). Caracas. Hemeroteca Nacional en Madrid.
10. EL UNIVERSAL (28-7-1950). Caracas. A.M.A.E. R-5671 exp. 5.
11. ARCHIVO MINISTERIO ASUNTOS EXTERIORES (16-11-1950): «Informe sobre emigración». Madrid. R-5671 exp. 5.
12. ARCHIVO MINISTERIO ASUNTOS EXTERIORES (7-8-1950): «Informe del Consulado de España en Brasil». R-5671 exp. 5.
13. ARCHIVO MINISTERIO ASUNTOS EXTERIORES (1950): «Informe del Consulado de España en Brasil. Río de Janeiro». R-5671 exp. 5.
14. ARCHIVO MINISTERIO ASUNTOS EXTERIORES (17-5-1950): «Informe del barco *Joven Pedro*». Madrid. R-5671 exp. 5.
15. ARCHIVO MINISTERIO ASUNTOS EXTERIORES (9-1-1951): «Carta del Embajador de España en Caracas». Caracas R-5671 exp. 7.