



PASAJEROS de tercera clase

La odisea migratoria trasatlántica
a través de las Memorias de viaje
de los Inspectores de Emigración

BLANCA AZCÁRATE LUXÁN
J. JULIO RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL
Y MIGRACIONES

A Clara, a Claudia y a Julia



Catálogo de publicaciones de la Administración General del Estado

<https://cpage.mpr.gob.es>

© Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones.

Madrid, 2024

Autores: Blanca Azcárate Luxán y José Julio Rodríguez Hernández

Foto de portada: Despedida de emigrantes, hacia 1915. Archivo Pacheco. Memoria Gráfica de la Emigración Española.

Foto de contraportada: Embarque de emigrantes hacia Sudamérica en el puerto de la Coruña, 1920. Fotografía de Ángel Blanco.

Primera edición, 2017

Segunda edición, revisada y corregida, 2019

Tercera edición, revisada y corregida, 2024

Edita y distribuye: Subdirección General de Información Administrativa y Publicaciones

Calle Agustín de Betancourt, 11. 28003 Madrid

Correo electrónico: sgpublic@inclusion.gob.es

Web: <https://www.inclusion.gob.es>

NIPO Papel: 121-24-026-1

NIPO PDF: 121-24-025-6

Depósito Legal: M-20497-2024

Diseño, maquetación e impresión: FRAGMA

Impreso en reciclado libre de cloro

Serán considerados emigrantes a los efectos de esta Ley, los españoles que se propongan abandonar el territorio patrio, con pasaje retribuido o gratuito de tercera clase, o de otra que el Consejo Superior de Emigración declare equivalente, y con destino a cualquier punto de América, Asia u Oceanía,...

Ley de Emigración (21 de diciembre de 1907)

La prima classe costa mille lire,
la seconda cento, la terza dolore e spavento.
E puzza di sudore dal boccaporto
e odore di mare morto.

*[La primera clase cuesta mil liras,
la segunda cien, la tercera dolor y espanto.
Y peste de sudor de la escotilla
y olor de mar muerto.]*

FRANCESCO DE GREGORI
Titanic (1982)

Mi abuelo llegó en un barco, pero se trajo la luna dibujada en un pañuelo que un día colgó en mi cuna. La inmensa luna diamante era la mejor fortuna que acompañó al emigrante de aquella España lorquiana y dura.

LIUBA MARÍA HEVIA
Con los hilos de la luna (2009)



Despedida de emigrantes, hacia 1915. Archivo Pacheco. Memoria Gráfica de la Emigración Española

Índice

INTRODUCCIÓN	8
PRÓLOGO	10
1. UNIDOS POR LA MISMA SUERTE	14
2. EL MUNDO SE MUEVE	22
3. UNA CÁRCEL ESTRECHA Y FUERTE	38
4. LA VOZ DE LOS SIN VOZ	60
5. LOS VAMPIROS DE LA EMIGRACIÓN	82
6. ESPERANDO EL FUTURO	106
7. LLOVIENDO, CON TEMPORAL, CASI DE NOCHE...	120
8. TRES SEMANAS DE TRAVESÍA	138
9. RECIÉN LLEGADOS	230
10. EL SOÑADO DESTINO	254
11. LOS QUE VUELVEN	282
12. LOS ECOS DE LAS MEMORIAS	298
EPÍLOGO	306
ANEXOS	310
I. Inspectores de emigración y sus memorias de viaje	312
II. El marco normativo de la emigración	316
III. Bibliografía	326
IV. Agradecimientos	334

INTRODUCCIÓN

D ecíamos en la introducción a la primera edición de este libro que, durante los meses dedicados a su documentación y redacción, miles de personas estaban muriendo en aguas mediterráneas en la tentativa de alcanzar las costas de los países europeos.

Esta trágica diáspora de seres humanos, a la que medios de comunicación y actores políticos y sociales denominan «crisis de los refugiados» o «problema de la inmigración», ha traído a las puertas de nuestro país durante el tiempo de preparación de esta tercera edición a miles de personas que huyen de la guerra y la miseria desde Ucrania, Gaza, Líbano, que se unen a las que desde hace años vienen llegando de Siria, Afganistán, Marruecos o Senegal.

Hubo un tiempo, no tan lejano, en que los extraños que llamaban a las puertas de otras tierras no eran ellos sino nosotros.

Aunque no son fenómenos equiparables, la calamitosa peripecia de los migrantes de hoy, que caminan durante semanas o meses por tierras poco hospitalarias o se aventuran en frágiles embarcaciones para cruzar el mar en pos de la utopía europea, recuerda la dramática historia de aquellos emigrantes que hace un siglo se embarcaban para América en busca de mejor fortuna o simplemente de una oportunidad para vivir y que en muchas ocasiones encontraron también sepultura en el mar, en un ignoto lugar que, como hace el inspector en su memoria sobre el viaje en el *Highland Brae*, sólo es posible definir en grados, minutos y segundos de latitud y longitud. Sin embargo, el cariño y la solícita compañía que rodearon a Pilar París en su agonía difieren del desamparo y la soledad en que los anónimos refugiados y migrantes de ahora se ahogan a pocos kilómetros de las costas del Mediterráneo.

Ayer como hoy, la historia de la emigración, como todas las historias, se puede contar de muchas formas. Se puede contar en primera o en tercera persona; con el foco iluminando al individuo o tratando de desenmarañar los hilos que tejen el fenómeno; con el desgarró de quien la ha vivido como protagonista o el distanciamiento del reporte académico; con la pericia del novelista o dramaturgo que hace del migrante sujeto de su obra o con la torpeza de recursos literarios de quien autobiografía sus recuerdos; con toda la potencia de datos del estudio doctoral o con el simple armazón de sentimientos con que se construye un relato de ficción.

Este libro elige la cara del prisma migratorio reflejada en los informes de los inspectores de la emigración que viajaban en los buques de transporte de emigrantes entre los puertos de salida de España y Europa y los puertos de destino en América en el primer tercio del siglo XX.

Sin duda es una ventana estrecha para observar un fenómeno tan vasto, pero a través de ella se pueden contemplar aspectos tan diversos como la legislación migratoria y su organización administrativa, el entramado de rutas marítimas, buques y compañías navieras, las condiciones en los puertos de embarque y desembarque, la acogida en los centros para inmigrantes, los avatares laborales en destino, la solidaridad del soporte asociativo o las dificultades de la repatriación, toda vez que los inspectores y sus informes no se limitan, aun con ser éste su eje fundamental, a relatar las peripecias del viaje transatlántico.

PRÓLOGO

Emigración y memoria

¡Alejarse! ¡Quedarse! ¡Volver! ¡Partir!
Toda la mecánica social cabe en estas palabras.

CÉSAR VALLEJO
Poemas humanos

El continuo proceso de trasvase de población española a América entre el final del siglo XV y el principio del XX constituye quizá el fenómeno migratorio, entendido como desplazamiento pacífico de un país a otro por razones económicas o laborales, más antiguo de la era moderna y uno de los más prolongados de la historia.

La gran migración transoceánica no tuvo lugar, sin embargo, durante la época colonial (menos de 800.000 españoles peninsulares se establecieron en los virreinos americanos) ni tampoco inmediatamente después de la ruptura con la metrópoli (entre 1825 y 1880 llegaron apenas 500.000 españoles a las recién independizadas repúblicas). Es a partir de la década de 1880 cuando se desata la llamada “emigración en masa” a ultramar, que se prolongará con altibajos hasta la crisis de 1929 y alcanzará su cota más alta de salidas en los años inmediatamente anteriores a la Gran Guerra de 1914.

La mayor parte de quienes acometían el viaje eran personas con nula o escasa instrucción, carentes de recursos para dejar constancia escrita de sus peripecias y desventuras. Esta escasez de testimonios de primera mano de las penosas travesías en la tercera clase emigrante, dota de un valor singular a las memorias e informes de los inspectores de emigración que desempeñaban la función de protección del emigrante desde antes de la partida, durante la travesía y hasta la llegada a su destino.

Como ha señalado algún investigador, la memoria de esta emigración se ha construido a lo largo del tiempo sobre cinco pilares básicos: la memoria escrita, la memoria fotográfica, la memoria oral o sonora, la memoria cinematográfica o audiovisual y, desde finales del siglo XX, la memoria digital.

La memoria escrita, hasta la fecha la más voluminosa de las que sostienen la historia de los emigrantes, exiliados y retornados españoles, se compone de un amplísimo abanico de documentos:

listas de pasajeros embarcados o registros de emigrantes asistidos antes de subir al tren, normas de todo rango y extensión, reglamentos de funcionamiento de organismos o entidades, memorandos de actuaciones, actas, acuerdos y boletines de centros y asociaciones, toda la amplia y variada gama de textos notariales, administrativos y burocráticos que puso en pie el fenómeno migratorio; testimonios personales de los propios protagonistas de la aventura migratoria en forma de memorias, autobiografías, cartas, libros de recuerdos, recopilación de experiencias, panorámica de vivencias; estudios de investigadores y docentes, tesis académicas, reportajes periodísticos, ensayos históricos, sociológicos y políticos, análisis estadísticos, biografías de figuras destacadas o de seres anónimos, de antepasados ilustres o de ajenos desconocidos, libros institucionales, recopilaciones de textos con motivo de aniversarios u homenajes, libros de fotografías, catálogos de exposiciones; y por último, novelas y ficciones inspiradas en las vivencias reales o verosímiles de los emigrantes,...

Buena parte de las fuentes que constituyen la memoria de la emigración y del exilio sigue en manos de sus protagonistas, es decir los propios emigrantes o exiliados, o sus descendientes, así como las asociaciones, centros e instituciones que ellos crearon, ayudaron a desarrollar y aún hoy sostienen con su esfuerzo personal y económico, sin perjuicio de la ayuda que puedan recibir desde las Administraciones Públicas.

Otra porción de documentos, escritos o gráficos, se encuentra ya depositada en archivos, museos y otras entidades de carácter público o privado, en España y en los países de destino, que las han recibido voluntariamente o las han recabado de los iniciales propietarios o herederos.

Pasajeros de tercera clase aborda precisamente el fenómeno migratorio a través de los informes oficiales de los inspectores de la emigración que viajaban en los buques de transporte de emigrantes entre los puertos de salida de España y Europa y los puertos de destino en América en el primer tercio del siglo XX.

Estas memorias de viaje, que en su mayoría salen por primera vez a la luz, y los inspectores que las redactaron, son la voz y la memoria de los miles de emigrantes que durante las primeras décadas del pasado siglo embarcaron hacia América en pos de una nueva vida.

J. VILLARANDA



Baile en la cubierta del *Monte Sarmiento*. Publicidad de Sucesores de Enrique Mulder, Vigo. Biblioteca del Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social

1.

UNIDOS POR LA MISMA SUERTE

El día 2 se presentó a la primera visita del médico la emigrante María Pilar París de 25 años, natural de Abegondo (La Coruña), y fue diagnosticada su enfermedad primero de oclusión intestinal y luego de sarampión. En vista de esto, se incomunicó la enfermería con el resto del buque, aislando en la contigua las personas dedicadas a la asistencia. El día 3 se complicó la enfermedad por presentarse una hemorragia menstrual. Reunidos los médicos español e inglés, acordaron que el estado de la enferma era grave; continuó la gravedad los días 4 y 5; el 6 después de la nueva consulta me informaron que el estado era desesperado, y el día 7, a la 1:30 de la mañana, falleció.

Durante su enfermedad estuvo rodeada de todos los cuidados, tratada con el mayor cariño, y asistida por los médicos español e inglés. En sus últimos momentos se vio acompañada del médico, practicante, camarera, mayordomo español, una amiga y el que suscribe; viajaba sola.

Fue amortajada por los presentes, y a la 1 de la madrugada del 8 se sacó su cadáver de la enfermería, cubierta con la bandera española, siendo conducida a la popa del buque. Formaban el fúnebre cortejo el Capitán, médico de emigración, mayordomo español y cinco emigrantes. Parado el barco, y después de orar algunos momentos por su eterno descanso, recibió sepultura en lat = 3º - 24 S long = 32º - 6 O.

Una vez fuera el cadáver, se procedió a la escrupulosa desinfección de la enfermería, así como a la de efectos y ropa, arrojando al mar la de uso. No se dio publicidad al triste y conmovedor acto, para evitar la alarma, dada la clase de enfermedad, y no causar impresión dolorosa al numeroso pasaje. Se hizo el inventario de lo perteneciente a la fallecida; y se entregó en Buenos Aires al Cónsul español.

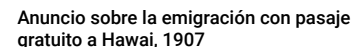
JULIO LISSARRAGUE

Memoria de un viaje en el vapor Highland Brae, 1913

Aunque el epicentro de la odisea migratoria se sitúa en las largas y duras jornadas de travesía marítima, «los abusos, vejaciones, injusticias, atropellos y depredaciones que padecen los desheredados emigrantes»¹ comienzan antes de partir, en su propio pueblo, y no acaban al atracar en el puerto de destino.

En cada uno de los quince puertos autorizados para el embarque de emigrantes (con Vigo y Coruña a la cabeza, seguidos de los de Barcelona, Almería, Cádiz, Santander y Canarias), entre los emigrantes llegados desde remotas tierras y los buques que habrían de llevarlos hasta el otro lado del mar, pululaba toda una trama de intermediarios y estafadores: falsificadores de documentos, estraperlistas, funcionarios corruptos, descuideros del equipaje ajeno, posaderos desaprensivos, revendedores de billetes, reclutadores oficiales y reclutadores clandestinos o «ganchos», presuntos agentes de viajes que se aprovechaban de la ingenuidad y la desesperación de los emigrantes. Todo ello sin olvidar el lucro estatal a costa de las tasas e impuestos, cuyo importe se calcula en más de 6 millones de pesetas entre 1911 y 1915, frente a las magras 150.000 dedicadas a su protección en ese período, como denuncia el Consejo Superior de Emigración.

1. D'OZOUVILLE, L. (1915). *La tutela del emigrante español*.
2. FERNÁNDEZ FLÓREZ, W. (1915). *Luz de luna*.





Vapor Alfonso XIII de la Compañía Transatlántica Española. Museo Marítimo de Barcelona

frío en el invierno y el calor asfixiante en cualquier estación al cruzar el Ecuador, el alimento insalubre y los chantajes de oficiales desaprensivos, marineros *chispas* y cocineros aprovechados.

Aunque los paquebotes y transatlánticos en que viajan los emigrantes tutelados por los inspectores no son ya «ataúdes flotantes de gentes vivas», como llamó Castelar a los navíos negreros, en ocasiones el trato dado por compañías, consignatarios, tripulación y personal de los barcos a los pasajeros de tercera recordaba al que apenas unos años atrás se dispensaba a los esclavos africanos. De hecho, la esclavitud siguió siendo legal en España y sus colonias hasta 1886.

Las peripecias del desembarque y el desconcierto inicial ante una tierra extraña no ponían siempre fin a las congojas del emigrante: la explotación en condiciones casi esclavistas en estancias, ingenios o *fazendas*, las enfermedades tropicales, la indigencia y la prostitución (o trata de blancas en los términos al uso en los informes de los inspectores) eran algunos de los riesgos que acechaban al emigrante en el lugar de destino.

La evidencia de todos esos abusos, fraudes e inconvenientes introdujo la «cuestión migratoria» como un aspecto más de la «cuestión social»³ y llevó al legislador a la convicción de la necesidad de dictar normas de protección a los emigrantes y de vigilar el cumplimiento de sus disposiciones.

3. CAÑABATE PÉREZ, J. (2008). «La inspección de emigración 1907-1939, de la tutela paternalista al intervencionismo científico». En: Espuny i Tomás, M. J/Olga Pérez: *La inspección de trabajo, 1906-2006*. Tirant lo Blanch.

En este marco, la Ley de Emigración de 1907, primera norma que regula el hecho migratorio de forma integral, encomienda a la Inspección de Emigración velar en especial «por el cumplimiento del contrato de emigración y de las disposiciones relativas al aprovisionamiento y condiciones de las naves», pudiendo llegar en su labor a «prohibir el embarque u ordenar el desembarque de los infractores de la ley»⁴.

Fruto de esta actividad tutelar son los informes o memorias de viaje de los inspectores de emigración, que constituyen el eje en torno al que gira este libro. Entre ellos, merece especial atención *La tutela del emigrante español*, de Leopoldo D'Ozouville de Bardou y Cruz-Álvarez, pues el carácter generalista de sus recomendaciones, no vinculadas a un viaje concreto, constituyen una buena introducción al contenido habitual de todas las memorias. Este texto, elaborado durante los años de obligado paréntesis viajero impuesto por la Gran Guerra desde 1914 a 1918, contiene una rigurosa y exhaustiva enumeración de los diversos inconvenientes que para el emigrante presenta el viaje a América, antes de la partida, después de la llegada y en especial durante la travesía del océano.

Entre otras recomendaciones, exhorta a los emigrantes a no llevar en el equipaje de mano «sus armas, así de fuego como blancas, para evitar contiendas a bordo; recomienda limitar el equipaje de bodega a vestidos, ropa blanca y objetos de uso personal y de trabajo, y evitar introducir materias inflamables y explosivas, ropa sucia, líquidos y comida, pues su descomposición da lugar a la formación de gusanos que echan a perder la ropa»; arremete contra los poco dados a la higiene, porque «...si el emigrante se lava poco, o no se lava nunca, el dormitorio tiene mal olor y éste se hace inaguantable cuando algún perezoso, en lugar de ir al retrete, vierte aguas menores y mayores en el pavimento»; advierte sobre el mareo, mal endémico de las travesías, cuyo remedio confiesa desconocer, aunque para combatirlo apunta la conveniencia de «fumar poco o nada y el oler o comer limones que deberá llevar el emigrante a la mano porque a bordo escasean mucho, así como arrojar sobre un pañuelo, si el vómito es inevitable, para no contribuir aún más a corromper la atmósfera del dormitorio».

También previene contra el abuso de la bebida y el riesgo de «jugar a los prohibidos, pues raro es el viaje en que no hay a bordo jugadores de profesión que vacían como por encanto el bolsillo de los cándidos», y pasa revista a las diferentes formas de entretener el tiempo de travesía y las molestias que ocasionan (paseos, calceta, guitarra y cante, baile, lectura, juegos de naipes). Enumera con exquisito rigor los inconvenientes de cada parte del buque (proa, eje longitudinal, pie de los mástiles, costados o bandas, pasillos laterales de servicio, techado, toldos de cubierta...) para decantarse al fin por el foso del castillo de proa, y recomienda al emigrante, «así que el

4. Ley de Emigración de 21 de diciembre de 1907 y Reglamento provisional para su ejecución de 30 de abril de 1908 y disposiciones complementarias, junio de 1908.



La emigración gallega a tierras americanas. Revista *Estampa*, 1933. Biblioteca Nacional de España



Imágenes de la emigración. Revista *Estampa*, 1933. Biblioteca Nacional de España



Cartel de la compañía alemana *Hamburg-Südamerikanische* anunciando las rutas de los barcos hacia puertos sudamericanos

buque se desamarre del muelle o leve anclas para zarpar, tomar posesión del lugar elegido con la silla de viaje que todo emigrante deberá llevar consigo...».

Además de tantas penurias, comunes a todos los emigrantes, para algunos la travesía acabó con sus sueños de fortuna en el fondo del océano junto a los buques en que viajaban, en naufragios tan dramáticos como el del *Príncipe de Asturias*, en 1916, cuyas calderas estallaron al colisionar con un arrecife en Punta Pirabura (Brasil), el del vapor *Valbanera*, hundido por un huracán una noche imprecisa de septiembre de 1919 en el Bajo de la Media Luna, en los cayos de Florida, con casi 500 emigrantes canarios que buscaban su particular “El Dorado” en Cuba, o el del buque italiano *Principessa Mafalda* de la Compañía *Navigazione Generale* que, en octubre de 1927, se hundió frente a las costas de Brasil y en el que perecieron unas 250 personas. Otros muchos sólo pudieron llegar a la tierra prometida en «cuerpos sin alma», como en el vapor francés *Italie*, en cuyas bodegas se descubrieron varias decenas de cadáveres al arribar al puerto de Santos (Brasil).

Las noticias de estos u otros naufragios, en algunas ocasiones, llegaban a los viajeros durante la travesía, como sucedió a los pasajeros del vapor *Alfonso XII*: «...los emigrantes, si bien molestos por el tiempo duro que de continuo nos acompañó y que, coincidiendo con la noticia del naufragio del *Principessa Mafalda* imprudentemente esparcida a bordo, produjo días de pánico y malestar general»⁵.

De las muestras de la hermandad y solidaridad en el infortunio de los emigrantes da cuenta el inspector Fernández Flórez cuando describe como los pobres emigrantes del vapor *Andes* abren «tres suscripciones para pagar el pasaje a dos polizones rumanos que en estado de miseria extrema regresaban del Brasil y para socorrer a un palúdico portugués que en grave estado volvía también a su patria procedente del mismo lugar»⁶.

Ante todas estas desventuras y padecimientos es posible entender las palabras finales de D’Ozouville: «Los emigrantes no han de olvidar que están todos unidos por la misma suerte, y a bordo deben considerarse como verdaderos hermanos»⁷.

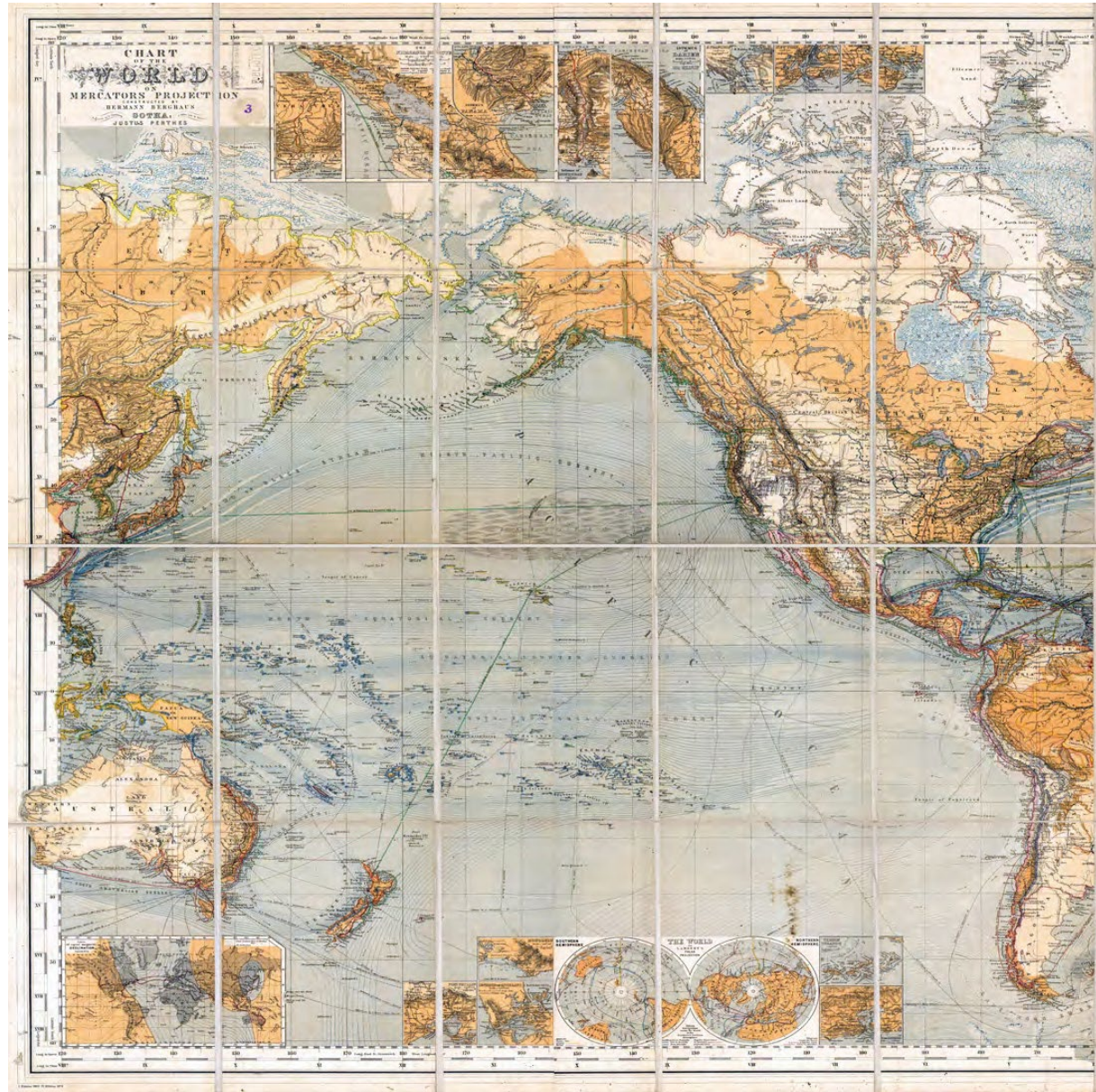
5. CABRONERO, J. (1927). *Memoria del viaje realizado a bordo del vapor Alfonso XII, con salida del puerto de Coruña y destino al de la Habana*.

6. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1928). *La inspección en los buques Arlanza, Sierra Morena, Zeelandia y Andes. Los emigrados españoles en el Brasil*.

7. D’OZOUVILLE, L. (1915). *La tutela del emigrante español*.



Embarque de tropas para África en el puerto de Vigo, 1921. Archivo Llanos. Museo Etnológico do Ribadavia, Orense



Mapa de rutas marítimas.
Instituto Geográfico Nacional (IGN)



2.

EL MUNDO SE MUEVE

*Dos mil inmigrantes españoles procedentes Argentina buques alemanes fondeados este puerto,
encuéntanse en crítica situación, siendo amenazados con desembarco forzoso breve plazo.
Grave conflicto en tierra sin recursos ninguna clase tan gran número hombres, mujeres, niños.
Urge que Gobierno tome rápida resolución.*

GAMBOA, A.

Memoria del viaje a Buenos Aires a bordo del vapor Sierra Nevada, 1914.

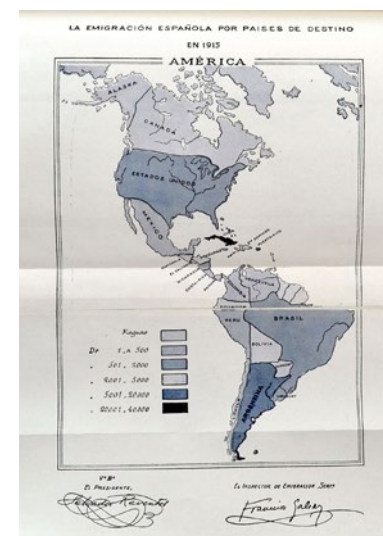
Con este sucinto telegrama, dirigido al Consejo Superior de Emigración, el inspector Ángel Gamboa daba cuenta a sus superiores, a través del cónsul de España en Pernambuco, de las consecuencias que para los emigrantes españoles tuvo la noticia de la declaración de guerra de Inglaterra a Alemania y de ésta a Francia y Rusia, conocida por medio de un radiograma de un vapor francés que iba a proa del *Sierra Nevada*. Las cuitas de los pasajeros y las gestiones del inspector para paliarlas ponen de relieve la incidencia de los acontecimientos históricos en el devenir de la emigración y en los viajes y las memorias que de ellos derivan, desde los primeros informes en 1909 hasta los últimos en 1931.

El mundo en 1907, año de la primera Ley de Emigración, es todavía “el mundo de la seguridad” del que habla Stefan Zweig en sus *Memorias de un europeo* (publicadas en 1942), sin duda para la burguesía acomodada centroeuropea a la que pertenecía el autor austriaco, pero también para las clases altas y medias de los países industrializados de uno y otro lado del Atlántico. El bienestar y el optimismo vital de los bendecidos por el auge industrial y la consolidación del modelo capitalista conviven con las dificultades que soportan la clase trabajadora y la población rural y los conflictos sociales que emanan de esta desigualdad. Las guerras genocidas y la explotación sistemática padecidas en estos años por muchos nativos de las colonias coexisten (en una relación no del todo casual) con la paz y los avances sociales de la metrópoli.

En 1907 estamos todavía en lo que luego se ha conocido como *Belle Époque*. El progreso técnico y científico parece imparable (automóviles, aviones, primeras fotos en color, ondas de radio, electricidad) y los cambios en los hábitos sociales (reducción de la jornada laboral, descanso dominical, “sábado inglés”) han dado origen a la aparición del tiempo libre y del ocio. Entre los acontecimientos más destacados por la prensa del año están el pánico desatado por la crisis financiera en Estados Unidos y la carrera de coches Pekín-París. Sólo algún tiempo después se divulgó que 1907 fue también el año en que Picasso pintó *Las señoritas de Avignon*.

En España, el mecanismo de alternancia en el poder entre liberales y conservadores no está ya tan bien engrasado como cuando vivían Cánovas y Sagasta, aunque el caciquismo sigue en todo su vigor y el final de la Restauración tardará aún años en llegar. Desde enero, Antonio Maura es jefe del Gobierno, y desde abril, Benito Pérez Galdós es diputado republicano. El fútbol empieza a ganar espectadores y en los escenarios triunfa el género chico, la zarzuela. En agosto muere en la sierra de Alcaraz *Pernales*, alias de Francisco Ríos, el último bandolero andaluz, y el 10 de diciembre Jacinto Benavente estrena *Los intereses creados*. Unos días más tarde se promulga la primera Ley de Emigración.

En 6 de julio de 1909 fecha uno de los inspectores de emigración creados por esa norma, Leopoldo D’Ozouville, sus *Enseñanzas de viaje* en el buque italiano *Tomaso de Savoia*. Apenas unos días más tarde estallará la protesta contra el embarque de tropas reservistas para luchar en la región



La emigración española por destinos en 1913. La emigración española transoceánica, 1911-1915. Consejo Superior de Emigración, 1916



En el puerto de Nueva York. Biblioteca del Congreso de Estados Unidos, Washington D. C.

marroquí del Rif, que desató lo que los libros de historia van a conocer como la Semana Trágica de Barcelona y provocó en último término el ajusticiamiento del pedagogo anarquista Ferrer y Guardia. 1909 es también el año en que se reconoce el derecho de huelga de obreros y patronos y se impone la enseñanza infantil obligatoria desde seis a doce años. Sorolla y Zuloaga exponen ese año en la *Hispanic Society* de Washington.

Entre este primer informe de inspección, fechado en 1909, y el último, la memoria del viaje realizado a Cuba en 1931 a bordo del vapor *Orcoma* y de regreso en el *Orbita* por el inspector Joaquín Cabronero, el mundo ha cambiado bastante y España también.

La que entonces todavía no era Primera sino sólo Gran Guerra Mundial había acabado con la esperanza de una bella época de progreso y bienestar sin fin y el crack de la Bolsa de Nueva York en 1929 arrastró a países enteros y a millones de personas a sufrir lo que se llamó la Gran Depresión. En medio quedaron unos cuantos «años locos» de mundana diversión y sobresaliente creatividad artística, musical, literaria y cinematográfica; aunque ya se barruntaban tiempos oscuros para la paz y para los derechos de los seres humanos.

En España, 1931 es sobre todo el año de la proclamación de la Segunda República y el fin de la monarquía con el exilio de Alfonso XIII, bajo cuyo reinado efectivo, que había comenzado en 1902, se escribieron todas las memorias de viaje que sustentan este trabajo. Para entonces, las cifras de la diáspora migratoria habían disminuido de forma radical y ya no tenía sentido la figura de los inspectores de emigración.

Aunque el deficiente recuento de los flujos y la emigración clandestina hacen difícil dar datos exactos, entre tres y cinco millones de españoles (incluida la emigración clandestina) se embarcaron en el sueño de “hacer la América” en el período de 1880 (año en que el Instituto Geográfico y Estadístico comienza a registrar las salidas y entradas de pasajeros a través de los puertos españoles) a 1930¹.

Como piedras arrojadas por la patada de la miseria del lugar en que las habían dejado la gracia o el azar, millones de españoles, en su mayoría «varones jóvenes solteros», jornaleros procedentes de los secarrales castellanos, campesinos de remotas aldeas de Galicia y Asturias, braceros de los latifundios extremeños y andaluces, embarcaron para ultramar. Fueron sus destinos preferentes Cuba (beneficiada por la Ley para el fomento de la emigración a las Antillas de julio de 1884) y Argentina (inmenso territorio con escasa mano de obra), seguidos de Brasil y Uruguay.

Si bien el período histórico que abarcan las memorias de viaje se extiende de 1909 a 1931, el mundo de emigrantes, puertos, embarques, travesías, zozobra, explotación, esperanza y muerte que



Anuncio sobre vapores hacia países sudamericanos, publicado en la revista *El Radical*, Almería, 1910

Entre tres y cinco millones de españoles se embarcaron en el sueño de «hacer la América» en el período de 1880 a 1930

1. *Estadísticas de pasajeros por mar, 1912-1934*. Instituto Geográfico y Estadístico.



Anuncio en forma de marcador de la compañía *Royal Mail Steam Packet* (la "Mala" Real inglesa)

reflejan sus páginas, manuscritas o a máquina, se había iniciado años antes. Como es bien sabido, la respuesta legal a los problemas de la realidad tarda siempre en llegar.

Que en 1880 ya había comenzado la fiebre migratoria lo prueba de modo fehaciente la puesta en marcha, el 18 de julio de 1881, de la «Comisión para estudiar los medios de contener en lo posible la emigración por medio del desarrollo del trabajo». Apenas un año más tarde, dentro del Instituto Geográfico, se crea el Negociado de Emigraciones, que será el encargado de elaborar estadísticas de flujos y movimientos migratorios a partir de 1882.

En las consideraciones generales de la primera *Estadística de la Emigración e Inmigración de España de los años 1882 a 1890*² se comienza diciendo: «La emigración es un hecho social que afecta a España en proporciones mucho menos considerables que a otras grandes naciones europeas». Expresamente se menciona el caso de países como Suecia y Noruega, cuya emigración «ha sido en ocasiones siete y hasta quince veces mayor respectivamente que la española».

Este significativo texto dedica un extenso apartado a los antecedentes del «problema social de la emigración española» y detalla las causas generales de la emigración y sus consecuencias, así como los estímulos para emigrar a los países ricos y escasamente poblados y la «imposibilidad de recurrir a medios coercitivos para impedir la emigración».

Dejando de lado esa insinuación sobre la grandeza de la nación española, este primer informe estadístico pone de relieve que la emigración española solo es considerable en tres direcciones: hacia Argelia (desde las provincias de Levante y de carácter temporal), a las repúblicas del Plata (Argentina y Uruguay, de carácter más definitivo) y hacia Cuba y Filipinas (entonces todavía colonias españolas, al menos hasta 1898). El resumen final del informe culmina denunciando que la emigración a la *América extranjera* (es decir, a las naciones independientes, todas menos Cuba) «si bien beneficiosa en general para los que emigran, es una pérdida de gran consideración para la patria».

Por lo que respecta a Europa en su conjunto, según diversas fuentes, unos 60 millones de europeos emigraron a América entre 1820 y 1930. En concreto, entre 1870 y 1900 emigraron desde Europa en torno a 17 millones de personas procedentes sobre todo de Gran Bretaña (6 millones), Italia (3,5), Alemania (2,3) y Austria-Hungría (1,3), seguidos por España, con 1.295.800 emigrantes, a razón de un promedio anual de 4.000 personas.

En el caso español, es en los años inmediatamente anteriores a la Primera Guerra Mundial cuando la emigración transoceánica se dispara: en 1910 salen unas 160.000 personas, en 1911 fueron casi 140.000 personas, más de 200.000 en 1912 y 165.000 en 1913. Iniciada la guerra, las cifras

2. *Estadística de la Emigración e Inmigración de España de los años 1882 a 1890*. Instituto Geográfico y Estadístico, 1901.



El escritor Vicente Blasco Ibáñez rodeado de reporteros a su llegada al puerto de Buenos Aires, 1910. Publio López Mondéjar: *El rostro de las letras*, 2014



El vapor *Anselmo* en el muelle de la Barceloneta, hacia 1905-1910

descienden pero se mantiene una fuerte corriente migratoria (80.000 en 1914, 60.000 en 1915), en contraste con la abrupta caída en los países europeos involucrados en la contienda, y las cifras vuelven a elevarse hacia 1920.

Esta emigración masiva fue sin duda facilitada por los avances en el arte de la navegación. El vapor reemplaza a la vela y fomenta el desarrollo de la industria naval y de la marina mercante. Los barcos transatlánticos y los puertos desde los que partían fueron coprotagonistas de este fenómeno social, “sujeto a leyes superiores a la voluntad de los Gobiernos” según relata Eduardo Benot, del Instituto Geográfico y Estadístico, en su informe de 1891.

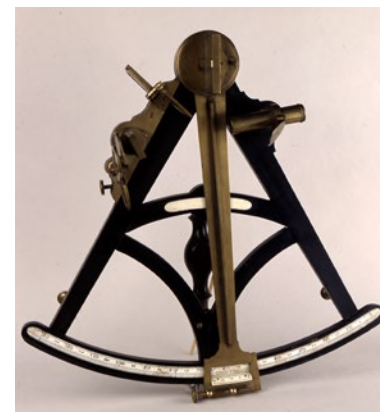
Junto al recuento de las personas que salieron o regresaron, imprescindible para configurar los flujos y saldos migratorios, otro aspecto relevante es el de las remesas enviadas por los emigrantes hacia la necesitada tierra de la que habían partido para levantar escuelas, hospitales, asilos, y así, en términos macroeconómicos, contribuir al equilibrio de la balanza de pagos de un país con un escuálido sistema de recaudación de impuestos.

No es objeto de este libro el análisis de las causas de este ingente movimiento migratorio con destino a América, pero es necesario al menos enumerarlas, para luego poder entender muchas de las observaciones y reflexiones contenidas en los informes de inspección.

Entre las causas generales de la emigración actúan conjuntamente factores de impulso de las regiones de origen y de atracción de las regiones de destino, que nunca aparecen de forma aislada. Así, en las regiones de origen son relevantes los hechos que denotan la incapacidad de un país para sostener a sus habitantes, como la escasez general de recursos, el atraso agrario, la falta de demanda de mano de obra y el exceso de braceros, los ínfimos salarios tanto en el campo como en la ciudad, el limitado desarrollo industrial, el escaso movimiento mercantil y la falta de medios de vida para todas las clases sociales.

Junto a estas causas principales, de carácter económico, se pueden enumerar otras razones determinantes del flujo migratorio: el desarrollo de las técnicas de navegación, la propaganda, el deseo de emulación, la existencia de colonias ultramarinas, las redes de captación de pasajeros y mano de obra, las denominadas “cadenas migratorias”, en referencia a los llamamientos de parientes, vecinos y amigos, el atractivo de lo desconocido y, de forma muy concreta en los varones, eludir el servicio militar obligatorio a partir de 1909 para ir a la guerra en Marruecos.

En las regiones de destino aparecen como factores de atracción de emigrantes, el crecimiento económico, los proyectos de colonización de territorios agrestes o desiertos, la política de cesión de tierras de cultivo, la subvención del precio de los pasajes, las ofertas de trabajo en cafetales, ingenios azucareros, *fazendas* o estancias, así como en las minas o en el tendido del ferrocarril, y en determinados países el confesado deseo de “blanquear” la población.



Sextante. Instrumento óptico de orientación astrométrica, utilizado en la navegación desde 1750



Gráfico de la migración española transoceánica en 1929. Inmigración por países. Cartograma que representa los españoles que emigraron al continente americano y que en 1929 retornaron a España. El tamaño de los rectángulos rojos es proporcional al número de retornados. Instituto Nacional de Estadística

Este conjunto de ingredientes determinó la existencia de diferentes modalidades migratorias a ultramar: los emigrantes permanentes se incorporaban al país de destino como fuerza de trabajo en el campo, la industria o en el sector servicios; los emigrantes de carácter temporal trabajaban en una obra o actividad concreta, como es el caso de la construcción del canal de Panamá o el tendido de las líneas ferroviarias de Madeira-Mamoré, en Brasil; y la emigración estacional, vinculada al trabajo en actividades agrícolas, como la zafra en Cuba, la cosecha del cereal en Argentina o labores agrarias en plantaciones de café en Brasil³.

En términos generales, todos los informes, primero del Instituto Geográfico y Estadístico y, más tarde del Consejo Superior de Emigración, estiman que la emigración causa daño al país originario

3. SALLÉ ALONSO, M. A. (coord.) (2009). *La emigración española en América: historias y lecciones para el futuro*. Fundación Directa. Ministerio de Trabajo e Inmigración, Madrid, p. 12 ss.

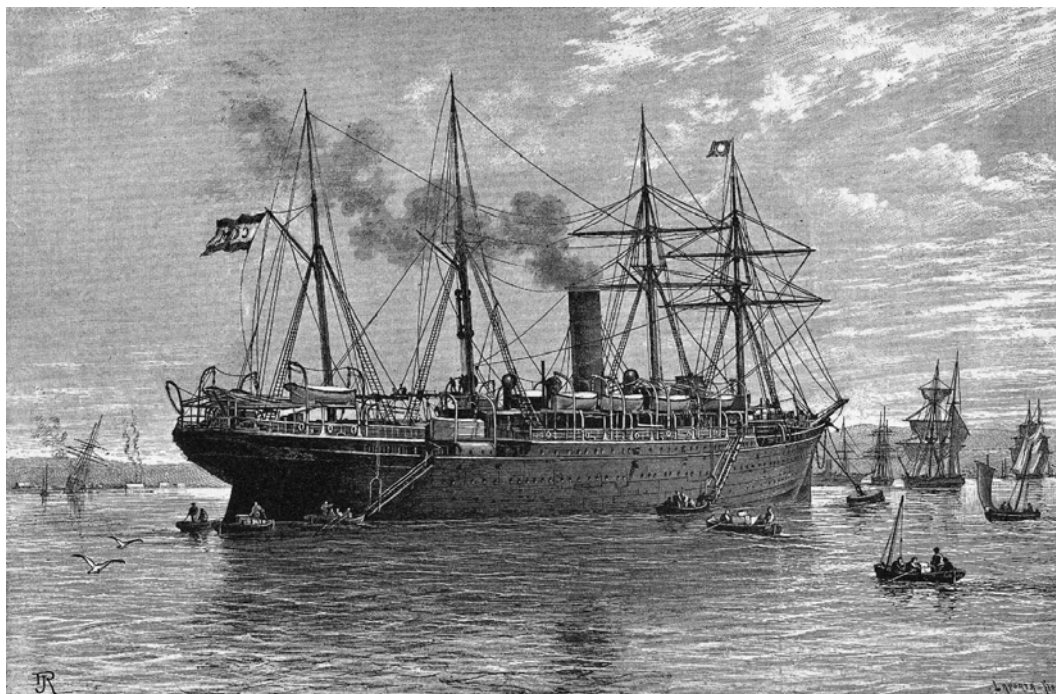


Llegada de inmigrantes. Biblioteca del Congreso de Estados Unidos, Washington D. C.

y beneficio al de destino, aunque con algunos matices: «la emigración de carácter definitivo resulta un grave mal», ya que «no solo priva a la patria del concurso de brazos e inteligencia, así como del rédito del capital invertido en la crianza y educación del emigrante», y además «es poderoso y constante estímulo de emigraciones nuevas». Si la emigración se dirige a las provincias ultramarinas, como es el caso de Cuba y Filipinas antes de 1898, no se estima pérdida para la nación, aunque «puede poner a la metrópoli en riesgo de despoblación cuando es considerable». En cambio «la emigración temporal suele ser muy beneficiosa, porque los repatriados traen casi siempre ahorros, disminuyen la miseria de sus familias y aportan un mayor capital de conocimientos»⁴.

En definitiva, «la emigración es un fenómeno fatal y necesario sujeto a leyes superiores a la voluntad de los Gobiernos», por lo que a éstos únicamente compete respetar la libertad individual, reprimir los abusos, facilitar el traslado de mano de obra desde los territorios con exceso

4. *Estadística de la Emigración e Inmigración de España*. Dirección General del Instituto Geográfico y Estadístico, 1891.



El vapor correo *Reina María Cristina*. Grabado de la revista *Navegación y Comercio*, 1893

de brazos a las comarcas con necesidad de jornaleros y en general tratar de que «la emigración cause el menor perjuicio posible, así a la patria como a los mismos emigrantes».

En el mismo sentido de estas consideraciones realizadas en 1891, es decir al inicio de la emigración en masa, se mueven las reflexiones vertidas por monseñor Ragonesi, nuncio de Su Santidad, en una carta al conde de Torreánaz, fechada en Madrid el 1 de Julio de 1915: «El ideal sería acabar con la 'imperiosa necesidad' de la emigración; lo que, en gran parte, se lograría si las clases directoras pudieran, con mayor empeño, ocuparse en promover y fomentar la industria nacional, volver fructíferos tantos terrenos actualmente improductivos, abrir nuevas vías de comunicación, poblar comarcas hoy desiertas y abandonadas y cerrar así para siempre, la fuente de las caudalosas emigraciones anuales»⁵.

5. *Nuestra Emigración*. Boletín de la Asociación Española de San Rafael para la Protección de los Emigrantes. Madrid-Enero 1917, núm. 1.

La voluntad de tutela hacia el emigrante, que inspira la labor de la inspección, está presente también en las recomendaciones de otros organismos, como se refleja en la exhortación de Francisco J. Fernández Vila, vocal obrero del Consejo Superior de Emigración, recogida en el número de 15 de enero de 1916 de la revista *La Emigración Española*:

¡No emigréis a Cuba, obreros españoles!, pues en aquella República los nuestros son vejados y escarnecidos de modo inconcebible. Y si alguno de los muchos agentes que pululan por la Península os hiciera ofrecimientos, conseguiréis un bien, que nunca agradeceréis bastante, no aceptándolos, y haréis verdadera obra patriótica que no os producirá molestias y sí unánimes plácemes, denunciándolos al Consejo Superior de Emigración.

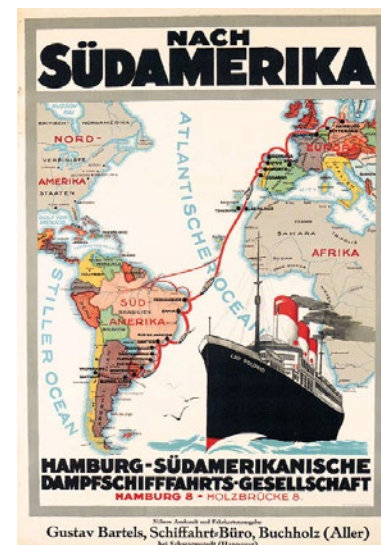
Más rotunda y menos contenida en los adjetivos se muestra en su proclama la dirección de la revista:

¡No emigréis a Cuba! ¡No emigréis a Cuba, obreros españoles, porque allí os tratan a puntapiés! ¡No emigréis a Cuba, obreros españoles, porque en aquella República os tratan como pjaras de animales inmundos, como seres despreciables!

En 1931, último año en que se fechan las memorias de viaje, con la llegada de la República se denuncian en las revistas los desmanes de la dictadura de Primo de Rivera con los emigrantes, ilegalmente esquilmados para nutrir la denominada *Caja de Emigración* o *Tesoro del Emigrante*, y la inoperancia consular para repatriar a los emigrantes indigentes desde las repúblicas americanas, un fenómeno que en los años finales de la década de 1920 ya empieza a ser preocupante, como relata el inspector Joaquín Cabronero:

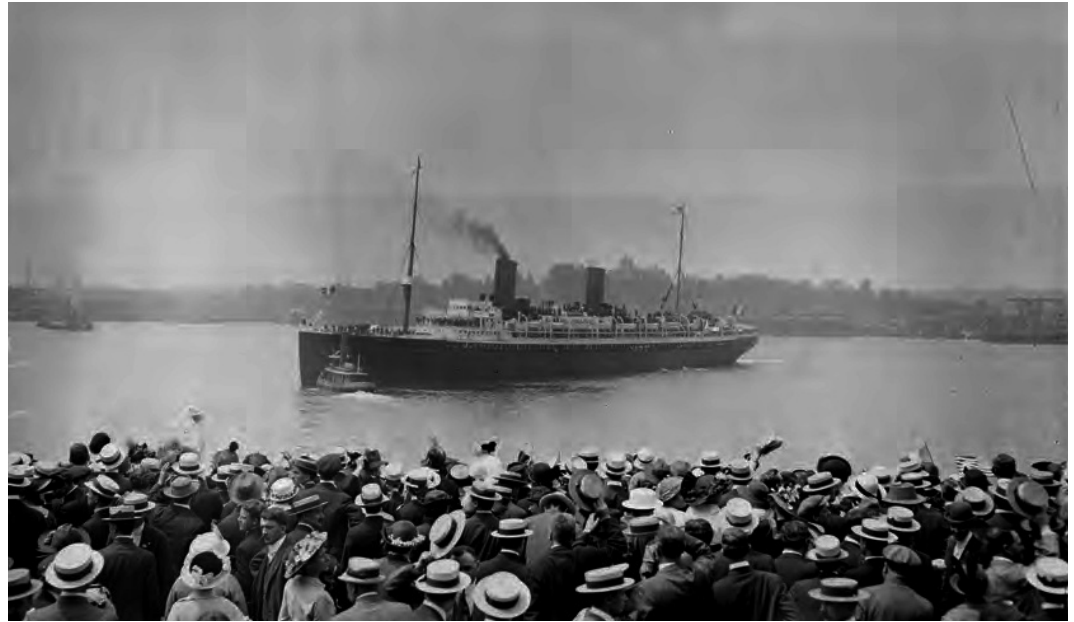
«El problema de los inmigrantes sin trabajo va haciéndose más difícil de resolver a medida que los días pasan, creando al Consulado de España una situación enojosa a tal punto que esta mañana la exaltación de los ánimos por ambas partes (inmigrantes y empleados de las oficinas de Emigración) culminó en una refriega de la que resultaron varios lesionados al disolver la policía por orden del cónsul español a un grupo de más de quinientas personas que querían ser atendidas»⁶.

Aunque el relato de reminiscencias bélicas es excepcional, en muchas ocasiones la situación política se cuela en las memorias de viaje por las rendijas más insospechadas. Cuando el inspector, A. L. Fernández Flórez se convence de que a bordo de un buque hay un exceso de pasaje y personas interesadas en ocultarlo, estipula que a las ocho de la mañana todos los pasajeros se hallen sobre cubierta para inspeccionar aquellos locales sospechosos de ocultar emigrantes y para



Cartel de la compañía alemana *Hamburg-Südamerikanische-Dampfschiffahrts-Gesellschaft*, anunciando sus rutas hacia Sudamérica

6. CABRONERO, J. (1931). *Memoria del viaje realizado a Cuba a bordo del vapor Orcoma y regreso en el Orbita*.



El barco *La Lorraine* de la compañía francesa *Générale Transatlantique*, 1914. Biblioteca del Congreso de Estados Unidos, Washington D. C.

recontar el pasaje embarcado: «Tampoco esta diligencia dio resultado, ya que el número de pasajeros que pasaron ante la Inspección fue menor que el que forzosamente tenía que haber a bordo y durante ella fui increpado por los emigrantes y se oyeron ¡muertas! a Primo de Rivera, por haberles retrasado dos horas la comida»⁷.

7. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1928). *La Inspección en los buques Arlanza, Sierra Morena, Zeelandia y Andes Los emigrados españoles en el Brasil*.

LA GUERRA EUROPEA

El relato de Gamboa⁸ en su viaje de regreso a bordo del vapor Sierra Nevada de la compañía alemana Norddeutscher Lloyd, de Bremen, iniciado en la Dársena Norte del puerto de Buenos Aires el 21 de Julio de 1914 con 201 pasajeros de tercera clase españoles y 328 de otras nacionalidades, en su mayoría rusos, es un claro ejemplo del reflejo de la realidad histórica en los informes de inspección:

«El día 28 salimos de Pernambuco para Madeira, pero el 31 y ya en el hemisferio Norte tuvo noticias el capitán, según me manifestó, respecto a la probable Guerra Europea, bastante graves y el día 1.º de agosto al levantarme vi que hacíamos un rumbo completamente opuesto al del día anterior, contestando el capitán a mi requerimiento por haber cambiado de rumbo que como no confiaba en las noticias que por radiografía recibía por proceder de estaciones inglesas y de algún vapor de la misma nacionalidad y aquellas eran de suma gravedad había decidido arribar al puerto más próximo que era Pernambuco, para comunicar directamente con la casa armadora de Bremen por medio del cable de Monrovia que es alemán y pedir instrucciones.

Las razones expuestas me parecieron justas y acertadas y con toda clase de precauciones navegando con las luces apagadas, nos dirigimos a Pernambuco donde fondeamos el día 2 sin novedad (...). En el puerto nos encontramos con dos vapores alemanes arribados por la misma causa que nosotros y las agencias respectivas ya habían cableografiado a Alemania pidiendo instrucciones, contestando las casas armadoras que los pasajeros podían permanecer a bordo hasta nueva orden».

Ante la previsible permanencia indefinida del buque en Pernambuco y el temor a las repercusiones de esa situación en la salubridad y en la alimentación de los inmigrantes a bordo, el inspector insta a la compañía a telegrafiar a Río de Janeiro para gestionar el transporte de los emigrantes españoles a Europa en algún vapor

8. GAMBOA, Á. (1914). *Memoria del viaje a Buenos Aires a bordo del vapor Sierra Nevada*.

de nación neutral, pero se topa con que todas las compañías navieras, excepto la *Mala Real Inglesa*, habían ordenado a sus buques que arribasen al puerto más próximo. Como el número de españoles varados en Pernambuco se elevaba a dos mil personas (diez buques alemanes se habían reunido en el puerto), no era factible desembarcarlos sin más, por carecer de alojamiento para tantas personas sin recursos y el riesgo que ello podría acarrear para el orden público, y tampoco podían ser devueltos a Buenos Aires, pues los vapores costeros, por su pequeño tonelaje, carecían de capacidad para hacer transportes de alguna consideración.

En vista de la situación, Gamboa decide retornar a España en el *Arlanza* de la *Mala Real Inglesa*, buque en el que le tomó la *Norddeutscher Lloyd* un pasaje de primera para Lisboa:

«El día 19 de julio embarqué llegando a este puerto el 19 sin más novedad que haber sido apresados el día 15 a 200 millas de Las Palmas por el vapor alemán *Kaiser Wilhelm der Gross* armado como crucero auxiliar con seis cañones, que nos obligó a echar al agua los hilos de la telegrafía y cuando arribamos la escala de sotavento para recibir al oficial que suponíamos había de venir a bordo para pedir la documentación y declarársenos presa de guerra, vimos con sorpresa que daba avance a toda fuerza dicho crucero auxiliar y en diez minutos desapareció en el horizonte».



Embarque de emigrantes hacia América en el puerto de Hamburgo, 1874. Biblioteca del Congreso de Estados Unidos, Washington D. C.

3.

UNA CÁRCEL ESTRECHA Y FUERTE

Así que viéndose el hombre en un navío solo, sin ver tierra, sino cielo no sereno y agua, camina por aquellos reinos verdinegros, de suelos oscuros y espantosos, sin ver que se menea en un lugar ni conocer la estela de un navío, viéndose al parecer rodeado siempre de un mismo horizonte, viendo a la noche lo mismo que vio a la mañana, y hoy lo mismo que ayer, sin ver otra cosa alguna diversa.

EUGENIO DE SALAZAR, CRONISTA DE CARLOS V.
La mar descrita por los mareados, 1573

Poco se sabe de primera mano de aquellos pioneros viajes realizados por soldados, clérigos, colonizadores y comerciantes a partir del *descubrimiento* de América, con objetivos de conquista, evangelización, comercio y exploración de nuevas tierras, en veleros descritos como «una cárcel muy estrecha y muy fuerte de donde nadie puede huir» por Fray Tomás de la Torre en su *Diario del viaje de Salamanca a Ciudad Real 1544-1545*, en un mar infestado de piratas, naufragios, enfermedades y plagas¹.

A través de los testimonios de cronistas oficiales como Eugenio de Salazar o Fray Antonio de Guevara en su *Libro de los inventores del arte de marear y de muchos trabajos que no se pagan en las galeras*², se conoce que las condiciones de la travesía en estos barcos eran infames: hacinados, sin apenas



A bordo de un buque de emigrantes. Biblioteca del Congreso de Estados Unidos, Washington D. C.

1. MARTÍNEZ, J. L. (1983). *Pasajeros de Indias: viajes trasatlánticos en el siglo XVI*. Alianza, Madrid.

2. GUEVARA, A. (1539). *Arte del marear y de los inventores de ella: con muchos avisos para los que naveguen en ellas*. Valladolid.

comida y agua, «junto a uno que regüelda, otro vomita, otro suelta los vientos, otro descarga las tripas», en vívida descripción realizada por Salazar en un viaje a Santo Domingo.

Hasta mediados del XIX, con anterioridad a la incorporación del vapor a la navegación, goletas, bergantines y corbetas transportaban a los emigrantes a ultramar a golpes de vela y viento. La mayoría de las veces se trata de veleros mixtos (de vapor con aparejo de vela), construidos en madera y forrados de cobre o de latón naval en el exterior; los barcos a vapor se utilizaban menos debido a que las máquinas de vapor estaban aún poco desarrolladas y el carbón ocupaba mucha capacidad de carga del buque.

En general, se trataba de buques ligeros de entre 300 y 500 toneladas. Veleros como el *Francisca*, la corbeta *Eusebia*, el bergantín *Victoria*, la corbeta *Villa de Gijón*, el bergantín *Habana* o el *Pepé*. Con una capacidad media de 200 pasajeros, realizaban una media de tres viajes anuales y con una duración de la travesía que oscilaba entre 40 y 50 días, a los que había que añadir el tiempo de atraque en los puertos para reponer provisiones o reparar desperfectos, con lo que podían transcurrir unos cuatro meses en un viaje de ida y vuelta³.

La navegación transoceánica era acometida entonces por pequeños empresarios navieros, propietarios de algún buque, que, con la colaboración de los consignatarios, organizaban el tráfico de pasajeros y de mercancías. En general los viajes tenían una finalidad comercial, exportando productos manufacturados e importando productos coloniales como el azúcar o el cacao, pero en ocasiones se emprendían exploraciones científicas y geográficas, de las que nos quedan cuadernos de viajes donde se recogen las vivencias y experiencias de los navegantes en tierras no europeas⁴.

Tan infrecuente era el éxodo migratorio que hasta 1848 no existe apenas legislación que ampare al emigrante en su viaje a bordo de los buques de vela y paquebotes que partían hacia América. En marzo de ese año se dicta una Real Orden que obliga a incluir capellán y cirujano en los buques. Unos años más tarde, en las Reales Órdenes de septiembre de 1853 y 1856, se dictan una serie de normas sobre la atención que debe prestarse al emigrante a bordo, relativas a la alimentación, atención sanitaria o acomodo. Sin embargo, el transporte de pasajeros hacia la otra orilla del Atlántico seguía suponiendo una aventura que entrañaba grandes dificultades.

Los progresivos avances en el arte de la navegación, como la utilización de la hélice en lugar de la rueda o la sustitución de la madera por el hierro, primero, y el acero, después, para construir los cascos de los barcos, permitieron un incremento del tonelaje y, por lo tanto, una mayor capacidad



Anuncio de la salida del vapor *Nord-America*, 1877. Postal de la Fundación Archivo de Indianos. Museo de la Emigración de Colombres, Asturias

3. CASARIEGO, J. E. (1976). *Asturias y la mar*. Ayalga, Salinas/Asturias.

4. MADRID ÁLVAREZ, J. C. DE LA (1990). «El transporte de los emigrantes asturianos a Cuba (1840-1870)». En: *Actas del Congreso de jóvenes historiadores y geógrafos*, vol. 1, p. 964.

de transporte. El desarrollo de los modernos barcos de vapor, que a partir de 1860 sustituyen a las viejas goletas, fragatas y buques de vela, y sobre todo la aparición de los grandes transatlánticos, más seguros, con mayor capacidad y más veloces, consiguen reducir a una quinta parte el tiempo de viaje de las travesías transoceánicas. Se desata así un notable impulso en la búsqueda de bienestar y progreso en las repúblicas americanas, una oportunidad hasta entonces lastrada por los altos precios de los pasajes, la larga duración de las travesías y la incomodidad de los barcos.

Si hasta 1870 la organización del transporte de pasajeros a ultramar se reduce a viajes más o menos esporádicos y realizados de forma irregular, la llegada del vapor propiciará una organización más compleja, que los pequeños armadores particulares no eran capaces de controlar. El sector naviero se internacionaliza y comienza a fraguarse una nueva organización de las casas consignatarias, controladas por las grandes compañías navieras dedicadas al transporte de pasajeros a ultramar con grandes barcos de vapor⁵. A partir de entonces «hacer la América» se va a convertir en un espejismo al alcance de la mano, una ilusión que se extenderá por las regiones más deprimidas de España.

Comienzan a funcionar líneas más regulares, con la organización de rutas y escalas para repostar combustible en puertos de embarque dotados de mejores infraestructuras. Como indica Vázquez González en su estudio sobre los consignatarios de las grandes navieras transatlánticas⁶, la emigración realizada a través de los puertos gallegos durante el periodo de 1870 a 1930, «los medios organizativos y tecnológicos empleados por las nuevas navieras, sus intensas e importantes relaciones financieras y políticas, la expansión de sus actividades económicas, no sólo transportísticas, en varios continentes, unido a su tenencia hacia una feroz competencia en precios, comisiones, subvenciones, y propaganda, fueron pruebas de su gran poder... Además, los muy detallados acuerdos y el sistema mancomunado existente entre 1898 y 1908 produjeron un cambio en el carácter de las agencias de emigrantes. El viejo tipo de tosco vendedor-agente del siglo XIX desapareció después del cambio de siglo; el negocio emigratorio llegó a ser más burocrático y más como una oficina de viajes de los tiempos modernos».

Así, la gran oleada migratoria española a América, que arranca en el siglo XIX, se prolongará con altibajos hasta el estallido de la crisis bursátil de 1929 y alcanzará su cota más alta de salidas en los años inmediatamente anteriores a la Gran Guerra de 1914 a 1918.

Según el artículo 22 de la Ley de Emigración de 1907 «los navieros o armadores que pretendan dedicarse al transporte de emigrantes necesitarán proveerse de un permiso, que concederá el Ministro de la Gobernación, previo dictamen del Consejo Superior de Emigración».

5. FARIÑA, F. (1950). *Historias de la navegación*. Madrid, p. 23.

6. VÁZQUEZ GONZÁLEZ, A. (1993). «Características de la emigración gallega a América y su transporte (1900-1930). En: *Revista de Historia de América*, núm 115.



Anuncio de la salida del vapor *Europa*. Postal de la Fundación Archivo de Indianos. Museo de la Emigración de Colombres, Asturias

Sobre esta premisa, según el Consejo, las compañías navieras autorizadas más destacadas para el transporte de emigrantes españoles hacia América en estas décadas fueron las siguientes:

Españolas

- *Compañía Trasatlántica Española*, con sede en Barcelona.
- *Pinillos, Izquierdo y Compañía*. Cádiz.
- *Sociedad Anónima de Navegación Trasatlántica*. Barcelona.

Alemanas

- *Hamburg-Amerikanische-Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft*.
- *Hamburg- Südamerikanische-Dampfschiffahrts-Gesellschaft*.
- *Norddeutsche Lloyd*, con sede en Bremen.
- *Austro Americana & Fratelli Cosulich*. Trieste.

Francesas

- *Chargeurs Réunis*, con sede central en París.
- *Compagnie Générale Transatlantique*, de París.
- *Société Générale de Transports Maritimes à vapeur*. París.
- *Messageries Maritimes*. París.
- *Compagnie de Navigation Sud-Atlantique*.

Italianas

- *Lloyd Sabaudo*, de Turín.
- *Navigazione Generale Italiana*. Roma.
- *Lloyd italiano*. Génova.
- *Società di Navigazione à Vapore*. Génova.
- *La Veloce*. Génova.

Inglesas

- *Nelson Line*, de Liverpool.
- *The Royal Mail Steam Packet Co*. Londres (la «Mala» Real inglesa).



Cartel de la compañía alemana Hamburg-Südamerikanische-Dampfschiffahrts-Gesellschaft anunciando sus rutas hacia Brasil y Argentina

- *The Pacific Steam Navigation Co.* Liverpool.
- *The Liverpool Brazil & River Plate Co.*
- *The Boot Steam Ship Co.* Liverpool.
- *The British and South-American Steam Navigation Co.* Liverpool.
- *Nelson Steam Navigation Company.* Liverpool.
- *British and South-American Steam Navigation Co.* Liverpool.
- *The Atlantic and Eastern Steamship Company Limited.* Liverpool.
- *Houlder Line Ltd.* Londres.
- *Argentine Cargo Line Limited*, con sede en Londres.
- *Cunard Steamship Company Ltd.* Liverpool.

Holandesas

- *Koninklijke Hollandische Lloyd.* Ámsterdam.

De estas compañías únicamente tres eran de bandera española, aunque serían las primeras en mantener líneas regulares con los países de la América hispanohablante⁷. En 1840 Miguel Martínez de Pinillos funda la *Compañía Pinillos*, que años más tarde pasaría a llamarse *Pinillos Izquierdo*. El vapor *Príncipe de Asturias*, llamado el *Titanic* español, y el *Infanta Isabel* son sus transatlánticos característicos. En 1849 Antonio López y López, marqués de Comillas, funda la *Empresa de Vapores Correos Trasatlánticos* que se convierte en la *Compañía Trasatlántica* en 1881, tras una época de ampliación y crecimiento. Entre su flota destacan los vapores *Reina Victoria Eugenia* e *Infanta Isabel de Borbón*. Además de la efímera naviera levantada por el Marqués de Campo en 1880, desaparecida a su muerte tan solo nueve años después, otras compañías españolas que adquirieron importancia en esta época fueron la *Transmediterránea*, la *Ybarra*, la *Compañía Naviera Sota y Aznar*, la *Camps*, la *Vasco-andaluza de vapores* o la *Compañía Naviera Vascongada*⁸.

El gran poder que llegaron a alcanzar las navieras, aparte de su capacidad decisoria en la organización de las rutas marítimas, se manifiesta en la creación y crecimiento de una serie de negocios no relacionados con el transporte y el comercio marítimo, entre los que no ocupa lugar menor la trata de esclavos africanos.

7. *Boletín del Consejo Superior de Emigración*, año 1909, núm. 1, pp. 34-40.

8. *Barcos, barcos, barcos*. Colección José María Armero, 2007. Museo Naval de Madrid.



Cartel de la compañía alemana *Hamburg-Südamerikanische-Dampfschiffahrts-Gesellschaft* anunciando sus líneas desde Hamburgo hacia Brasil, Uruguay y Argentina



Anuncio de la salida de los vapores trasatlánticos de la compañía española Pinillos Izquierdo

Un caso representativo es el de fundador de la *Compañía Trasatlántica*, Antonio López y López, que poseía también plantaciones de tabaco en Cuba y Filipinas, donde creó la *Compañía General de Tabacos de Filipinas*, así como inversiones en empresas dedicadas a la extracción de carbón en Asturias (*Hullera Española*) o al ferrocarril. Apenas un año después de su muerte, en 1884, su propio cuñado, Francesc Bru, publica «La verdadera vida de Antonio López y López» donde denuncia el tráfico con esclavos negros desde África a la Isla de Cuba.

En las décadas posteriores, las de la emigración en masa, la mayor parte de los emigrantes españoles a América (en torno a los dos tercios del total) fueron transportados por navieras extranjeras: italianas, alemanas, francesas, británicas y holandesas. Entre las compañías extranjeras, las que tuvieron un mayor auge fueron la *Royal Mail Steam Packet Co.* (la «Mala» Real inglesa) y la *Hamburg-Amerika Line* (denominadas *hamburguesas*), sobre todo en las rutas que cubrían la línea hacia Brasil y Argentina y las Antillas, respectivamente, seguidas de la francesa *Chargeurs Réunis*, la *Koninklijke Hollandische Lloyd* y la *Norddeutsche Lloyd*, holandesa y alemana respectivamente⁹.

Son estas grandes compañías, con una flota más moderna (barcos de mayor tonelaje, más rápidos y con mayor capacidad para alojar al pasaje de tercera), con rutas más directas (las navieras españolas no poseían escalas regulares en Galicia, Asturias, Cantabria y Euskadi, para atender la gran masa de emigrantes de estas regiones) y con menor tiempo de espera en el embarque, ya que no atendían a la carga de mercancías, las que absorberán la mayor parte del contingente migratorio. Además, la reducción del precio del pasaje a partir del comienzo de siglo generó una competencia que iría en detrimento de las navieras españolas.

La Primera Guerra Mundial supuso un punto de inflexión en la navegación mercantil. La navegación por el océano Atlántico se hizo muy peligrosa ya que «hacerse a la mar en el año 17 suponía tener las cosas muy claras»¹⁰ y muchos de los barcos fueron destinados a transportar tropas y mercancías. Según el *Boletín de la Asociación Española de San Rafael para Protección de Emigrantes* (1917, n.º 1) «al empezar la luctuosa guerra que sufren casi todas las naciones, los buques aptos para el embarque de emigrantes o lo que pudiéramos llamar, flota de emigración española legalmente autorizada, pertenecía a treinta y dos compañías navieras, de España, Francia, Inglaterra, Alemania, Holanda, Austria, Estados Unidos e Italia. Durante el año 1915 quedaron reducidas a veinte el número de compañías navieras autorizadas, que hacían sus viajes con una flota de ciento sesenta y cinco buques. Por razón de las circunstancias, ha ido disminuyendo durante el año 1916 el número de compañías, que utilizan la autorización; las que transportan emigrantes actualmente casi todas son españolas, alguna holandesa, francesa o inglesa, oscilando los buques entre nueve y veinticinco cada trimestre».

9. LLORCA BAUS, C. (1992). *Los barcos de la emigración 1880-1950*. Alicante.

10. Ibidem.

Con la terminación de la Guerra Europea, como indica el inspector Fernández Flórez, «se inició una gran evolución en la construcción de buques que transportan emigrantes, que cambia radicalmente las antiguas costumbres».

La competencia entre las navieras, las leyes sobre transporte de emigrantes y el hecho de que los emigrantes, en especial los alemanes, fuesen gentes de una regular posición social que «no podían pagar los precios de las clases que a su situación correspondían» estimularon la construcción de nuevos buques que satisfacían las exigencias de mejora de las instalaciones para el emigrante a bordo. «Con la llegada a España del primer buque alemán de esta clase comenzó una ruidosa propaganda en los puertos españoles y en América, únicos mercados para las compañías de navegación alemanas»¹¹.

Este gran auge de las navieras se refleja en el incremento de la publicidad de las grandes compañías en la prensa y en los boletines oficiales y también en las postales y los carteles que se colgaban en las casas consignatarias, donde se incluían imágenes de los grandes transatlánticos. Anuncios donde se marcaban las excelencias técnicas y las ventajas y comodidades que ofrecían los nuevos barcos¹².

La propaganda de las compañías navieras era realizada por los consignatarios y agentes reclutadores con el objetivo de fomentar la emigración y captar pasajeros. La publicidad a través de la prensa provincial era controlada por los mismos navieros. En Galicia, por ejemplo, forman parte de los consejos de administración de diarios como *La Voz de Galicia*, *El Eco de Galicia* o *El Faro de Vigo*, los representantes de las grandes compañías navieras y de los agentes del transporte de emigrantes, lo que les facilita el control de la propaganda y explica la abundante publicidad en la prensa¹³.

De este modo, la prensa de propiedad privada de la época presenta una emigración de bonanza y actúa como factor de llamada para fomentar la salida hacia un nuevo *paraíso* mediante unas travesías de turismo y lujo, mientras que es en los boletines y memorias oficiales donde se recogerán los ásperos aspectos legales y las tropelías, abusos e infortunios de la emigración.

Un hecho significativo que refleja también el poder de las grandes compañías navieras y de los consignatarios es su participación como vocales en el Consejo de Emigración, donde ejercieron una gran influencia.

11. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1922). *Memoria de un viaje de inspección a bordo del vapor, Sierra Ventana*.

12. La colección Armero, del fondo del Archivo Fotográfico del Museo Naval de Madrid.

13. VÁZQUEZ GONZÁLEZ, A. (2001). «Los nuevos señores del entramado comercial de la emigración a América por puertos gallegos: los consignatarios de las grandes navieras transatlánticas, 1870-1939». En: *VII Congreso de la Asociación de Historia Económica*, Zaragoza.



Anuncio de la Compañía Trasatlántica Española, publicado en la revista *Céltiga*, Buenos Aires, noviembre de 1926



La Cunard Steamship Company llegaba «to all the parts of the world»

El Consejo, por precepto legal, se componía de treinta y tres vocales, de los que nueve eran nombrados libremente por el Gobierno; seis son vocales natos, por virtud de su cargo oficial; seis representan a diferentes entidades oficiales; cuatro son elegidos por el elemento obrero; cuatro por los navieros o armadores y cuatro por los consignatarios. En teoría, con esta composición los diversos elementos guardan la ponderación debida, pero en la práctica no sucedía así. Salvo muy escasas excepciones, los vocales natos no podían asistir a las sesiones porque el cargo oficial que desempeñaban absorbía por completo su actividad y no les toleraba disponer del tiempo previo para colaborar en las tareas del Consejo y, «claro es que, faltando estos elementos, (...) quedaba destruida la proporcionalidad que previó la ley»¹⁴.

Este gran poder que las navieras y los consignatarios ejercieron en las decisiones internas del Consejo fue criticada en muchas ocasiones. El reportaje que la revista *La Emigración española* dedica a dar cuenta de la sesiones de los días 10 y 13 noviembre de 1916 en el Congreso de los Diputados lleva como expresivo título «El Consejo Superior de Emigración no sirve para nada». Y la misma revista denuncia que «el Consejo de Emigración es un verdadero feudo de los navieros y no un organismo de tutela para nuestros infelices y desamparados emigrantes».

En otro ámbito, el control del transporte de la emigración por parte de las compañías navieras da lugar a la formación de auténticos *trust* navieros. Estos consorcios fijan los precios de los pasajes y las rutas y puertos de escala más convenientes para ellos, por lo que el emigrante español queda «a merced de los precios que le marquen los navieros constituidos en *trust* o *conferencia*» como denuncia el inspector Díaz Barea en la memoria del viaje realizado desde el puerto de Vigo a Buenos Aires, del 25 Octubre de 1911 a 18 de Noviembre del mismo año, a bordo del vapor *Amiral Troude*, de la compañía *Chargeus Réunis*.

Un anuncio publicado en 1923 en la Revista de la *Emigración Española* se hace eco de esta advertencia a los emigrantes:

«ESCUCHA, EMIGRANTE:

La casi totalidad de las Compañías extranjeras que se dedican en España al transporte de emigrantes se ha confabulado formando un trust naviero al que llaman CONFERENCIA el cual legisla ilegalmente en España, haciendo que sus órdenes se cumplan, empleando para ello todos los medios por innobles que sean. Ese trust, que mantiene los exorbitantes precios de los pasajes de emigrantes, ha llegado en su osadía a declarar guerra a muerte a una Compañía española que se negó a ingresar en esa ilegal y absorbente confabulación...

14. CONSEJO SUPERIOR DE EMIGRACIÓN (1916). *La emigración española transoceánica 1911-1915: (Memoria redactada por la Sección tercera en cumplimiento del artículo 19 de la ley de 21 de diciembre de 1917)*. Hijos de T. Minuesa de los Ríos, Madrid, p. 486.

De forma similar se constata en la misma revista (1923, número 10) la dejación de la protección del emigrante:

«LA MENTIDA PROTECCIÓN

¡Pobres emigrantes!

Sobre la capacidad legal de los barcos

Aunque no se practica, existe en España una ley vigente de Emigración, un reglamento (que a lo menos parece serlo) y un millón de disposiciones complementarias que nadie conoce. Todo ese tinglado no le sirve para nada al emigrante, cuyos intereses están a merced de una caterva de gentes en España y fuera de España.

Para muestra, vamos a ofrecer un botón: Hay un acuerdo internacional y un reglamento que determinan, en forma que no deja lugar a dudas, que todo barco conductor de pasajeros ha de llevar en cada viaje el material de salvamento necesario para el número de pasajeros que embarquen.

Esto, por humanidad, debiera hacerse cumplir con toda escrupulosidad; pero resulta que en España sin duda se ha creído que los «emigrantes» no son «pasajeros», sino alguna especie de animales raros, con melenas, que gruñen y andan en cuatro patas, para los cuales toda consideración está de más.

Y de ahí que muchos barcos extranjeros, especialmente los que «cargan» emigrantes en los puertos del mediterráneo, no se preocupen ni poco ni mucho de esa disposición internacional.

Hay barcos, sucios y viejos, que tienen capacidad para más de mil emigrantes y llevan material de salvamento escasamente para doscientos, Y como son barcos que el día menos pensado se parten en medio del mar, inútil es decir la suerte que les aguardará a los desdichados que vayan en ellos.

¿Qué dirán entonces sus tutores?

Creemos que merece la pena de que el señor Ministro de Trabajo intervenga haciendo cumplir lo legislado, o sea que los Inspectores de Emigración impidan el embarque de mayor número de emigrantes (que son personas y pagan espléndidamente la pocilga en que son alojados en esos barcos) que el correspondiente al material de salvamento que lleve cada barco en cada viaje.

¿Podrá ser?

**Se ha creído que los
«emigrantes» no son
«pasajeros», sino alguna
especie de animales raros,
con melenas, que gruñen y
andan en cuatro patas, para
los cuales toda consideración
está de más**

A través de las reglas e instrucciones del Consejo Superior de Emigración se fueron precisando, catalogando y extremando los requisitos que las naves habían de satisfacer y se fueron paliando

Vapor Joaquín Piélagos de la Compañía
Transatlántica Española. Museo Marítimo de
Barcelona



los defectos debidos a la arquitectura de las naves, los que eran producto de instalaciones deficientes o defectuosas, los debidos a la mala organización del servicio o los derivados de los otros tráficos a que se dedicaban o de la forma en que se desenvolvían¹⁵.

En cualquier caso, hasta comienzos del siglo XX, las normas que debían cumplir los buques para atender a los emigrantes eran muy limitadas. Sólo se obligaba a los armadores «a dotar de «médico-cirujano y de botiquín a cada buque que conduzca más de 60 pasajeros. Se prohibía que los barcos transportaran más pasaje que el admitido en proporción a su capacidad y toneladas, tras cargar los víveres. Debía determinarse en el contrato de pasaje la cantidad y calidad de los alimentos y el agua, verificándose su comprobación antes de zarpar, por parte de las autoridades». En el contrato debía constar el precio del transporte y las garantías que los emigrantes daban para su pago, así como el plazo, no menor de dos años, en el que debía

15. CONSEJO SUPERIOR DE EMIGRACIÓN (1916). *La emigración española transoceánica 1911-1915: (Memoria redactada por la Sección tercera en cumplimiento del artículo 19 de la ley de 21 de diciembre de 1917)*. Hijos de T. Minuesa de los Ríos, Madrid, pp. 342-356.

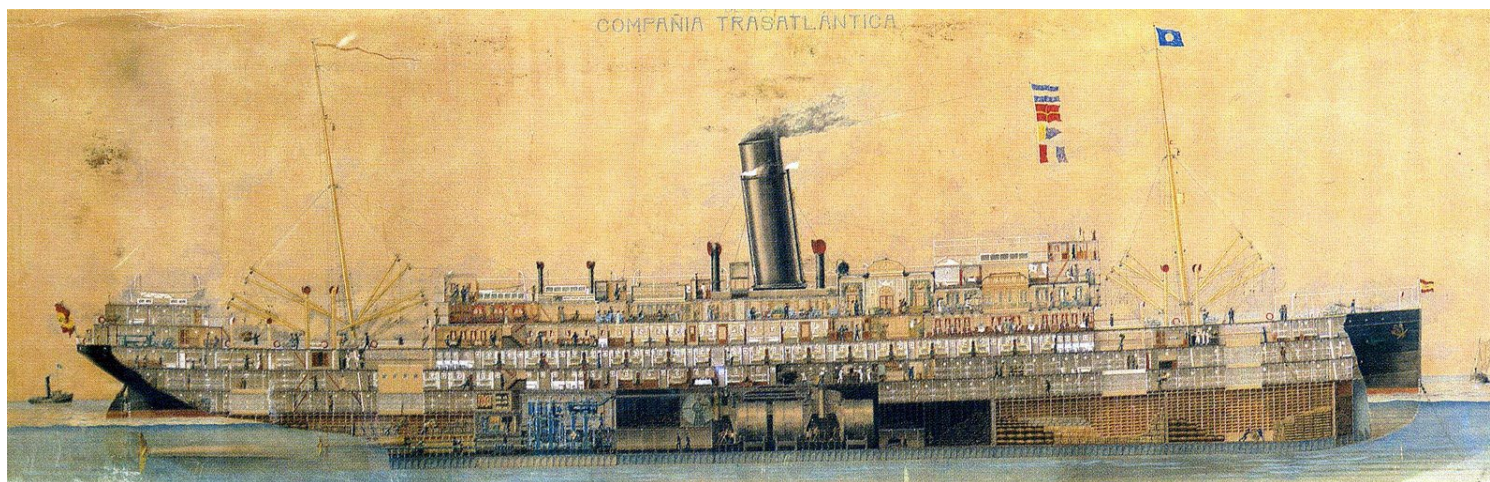
efectuarse, «pero quedando a su arbitrio el acortarlo y entendiéndose que dicho precio debe estar en relación con las estancias».

La ambigua redacción de estos preceptos impidió que las medidas derivadas de ellos pudiesen acabar en la práctica con la existencia reiterada de abusos sobre los emigrantes, tanto por los intermediarios, como por los contratistas y por el personal del buque durante el propio viaje.

Tras la promulgación de la Ley de Emigración en 1907, propiciada por la presión ejercida desde 1903 por el Instituto de Reformas Sociales, se tratarán de paliar los abusos y arbitrariedades que se estaban registrando con los emigrantes, a través de la creación del Consejo de Emigración y de la figura del Cuerpo de Inspectores.

Aunque esta ley significará un importante paso en la protección del emigrante, su insuficiencia se refleja en el hecho de que entre 1907 y 1935 se dictaran 1.163 leyes y disposiciones sobre la emigración¹⁶.

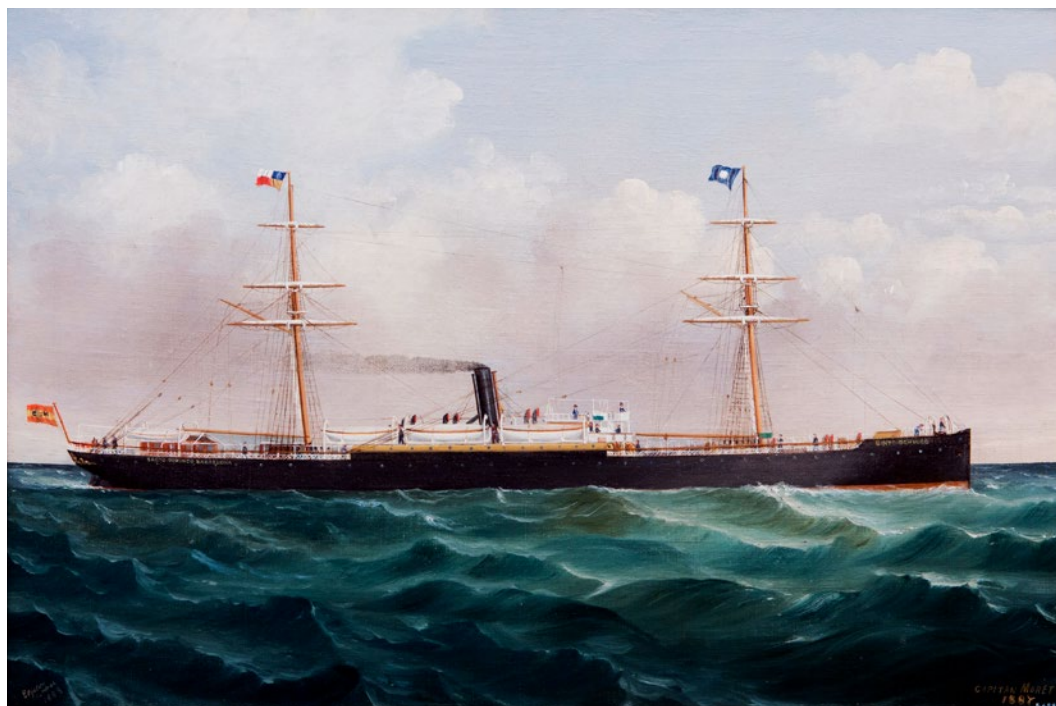
En el capítulo III de las leyes de 1907 y de 1924, bajo el epígrafe *De los navieros o armadores y de los consignatarios*, se fijan los requisitos que debían cumplir los buques transatlánticos contratados para el transporte de emigrantes. La normativa fijaba las condiciones de los buques en aspectos como las características de construcción, capacidad, agua, ventilación, limpieza, alojamiento,



Sección del vapor *Reina Victoria Eugenia* de la *Compañía Trasatlántica Española*. Museo Marítimo de Barcelona

16. GONZÁLEZ ROTHVOSS y GIL, M. (1949). *Los problemas actuales de la emigración española*. Instituto de Estudios Políticos, Madrid.

Vapor *Santo Domingo*, 1888. Museo Marítimo de Barcelona



comidas, enfermerías, lavabos o seguridad e higiene. El capítulo 5.º del Reglamento provisional de 30 de Abril de 1908, para la ejecución de la Ley de 21 de diciembre de 1907, determina las condiciones que habrán de reunir los barcos, así como los reconocimientos a que deben ser sometidos, para acreditar que cumplen con las garantías especificadas en dicho reglamento, respecto a seguridad y navegabilidad, marcha e higiene.

Las compañías de navegación iban reconociendo la necesidad de procurar un viaje digno a los pasajeros de tercera y se iban introduciendo paulatinamente las mejoras necesarias que marcaba la normativa. En algunos casos estos requisitos establecidos por la ley eran cumplidos (e incluso se mejoraban) pero en muchas otras ocasiones los buques presentaban grandes deficiencias en su cumplimiento, como sucedía, por ejemplo, con la obligación de embarcar, a costa del armador, en los buques extranjeros que no dispusieran de personal que hablara español, a un camarero o bodeguero español por cada 100 emigrantes.

Para la higiene se preveían cuatro lavaderos de artesas o uno general con cuatro compartimientos y entrada y salida de agua independiente, disponiendo de una hora de agua dulce al día por

cada 300 emigrantes. Además de los lavaderos debían existir a bordo duchas, lavabos y retretes en una proporción increíblemente insuficiente y discriminatoria en el caso de las mujeres, pues siempre era el doble para hombres que para mujeres.

En orden a la alimentación durante la travesía, se autorizaba el transporte de animales vivos, pero sólo en la cuantía necesaria para el consumo durante el viaje, con el fin de evitar problemas de contrabando y de que se ocupase con ellos el espacio destinado a los emigrantes.

El aprovisionamiento de víveres (bastimentos) y la alimentación se regulaban del siguiente modo:

- No se permitía la salida de ningún buque sin tener a bordo los víveres necesarios que se estimaran para el total de emigrantes y la duración del viaje, debiendo reunir la calidad y variedad que exigía el Consejo.

Francisco Ship-builder
Singer & Co.
Refrigerating Companies
Carpenter & Son
Refrigerator and Shipyard
John Francis Transatlantic
Fishes Bros.
Refrigerated Storage
W. & A. Davis, Special Storage
Sole Agents, Refrigerator Co.
611 & 62, Market St.
etc.

Telephone address: Schaefer

Colo Méndez Fernández

Alameda, San Francisco, 10, 11 & 12

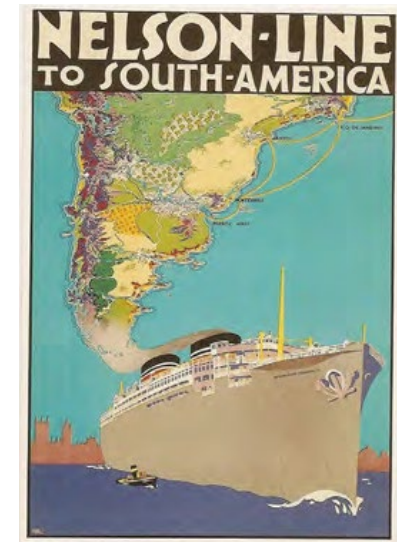
Deposited Sept 1900

W/T "WICHLAND HOPE"

Salmon Lines of Steamers, Order C. 1885

Number	Qty.		Price	Pounds	Cts.
	100	Extra flour.....	0,90	100	90
	100	Red wine (188, 1/2 gal).....	0,90	100	90
	100	Spanish peas.....	1,00	100	100
	100	White beans.....	1,00	100	100
	000	Coloured beans.....		000	000
	100	Rice.....	0,90	100	90
24, 1/2		Macaroni.....	1,00	81	7
24, 1/2		Vermicelli.....	1,00	81	7
000		Dried figs.....		000	000
	10	Red pepper.....	5,00	40	80
	10	Vinegar.....	0,90	10	80
20, 1/2		Olive oil in tins (50 gal).....	2,80	54	10
407		Fresh beef.....	5,00	1618	80
50		Carrots.....	0,05	30	15
50		Turnips.....	0,00	10	15
	0	Garlics.....	5	27	15
50	50	Cabbages.....	0,50	57	80
50	50	Onions.....	0,50	55	15
500		Potatoes.....	0,05	178	80
	15	Tomato paste.....	1,00	15	70
7		Empty barrels to be returned.....	10	126	15
5		empty barrels returned.....	10	3529	80
		Twelve balance pigs.....		68	
				2064	80

Relación de víveres suministrados al vapor *Highland Hope*, de la *Nelson Lines of Steamers*, 1930



Cartel de la naviera inglesa *Nelson Line*

Si eso ocurría existiendo un completo reglamento y los consiguientes inspectores, imaginamos como dantesco lo que ocurriría de no haberlos

52

- Los capitanes tenían que enviar a la Junta local el detalle una por una, de las clases de víveres y provisiones, con indicación de las respectivas cantidades. A su vez la Junta local, después de examinada la nota, la pasaba al inspector para comprobaciones, entre las que se podía exigir incluso muestras.
- Los buques extranjeros autorizados a transportar emigrantes tenían la obligación de tomar en España los víveres llamados «de fresco», que necesitaran en proporción al número de emigrantes españoles. Dichos víveres comprendían carnes, aceite de oliva, arroz, pastas, harinas legumbres, frutas, azúcar, vino y vinagre. El vino debía ser de producción nacional y el pan fresco. La distribución de los alimentos era en tres comidas diarias y en conjunto el peso no sería inferior a 1.643 gramos por día y emigrante de más de diez años, correspondiendo a los niños de edad inferior media ración. Las comidas debían ser variadas y la condimentación esmerada, siendo obligatorio servir carne fresca, lo menos cinco días a la semana.
- También debía proveerse la cantidad de leche esterilizada, huevos e ingredientes para caldos adecuada, que dictaminara el médico de a bordo, para la alimentación de niños menores de dos años y enfermos.
- La cantidad de agua potable se estimaba a razón de cinco litros por día y persona, sumados pasaje y tripulación, comprendidas las escalas, transportada en los aljibes de hierro reglamentarios, más un aparato de destilación capaz de producir cinco litros de agua al día para los embarcados.
- Los enfermos y convalecientes tenían derecho a las medicinas gratuitas y a la alimentación especial que indicara el médico, quien también podía ordenar raciones suplementarias a las mujeres y niños que lo precisaran. Naturalmente, para conservar los víveres se tenía que llevar una nevera.

Tras esta amplia descripción de una normativa más que justificada por los abusos de que eran víctimas los emigrantes, Llorca y Baus menciona el caso de la Compañía *Giuseppe Zino*¹⁷, de Savona (Italia), a la que en 1908 se impuso la irrisoria multa de ¡1.000 pesetas! por haber realizado la travesía con las bodegas transformadas en camarotes detestables y sin depósitos de agua y por haber embarcado en Gibraltar 500 emigrantes más de los que podía conducir un buque de carga llamado antes *Equitá* y utilizado para pasajeros con el nombre de *Chile*. «Si eso ocurría existiendo un completo reglamento y los consiguientes inspectores, imaginamos como dantesco lo que ocurriría de no haberlos».

Como denuncia el inspector Fernández Flórez, aun reuniendo las condiciones exigidas por la Ley, éstas son cumplidas «de modo tan estricto, que no ha hecho la menor concesión a la

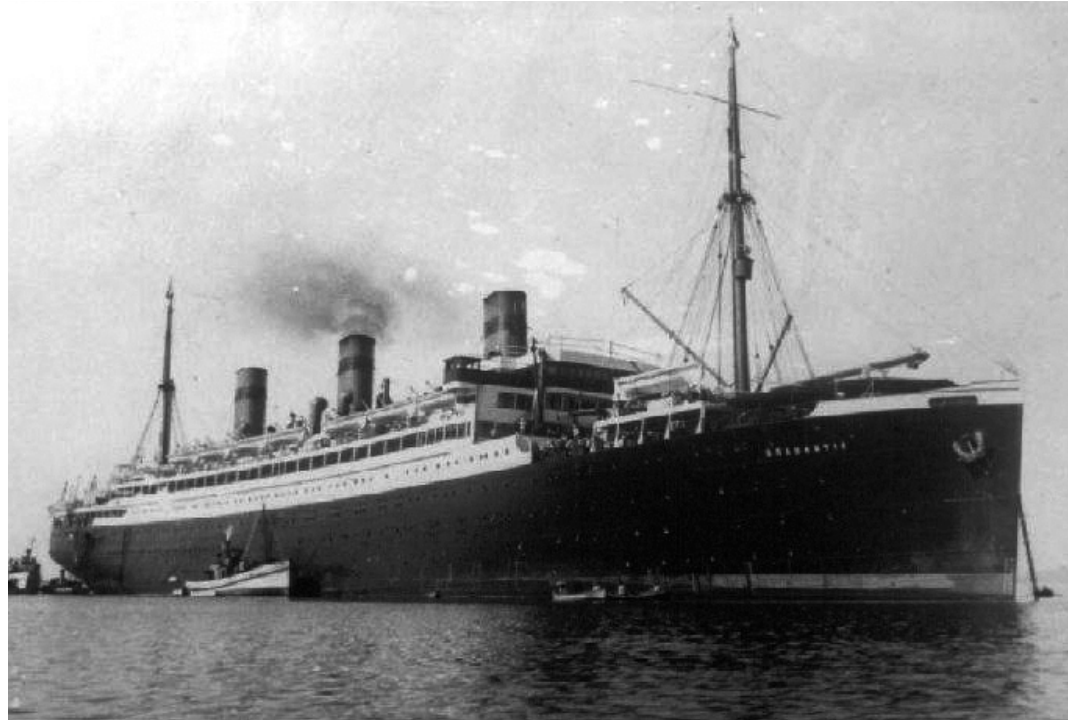
17. LLORCA BAUS, C. (1992). *Los barcos de la emigración 1880-1950*. Alicante.



Oficiales en cubierta de un trasatlántico. Foto de la revista *El Mundo Naval Ilustrado*, 1897

comodidad e higiene de los emigrantes, pues se hacen atendiendo más a la apariencia que a la realidad. Así, por ejemplo, existe a bordo el local destinado a duchas y lavabos que, de acuerdo con las disposiciones de Sanidad, exige el Reglamento de Emigración, pero iba ocupado por efectos que sin imposibilitar en absoluto su uso, denotaba que no estuvo nunca inmediatamente a disposición del emigrante»¹⁸.

18. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1922). *En el Flandre. Memoria de un viaje*.



El vapor *Brabantia*, de la compañía *Koninklijke Hollandische Lloyd*

En la memoria del viaje de inspección a Buenos Aires en el *Formose*, realizada por el mismo inspector, se detallan los requisitos de mejora que acreditaba haber realizado el barco para poder transportar emigrantes:

- «1.º Que las guindolas luminosas han sido aumentadas en número de seis.
- 2.º Que los botes números 9 y 10 van montados bajo pescantes.
- 3.º Que lleva el buque chalecos salvavidas para niños.
- 4.º Que el diámetro de los ventiladores de hierro del local número 4 ha sido aumentado hasta el que señala el REGLAMENTO DE EMIGRACIÓN.
- 5.º Que se ha instalado el comedor de convalecientes y la enfermería para locos.
- 6.º Que lleva el buque los medios necesarios para poder abrir las escotillas, para ventilación de los locales durante el viaje, sin que exista peligro para los emigrantes.

7.º Que los retretes de hombres, a popa, a estribor, tienen en su entrada un mamparo que oculta su interior, como indica el artículo 114 del Reglamento.

8.º Que se han introducido las reformas necesarias para poder conservar el agua, bebida del emigrante, a una temperatura no mayor de 15.º.

9.º Que las enfermerías reúnen las condiciones exigidas en el artículo 112 del Reglamento, dotándolas de mantas de lana blanca, vasera de alambre galvanizado, armario frigorífico para la conservación de alimentos y bebidas y fórmulas farmacéuticas y de camas balancín.

10.º Que tanto en cubierta como en los locales destinados a los emigrantes (retretes, lavabos, dormitorios, etc.) se abrieron los invernales necesarios que permitan desalojar el agua fácilmente, aun en los casos de balanceo y escoradura.

11.º Que de acuerdo con las disposiciones que afectan a los buques frigoríficos, los locales destinados a los emigrantes fueron pintados con la frecuencia debida.

12.º Y, muy especialmente, que se ha hecho la debida limpieza de los tanques de agua»¹⁹.

Esta exhaustiva relación de mejoras finaliza con el apercibimiento de que cualquier infracción de lo señalado tendrá una sanción especial en la correspondiente *Instrucción de Multas*.



Cartel anunciador de la compañía alemana *Norddeutscher Lloyd*, con sede en Bremen

19. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1925). *El Formose, el Cap Norte y la emigración al Brasil. Memoria de un viaje de inspección*.

UNA PUBLICIDAD ENGAÑOSA

Los engaños en la publicidad eran un hecho evidente y reiteradamente puesto en evidencia en las memorias de viaje. Valga como ejemplo, la denuncia realizada por el inspector Fernández Flórez del fraude y las artimañas publicitarias realizadas sobre los servicios recibidos por parte de las Compañías alemanas, denunciados en la memoria del viaje de inspección realizado a bordo del vapor Sierra Ventana, en 1922:

«En estas circunstancias tocaba en la Coruña el vapor *España*, de la *Compañía hamburguesa Sudamericana*, en el que tuve el honor de realizar por mandato del Excmo. Sr. Inspector General la inspección en viaje. Tropecé en él con un conflicto de difícil solución. La propaganda aunque excesiva se ajustaba a la verdad. Como se anunciaba, llevaba el buque comedor servido por camareros uniformados, servicio de loza y cristal y hasta «maître d'hotel»; camarotes de 4 y 6 camas con su correspondiente lavabo, y en las escotillas no habían improvisado salones de fumar y de damas. Pero el comedor sólo tenía 80 plazas, lo que impedía dar en él de comer a todo el pasaje; los camarotes existían pero había también el antiguo sollado y además el pequeño número de aquellos venía ocupado desde Hamburgo en casi su totalidad por emigrantes alemanes. También resultaba difícil que los emigrantes españoles disfrutaran de las instalaciones de salones, porque los alemanes alojados en tal parte de la cubierta se oponían a que los españoles utilizaran aquella parte del buque. Al emigrante español a quien se procura atraer con los innumerables reclamos de la clase especial no se le dice nada de la existencia de la clase ordinaria. Solamente al pie de aquellos anuncios se hace constar que el disfrutar de camarote costaba 25 pesetas más. La misma cuestión observo ahora en el vapor *Sierra Ventana*.

No puede decirse que el emigrante español no haya salido ganando con las nuevas construcciones. Es cierto que rara vez disfruta de las comodidades que figuran en los anuncios, pero en esta clase de buques han desaparecido ya los tres órdenes de literas, sus escotillas exceden del área señalada en el ya viejo reglamento español, etc.

Ya apuntamos que el vapor *Sierra Ventana* es un buque de la clase que queda referida, en el que la diferencia de 25 pesetas permite disfrutar de camarotes para 2 y 4 personas, fumadores con sillones tapizados y de blandos muelles y sencillos pero elegantes y cómodos para señoras, y comedores de vistosas decoraciones. Una clase superior a la segunda de muchos buques. Al lado de ella se encuentra la otra, el antiguo sollado, tan pobre y triste.

Al visitar una y otra clase se piensa en la miseria del pasaje de la clase ordinaria o en su ignorancia que le hacen prescindir de tanta comodidad a que dan derecho las 25 pesetas.

No es que pretenda censurar la clase ordinaria del buque pero existe tanta diferencia en las comodidades y tan poca en el precio que la una hace mala a la otra. Forzosamente hay que pensar que el emigrante de la clase inferior es excesivamente explotado.

Si nos trasladamos a popa, a las clases de tercera de lujo, notaremos la absoluta preponderancia de los tipos germanos; si a popa, la de los latinos. A un lado polacos, suecos, alemanes, muchos alemanes, al otro españoles y portugueses.

El *Lloyd*, lógicamente, reserva para sus connacionales lo mejor del buque. La clase especial no sirve a los españoles para otra cosa que como cebo para llevar su dinero a las arcas del *Lloyd*. La compañía no ha reservado para España ni un solo camarote, no obstante los numerosos emigrantes que los tenían pedidos. No se puede reprochar en justicia esta acción. Una compañía alemana ha de dar forzosamente lo mejor a los alemanes. La pena es que nuestras compañías de navegación no sigan su ejemplo.

El patriotismo llega todavía más allá a bordo del *Sierra Ventana*. Lleva este buque a popa dos pequeños sollados, no del todo ocupados por alemanes y polacos, Como el *Sierra Ventana* ha tomado el máximo de pasajes, son necesarias las camas sobrantes para alojar algunos portugueses. Entonces se elevan grandes protestas y el Comisario pretende, para no disgustar a los alemanes, alojar a aquellos

emigrantes en el departamento de los españoles montando para ello más camas. Es preciso defender los departamentos de popa de la invasión extranjera.

El emigrante español prefiere soportar esta degradante inferioridad a tener que viajar en sollados faltos de luz y ventilación, con tres órdenes de literas y comer sentado sobre sus mismas piernas en la cubierta del buque, introduciendo su cuchara en el mismo recipiente en que lo hacen diez personas más. Las desatenciones del *Lloyd* si se tienen en cuenta estas otras, carecen de importancia.

Es del todo lamentable que las compañías de navegación españolas no saquen mas provecho de la positiva riqueza que deja la emigración y su transporte, Es necesario darle cuanto necesiten para atender este servicio pero también exigirles que se pongan a la altura de las compañías extranjeras.

El Consejo debe de preocuparse de estos buques de dos terceras.

Es necesario que el emigrante conozca la clase en que va a embarcar, porque es muy frecuente que atraídos por los anuncios de la tercera de lujo acudan muchos en busca de camarotes que el consignatario, para no perder el cliente, les promete obtendrán a bordo y que jamás consiguen por venir ocupados desde Alemania.

Algunos emigrantes portugueses en la creencia de que yo podía atenderles, me han dado quejas de que teniendo billetes de *KAMERCLAS* se les había alojado en los sollados y mostraban sus billetes que les reconocían aquel derecho. Lo sucedido con ellos puede ocurrir mañana con españoles. Es necesario separar las dos clases a los efectos de la capacidad para evitar que el consignatario pueda despachar mayor número de billetes de la clase especial y para que los inspectores puedan comprobar que el emigrante disfruta del lugar que le corresponde».



Comida de compañerismo de los Inspectores de Emigración. 30 de enero de 1933. Fotos Tello. Cortesía de los descendientes de Andrés Morales.

En el margen derecho de la fotografía se identifican por el apellido algunos de los inspectores mencionados en este libro: Fernández Flórez (3), Gamboa (4), Cabronero (5), Morales (7), Salazar (8), Curiel (12), Pastor (13), Cabrera (16), Paret (20), González (21), García (24)

4.

LA VOZ DE LOS SIN VOZ

Cuando desde Bilbao me trasladé a las Canarias en el CAP NORTE haciendo el viaje de Inspección, pude entonces observar que llevaba el buque instalado sobre una escotilla, bajo la cual van los sollados destinados a dormitorios de los emigrantes, un comedor, lo que impedía que los mencionados sollados pudieran tener ventilación. Denuncié el hecho a la Dirección General y avisé al Capitán del buque para que cuando fuese necesario abriese la escotilla. En este viaje no se utilizan esos sollados ni ese comedor, que están pintándose, pero he visto las mesas prontas para ser colocadas, lo que me hace creer que no se ha hecho el menor caso de las observaciones de esta Inspección...

En el Formose se carecía de medios para abrir las escotillas sin peligro para el emigrante. He tenido que mandar abrirlas, para que la vida en el sollado fuese un poco menos insoportable, y he tenido que ser yo el que resolviese el problema de evitar el riesgo al que se exponía al emigrante. Y como todo ello era ignorado a bordo, me preguntó ¿cómo habrán realizado el viaje los emigrantes que tuvieron la desgracia de emprenderlo antes de mi estancia en él?

ANTONIO LUIS FERNÁNDEZ FLÓREZ

El Formose, el Cap Norte y la emigración al Brasil. Memoria de un viaje de inspección, 1925

La mayor parte de quienes emprendían el dramático viaje trasatlántico eran personas con nula o escasa instrucción, carentes de recursos para dejar constancia escrita de sus peripecias y desventuras.

Esta escasez de testimonios de primera mano de los, a menudo, escalofriantes viajes en la tercera clase emigrante, dota aun de más valor a las memorias e informes realizados por los inspectores de emigración y a la labor llevada a cabo por ellos para la protección del emigrante desde el lugar de salida, durante la travesía y hasta la llegada a su destino.

Las memorias de viaje, que en su mayoría salen por primera vez a la luz, y los inspectores que las redactaron, se convierten en la voz de los miles de emigrantes que durante las primeras décadas del pasado siglo embarcaron hacia América.

Los informes fueron realizados entre 1909 y 1931, época de auge de los grandes barcos de vapor y de gran intensidad migratoria, y pueden clasificarse en dos períodos claramente diferenciados: uno que va de 1909 a 1914 y otro de 1920 a 1932. El primer informe, fechado en 6 de julio de 1909, da testimonio del viaje de Leopoldo D'Ozouville en el *Tomaso de Savoia* con destino a Buenos Aires y escala en Río de Janeiro y Montevideo; el último lo firma Joaquín Cabronero en 1931 y relata las vivencias de las travesías en los vapores *Orcoma* y *Orbita* hacia y desde La Habana.



Las memorias de los inspectores de emigración se conservan en la Biblioteca del Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social

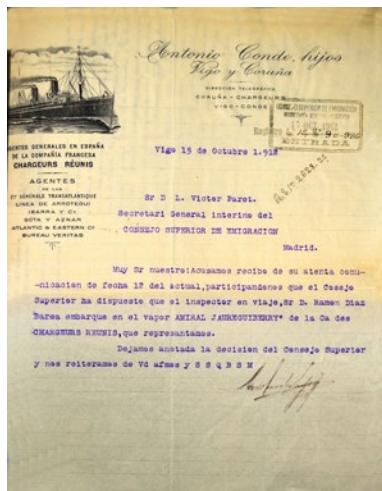
La Primera Guerra Mundial marca el corte entre ambos períodos, pues aunque durante esos años también se publicaron algunos informes, o bien corresponden a viajes efectuados con anterioridad (como *Un viaje a Brasil* de D'Ozouville, efectuado en 1912-13) o bien se trata de recomendaciones generales (caso de *La tutela del emigrante español* del propio D'Ozouville de 1915) o de observaciones sobre la inspección en el interior.

Del mismo modo, mientras algunos inspectores ejercieron su función durante ambos períodos (caso de D'Ozouville), otros trabajaron solamente durante los años previos a la guerra (como Díaz Barea o Gamboa) y los más durante la década posterior (Fernández Flórez o Cabronero, por ejemplo).

Son en general memorias ricas en detalles y acompañadas de documentación muy valiosa, que constituyen un testimonio de primera mano de cómo se realizaba el embarque, las condiciones de la travesía, la llegada a los puertos y, en muchos casos, la vida en los lugares de acogida; y no se limitan a realizar una mera descripción, sino que incluyen también opiniones particulares y recomendaciones para solucionar y evitar los desmanes hacia los emigrantes, así como la denuncia expresa de las normas no cumplidas por las grandes navieras autorizadas para el transporte de emigrantes, como así lo disponía el artículo 43 de las *Instrucciones para Inspectores en viaje* que exigía proponer «las mejoras y modificaciones que la práctica enseñe que deben introducirse para el mejor cumplimiento de la Ley y Reglamento de Emigración».

De esta forma, los testimonios, por parciales y administrativos que sean, constituyen una forma de dar voz a aquellos emigrantes, en tantos casos iletrados, que carecían de recursos expresivos para explicar en primera persona su feliz o amarga experiencia migratoria, los abusos y engaños a los que se veían sometidos desde la salida de sus tierras, las tribulaciones en los puertos de embarque, las peripecias para conseguir los billetes y las calamidades de las travesías, las dificultades para incorporarse a una nueva vida en América o la solidaridad de los emigrantes ya instalados en los países de destino.

Inspectores de emigración como Joaquín Cabronero Urive, Francisco Cano, Luis Curiel, Ramón Díaz Barea, Antonio Luis Fernández Flórez, Francisco Fernández Vila, Ángel Gamboa Navarro, Anselmo García Valcárcel, Julio Lissarrague, Juan de los Mártires, Andrés Morales, Melchor Ordóñez, Leopoldo D'Ozouville de Bardou y Cruz Álvarez y Guillermo Summers, autores de las memorias en viaje, junto a otros de los que apenas se conocen los apellidos, como Gámez, Bullón, Blanco, López Tomasetti, Pastor, Berenguer, Estela, Barreiro, Castro, León, Úbeda o Halia, pondrán voz a cientos de miles de personas que no pudieron dejar testimonio escrito de sus vivencias¹.



Carta disponiendo el embarque del inspector Ramón Díaz Barea a bordo del vapor *Amiral Jaureguiberry*, de la compañía *Chargeurs Réunis*

1. CONSEJO SUPERIOR DE EMIGRACIÓN. (1916). *La emigración española transoceánica 1911-1915: (Memoria redactada por la Sección tercera en cumplimiento del artículo 19 de la ley de 21 de diciembre de 1917)*. Hijos de T. Minuesa de los Ríos, Madrid. p. 236.

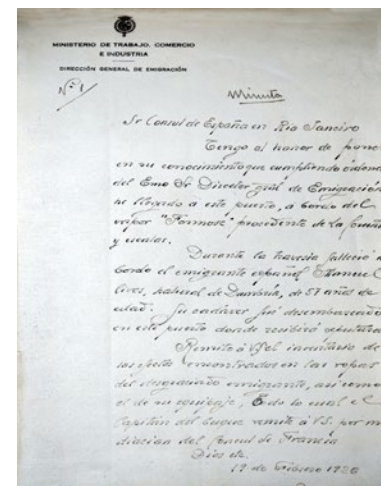
A través de la Ley de Emigración de 21 de diciembre de 1907, publicada en la *Gaceta de Madrid* del domingo 22, y el Reglamento provisional para la ejecución de la Ley, de 30 de abril de 1908, se articulan las funciones de la Inspección en materia de emigración. Se crea el Cuerpo de Inspectores de Emigración, encargado de elaborar memorias e informes para el Consejo Superior de Emigración y de velar por el cumplimiento de sus disposiciones en lo referente a los flujos migratorios, en el interior, en los puertos de embarque, durante el viaje y a la llegada al país de destino.

Comienza también la edición del *Boletín de Emigración*, que recogerá todos aquellos aspectos legales, novedades y noticias relevantes sobre el proceso migratorio.

La Instrucción Provisional dada por el Consejo Superior de Emigración en 6 de abril de 1910 ordena a los inspectores en viaje «que con los datos obtenidos en los diarios y los demás que puedan adquirir, redacten Memorias detalladas de los viajes realizados, procurando además hacer referencia a las condiciones en que se encuentran los emigrantes en los puertos de desembarco y a las mejoras o modificaciones que la práctica enseña que deben introducirse para el mejor cumplimiento de la Ley y Reglamento de emigración (...) Despréndese, efectivamente, tanto de esta orden como de otras anteriores lo mucho que el Consejo se promete de sus inspectores, la importancia que reconoce en la misión que se les confía, así como también la gran atención que se halla dispuesto a conceder a los juicios y opiniones que dichos funcionarios emitan al objeto de ir cuanto antes a la reforma del Reglamento para la ejecución de la Ley de Emigración de 21 de diciembre de 1907»².

Las normas distinguen cuatro clases diferentes de inspectores (artículos 47 de la Ley y 159 del Reglamento):

- Los Inspectores en el interior, que prestarán sus servicios en las regiones de donde suelen salir los emigrantes españoles.
- Los Inspectores en puerto, que ejercerán sus funciones en los puertos de embarque de emigrantes, desde que estos lleguen al puerto hasta la salida de los buques que les conduzcan.
- Los Inspectores en viaje, que se embarcarán con los emigrantes en los barcos y les acompañarán durante la travesía, vigilando que «se cumpla lo contratado en cuanto a duración de viaje, escalas, alimentación y entrega de sus equipajes a los emigrantes.
- Y los Inspectores en el exterior, que desempeñarán sus funciones en los puertos y regiones de llegada³.



Carta del inspector de emigración al cónsul en Río de Janeiro, informando del desembarque en puerto del cadáver de un emigrante fallecido a bordo del *Formose*, 1926

2. D'OZOUVILLE, L. (1911). *Memoria presentada con motivo del viaje en el vapor Paraná*.

3. CAÑABATE PÉREZ, J. (2008). «La inspección de emigración 1907-1939, de la tutela paternalista al intervencionismo científico». En: Espuny i Tomás, M.J./Olga Pérez: *La inspección de trabajo, 1906-2006*. Tirant lo Blanch.

El artículo 48 de la Ley por su parte otorga al Consejo Superior de Emigración la función de «proponer el nombramiento de Inspectores al Ministro de Gobernación» y remite al futuro Reglamento⁴ la regulación de «las condiciones que hayan de exigirse para ser nombrado y el sueldo o gratificaciones que han de disfrutar» y pone en marcha el concurso para dotar de 20 plazas al Cuerpo de Inspectores en viaje.

Para poder acceder al Cuerpo de Inspectores se exigía experiencia marítima y formación militar. Así, era requisito indispensable haber tenido una experiencia como médico de la Armada, de la Marina Civil o de Sanidad exterior, con más de un año de embarco; o bien haber sido médico del Ejército o de la Armada o jefe u oficial del Ejército general, habiéndose ejercido todos ellos en ultramar. Por último, también podían tomar parte en el concurso los capitanes de buques mercantes que hubiesen transportado tropas o emigrantes a Oceanía o América al menos en cuatro viajes.

La clara preferencia hacia quienes hubieran ejercido la profesión militar obviamente limita al género masculino el acceso a la función inspectora.

Por Real Orden de 10 de noviembre de 1908 se nombran «Inspectores de Emigración en puerto y en viaje, con el haber anual de 5.000 pesetas, a los señores que a continuación se expresan:

- D. Anselmo García Valcárcel, Médico de la Marina civil.
- D. Ramón Díaz Barea, primer Médico del Cuerpo de Sanidad de la Armada.
- D. Guillermo Summers Cavada, primer Médico de Sanidad de la Armada.
- D. Lisardo Rodríguez Barreiro, Médico de Sanidad exterior, ex Director de Sanidad marítima de los puertos de Villagarcía y Mahón.
- D. Ángel Gamboa y Navarro, Teniente de navío de la Armada.
- D. Francisco Cano y Wais, Teniente de navío de la Armada.
- D. Emilio Manuel Butrón y Linares, Teniente de navío de la Armada.
- D. Enrique de Guzmán y Fernández, Teniente de navío de la Armada.
- D. Ramón Bullón y Fernández, Teniente de navío de la Armada.
- D. Demetrio López y Tomasety, Teniente de navío de la Armada.
- D. Ángel Blanco y Serrano, Teniente de navío de la Armada.



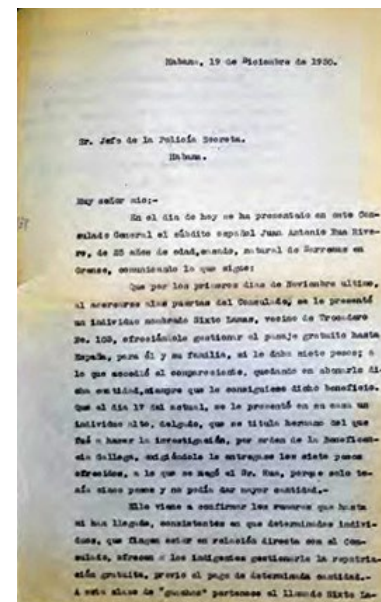
Carta del inspector de emigración Ramón Díaz Barea, comunicando su embarque a bordo del vapor *Amiral Jaureguiberry*

4. El Reglamento provisional para la aplicación de la ley, de 30 de abril de 1908, dedica su capítulo VI, artículos 157 a 171, a la Inspección.

- D. Juan de los Mártires Tudela, Teniente de navío de la Armada.
- D. José María Gámez, Teniente de navío de la Armada.
- D. Juan Osuna y Pineda, Comandante de Artillería.
- D. Leopoldo D'Ozouville y Cruz, Comandante de Artillería.
- D. Antonio Pastor Clemente, Capitán de Artillería.
- D. José de Castro y Ramón, Capitán de Estado Mayor.
- D. Graciano Quesada y Pérez, Capitán de Artillería.
- Do Félix León y Núñez, Capitán de Artillería.
- D. José Estela y Thomas, Capitán de la Marina mercante».

Tras estos primeros veinte nombramientos, las plazas vacantes se fueron cubriendo de forma paulatina, pero el número de inspectores fue a lo largo del tiempo siempre reducido. Esta escasez de efectivos dificulta el cumplimiento de la ley, como detalla de forma harto matemática el inspector Díaz Barea: «(...) durante 13 meses (desde 1.º de Septbre de 1910 en que comienzo la inspección a bordo el Beacon Grang, hasta el 6 de Octubre del año actual que comenzó la hecha a bordo del Potaro, han salido de los puertos de Norte y Noroeste de España, donde radican dos inspectores en viaje, unas 425 expediciones de buques dedicados al tráfico de emigración con más de 9.000 emigrantes; de aquellas expediciones unas cuarenta y pico en las condiciones expresadas en el Reglamento artículo 163 punto 2.ª que imponen inspección en viaje sin que ésta se haya cumplido. Estimo que si se pretende mejorar la condición de los emigrantes en los buques autorizados para este tráfico hay que vigilar con más frecuencia como se cumple en ellos la Ley y Reglamento de Emigración»⁵.

Un interesante artículo de 1916 del inspector A. Pastor, publicado en el Boletín del Consejo Superior de Emigración (Tomo VIII, 1916), detalla las variadas formas en que se desenvuelve esta protección y tutela, tanto de carácter preventivo como reformador: persecución de reclutadores y ganchos, denuncia de la oferta clandestina de pasajes, obligación de indemnización diaria por el retraso en la salida del buque respecto a la fecha fijada en el billete, vigilancia de las hospederías y alojamientos de emigrantes en los puertos de embarque, restricción de embarques nocturnos, condiciones de la travesía, información sobre salarios y circunstancias económicas en los países de destino y cumplimiento de la normativa por parte de las grandes compañías navieras.



Carta del cónsul de la Habana al Jefe de policía secreta, incorporada en uno de los informes del inspector de emigración Joaquín Cabronero, 1930

5. DÍAZ BAREA, R. (1911). *Memoria del viaje de inspección verificado desde el puerto de Vigo a Buenos Aires, del 25 Octubre de 1911 a 18 de Noviembre del mismo año, a bordo del vapor Amiral Troude*.

Es indudable el importante papel jugado por estos inspectores, que se refleja en las continuas referencias sobre la necesidad de que las inspecciones en viaje se realicen de forma frecuente ya que, como denuncia el inspector Fernández Flórez en el viaje realizado a Brasil en el vapor *Formose*⁶:

«Si bien es verdad que durante su viaje el emigrante fue inmejorablemente tratado, también lo es que el Inspector de Emigración se entera, sin grandes esfuerzos, de cuanto se dejó de hacer en viajes anteriores a su presencia a bordo, y de lo mucho que se ha de dejar de realizar en los sucesivos».

Y añade otros muchos detalles que le convencen de la necesidad de inspecciones en viaje en los buques, como la realizada en el *Formose*:

«Sé que la limpieza que llevamos en los alojamientos es motivada por mi presencia a bordo. El personal que la COMPAÑÍA dedica a estos servicios es insuficiente y tuvo que imponerse durante el viaje un duro sacrificio para atender mis exigencias. A dificultar su labor contribuyen las condiciones del buque que como frigorífico, preparado para el transporte de carnes, tiene escasez de imbernales y los que hay están mal situados, lo que hace que una escoradura o un pequeño balance amontone inmundicias y agua sucia en el lado contrario del imbornal.

Es también el inspector quien tiene que hacer reparar las cañerías que conducen el vapor, para evitar que corra sobre cubierta manteniéndolo todo en perfecto estado de suciedad y humedad».

Los avatares de los inspectores comienzan en ocasiones nada más embarcar, como le sucedió a Joaquín Cabronero en su viaje a bordo del vapor *Asturias* de la compañía *Mala Real Inglesa*⁷, buque que, como la casi totalidad de los que conducen emigrantes, no dispone con carácter permanente del camarote que la ley preceptúa para Inspector en viaje:

«Así pues el primer desagradable incidente es el relativo a la instalación personal. Se me indicó un camarote de 1.ª clase de unas dimensiones y condiciones tales que juzgué inaceptable; de mi opinión fue el Sr. Inspector de puerto que reclamó conmigo otro más adecuado que al fin, tras no pocas vacilaciones, se consiguió, acomodándome en uno de lujo (quizá este de excesiva amplitud) que era el único disponible.

No bien terminado este primer incidente a mi embarque tuve que lamentar otro de índole aún más personal y privada. El equipaje, al ser montado a bordo por dependientes de la casa consignataria, cayó al mar y después de repescado comprobé, y luego en viaje



Anuncio de la naviera Ybarra y Compañía, publicado en la revista España en 1933

6. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1925). *El Formose, el Cap Norte y la emigración al Brasil. Memoria de un viaje de inspección*.

7. CABRONERO, J. (1928). *Memoria del viaje realizado a bordo del vapor Asturias*.

confirmé, el deterioro de la mayor parte de los efectos que contenía. No hice ninguna reclamación al agente si no antes al contrario, viendo su gran contrariedad traté de calmarlo y de quitarle importancia al caso».

El episodio del embarque en Vigo tiene una segunda parte en Buenos Aires, donde en la víspera de la salida comunican al desafortunado inspector que su camarote está comprometido y que se ven precisados a cambiarlo a otro:

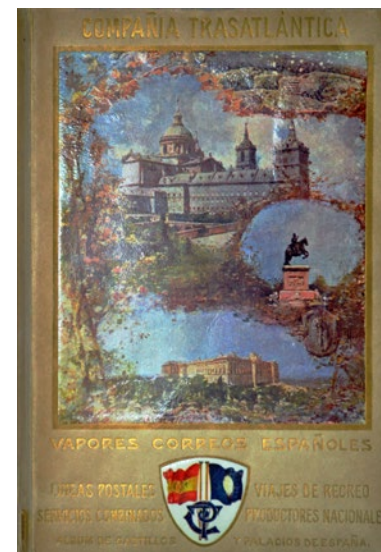
«No acepté voluntariamente esta propuesta de cambio, propuse que dispusieran de una dependencia del camarote que podía privarme de ella (fórmula que no fue aceptada) y a pesar de mi protesta fui trasladado a otro compuesto de dos piecitas, en regulares condiciones.

Todas estas desagradables cuestiones, por el carácter casi particular que tienen, deberían ser evitadas radicalmente exigiendo siempre en las recomendaciones de buques, que estos fueran dotados del camarote aludido según marca taxativamente la Ley».

El inspector Díaz Barea relata su experiencia en parecidos términos:

«No construido el barco para pasaje de cámara, carece de alojamientos para otras personas que no sean las de dotación, solo había un camarote más que decían destinado al inspector en viaje: de este alojamiento solo diré que estaba colocado fuera de lo que nosotros llamaríamos cámara o espacio para oficiales (*carre des officiers*), su situación era haciendo pareja con el camarote ocupado por el agregado, oficial aspirante que no tiene autoridad para montar guardias aún, acompaña como auxiliar en el puente a los oficiales que le instruyen y adiestran en las prácticas de navegación. El Sr. Capitán lamentando la designación de alojamiento que había hecho la Compañía me ofreció el suyo, debiendo él ocupar el cuarto de derrota, pero este por carecer de condiciones de comodidad y ser necesario día y noche a los servicios de navegación le hacían imposible para el descanso y no permitía que la persona de mayor responsabilidad en el buque hiciera un viaje tan largo sin alojamiento en que descansar las horas que le fuera permitido»⁸.

Del recelo, cuando no de la abierta hostilidad, con que los inspectores son habitualmente recibidos a bordo da cuenta a sus superiores el inspector Fernández Flórez en la memoria final de uno de sus viajes en estos términos:



Portada del "Álbum de Castillos y Palacios de España", del Libro de información al pasajero de la Compañía Trasatlántica Española, 1911-1912

8. DÍAZ BAREA, R. (1911). *Memoria del viaje de inspección verificado desde el puerto de Vigo a Buenos Aires, 25 Octubre de 1911 a 18 de Noviembre del mismo año, a bordo del vapor Amiral Troude*.



Plano original del buque *General Artigas*, incluida en la memoria del viaje realizado a bordo del mismo por el inspector Joaquín Cabronero en 1930

«La hostilidad es a veces inaguantable, resultando violentísimo para nosotros el tener que actuar a bordo, empezando desde los primeros instantes por reclamar nuestros desatendidos derechos.

Se procura además enemistar al inspector con los emigrantes; y todo cuantos medios hay para hacerle desagradable la estancia a bordo es puesto en práctica si el inspector toma interés en el cumplimiento de su misión.

Cuando ordené que los emigrantes bajasen a sus respectivas camas por creer que convenía a su salud, y hallándome presenciando como eran desalojados de la cubierta, un mayordomo de 3.^a sin duda, por orden del Comisario, señaló al pasaje que era yo quien lo ordenaba, haciendo sonar sus palabras como si esta Inspección tuviera deseos de molestarles. Como además encontré reacio al personal en el cumplimiento de mi orden, pretendí ver al Capitán que hasta aquel momento no había conocido por no hallarse a bordo a mi llegada al buque, no pudiendo hacerlo porque según me dijeron se hallaba durmiendo. Y como expusiera al Comisario que en el caso de no cumplirse mi orden tendría que verme precisado a imponer las sanciones que el Reglamento me autoriza, éste con evidente altanería y menosprecio para las Leyes españolas me invitó a hacerlo.

El ejemplo de los de arriba influye en el personal inferior, intolerablemente agigantado hasta la grosería y la violencia. Así hallándome comprobando si guardaba la debida moralidad a bordo, separando los hombres de las mujeres, un mozo de la primera irrespetuoso, me prohibió reconocer el local destinado a las mujeres, y al manifestarle que era Inspector de Emigración me amenazó levantando su puño. Cuando trasladé la queja al Capitán me prometió controlarlo en Hamburgo.

Viajaba a bordo del *Antonio Delfino* un inspector de la Compañía que tampoco ha tenido la corrección necesaria para conmigo y que no obstante ser inspector para el pasaje, desconoce en absoluto nuestra Ley. Pretendía este señor presentarme como agitador del pasaje, por el hecho que éste no había exteriorizado sus quejas hasta ver mi presencia a bordo, y cuando quise explicarle mi actuación, me vi precisado a preguntarle si era él o el Gobierno español quien disponía sobre el transporte del emigrante, con tanta tenacidad desoía mis observaciones.

Es necesario que esto no suceda porque la desagradable conducta que con nosotros si-
guen, está encaminada a obligar por aburrimiento al Inspector a que deje de cumplir con su obligación. La hostilidad en el trato social llega a veces a un grado intolerable»⁹.



Dibujo de un barco de vapor. Museo Marítimo de Barcelona

9. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1925). *Memoria de los viajes en el Cap Norte y Antonio Delfino*.

En ocasiones, sin embargo, la colaboración de la tripulación del barco fue positiva, como señala en uno de sus informes el propio Fernández Flórez: «Me queda solamente señalar que encontré en el Capitán del buque un apoyo tan eficaz que pese a las deficiencias del barco, el emigrante exteriorizaba su satisfacción cuando desembarqué en Río. No he recibido ni una sola queja porque me he adelantado a corregirlo todo y porque a bordo hicieron grandes esfuerzos para dar cumplimiento a la Ley»¹⁰.

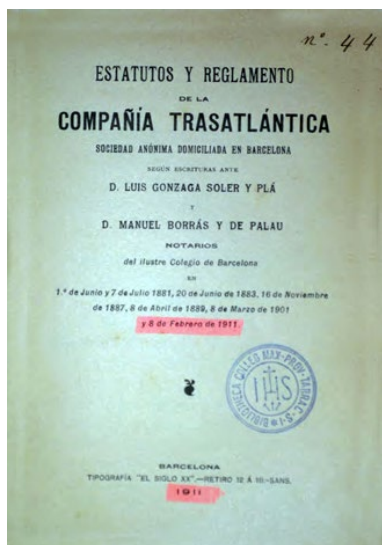
Aunque era un hecho cierto el desconocimiento de la ley por parte de las navieras, no menos cierto es que se incurrían en incumplimiento de las normas reguladoras bajo pretexto de ignorancia, como dice Díaz Barea, en 1911:

«En mi viaje en el *A. Troude* comprobé, que aún después de mi petición solo poseía el Capitán algunos artículos del Reglamento, que traducidos al francés facilita la Compañía *Chargeurs* a sus capitanes y entre los cuales artículos no figuran muy importantes lo que me obligó durante el curso del viaje a facilitar el ejemplar que yo llevaba al Sr. Capitán explicándole el alcance de las disposiciones. El médico tampoco poseía ni ejemplar de las Instrucciones, ni noticia de cómo se regulaba el abastecimiento de instrumental, medicamentos,...

Me atrevería a pedirle al Consejo que tanto se interesa en que la Ley y Reglamento sean cumplidos algo análogo en España para que la ignorancia cierta y con tanta frecuencia alegada no sea en adelante motivo de disculpa»¹¹.

El mayor escollo a la función tutelar de la inspección provenía en ocasiones de los propios emigrantes, como desvela el inspector D'Ozouville en relación con los inspectores en puerto, a quienes los que esperan embarcar para América no pueden por menos de ver como enemigos y un obstáculo a sus planes, toda vez que son los encargados de fiscalizar la documentación personal que a cada emigrante exige la reglamentación migratoria:

«El inspector en puerto es odioso para el emigrante porque no lo percibe como alguien que le protege y le ayuda frente a los abusos de que es objeto. En cambio, el emigrante ve en el gancho a su verdadero salvador, pues gracias a él consigue lo que sin su concurso no conseguiría nunca»¹².



Portada de los Estatutos y Reglamento de la Compañía Trasatlántica Española, 1911. Liga Naval Española

10. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1925). *El Formose y el Cap Norte y la Emigración al Brasil. Memoria de un viaje de inspección*.

11. DÍAZ BAREA, R. (1911). *Memoria del viaje de inspección verificado desde el puerto de Vigo a Buenos Aires, 25 Octubre de 1911 a 18 de Noviembre del mismo año, a bordo del vapor Amiral Troude*.

12. D'OZOUVILLE, L. (1915). *La tutela del emigrante español*.

De la pugna con el Consejo Superior de Emigración, para que se tuviesen en cuenta sus recomendaciones, es muy ilustrativo este relato del inspector Gamboa:

«Si todos estos hechos no significan en absoluto desprecio a la Ley española de emigración, no sé qué atrocidades mayores pueden hacerse para considerarlas como tal, pero creo que más no cabe, no siendo este estado de cosas, más que la recolección del fruto sembrado dejando en la mayor impunidad tantas y tantas infracciones y abusos cometidos por Capitanes y Consignatarios, denunciadas hasta la saciedad por los inspectores en puerto y viaje.

Si de tales infracciones no salieran perjudicados los emigrantes podrían gozar las Compañías y sus consignatarios de los beneficios de la indulgencia, pero no ha sido así y los perjuicios han sido gravísimos, resultando en este viaje; atentados al pudor y a la higiene de una manera escandalosa, con los baños que se daban en las pilas de lavar platos, las hordas salvajes que como emigrantes venían de Trieste, Turquía y los Balkanes, por faltas de vigilancia, por no disponer este lugar de hombres en un su dotación para tal objeto...

Aun cuando mi misión como inspector en viaje es embarcar donde el Consejo me ordene, he de rogar al mismo, no me ordene viaje alguno, sino se refuerza la autoridad de los inspectores con una disposición por la cual se nos den medios para hacer cumplir la Ley, pues de lo contrario, hacemos a bordo un papel ridículo, siendo desobedecido por Capitanes y Comisario, dado la certeza que tenían de que han de quedar en la impunidad cuantas infracciones de la Ley cometan y sería de ver como tratarían al inspector que tuviese la desgracia de embarcar en el vapor *Columbia*, después de haber hecho ¡dos viajes más! Después del que nos ocupa sin que se le haya aplicado correctivo alguno, ni al Capitán, ni al Comisario ni a la compañía ni a nadie»¹³.

A las dificultades por su reconocimiento se añadían las quejas por «los ridículos e inmorales sueldos de antaño, sin que para resolver tal problema tengan en cuenta los señores del Consejo la carestía de las subsistencias ni las continuas protestas y observaciones de los pocos que, hablando claro, señalamos la iniquidad¹⁴».

El importe de los ingresos percibidos por el Estado por los impuestos abonados por los emigrantes en diversos conceptos entre 1911 y 1915 ascendió a seis millones seiscientas quince mil

En cambio, el emigrante ve en el gancho a su verdadero salvador, pues gracias a él consigue lo que sin su concurso no conseguiría nunca

13. GAMBOA, A. (1913). *Memoria del viaje a Buenos Aires a bordo del vapor Columbia de la Compañía Austro-americana de Trieste*.

14. *La Emigración española*, 15 de julio de 1917, año V, núm. 13.



Poster del buque *Imperator* de la Hamburg-American Line

pesetas. De dicha cantidad, únicamente se destinaron ciento cincuenta mil pesetas para su asistencia y protección y, según Llorca y Baus¹⁵, a partir de 1912 fueron «veintiocho mil duros mal contados», puesto que se reintegra de la parte correspondiente al impuesto de utilidades del personal. Así, como se denuncia en el *Boletín del Consejo Superior de Emigración*¹⁶ ejerciendo la tutela de los emigrantes, el Estado se lucró «con cifras que calculadas con generosa parquedad, sumaron cinco millones ochocientos quince mil pesetas».

Y así «podría decirse, con sobra de razón, que el Consejo Superior no dispuso de medios para hacer práctica la Ley, mientras con injusticia notoria no destinábamos las cinco pesetas que por impuesto de viajeros pagan los emigrantes al salir de España o al retornar a ella, el gasto que ocasionaría el amplio ejercicio de la tutela y el amparo de los derechos de aquéllos. Motivo que condujo al fracaso de la ley y a la menor eficacia de las excelentes, meritisimas, altruistas gestiones del celoso Cuerpo de Inspectores».¹⁷

Un frente inusual se abre cuando los inspectores cuestionan la actuación de los cónsules españoles en los países de destino, como le sucede al inspector Gamboa en 1913 cuando se traslada a tierra en Río de Janeiro para hacer entrega al cónsul de España del expediente incoado con motivo de los sucesos ocurridos a bordo del *Columbia* el día 19 de octubre y no encuentra en su puesto «a dicho representante de nuestra nación y ni el Secretario de la Legación que interinaba aquel cargo».

Si bien es indudable que estos informes y memorias sirvieron para introducir significativas mejoras en el trato a los emigrantes, como se refleja en los sucesivos cambios legislativos mediante decretos y otras disposiciones normativas, también lo es que en muchas ocasiones las multas impuestas a las navieras por no cumplir la ley eran ignoradas, como se recoge en la revista *La Emigración española*¹⁸: «Es una verdadera vergüenza que en la actualidad no se pueda imponer —legalmente al menos— multa alguna a los infractores de la ley... De nada han servido las brillantes memorias e informes que sobre esta materia han aportado, durante los nueve años últimos, los Inspectores de Emigración».

En definitiva puede decirse que las quejas elevadas al Consejo eran desoídas reiterativamente, como expresa el inspector Leopoldo D'Ozouville con motivo del viaje que realizó en el vapor *Paraná* en febrero de 1911:

15. LLORCA BAUS, C. (1992). *Los barcos de la emigración 1880-1950*. Alicante.

16. *Boletín del Consejo Superior de Emigración*. (1916), p. 345.

17. CONSEJO SUPERIOR DE EMIGRACIÓN. (1916). *La emigración española transoceánica 1911-1915: (Memoria redactada por la Sección tercera en cumplimiento del artículo 19 de la ley de 21 de diciembre de 1917)*. Hijos de T. Minuesa de los Ríos, Madrid, pp. 477-79.

18. Revista *La Emigración española*, 15 de julio 1917, año V, núm. 13.

«Dicho se está que si el Reglamento definitivo estuviera ya redactado y aprobado no vendrían los inspectores obligados a redactar nuevas memorias, bastando simplemente con que dieran cuenta a la Superioridad de las novedades ocurridas; pero no siendo así es indiscutible que deben seguir presentándolas hasta recibir orden en contrario sentido, en cuyo caso quizás fuera conveniente la adopción de estados análogos a los que emplean los Comisarios Regios italianos (...)»¹⁹.

Es pues un hecho que las modificaciones propuestas por los inspectores fueron frenadas por los representantes de navieras y consignatarios en el Consejo de Emigración, para dificultar su puesta en práctica, y sus denuncias en muchos casos no fueron tenidas en cuenta, lo que refleja el poder de las compañías navieras²⁰.

Por otra parte, como relata D'Ozouville, la precariedad de las dietas recibidas por los funcionarios de inspección no alcanzaban para asumir los gastos que debían realizar por diversas circunstancias y «por la necesidad de dar prestigio y realce al cargo»:

«Los Inspectores en viaje, sobre todo cuando viajan en buques extranjeros, son unos funcionarios que no solamente no pueden vivir a bordo oscurecidos y alejados del pasaje, sino que por el contrario siempre están en escena y precisados a comer en la mesa del comandante. Como blanco que son de todas las miradas tienen que vestir con gran pulcritud y corrección, siendo verdaderamente esclavos de la etiqueta de a bordo, etiqueta que les obliga en ocasiones a cambiar de traje tres veces al día. En todos los festivales de a bordo ocupan lugar preferente, sin que les sea dado excusarse; si se baila han de bailar; si se da una *soirée* han de asistir a ella con el traje académico; si se abre una suscripción no pueden negar su concurso amparándose en que no son pasajeros, sobre todo cuando, como acontece cuando con las que se abren a bordo, tienen fines benéficos. Con mucha frecuencia acontece también en los buques extranjeros que los inspectores son los únicos españoles que aquellos conducen a bordo.

Es verdaderamente inconcebible el lujo y las exigencias de la vida moderna de a bordo; hasta tal punto lo es, que yo mismo no obstante los veinticinco viajes que había ya hecho antes de ser honrado con una plaza de Inspector, no lo hubiera creído si no lo hubiera visto. Hoy me explico perfectamente la diferencia apuntada; en efecto: en los viajes, tanto de ida como de vuelta que yo había hecho a las islas De Cuba, Puerto Rico, Filipinas, no



Anuncio de la salida del vapor *Bourgogne*. Postal de la Fundación Archivo de Indianos. Museo de la Emigración de Colombres, Asturias

19. D'OZOUVILLE, L. (1911). *Memoria presentada con motivo del viaje realizado en el vapor Paraná*.

20. VÁZQUEZ GONZÁLEZ. (2001). «Los nuevos señores del entramado comercial de la emigración a América por puertos gallegos: los consignatarios de las grandes navieras transatlánticas, 1870-1939». En: *VII Congreso de la Asociación de Historia Económica*, Zaragoza.

había pasaje particular de primera clase propiamente dicho, sino el denominado pasaje oficial constituido por empleados civiles y militares que a la ida iban a resolver un problema y a la vuelta regresaban los más con menores recursos quizás que cuando fueron. Todo este pasaje, aunque muy digno, decente e ilustrado no podía permitirse grandes excesos; pero el que hoy va y viene a la Argentina es un pasaje que pone a los Inspectores de Emigración en compromisos de todo género a los que es de todo punto imposible hacer frente con los emolumentos que hasta hoy tienen concedidos.

Y, conste, que no tiene el que suscribe la pretensión de competir con los mimados por la suerte, pues, a lo único que a mi concepto debe aspirarse es a viajar con decoro; a parte de que con una libra esterlina diaria de indemnización nunca se podría eclipsar a nadie, aunque si, sobre todo sabiéndola gastar a tiempo, huir del ridículo que es a lo único a que debe tenderse».

Como se desprende de los anteriores informes, el inspector de emigración en viaje debía solventar dificultades y obstáculos en varios frentes: ante el Consejo Superior de Emigración, ante la tripulación de los buques, ante las compañías navieras, ante armadores y consignatarios que veían como es lógico al inspector como un «enemigo» que limitaba su negocio e, incluso, ante los propios emigrantes objeto de su protección.

En este sentido, el inspector D'Ozouville hace una observación que bien vale para todos los viajes y para todos los informes: «Hay que convencerse que en emigración, como en todo, la característica del pueblo español es la resistencia activa o pasiva al cumplimiento de lo mandado; hay indiscutiblemente una cierta irresistible inclinación a la indisciplina y a la desobediencia»²¹.

La labor de los inspectores se complicaba por «el desamparo de los unos y la hostilidad de los otros» y ello «hubo de determinarles a no librar más batallas que las que de antemano pudieran ganar, y, así que se convencieron de que también perdían aquellas cuyo éxito parecía más seguro, resolvieron guardar en impenetrable silencio en el que hasta el día se han encerrado»²².



Página mecanografiada del informe realizado por el inspector en viaje Joaquín Cabronero en el vapor *Orbita*, 1930

21. D'OZOUVILLE, L. (1916). *Un viaje al Brasil: información acerca de la situación de los emigrados españoles...*

22. D'OZOUVILLE, L. (1919). *Dos Inspecciones en viaje.*

LA EMIGRACIÓN POR UN AGUJERO

En su informe recopilatorio "La tutela del emigrante español", el inspector D'Ozouville dedica varias páginas a la necesidad de amparo del emigrante antes de embarcar hacia América, en sus pueblos de origen o en los puertos en los que esperaban emprender el viaje:

«Todos cuantos por afición o por obligación se ocupan de las cuestiones emigratorias han tenido ocasión de observar un fenómeno altamente perjudicial y que proviene exclusivamente del escaso respeto y menor cariño y confianza que los inspectores de puerto inspiran al emigrante, lo que a su vez proviene, entre otras causas, de las escasas facultades que Reglamento les concede. Por culpa de las deficiencias del reglamento casi nunca puede el Inspector de puerto dispensar al emigrante ninguna clase de tutela que resulte ostensible para éste, pues aún cuando por su mediación se hayan introducido radicales modificaciones en lo concerniente a capacidad y condiciones de alojamiento en los buques, ni los emigrantes que embarcan por primera vez se dan cuenta de estas mejoras, ni tampoco las atribuyen al celo del inspector los que, por haber viajado en época anterior, podrían relacionar las comodidades de la navegación de hoy con las deficiencias que ayer conocieron.

No hay en los puertos marítimos habilitados para el embarque de la emigración ningún inspector de que se pueda decir que sea un tirano, ni siquiera rígido y severo; antes al contrario, por lo mismo que dicho funcionario se hace perfecto cargo de la realidad, otorga al emigrante cuanta concesión no esté abiertamente en pugna con el cumplimiento de la ley y con frecuencia le dispensa de la presentación de los documentos de escasa importancia o los interesa por sí mismo de las autoridades competentes, ayudándole casi siempre a solucionar muchos de los conflictos que le rodean. Pero no hay emigrante que no proteste, cuando menos «in pectore», del reglamento, de la ley, de la Junta local, del inspector, del Consejo, del Gobierno y de cuantos directa o indirectamente tenga relación con la emigración, si el inspector impide el embarque al que está sujeto al servicio militar o a

quien carece de autorización para expatriarse por estar sometido a la patria potestad o a otra potestad cualquiera.

Es innegable que para proteger debidamente a la infancia, e impedir la trata de blancas y el embarque de quienes están en deuda con la Patria o con los tribunales de justicia, precisa que toda Inspección de puerto examine cuidadosamente la documentación personal que a cada emigrante exige la actual reglamentación; pero como esta fiscalización es la única de que el emigrante da cuenta, resulta que el inspector de puerto es siempre su mayor enemigo. Constituye un hecho evidente que el inspector de puerto y la ley se han hecho altamente odiosos y seguirían siéndolo mientras no se den a dichos funcionarios las atribuciones necesarias para que el emigrante pueda ver por sus propios ojos que se le protege, se le ayuda y, sobre todo, que se les hace justicia en el acto castigando los abusos de que es objeto.

Si el emigrante no mira al inspector con buenos ojos, ve siempre, en cambio, en el «gancho» a su verdadero salvador, pues gracias a él consigue lo que sin su concurso no conseguiría nunca. Esta fe ciega que deposita en el «gancho» se revela en todo, siendo corriente que le merezca más crédito cuanto éste le dice que los informes que directamente pueda facilitarle la Inspección de puerto o la más acreditada y formal Agencia naviera.

XXX

No hay duda de que en puertos de tanto movimiento emigratorio como los de Vigo y Coruña podría recoger la Inspección gran número de valiosas e interesantes noticias; pero como los servicios de dicho organismo se encuentran verdaderamente indotados, por cuanto no cuenta cada uno de ellos nada más que con un inspector, en lugar de los tres o cuatro que necesitaría, y como las masas emigratorias son enormes y diariamente se presentan a golpe y a la vez, para que el inspector pudiera dedicarse a interrogar individualmente a los emigrantes precisará que desatendiese otros múltiples, importantes y variados cometidos que no admiten dilación. De esto resulta que, tanto en estos puertos importantes como en

los que no lo son tanto, el horizonte que el inspector de puerto tiene ante su vista es tan reducido, que muy bien podría decirse «que solo se le permite ver la emigración por un agujero».

...

XXX

Si desfavorables son las condiciones en que se mueven los inspectores de puerto, no pueden, en cambio, ser más ventajosas de lo que son las que rodean a los en viaje.

Desde que se prestaron los primeros servicios de tutela en ruta pudo observarse que todos los inspectores eran indefectiblemente mirados con recelo por los emigrantes durante los primeros días de navegación, pero que la prevención cesaba pronto, pues precisaría que los emigrantes estuviesen ciegos o que fueran muy injustos para que no apreciaran debidamente lo mucho que por ellos se interesaban dichos funcionarios y las grandes ventajas que les reportaba su sola presencia a bordo. Era natural, por tanto, que los inspectores de viaje no interrogasen a los emigrantes hasta convencerse de que estos habían depuesto su reservada actitud.

En todos los viajes realizados se esmeraron los inspectores en ganar cuanto antes la confianza de los emigrantes, y no solamente esta táctica les permitió prevenir más de un serio conflicto, sino que, merced a ella, lograron descubrir todas las irregularidades y abusos de que fueron víctimas; lo que, seguramente, habrían siempre ignorado si, en lugar de presentarse ante ellos llanos y accesibles, los hubieran tenido a distancia.

Quien conoce bien la psicología de la gente de pueblo sabe de antemano el buen efecto que producen en su ánimo el interés que se tome por ella y los pequeños favores que se la conceda. De suerte que si desde el primer momento se procura complacer o, cuando menos, no contrariar a los emigrantes más sensatos, y si se cultiva su trato y se les ilustra y aconseja convenientemente, poco es ya lo que le toca hacer al inspector en viaje, pues ya se encargan los mismos emigrantes de propagar y ponderar sus buenos servicios. Más no se crea por esto que todos los

emigrantes tengan la misma docilidad, pues hay algunos tan descontentadizos que se creen con derecho a exigir que se les alimente con pollos y perdices, y otros hay también cuyo matonismo da lugar a situaciones violentas; pero contrariades son estas cuya reproducción no cuesta gran trabajo evitar, pues, por lo que se refiere a los exigentes no es difícil conseguir de los que son sensatos que les hagan ver que sus reclamaciones son viciosas, y por lo que toca a los matones, quien no se sienta con suficientes arrestos para proceder personalmente en la medida que demanden las circunstancias, siempre tendrá el recurso de interesar que el capitán del buque ponga coto a sus demasías, y, sino extrema la represión, casi siempre cuenta con el aplauso y apoyo del resto de la masa emigratoria.

Además, como la inspección en viaje es desgraciadamente poco frecuente en España, el inspector se ve obligado a corregir a bordo una multitud de deficiencias, abusos e infracciones, y como gran parte de esta labor se realiza muchas veces a la vista de los mismos emigrantes, corto tiempo es el que tardan estos en persuadirse de los beneficios que les reporta la presencia de aquél. Algunas veces ocurre que los mismos emigrantes ayudan al inspector a descubrir las faltas, y no hay para que decir lo mucho que les satisface verse atendidos por dicho funcionarios. A partir de este instante se establece la más franca y amplia cordialidad de relaciones entre los emigrantes y el inspector y empiezan los apuros de éste, pues cae sobre él un verdadero chaparrón de peticiones y favores que no cesa siquiera al arribar al puerto de destino, donde raro es el viaje que no es necesario su concurso.

Aun cuando no siempre queden satisfechos los deseos de los emigrantes, lo que acontece cuando solicitan imposibles, como están en mayor número las veces que se les complace, y como cuando no se les complace se les da a conocer los justificados motivos a que obedecen las negativas, sucede que, así como al inspector del puerto le miran generalmente con desconfianza, prevención y con mejor o peor encubierta hostilidad, ven en el inspector en viaje su «leal amigo», «su desinteresada guía», «su sólido y único apoyo», «su poderoso protector», «su paño de lágrimas» y «su verdadero ángel tutelar». ¿Y que le resta hacer al inspector en viaje? Pues nada

más que escuchar las confesiones de los emigrantes, porque ya estos no vacilan en abrirle su pecho y referirle cuantas peripecias les ocurriera antes de embarcar y cuantas dificultades y gastos les ocasionaría la adquisición de documentos, formalización de carteras, tiempo que tardaron en hacerse de ellos, así como tampoco tienen ya escrúpulo en nombrar las personas que interesadamente les sirvieron reclutaron e indujeron a emigrar, también le comunican sus cuitas, sus proyectos, y en una palabra, todo cuanto el inspector le interesa descubrir. De suerte que si el inspector dedica a esta labor siquiera cuatro o cinco horas al día durante los veinte o treinta que puede estar a bordo en contacto con los emigrantes, no hay duda de que como nadie está en condiciones de recoger gran número de valiosas y auténticas noticias de las modalidades que reviste todo cuanto pueda tener relación mediata e inmediata con la información interior, y nadie, por ende, podrá con mayor acierto, competencia y autoridad escoger los procedimientos más adecuados para facilitar dicha información, designar a quien o a quienes procede confiarla y determinar de que clase han de ser las precauciones que se deben adoptar para evitar que los agentes autorizados oculten la información que no convenga a sus intereses, o la estremen (sic), tanto que, descarada o subrepticamente, la conviertan en sugestión y, lo que sería aún más funesto, en «recluta autorizada».

XXX

Sabe muy bien el inspector en viaje que desde el momento mismo en que el español perteneciente a las clases populares se persuade a sí propio, con razones reales o aparentes, de que sólo abandonando el suelo de la patria podrá mejorar su situación económica, más o menos precaria; en cuanto ha tomado el partido de emigrar y hace para ello las primeras diligencias, en aquel mismo punto comienza a ser protagonista y víctima de una larga serie de aventuras y desgracias.

Efectivamente; lo primero que habrá de penar todo ser dotado de razón que se halle resuelto a dar tan grave y decisivo paso, será la decisiva influencia que forzosamente habrá de tener, para la consecución del éxito deseado la elección del país

adonde se dirija, pues por grande que sea su rudeza, no se le puede ocultar que no en todas partes lograrán sus aptitudes y fuerzas la misma aceptación.

Pero ¿cómo elegir entre términos igualmente desconocidos? ¿A quién acudir en busca de consejo? ¿Es posible que no exista organismo alguno que provea a tan elemental necesidad? ¿Es justo que tenga que confiarse al azar lo que tiene tan excepcional trascendencia como la elección del país de destino? ¿Podrá terminar bien lo que tan mal comienza?

Todas estas y otras muchas preguntas habrá de hacerse a sí mismo quien pretenda emigrar; pero, en cuanto se ha persuadido de que se halla abandonado a sus escasas fuerzas, y sin medios para contestar debidamente a aquellas preguntas, relega a segundo término todo lo relativo al país hacia donde ha de encaminarse, y que debiera ser la cuestión primera y capital, y piensa únicamente en adquirir la documentación indispensable para emigrar. Quizás sepa que se expide gratuitamente dicha documentación; pero como ignora la tramitación que se ha de seguir para obtenerla, necesita de intermediarios que los lleven de la mano. Entonces surge espontáneamente, y como por encanto, un primer protector, que con gran facilidad resuelve todo cuanto él juzgaba difícil.

A pesar de que el emigrante ha de pagar a muy alto precio los buenos oficios de su espontáneo bienhechor, todo lo da por bien empleado, porque cree que ya no tendrá necesidad de hacer nuevos gastos extraordinarios. Pero se equivoca, pues queda ya definitivamente enredado en las estrechas mallas de la red que hábilmente supo tejer toda la granjería andante de la emigración: la que en el tren, en las estaciones, en las posadas, en las inmediaciones de las oficinas de las Casas consignatarias, Juntas locales, e Inspecciones, en los muelles, en todas partes, en mil variadas formas y con el pretexto de prestarle indispensables servicios continuará explotándolo en tales términos, que ya podrá darse por satisfecho, si, al llegar la ocasión de sacar el pasaje, le quedan aún suficientes recursos para pagarlo».

...



Equipajes para La Habana. Puerto de La Coruña, 1925. Fotografía de Ángel Blanco

5.

LOS VAMPIROS DE LA EMIGRACIÓN

Tienen los vampiros de la emigración tan bien montado sus servicios, y están entre sí tan solidariamente unidos, que mientras al emigrante le queda algún dinero, se lo van recomendando unos a otros. Ni aún cuando se halla en el vapor puede aquél considerarse seguro, porque el último que hasta el momento de embarcarse le tuvo entre sus garras llama la atención a alguno de los de su calaña que se encuentra a bordo para que le saque con malas artes lo que aún pueda quedarle; y si esto no se logra durante la travesía, por haber tenido el emigrante la precaución de depositar su dinero, y valores en la caja de a bordo, procura el viajero apache apoderarse de su ánimo, para conducirlo en el puerto de destino a alguna posada de mala reputación donde fácilmente pueda realizar sus criminales propósitos.

LEOPOLDO D'OZOUVILLE. INSPECTOR DE EMIGRACIÓN

La tutela del emigrante español. Primer periodo de la Emigración.

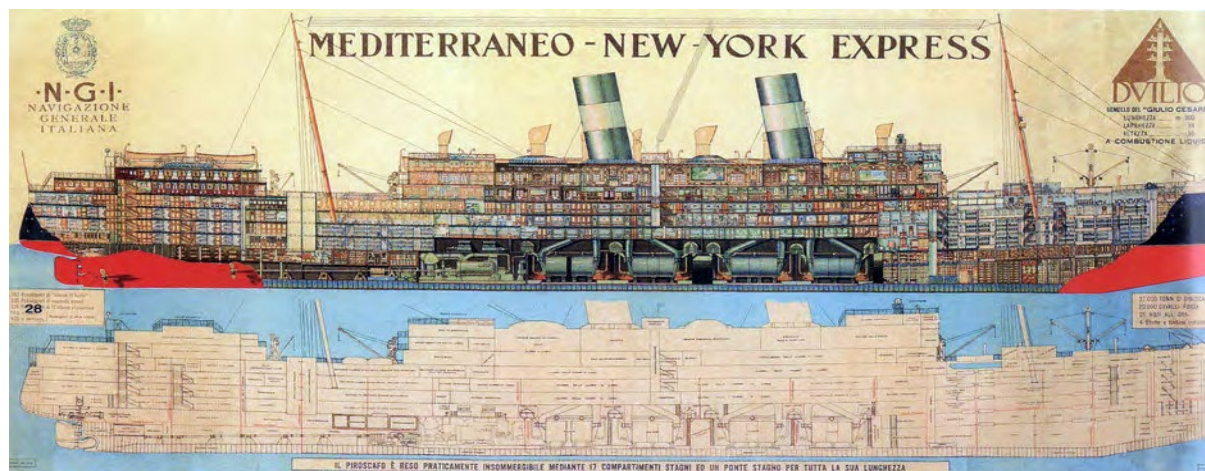
La protección y guía de los emigrantes españoles en aldeas y ciudades, 1915.

Aunque las lágrimas vertidas por los pasajeros en las largas travesías oceánicas representan el icono más emblemático de la dureza de la emigración americana, lo cierto es que la sal del llanto comenzaba a correr por los rostros de los emigrantes antes de subir a bordo e incluso antes de llegar a puerto.

Los pasajeros de estos barcos eran, por lo general, gentes de tierra adentro, que por primera vez pisaban un buque y veían el mar, acobardados por lo desconocido sentíanse más torpes aún de lo que su rusticidad e ignorancia presagiaban: «Como borregos subían las escalas, y conducidos no muy amablemente por el personal del buque a través de las encrucijadas, pasadizos y estrecheces del barco, descendían a los sollados hasta llegar, rendidos e inconscientes, al sitio que les indicaban para su acomodo»¹.

Destaca la gran proporción de hombres, sobre todo entre los 15 y los 19 años, ya que las mujeres no se podían emancipar hasta los 25 años y no podían viajar solas. Según datos del Consejo Superior de Emigración², «entre 1882 y 1930 dos terceras partes de los que declaraban profesión eran agricultores, seguidos de lejos por trabajadores del comercio y del transporte. Niveles de alfabetización estaban por encima de la media de España en esas fechas, lo que les permitía ocupar trabajos en el comercio y en las industrias de Ultramar».

Aquellos jornaleros o campesinos que, en muchas ocasiones, no conocían ni la ciudad ni el mar, empezaban a sufrir las cuitas de la emigración cuando aún no habían abandonado su casa o su



Sección del vapor *Giulio Cesare* de la compañía *Navigazione Generale Italiana*

1. *La emigración española transoceánica 1911-1915*, 1916, p. 240.

2. CONSEJO SUPERIOR DE EMIGRACIÓN. *Estadística de pasajeros por mar*, 1912-1939.

El transporte de los emigrantes supuso una importante fuente de ingresos para un ingente cúmulo de intermediarios de distinto signo y condición

aldea. Las dificultades para conseguir el dinero del traslado al puerto, del alojamiento antes de embarcar y del propio pasaje se sumaban a los quebraderos de cabeza y dispendios económicos precisos para reunir la documentación exigida para emigrar, todo ello adobado por la tristeza de la despedida de la tierra y de los seres queridos.

Alfonso Rodríguez Castelao lo expresó así en *Siempre en Galiza*, ensayo publicado de forma clandestina en Buenos Aires en 1944: «Los gallegos sabemos arreglar los papeles y pedir un pasaje de tercera; sabemos agacharnos en las bodegas de un transatlántico cuando no tenemos dinero; sabemos tomar la carretera con la chaqueta al hombro o empujando la rueda de afilar; sabemos abrir fronteras cerradas y pedir trabajo en todas las lenguas; sabemos, en fin, cuanto debe saber un buen caminante, aunque el viaje sea el primero de nuestra vida».

Además de la trama de ganchos y falsificadores de documentos, el transporte de los emigrantes supuso una importante fuente de ingresos no sólo para las grandes Compañías navieras sino para un ingente cúmulo de intermediarios de distinto signo y condición. Se teje una densa red de negocios y de personas particulares que hacen del viaje de los emigrantes un negocio rentable, asegurado por la necesidad de una población acuciada a emigrar, como única vía de escape ante una situación de extrema precariedad en las zonas rurales, muy bien reflejada por Wenceslao Fernández Flórez en su novela de 1915 *Luz de Luna* (llevada al cine en 1957 en la película «*Camarote de lujo*», dirigida por Rafael Gil):

«Ernesto sabía ir a la estación y esperar la llegada de las diligencias para recoger el rebaño de emigrantes desorientados y confusos, y guiarlos, y acomodarlos, y exprimirlos. Sabía hacer que a cada uno de ellos le faltase un requisito complementario de los documentos, por muy escrupulosos que éstos fuesen, y sabía, naturalmente, subsanarlo con un pingüe provecho para sus bolsillo y los de don Fabián. No había emigrante que no dejase un vellón entre las garras ávidas de Ernesto y que no tuviese que marchar agrado a sus oficios».

Como ya se ha señalado, desde 1853 (con la Real Orden del 16 de septiembre) se dispara el volumen de la normativa española sobre emigración, pero en un primer momento la protección y tutela institucional finalizaba en cuanto el emigrante embarcaba, como se pone de manifiesto en la Real Orden del 30 de enero de 1873, que descentralizaba el control de la emigración atribuyendo la competencia de los permisos de salida a los Gobernadores civiles.

No es hasta la promulgación de la Ley de Emigración de 1907 (21 de diciembre de 1907) y de su Reglamento (30 de abril 1908), al crearse la figura de los Inspectores y las Juntas locales de Emigración, cuando la tutela del emigrante se amplía, incluyendo también las condiciones de la travesía hasta la llegada al destino y se implanta el marco jurídico regulador de los requisitos del contrato de transporte y del billete en que éste se formaliza, de las obligaciones de las compañías

ferroviarias en caso de retraso del tren y las condiciones de los barcos de las nuevas navieras para poder transportar a los emigrantes, entre otras cuestiones.

Los informes de los inspectores reflejan en sus páginas todo este entramado de explotación y abuso sobre los emigrantes:

«Tan repugnante personal que, como ya queda dicho, está constituido en formidable legión, es el que utilizaron, en concepto de reclutadores u ojeadores de la emigración —según se dice en el argot de esta última—, la Empresa del Canal de Panamá, las de los ferrocarriles de Madeira-Mamoré e isla de Cuba, la de las minas de Daiquiri, los Gobiernos federales del Brasil, Chile y Venezuela y los estaduales de San Pablo y Pará. Todo este personal, entre el que el posadero de puerto tiene preeminente lugar, está en relación íntima con los Ayuntamientos rurales y Juzgados municipales, y dispone de un verdadero arsenal de documentos con que proveer a los emigrantes que carecen de todos o de algunos de ellos. Es verdaderamente inconcebible lo que en esta parte se abusa del emigrante, pues son muchos los que, no obstante tener su documentación en regla, se ven precisados a adquirir en alto precio la que les proporcionan los ganchos.

Uno de los medios de que éstos se valen es el siguiente: si el emigrante tiene, por ejemplo, treinta y dos o treinta y tres años de edad, y está en posesión de la licencia absoluta, le hacen creer que no representa más de veinticinco o veintisiete años; que, por este motivo, es seguro que el inspector procurará hacer investigaciones y que, como éstas son lentas, se verá él precisado a permanecer a sus expensas en el puerto de embarque veinte o treinta días; al paso que, si presenta los documentos que ellos pueden proporcionarle, no encontrará el menor tropiezo.

La propaganda oral sobre emigración se llegó a facilitar en tal grado, que se dio el caso de anunciarse por medio de pregones en algunos municipios rurales la presencia de los reclutadores; y en cuanto a la propaganda escrita, casi huelga decir que todavía actualmente se abusa de manifiestos, circulares, opúsculos y guías que contienen indicaciones y noticias falsas o tendenciosas, cuando no halagadoras promesas que siempre quedan incumplidas.

Pues bien; el personal que todo esto hace es el que actualmente proporciona los subagentes de embarque a las Compañías navieras autorizadas. A muchas de éstas, así nacionales como extranjeras, les repugna y repugna aceptar para su honrado tráfico la colaboración de elementos tan despreciables; pero, al observar que las que no eran tan escrupulosas lograban que sus buques salieran de los puertos españoles completamente atestados, tuvieron que aceptar, a pesar de todos sus defectos, al actual subagente de emigración, pues, como dicen muy bien, no tienen la culpa de que no se ponga freno a los abusos expuestos, en los que, por otra parte, no tienen participación ni lucro de ningún



Fragmento del billete para La Habana de la emigrante gallega Angelita Martínez López, 1928. Cortesía de Xurxo Martíz Crespo

Es verdaderamente inconcebible lo que se abusa del emigrante, pues son muchos los que, no obstante tener su documentación en regla, se ven precisados a adquirir en alto precio la que les proporcionan los ganchos

género. Y no hay tampoco para qué decir que las Compañías que dan más fuerte comisión son las que consiguen mayor número de emigrantes»³.

En ocasiones, los consignatarios no dudan en conceder pasaje a emigrantes cuya documentación no está de acuerdo con las exigencias de los países hacia donde se dirigen, lo que puede impedir su desembarque cuando llegue al país de destino:

«Es lamentable que ocurra este caso y que nuestra legislación deje desamparado al emigrante –que ignora lo que necesita para desembarcar en el país de destino– contra la avaricia de esos señores que no dudan, para ganar treinta o cuarenta pesetas, en sacrificar al emigrante haciéndole gastar seiscientas pesetas en un viaje, para realizar el cual tal vez ha tenido que vender o hipotecar sus vacas o su casita. La devaluación del precio del pasaje sería un remedio eficaz en este caso»⁴.

En la memoria del viaje de inspección verificado desde el puerto de Vigo a Buenos Aires, entre el 25 octubre de 1911 y el 18 de noviembre del mismo año, a bordo del vapor *Amiral Troude*, de la Compañía *Chargeurs Reunis*, Ramón Díaz Barea señala:

«Si estuviera establecida la inspección del interior serían bien conocidas las subagencias, algunas llamadas casas de banca, que hacen giros por el valor de los pasajes que reciben contratando billetes, y sobre todo los comisionados viajeros que se encuentran en los trenes y que son bien conocidos y sus procedimientos, con que difícilmente pueden ser incluidos en la categoría de ganchos por ser dependientes de casas consignatarias y con fines diversos en apariencia del móvil principal, la recluta de pasaje para los puertos».

Los historiadores de la emigración, como los novelistas y los inspectores, se han hecho también eco del asunto.

Así se pronuncia Llorca Baus⁵ al historiar el período: «...trampas, trampas por todas partes, impunidad de los ganchos, aislamiento de los inspectores y escasez de recursos para la persecución de aquellos, y sobre todo ausencia de una política de asistencia al emigrante. Todo un circuito de penalidades se erigía ante el emigrante, previamente a poner la mar por medio, e iniciar una nueva vida, o al menos a intentarlo»⁶.

3. D'OUZOUVILLE, L. (1915). *La tutela del emigrante español*.

4. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1928). *La Inspección en los buques Arlanza, Sierra Morena, Zeelandia y Andes. Los emigrados españoles en el Brasil*.

5. LLORCA BAUS, C. (1992). *Los barcos de la emigración 1880-1950*. Alicante. p. 92.

6. Ibidem.

Tal era la situación que, en septiembre de 1909, el Congreso de Emigración solicitó al gobierno incorporar a la redacción del articulado del Reglamento provisional de emigración la prohibición de agencias, reclutadores e información engañosa⁷. Sin embargo, en 1912 el problema no se ha resuelto, como señala en su memoria del viaje en el vapor *Córdoba* el inspector Guillermo Summers: una práctica habitual consistía en el reclutamiento de los emigrantes «descaradamente en forma de leva, mediante el antiguo y lucrativo género de agentes llamados ganchos, prometiéndoles una vida mejor y captándoles con el engaño y en beneficio propio, a través de una red de explotadores, que se extiende en el interior del país y que vive a su costa, «que los estrujan desde que salen de sus casas hasta que pisan la cubierta de un barco, haciendo de ellos la más inicua explotación».

Con el fin de conseguir emigrantes, estos *ganchos* se trasladaban hasta los «pueblos y caseríos más recónditos... Solo así se explica que vengan de un mismo pueblo, y a lo mejor de una aldea insignificante, grupos de 6 u 8 familias, que forman un total de 25 o 30 personas, que reunidos, y para salir en un mismo vapor, se dirigen a un país, que no conocen en absoluto y en el que no tienen tampoco familia ni otro aliciente que el porvenir que con brillante color les han pintado».

Esto era posible por la connivencia entre las casas consignatarias que participan en su mantenimiento y las hospederías de los puertos donde «explotan además al emigrante con engaños y trapacerías de todo género, haciendo además de ellas el centro de enganche de polizones, en inteligencia o no con tripulantes de los barcos, y desde luego en la mayoría de los casos con los mismos cocineros y bodegueros que embarcan por ministerio de la Ley; en una palabra, parece que no hubiese una Ley de Emigración». Tropelías, que podían evitarse con una adecuada información a los emigrantes, como ya señalaba el inspector Summers: «Es de toda urgencia necesario organizar la información para los emigrantes, en el interior de España, para sustraerles de la red de explotadores»⁸.

La necesidad de información real y fidedigna al emigrante es una cuestión que se plantea de forma reiterada en numerosos informes. Entre las medidas propuestas figuran la constitución de patronatos protectores de los emigrantes españoles en América, la edición de guías y folletos actualizados, la creación de un patronato en cada pueblo como un servicio de información y asesoramiento al emigrante, una enseñanza especializada, en sustitución de las escuelas para emigrantes, y

7. VÁZQUEZ GONZÁLEZ. (2001). «Los nuevos señores del entramado comercial de la emigración a América por puertos gallegos: los consignatarios de las grandes navieras transatlánticas, 1870-1939». En: *VII Congreso de la Asociación de Historia Económica*, Zaragoza.

8. SUMMERS, G. (1912). *Memoria del viaje realizado a Montevideo y Buenos Aires en el vapor Córdoba*.



Poster de la Sociedad *Gio Batta Lavarello y Compañía*, 1877. Fundación Archivo de Indianos. Museo de la Emigración de Colombres, Asturias



Reverso de un billete de emigrante con las condiciones de la Ley de Emigración de 1907

por último la nacionalización del tráfico: «que vengan menos buques extranjeros por emigrantes y más para carga; que, cerrando sus escotillas para ésta, no busquen en el transporte de aquéllos lucros enriquecedores; que no menudee, como hasta la fecha, el caso de que nuestras mercancías tengan que ir buscando fletes más baratos a puertos extranjeros y a los mismos buques que días después recalarán en puerto español para hacer un lucrativo soborno a costa de nuestros desdichados»⁹.

En 1916, la Real Orden de 6 de abril, dictando reglas para evitar ciertos abusos de que vienen siendo objeto los emigrantes, comenzaba diciendo «ante las denuncias formuladas por los Inspectores de emigración al Consejo Superior... sobre repetidos abusos de que vienen siendo objeto los emigrantes que, debidamente autorizados para embarcar previa revisión de sus documentos, son arbitrariamente pospuestos a otros que después se presentan a título de tener reservados billetes, implicando este contratiempo, artificialmente provocado por ilícita industria, manifiesto agravio al derecho y al interés de los primeros, forzados a permanecer y consumir en el puerto sus limitados recursos mientras sale otro buque; odiosa práctica que brinda margen a la corruptela de reservar pasaje a personas carentes de las condiciones legales para emigrar..., obligado es protegerles contra las artimañas explotadoras de ganchos y agentes clandestinos acaparadores de las plazas disponibles en cada barco». A fin de corregir los abusos mencionados, la norma establecerá una serie de medidas dirigidas a las casas consignatarias sobre listas de pasajeros y expedición de billetes.

En 1917, la revista *La Emigración española*¹⁰ constata sin embargo que «la información al emigrante es cosa muerta: dos años planteando el asunto...y vengan largas. Parece como si hubiese gran interés en que el emigrante camine siempre a ciegas, para poder ser explotado por todo aquel que se le antoje».

Otro de los inconvenientes más denunciados en prensa e informes es la ingente cantidad de documentos de los que era necesario proveerse para embarcar, cuya recopilación se convertía, en muchos casos, en una aventura cara, larga y tediosa:

«¡Los documentos! De la prolijidad exagerada de ellos, de su fárrago y de su volumen, de lo laberíntico de su contenido, de lo dificultosos de su examen, de las exacciones ilícitas a que su obtención daba lugar, se dedujeron no pequeñas aflicciones que los emigrantes sufrieran en los preliminares de la expatriación, según se acreditó una y mil veces

9. Consejo Superior de Emigración (1916). *La emigración española transoceánica 1911-1915: (Memoria redactada por la Sección tercera en cumplimiento del artículo 19 de la ley de 21 de diciembre de 1917)*. Hijos de T. Minuesa de los Ríos, Madrid, p. 554.

10. Revista *La Emigración española*, año V, núm. 13.

por los inspectores en puerto, (...) los emigrantes seguían llegando a los puertos agobiados bajo el peso de voluminosos documentos, innecesarios muchos, inútiles los más, multiplicados en sus naturales proporciones y diluidos inadecuadamente todos por la habilidad y truhanería de covachuelistas que en ello buscaban título, ya que no justificación, para los más inicuos cobros (...) Formando líneas kilométricas aguardaban, a la intemperie muchas veces, horas y más horas, hasta que la revisión de los que les precedían hubiese terminado»¹¹.

Antes de la promulgación de la Ley de 1907, los emigrantes debían recabar una amplia documentación para embarcar. Los requisitos para la obtención del pasaporte que exigía la Real Orden de 1853 a quienes deseaban emigrar a las colonias españolas o a los estados de México y América del Sur eran casi imposibles de cumplir para la mayoría de los potenciales emigrantes, en especial el depósito de 6.000 reales o la fianza obligada para los varones en edad de servicio militar.

Esta es la relación de documentos a presentar ante el Gobernador civil a partir de 1883 (Regla 1.ª de la Real Orden de Gobernación de 10 de noviembre de 1883):

- Los varones mayores de 35 años y mujeres mayores de 25, la cédula personal, que debía contener sus datos y sello de la oficina correspondiente.
- Las mujeres solteras y los menores de 25 años, autorización de padres o tutores, que debían ser concedidas ante notario o ante el alcalde del lugar de donde procedían.
- Menores de quince años, partida de bautismo legalizada «si procedieran de otra provincia o, visada por la alcaldía correspondiente, si son de la misma en que efectúan el embarque»
- Los varones de 15 a 35 años, certificado de «hallarse libres de toda responsabilidad de quintas, o de haber asegurado que están a las resultas, consignando el depósito de 2.000 ptas. en metálico».
- Aquellos varones que se encuentren en reserva activa, una licencia del Capitán General del distrito respectivo, que «les autorice para efectuar su embarque o ausentarse de la Península, con arreglo a lo dispuesto en el R.O. del Ministerio de la Guerra de 23 de Octubre de 1883».
- Las mujeres casadas, permiso de sus maridos, visado por el alcalde del pueblo de su vecindad.
- Certificación de no estar «procesados ni sufriendo condena, expedida por la misma alcaldía y visada por el Gobernador de la provincia respectiva».

11. Consejo Superior de Emigración. (1916). *La emigración española transoceánica 1911-1915: (Memoria redactada por la Sección tercera en cumplimiento del artículo 19 de la ley de 21 de diciembre de 1917)*. Hijos de T. Minuesa de los Ríos, Madrid, pp. 333-337.



Certificado de nacimiento de un jornalero asturiano que se propone emigrar, 1925



Postal de la Société Générale de Transports Maritimes à vapeur, con sede en París



Juan Prieto y sus hijos en Inganzo, Cabrales, en la víspera de emigrar a México, 1912. Fondo Miguel Rojo Borbolla. Museo del Pueblo de Asturias

Aunque estos requisitos fueron variando en función de las distintas normas (apenas unos años más tarde, en 1888, aumentaron las trabas para varones menores y mujeres solteras), en líneas generales, solían ser exhaustivos y costosos en tiempo y recursos, amén de tener una característica común: «intentaban controlar la salida de las mujeres solteras (o de las casadas que no tuvieran autorización del marido) e impedir la partida de los varones jóvenes en edades próximas a su llamada a filas»¹².

Como suele suceder en estos casos, a fin de soslayar este cúmulo de requisitos para poder salir del país, junto a las salidas por puertos extranjeros y los embarques de altura, surgió toda una red de especialistas en el engaño, falsificadores de documentos e intermediarios de todo tipo.

La Ley de 1907, tras proclamar *ab initio* su carácter tutelar y el concepto legal de emigrante, dice de forma explícita que «todo documento que deba exigirse al emigrante para salir del territorio español se extenderá en papel común y será expedido gratuitamente y en el plazo máximo de tercero día».

Unos años más tarde entra en vigor la *Cartera de Identidad* para los emigrantes, que simplificaba los trámites y documentos que debía poseer y presentar el emigrante. El Real Decreto que introduce la *Cartera de Identidad e Información del Emigrante*, dado en San Sebastián a veintitrés de septiembre de mil novecientos diez y seis y publicado en la *Gaceta de Madrid* del 26 de septiembre de 1916, señala en su introducción:

«Para lograr los fines expuestos ideó el Consejo Superior de Emigración crear la *Cartera de Identidad e Información del Emigrante*, condensando los numerosos documentos exigidos en la actualidad al que emigra en uno solo, de fácil adquisición, de reducido coste, sencillo de formalizar, que sea garantía del portador, archivo de todas sus incidencias civiles y ciudadanas e indicador de los derechos que por su condición legal de emigrante puedan asistirle en la expatriación y al decidirse a retornar a su patria. El adoptar este sistema (...) permitirá además desenvolver el régimen de despacho de los pasajes en términos de sencillez y diligencia por igual convenientes al servicio, a los emigrantes, a quienes responden de su transporte y al tráfico marítimo».

Por su parte, el Decreto Ley de 24 de marzo de 1926, sobre control de los emigrantes en edad militar, exigía en su artículo 6 a los mozos de 16 a 20 años que quisieran dirigirse a América abonar «una cuota progresiva, basada en relación a la proximidad del año de su alistamiento, al importe del pasaje y a las rentas que poseyera su familia»¹³.

Consulado de la República Argentina en Vigo

LISTA NUM. 39

Datos y antecedentes personales del pasajero de clase "a" *Santa Isabel* que sale del puerto de Vigo el 14 de Septiembre de 1916 en combinación con el vapor *San Juan de los Rios* de la misma compañía, que zarpará de Buenos Aires con destino a Buenos Aires.

Nombre *Francisco de Paula*
 Edad *25 años*
 Nacionalidad *Argentino*
 Vecindad *de Buenos Aires*
 Profesión *Comerciante*
 Estado civil *Casado*

CARACTERÍSTICAS

Estatura *regular*
 Pelo *castaño*
 Ojos *azules*
 Nariz *regular*
 Boca *regular*
 Dientes *regulares*
 Color *blanco*

PERSONAS DE FAMILIA QUE LE ACOMPAÑAN

ANTECEDENTES

(Firma) *Ramón de la Cruz*

Vigo a _____ de 19 _____

Visado del consulado de la República de Argentina emitido para un pasajero del buque *Santa Isabel*

12. SALLÉ ALONSO, M. A. (coord.) (2009). *La emigración española en América: historias y lecciones para el futuro*. Fundación Directa. Ministerio de Trabajo e Inmigración, Madrid, p. 46.

13. Citado por LLORCA BAUS, 1992, p. 212.



Comprobando la documentación antes de embarcar. Autor: *El Ilustrador de barcos*

Las mujeres tenían además que cumplir una serie de requisitos y condiciones añadidas. Según el Decreto de 9 de diciembre de 1927 «las mujeres solteras, menores de 25 años que no hayan de emigrar en compañía de sus padres, abuelos o tutores, o que no marchen a reunirse con sus respectivos guardadores legales, si éstos se hallasen emigrados, necesitarán para que se les autorice la expatriación, justificar por medio de documento fehaciente, que en el país a que se dirigen quedarán bajo la vigilancia y amparo de personas de su familia o de otras de reconocido arraigo que ofrezcan solvencia moral bastante, para permitir que junto a ellas no habrán de caer en corrupción de costumbres».

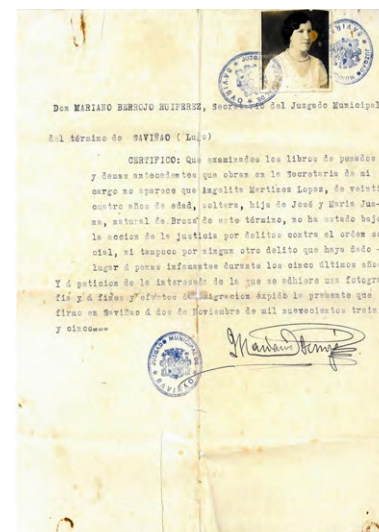
Por último, el Real Decreto de 24 de enero de 1930 sustituye la *Carta de Identidad* por el *Pasaporte para Emigrantes*, con el fin de simplificar los trámites y «el requerimiento del pasaporte en numerosos países». El nuevo pasaporte debía adecuarse al modelo internacional y para solicitarlo, el aspirante a emigrante debía dirigirse a la Junta local de emigración, que «tras comprobar la exactitud de los datos y la situación legal de la persona, remitía la propuesta a la Inspección de Emigración de su zona, que finalmente expedía el pasaporte».

Conseguir toda esta diversa y prolija documentación supuso siempre una ardua tarea y un desembolso importante de gastos de los que, gran parte, eran destinados al enriquecimiento de los ganchos y de todos aquellos que vivían a costa de la explotación de los emigrantes, como podía ser el caso de los hosteleros:

«Casi todos los posaderos tienen convertidas sus posadas en verdaderos arsenales de documentos, con los que proveían a los emigrantes que carecían de todos o de alguno de ellos. En las posadas se falsifican también varios de los documentos de presentación forzosa, pues disponían de sellos de juzgados municipales, ayuntamientos, feligresías, zonas militares, etc.; en ellas se encontraba solución para todo, incluso para problemas que no la tenían»¹⁴.

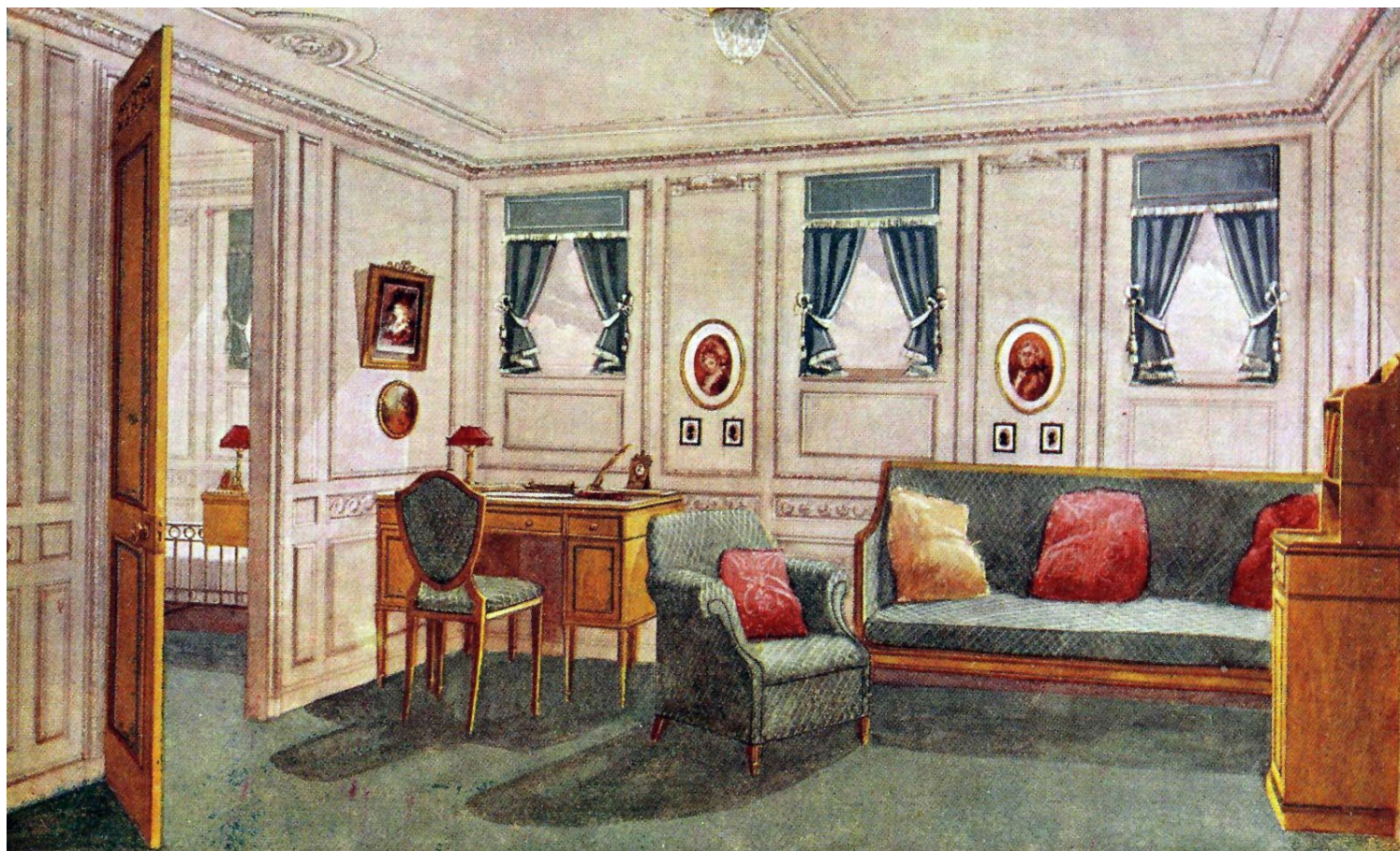
Conseguidos estos documentos, las condiciones de los pasajeros en los buques variaban enormemente según el tipo de pasaje, y reflejaba las diferencias de clases sociales. Mientras que en primera clase, la travesía se realizaba entre el lujo y las comodidades, el pasaje de tercera reservado para los emigrantes, sufría la travesía en unas condiciones deplorables, caracterizada por las incomodidades, el hacinamiento, la falta de higiene, calor y abusos generalizados.

La clase de los emigrantes, considerando emigrante a quien realice la travesía en clase tercera, «no disponía, naturalmente, de ninguna comodidad, menos aún de camarotes. Consistía en



Certificado de buena conducta para poder emigrar a Cuba

14. AZCONA PASTOR, J. M./GARCÍA, I./GIL DE BIEDMA, A. y MURU RONDA, F. (1992). *Historia de la emigración vasca a Argentina en el siglo XX*. Amerika eta Euskaldunak/América y los vascos. Servicio central de publicaciones del Gobierno vasco, Vitoria-Gasteiz, p. 79-80.



Camarote especial de primera clase. Libro de información al pasajero, 1913-1914 de la *Compañía Transatlántica Española*

la distribución de centenares de literas -por llamarlas de algún modo- en los entrepuentes de las bodegas. Oscuridad, hedor, humedad y un ruido infernal es a lo que daba derecho un pasaje en clase emigrante. O, como alternativa, un viaje a la cruda intemperie, opción preferida por no pocos viajeros»¹⁵.

En la *Memoria sobre la emigración española transoceánica entre 1911-1915*, redactada por la Sección tercera del Consejo Superior de Emigración, se detallan las precarias condiciones de los viajes realizados con pasajes de tercera: «la falta de ventilación natural, el riesgo de escape de los tubos de vapor ubicados en las bodegas; precarias enfermerías; escalas de acceso peligrosas; promiscuidad (turcos, sirios, hebreos...) e incluso la desinfección peligrosa y maloliente (resultante del uso del ácido sulfuroso o fénico que producían casos de asfixia».

En una carta enviada por León Trotski durante uno de sus viajes hacia Argentina, se describe la situación de los pasajeros de tercera del buque: «Duermen apretados, muévense poco, casi no hablan, pues comen muy mal. Taciturnos, peregrinando de unas necesidades y fatigas a otras, veladas por lo desconocido. América trabaja para Europa que lucha y necesita mano de obra fresca pero sin tracoma, sin anarquismo y otras enfermedades»¹⁶.

Mención aparte merece la llamada clase equiparada (denominada también asimilada) a la de tercera, otra vía frecuente para poner en práctica el engaño al emigrante como describe de forma detallada el inspector Fernández Flórez:

«En la actualidad el emigrante de clase equiparada desconoce sus derechos y no tiene absolutamente ningún documento que se los acredite. La única garantía que se encuentra en poder de él es un sello estampado sobre el billete ordinario con la leyenda *kamerklas* o un impreso que va ligeramente pegado al billete, en el que a veces no se menciona ni la cantidad cobrada. Pero absolutamente nada de cuanto se refiera a los derechos que tienen los poseedores de estos billetes, que serían bien difíciles de precisar, si el emigrante no tuviese la precaución de guardar el anuncio.

He tenido ocasión de presenciar en otro viaje como a emigrantes extranjeros les habían sustraído el papelito que les acreditaba como pasajeros de una de esas clases distinguidas, para que no pudieran reclamar y vender impunemente el camarote que les correspondía.

En el *Cap Norte*, cuatro españoles, dos emigrantes y dos excluidos, se hallaban en posesión de estos papelitos que les acreditaban como pasajeros de clase equiparada. En estos

Mientras que en primera clase, la travesía se realizaba entre el lujo y las comodidades, el pasaje de tercera reservado para los emigrantes, sufría la travesía en unas condiciones deplorables, caracterizada por las incomodidades, el hacinamiento, la falta de higiene, calor y abusos generalizados



Publicidad de vapores trasatlánticos de la naviera Vapores Correos Trasatlánticos de Antonio López y Cía. Fundación Archivo de Indianos. Museo de la Emigración de Colombres, Asturias

15. SALLÉ ALONSO, M. A. (coord.) (2009). *La emigración española en América: historias y lecciones para el futuro*. Fundación Directa. Ministerio de Trabajo e Inmigración, Madrid, p. 49.

16. TROTSKY, L. (1975). *En España*. Akal, Madrid, p. 138.

papelitos no se mencionaba lo cobrado, pero según manifestaban sus poseedores habían pagado 75 pesetas por persona. Constábame por indagaciones realizadas entre el resto del pasaje, que el sobreprecio en la Coruña, lugar en donde habían sido expedidos, era de 20 pesetas. Además existían a bordo documentos en que la Compañía daba instrucciones para que ese precio fuera cobrado en toda España, si bien estas órdenes fueron desobedecidas por Bilbao que cobró 75 pesetas. No podía comprobar la infracción tanto por no contener el precio los billetes como por no constarme como había sido anunciado en la Coruña, pero el Consignatario de Vigo ante el temor de la apertura de expediente que aclarase el asunto se ofreció a devolver las 55 pesetas, a los dos emigrantes, no a los dos excluidos de este concepto.

Estas dos personas a las que no he podido amparar con los preceptos de la Ley fueron excluidas de conformidad con el art.º 11 párrafo 4.º del Reglamento por lo hallarse en posesión de la «Cartera de Identidad». Tratábase de un anciano de unos 60 años y de una hija suya que hacía poco tiempo regresaran de América y que no tenían otro documento que el pasaporte de el Cónsul español. Es un tanto absurdo que estas dos personas tuvieran que perder la protección de la Ley por el mero hecho de carecer de cartera de identidad, siendo así que los mismos documentos por lo que han perdido su carácter de emigrantes han sido suficientes para autorizar su salida de España. Bastante más justo parece el antiguo régimen que permitía el embarco de los emigrantes con cualquier documento que permitiera su identificación»¹⁷.

Los precios de los pasajes podían ser diferentes según los puertos de embarque. Los de tercera tenían un precio inferior en los puertos del Mediterráneo español, «lo cual motivó que una parte de la emigración castellana, desenfilara de los puertos gallegos para encaminarse a los de Levante y el Sur, especialmente en los momentos en que los pasajes costaban la mitad, agregándose la ventaja de que los medios billetes se concedían hasta edades más avanzadas que en el Norte, e incluso se expedían hasta cuartos de pasaje, figura desconocida en el puerto de Vigo»¹⁸.

Según el artículo 39 de la Ley de Emigración de 1924, las navieras extranjeras no podían incrementar el precio del billete en los puertos españoles por encima del precio del pasaje «de igual clase en puerto extranjero de escala anterior». Sin embargo, esta normativa no era cumplida en múltiples ocasiones, en detrimento y explotación de los emigrantes.

Como consta en un interesante apartado (*Lo que cuesta ser emigrante español*) del informe realizado por el inspector Fernández Flórez con motivo de su travesía en el *Spaarnadam*, barco de

17. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1925). *Memoria del viaje en los vapores Cap Norte y Antonio Delfino*.

18. LLORCA BAUS, C. (1992). *Los barcos de la emigración 1880-1950*. Alicante, p. 157.



Anuncio de pasajes gratuitos con destino al estado de San Pablo, Brasil

bandera alemana de la naviera *Holland America Line*, «hay españoles que han tomado su billete en Marsella a los que se les ha cobrado 1.900 francos, lo que hace una gran diferencia con lo que se cobra en puerto español [525 pesetas]»¹⁹.

Un Real Decreto de 6 de julio de 1923 crea las Agencias de despacho de pasajes de emigrantes. En esta norma se dispone que «los navieros o armadores autorizados para el transporte de emigrantes o sus representantes españoles y los consignatarios autorizados podrán establecer en las poblaciones del territorio nacional que no sean puertos habilitados para el embarque de emigrante, Agencias de despacho de pasajes de emigrantes, siempre que previamente hayan obtenido la correspondiente autorización de la Comisión del Consejo Superior de Emigración»²⁰.

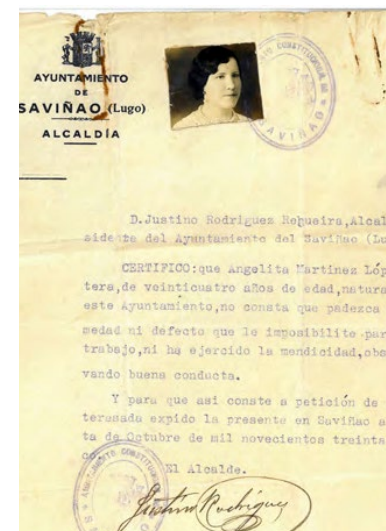
Sin embargo, las compañías extranjeras, subvencionadas por sus respectivos gobiernos, ofrecían también pasajes a precios mucho menores lo que levantó sucesivas quejas por parte de Compañías españolas, como *La Trasatlántica* y *Pinillos*, ya que les arrebatában gran parte del tráfico de emigrantes.

Al precio del billete, que oscilaba según la clase de pasaje, y al que había que sumar el importe de los derechos consulares y de la necesaria documentación, se añadían todos aquellos gastos que tenía que realizar el emigrante en las etapas previas a la llegada a la costa, la estancia en el puerto de embarque, que podía prolongarse varios días, los gastos invertidos en la preparación del viaje y los necesarios para la travesía, así como los gastos de vida iniciales en un mundo desconocido, lejos de casa. Tamaños gastos suponían para muchos no sólo despojarse de todas sus pertenencias si no endeudarse para sí o para sus familiares durante bastante tiempo.

No solo se detectaban anomalías en cuanto al precio de los billetes, sino que era costumbre más habitual de lo normal, la venta de mayor número de billetes de la que podía soportar la capacidad del buque, que se realizaba aprovechando las escalas en los puertos extranjeros, despachándose billetes «sin derecho a cama» o «montando literas en las escotillas» como denuncia el inspector Fernández Flórez en la memoria de inspección realizada a bordo del vapor *Sierra Ventana*, en 1922²¹.

La Ley de Emigración de 1924 introducirá modificaciones y particularidades, algunas sugeridas a través de los informes de los inspectores, como la creación del «Tesoro del emigrante» para subvencionar hospitales, centros de enseñanza y organismos de ayuda en los países de destino de los emigrantes. También se prohíben las agencias de información, sustituidas por «Oficinas

El emigrante debiera ser informado y no abandonarle a las tropelías de ganchos y agentes que se aprovechan de su ignorancia ofreciendo un espejismo



Certificado del alcalde para poder emigrar a Cuba

19. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1928). *Tripulantes y emigrantes españoles en los buques extranjeros. Memoria de un viaje de inspección en el Spaarndam*.

20. *Emigración Española*, 1923, núm. 18.

21. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1922). *Memoria de un viaje de inspección en el vapor Sierra Ventana*.



Billete para familia de emigrantes de Vigo a Buenos Aires en el vapor Arlanza, de la compañía Mala Real Inglesa, 1927

de información y despacho de pasajes de emigrantes» que deberán ser autorizadas por la Dirección General de Emigración (sucesora del Consejo Superior de Emigración)²² y se obliga a fijar los precios máximos de los pasajes con una periodicidad semestral «para evitar la formación de trust navieros». Las condiciones de los buques mejoran notablemente, con la progresiva desaparición de los sollados corridos que albergaban centenares de emigrantes y se establece la obligatoriedad de poseer dos enfermerías.

En definitiva, como señala D'Ozouville, a la hora de decidir abandonar el lugar de partida, el potencial emigrante debiera ser informado a través de una «activa publicidad» y no abandonarle a las tropelías de ganchos y agentes que se aprovechan de su ignorancia ofreciendo un espejismo: «Marche en buena hora adonde le plazca, y regrese cuanto antes, quien sepa á dónde va, por qué va y á qué va; pero aconséjese e ilústrese sin descanso al que marcha, no á la ventura, sino á empeorar y hasta ignorando sus aptitudes personales (si) tendrán ó no aplicación en el país á que se dirige (sic)»²³.

Ya que como afirma el mismo inspector: «podrá ser buena o podrá ser mala la emigración; pero aun admitiendo que la emigración espontánea de cierta clase pueda ser beneficiosa para el país u ocasionarle pocos perjuicios, nadie osará negar que la emigración inconsciente y a ciegas solamente a desastres puede conducirnos».

22. En 1927 se sustituirá la Dirección General de Emigración por la Dirección General de Acción Social y Emigración.

23. D'OZOUVILLE, L. (1916). *Un viaje al Brasil: información acerca de los emigrados españoles en los estados de Pará y Amazonas y zona de trabajos del ferrocarril de Madeira-Mamoré*.

LAS TROPELÍAS DE LAS NAVIERAS EXTRANJERAS

Una de las memorias que incluye una clara y extensa descripción de las tropelías realizadas con los emigrantes en relación con el pasaje, así como el escaso cumplimiento de la normativa por parte de las compañías navieras extranjeras, es el realizado por el inspector Díaz Barea, con motivo del viaje de inspección realizado desde el puerto de Vigo a Buenos Aires en el año 1911, a bordo del vapor Amiral Troude, perteneciente a la compañía francesa Chargeurs Réunis. En ella, se constata el incumplimiento general del contrato del transporte, en temas como el equipaje, duración de la travesía, escalas del viaje, variaciones de los precios del billete o de los necesarios en el barco durante la travesía:

«El contrato de transporte debe, según repetidos artículos de la Ley y Reglamento, garantizar al emigrante de que su equipaje le sea entregado al fin del viaje. Los billetes reglamentarios tienen espacios en blanco que deben ser llenados espresando (sic) el número y peso de los bultos de equipaje propiedad del emigrante, y que deben según disposiciones repetidas, del Consejo Superior, vigilarse las faltas en este sentido.

Ni uno solo de los billetes de los emigrantes de Coruña y Vigo embarcados en el *Troude* cumplían el mandato reglamentario, omisión muy de lamentar porque el Artículo 36 de las Instrucciones para los Inspectores en viaje obligan a estos a que cuiden de que en el puerto de desembarque se entregue a los emigrantes sus equipajes, impidiendo que sean retenidos, etc.

Pero ¿cómo podrá el inspector en viaje cumplir este mandato si el documento oficial base de toda reclamación omite cuanto a equipaje del emigrante se refiere? Es lamentable que en este asunto, como tantos otros que llevamos vistos en nuestras funciones de inspector, quede su cumplimiento a capricho de los consignatarios sin que nadie ponga reparo a tal conducta, dejando al infeliz emigrante a merced de la buena fe de las personas por que ha de pasar su equipaje desde que lo entrega en el puerto.

Por referirse a equipajes daré cuenta a continuación de un hecho que puede calificarse de cobro indebido de cantidades a los pasajeros (sic) del *Troude* que embarcaron en Coruña. El día 4 de Noviembre el emigrante José Mínguez Rey que figuraba en la lista de embarque de Coruña con el numº de orden 71 y 214 de billete se presentó a manifestar que había perdido su billete; poseía la documentación reglamentaria que le autorizaba a emigrar y con ella exhibió un talón dado al parecer por la casa *Chargeurs Réunis* en Coruña o su consignatario en el que se expresa (sic) que este pasajero que lleva un baúl con ropas cuyo peso es 47 kilos había pagado por esceso (sic) de equipaje setenta y cinco céntimos de pesetas. Hechas investigaciones queda comprobado que casi todos los pasajeros (sic) de los embarcados en Coruña que llevaban equipajes habían pagado cantidades idénticas por esceso (sic) de equipaje y recibido un talón que rubrica «el sobrecargo». Me dirigí en oficio al Sr. Capitán del *Troude* pidiéndole el favor me manifestara si por el sobrecargo a otro oficial del buque se había recibido de bastantes pasajeros (sic) embarcados en Coruña la cantidad antes mencionada por esceso (sic) de equipaje.

La contestación, después de traducido fue la siguiente *«El abajo firmante capitán del Troude, declara, que no se ha percibido por ningún oficial del buque ninguna cantidad por esceso (sic) de equipaje»*. Llamados varios pasajeros de los que habían estos pagos e interrogados, a quien y donde pagaron la cantidad de setenta y cinco céntimos, manifestaron que en la agencia de *Chargeurs Réunis* donde habían pagado los billetes. Debo hacer presente que vistos los equipajes porque se había pagado esceso (sic) no tenían el volumen concedido, medio metro cúbico, y el peso en algunos casos era de veinte kilos siendo el de 100 kilos el concedido por la Ley en el volumen dicho. Este hecho abusivo y muy en contra de los intereses por quien la Ley quiere tutelar fue puesto en conocimiento del Excmo. Sr. Presidente del Consejo Superior de Emigración en el acta correspondiente y sesenta ejemplares de los recibos mencionado para que su juicio superior determine lo que haya lugar.

Otros billetes estaban llenos de modo defectuoso dando lugar a reclamaciones como la que transcribo y que tuvo lugar en el puerto de Montevideo y fue arreglada de modo satisfactorio gracias a prestarse a ello el Sr. Capitán del *Troude*.

He aquí la copia del acta que espresa (sic) los hechos:

Los abajo firmantes, en el puerto de Montevideo a 17 de Noviembre de 1911 a bordo del vapor «Amiral Troude», ante mi el Inspector de Emigración en viaje presentan la reclamación siguiente. Que en el puerto de Vigo en la agencia de los Sres Hijos de A. Conde pidieron pasajes para Montevideo y se les dijo que los pasajes servían lo mismo para Montevideo que para Buenos Aires, y en prueba de que esto es cierto manifiesto que sus equipajes fueron etiquetados para Montevideo; encontrándose al llegar a este puerto que les ha sido prohibido la bajada a tierra por la Compañía porque su billete espresa (sic) Buenos Aires.

Presentada la reclamación al Sr. Capitán manifestó que los individuos que se relacionan constan en las listas de pasajeros para Buenos Aires y no puede sin penalidad dejar de presentarles a las autoridades argentinas. Los pasajeros reclamaron representando los daños que se les arroga por hacerlos continuar a un puerto que no era de su voluntad y que aceptaron el billete ante la afirmación que se les hizo de que era indiferente que el billete fuera espedido (sic) para Montevideo o Buenos Aires. Debo hacer constar que en efecto algunos baúles y equipajes llevaban adherida una etiqueta azul que dice «Chargeurs reunis. Montevideo en la fecha primero mencionada Secundino Touriño Núñez, Renesco Lanzos Carballo, Ramón Cerviño Bercamó. Los pasajeros que firman tienen los billetes 6.834, 6.475 y 6.744 espeditos en Vigo. En Vigo no se me había facilitado listas con destino a Montevideo; oficialmente estos pasajeros hubieran debido continuar su viaje, pero el hecho de las etiquetas en las maletas y baúles (las llevadas en bodega) en que además pude ver escritos a mano letreros grandes con las indicaciones de destino a Montevideo, daban firmeza a las aseveraciones que con energía hacían.

Por su parte el Capitán tenía la penalidad que el Gobierno argentino pudiera imponerle por no presentar todos los emigrantes comprendidos en la lista visada por el consulado argentino de Vigo. Por fin después de algunas horas el Capitán accedió al desembarco en Montevideo de estos tres emigrantes que errores en la redacción o despacho del billete estuvo a punto de acusar daños irremediables y desagradables demoras; hecho que ponen bien de manifiesto que aunque el precio del pasaje es idéntico no es igual que sea estendido (sic) para uno u otro puerto, así como tampoco es indiferente que se haga una sola lista de embarque comprendiendo todos los viajeros (lo que hicieron en Vigo) o tantos como puntos de destino haya.

Escalas – Ninguno de los billetes de esta expedición (sic) hacía constar la escala en Dakar, que fue por cierto penosísima, en ella el calor y sol propio de esta región del Senegal cayó sobre los emigrantes; la protección de los toldos desapareció para dar espacio a establecer los aparejos de maniobra para la carga de carbón, que duró 20 horas, durante las que el peligro de insolaciones fue real, que a pesar del polvo del carbón y el fuerte sol preferían los pasajeros [sic] estas molestias a vivir encerrados en los alojamientos, mal ventilados la mayoría, y en las condiciones que necesariamente habían de tener con este defecto entre trópico. El justo mandato de la Ley y Reglamento de que los emigrantes conozcan las escalas que van a hacer se ve infringido por los consignatarios de Coruña y Vigo hecho de que di conocimiento al Consejo Superior.

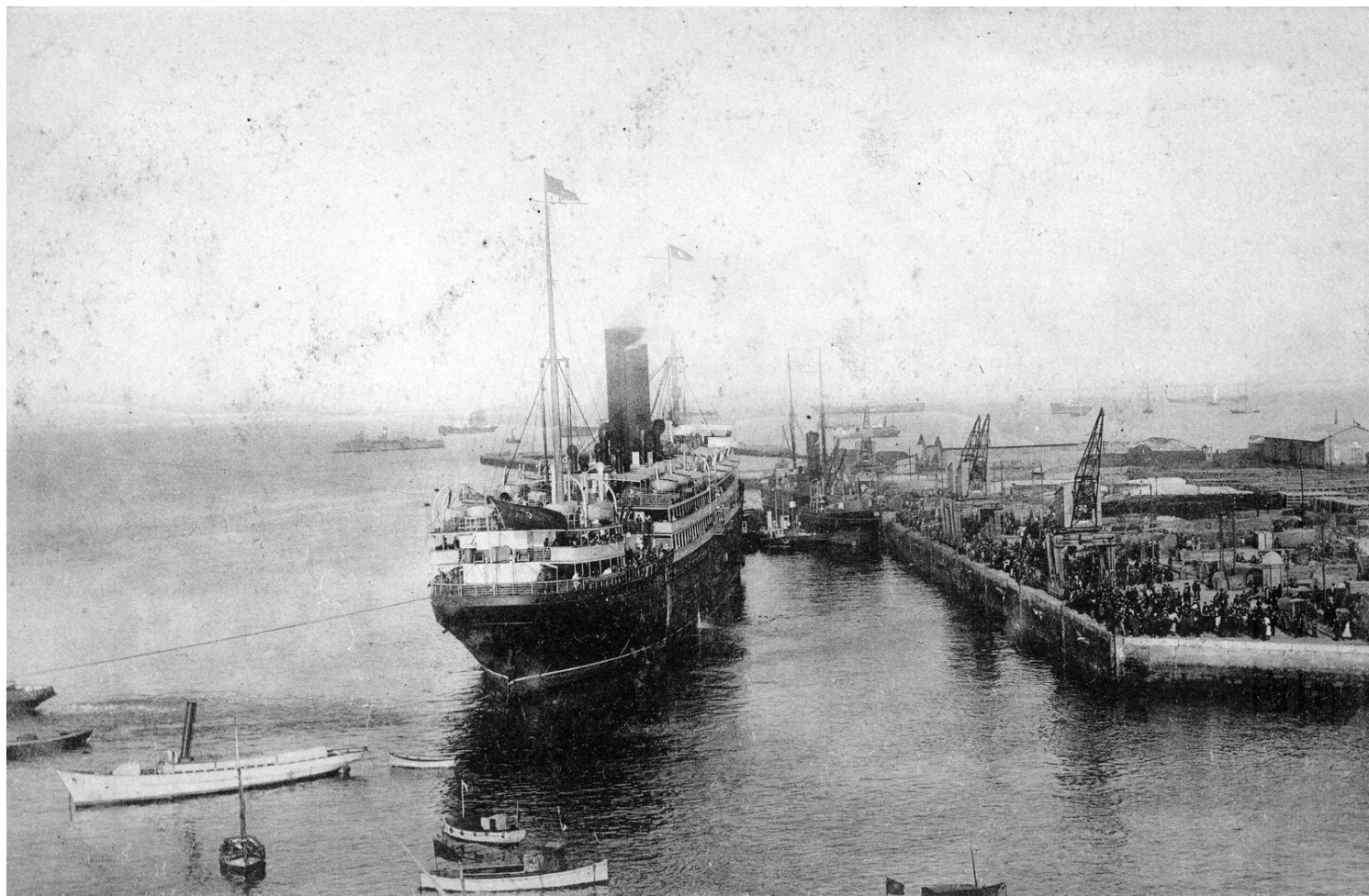
Duración del viaje – Es realmente inverosímil, dado el viaje de este buque desde Francia a Coruña y Vigo, que la misma casa consignataria marque en los billetes de Coruña como duración probable del viaje a Buenos Aires veinte días, y desde Vigo asigne 22. Este dato puede ser indicio del poco esmero en decir lo exacto o siquiera aproximado que anima a muchas empresas que prometen viajes que no han de cumplir como medio de atraer pasaje al que se defrauda en sus esperanzas de un viaje rápido relativamente y que no se cumple, los viajeros de Coruña y Vigo en vez de los 20 días emplearon 24 cumplidos: de esta particularidad así como de llenar los contratos de pasaje en lápiz plomo ordinario y las pocas palabras

que en ellos ponen los consignatarios, dí cuenta y envíe ejemplares testimonio al Consejo Superior.

Sobre un punto muy importante del contrato de pasaje voy a esponer (sic) al Consejo algunas observaciones que tuvieron origen en mi viaje de inspección anterior y que después durante mi estancia en Vigo, conociendo los que no en vano llaman horrores de la emigración la prensa diaria, creo mi deber señalar. Se trata de la enorme diferencia de precio en que paga el emigrante español los servicio a bordo, idénticos en número y calidad, a los que se facilitan a los emigrantes no españoles o que embarcan en el extranjero (sic) en los buques autorizados por la Ley para el tráfico de la emigración, lesivo para los intereses de los españoles en general de modo extraordinario (sic). A bordo del *Amiral Troude* los billetes de italianos, franceses, españoles, etc. que embarcaron en Havre y Burdeos eran adquiridos en el caso mas desfavorable por 150 francos, y digo más desfavorables porque había italianos que por este precio habían atravesado Francia desde Italia al puerto de embarco, cuando estos viajeros llegaban a Coruña y Vigo llevaban tres o cuatro días de navegación y alimentación por la compañía. Los pasajeros españoles costaban en los puertos de Vigo y Coruña 220 pesetas netas para la Compañía. Haciendo el cambio de francos a pesetas con una pérdida de este del 10% cifra exagerada desde luego y que tomo así para no hacer cálculos tendenciosos (que así se podrían calificar con otros cambios) resulta pagando el emigrante español unas 55 pesetas más (sobre precio superior a un tercio del billete de aquellos sin contar tres o cuatro días de viaje). Conociendo que en el año actual la cifra de pasajeros (sic) de 3.^a transportados por las Compañías dedicadas al tráfico de emigración que hacen escalas en los puertos del Cantábrico y Noroeste de España, ascenderá muy próximamente a cien mil, la suma que exclusivamente por este sobre precio obtienen dichas compañías es de unos cinco millones de pesetas.

Poco después de establecida la Ley de Emigración las compañías navieras autorizadas para el tráfico organizaron en mejora de sus intereses la llamada Conferencia de París verdadero *trust* origen de estos sobreprecios para los pasajes españoles a

que la Ley española no puede poner veto hoy: copiada de la italiana no ha tomado de ella el derecho que aquella se concede y ejercita de regular periódicamente, de acuerdo con otras entidades, los precios de los pasajes. El emigrante español por esta omisión de la Ley está a merced de los precios que le marquen los navieros constituidos en *trust* o conferencia (...). Se ve desgraciadamente desde que la Ley está en vigor que el número de emigrantes aumenta y al propio tiempo aumentan también los precios de pasaje para nuestros emigrantes, movimiento que ha producido grandes beneficios a las Compañías autorizadas las que como se ha visto en el curso de esta memoria no aumentan de modo paralelo a los precios las atenciones y cuidados a nuestros emigrantes ni aún siquiera cumpliendo estrictamente las disposiciones legales que a higiene se relacionan».



El buque *Reina Victoria Eugenia* en el muelle del mismo nombre, Cádiz

6.

ESPERANDO EL FUTURO

El puerto siempre ha sido el lugar donde confluyen los caminos del mar y los caminos de tierra (...) y las historias contadas de mar adentro embarcaban rumbo al horizonte, y las leyendas de alta mar se las llevaban los caminantes hacia el interior.

*Barcos, barcos, barcos.
Colección de José María Armero, 2007*

La ingente cantidad de soñadores e incautos aldeanos, campesinos o jornaleros que esperaban el embarque durante largas jornadas en puerto no podía sino despertar la codicia de quienes están siempre atentos a emprender empresas cuyo fin último sea llevar a su bolsa los dineros ajenos.

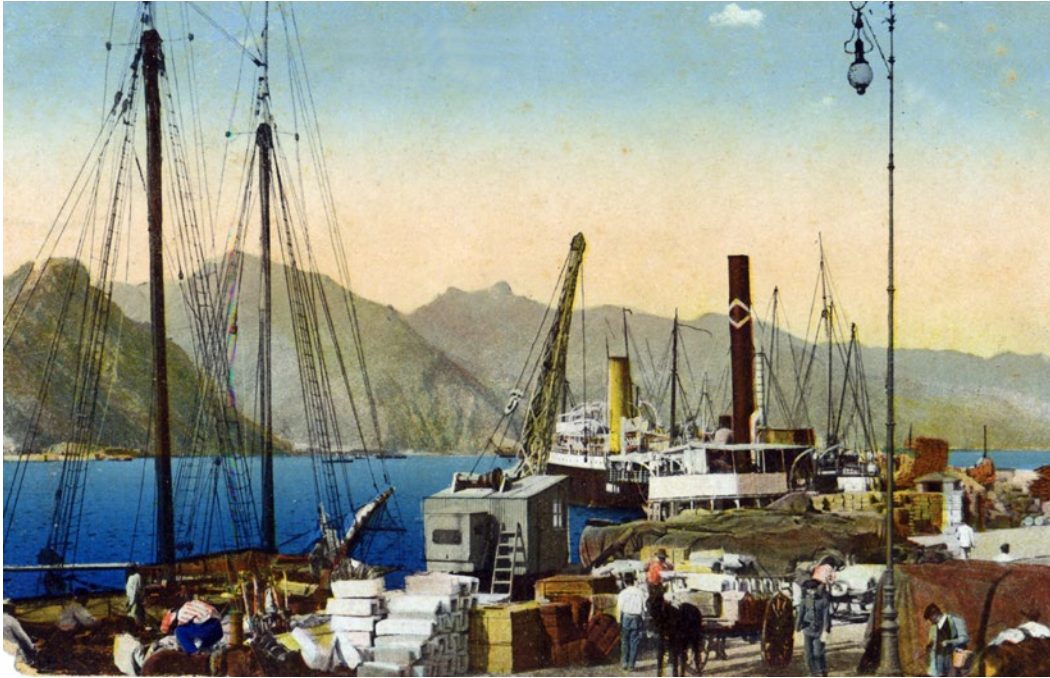
El protagonista de *Luz de Luna*, que conducía hasta los grandes buques al torpe rebaño de emigrantes, describe de esta forma su vida en puerto: «Las fondas donde buscaban refugio para la espera eran sórdidas, sucias, oscuras. Las invadía el olor de tanto cuerpo hacinado y sudoroso. Al entrar en las habitaciones, un vaho denso y repugnante provocaba la náusea. Dormían en grupos, en montones. En las épocas de emigración caudalosa se acostaban cuatro o cinco en el mismo lecho, y se tendían otros en colchones o en mantas extendidas sobre las tablas del piso. Cuando se daba la voz avisadora, había un rebullir de cuerpos, lento primero,



El puerto de Vigo ha sido la puerta de América desde el siglo XVIII



El vapor *Cristóbal Colón* atracado en el puerto de Vigo. Memoria sobre el estado de las obras del puerto de Vigo y sus agrupados, 1931



Muelles de descarga del puerto de Santa Cruz de Tenerife, 1916. Archivo de fotografía histórica de la Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC)

precipitado después. Los hombres se ponían las chaquetas; las mujeres ataban sus pañuelos a la cabeza. Iban saliendo, después de un confuso rebuscar de maletas y bultos. Toda la casa se llenaba del ruido de sus zuecos claveteados, y de sus toses, y de su bronco hablar, en el que el sueño y la emoción ponían un acento grave»¹.

Para atender la demanda viajera de tantos emigrantes de los años de éxodo masivo, quince fueron los puertos autorizados para el embarque de emigrantes en las costas españolas: Almería, Barcelona, Bilbao, Cádiz, Coruña, Gijón, Las Palmas, Málaga, Palma de Mallorca, Santa Cruz de la Palma, Santa Cruz de Tenerife, Santander, Valencia, Vigo y Villagarcía. Los de Vigo y Coruña fueron con mucho los más importantes, seguidos de los de Barcelona, de los puertos andaluces, de Santander y de Canarias.

Durante los primeros años del siglo XX eran otros muchos los puertos desde los que se partía hacia América, no sólo desde España. Con el fin de evitar los múltiples trámites burocráticos, o bien

1. FERNÁNDEZ FLÓREZ, W. (1915). *Luz de luna*. Biblioteca Patria, Madrid.



Acuarela representando el vapor *Manila* carboneando en Aden, en el llamado *Steamer Point*. Autor: El Ilustrador de barcos

para eludir el servicio militar, un número importante de personas embarcaba en puertos extranjeros, como Lisboa, Oporto, Le Havre, Burdeos o Gibraltar. En uno y otro caso, había cierta especialización en los trayectos: Canarias, Asturias, Cantabria y Coruña a Cuba; Pontevedra, Portugal y Gibraltar a Brasil; y el resto al Río de la Plata.

La elección de uno u otro puerto estaba determinada por la cercanía al lugar de origen y el precio de los pasajes, que podía variar según el puerto de embarque. Sin olvidar la gran influencia que ejercía la propaganda y la de los llamados ganchos o la existencia de líneas marítimas con ruta directa al lugar de destino.

La estancia en el puerto muchas veces se alargaba varios días, tanto por la necesidad de solucionar trámites como para esperar la llegada del barco en el que habían de partir. En un territorio que las personas procedentes del interior desconocen por completo, la explotación iniciada por



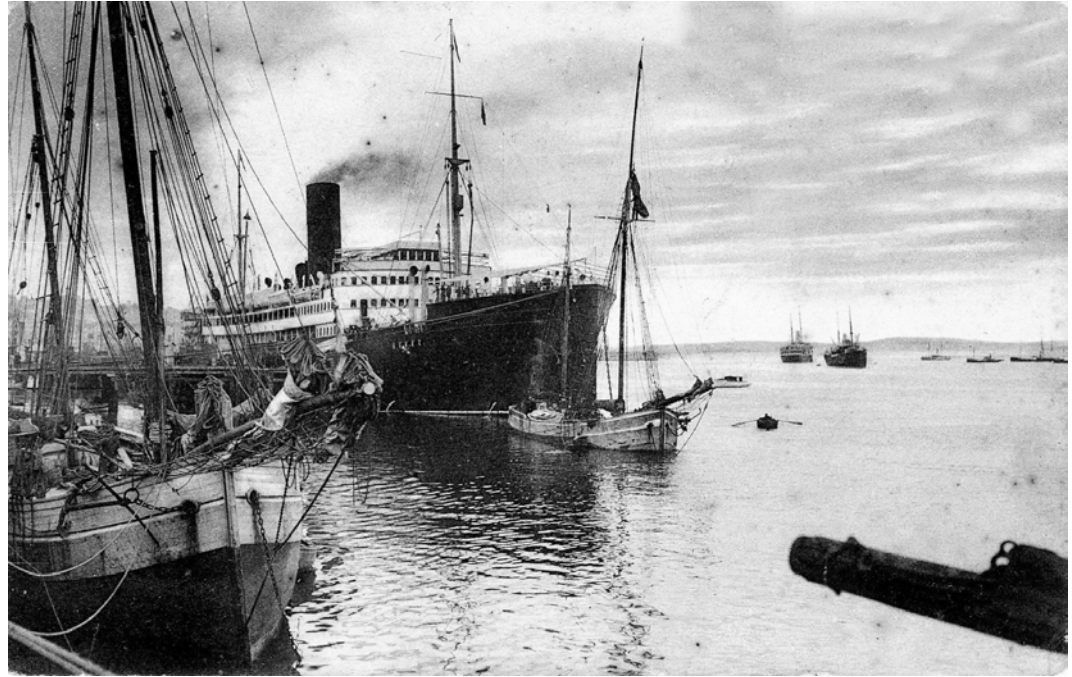
Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Archivo de fotografía histórica de la Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC)

los ganchos continúa por parte de los consignatarios que hacen caso omiso de los derechos de los emigrantes.

El fraude comienza en la propia designación de los consignatarios, pues era habitual que figurasen como tales empleados de la compañía, para cumplir con la exigencia de nacionalidad española del artículo 91.2 del Reglamento de 1908, aunque en la práctica los consignatarios fuesen extranjeros, como los franceses señores Hardinson en los puertos de Las Palmas y Tenerife, tal y como hace constar el inspector Fernández Flórez en una de sus memorias²:

«Engaños que continúan a la hora de pagar indemnizaciones por retrasos en la salida. Por ejemplo, el consignatario de Vigo pagó indemnizaciones de 5 pesetas con motivo del retraso del buque; en cambio los de Gijón y La Coruña las pagaron a razón de 4 pesetas diarias. El consignatario de Las Palmas por su parte se negaba a pagar indemnizaciones

2. FERNÁNDEZ FLÓREZ, L. A. (1928). *Tripulantes y emigrantes españoles en los buques extranjeros. Memoria de un viaje de inspección en el Spaarndam*.



por entender que los puertos de Canarias no se hallan en el mismo caso de los demás puertos españoles y alegaba que nunca los emigrantes le pidieran subvención alguna».

A este respecto, dice el inspector, «la única vez que se ha encontrado en este caso es precisamente en el viaje que nos ocupa; caso que él solucionó entregando de su bolsillo particular 10 pesetas para que el emigrante que había solicitado socorro pudiese atender sus gastos hasta la llegada del buque (la cantidad que de derecho correspondía al emigrante era mucho mayor). Se hizo ver al Consignatario que al emigrante no puede dársele como limosna lo que de derecho les corresponde. Alego también que era un caso de fuerza mayor. Los consignatarios de la Península no han hecho alusión a la fuerza mayor y no presentando el documento alguno que lo justificase se le obligó a pagar las indemnizaciones sin perjuicio de que recurriera de esta disposición ante el Consejo. Los consignatarios de los puertos de La Coruña, Vigo y Gijón dejan sin llenar algunas condiciones del contrato, especialmente las que se refieren a equipajes y escalas. Las mismas infracciones cometen al diligenciar la página 12 de la Cartera, que algunas veces cubren con lápiz».



Puerto de Cádiz. Vista del muelle y la Capitanía



Bahía de Santa Cruz de Tenerife. Archivo de fotografía histórica de la Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC)

En definitiva, la recurrente frecuencia con que se dan estos casos lleva a pensar que los consignatarios no vacilan en ocultar al emigrante las restricciones impuestas por los países de destino para no perder su comisión.

Tan o más grave que estas triquiñuelas de los consignatarios eran los engaños derivados de la actuación de los dueños de los alojamientos desde posadas, casas de huéspedes o viviendas de alquiler a «tugurios de a 25 céntimos la noche» o incluso descampados al aire libre en las afueras de la población, en que los emigrantes esperaban la llegada de los buques (Llorca y Baus, 1992, pp. 165 ss.).

Estos hospederos actuaban como verdaderos agentes de enganche, pues enviaban ganchos a recorrer los pueblos «con casi total impunidad, debido a las limitaciones de personal del cuerpo de inspectores» para reclutar emigrantes a los que explotar antes de embarcar para América.

Así, los problemas previos al embarque con los que tropiezan los cuantiosos emigrantes se iniciaban con el alojamiento. Los precios de las fondas y posadas oscilaban entre las 3,50 y 6 pesetas diarias y las «condiciones de la mayor parte de ellas eran malísimas». El espacio destinado a cada huésped en las fondas y hospederías se reducía drásticamente en las épocas de mayor afluencia, y la alimentación corría suerte parecida.

«Los dueños de estos albergues –dirá el Consejo Superior de Emigración–, en general, ejercían funciones de agentes de embarque. A veces, se llegaba a extremos de usura tales que quedaban los objetos personales como prenda, al no poder pagar el aldeano tan elevados precios, o bien ante cualquier retraso de los buques que dilataba su estancia (...) este personal provisional de la sección de Fonda se encontraba asociado y establecía sus propios turnos de embarque. No eran hombres de mar, ni siquiera profesionales de hostelería y ya desde tierra comenzaban a «arranchar» a los pasajeros de tercera.

En determinadas fechas del mes, solían aglomerarse (...) centenares e incluso millares de emigrantes, esperando la arribada de los buques, por lo que el alojamiento se convertía en un gravísimo problema. Se cometían entonces numerosos abusos en precios, hacinamiento de personas en las habitaciones y toda suerte de atropellos. Además muchos de los propietarios de estas casas de huéspedes, eran al propio tiempo agentes antes las casas consignatarias, que ofrecían al mejor postor al grupo de emigrantes que hubieran recluido en sus propias fondas».

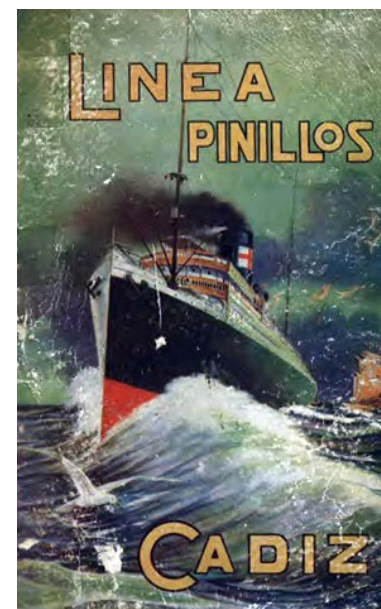
En febrero de 1929, *El Diario Palentino*³ se hace eco en un artículo de menos de media página de la información facilitada por la Dirección General de Seguridad acerca de una actuación policial que desvela los procedimientos de la emigración clandestina. Con objeto de cortar de raíz las frecuentes fugas y evasiones de individuos reclamados por la justicia («prófugos, desertores y gente de este linaje») a través de embarcos clandestinos desde los puertos del litoral cantábrico, singularmente los de Vigo, La Coruña y Gijón, con destino a los Estados Unidos de América del Norte y a los países de América del Sur, «sin pagar las cuentas atrasadas con los Tribunales», se encomienda a la División de Ferrocarriles llevar a cabo las investigaciones pertinentes, a las órdenes del juez de Instrucción de Villaviciosa, Asturias, en el marco de un sumario por falsedad de documentos de embarco.

Una batida escrupulosa en todos los puertos del norte da por fruto la detención de un número considerable de agentes falsificadores dedicados a este lucrativo negocio, consistente en expedir documentos falsos de todas las clases (pasaportes, permisos de embarque) a cambio de

3. El Diario Palentino (1 de febrero de 1929): «Son detenidos gran número de individuos que facilitaban pasaportes falsos para emigrar a América».



Anuncio de una posada para emigrantes en el puerto de Vigo



Portada del Libro de información al pasajero de 1916 de la compañía Pinillos Izquierdo. Museo marítimo de Barcelona

cantidades fabulosas, satisfechas por «jóvenes incautos, propensos a una emigración inconsciente, cuando no impulsada por motivos francamente punibles».

Una circunstancia llamativa, que no deja de resaltar el diario, es el hecho de que estos delincuentes, sus cómplices y encubridores son todos ellos personas de gran posición económica, «que, no obstante, sus medios de vida se dedicaban con escandalosa audacia a cometer toda clase de delitos en índole de falsificación, burlando las leyes y facilitando siempre la fuga a individuos reclamados por la justicia y autores de los más repugnantes delitos».

EL VIL POSADERO

En el informe "Agentes de emigración en puerto y fondistas", firmado por el inspector D'Ozouville y publicado en el Boletín de Emigración en 1928, se denuncia la mezcla y confusión entre las figuras del agente de emigración y del fondista y los variados, y hasta pintorescos, medios empleados por los posaderos para apoderarse de los documentos personales y los cuartos de los emigrante.

«Es realmente increíble que un ente tan insignificante como el posadero de los puertos marítimos habilitados para el embarque de emigrantes españoles, pueda ejercer influencia alguna en el régimen de la emigración. Difícilmente podrán encontrarse entre las muchas y variadas causas que tanto entorpecen la buena marcha de los servicios tutelares de la emigración, ninguna de mayor eficacia que la exagerada e intolerable intervención que tuvo y aún tiene el posadero.

Con la promulgación de la Ley de Emigración de 1907 no pocas compañías navieras creyeron de buena fe que podrían sustraerse para siempre de una colaboración que, cual la del posadero, tanto había de repugnarles. Estimaban que la nueva ley ampararía sus derechos e intereses y, en consecuencia, las verdaderamente celosas de su prestigio, hubieron de limitarse a mejorar extraordinariamente la comida del emigrante y a proporcionar a éste un alojamiento que llenase a satisfacción cuantas exigencias señalaba el nuevo estado de cosas.

Todo hacía esperar que las mejoras introducidas en la alimentación y alojamiento del emigrante, habían de ser suficientes para sostener con ventaja la competencia que hasta entonces les hicieron otras compañías que no se distinguían ciertamente por la especialidad del trato que al emigrante dispensaron; pero lejos de ser así, pudo prontamente descubrirse que éstas últimas, sin más que remunerar con largueza la cooperación del posadero, conseguían que sus vapores transportaran mayor número de emigrantes que las primeras. Con resignación admirable esperaron aún algunas de las compañías perjudicadas, a que la ley recobrara todo su imperio; pero cuando se persuadieron de que la ausencia de una reglamentación

práctica, hacía ineficaz a ese respecto la Ley promulgada, se vieron constreñidas a claudicar y a ir sin demora en busca del posadero quien al verse requerido y solicitado con tanta insistencia, hubo de persuadirse y con razón sobrada, de que su influencia decisiva y su omnímodo poder, le permitían hacerse pagar a muy alto precio los favores que en lo sucesivo dispensara. Desde que el emigrante se alojaba en su casa, más que un huésped era un verdadero secuestrado; y al mismo tiempo que el posadero se apoderaba de su ánimo, le retenía ilegítimamente su documentación emigratoria, con cuya sencilla precaución quedaba el emigrante incapacitado para embarcar en el buque de su elección, y se veía obligado a efectuarlo en alguno de los que al posadero le abonaba más fuerte comisión.

Casi todos los posaderos tenían convertidas las posadas en verdaderos arsenales de documentos, con los que proveían a los emigrantes que carecían de todos o de algunos de ellos. En las posadas se falsificaban también varios de los documentos de presentación forzosa, pues disponían de sellos de Juzgados Municipales, Ayuntamientos, Feligresías, Zonas militares, etc.; en ellas se encontraba solución para todo, incluso para los problemas que no la tenían; en las posadas se explota al emigrante por toda clase de medios; y son las posadas, por último, los lugares de reunión preferidos por los celestinos y celestinas dedicados a la trata de blancas.

De todos los elementos que perturban el régimen de la emigración, seguro que no hay ninguno tan perjudicial como el actual posadero, precisando por tanto reformarle o procurar su desaparición».



Embarque de emigrantes hacia Sudamérica en el puerto de la Coruña, 1920. Fotografía de Ángel Blanco

7.

LLOVIENDO, CON TEMPORAL, CASI DE NOCHE...

En la noche del 25 de Octubre la cubierta del Troude ofrecía un espectáculo bien triste y poco en armonía con las disposiciones protectoras y tutelares de la Ley de Emigración, las muy pocas bombillas de incandescencia de que el buque dispone en cubierta se colocaron de modo que culminaran las maniobras de carga durante gran parte de la noche; en la parte de cubierta en que podría estar el pasaje reinaba la mayor oscuridad y aquella masa grande de emigrantes entre que no sabía cual era su alojamiento, ni tenía número, ni noción de lo que era una litera pasó la noche tendida en los callejones donde encontraba protección entre la lluvia y viento del temporal; mojados, sin comer desde el medio día pasaron la noche última que pasaron en puerto esperando comenzar su viaje de emigración.

RAMÓN DÍAZ BAREA

*Memoria del viaje de inspección verificado desde el puerto de Vigo a Buenos Aires,
25 Octubre de 1911 a 18 de Noviembre del mismo año, a bordo del vapor Amiral Troude.*

El acto del embarque de los emigrantes en el buque que había de transportarlos a América era hasta 1907 el último eslabón de la cadena protectora del Estado. Hasta la promulgación de la primera Ley de Emigración, la tutela legal y administrativa finalizaba en cuanto el emigrante subía a bordo. Sólo después de esta norma, con la creación de las Juntas Locales de Emigración y de la figura de los Inspectores de Emigración, la acción tutelar se amplía a los requisitos de los buques de transporte y a las condiciones mismas de la travesía marítima.

Sin desdeñar la loable intención de las abundantes normas dictadas a partir de 1853 en orden a proteger al emigrante de los abusos y fraudes de reclutadores, ganchos, consignatarios, posaderos, hospederos o navieras, no es menos cierto que, a pesar de desarrollarse en un breve lapso de tiempo, las circunstancias del embarque podían convertirlo en un nuevo tormento para quienes habían logrado reunir toda la documentación requerida para viajar, llegar a puerto y sobrevivir a esa ingente red de explotadores: la lluvia, el viento, la oscuridad, el oleaje, la suciedad de los botes y la desidia o la procacidad de quienes los manejaban convertían en ocasiones el embarque en un suplementario suplicio.

En general, el emigrante embarcaba en alguno de los buques fondeados en el puerto, por consejo de ganchos, fondistas o agentes de embarque. Pero a veces lo hacía de forma clandestina en alta mar desde gabarras de transporte de carbón en las, casi siempre, apestosas bodegas de barcos no autorizados: era el llamado *embarque por alta*.

Según denunció la Inspección de forma reiterada, en el puerto de Almería, durante algún tiempo se obligaba a los emigrantes a saltar por encima de herrumbrosos residuos de mineral de hierro para alcanzar los buques atracados en el extremo del espigón más próximo a la bocana del puerto.

El embarque realizado al vapor *Amiral Troude* en el puerto de Vigo en octubre de 1911 y descrito por el inspector en viaje Díaz Barea¹, habla por sí solo de las condiciones en que éste se realizaba habitualmente:

«Como se poseían ya noticias de que el buque conducía más de quinientos pasajeros ya que en Vigo habría de tomar un número grande también, habíamos hablado y convenido el Sr. Presidente de la Junta local en que no se procediera al embarque del pasaje en tanto no se comprobara el estado satisfactorio de las instalaciones de servicios para emigración.

A las tres de la tarde acompañado del Sr. Don Fernando Conde nos embarcamos para ir a bordo, viendo con pena que, a esta hora ya, un gran número de embarcaciones menores,

1. DÍAZ BAREA, R. (1911). *Memoria del viaje de inspección verificado desde el puerto de Vigo a Buenos Aires, 25 Octubre de 1911 a 18 de Noviembre del mismo año, a bordo del vapor Amiral Troude*.



Anuncio de los agentes Maura y Coll de la Compañía Trasatlántica Española. Revista Céltiga, Buenos Aires

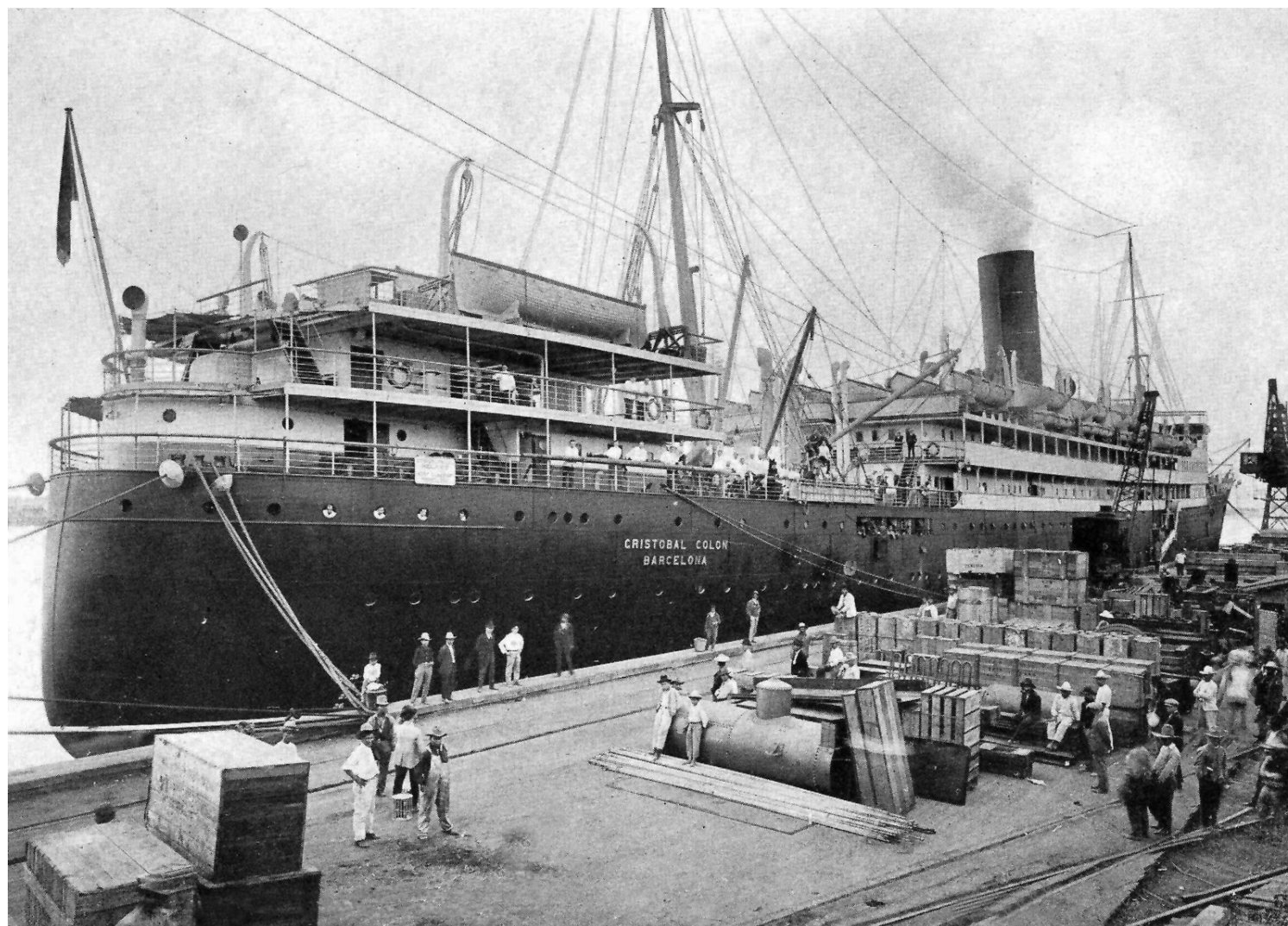
Mareados, mojadas sus ropas, clamaban para ser admitidos en el *Troude* donde esperaban, justamente, no sufrir tanto como en los botes los efectos del temporal

botecitos del puerto, cargados de mujeres, niños y hombres emigrantes, con sus equipajes muchos, rodeaban la popa del buque buscando refugio en la pequeña zona de calma que se producía a sotavento del *A Troude*; el temporal continuaba y además de la gran marejada que el viento levantaba en la ría, chubascos frecuentes desfogaban calando a aquellos infelices que en situación tan molesta, por mala organización de los servicios, tenían que esperar a que fuera permitido el embarque; mareados, mojadas sus ropas, clamaban para ser admitidos en el *Troude* donde esperaban, justamente, no sufrir tanto como en los botes los efectos del temporal».

Díaz Barea aprovecha la oportunidad para exponer ante el Consejo que la ría de Vigo (en la que en realidad no hay puerto para los temporales, y donde los transatlánticos fondean lejos de tierra), es el punto de la costa de donde sale la masa mayor de emigrantes, y donde las casas navieras obtienen grandísimos beneficios, con una emigración siempre creciente en número y precios de pasaje. Y denuncia que Vigo no cuenta «ni con ordenada organización de los embarques de esta desgraciada masa, ni con medios de atender a que se cumplan con la relativa comodidad y deseable seguridad que sin duda es objetivo del Consejo Superior que vela por los emigrantes». Los periodos de lluvias, tan abundantes como frecuentes en los meses del año en que la emigración se hace con mayor intensidad, obligan a que «en Vigo sean trasladados los emigrantes no en las condiciones actuales, vaporcitos sin más protección de cubierta que para maquinaria, calderas y conservas, sin resguardo alguno, sino con vaporcitos como los de otros puertos, que den protección de las inclemencias del tiempo y desde las cuales sea posible hacer el embarque sin los peligros reales que se hacen los numerosos de los periodos de la gran emigración de fines de Octubre, Noviembre y primera mitad de Diciembre en que son frequentísimos, de modo abusivo, los embarques de noche, violentando el texto de disposiciones acerca de esta materia».

En Vigo, sigue Barea, a los pasajeros que no salen en uno de los vaporcitos, muy análogos a los de pesca que para transportar al pasaje de 3.^a se usan, «se los coloca en una gabarra, con los equipajes, y remolcada esta por aquel en un solo gasto y de una vez se conduce centenares de criaturas a cielo descubierto, lloviendo sobre ellos muchas veces durante mas de una y dos horas que duran estos embarques numerosos y peligrosos en que han de tomar la escala con no pequeñas dificultades corriendo los riesgos, que ya se han repetido de partirse las escalas y caídas al mar, que por no haber sido seguidas de pérdidas de vida no conoce el Consejo, pero que no son infrecuentes; situación poco humana de este tráfico y hacia la que creo mi deber llamar la atención del Consejo».

Tras pasar rápida revista al buque, el inspector constata que los alojamientos destinados a la mayor parte de los emigrantes carecen de la ventilación reglamentaria; que muchas de las literas



El vapor *Cristóbal Colón* en los muelles de Tampico (México). Sociedad Española de Construcción Naval (SECN)



Puerto de Bilbao, 1907. Museo Marítimo de Barcelona

están hechas de tablas sin labrar y que es difícil la circulación y libre acceso a ellas; que más de treinta compartimentos son provisionales; que el buque carece de enfermerías y que a las llamadas provisionales no podría concedérseles este título; que existe una palmaria desproporción de medios de salvamento en relación al número de pasajeros y dotación del buque; que la dotación de medicamentos e instrumental del buque es inferior a la reglamentaria, en especial por llevar a bordo un buen número de italianos, procedentes de provincias afectadas por el cólera.

De todo esto el inspector deduce que debía limitarse en mucho el número de pasajeros conducidos en el buque, para en lo posible armonizar sus deficiencias con las menores necesidades de un pasaje más reducido. Y a este efecto dirige apresuradamente una nota al Sr. Presidente de la Junta local, para constatar que «esta no produjo resultado práctico alguno» pues, antes de que llegara la petición a tierra, se había procedido ya a embarcar a los emigrantes y sus equipajes en el vaporcito y gabarra que los conducirían al costado del *Troude* a esperar la autorización

de embarque del presidente de la Junta local e inspector del puerto, con el consiguiente peligro para los emigrantes en el proceso de embarque:

«El temporal en tanto aumentaba en intensidad y un oficial del *Troude* y el cabo de mar del puerto, enviado por la Comandancia de Marina, se me acercaron e hicieron saber que las embarcaciones, incluso el vaporcito y la gabarra, que estaban al costado del *Troude* corrían riesgo por accidente al chocar entre sí o con el costado del vapor podrían originarse; su aviso y opinión era que debiera ordenárselas volver a tierra, agradecí sus advertencias y de acuerdo con ellas dispuse, en ausencia del inspector del puerto, se ordenara a los patrones de las distintas embarcaciones su regreso a tierra.

Precisamente en el momento de hacer transmitir esta orden llegó otra del presidente de la Junta local para que en vista de las noticias dadas por mi embarcara al pasaje, provisionalmente, con sus equipajes y al siguiente día se determinaría por la Junta local, después de una sesión extraordinaria que se convocaría y celebraría en la noche en que se tomaría acuerdo de lo tocaba hacer acerca del embarque definitivo».

Y añade un episodio fortuito pero evitable: «En la tarde y embarco a que me refiero cayó al mar un muchacho y aunque fue cogido y extraído del mar sin consecuencias las condiciones no eran las más oportunas para proceder como se hizo creando situaciones de difícil solución después».

Díaz Barea señala como esta forma de embarque contradice el espíritu de la circular de 8 de Noviembre de 1909. La norma recomienda a los inspectores y presidentes de Juntas locales no lesionar los intereses de personas y entidades dedicadas al tráfico de la emigración, pero dispone también que estos intereses sean tenidos en cuenta «en tanto sean compatibles con la seguridad en el embarque de los emigrantes».

El embarque realizado en la Compañía *Chargeurs Réunis*, al que pertenecía el buque, se lleva a cabo con el siguiente procedimiento: «A cada emigrante al presentar su billete se le da una tarjeta (sic) azul con un número que es el del rancho que con otros nueve individuos ha de formar; otra tarjeta blanca con otro número indica el de la litera que debiera ocupar, con este número recoge (sic) cada emigrante una manta; cada grupo de 10 individuos recibe dos chapas de hoja de lata con un número estampado con las que los cabos de rancho reciben a su presentación las vajillas con que han de recoger la comida del rancho y pan, vino (etc.) del grupo.

El día del embarco en Vigo en el *Troude* para este viaje por las condiciones del tiempo, el carácter de provisional con que fueron admitidos no se cumplió mas que en parte muy pequeña esta costumbre (...). En la noche del 25 de Octubre la cubierta del *Troude* ofrecía un espectáculo bien triste y poco en armonía con las disposiciones protectoras y tutelares de la Ley de Emigración, las muy



Página del Libro de información al pasajero de la Compañía Trasatlántica Española, 1911. Museo Marítimo de Barcelona

pocas bombillas de incandescencia de que el buque dispone en cubierta se colocaron de modo que culminaran las maniobras de carga durante gran parte de la noche; en la parte de cubierta en que podría estar el pasaje reinaba la mayor oscuridad y aquella masa grande de emigrantes entre que no sabía cual era su alojamiento, ni tenía número, ni noción de lo que era una litera pasó la noche tendida en los callejones donde encontraba protección entre la lluvia y viento del temporal; mojados, sin comer desde el medio día pasaron la noche última que pasaron en puerto esperando comenzar su viaje de emigración.

El 26 a las nueve y media de la mañana debía personarse a bordo según supe luego una comisión de la Junta local para decidir lo que hubiera lugar acerca del embarque de emigrantes en el *Troude*. Puntualmente el Sr. Presidente y el Sr. Don Fernando Conde se presentaron a bordo y más tarde otros Sres., vocales obreros según creo, que no tomaron más que una parte menos importante, en apariencia, en las decisiones que siguieron. Reunidos los primeros mencionados con el inspector del puerto, el Sr. Capitán y el que esto escribe, en la cámara del capitán, espuestas (sic) opiniones varias acerca de las condiciones de alojamientos, enfermerías, etc., según el carácter y representación de cada uno, el Sr. Presidente dispuso, que de entre los pasajeros (sic) de 3.^a embarcados en el *Troude* se nombrara una comisión que interrogara a los demás compañeros de pasaje acerca de si preferían algunos desembarcar y quedar en tierra para otra expedición (sic) o continuar viaje en las condiciones del buque, los que lo desearan quedaban en libertad de hacerlo según su preferencia.

Ante tan estraña (sic) decisión hice observar, que los pasajeros de 3.^a no estaban facultados para renunciar al cumplimiento de la Ley de Emigración y su Reglamento; que la condición de emigrante no era renunciante más que en casos determinados que no era seguramente el actual, en que se trataba de un buque que no reunía condiciones importantísimas reglamentarias, que redundaban en perjuicio de los emigrantes mismos y beneficio de una entidad dedicada al tráfico de emigración, lesionando el espíritu de tutela y protección que informa toda la Ley. Era conceder el carácter de no emigrantes a unos 800 individuos, puesto que para ellos no existían los cuidados reglamentariamente establecidos. Era la renuncia a una Ley de carácter social por un gran número de individuos, recordé que esta Ley de Emigración, como la de accidentes de trabajo y otras de igual índole, no son renunciables por ninguna de las partes, ni pueden dejarse de cumplir por acuerdo como el que la Junta local tomaba en aquel momento».

En otro de los informes, el inspector Lissarrague resume el embarque en el vapor *Highland Brigade*² en los siguientes términos: «A las cuatro [de la tarde del día 27 de octubre de 1912] empezó el embarque de emigrantes, ofreciendo grandes dificultades por su crecido número y efectuarse con



Anuncios sobre los servicios ofrecidos por la Compañía Trasatlántica. *El Álbum ibero-americano*, 1907

2. LISARRAGUE, J. (1912). *Memoria del viaje realizado en el vapor Highland Brigade*. La Coruña.



Emigrantes sobre el muelle del puerto de Christiania (Noruega) listos para embarcar en el vapor *S.S. Angelo* de la compañía *Wilson Line steamship* con destino a América. Biblioteca del Congreso de Estados Unidos, Washington D. C.

muy mal tiempo y de noche. En estas circunstancias resulta imposible hacerlo con el orden debido, y muy difícil la revisión de documentos. Hay que contentarse con recoger las órdenes de embarco y ver si los billetes son auténticos, si se quiere evitar que el emigrante esté al costado del buque mojándose y expuesto a peligros; además en este puerto el pasajero es conducido casi siempre a bordo en lanchas a la vela y remo, lo cual viene a dificultar más la operación y aumentar los peligros, obligando por consiguiente a hacer el embarco con más premura.

Claro está que bien pudiera subir todo el pasaje a bordo y empezar entonces el examen de billetes, revisión de documentos, etc. pero esto supondría detener el barco indefinidamente con muchos emigrantes, mal tiempo y de noche, si se ha de cumplir lo preceptado habría que detener el buque de manera indefinida.



El vapor *Santa Isabel* entrando en el puerto de la Coruña

La prueba más concluyente de las dificultades que se presentan es que en el caso actual y haciéndolo apresurado [el embarque] duró ocho horas. Si este exceso de pasaje entró por el portalón, o clandestinamente, no es fácil de averiguar por las malas condiciones en que se efectuó el embarque, y por la circunstancia de encontrarse todos en posesión de billetes auténticos y documentados.

Reducida la Inspección a bordo a la sola persona del inspector, es completamente imposible por mucha que sea su actividad que atienda a la complejidad de sus cometidos, si no cuenta con personal policiaco a sus órdenes que le secunde, y considero que mientras las Inspecciones estén

organizadas en la forma que hoy funcionan, jamás se podrá evitar que ocurran casos como el presente, por no contar el inspector con una sola persona en quien pueda depositar su confianza».

También Ángel Gamboa se detiene de forma harto detallada en la descripción del embarque en el vapor *Manchester City*³ tanto en La Coruña como en Vigo, que a diferencia de lo sucedido en otros casos se llevó a cabo «con el mayor orden y comodidad lo que no es de extrañar dado el escaso número de emigrantes que en uno y otro puerto lo verificaron. A medida que entraban a bordo se les asignaba a cada uno su litera, distribuyéndolos en ranchos para las comidas, vacunando también a los que no lo estaban, que eran los menos.

Debo consignar, por haber tenido otra ocasión de confirmarlo cuando hice un viaje al Brasil, que esta operación de vacunar al propio tiempo de verificar el embarque es muy penosa en los casos de gran número de emigrantes pues aquel se hace sumamente lento, esperando en las lanchas o remolcadores atracados al costado mucho tiempo y perjudicando así, sobre todo a las familias que llevan niños, que a todo trance desean verse pronto instalados de una vez a bordo y si a esto añádese que puede ocurrir, como es frecuente en bahía, que esté lloviendo, se comprenderá lo poco práctico y sobre todo poco humano que resulta la vacunación en la forma que previene el art. 7.º de las *Instrucciones provisionales para Inspectores en viaje*, siendo mucho mejor, en bien de los emigrantes y del servicio, que la vacuna se haga pocos días antes de la llegada al puerto de destino, siempre que no haya temor de epidemia, pues otro inconveniente, y no pequeño, es el gran número de enfermos, aunque no de importancia, a que da lugar dicha operación por la fiebre más o menos alta que produce en la mayoría de los vacunados, sobre todo en los niños».

En su memoria del viaje a Buenos Aires a bordo del vapor *Columbia*⁴, el propio Gamboa insiste en que «el embarque es laborioso por demás, pues no es cosa fácil asignar a cada emigrante una litera numerada, cuando vienen ocupados todos los sollados, sin orden ni concierto, con los embarcados en Trieste, Patras y Palermo y es preciso darse cuenta de lo que significa tomar nota de los números que tienen las literas desocupadas, operación sumamente difícil y engorrosa por cuanto hay muchas ocupadas con maletas y equipajes, que debían estar vacías, pero el emigrante que tiene al lado de la suya una litera vacía, la ocupa con su equipaje, dejando los bultos de mano en la que le han asignado al embarcar, si le han asignado alguna, que lo dudo, y me atrevo a asegurar que no se ocupan de ello a bordo y al embarcar los emigrantes, cada uno va donde mejor le parece». Al inspector le resulta imposible



Grabado de emigrantes en la cubierta de un buque de vela. Revista *La Ilustración española y americana*, Madrid

3. GAMBOA NAVARRO, Á. (1912). *Memoria del viaje realizado a Buenos Aires en el vapor Manchester City de la compañía Argentina Cargo Line*.

4. GAMBOA NAVARRO, A. (1913). *Memoria del viaje a Buenos Aires a bordo del vapor Columbia de la compañía austro-americana de Trieste*.



Embarque de emigrantes hacia Argentina en el puerto de Barcelona, 1910. Fotografía de Frederic Ballell. Archivo Histórico de la Ciudad de Barcelona

«comprobar las literas que van ocupadas y por consiguiente las disponibles y si a esto se añade que los emigrantes no están en los sollados, ocupando cada uno su litera, so pena de mandarlos acostar en pleno día como ya hizo cierto inspector, que a punto estuvo de provocar un motín, se ve claramente la imposibilidad de cumplir el reglamento, ni de saber los puestos disponibles, teniendo que fiarse de lo que manifiesta el Capitán, que no ofrece confianza alguna».

«Supongamos –dice Gamboa– que no existen dificultades y todo haya ido a pedir de boca y ya tenemos los números disponibles, que serán una la 342 p.e. otra la 128, otra la 49 etc. etc., porque como ya he dicho en cada sollado viven unos pocos emigrantes y como es natural si les dejan han cojido (sic) los mejores sitios los extranjeros por tener a su disposición todo el barco al embarcar. Pues bien, con la lista de estos números disponibles,

se asigna a cada uno de los que embarcan a Almería, una litera y es necesario buscarla y acompañarlo hasta ella y para esta operación no basta la dotación entera del barco, aunque fuera doble de la que tiene que por cierto no puede ser más reducida, resultando en la práctica imposible de cumplir el precepto del Reglamento que ordena asignar a cada emigrante una litera».

En el informe, el inspector propone una fácil solución para corregir estas deficiencias: obligar a las compañías a asignar las literas por riguroso orden correlativo, según vayan tomando emigrantes. Pero también reconoce la falta de voluntad de las navieras para hacerlo, por lo que lo más previsible es que en un futuro «seguiremos como hasta el presente siendo un desorden el embarque, cuando se trata de un crecido número de emigrantes aunque el inspector se multiplique y vuelva loco buscando literas y trate de hacerlo con todas las de la ley».

En una situación especialmente delicada quedan aquellos emigrantes que al ser reconocidos por el médico son rechazados por padecer alguna enfermedad. Como el reconocimiento se realiza a bordo, se les retira el billete, pero no se les acompaña a tierra, sino que se les dice que queden aparte. En aquellos buques donde impera el desorden, lo que suele ser habitual es que estos individuos, en principio separados, se confundan luego con el resto del pasaje y al hacer el recuento una vez en la mar se encuentran a bordo y sin billete.

Como relata el inspector Gamboa, «este caso práctico se ha presentado en este viaje, con una mujer que acompañada de dos hijos pequeños y una cuñada muda, fue rechazada por padecer tracoma y contaba de la manera siguiente su estancia a bordo: Al embarcar le dijeron (supongo sería el médico) que no podía hacer el viaje por estar enferma de la vista, siendo obligada a dejar su billete encima de una mesa que había próxima al portalón y permanecer allí. Al poco rato se presentó un individuo del barco con gorra y escudo que la preguntó si había presentado el billete y al contestar afirmativamente, la hizo ir a su sollado para que tomase posesión de una cama y así lo hizo.

A esta familia que además había tomado el pasaje con billete de llamada, es decir que no cabía duda que lo había pagado se la quería desembarcar en Las Palmas, como polizontes, so pretexto de que al recojerles (sic) el billete, habían ido a tierra a la casa consignataria a canjearlo por el importe del mismo y después habían vuelto a bordo entrando clandestinamente. Me opuse terminantemente a semejante atropello y obligué a que la curasen diariamente, llegando a Buenos Aires completamente buena de su padecimiento.

En el mismo caso se encuentran hasta ¡19 individuos! Que si bien tenían en su poder los billetes, estaban éstos marcados con una R (recusado) y que como la citada anteriormente, fueron curados durante el viaje y llegaron completamente sanos a su destino.



Anuncio del buque Picardie de la Société Générale de Transports Maritimes à vapeur. Museo de la Emigración de Colombres, Asturias



Pasajeros en cubierta (The steerage). 1907.
Alfred Stieglitz. Publicada en «Camera Work»
#36, Oct. 1911

¿Qué duda cabe que de no haber ido a bordo un inspector hubieran cometido con aquella pobre mujer el inicuo atropello de ponerla en tierra? Se impone, para evitar casos como los que acabo de describir, que se formalicen esos reconocimientos, pues cometen los consignatarios el abuso de extremar el rigor cuando tienen emigrantes de sobra y son más benignos en su juicio cuando los barcos no van abarrotados, porque saben que curándolos llegan sanos. Tan acostumbrados están al abuso de expender mayor número de billetes que el de puestos disponibles, que cuando se pregunta «¿cuántos billetes hay despachados?» contestan «tantos, pero con los recusados quedaran cuantos, que es el completo del barco».

Es decir, que las Compañías nunca pierden, pues en el caso de que se hayan expendido mayor número de billetes que el de plazas disponibles, con dar de baja los que sobran por padecer tracoma, quedarán los necesarios para el completo del barco y no tengo que decir, que los desgraciados que no pueden embarcar, continúan siendo explotados por toda la chusma canallesca que vive de la emigración, hasta que llega otro buque de la misma o distinta compañía que no teniendo expendido el número de billetes necesario para completar las plazas disponibles, embarca con o sin tracoma».

UN EMBARQUE EN EL VAPOR PARANÁ

El inspector D'Ozouville se ocupa del embarque en el vapor Paraná realizado en febrero de 1911 en estos términos:

«Conforme indiqué anteriormente, se había señalado la hora de las once de la mañana para efectuar el embarque de los emigrantes. Esta hora había sido fijada por el inspector del puerto y el Consignatario puestos de común acuerdo; más a las doce aún no había empezado a efectuarse, en vista de ello, hube de preguntar al inspector de emigración del puerto, por la causa de dicho retraso, manifestándome dicho funcionario, que, aún cuando en concreto la desconocía, presumía que quizás tuvieran que tomar la venia del Comisario Regio italiano. Si he de ser franco declaro que no me causó la menor sorpresa la contestación que se me diera, por cuanto desde hace mucho tiempo estoy persuadido de que los buenos deseos de los actuales inspectores tienen forzosamente que estrellarse ante las deficiencias de nuestra reglamentación; razón por la cual urge ir cuanto antes a la reforma siquiera para ello precisara imponerse el sacrificio de enviar alguno de ellos a Génova para que concretara los conocimientos que acerca del asunto se tienen.

Decía que a las doce aún no había empezado el embarque, el que próximamente empezó a las doce y media. Los emigrantes fueron entrando a bordo sin que la policía ni nadie les cacheara; yo considero esta presunción de cachearlos de gran importancia, pues de otro modo pueden ocurrir a bordo muy grandes disgustos, como en más de una ocasión tuvo lugar.

El embarque fue bastante desordenado, debido entre otras causas a no poderse reunir los emigrantes por carecerse de locales, barracones, cobertizos en que albergarlos. Por humanidad y por exigencias del servicio precisa proveer a dicha necesidad. Ocasiones hay en que durante largas horas tienen los emigrantes que aguantar pacientemente la lluvia, el sol o relente. En dichos locales deberían estar las oficinas generales de embarque, las que, como es consiguiente, deberían correr a cargo de los inspectores en puerto ayudados de personal a sus órdenes,

personal que sustituiría con ventaja a esos escribientes de que disponen las Juntas locales, y que campan por sus respetos, con autonomía irritante y que no hacen más que lo que les interesa a navieros y consignatarios. Urge, así mismo, crear un organismo que aun está por crear, no obstante estar ¿quién lo duda? en la mente del legislador. Me refiero a las Inspecciones de emigración de los puertos (...). En estas Inspecciones de los puertos, es donde, a la vista de la documentación emigratoria e investigaciones al caso conducentes, deberían expedirse los pasaportes, quedando solamente a las Juntas locales las atribuciones arbitrales que les asigna la Ley. También los pasajeros de primera clase, segunda y segunda económica deberían acudir a estas oficinas inspectoras para recabar sus pasaportes, pues aún cuando la ley no considere emigrantes a dichos pasajeros, ello es lo cierto que muchos no consideran justo que a los emigrantes se exija para la concesión de embarque la presentación de documentos que no precisan aquellos; y también se evitaría que se burlaran de la ley aquellos que se embarcan en segunda clase y a quienes, por no reunir las condiciones exigidas (sic) para emigrar, no se les permitió ir en tercera clase.

Cerca de dos horas duró el embarque de los 81 emigrantes que lo efectuaron, siendo cinco a lo que excluyó la Junta local del concepto legal de emigrantes. Muchas han sido las veces que la Superioridad ha invitado a los inspectores para que propongan las modificaciones que la práctica aconseja deben introducirse en la Ley y Reglamento de emigración, y por tanto entiendo cumplir un deber aprovechando esta ocasión para evidenciar lo peligroso que es, por lo menos en la actualidad, el autorizar a los Presidentes de las Juntas locales para que excluyan a ningún pasajero de tercera del concepto de emigrante. ¿Qué puede ganar con ello el hombre honrado? ¿Cómo explicarse esa renuncia espontánea a la tutela y ventajas que da el título de emigrante? Y, sin embargo, breves palabras bastan para expresarlo: cuando una persona carece de los documentos que requieren su edad, estado, sexo, profesión, etc. acude generalmente a esa gente sin conciencia que vive de la emigración y esta es la que le aconseja que solicite de la Junta local la

susomentada exclusión, para lo cual empiezan por hacer la instancia. Toda esta gente, muy ducha en achaques emigratorios, procura probar la coartada apelando a toda clase de medios y pintando con colores subidos la situación precaria en que se vería precisada arrastrar en el puerto la persona que solicita la gracia si este no se la concede. Las Juntas locales acceden por lo general a estas pretensiones: Pero ¿son en realidad las Juntas las que las conceden? Oficialmente, si; pero en la realidad, no. En esta de Barcelona, todas las órdenes, comunicaciones, oficiales, etc., que he recibido con ocasión de mi viaje en el Paraná, me las ha dirigido un señor Llorens que es un escribiente que percibe 900 pesetas al año, y así no es de extrañar que ocurran hecho análogos al que voy a referir:

Entre los cinco pasajeros de tercera a quienes excluyó la Junta local del concepto de emigrantes figuraba uno que dijo llamarse Juan Tort Muset a quien se permitió embarcar en vista de la autorización que para ello tenía. Como el buque aplazó su salida hasta las cuatro de la tarde yo salté a tierra con motivo de algunos asuntos del servicio, pero a mi regreso, y momentos antes de darse el buque a la mar, me enteré de que el mencionado Tort había sido interrogado por un inspector de policía y un teniente de la guardia civil que se encontraban a bordo. Y parece ser que después de incurrir en varias contradicciones confesó a dichos funcionarios que el no se llamaba Juan Tort sino Fargas, pero que como se había enterado de que para emigrar precisaban documentos le habían facilitado la cédula de un tal Tort. Cuando yo vine a enterarme de este hecho ya no se encontraba a bordo el inspector del puerto, y como por una parte tanto el inspector de policía como el teniente de la guardia me manifestaron que, no obstante llevar el Fargas documentos que no eran suyos, ellos creían de buena fe que se trataba de un hombre bueno que estaba libre del servicio militar, y como por otra parte la Junta le había permitido embarcar, y como por último yo no disponía de tiempo para entrar en averiguaciones ni tampoco lo hubiera habido para desembarcar el equipaje, opté por permitirle continuar el viaje».



Grupo de emigrantes sobre cubierta. Christopher Deakes & Tom Stanley: *A century of sea travel*, Seaforth, 2010



8.

TRES SEMANAS DE TRAVESÍA

Cuando pisaba la cubierta de un trasatlántico, conduciendo a los clientes de la agencia, le asaltaba un miedo sutil e impreciso. ¿Qué habría tras del misterio del mar, tras aquella línea de agua que se fundía muy lejos con la línea de las nubes?... ¿Qué ciudad fabulosa, qué lucha gigantesca tragaba los millares y millares de seres que desde esta orilla se enviaban un día y otro día, un mes y un año tras otro, en una leva monstruosa de miserias y de desesperaciones?

WENCESLAO FERNÁNDEZ FLÓREZ
Luz de Luna. 1915

En ocasiones, los inspectores resumen todo el viaje transatlántico en un breve párrafo, más o menos comprometido o más o menos generoso, de sus memorias: «El buque conducía para Buenos Aires, procedente de los puertos de escala del Mediterráneo, 148 hombres, 94 mujeres y 48 niños, bien instalados y acondicionados en los alojamientos correspondientes, habiéndose verificado la travesía sin novedad alguna, en buenas condiciones de alimentación del pasaje y de salubridad e higiene de los diferentes departamentos»¹.

La mayoría de las veces sin embargo las memorias de viaje se detienen de forma minuciosa en la descripción de las características generales de los buques y el examen del cumplimiento de las condiciones que las sucesivas normas y sus modificaciones establecen para los barcos dedicados al transporte de emigrantes.

Así, por ejemplo, gracias a la pulcritud descriptiva del inspector Fernández Flórez podemos saber hoy que el *Brabantia* fue construido en los astilleros de A. G. Weser de Bremen y botado al agua en 1920 con destino a la compañía *Hamburg Sudamerikanische* y más tarde fue adquirido por el *Lloyd Real Holandés*, que desplazaba 19.653 toneladas y medía 188 metros de eslora, 22 de manga y 16 de puntal y que durante el viaje del memorialista desarrolló una velocidad media de quince millas. Sobre pescantes *Welin Quadrant David*, llevaba 16 balleneras «que pueden ser botadas al agua en dos minutos y son capaces para 59 personas cada una», además de dos lanchas automóviles, dos botes corrientes y 16 balsas.

«La parte de proa del buque está destinada a emigrantes, carga y alojamiento de la tripulación. En la cubierta de paseo de emigrantes hay cuatro lavaderos y sobre ella está también la cocina del pasaje de tercera, clara, espaciosa y ventilada. Este local, de forma rectangular, se halla dividido por medio de mamparas formando en la parte más próxima a popa un departamento destinado a la preparación de los artículos que entran en la confección de la comida de emigrantes. Tiene máquina de mondar patatas y lavadero de agua dulce. A estribor está el despacho de comidas de los emigrantes y hay una caldera de agua caliente para uso constante del pasaje de tercera con una capacidad de 300 litros.

En la cubierta inmediatamente inferior a la descrita se encuentra, a babor y en dirección a proa, la sala de consultas, el camarote del practicante, el comedor de la tripulación, las letrinas y la sala de aseo; y a estribor las enfermerías de hombres y de mujeres, y entre ambas la sala de operaciones; el camarote de enfermeras, el cuarto de aseo y las letrinas para mujeres.



Cartel de la Hamburg-Südamerikanische – Dampfschiffahrts-Gesellschaft, anunciando sus rutas hacia el sur de Brasil y Argentina

1. MÁRTIRES, J. DE LOS. (1926). *Viaje de inspección en el vapor Reina Victoria Eugenia*.



El buque *Cap Polonio*, de la naviera alemana *Hamburg-Südamerikanische-Dampfschiffahrts-Gesellschaft*, fondeado en el puerto de Montevideo (Uruguay)

La sala de consultas tiene un botiquín perfectamente surtido, cama de operaciones y al fondo el camarote del enfermero. La enfermería de hombres tiene diez literas, la de mujeres ocho, y en ambas hay cuarto de baño con agua dulce fría y caliente, ducha y los servicios correspondientes; están ventilados los locales por ventanas y por el sistema *Termotank* y tienen calefacción por vapor. A la cabecera de cada cama hay un timbre para llamar al enfermero.

Las enfermerías para infecciosos están a popa convenientemente separadas y sus características son iguales que las de enfermos comunes. Para el servicio sanitario hay también un laboratorio dotado con el instrumental más moderno y un aparato para baños eléctricos.

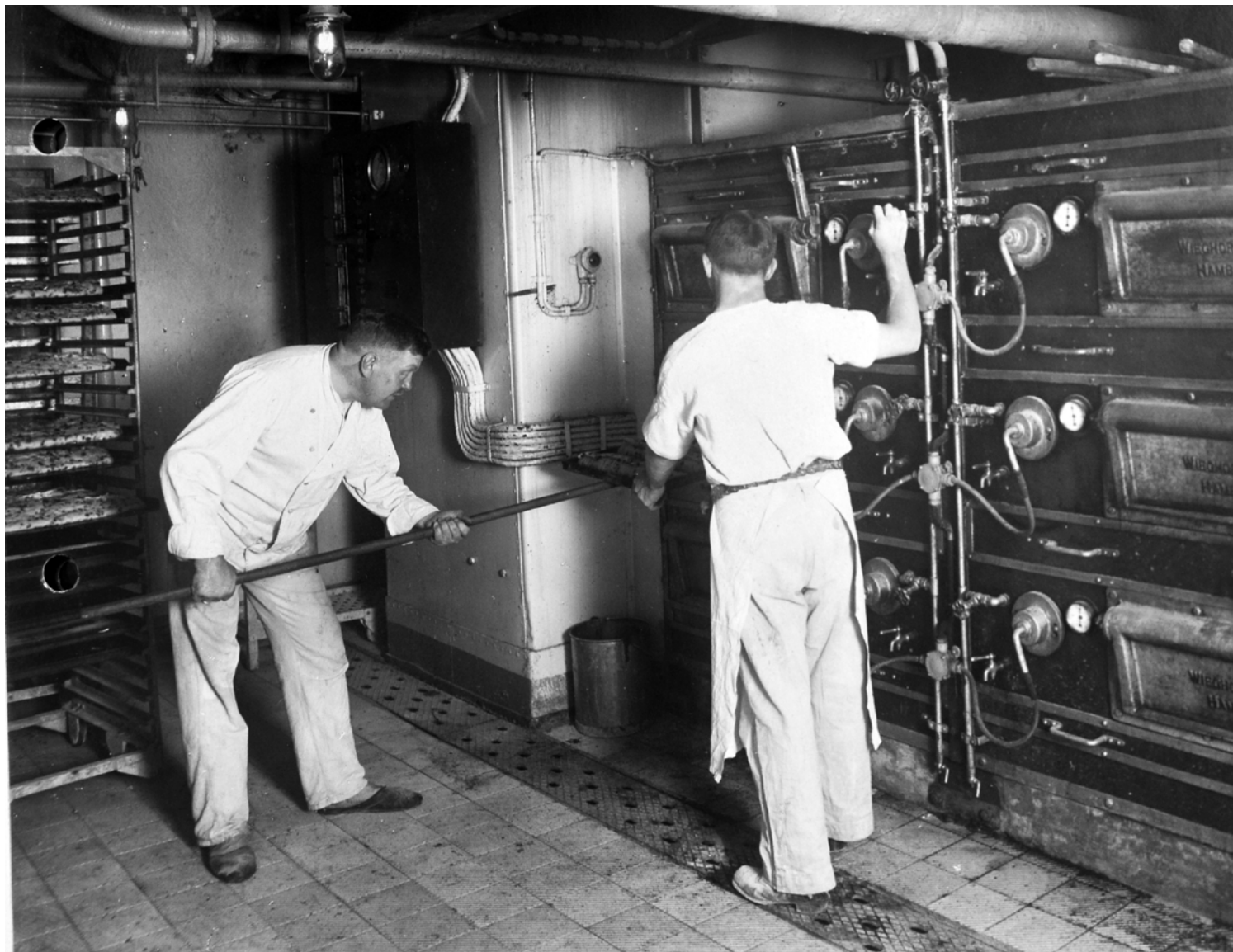
El local destinado para retretes de hombres tiene ventilación mecánica además de la natural y el suelo es de azulejos; se compone de 10 W-O de porcelana con agua corriente, aislados los unos de los otros por mamparas de hierro formando cada uno un departamento con su respectiva puerta. Hay además un vomitorio y un lavabo también de porcelana. Los retretes de mujeres son iguales y tienen los mismos servicios. Cada cuarto de aseo se compone de un baño de hierro esmaltado, 18 lavabos de porcelana, 2 duchas y un lavadero con agua dulce y vapor»².

Con parecida minuciosidad se expresa Ramón Díaz Barea en su memoria del viaje de inspección desde el puerto de Vigo a Buenos Aires entre el 25 octubre y el 18 de noviembre de 1911 a bordo del vapor *Amiral Troude* de la compañía *Chargeurs Réunis*, un buque de carga especialmente construido para el transporte de carnes congeladas desde América a Europa, pero que en el viaje descrito estrenaba un juego completo de calderas, tres, y unos fondos recién carenados, que le permitieron hacer el recorrido de Vigo a Buenos Aires con una velocidad media por hora de 11 millas y «alguna décima», y del que hace una detallada descripción:

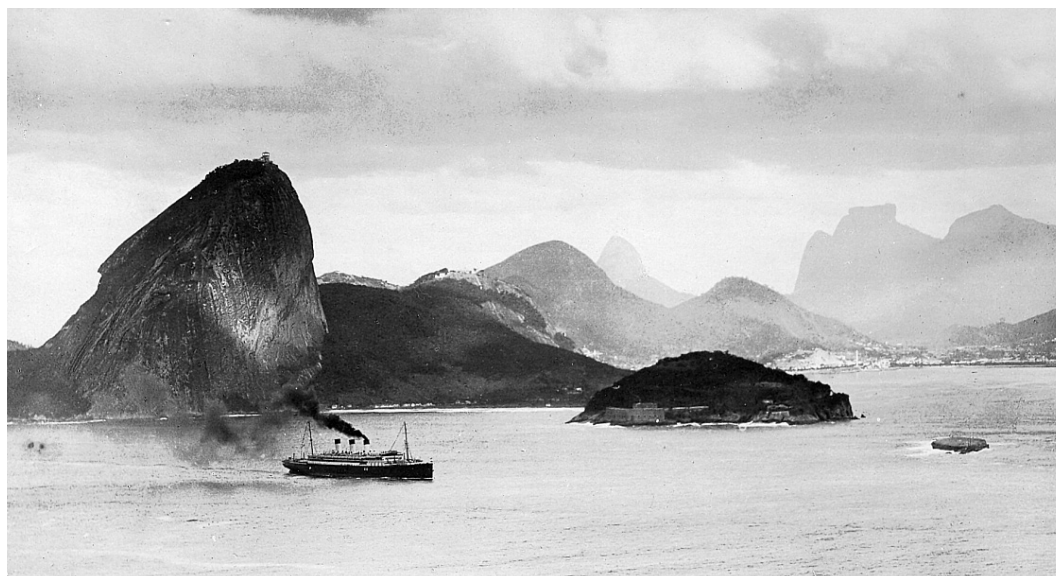
«El buque por la disposición de su cubierta pertenece al tipo de los llamados perles ingleses (*Welldeck*); reciben esta denominación por el pozo o *well*, *baignoire* de los franceses, que cierra un gran departamento sobre la cubierta principal; un entrepuente que puede ser denominado falso entrepuente. En los buques del tipo del que nos ocupa sobre la cubierta principal, dejando un espacio de unos dos metros, centímetros más o menos, se encuentra otra cubierta que suele comenzar en la unión del tercio anterior con los dos posteriores del buque próximamente y extendiéndose hasta cerrar tan gran espacio por la popa y costados quedando por delante cerrado por un mamparo transversal

No está de más recordar que, contra lo que en un principio pudiera pensarse, eran los pasajeros de tercera clase, es decir los emigrantes, quienes garantizaban el beneficio económico de las navieras

2. FERNÁNDEZ FLÓREZ, L. A. (1921). *Informe acerca de un viaje en el vapor Brabantia*.



Trabajando en la cocina del vapor *Orania*, de la compañía *Koninklijke Hollandische Lloyd*

El vapor *Cap Polonio* saliendo de Río de Janeiro

metálico, límite posterior del llamado pozo o *baignoire*. El ingreso al local formado por la falsa cubierta, la cubierta principal y costado se suele hacer además de por escotillas correspondiendo a las de la cubierta principal, por accesos defendidos con tambuchos en los buques que destinan el local que nos ocupa para emigrantes, y además por grandes puertas, de cierre estanco, que habren (sic) hacia la cubierta principal una a babor y otra a estribor. Casi todos los buques destinados al tráfico de emigración suelen tener esta disposición y su alojamiento más importante es el espacio entre las dos cubiertas dichas.

En el *Troude* esta gran capacidad estaba dividida, en el sentido transversal, en tres partes, la más posterior y pequeña, separada por un mamparo de hierro estaba destinada a gambuza, otra gran porción estaba comprendida desde este mamparo de hierro a otro de madera, obra eventual, poco sólida, que estaba colocado precisamente por detrás de la gran escotilla de la máquina, este espacio fue alojamiento de emigrantes hombres; la tercera porción comprendía desde el mamparo transversal de madera últimamente dicho al anterior metálico de cerramiento de este entrepuente falso. Esta parte fue destinada a alojar las emigrantes del sexo femenino. Además de estos dos departamentos, los más importantes con más de 687 literas había otros tres bajo la cubierta principal, mucho más reducidos, que con las cubiertas eran los lugares destinados a el pasaje de 3.^a».

8.1. EXPLOTADOS EN TIERRA, DESVALIJADOS EN LA MAR

«Así que el buque se desamarre del muelle o leve anclas para zarpar, dará un vistazo el emigrante por la cubierta para escoger el rinconcito que le parezca más conveniente para ponerse durante el día, pues los dormitorios solo por la noche deberán permanecer abiertos: reunirá a su familia, si la lleva, y tomará posesión del lugar elegido con la silla de viaje que todo emigrante deberá llevar consigo. La elección de dicho lugar en cubierta, tiene suma importancia, porque allí pasará el emigrante las largas y, por lo general, calurosas horas del día, y allí también habrá de comer... Casi todos los lugares situados sobre la cubierta de los buques ofrecen algún inconveniente: los que carecen de uno, presentan otro»³.

Con este sabio consejo, el inspector en viaje D. Leopoldo D'Ozouville comienza su largo catálogo de recomendaciones prácticas para hacer más llevaderas las largas jornadas de las travesías transatlánticas para los pasajeros de tercera clase. Tras enumerar los inconvenientes de cada parte del buque (proa, eje longitudinal, pie de los mástiles, costados o bandas, pasillos laterales de servicio, techado, toldos de cubierta...), el inspector se decanta al fin por el foso del castillo de proa, y recomienda al emigrante que no tarde en tomar posesión de su litera, para luego, libre ya de todo cuidado, «salir a cubierta para decir el último adiós a aquellos de los suyos que de seguro han ido a despedirle».

En los años de las memorias inspectoras (de 1909 a 1932), el tiempo que llevaba cruzar el Atlántico se había reducido a menos de la mitad desde la época de la navegación a vela de principios del siglo XIX. Como señala Díaz Barea, los 3.300 caballos de fuerza que desarrollaba la máquina vertical de triple expansión del vapor *Giessen*⁴ comunicaban al buque un andar medio de 11,8 millas, de modo que la travesía de Vigo a Montevideo sin escalas duró 19 días con 15 horas. Esa velocidad y tiempo son análogos a los observados por los inspectores en otros viajes.

Aunque lejanos ya los tiempos en que el cómitre⁵ «espantaba moscas» de las espaldas de los galeotes con su azote, las tres semanas habituales de travesía oceánica todavía podían suponer serias inconveniencias, cuando no contrariedades más dramáticas, para los pasajeros de tercera, al tiempo que constituían un lucrativo negocio para otros, en tierra y a bordo. El transporte de emigrantes se seguía realizando en el primer tercio del siglo XX, la mayoría de las veces, en



Grupo de pasajeros de primera sobre cubierta. Museo Marítimo Nacional, Greenwich (Reino Unido)

3. D'OZOUVILLE, L. (1915). *La tutela del emigrante español*.

4. DÍAZ BAREA, R. (1910). *Viaje de inspección a bordo del vapor Giessen, de la Norddeutscher Lloyd*.

5. Persona que en las galeras vigilaba y dirigía la boga y otras maniobras y a cuyo cargo estaba el castigo de remeros y forzados (RAE).



Grupo de mujeres y niños emigrantes de Europa del Este, en la cubierta del *Amsterdam*, 1899. Fotografía de Frances Benjamin Johnston. Biblioteca del Congreso de Estados Unidos, Washington D. C.

condiciones lamentables de hacinamiento, falta de higiene, explotación y maltrato por parte del personal del barco.

No está de más recordar que, contra lo que en principio pudiera pensarse, eran los pasajeros de tercera clase, es decir los emigrantes, quienes garantizaban el beneficio económico de las navieras. El negocio se rentabilizaba aún más con el comercio de mercancías (conservas de pescado, harinas, herramientas...) y la importación de productos coloniales, como el azúcar o el cacao, en los mismos buques en que se transportaban las personas y, en ocasiones, en los mismos espacios. Los explotados en tierra firme seguían siendo desvalijados en la mar.

Aunque los coloridos carteles publicitarios, los reportajes en las revistas, los catálogos para los pasajeros de las navieras o incluso los libros actuales que abordan la gloriosa época de las grandes



Portada y contraportada del Libro de información al pasajero del vapor *Antonio Delfino*

navigaciones intercontinentales dedican la mayor parte de sus páginas y, desde luego, la inmensa mayoría de las ilustraciones a documentar el lujo de las instalaciones de primera clase y el relajado disfrute que sus distinguidos pasajeros hacían de ellas, lo cierto una vez más es que el negocio estaba en la venta de billetes de tercera clase y el transporte de emigrantes.

El pasaje de primera clase (magnates de la industria, el comercio o las finanzas, estrellas del teatro, el canto o el cinematógrafo, aristócratas, terratenientes) aportaba el *glamour* y servía de escaparate propagandístico, pero los ingentes gastos requeridos para atender sus necesidades y caprichos lo convertían en la clase menos rentable. En medio, la segunda clase estaba constituida por una clientela (militares, funcionarios, comerciantes o turistas) bastante más rentable también que la publicitada primera clase.

Esa rentabilidad del pasaje emigrante explica el interés de las compañías navieras y de los consignatarios por captar pasajeros para la tercera clase y los denodados esfuerzos de *arrancheros* y ganchos por atraer emigrantes a los buques, aunque, como se ve en los informes de la inspección y en los escasos testimonios de los propios emigrantes, la calidad de los servicios ofrecidos no era proporcional a la ganancia obtenida⁶.

Factores como el embarque de pasajeros enfermos, el amontonamiento de los sanos, la falta de higiene de personas, ropas e instalaciones, las epidemias a bordo, la precariedad de la alimentación, la insuficiencia de los servicios sanitarios y la incomodidad de los alojamientos contribuían a que fuesen frecuentes la enfermedad y la muerte de viajeros durante la travesía.

En los viajes a bordo de los antiguos veleros «los pasajeros carecían de cualquier género de comodidad y se hacinaban en todos los espacios libres, sin que pudiera distinguirse en la mayoría de los casos entre espacios para comer, dormir o descansar (...). Se come cuando se puede y donde se puede, usando la camisa y las barbas a modo de servilleta, tocino rancio y carne saladísima, única forma de conservarla en estado aceptable durante algún tiempo. Ello provoca una sed permanente y atormentadora que nunca pueden saciar las escasas provisiones de agua; agua que otro cronista viajero describe como *turbia, gruesa, cenagosa, caliente y desabrida* y ha de beberse tapándose las narices para no olerla. Pulgas, chinches y piojos hacen su agosto en alta mar, mientras que ratones, ratas y lirones se pasean a sus anchas por la bodega y roen las botas de quienes duermen. Los olores, insufribles, se entremezclaban hasta convertirse en una pestilencia capaz de resistir los vientos desatados...

6. PIOUSFRE, G. (2009). *La edad de oro del viaje en barco*. Lunwerg, Barcelona.



Vista del *Cristóbal Colón* por la aleta de babor. Memoria sobre el estado de las obras del puerto de Vigo y sus agrupados, 1931

Y, cuando acucia *purgar el vientre*, el pasajero ha de ir a «a las letrinas de proa arrimarse a una ballesterá, y lo que sin vergüenza no se puede decir, ni mucho menos hacer tan públicamente, le han de ver todos asentado en la necesaria como le vieron comer a la mesa...»⁷.

Este crudo testimonio que Julián Moreiro extrae del *Tratado de los inventores de los trabajos de la galera* publicado por el Obispo de Mondoñedo, Fray Antonio de Guevara, en 1539⁸ guarda sorprendente semejanza con el de otro viaje a Argentina, narrado en primera persona por un emigrante en 1927:

«Arriba ya nos esperaba un marinero que nos acompañó a nuestro lugar. Este lugar me hizo acordar en seguida del lugar en que hice el viaje a África; era igual con la sola diferencia de que había camillas unas encima de otras, cuatro en total. Toda la bodega llena;

7. MOREIRO, J. (2008). *Españoles excesivos*. EDAF, Madrid.

8. GUEVARA, A. DE. (1539). *Arte del Marear y de los inventores de ella: con muchos avisos para los que navegan en ellas*. Valladolid 1539 (Capítulo VI: "De otros veinte trabajos que hay en la galera").

la mitad del barco para los varones y la otra mitad para las mujeres y, por toda división, unos barrotes de hierro... ¡Qué batahola y qué mejunje era aquello! Gritos por aquí, gritos por allá, criaturas llorando, mujeres discutiendo; aquello era un infierno. En aquellos tiempos hacer un viaje de tercera se puede decir que era una hazaña. Era inhumano viajar en semejantes condiciones y pagando. Me hacía acordar de los barcos que llevaban esclavos»⁹.

No es casual por tanto que los informes de los inspectores de emigración, en su loable finalidad tutelar, dediquen la mayor parte de sus páginas, manuscritas o mecanografiadas, a detallar las condiciones de los buques destinados al transporte de emigrantes y la vida a bordo, en sus diferentes aspectos: alojamientos, comedores, abastecimiento de agua, ventilación, baños y retretes, enfermerías,... así como al trato dado al pasajero por parte del personal: camareros, cocineros, médicos, enfermeros, tripulantes, oficiales y capitán.

8.2. HOMBRES Y BESTIAS REVUELTOS

«Un buque falto de luz y aireación en algunos de sus locales, sin comedor de convalecientes, sin verdadera sala de operaciones, sin casi enfermerías, sin imbornales suficientes, sin reunir las debidas condiciones su material de salvamento, sin luces supletorias, escasos lavaderos, cuyos baños no funcionan, con locales recalentados por las máquinas, con literas de lona sucia; un buque en el que se ha perdido toda noción de higiene, sobre cuyas cubiertas el agua se estanca, se mezcla con los restos de las comidas, con los vómitos de los emigrantes y las deyecciones del ganado, y sube hasta un palmo en los locales de lavabos y retretes; un buque en cuyos locales el olor a comida, a vómito y a sudor humano se ha estacionado por llevar las escotillas cerradas, es, a mi entrada a bordo, el vapor *Caroline*, que en virtud de una vieja costumbre que permite aplazar la corrección de las deficiencias acababa de ser autorizado para transportar emigrantes. No es extraño que estos pensarán en abandonarlo al llegar a Vigo»¹⁰.

Con esta contundencia acerca de las insalubres condiciones en que se encontraba el barco inicia el inspector Fernández Flórez su memoria del viaje en el vapor *Caroline*. Añade además que la cubierta, aunque espaciosa, estaba constantemente húmeda y, como los emigrantes tiraban los restos de sus comidas y el ganado iba sobre ella, «su estado era cochínísimo». Y concluye con

**En el *Caroline* aparecían
revueltos hombres y bestias**

9. MARSAL, J. F. (1972). *Hacer la América. Biografía de un emigrante*. Ariel, Barcelona, p. 105.

10. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1926). *Memoria de un viaje en el vapor Caroline*.

la necesidad de determinar la forma de conducir el ganado, aun cuando esté destinado a la manutención del pasaje: «en el *Caroline* aparecían revueltos hombres y bestias».

Esta convivencia forzada de personas y animales, es también descrita por el inspector Gamboa en su memoria del regreso a España en el vapor *Columbia*. «En Buenos Aires tuve conocimiento por el propio Capitán que en Montevideo iban a embarcar a bordo 400 carneros para llevarlos a Santos y Río de Janeiro, e inmediatamente le hice conocer el R.D. de 12 de Agosto de 1912, que hace extensivo a los viajes de retorno a España, todas cuantas disposiciones prescribe la vigente Ley de Emigración al propio tiempo que le rogué hiciese conocer al agente de la Compañía en aquella capital el citado R.D. haciéndole entrega de un ejemplar impreso del mismo. Preguntado pocos días después si había cumplido mi ruego, contestó afirmativamente y el mismo día de la salida tuve ocasión de hablar con el mismo agente Sr. Antonio Cornellit, exigiéndole (sic) que en virtud del referido R.D. optase por no llevar en 3.ª clase a ningún español (o si se decidía por estos, no embarcar los carneros en Montevideo), contestando que siempre había hecho lo mismo y que no sabía nada respecto al R.D., teniendo comprometido el flete de 400 borregos, todos los viajes hasta el mes de Marzo. Insistí en mi pretensión, haciéndole ver que con su determinación infringía la vigente Ley de Emigración, contestándome que lo sentía pero no podía hacer otra cosa y los carneros se embarcaron»¹¹.

Las impresiones y vivencias de los inspectores a bordo de los grandes vapores transatlánticos reflejan un viaje *desagradable* y realizado, por regla general, en condiciones de gran precariedad para los *infelices* emigrantes. Gamboa lo resume en tres pinceladas en su memoria del *Columbia*: mezcla en cubierta de emigrantes y carneros en el viaje de retorno, venta de artículos de comer no autorizados y explotación inicua por parte del comisario y cocinero, «sin la menor consideración a la Ley de emigración ni al que suscribe».

Según hace constar en el diario de viaje, este buque estaba dedicado a carga, y acababa de transportar de Norfolk a Génova 700 toneladas de carbón, por lo que no era fácil que reuniese ni las mas indispensables condiciones para transportar emigrantes, máxime si las cubiertas están totalmente ocupadas por cuatro grandes escotillas destinadas a la carga y descarga:

«Como consecuencia, los emigrantes no tienen el lugar necesario para permanecer en cubierta, no solo durante el viaje, sino en los puertos, donde por la condición de este buque, de carga principalmente, permanecen largo tiempo, llegando en algunos hasta 48 horas y no bajando en ninguno de 24. En este tiempo tienen los emigrantes que permanecer en los sollados sino quieren exponerse a una insolación, pues como es natural para



Anuncio de la naviera genovesa NGI, publicado en la revista *La Emigración Española*, 1918

11. GAMBOA, A. (1913). *Memoria del viaje a Buenos Aires a bordo del vapor Columbia de la compañía Austro-Americana de Trieste*.

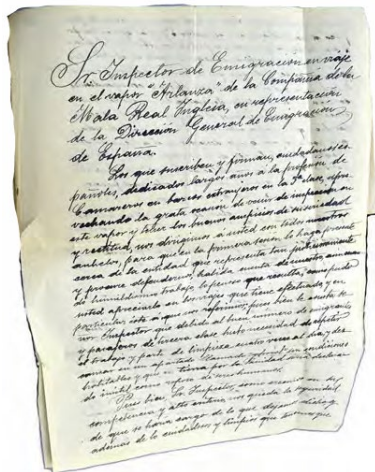
las operaciones de carga y descarga hay que aferrar los toldos y si los puertos (como ocurre en este caso) son los de Río de Janeiro y Santos, donde en toda época se disfruta (sustrayado del original) de la temperatura de un horno, podrá formarse aproximada idea de lo que estas pobres gentes padecen en barcos, que en rigor de justicia no se les debía permitir transportar emigrantes, por no dedicarlos las Compañías a este objeto mas que cuando saben que hay emigrantes de sobra y faltan barcos, siendo el resto del año dedicado al fin para que fueron contruidos... a la carga».

Añade el inspector más datos sobre la pésima situación en que se encuentran los pasajeros emigrantes durante la travesía: «En el viaje de retorno trataron de robar, supongo que ropa, a un pasajero de 1.^a clase, de los cuatro únicos camarotes que tenía este barco, valiéndose de un alambre que a manera de anzuelo introdujo un individuo por el portillo de luz y gracias a que dicho pasajero estaba despierto, no fue robado o sacado por el portillo enganchado por el alambre, que todo pudo suceder. Indica este hecho la extrema vigilancia que hay en este buque y lo bien organizado del servicio de rateros, pues a los pocos días de ocurrido lo que referido queda, y al ir una señora de los pasajeros de 2.^a a sacar ropas de un baúl, que tenía en la bodega de equipajes, se encontró con las cerraduras arrancadas y según manifestó llorando amargamente, la habían robado una pulsera de oro, un reloj y cadena del mismo rico metal y algunas alhajas más que no recuerdo.

Como quería que a las bodegas de equipajes solo pueden bajar los individuos de la dotación, es más que probable, seguro que el autor o autores de estos robos sean individuos del barco, que sin duda faltos de costumbre de tratar con pasajeros y solo habituados al carbón, barricas de cemento, fueles, sacos de café, etc. se les despierten sus instintos rateriles al verse entre gente».

Concluye su informe el inspector Gamboa, insistiendo en el espacio tan limitado reservado en cubierta para los emigrantes, «toda vez que la vida en estos viajes se hace en cubierta y júzguese lo angustioso que resulta vivir en tan reducidos espacios durante los 21 o 22 días que dura aquél».

El transporte de ganado vivo en los buques era práctica habitual lo que agrava aún más las penalidades de las travesías para el pasaje de tercera, como relata el inspector Cabronero¹²: «La cubierta de popa del buque iba casi totalmente ocupada con establos en que se encerraban ejemplares de reproductores de raza bovina y lanar destinados a la Argentina; lo que disminuía en casi la mitad de su totalidad la superficie libre en cubierta; si bien los emigrantes,



Carta de los camareros españoles al inspector de emigración en viaje Antonio Luis Fernández Flórez, en el vapor Arlanza de la Mala Real Inglesa, 1928

12. CABRONERO, J. (1930). Memoria del viaje realizado a Brasil a bordo del vapor Highland Hope.



Pasajeros en la cubierta del buque *Federico el Grande*. 1915-1920. Bain News Service, LOC, USA

dado su escaso número, se alojaron en los sollados de proa y en esta parte del buque únicamente transitaban. El transporte de este ganado se autorizó por la Inspección de puerto y en su conducción y buen cuidado se tenía tal interés que se dio el insólito caso de suspenderse la tradicional fiesta del bautizo de pasajeros neófitos en el paso de la línea ecuatorial por si alguna cantidad de agua derramada pudiera humedecer los lechos de paja de aquellos mimados animales».

El transporte de ganado hacía aún más difícil e insalubre la travesía y la vida a bordo del pasaje de tercera, como relata el inspector Fernández Flórez¹³: «En el puerto de Vigo, al bajar a los locales ocupados por los emigrantes, presencié lo que desde que desempeño el cargo no había presenciado. Sobre la cubierta destinada a los emigrantes corrían aguas sucias, procedentes de todas partes, que llevadas en los pies de los emigrantes formaban, en unión de los restos de comida,

13. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1926). *Memoria de un viaje en el vapor Caroline*.



Preparando el comedor del vapor *Orania*

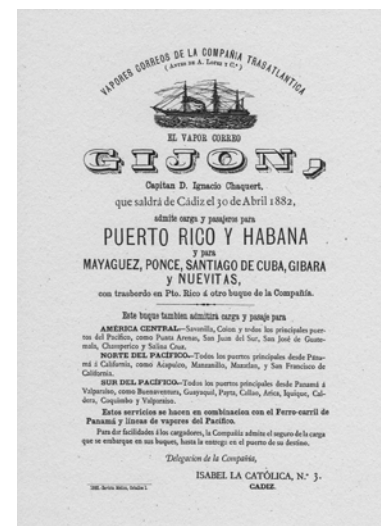
verdadero lodazal. Examiné detenidamente su procedencia y pude apreciar que salían de grifos y cañerías instalados sobre cubierta y caían de los desagües de tambucho y casetas, sobre alguna de las cuales iba ganado. Esta agua se mezclaba con las deyecciones de este ganado y del que iba sobre cubierta; de los retretes y lavabos procedían también en cantidad abundante. Sobre este mar de basura ponía el emigrante su clásica silla y permanecía con los pies en alto, apoyados en algún saliente, escapando de la humedad. Las zapatillas de los emigrantes se empapaban en tales inmundicias, y, como en muchos casos, duermen con ellas puestas, la suciedad de la cubierta llegaba hasta las mismas camas.

En los alojamientos, las instalaciones de agua para bebida, desprovistas de todo recipiente encargado de recoger la vertida, eran suficientes para conservar el suelo húmedo. Las filtraciones y la falta de imbornales hacían que el agua se estancase, se mezclase con los restos de comida y los vómitos del emigrante. El suelo estaba constantemente húmedo y resbaladizo.

Para aumentar el mal, las escotillas cerradas, retenían en los alojamientos el olor a comida, a vómito y a sudor humano haciendo imposible la permanencia en ellas. En los departamentos de lavabos y retretes el agua estancada, llegaba casi siempre a un palmo. La incoación del expediente, puso fin a este estado de cosas, pero me inclino a creer que esto no hubiese ocurrido de no llevar a bordo al inspector de la Compañía».

Pero no siempre la insalubridad viene provocada por la forzada convivencia entre humanos y bestias; el comportamiento de los propios emigrantes es muchas veces el causante de la falta de higiene a bordo:

«En las visitas diarias a los alojamientos o dormitorios de emigrantes encontré todo en perfecto estado de higiene y el suelo espolvoreado con ácido carbónico pero se quejaban los camareros de las inmundicias que a diario tenían que limpiar por hacer las necesidades los emigrantes en el suelo, especialmente en el departamento de mujeres, habiéndose dado el repugnante caso de encontrar excrementos debajo de alguna colchoneta, sin que los que dormían próximos protestasen ni expusieran la menor queja. Redoblé mi celo al tener noticia de hechos tan repugnantes y a los pocos días conseguí no se repitieran, obligando a limpiar los que dormían próximo a los lugares en donde se hallaban las inmundicias»¹⁴.



Cartel anunciando la salida del vapor *Gijón* de la *Compañía Trasatlántica Española* hacia Puerto Rico y La Habana, 1882

14. GAMBOA NAVARRO, A. (1912). *Memoria del viaje realizado a Buenos Aires en el vapor Manchester City de la compañía Argentina Cargo Line*.

EL EMIGRANTE REFINADO

Muy diferente de estos es el nuevo tipo de emigrante, «que la Ley no ha previsto y al que por consiguiente no atiende» y al que dedica una amplia reseña Fernández Flórez en su memoria del viaje a bordo del Spaarndam (1928), un buque destinado exclusivamente al pasaje emigrante y a la carga, del que ha desaparecido el sollado y en el cual los emigrantes van todos alojados en camarotes y disfrutan de un magnífico comedor.

«Este tipo de emigrante en el que abundan los mayordomos de hotel, los camareiros, los maquinistas y gentes de fábrica que antes viajaba en clases que por su precio no estaban incluidas en los beneficios de la Ley, olvida la clase en que viaja y tiene exigencias y se queja de cosas que la Inspección no puede atender.

A primera vista este tipo se hace poco simpático por lo quisquilloso y por sus ascos de persona refinada. Sin embargo sentarse a la mesa en que comen personas carentes en absoluto de educación, que muestran unas manos asquerosamente sucias, una camisa negra de porquería y que despiden un olor a sudor inaguantable, es verdaderamente poco agradable. Ver como además esas manos sucias agarran los alimentos, como el vecino escupe constantemente o como tira al suelo los restos de su comida es más inaguantable para el estómago delicado del nuevo emigrante. Esto constituye la queja cotidiana sobre la comida. Añádase además que los platos de hierro esmaltado y los cazos, simplemente de hierro estañado no tienen para esa clase de personas el aspecto que necesitan y se comprenderá bien su sufrimiento. Considerando el lamentable aspecto de la mayoría de nuestros emigrantes y la mala impresión que producen al extranjero, ese nuevo tipo es un ideal que hay que desear que se generalice. Sabe presentarse, viste con decencia y se lava de vez en cuando. Al mezclarse con los otros los beneficia, porque les enseña cosas para ellos desconocidas, con lo que sale ganando la educación de los españoles. Es indudable que una emigración de gentes como las de ese tipo, haría cambiar el lamentable concepto que respecto de España tienen muchísimos países que nos odian aún, conservando en su memoria sus viejas desgracias debidas al antiguo poderío español.

Nuestro vulgar emigrante no utiliza los baños que exige la Ley, y el nuevo emigrante los pide con jabón y agua dulce. Al emigrante de sollado le basta con una camisa para el viaje y no utiliza los lavaderos que dispone el Reglamento, el de camarote no está contento con la existencia de los lavaderos, necesita lavandera.

Con este motivo surgen a bordo nuevas industrias que por defecto de los buques desempeña el personal español que encuentra así una manera más lógica de aumentar sus ingresos que la ilegal del antiguo arranchamiento.

Lleva el *Spaarndam* una de las pocas cantinas razonables que he encontrado en los buques. El emigrante al que por una razón personal no satisface la comida del día, encuentra en ella lo necesario para no pasar hambre. Los emigrantes del nuevo tipo gustan de mejorar sus comidas y si procede como en otros buques hacen, sin perjudicar a sus compañeros de viaje, añade al plato de sopa y al principio que le sirven uno o dos huevos o de pescado que adquieren en esa cantina. Los precios de los artículos que allí se vendían eran muy elevados a mi juicio, llegándose a cobrar por una naranja 30 céntimos de peseta. Como la tarifa estaba visada por Inspección de Bilbao nada podía hacer esta Inspección a la que no corresponde la determinación de esos precios pero al hablar con el Comisario del buque de los excesivos que me parecían convino voluntariamente en rebajarlos, por lo que se hizo una nueva tarifa en la que a pesar de la rebaja los precios siguen siendo altos.

Los huevos y el pescado de que antes hablaba no los toma el emigrante tal y como los venden en la cantina y exige su condimentación recurriendo al cocinero que debe fijar un precio para estos servicios cuando no viaja inspector. En estos casos se dieron a bordo y entendiéndolo yo que no debía perjudicar al emigrante consentí en que el cocinero condimentase esos alimentos a cambio de la propina que buenamente quisiera darle el emigrante.

No sé hasta qué punto mi medida no ha sido arbitraria, porque bien mirado, el cocinero español no tiene otra obligación que la de hacer una buena comida y es hasta razonable que fijase un precio para esos otros servicios extraordinarios; pero

ante el temor de que de esa manera se fomentase el interés en dar mal de comer, no pude autorizar el que fijase precio a esos servicios.

La camarera española requerida por algunos de esos emigrantes distinguidos, lavaba y planchaba ropas. Esto suponía un trabajo también especial con el que no podía suceder lo que con las comidas y por lo tanto no creí deber oponerme a que fijase un precio para sus trabajos máxime si se tiene en cuenta que puede perfectamente realizarlo el emigrante y cuando no lo hace, se procura una comida que entra en el género de las de lujo. Para ello le hice fijar unos precios que fueron anunciados a los emigrantes para evitar abusos.

Otro caso parecido a estos es el del barbero que presta útiles servicios al emigrante.

Pero como todos esos trabajos se prestan a la explotación del emigrante deben ser autorizados solamente en el caso de llevar tarifa visada por la Inspección de puerto y estar a disposición del emigrante.

Otro género de explotación son las llaves de los camarotes que el emigrante consigue mediante una propina que da a los camareros. Entiendo que si el camarote tiene llave debe de estar a disposición del pasajero. En los casos de buques con camarotes sería muy de desear que se generalizase la llave o el candado, con lo que se evitarían los robos que con frecuencia ocurren a bordo».

8.3. LARGAS NOCHES EN VELA

En general, el espacio destinado a alojamiento para los emigrantes se encontraba en los sollados o bodegas, situados bajo la cubierta del barco, donde se colocaban colchonetas de lana o de paja o en literas de dos o tres hileras¹⁵.

Salvo rarísimas excepciones, constatan los inspectores, los emigrantes no utilizan los baños en todo el viaje y este descuido en la limpieza «trae por consecuencia que el sudor se acumule en los cuerpos por capas de suciedad que impregnan el ambiente de un olor insoportable, agravado con el del vómito, el de las pinturas y el de las comidas, que se almacena en los entrepuentes y juntos con el calor expulsan de su lecho al emigrante y le obligan a dormir en cubierta»¹⁶.

En ocasiones, el inspector resume las condiciones de alojamiento de forma lapidaria: «Este buque, a pesar de ser de primera categoría, carece de camarotes para emigrantes»¹⁷. Pero las más de las veces las descripciones son mucho más detalladas, como en la memoria de viaje realizada por el inspector Díaz Barea, en el vapor *Giessen*, donde presenta de forma clara y precisa la ubicación de los locales destinados al alojamiento de emigrantes y la distribución en ellos de los emigrantes españoles: «los 317 emigrantes españoles ocuparon dos departamentos colocados uno sobre otro, mientras que los restantes 465 emigrantes de otras nacionalidades quedaron «confundidos» en sus alojamientos. En este viaje, sólo viajaron 782 pasajeros de tercera clase, cuando la capacidad reglamentaria del buque era para 1.472, quedando pues vacíos tres de los ocho departamentos disponibles».

De acuerdo con el destino casi exclusivo del buque al transporte de emigrantes, casi la totalidad de la cubierta del *Giessen*, forrada de madera, queda dedicada al pasaje de tercera. En la medianía del buque hay un amplio espacio destinado a la clase preferente.

En total, señala el inspector, «la superficie útil para paseo y esparcimiento del pasaje en la popa del buque, descontando escotilla, chigres y maniobra, y del espacio usado como establo de las reses destinadas al consumo, era de 714 metros cuadrados, dividida en dos paseos, uno a cada banda. A proa hay también dos anchos espacios a cada banda que suman 377 metros cuadrados. A estas dos superficies se une otra en el castillo utilizada para los emigrantes. En definitiva, concluye el inspector, corresponden en este barco a cada individuo



Polizón. Revista *Estampa*, Madrid 1933

15. MADRID ÁLVAREZ, J. C. de la (1990). «El transporte de los emigrantes asturianos a Cuba (1840-1870)». En: *Actas del Congreso de jóvenes historiadores y geógrafos*, vol. 1, p. 968.

16. FERNÁNDEZ FLÓREZ, L. A. (1925). *El Formose, el Cap Norte y la emigración al Brasil. Memoria de un viaje de inspección*.

17. MÁRTIRES, J. DE LOS. (1926). *Viaje de inspección en el vapor Reina Victoria Eugenia*.

Un hombre aseado debe de pasarlo muy mal en los sollados, mezclado con gentes sin educación ni aseo



El equipaje del emigrante. Museo del Hotel de Inmigrantes, Buenos Aires. Cortesía de Silvina di Caudo

1,3 metros cuadrados de cubierta, más de lo que el Reglamento vigente pedía, pero «aun así no son lo que debieran ser las condiciones de vida en cubierta para esta pobre clase»¹⁸.

Entre los detallados requisitos establecidos por la ley, se exigía que los alojamientos para los emigrantes fueran cerrados, sobre cubierta y en dos entrepuentes bajo cubierta con un puntal mínimo de 1,90 metros. Esto suponía que cada emigrante tenía un espacio de 2,75 metros cúbicos, y un espacio mínimo en cubierta de 0,45 metros cuadrados. Asimismo se establecía que los alojamientos debían disponer de escotillas, un aparato de desinfección a vapor, luz eléctrica, ventiladores, literas de hierro de 1,80 a 1,83 x 0,50 metros con colchón, almohada y un cubrecama o una lona estirada en vez de colchón cuando la temperatura permanente en el alojamiento fuera superior a 25 grados. Y se precisaba que los niños mayores de 7 años debían alojarse con los hombres, y las «niñas, sea cualquiera su edad, con las mujeres»¹⁹.

De una manera muy elegante, en varias de sus memorias el inspector Fernández Flórez hace notar «que no se puede comprender como estos buques, antiguos en sus instalaciones, sucios, faltos de pintura, pueden conducir un solo emigrante. Se promete a los pasajeros de 3.ª clase del *Formose*, mediante un pequeño sobreprecio, camarotes de 2, 4, 6 y 10 camas. Estos camarotes son divisiones hechas toscamente con cuatro tablas mal pintadas. El desgraciado emigrante que abone la diferencia sale perjudicado en el cambio, porque las mal cuidadas instalaciones del *Formose* no sirven más que para aumentar la temperatura y la suciedad. No es necesario decir que la Compañía no ha hecho aún ninguna de las modificaciones a que obliga el moderno Reglamento de Emigración.

Por esta circunstancia, la mayoría de las disposiciones dictadas para proteger al emigrante surte efectos contrarios. De nada sirve el que cada uno de ellos lleve para sí una litera, de nada vale que éstas vayan agrupadas en dos órdenes; es completamente inútil señalar una capacidad a alojamientos que no han de ser utilizados. Es decir, todo ello conduce a algo que el protector legislador no pudo sospechar: a perjudicar al emigrante haciéndole pagar caro lo que antes le costaba barato, porque las condiciones en que viaja, a despecho de las grandes mejoras implantadas, son las mismas que cuando la ley no le protegía y tenía (como hace hoy voluntariamente) que dormir en la cubierta»²⁰.

Las literas por su parte son de lona sucia «que el peso de los cuerpos ha estirado», por lo que penden sobre el interior y «más que literas son coys». Además carecen de gualderas, van dotadas

18. DÍAZ BAREA, R. (1910). *Viaje de inspección a bordo del vapor Giessen*.

19. LLORCA BAUS, C. (1992). *Los barcos de la emigración 1880-1950*. Alicante, p. 110.

20. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1925). *El Formose, el Cap Norte y la emigración al Brasil. Memoria de un viaje de inspección*.



Celebración de la Navidad a bordo del *Andes*, de la compañía *Royal Mail Steam Packet*, 1927

de un colchón de paja forrado de saco y una almohada de los mismos materiales, y el armazón está despintado y sucio.

Las mantas son de algodón, de un color oscuro, y «han debido de servir para muchas expediciones, pues aparecen deterioradas y conservan el olor de la desinfección, por lo que generalmente son rechazadas por los emigrantes»²¹.

Incluso con las mantas la compañía aumenta sus beneficios, pues «dados los abusos de los emigrantes, que al abandonar el buque las tiraban al mar, ha incluido en el importe del pasaje el valor de aquellas, permitiendo que el emigrante pueda llevársela, pero como quiera que hay muchos que ignoran este derecho, el negocio es fructífero». Y añade, «no obstante la severidad con que se perseguían a bordo los negocios, he sorprendido a un camarero francés que pretendía cobrar una peseta por la manta que correspondía al emigrante gratuitamente»²².

21. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1926). *Memoria de un viaje en el vapor Caroline*.

22. *Ibidem*.



Anuncio de la compañía inglesa de Vapores

En el caso del *Brabantia*, como en todos los barcos que tienen los alojamientos en sollados corridos, las literas iban dispuestas en hiladas de tres, cuatro o más «y el efecto de esta disposición es que el acceso de los emigrantes a las literas que no corresponden a los extremos de cada hilada, ha de realizarse por uno de los lados de la dimensión lineal menor (cabecera o pies), lo que constituye una molestia considerable, de importancia mucho mayor que la de escalar el tercer orden de literas, siendo éstas accesibles por uno de los lados de mayor longitud». Como fuera preocupación del Consejo de la Emigración evitar en los alojamientos de emigrantes la instalación de literas en tres órdenes, a cuyos efectos la Real Orden de 25 de Agosto de 1917 establecía restricciones a este tipo de instalación, el inspector Fernández Flórez sometió al Consejo o a su «digna» Comisión permanente el estudio de este asunto a fin de determinar «si procede la prohibición absoluta de montar literas en grupos de más de cuatro, cuando el barco lleve dos órdenes, o de seis cuando le sea permitido llevar tres, para que siempre tengan fácil acceso las camas»²³.

Este mismo inspector aboga por la conveniencia de que desaparezca el antiguo sollado donde a veces tienen su dormitorio más de doscientas personas y en pro de su desaparición relata los incidentes ocurridos a bordo del *Sierra Ventana*:

«A la llegada del buque a la Coruña solo llevaba disponibles dos grandes sollados. Por la naturaleza del pasaje se imponía dedicarlos a alojar separadamente hombres solo, familias y mujeres solas; y naturalmente, resultaba imposible realizar esta operación. Se separaron por medio de lonas, pero ello dio lugar a que penetraran en el departamento de mujeres, hombres que cometieron abusos y suscitaron quejas de algunos familiares. Dada la clase de separación no podía ser bien vigilado el local y prescindiendo de las familias destino a cada sexo un local. Era también imposible alojar a todas las mujeres en un departamento y me vi precisado a ordenar que algunas familias de portugueses pasasen a ocupar las camas vacías en el departamento de familias alemanas.

Estas medidas aseguraban de una manera relativa la separación de sexos que tan rigurosamente ordenan las disposiciones vigentes, pero daban lugar a un conflicto mayor, el de nacionalidades. Los alemanes rechazaban a los españoles y portugueses a pretexto de que eran sucios, y las mujeres españolas hasta tal punto insultaron a las portuguesas que fue imposible hacer volver a éstas a aquel local. Estas rivalidades de nacionalidad suceden con mucha frecuencia.

Dejando aparte el que un pueblo pueda ser más o menos aseado que otro, aún ateniéndose solamente a los individuos de un mismo país, se tropieza con la misma dificultad.

23. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1921). *Informe acerca de un viaje en el vapor Brabantia*.

Pasajeros a bordo del *Cap Polonio*

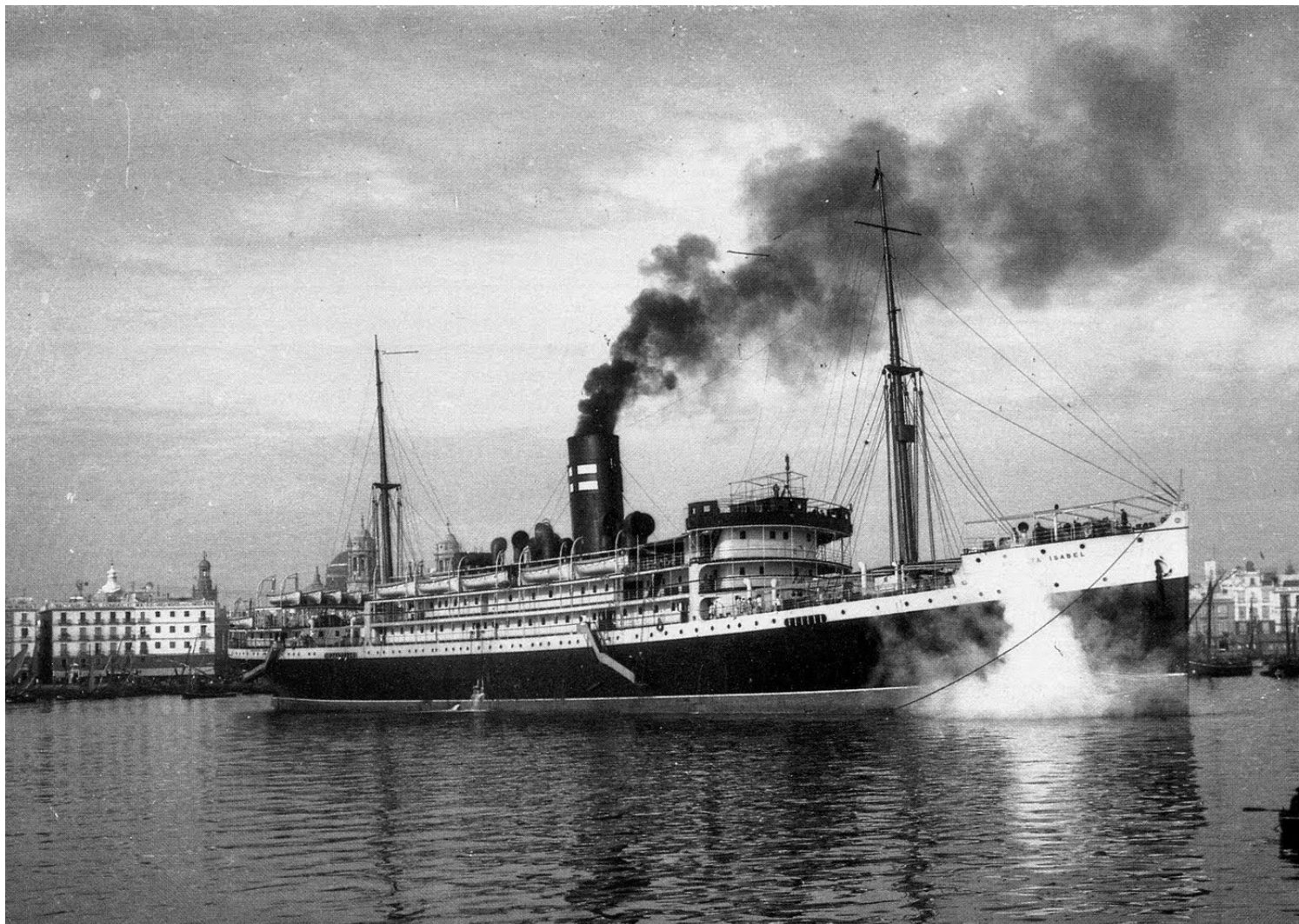
Un hombre aseado debe de pasarlo muy mal en los sollados, mezclado con gentes sin educación ni aseo. Y esta condición que no toleran a los de su nación es mayormente insoportada cuando no los une aquel lazo. Entonces aprovechan la ocasión para insultar a los no compatriotas. Y podría muy bien terminar un día estas cuestiones en un gran conflicto».

Con objeto de subsanar estas deficiencias de los alojamientos, el informe incluye diversas propuestas de mejora en las instalaciones «sin lujos, y sin gasto para la compañía»²⁴.

La disposición de los alojamientos de mujeres y hombres es examinada en los informes realizados por los inspectores Fernández Flórez y Díaz Barea, a partir de la obligatoria separación absoluta de unos y otras en los dormitorios que establece el artículo 143 del Reglamento. El inspector Guillermo Summers se extiende al respecto:

«El artículo 143 es determinante en el principio de su primer párrafo; pero luego dice *si el número de individuos formando familia fuera importante, se procurará separarla de los*

24. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1922). *Memoria de un viaje de inspección a bordo del vapor Sierra Ventana*.



El vapor *Infanta Isabel* atracando en el puerto de Cádiz, 1900

hombres solos y de las mujeres solas; y si bien es cierto que el Reglamento define lo que entiende por familia y como ha de repartirse esta, en el mismo artículo, no puede negarse que el párrafo que transcribo no está suficientemente claro y que da lugar a la corrupción que se observa precisamente en los barcos alemanes. O bien porque la traducción que del Reglamento tienen estas compañías no está debidamente hecha, y creen obrar así en razón; o bien porque entienden supone mayor ventaja para el emigrante concederle un local en que pueda viajar con su familia entera, el hecho práctico y por lo visto constante, es que traen todos estos vapores un departamento de familias contigua al de mujeres, en el que se alojan hombres y mujeres de distinta edad y condición, en la más íntima vecindad de cama y habitación, de un modo tan abiertamente contrario a lo que se dispone por el Reglamento, en condiciones de inmoralidad tales, que salta a la vista de cualquiera la infracción o irregularidad.

Hice presente al Capitán que aquello no podía consentirse de ningún modo, y, en efecto, inmediatamente se hizo la separación de sexos; cuando ya en viaje volví a aquel local lo encontré vacío en más de la mitad, con lo cual salió ganando aquel collado de mujeres y el inmediato, pues pudieron repartirse y quedar más a sus anchas. Luego en el viaje, pude averiguar por las mismas pasajeras que aquel local había estado convertido en un burdel completo hasta que se hizo el desalojo de las llamadas familias; esto estaba completamente de acuerdo con lo que me referían los camareros españoles de otros viajes en estos buques, pareciendo imposible que semejantes escándalos pudieran tener lugar sin más protesta que la pasiva y estéril de los pasajeros pacíficos que, por miedo o por la ignorancia de sus derechos, se limitaban a comentar los hechos doliéndose de tener que vivir con prostitutas y no atreviéndose a llevar más adelante su queja por temor sin duda a perder la ventaja de viajar con su propia familia»²⁵.

25. SUMMERS, G. (1912). *Memoria correspondiente a mi viaje a Montevideo y Buenos Aires en el vapor Córdoba*.

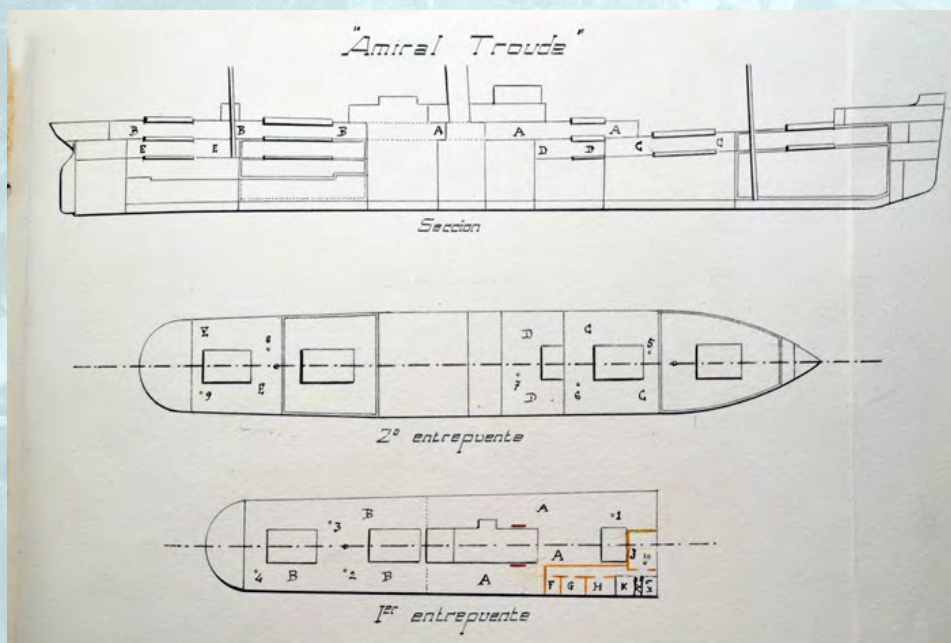
DESCRIPCIÓN DEL HACINAMIENTO

El inspector Díaz Barea en la Memoria del viaje de inspección verificado desde el puerto de Vigo a Buenos Aires del 25 de octubre de 2011 a 18 de noviembre del mismo año a bordo del vapor Amiral Troude, de la Compañía Chargeurs Réunis, relata de manera pormenorizada las condiciones de los alojamientos en los barcos:

«Comenzando la descripción de estos alojamientos por el destinado a mujeres encontramos que este tenía dos accesos, uno utilizable en todo tiempo por una escala cubierta desde la falsa cubierta, otro por la puerta de babor del mamparo de cerramiento anterior que permitía el acceso desde la cubierta principal; una escotilla de carga provista de una escala móvil permite en los buenos tiempo un tercer acceso a este alojamiento en que había 301 literas y al inferior inmediato, alojamiento bajo la cubierta principal, a que se ingresaba por una escotilla que habría (sic) en el alojamiento de mujeres, aquel alojamiento contenía 114 literas, es decir en resumen, dos accesos utilizables siempre casi y un tercero eventual para el alojamiento de 415 emigrantes.

La ventilación del departamento de mujeres está encomendada a un ventilador único, el de babor, hacia proa, de los que emergen de la falsa cubierta, otro a estribor estaba comprendido en lo que se denominaba enfermería de mujeres. Según el Reglamento de Emigración, artículo 138 se dispone que todo local en que alojen más de doscientos emigrantes debe haber cuatro ventiladores de hierro de las dimensiones que se citan. Como acabamos de esponder (sic) el alojamiento de 301 emigrantes solo tenía uno y es innecesario que haga resaltar la importancia de esta infracción que bastaría por sí sola en mi concepto para hacer disminuir la capacidad de este alojamiento ya que el Reglamento acepta bonificaciones de capacidad cuando la ventilación está muy asegurada y activada por medios artificiales mecánicos que faltan en absoluto en el Troude, como toda otra disposición de mejora en la higiene.

A continuación del alojamiento de mujeres en el falso entrepuente hacia popa, separado de aquel alojamiento por el mamparo de madera de que se hizo antes mención, estaba el alojamiento principal destinado a los hombres: había en el armadas hasta 386 literas, sin contar en este número las que estaban destinadas a los camareros españoles que habían de cuidar de la policía de los locales, sus camas estaban dentro de una especie de camareta hecha con tablones separando una porción de este local. En la colocación de las literas en el alojamiento de emigrantes se había procedido también infringiendo el Reglamento de modo idéntico que en el local destinado a mujeres: había callejones de amplitud menor que exige el



Dibujo del buque y descripción de la localización de los alojamientos

Reglamento; algunas escotillas comprendidas en este alojamiento no tenían a su alrededor el espacio libre que el Reglamento exige; uno por lo menos de sus lados tenía colocadas literas en el borde. Todas estas infracciones tienden a aumentar el número de literas en los alojamientos, aspiración que no debe ser tolerada cuando como en el caso actual las condiciones de ventilación son insuficientes, faltando mucho para cumplir los preceptos del Reglamento. En este local de 386 literas, más de ocho camareros, había tres ventiladores de hierro. El Reglamento exige que cuando pasen de 200 los emigrantes que alojen en un local debe este tener cuatro ventiladores, por lo que faltaba uno de estos medios de aireación para 201 individuos y después había 185 más a cuyas necesidades fisiológicas de respirar no se atendía en la disposición de los locales. Ciertamente no se han producido como antes se dijo enfermedades en el curso del viaje ocasionadas por tan poco humanitaria condición de los alojamientos, pero esto no atenúa en nada la falta que en esta expedición (sic) se ha cometido autorizando un embarque tan numeroso en condiciones antirreglamentarias.

Bajo la cubierta principal tenía el *Troude* tres locales para emigrantes, uno en la parte de proa detrás del primer palo, otro debajo del alojamiento de mujeres, el más pequeño del buque en lo llamado pañol de reserva, y otro local a popa detrás del palo de mesana, capaces cada uno de ellos respectivamente para contener 213, 114 y 158 hombres, según la colocación de las literas en este viaje, que en estos departamentos como los dos anteriores se había hecho; y así fueron en el viaje por la necesidad imperiosa de alojar a los embarcados en Vigo, sin tener en cuenta los preceptos reglamentarios. Hemos dicho como se ingresaba en el colocado debajo del departamento de hombres por escalas, sin defensas para los tiempos de lluvia y sin pasamanos de hierro; por medio igual y tan deficiente se descendía al alojamiento de proa; en todos ellos había armadas literas de madera sin labrar, tablas rudamente ajustadas con clavos, sin dejar pasos suficientemente anchos. En el mayor de los alojamientos, el de proa bajo la cubierta principal, debía haber según el Reglamento cuatro ventiladores solo había dos; los otros dos alojamientos

con un ventilador cada uno estaban dentro de las condiciones reglamentarias en este solo punto.

Quizás puedan merecer el desdeñoso adjetivo de minucioso estos detalles de mis observaciones, pero los que conocemos los tormentos de una aireación insuficiente con una temperatura elevada durante ocho o diez días de navegación entre trópicos nos damos cuenta de lo necesario que es vigilar estas pequeñeces si se quiere proporcionar algún alivio a centenares de infelices que sufren los efectos de atmósferas enrarecidas por el calor e impropias por haber consumido gran parte del oxígeno reparador».

8.4. AGUA DULCE Y AIRE FRESCO

Debido a las altas temperaturas habituales y al usual exceso de pasaje, el abastecimiento de agua dulce devenía cuestión fundamental durante la travesía.

La ley fijaba la ración de agua por persona y día en cinco litros. Esta debía ser almacenada en aljibes de hierro, limpios y bien conservados, y que pudieran mantener el agua a una temperatura inferior a los 15 °C, pero estas condiciones no siempre se cumplían.

Fernández Flórez denuncia que la temperatura del agua en el vapor *Formose* llegó a alcanzar los veintiocho grados «y hubiera alcanzado más si yo no esperase este acontecimiento para evitarlo rápidamente». A partir de su reclamación se hicieron a bordo verdaderos esfuerzos para que el agua no alcanzase la temperatura superior a 15 °C que señala el Reglamento, aunque para conseguirlo fuese necesario que un oficial tomase la temperatura cada hora para llenar los tanques de hielo en cuanto se sobrepasase. Como esto evidentemente suponía un gasto grande para la compañía y un trabajo también grande para el oficial, el inspector confiesa: «tengo la seguridad [de] que no se repetirán espontáneamente»²⁶.

Este mismo inspector, en su viaje en el *Spaarndam*, señala que el agua que se sirvió se hizo a temperaturas mayores de las permitidas por el Reglamento a causa del calor y de la necesidad de utilizar una gran cantidad de hielo, ya que «los tanques en que se verifica la refrigeración del agua son por su tamaño difíciles de conservar a aquella temperatura y deben de consumir mucho hielo. Temerosos, sin duda, de que ocurriera lo mismo en este viaje, se ha construido un aparato consistente en un bidón capaz para 40 o 50 litros de agua, cerrado en una caja de madera llena de serrín. De esta manera se cumple durante mi permanencia a bordo la exigencia del Reglamento respecto a este particular. Este aparato resultaría insuficiente cuando el buque lleve mayor número de pasajeros que en viaje que realizo. Durante él se tiene buen cuidado de renovar a menudo el agua y el hielo»²⁷.

Las memorias de viaje denuncian de forma reiterada la insuficiente capacidad de los aljibes, la incapacidad del aparato de destilación para producir agua dulce en la cantidad marcada por la normativa, así como el insuficiente número de grifos o su incorrecta instalación y funcionamiento. Entresacamos algunos de sus comentarios:

«Una de las deficiencias que se observa en casi todos los buques y que pide urgentísimo remedio es la de las instalaciones para el agua. El *Sierra Ventana* lleva instalados

26. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1925). *El Formose, el Cap Norte y la emigración al Brasil. Memoria de un viaje de inspección*.

27. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1928). *Tripulantes y emigrantes españoles en los buques extranjeros. Memoria de un viaje en el Spaarndam*.





Anuncio de la compañía alemana Lloyd Norte. Revista *Céltiga*, Buenos Aires, 1924

aparatos para su enfriamiento, pero la gran distancia del tanque a los grifos y el cruzarse la cañería en el trayecto con tubos de vapor la hacen salir caliente»²⁸.

«Un grifo destinado a la bebida del emigrante y otros servicios del buque, y bajo el que no había recipiente alguno, contribuía a fomentar la humedad. Últimamente bajo todos los grifos de agua se han puesto baldes que no pueden ser admitidos más que en forma provisional, porque una vez llenos vuelve a presentarse el mismo inconveniente»²⁹.

«Por lo que a la filtración de agua potable se refiere, creo que los filtros sistema alemán *Esnell* que usaba el barco ralentizaban su esterilización, y debería procurarse siempre que esos aparatos fueran más perfectos y capaces de evitar toda infección por gérmenes patógenos del agua»³⁰.

«Los servicios de agua, elemento de tan capital importancia, tanto por lo que se refiere a la higiene, como porque ha de servir de bebida, eran bastante deficientes a bordo. Los lavaderos que prescribe el Artículo 146 del Reglamento no estaban servidos por agua dulce (...).

Esta deficiencia importantísima, si se tiene en cuenta que la precaria situación del emigrante no le permite en la mayoría de los casos llevar cantidad de ropa necesaria para que no necesite lavar a bordo, fue corregida gracias a la buena disposición del Capitán (en el que siempre encontré facilidades y gran deseo de cumplir la Ley) construyendo lavabos de madera que fueron adosados al servicio de lavabos por ser imposible conducir el agua dulce a los lavaderos existentes.

El aljibe distribuidor va colocado en el *Alfonso XIII*, como en la mayoría de los buques por ser el punto más a propósito, sobre la cubierta superior del buque, expuesto a los rayos solares, y en este caso, inmediatamente al lado de las lumbreras de máquinas, lo que contribuye a aumentar la temperatura. Pero si estas condiciones son de suyo suficientes para que el agua resulte inaceptable por demasiado caliente, aún hay que añadir la mala disposición de los grifos, especialmente la de los destinados en el buque a este servicio, que, después de pasar por el mamparo de la cocina de tercera, cruzan con tubos conductores de vapor. Inútil es decir que el agua de ellos tomadas es un vomitivo.

Al trasladarle mis quejas dispuso el Capitán que en los momentos de mayor calor se sirviese a los emigrantes agua helada y se hizo tender un toldo sobre el tanque a fin de

28. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1922). *Memoria de un viaje de inspección a bordo del vapor Sierra Ventana*.

29. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1926). *Memoria de un viaje en el vapor Caroline*.

30. DÍAZ BAREA, R. (1910). *Viaje de inspección a bordo del vapor Giessen*.

resguardarlo de los rayos del sol. Los señalados fueron cerrados, habilitando otros en mejores condiciones.

No se ocultan a esta inspección las dificultades que existen para lograr que, en el riguroso verano de los trópicos el agua tenga una temperatura agradable, pero por ser en estas circunstancias cuando la sed es mayor y más imperiosa, cree el inspector que suscribe que son precisas algunas disposiciones que perfeccionan la escasa legislación que hay acerca de este punto concreto y eviten casos como este a que refiero. Desde hace seis años los emigrantes que hayan viajado en este buque han tenido que sufrir la desagradabilísima molestia de no disponer más que de agua caliente para aplacar su sed»³¹.

«Algunos emigrantes se quejaron de no disponer de agua dulce en los lavabos, y como yo trasladase esta reclamación al capitán del buque, me contestó que por estar rotos los grifos, no se podía suministrar el agua por ellos, sin el evidente riesgo de que se perdiese, corriendo inútilmente, una gran cantidad; y para remediar la deficiencia, autorizó a los emigrantes a tomar el agua de los filtros. Esto corrigió el mal, porque el número de emigrantes no excedía de trescientos, pero si el *Flandre* llevase los setecientos para que está autorizado, es indudable que no se podía apelar a tal recurso, porque los filtros no tienen capacidad bastante para un servicio tan copioso, ni podría obtenerse de ellos el agua precisa con la rapidez necesaria. Se ve así como el servicio de lavabos existe solo en apariencia y es de lamentar que por aquellos desmayos a que aludía antes puedan subsistir estas deficiencias»³².

Junto al agua, otro aspecto de vital importancia durante la travesía era la ventilación de los buques, tanto en el dormitorio del emigrante como en los espacios destinados a comedores. La necesidad de determinar la aireación mínima para evitar un ambiente insano durante el viaje es un aspecto en el que también insisten las memorias de los inspectores de forma constante:

«Ocupase en primer término de lo deficiente que resulta el Reglamento en la parte relativa a la capacidad del aire respirable que se señala en los barcos, puesto que limita ésta para los niños menores de un año, debiendo concederse la capacidad reglamentaria sea cual fuere la edad de ellos, puesto que los niños son más susceptibles a la atmósfera confinada que los adultos»³³.

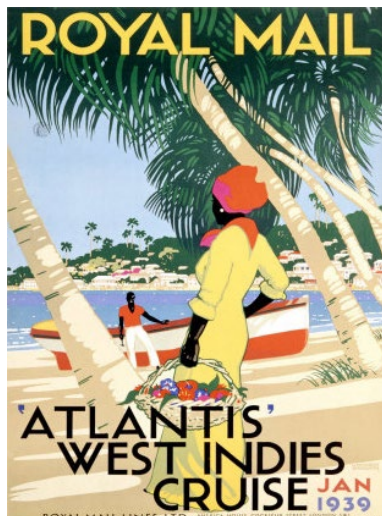


Anuncio de la compañía Norddeutsche Lloyd de Bremen. Buttolph Collection, 1900-1901

31. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1922). *Memoria de un viaje realizado a bordo del vapor Alfonso XIII de la Compañía Transatlántica*.

32. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1922). *En el Flandre*.

33. DÍAZ BAREA, R. (1910). *Viaje de inspección a bordo del vapor Giessen*.



Cartel de la Royal Mail Steam Packet, 1939

El mismo inspector en otra de sus memorias incide en este aspecto: «he de permitirme llamar la atención del Consejo hacia la facilidad y sencillez en que dispone el Reglamento que a los niños menores de dos años no se les tenga en cuenta para el cómputo de volumen del alojamiento; consúltese a la Sociedad de Higiene a la Protección a la infancia y seguro estoy de que su dictamen será tan opuesto al criterio del Reglamento actual que quizá pidan más volumen de aire para los niños pequeños y las madres que los crían. Limitar a cero las exigencias respiratorias de un niño menor de dos años, a la mitad de las de un adulto de los niños de dos a diez años, es falta que no cabe en la Ley de Emigración que tiene un carácter de ley social y protectora del emigrante»³⁴.

La disposición de los ventiladores «colocados entre cubiertas, y muchos, especialmente los de popa, presentan obstáculos que dificultan la entrada del aire»³⁵.

«Tienen los buques alemanes un defecto capitalísimo que a veces proporciona al emigrante serios trastornos en su salud. En su afán de ofrecer comodidades, las Compañías utilizan las escotillas para montar en ellas comedores, salones de fumar, etc., etc., y por esta razón los alojamientos van faltos de ventilación. El emigrante desalojado por este medio de sus departamentos, duerme sobre cubierta sin darse cuenta del riesgo a que expone su salud. Las diferentes formas de gripe se apoderan de él, y ya no es la primera vez que esta imprudencia le cuesta la vida a más de uno»³⁶.

«Vengo observando hace tiempo que en casi todos los buques en que viajo se desarrolla la gripe con gran número de casos, muchos de ellos graves y que algunas veces cuestan la vida a más de un pasajero. No puedo precisar si esta enfermedad es adquirida a bordo o si la padecen los emigrantes antes de embarcar, pero sí que el mayor número de atacados coincide con la entrada del buque en la zona tropical. El aire se enrarece en los alojamientos y el olor a cuerpos hacinados y a pintura expulsan a los emigrantes sobre cubierta. En los alojamientos el calor les aniquila; en la cubierta les esperan las neumonías, pleuresias etc.»³⁷.

34. DÍAZ BAREA, R. (1911). *Memoria del viaje de inspección verificado desde el puerto de Vigo a Buenos Aires, 25 Octubre de 1911 a 18 de Noviembre del mismo año, a bordo del vapor Amiral Troude*.

35. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1922). *Memoria de un viaje realizado a bordo del vapor "Alfonso XIII", de la Compañía Trasatlántica*.

36. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1925). *Memoria del viaje en los vapores Cap Norte y Antonio Delfino*.

37. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1922). *Memoria de un viaje de inspección a bordo del vapor Sierra Ventana*.

El inspector se impone la tarea de obligarles a bajar a los fétidos sollados por la noche, pero el emigrante, tan pronto tiene la seguridad de que el inspector se ha dormido, vuelve a instalarse sobre la cubierta (...) a pesar de que el frío de la noche será el causante de graves enfermedades. Por lo que el inspector pide que, con urgencia, a los buques que transportan emigrantes, se exijan instalaciones para la ventilación mecánica de sus alojamientos.

8.5. UNA HIGIENE PRECARIA

Las condiciones higiénicas de lavabos, lavaderos, retretes y urinarios de los buques presentan un panorama desolador y escasas veces resultan aceptables: barcos como el *Caroline*, en el que el agua sucia alcanzaba más de un palmo en los sitios de mayor profundidad, salía por un pasadizo hasta los dormitorios, se estancaba, se desbordaba sobre cubierta, caía por las escaleras «y era llevada en los pies de los emigrantes a todas partes». Además el movimiento del buque de proa a popa y el de babor a estribor, por la diferencia de nivel entre el tanque para el agua y los



Emigrantes sobre cubierta, autor anónimo y fecha indeterminada



Camarote del vapor *Orania*

lavabos, hacía quedar sin agua los de una u otra banda, e incluso «permanecer sin ella, algunas veces, durante horas enteras»³⁸.

Según el Capítulo V del Reglamento para la aplicación de la ley de 1907, donde se fijaban las condiciones de los buques dedicados al transporte de emigrantes, era requisito que fueran instalados a bordo cuatro lavaderos con entrada y salida de agua independiente y con servicio de agua dulce de una hora al día, si el buque transportaba hasta 300 emigrantes y de dos o tres, si transportaba de 300 a 600 o más de 600 respectivamente. Además de estos cuatro lavaderos, los barcos debían tener a disposición de los emigrantes un local para duchas de hombres y mujeres. En

38. FERNÁNDEZ FLÓREZ, L. A. (1926). *Memoria de un viaje en el vapor Caroline*.

cuanto al número de retretes, deberían existir (artículo 147) dos locales uno para mujeres y otro para hombres, en proporción al número de emigrantes que transportara el buque: desde un total de tres (dos para hombres y uno para mujeres) si transporta menos de 100 emigrantes, hasta un total de doce, ocho para hombres y cuatro para mujeres, si el buque transporta entre 700 y 1.000 pasajeros de tercera. Las normas dictaban que todos estos locales debían estar debidamente divididos por mamparos o planchas de hierro y disponer de servicio de agua corriente y alumbrado, eléctrico o de faroles de aceite.

Sin embargo, de los informes de los inspectores se desprende que esta normativa era incumplida de forma reiterada:

El *Spaarndam* por ejemplo, no disponía de baños sino de duchas, ubicadas en el departamento de los lavaderos sin separación alguna entre ellos, obligando a quien las utilizaba –hombre o mujer– a desnudarse y vestirse «entre las gentes que estén en el lavadero»³⁹.

En otros buques, como el *Caroline*, los urinarios para emigrantes, consistían simplemente en «una larga media caña de hierro de unos 2,50 metros», con dos desagües pero con un solo imbornal, por lo que era frecuente que se atasgaran y desbordaran⁴⁰.

En el *Alfonso XIII*, «aún cuando la limpieza es buena en todo el buque» el material empleado para retretes, lavabos y mingitorios es calificado como «malo», mientras que los mingitorios para los hombres iban colocados en los departamentos destinados a lavabos⁴¹.

En otros casos, los lavaderos disponibles eran insuficientes o no respetaban las exigencias reglamentarias. El *Caroline*, por ejemplo, llevaba tres lavaderos con entrada y salida de agua independiente, si bien algo deteriorados por el óxido y negros por la suciedad; por tanto, según se refleja en la memoria, «le falta uno para llevar la cantidad reglamentaria. En el curso del viaje informado fue preciso además inutilizar las cañerías del situado a proa en el departamento de hombres, porque cuando se utilizaba era inevitable el estancamiento de agua».

Las deficiencias de los lavaderos se extienden a los baños. Por seguir con el *Caroline*, llevaba dos baños con las duchas sin funcionar por lo que fue preciso repararlos durante el viaje. Además, al utilizarse los lavabos para lavar la ropa «se vierte gran cantidad de agua, y las condiciones del suelo, sin pendiente alguna y con un solo imbornal, hacen estancar las aguas, que llegan a alcanzar un palmo».

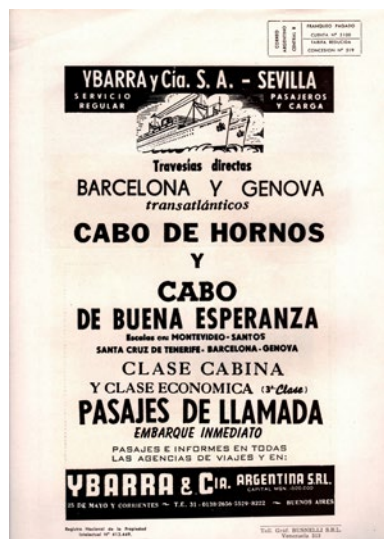
El agua sucia alcanzaba más de un palmo en los sitios de mayor profundidad, salía por un pasadizo hasta los dormitorios, se estancaba, se desbordaba sobre cubierta, caía por las escaleras y era llevada en los pies de los emigrantes a todas partes

39. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1928). *Un viaje a Nueva Orleans a bordo del vapor Spaarndam*.

40. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1926). *Memoria de un viaje en el vapor Caroline*.

41. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1922). *Memoria del viaje realizado a bordo del vapor Alfonso XIII*.

Lavarse una vez cada 15 días en estas latitudes donde el sudor es abundante, y con agua de mar, nos parece muy poco



Anuncio de la naviera Ybarra publicado en la revista *España*, Buenos Aires

En ocasiones no sólo estaban sucios sino que ni siquiera se podía acceder a ellos: los lavaderos del *Spaarndam* (8 en local separado) se abren con llaves de tuerca, por lo que los emigrantes no han de poder servirse de ellos sin la intervención de personal de a bordo.

En algunos buques, lavabos y lavaderos quedan inutilizables durante la travesía, bien por estar ocupados para otros fines: en el *Caroline* «servían de almacén de efectos destinados a otros servicios y presentaban el mismo grado de suciedad que el resto del buque», bien por realizarse *negocios* por parte de la tripulación con este servicio. Así, en el *Formose*, el inspector comprueba que se cierran los baños con el objeto de recibir propina de los emigrantes que desean utilizarlos por lo que tuvo que «ordenar que les fueran retiradas las llaves», además de dar aviso al «recalcitrante personal subalterno», de que serían despedidos al llegar a destino.

Sobre los urinarios y retretes del *Caroline* se expresa Fernández Flórez:

«Tres retretes a proa convenientemente separados por mamparos y puertas de madera (aunque el Reglamento recomienda que sean de hierro) y seis a popa en iguales condiciones, están destinados a los hombres; otro departamento con un total de siete, está destinado a las mujeres. Cada uno de los grupos de retretes termina en un recipiente que es desagüe de todos los demás y del alojamiento. Este recipiente tiene el mismo nivel por el que corren las aguas de los otros retretes, un agujero que comunica el interior del vaso con el interior del local por el que se realiza el desagüe del suelo del alojamiento. Un poco escorado el buque puede favorecer la salida de las aguas al interior del departamento. También aquí las aguas se estancan».

En su afán de precisión, el inspector pormenoriza los tiempos de uso de los baños para el aseo individual y los inconvenientes que el balanceo del buque ocasiona a los usuarios:

«Atendiendo a su número total y a la capacidad total del buque por alojamientos, corresponde a cada lavabo prestar servicio para treinta y dos personas. Suprimidos los seis que carecen de agua dulce, se eleva a treinta y nueve el número de emigrantes que ha de utilizar un lavabo. Suponiendo que cada emigrante emplee diez minutos en su aseo tardarán en lavarse los treinta y nueve unas seis horas y media (El Reglamento solo concede tres horas como máximo).

Considerando que cada persona tarde 20 minutos en realizar su aseo (entre desnudarse, lavarse, llenar el baño, vestirse y desocuparlo), y que los baños se utilicen desde las 6 de la mañana hasta las 8 de la tarde, 12 horas, descontando las dos de comer, podrían lavarse al día 36 personas por baño. Para lavarse las 1046 personas una sola vez durante el viaje se necesita que este dure más de 15 días. Lavarse una vez cada 15 días en estas

latitudes donde el sudor es abundante, y con agua de mar, nos parece muy poco. Como uno de los baños se destina a las mujeres, serían precisos más días aún para los hombres».

8.6. LA HORA DE COMER

Durante algún tiempo parecía pensarse que el pasajero de tercera no necesitaba alimentarse, ya que la ley no exigía ofrecer al pasaje de tercera un servicio de comidas y en la mayoría de los buques destinados al transporte de emigrantes no existía un espacio habilitado para comedor.

Los informes de los inspectores expresaban la necesidad de exigir la instalación de mesas y bancos desmontables «con el laudable propósito de evitar el repugnante espectáculo que ofrece ver a los emigrantes comiendo en el suelo, sobre la cubierta del barco, en pugna con los más elementales preceptos higiénicos», así como prohibir que las vasijas que se utilizan para la comida se limpien en los recipientes destinados a lavar las ropas sucias, en palabras de Díaz Barea en 1910, en su viaje de inspección a bordo del vapor *Giessen*.

Doce años después las cosas no habían cambiado demasiado, pues en 1922 Fernández Flórez describe la hora de la comida en el *Flandre* de esta forma:

«Los emigrantes comen sobre cubierta, sentados en el suelo, sosteniendo el plato en sus manos, haciendo de los cuarteles de las escotillas las mesas de que carecen. Cuando estos buques llevan el completo de pasaje, la comida en tales condiciones debe de ser una terrible incomodidad. En los días de temporal, estas condiciones se hacen mucho más penosas, porque entonces la comida se efectúa en el sollado cuyo aire se satura del olor de los alimentos, y cuyo suelo se ensucia con los desperdicios. Entonces son las literas las que hacen veces de mesas y el hacinamiento de los emigrantes en aquel local es singularmente desagradable y molesto»⁴².

Las compañías navieras, reticentes a la instalación de comedores, argumentaban que esta innovación podría repercutir en el alza del precio del pasaje. En este sentido, los inspectores constatan como algunas cuentan con magníficas instalaciones y cobran el mismo precio que las que nada sacrifican a la comodidad del pobre emigrante.

Solo cuando fueron obligadas por las leyes de algunos países, las navieras se prestaron a incorporar a sus barcos más modernos espacios destinados específicamente para comedor de los emigrantes. Sin embargo, las normas de acondicionamiento seguían siendo totalmente insuficientes y el lugar destinado para comedor no era, en muchos de los casos, el más idóneo. Para



Cartel de la "Mala" Real inglesa, anunciando la salida desde Vigo hacia Brasil, Uruguay y Argentina de los buques Avon y Almanzora, 1924

42. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1922). *En el Flandre, Memoria de un viaje*.



La cocina del vapor *Orania*

cumplir la demanda legal, las navieras comienzan por instalar los comedores generalmente en las escotillas: «Para comer el emigrante, han colocado una mesa en los cuarteles que cierran las escotillas. Estas instalaciones con las que gana mucho la comodidad del emigrante y la limpieza del buque, tienen el inconveniente de dejar sin ventilación a los alojamientos del segundo entrepuente, por lo que no deben autorizarse más que en el caso de que la ventilación reglamentaria no sea disminuida»⁴³.

Esta cuestión de la ventilación en los locales que se destinan para comedores, es también relatada por el mismo inspector en otra de sus memorias: «Tiene el local número 1 una trampa cuya existencia yo ignoraba, trampa que aunque no resuelve el problema, mejora notablemente las condiciones del comedor. Habían transcurrido ya cinco días de duro calor cuando me dí

43. FERNÁNDEZ FLÓREZ, L. A. (1926). *Memoria de un viaje en el vapor Caroline*.

cuenta de su existencia y nadie del buque, que no ignoraba que se pudiese abrir, se preocupó de hacerlo. Abiertos todos los huecos que permiten la ventilación de estos locales se registran temperaturas de 30 y 31 °C, bastando entrar en ellos para quedar bañado en sudor, aun cuando la permanencia en el local sea de breves minutos. El pequeño movimiento del brazo para llevar la comida a la boca debe de resultar un esfuerzo insoportable»⁴⁴.

Además, hay que añadir que las escasas dimensiones de los comedores y las condiciones en que se instalan son, por regla general, tan precarias que su capacidad no permite dar de comer a todos los emigrantes que transporta el buque, no obstante «el evidente derecho del emigrante a una mesa donde comer», y dificulta hasta tal punto el reparto de raciones que el tiempo para cada comida dura más de hora y media⁴⁵.

Así, en el *Formose*, «llevando los 850 emigrantes y calculando solamente media hora para la comida, limpieza, etc., se tendría que estar trabajando sin parar en el comedor, desde las 6 de la mañana hasta las 8 de la noche, sin contar que el cocinero no podría realizar sus faenas por tener ocupadas todas ellas y además que la comida de los últimos se estropearía».

La creación de espacios destinados a comedores mejora sin duda la limpieza general del buque, al acotar el sitio de la comida del emigrante, pero la higiene de los propios comedores era prácticamente nula, ya que «los mozos limpian las mesas con las escobas y dejan de limpiar los utensilios para ahorrarse trabajo». Los nuevos comedores de emigrantes, debido al poco espacio y al hacinamiento registrado durante las comidas, se convierten, por lo tanto, en lugares donde la convivencia se hace difícil y se constituyen en «centro de protesta por la fácil comunicación entre los comensales»⁴⁶.

Además, el inspector detecta constantes abusos entre los propios emigrantes, pues la convivencia en los comedores «da ocasión a que los más fuertes abusen de los más débiles, repartiendo arbitrariamente la comida, obligando a alguno a ir a buscar las raciones y, más de una vez, forzándole a que limpie los cubiertos de todos los del grupo. Hecho que en muchos casos pasan inadvertidos por la «timidez de las víctimas».

Una de las ventajas que se ofrecía al emigrante que viajaba en los buques donde se instalaron comedores era precisamente la de ser redimido del deber de limpiar por sí mismo los utensilios de la comida, que era no solo una obligación «un tanto abusiva» (ya que el emigrante tiene como

Los mozos limpian las mesas con las escobas y dejan de limpiar los utensilios para ahorrarse trabajo



Menú de tercera clase ofrecido en el vapor Cap Arcona el 20 de junio de 1930

44. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1925). *El Formose, el Cap Norte y la emigración a Brasil. Memoria de un viaje de inspección*.

45. DÍAZ BAREA, R. (1911). *Memoria del viaje de inspección verificado desde el puerto de Vigo a Buenos Aires, 25 Octubre de 1911 a 18 de Noviembre del mismo año, a bordo del vapor Amiral Troude*.

46. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1926). *Memoria de un viaje en el vapor Caroline*.



Menú de tercera clase ofrecido a bordo del vapor *Cap Polonio* el 13 de octubre de 1930

cualquier otro pasajero el derecho a la asistencia en estos servicios) sino notoriamente perjudicial para la higiene «porque no siempre el emigrante sabe o quiere realizar esa limpieza con la debida escrupulosidad»⁴⁷. Estos utensilios y cubiertos utilizados por el pasaje de tercera consistían en «un plato de loza, una cuchara, un tenedor y un vaso, para cada emigrante».

La descripción de las instalaciones de cocinas y demás elementos relacionados con la alimentación del pasaje de tercera, como cantinas, neveras, calderas y utensilios de cocina, ocupa también abundante espacio en las memorias de viaje:

La cocina del *Caroline*, por ejemplo, consistía en «un pequeño departamento de unos 3 por 5 metros. Lleva 5 calderas a vapor de 1.100 litros cada una, y un fogón. No trabaja solamente para los emigrantes; se cocina también para la tripulación». Para la conservación de los víveres este buque lleva «una nevera de 50 metros cúbicos», pero, pese a que la cantidad de hielo embarcada para el viaje fue de 10.000 kilos (por encima de la cantidad reglamentaria), el hielo «se fundió seis días antes de nuestra llegada a la Habana». Las dos cantinas están muy poco surtidas, con artículos verdaderamente inútiles para el emigrante y con precios excesivos («una manzana, 0,25 ptas.»). En palabras del inspector «es una cantina de lujo o, por lo menos, que rebasa las posibilidades económicas del emigrante. No es la cantina que tantas veces se ha dicho que era necesaria para que las personas un tanto delicadas encuentren algo que comer el día que no les agrade su comida»⁴⁸.

En el caso del vapor *Amiral Troude* los cocineros se quejan de la falta de grandes vasijas u otros calderos con agua caliente para cocinar raciones para todos los pasajeros y la cocina de emigrantes es tan reducida que se hace imposible, en una emigración heterogénea, francesa, italiana y española, dar satisfacción a los hábitos de alimentación de cada grupo, llegando a iniciarse rencillas «por si se pretendía satisfacer los gustos de la mayoría española»⁴⁹.

El tipo de comidas servidas a los emigrantes merece especial atención en todas las memorias de viaje y, aunque en ocasiones la comida es considerada *abundante* o *inmejorable* debido al control

47. FERNÁNDEZ FLÓREZ, L. A. (1922). *En el Flandre. Memoria de un viaje*.

48. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1926). *Memoria de un viaje en el vapor Caroline*.

49. DÍAZ BAREA, R. (1911). *Memoria del viaje de inspección verificado desde el puerto de Vigo a Buenos Aires, 25 Octubre de 1911 a 18 de Noviembre del mismo año, a bordo del vapor Amiral Troude*.



Cámara frigorífica del buque *Orania*

Los emigrantes comen sobre cubierta, sentados en el suelo, sosteniendo el plato en sus manos, haciendo de los cuarteles de las escotillas, las mesas de que carecen

por parte de los Comisarios e Inspectores⁵⁰, por lo general se describen menús *bastante monótonos*, objeto de abundantes y *repetidas* quejas incluso del personal médico al capitán del buque⁵¹.

Según el artículo 111 del Reglamento de emigración, al dorso del billete debía especificarse el horario y composición de las comidas bajo tres epígrafes: almuerzo, comida y cena. Los inspectores debían cuidar de que se cumpliera lo allí consignado, según el punto 1.º del artículo 14 de las *Instrucciones de los Inspectores de emigración*.

Sin embargo, el Reglamento era constantemente incumplido, como relata el inspector Díaz Barea sobre su viaje en el *Amiral Troude*. En los 586 billetes expedidos en Vigo sí se indicaban los tres

50. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1922). *Memoria de un viaje de inspección a bordo del vapor Sierra Ventana*.

51. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1928). *Tripulantes y emigrantes españoles en los buques extranjeros. Memoria de un viaje en el Spaarndam*.

epígrafes de manutención, pero «sin decir en qué había de consistir el almuerzo, comida y cena del emigrante», por lo que en último extremo procedía aplicar la ración marcada en los artículos 152 y 154 del Reglamento; en cambio, los 197 billetes expedidos en Coruña llevaban «una tira de papel adherida con goma por el haz del billete en que marcaba para las tres comidas una lista», que sí se cumplió para la comida y cena, pero no para el almuerzo, pues éste consistió «en un desayuno de café, sin leche, aunque lo ofrecía, sin manteca, ofrecida también, y con pan solamente: también la lista de la Coruña ofrecía todas las tardes, a las siete, té con leche azúcar y pan fresco que no se repartía».

El inspector constata como se infringe de dos modos distintos el Reglamento de emigración: no cumpliendo en los viajeros de Vigo la prescripción reglamentaria de imprimir al dorso del billete los detalles de alimentación; y el incumplimiento de la expresión de la alimentación en los billetes de Coruña. Esta anomalía en los billetes coruñeses lo coloca en una difícil situación, pues «no sabía si a la lista pegada al billete (no impresa, como terminantemente expresa el reglamento, al dorso del billete) debía darla carácter oficial».

Puesto en conocimiento del capitán y del delegado de la empresa a cargo de la alimentación de pasaje y dotación por encomienda de la Compañía *Chargeurs Réunis*, el incumplimiento del contrato de alimentación a los pasajeros embarcados en Coruña, el intendente «prometió dar algunas tardes té con manteca, dos o tres tardes en la semana, y en las comidas de tarde algún



Menús ofrecidos en tercera clase a bordo del *Cap Arcona* el 10 y 11 de junio de 1930

postre como compensación de otras faltas». El inspector reclama además que se hagan estas medidas generales para no tratar de modo distinto a españoles que al resto del pasaje, «unos 400 hombres, que pudieran suscitar dificultades ante distinto plan de alimentación» y beneficiar de paso a los 586 viajeros de Vigo cuyos billetes no tenían por norma de alimentación contrato alguno⁵².

Aunque el Reglamento no especifica nada sobre la composición del menú que cada billete debe llevar consignado en el reverso del billete, estos debían ser aprobados por el Consejo de Emigración. Sin embargo, son también frecuentes las anomalías que los inspectores registran en sus memorias respecto a su composición, hasta el punto de que en una misma travesía se ofrecen menús diferentes como en el realizado en una compañía alemana donde «se da el caso (...) de que los agentes de Bilbao y de La Coruña, dan billetes con una menú igual y la agencia de Cádiz, lo da con otro completamente distinto», lo que será objeto de continuas protestas y desacuerdos, según describe el inspector Fernández Flórez en su viaje de inspección en el vapor *Spaarndam*.

Véase en la página siguiente las diferentes ofertas de menús según los puertos de embarque, ofrecidas en un mismo viaje, según constaba en los billetes expedidos:

Debido al descontento general por parte del pasaje, el tema de la comida se convertía en el foco fundamental de protestas durante la travesía y será un asunto recurrente en todos los informes, donde además de la descripción de la situación se incluyen también propuestas para solventar los problemas de alimentación durante el viaje, como la de acordar que el menú sea el mismo para todas las compañías, con independencia de la agencia donde se adquiriera el billete, cosa que «no parece que ha de herir intereses de nadie», o proponer la presentación de diversos tipos de menús⁵³:

Aun siendo consciente de la existencia de estudios sobre esta materia, el inspector Fernández Flórez se permite formular una sugerencia con motivo de su viaje en el *Flandre* a modo de ejemplo de menús para una semana «ajustados al gasto actual de la comida del emigrante a bordo, que] llevan a ella una variedad que haría desaparecer el principal y casi único fundamento de las protestas»⁵⁴:

En el apetito del emigrante durante las travesías influían factores como el calor o la falta de actividad a bordo, pero hay un elemento común no sólo al emigrante español sino a todo el pasaje

El defecto es general en los buques alemanes y es el desmedido afán del personal de servicio de hacer dinero a costa del emigrante, vulnerando la ley y hasta las consideraciones compasivas

52. DÍAZ BAREA, R. (1911). *Memoria del viaje de inspección verificado desde el puerto de Vigo a Buenos Aires, 25 Octubre de 1911 a 18 de Noviembre del mismo año, a bordo del vapor Amiral Troude*.

53. SUMMERS, G. (1912). *Memoria correspondiente a mi viaje a Montevideo y Buenos Aires en el vapor Córdoba*.

54. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1922). *En el Flandre. Memoria de un viaje*.

MINUTA DEL BILLETE DE LOS
EMBARCADOS EN BILBAO

DESAYUNO: Café con leche y
pan fresco. Jueves y domingos
chocolate:

ALMUERZO: Caldo gallego o sopa;
cocido; pan y vino

COMIDA: Carne fresca con patatas
o arroz, o carne de cerdo con
garbanzos y patatas, o bacalao
con patatas o arroz.

CENA: Té con pan. Jueves y
domingos: higos, pasas o quesos.

Todos los días se reparte leche
para los niños

(Impresa en el billete)

MINUTA DEL BILLETE DE LOS
EMBARCADOS EN CÁDIZ

DESAYUNO: 7 de la mañana: Café con
azúcar y pan fresco

Almuerzo de 10 a 10 y media mañana

DOMINGO: Sopa, bacalao con patatas y
arroz.

LUNES: Sopa, carne salada caliente de
puerco, o carne fresca, o bacalao con
patatas y arroz.

MARTES: Sopa, bacalao con patatas.

MIÉRCOLES: Sopa, carne salada caliente
de vaca o carne fresca o bacalao con
patatas y arroz.

JUEVES: Sopa, carne de puerco caliente
o carne fresca o bacalao con patatas
y arroz.

VIERNES: Sopa bacalao con patatas y
arroz

SÁBADO: como el miércoles

COMIDA: a las cuatro

del buque, cualquiera que sea la clase en que viaje, y es la relativa a la comida en las navieras extranjeras, es decir, las de bandera diferente a la de nacionalidad del pasajero.

Como señala Fernández Flórez, si bien es cierto que «las compañías alemanas dan al emigrante de su nación un trato mejor que al español, lo que provoca el descontento entre nuestros compatriotas», también lo es que «cuando embarca en buques de nacionalidad alemana va

LUNES

Sopa de ajo = Bacalao a la catalana Sopa
de fideos = Cocido a la española

MARTES

Potaje de lentejas = Hígado salteado
Sopa de arroz = Carne asada con patatas

MIÉRCOLES

Potaje de habichuelas = Bacalao aliñado
Sopa lionesa = Carne a la bretona

JUEVES

Potaje de garbanzos = Callos a la
andaluza Sopa de macarrones = Carne
salteada

VIERNES

Potaje de habichuelas de color = Bacalao
a la gallega Sopa juliana = Cocido

SÁBADO

Potaje de arroz y frijoles = Carne con
patatas Sopa de legumbres = Carne asada
con ensalada

DOMINGO

Potaje de guisantes = Hígado salteado
Sopa lionesa = Atún aliñado

Menús formulado por el inspector Fernández
Flórez para una semana «ajustados al gasto
actual de la comida del emigrante a bordo»

dispuesto a encontrar mala toda clase de comida». Estos abusos y desmanes son reflejados en muchos informes. «El defecto es general en los buques alemanes y es el desmedido afán del personal de servicio de hacer dinero a costa del emigrante, vulnerando la ley y hasta las consideraciones compasivas». En tales condiciones, es fácil influir en el ánimo del emigrante para hacerle creer que come mal y tome repugnancia a la comida de su clase; «y como sobran



Pasajeros sobre el entrepuente de un trasatlántico, 1905. Biblioteca del Congreso. USA

¡Son tantos los beneficiados cuando el emigrante come mal!

de los comedores de la primera clase pollos y otros manjares (que a los pasajeros de cámara repugnan) se colocan a buen precio, a espaldas de los jefes, entre el pasaje emigrante»⁵⁵.

Este asunto, tan difícil de corregir, se plantea en todos los buques, como en el *Cap Norte* y en el *Formose*, donde adquirió proporciones exageradas, «no deteniéndose los explotadores ni ante los intereses de las compañías». El vapor *Caroline*, además del personal francés, llevaba, como encargados solamente del servicio de comidas, un cocinero español y siete mozos, que desde el primer momento trataron de lucrarse a costa del emigrante: «El cocinero no hace cocina española, y está acusado en unión de uno de los mozos, por el Comisario del buque, de sustraer bacalao de la comida de los emigrantes para llevarlo a tierra. La camarera no prestó servicio a las mujeres, tan necesitadas de una persona que las cuide. Decía que se mareaba, y esto parece que era cierto en los primeros días, pero cuando hubo buen tiempo tampoco trabajó.

55. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1925). *El Formose, el Cap Norte y la emigración al Brasil. Memoria de un viaje de inspección*.

A pesar de estas circunstancias, el Comisario del buque entregó a todo el personal certificado de buena conducta y trabajo, en contra de lo anotado por el inspector en las cartillas, lo que le lleva a considerar que «mientras no sean modificadas las condiciones de embarque del personal español no puede esperarse otro comportamiento. Un cocinero gana 300 pesetas al mes, un mozo español 187,50 y los mozos franceses 200 francos. Muchos no embarcan en todos los viajes sino por turno; de suerte que el sueldo es pequeño».

Es frecuente que el inspector acabe señalando que la presencia de un cocinero español sería «garantía de que el condimento se ajustaba a los gustos y hábitos del emigrante» así como que las condiciones de la alimentación mejorarían sustancialmente con «la variedad de los ranchos». La recomendación sobre la «imperiosa necesidad de que la ley declare obligatorio el que los buques lleven para servicio de nuestros emigrantes, cocinero español que cocine a la española», formulada en la memoria del viaje en el vapor *Flandre* por el inspector Fernández Flórez, refleja las dificultades y las penalidades constantes sufridas, a cuenta del tipo de comida, por los emigrantes que viajaban en compañías extranjeras y como señala el inspector Summers, «se comprenderá que reuniéndose en un mismo barco viajeros que tienen procedencias distintas y por tanto menús desiguales, han de originarse enseguida cuestiones y protestas; y se comprenderá también que estas tendrán más difícil arreglo cuando el menú que tiene el capitán en sus instrucciones está precisamente en contra de lo que se exige por los reclamantes»⁵⁶.

Un factor determinante de la calidad de la comida de los emigrantes era, por lo tanto, la figura del cocinero, el cargo más importante de los del personal de servicio y cuya designación correspondía a las compañías. En algunas de las memorias, los inspectores señalan la conveniencia de que, si bien las compañías de navegación no tienen en muchos casos obligación de embarcar cocinero, cuando lo embarquen, ya sea obligatoriamente o por voluntad, sea personal recomendado por el Consejo de Emigración.

El cocinero es tachado en ocasiones de «individuo poco escrupuloso, amigo de realizar ilícitos negocios» y se denuncia con carácter general que los cocineros que embarcan para este servicio o no saben o no quieren hacer más que ciertos platos, con lo que fatigan al pasaje durante la travesía, de tal forma que fuerzan al emigrante a comprarles víveres; aunque también los hay incapaces de variar el menú, por haber aprendido mal hacer dos platos condimentados al gusto extranjero en los buques en que navegaron como pinches.

Los médicos españoles que cumplen con su deber durante los viajes, obligando a mayordomos y cocineros a cumplir con la ley, son amenazados de muerte



Recibo de provisiones de vino para el vapor *Orcoma*, 1930. Incluido en la memoria inspectora del viaje realizada por el inspector Joaquín Cabronero

56. SUMMERS, G. (1912). *Memoria correspondiente a mi viaje a Montevideo y Buenos Aires en el vapor Córdoba*.



Óleo del vapor *Katoomba*. Museo Marítimo de Barcelona

Muy clarificadores de los abusos cometidos por los cocineros son los comentarios realizados por el inspector Gamboa en su viaje en el vapor *Manchester City*⁵⁷:

«Por manifestaciones de algunos emigrantes y aun del propio cocinero español que embarcó en el *Manchester City* supe que estos cocineros españoles suelen cometer toda clase de abusos con los emigrantes, sacándoles el poco dinero que hayan podido librar de las garras de los ganchos, abusos que unidos a otros cometidos por los camareros españoles y que merecen capítulo aparte constituye una forma más de explotación del emigrante.

En el puerto de La Coruña funciona una sociedad en la que «tienen franca admisión cuantos individuos lo solicitan, lo mismo zapateros que carpinteros, limpiabotas, etc. y aunque en su reglamento consignan que los embarques se harán por riguroso turno, basta

57. GAMBOA NAVARRO, A. (1912). *Memoria del viaje realizado a Buenos Aires en el vapor Manchester City de la compañía Argentina Cargo Line*.

con entregar una pesetas al Secretario de la Junta de Gobierno para conseguir embarcar como y cuando se quiere, resultando como consecuencia que los verdaderos camareros, que se han pasado la vida navegando, no embarcan nunca y sólo lo hace la gente maleante del puerto, que desconocen en absoluto su cometido y cuya principal finalidad consiste en agenciarse de cualquier modo un viaje productivo.

Una vez que consiguen embarcar se dedican al pillaje más escandaloso, habiendo habido casos en que han desvalijado los equipajes de los emigrantes. Como ellos, en su gran mayoría, no han navegado nunca, se marean y los servicios de limpieza y asistencia los efectúan algunos emigrantes que mediante una mejora en el rancho se consideran remunerados en su trabajo, mientras tanto los mal llamados camareros se dedican a darse buena vida y explotar a los pobres emigrantes vendiéndoles lo que de derecho les corresponde, como es la leche de los niños pequeños, ranchos especiales para los enfermos, etc. etc., todo ello, claro es, que con anuencia y cooperación de cocineros, encargados o mayordomos que son los directores de semejante explotación».

No por demasiado sabido omite el inspector la explicación del *arranche*, «que consiste en comprometerse el mayordomo, mediante la entrega por parte del emigrante, de una cantidad que varía generalmente entre ocho y quince duros, a dar una mejora en el rancho a expensas de los menos afortunados que no disponen de esa cantidad, pues de tal mejora lo hacen sacando la mejor parte de carne y sanos manjares del rancho general».

El poder de esta sociedad de maleantes es tal que los médicos españoles que cumplen con su deber durante los viajes, obligando a mayordomos y cocineros a cumplir con la ley, son amenazados de muerte por anónimos que suponen provienen de tal sociedad: «el propio médico que me expuso tales informes, Don José Mosquera, me añadió que en Liverpool se jacta descaradamente un tal Ruiz, mayordomo que fue en el vapor Highland Harris de haber asesinado al médico español que en dicho buque embarcó en Coruña y en el viaje de regreso a Europa desapareció, diciéndose que se había suicidado, alardeando además de que los médicos españoles que viajan en los buques de emigrantes navegasen con él les ocurriría lo mismo que al del Highland Harris». Ante la gravedad de esta acusación, el inspector propone abrir una información para castigar a dicho individuo «que tan poco respetuoso es para con las leyes».

Otro atentado al estómago de los emigrantes, dice el inspector Gamboa, es la falta de conocimientos culinarios de los cocineros, «pues con harta frecuencia embarcan tales individuos desconociendo en absoluto su obligación», de tal manera que, siendo en general buenos los alimentos, los echan a perder por ignorar su condimentación. Para prevenirse de la «nada probada honradez» de estos individuos, propone exigir a los que embarcan y se denominan camareros cierto tiempo de navegación como condición para desempeñar esos destinos. Estos certificados

La presencia del Inspector es en muchas ocasiones la única forma de contener las arbitrariedades

Los buques debían llevar suficientes víveres, con la variedad y cantidad consignadas en la Ley de emigración y supervisadas por los inspectores de emigración en puerto

de referencias de los lugares donde hubiesen efectuado su servicio, «en que además constara su honradez y laboriosidad en el cargo», habrían de exigirse también a los cocineros.

Los abusos del personal del barco, no solo de los cocineros, sino también de camareros, cantineros y personal subalterno, eran práctica habitual y constante, consignada en la mayoría de las memorias. Muy expresiva es la siguiente incidencia en el vapor *Caroline*⁵⁸:

«Varios días se sirvió pan duro al emigrante y otra se le dio en poca cantidad. Cuando requería al Capitán para que pusiera remedio a esto dijo que el pan se secaba por el calor al exterior y que tenía panaderos haciendo pan solamente para el consumo del día por lo que no podía ni faltar ni ser duro. Instruido el expediente, y en indagación de causas y por quejas de los mozos españoles que decían que no se les daba pan suficiente, vine a saber que por una peseta vendían una barra de pan que no pasaría de una libra. Para comprobarlo entregué la peseta con la orden de que fuese a la panadería a comprar el pan. Volvió el emigrante con la barra y denuncié el hecho y desde entonces el pan fue siempre fresco, no obstante ir en aumento la temperatura. Se decía a bordo que estos abusos eran debidos al poco sueldo de que disfruta el personal. Un panadero francés gana 300 francos; con vender solamente 5 barras de pan diarias ha doblado el sueldo».

Las cantinas constituían un foco más de extorsión y engaño. En la del *Caroline*, por ejemplo, la copia de las tarifas visada por el inspector de La Coruña fue arrancada y sustituida durante el viaje, contra las órdenes de la inspección, con el consiguiente aumento de los precios, «cobrándose al emigrante 0,50 ptas. por vaso de cerveza». El motivo argüido por el capitán del buque para justificar este aumento era «que el cobre español con que pagaban los emigrantes tiene igual valor que el cobre francés y si admitía el cobre español al cambio de la peseta perdía la mitad del valor al llegar a Francia». Para el inspector esta teoría resultó inadmisibles y abrió el correspondiente expediente, gracias a lo cual «la cerveza fue despachada cuando se reunían cinco personas al precio de 0,30 ptas.».

El pasaje del *Antonio Delfino* se quejaba de la comida (entre otras cosas contra el aceite «que desde luego no era de oliva como determina el reglamento»), pero estas quejas no las exteriorizó hasta la entrada de la Inspección a bordo y como el pasaje no quiso presentar una queja colectiva, no pudo el inspector proceder contra el buque «aun cuando conocía por haber realizado un viaje a Buenos Aires con él, al cocinero del buque y constatarle que es un individuo poco escrupuloso, amigo de realizar ilícitos negocios».

58. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1926). *Memoria de un viaje en el vapor Caroline*.

La presencia del inspector es en muchas ocasiones la única forma de contener, ya que no de evitar por completo, las arbitrariedades. El mismo Fernández Flórez, en su viaje en el *Formose*, señala que «solamente el temor de una nota en la cartilla que le impida seguir desempeñando el servicio» obliga al cocinero español a alimentar a todo el pasaje de tercera que el buque conduce: rusos, checoslovacos, portugueses, españoles, etc. «La amenaza de un serio castigo si realiza negocios ilícitos es igualmente la única que le impide dar mal de comer y le hace esperar pacientemente a que desaparezca el inspector para aumentar los 60 duros que gana con excesivo sudor».

Gamboa también constata que la bondad y variedad de las comidas servidas en el *Manchester City* a los emigrantes, «no escatimándoles la leche y huevos a las mujeres, que por estar mareadas no podrán tomar el rancho de los demás», se debía a su presencia a bordo, pues, como le manifestaron algunas mujeres, agradecidas a su esmero, «en otros viajes que habían hecho no les trataban lo mismo».

Para tan larga travesía y tan elevado pasaje, los buques debían llevar suficientes víveres, con la variedad y cantidad consignadas en la Ley de emigración y supervisadas por los inspectores de emigración en puerto con arreglo al criterio previamente fijado por el Consejo Superior.

De su viaje en el *Caroline* y en lo que atañe a los víveres que destina al emigrante, Fernández Flórez señala como la compañía «ha tenido en esta ocasión especial cuidado en embarcarlos con exceso», pese a lo cual el emigrante se ha quejado y en algunas ocasiones con razón. Y añade: «Aún cuando las Compañías se arruinaran la condición del emigrante en cuanto a sus comidas poco mejoraría. ¡Son tantos los beneficiados cuando el emigrante come mal!»

No obstante, la abundancia de víveres de este viaje no engaña al inspector, que relaciona una serie de datos para matizar el importe de las facturas:

- «1.º Que los víveres comprendidos en ellas no son solamente para el pasaje emigrante sino también para el de cámara y la tripulación.
- 2.º Que igualmente comprenden víveres que el emigrante adquiere en la cantina previo el pago de un valor.
- 3.º Que los huevos, carneros, volatería, sandías etc. no son para el consumo del emigrante, y
- 4.º Que dichas facturas contienen artículos para el buque y para comida del ganado».

Con su contrastada escrupulosidad, Fernández Flórez precisa que, «desechando aquellos víveres no destinados al emigrante, dejando el pescado que no se dio más que una vez, en compensación de los artículos que no figuran en factura, resulta un total de 41.258 kilos. Siendo



Grupo de emigrantes en cubierta. Colección de Manuel Maya. *El Oriente de Asturias*, Llanes

la duración del viaje 21 días y llevando a bordo 722 personas, le corresponde a cada una de ellas por día, 2.721 gramos. Llevaba por lo tanto víveres suficientes para dar al emigrante la cantidad reglamentaria... Como al terminar el viaje tenía el buque víveres por un peso de 4.284 kilos y durante el viaje fueron tiradas al mar las patatas embarcadas en España (7.170 kilos) y las francesas habían sufrido una pérdida de un 30%, lo que hace una suma de 11.454 kg., resulta que «fueron consumidos por el pasaje 29.804 kilos, correspondiendo a cada persona 1.965 gramos al día».

Las disposiciones del Ministerio de Marina de Francia de fecha 20 Julio de 1910, 10 Enero de 1911 y 19 Marzo de 1913 recomiendan que los barcos de todas las compañías de navegación lleven a bordo para la ración diaria de la tripulación y emigrantes mayores de doce años, al menos, la siguiente relación y proporción de víveres, según se registra en el informe realizado a bordo del *Flandre*:

RACIÓN DIARIA	RACIÓN POR CADA COMIDA
Pan	800 grms
Café	20 grms
Azúcar	20 grms
Vino	25 centilitros
Carne fresca	400 grms / 200 grms
Bacalao salado o seco	150 grms
Cerdo, chorizo y tocino salado	150 grms
Aceite de oliva, grasa de cerdo o manteca salada	20 grms
Legumbres verdes, no peladas	500 grms
Legumbres secas	100 grms
Patatas, no peladas	400 grms
Pastas	80 grms
Sal	16 grms
Cebollas, ajos y otras especies	5 grms
Vinagre	120 grms
Atún, arenques o sardinas en aceite	80 grms
UNA VEZ POR SEMANA	
Frutas secas	125 grms
Queso	120 grms

Sobre los que intervenimos en el transporte del emigrante, pesa la muerte de muchos de ellos

Añade el informe como aparte de la escasez, la poca variedad o la falta de bondad de las comidas, se añadían otra serie de factores que aumentaban el descontento del emigrante durante la travesía, como «la repugnancia que hacia los alimentos suelen sentir a bordo las gentes que no tienen hábito de navegar, y el estar cocinado el rancho a vapor, lo que impone límites a la variedad de los platos».

Enemigos también de la buena alimentación a bordo son el mareo y las calderas a vapor, que imprimen a la comida un sabor especial, pero «hay también gentes mal intencionadas que suscitan incesantemente protestas y figuran siempre como cabezas de motín, para cotizar después este caudillaje por atenciones de los mozos y hasta para el disfrute de un alojamiento mejor». Pero con todo, el principal interesado en que el emigrante coma mal es el personal subalterno: «una vez que ha probado la comida el alto personal, los mozos la adulteran por cualquier procedimiento». Los camareros españoles y franceses, no obstante dar la compañía víveres sobrados, repartían pequeñas raciones para evitar el tener que subir dos veces la escalera del alojamiento conduciendo más calderos. A pesar de la vigilancia del ilícito negocio encontré un cocinero francés que vendía bistecs por una peseta en contra de las órdenes de la compañía» como relata el inspector Fernández Flórez en su informe a bordo del *Caroline*.

Igualmente, «los camareros españoles del vapor Sierra Ventana, como apunta el mismo inspector en otros de sus informes, continúa siendo el “caballo de batalla en los viajes”: hicieron los primeros días de navegación cuanto pudieron para regresar a España con un bonito producto del viaje. Los baños que yo recomendaba al emigrante eran pretexto para ilícitas acciones, y hubo camarero que exigía dos pesetas por entregarles la llave del departamento que con la excusa de conservarlo limpio llevaba en su bolsillo».

8.7. EL PESO DE LA MUERTE

«Sobre los que intervenimos en el transporte del emigrante, pesa la muerte de muchos de ellos. Si las noticias que sobre enfermedades a bordo comunican los médicos a las autoridades fuesen sinceras se podría precisar la enorme razón que me obliga a opinar así. En el *Formose* ha sucumbido una víctima más: el pasajero de 3.^a Manuel Cives, que falleció momentos antes de entrar en el puerto de Río. De la defunción de este emigrante se dio cuenta al Cónsul de España en aquel puerto y se le remitió su equipaje y el correspondiente inventario»⁵⁹.

**En esos barcos los enfermos
son tratados como perros y
como perros se curan o se
mueren**

59. FERNÁNDEZ FLOREZ, A. L. (1925). *El Formose, el Cap Norte y la emigración en Brasil. Memoria de un viaje de inspección*.

Las páginas que las memorias de viaje dedican a las instalaciones y servicios sanitarios para el emigrante y al personal que las atiende son muy abundantes, reflejo de la importancia que el legislador concede al cuidado de la salud del emigrante y su familia durante las travesías.

Antes incluso de la Ley de 1907, el primer Reglamento de Sanidad exterior, de 27 de octubre de 1899, establecía las medidas a adoptar, la organización de los servicios y del personal con objeto de «impedir la importación en la Península e islas adyacentes de las enfermedades contagiosas, y especialmente de las epidemias pestilenciales y de las epizootias».

En las *Instrucciones para Inspectores en viaje y Médicos de emigración* de 1925 se dispone la gratuidad de la asistencia facultativa de médicos para los emigrantes españoles, así como del servicio



Emigrantes sobre cubierta
en mitad del océano.
Biblioteca del Congreso.
Washington D. C.

de medicinas y del material sanitario. Y aunque la ley exige la presencia de un médico si el número a bordo supera la cifra de 100 emigrantes, la dificultad para cubrir esa plaza en muchos viajes determina que la reglamentación no se cumpla o se supla con la figura de un practicante, en realidad una figura carente de toda formación médica.

Además, podía suceder que la ley se cumpliera a la ida, por no superar el número de emigrantes la cifra establecida, como se consigna en una de las memorias, pero que se vulnerase si a la vuelta regresaban más de 100 emigrantes: «El Flandre salió de La Coruña llevando setenta emigrantes españoles. Como la ley exige un mínimo de cien para que acompañe a la expedición un médico español, no embarcó ninguno. Pero al regreso el Flandre recogió unos trescientos españoles que se repatriaban, arrojados de América por la crisis económica. Naturalmente, estos trescientos vinieron sin asistencia facultativa alguna, porque el médico del buque desconocía absolutamente nuestra lengua»⁶⁰.

Con las enfermerías sucede algo similar a lo que pasa con los médicos: aunque la ley impone su existencia, es frecuente que no existan o que no dispongan de capacidad suficiente para el número de emigrantes embarcados o, como denuncia Fernández Flórez respecto del *Formose*, que falten «comedor de convalecientes y enfermería para locos».

El Artículo 145 del Reglamento de Emigración de 1908 remite a lo dispuesto en el Reglamento de Sanidad exterior, en el cual se establece que «los buques para transporte de gran número de pasajeros dispondrán de un local para enfermerías», que se situará «en el lugar más apartado posible de los camarotes». La norma exige además que las enfermerías estén bien acondicionadas y ventiladas y tener capacidad bastante para alojar el 4 por 100 del pasaje de 3.^a, destinando a cada persona 3,50 metros cúbicos, y a ser posible que dispongan de «sala comedor de convalecientes, otra de operaciones, cuarto de baño y letrina».

Una de las descripciones más detalladas de las deficiencias en materia de instalaciones sanitarias se encuentra en la memoria del viaje a bordo del vapor *Amiral Troude*, realizado entre Vigo a Buenos Aires, del 25 de octubre al 18 de noviembre de 1911, por el inspector Ramón Díaz Barea y que resume así: «En el caso del Amiral Troude puede decirse que en realidad, durante este viaje, no había enfermería».

Como la compañía *Chargeurs Réunis* había tenido el buque en los arsenales de St. Nazaire para reparaciones por las averías sufridas en el casco durante un viaje anterior, y luego los presupuestos no se acomodaron a las aspiraciones de la empresa, se hizo «lo que denominaron enfermería» en parte del alojamiento de proa, bajo la cubierta falsa, con tablas en blanco y unos cuantos

Las medidas sanitarias de los puertos no consiguen otra cosa que la ocultación de enfermedades

60. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1922). *En el Flandre. Memoria de un viaje*.

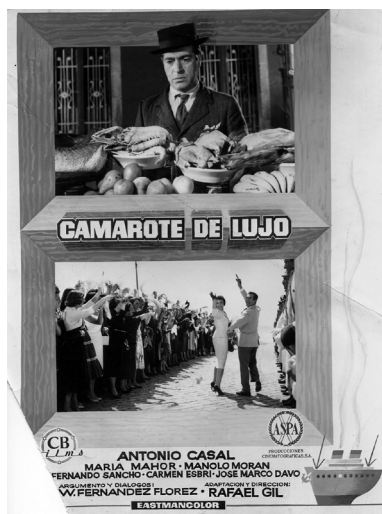
cuartones, como puntales, y unos herrajes eran de forja tan toscos que apenas eran más finos que los utilizados en cuadras y corrales en los pueblos del interior de España. «No puede darse construcción más primitiva y hecha en peores condiciones para los fines a que se destinaba... con unos materiales y obra de mano idéntica a la que podría emplearse en hacer una tosca caja de embalaje».

Todas las carencias denunciadas por el inspector se pusieron de relieve de forma cruel durante el viaje de regreso, cuando se puso en riesgo la vida de la esposa de un agente de la compañía, víctima de hemorragias, que hubo de quedar en Vigo para ser atendida con medios apropiados, por la falta de medios terapéuticos a bordo. «Otro incidente sanitario del Troude afectó a un enfermo de apendicitis, al que se trató en la enfermería del buque antes de decidir transportarlo al Hospital colonial de Dakar, después de celebrada una consulta en que se tomó este acuerdo para mejor tratamiento del enfermo. En Dakar se dispuso la aplicación local de bolsas con hielo a la región enferma, tratamiento que bastó para contener la marcha del mal y le permitió embarcar quince días después en otro buque continuando su viaje a Buenos Aires. ¿Cuál hubiera sido la suerte de este hombre si su mal hubiera sido manifestado después de la escala de Dakar? No digo nada del pavor que en toda buena conciencia médica levanta la idea de haber sido necesaria una intervención quirúrgica abdominal en las condiciones de enfermerías de este buque».

¿Cuáles serían las circunstancias de esta travesía para que el inspector acabase exigiendo el cumplimiento de lo dispuesto en la ley y «no se pretenda que viajen como mercadería en las bodegas» en los barcos destinados a transportarlos?

Exhaustiva es también la relación de incidencias descritas por el inspector Fernández Flórez sobre el vapor *Caroline*: «carencia de comedor de convalecientes, una sala de operaciones que no puede ser considerada como tal sala por carecer de material, colchonetas de paja en el departamento de infecciosos que va sobre cubierta, un solo baño y dos retretes para todas las enfermerías».

Solamente dice el Reglamento que los buques han de llevar sala de operaciones, pero no señala condición alguna. El Reglamento francés dice que esta sala a la vez será farmacia, tendrá las suficientes dimensiones para contener una cama articulada y para poder circular alrededor de ella. El Reglamento exige que el hospital vaya dividido en dos locales destinados a hombres y mujeres; que lleve armada una cama por cada cuarenta personas hasta doscientas, y después una cama por cada sesenta personas. Un cuarto de baño y un retrete. Un departamento de infecciosos con el cuarto de las camas exigidas. Cuatro metros cúbicos de aire por persona. Los camarotes pintados, barnizados o galvanizados con su mayor dimensión al borde de un pasadizo de un metro de ancho cuando menos). Sin embargo, «las camas tienen fondo de hierro... el departamento



Cartel de la película "Camarote de lujo", basada en la novela *Luz de luna* de Wenceslao Fernández Flórez

de infecciones no tiene puerta ni retrete, ni baños, ni bañera, ni escupidera; las colchonetas son de saco y paja, y el suelo de hierro... la cama de fondo de hierro bien pintado, el colchón de crin vegetal, dos sábanas, una manta de algodón (debe de ser de lana) por cuyo color no se puede apreciar la limpieza; una escupidera de lata; no lleva vasera, lleva un pedazo de madera sujeto a la gualdera de la cama, en sustitución».

En el caso del vapor de la Compañía Transatlántica Española *Alfonso XIII*, las enfermerías de infecciosos y las de no infecciosos van colocadas inmediatamente debajo de la sala de operaciones, sirviendo de entrada a las tres dependencias la misma escotilla, separadas sólo por una caja de aire. «He tenido que hacer desmontar dos camas de la enfermería por estar colocado sobre ellas un ventilador. El suelo de las enfermerías es de madera, si bien, en justicia, su estado de limpieza es insuperable».

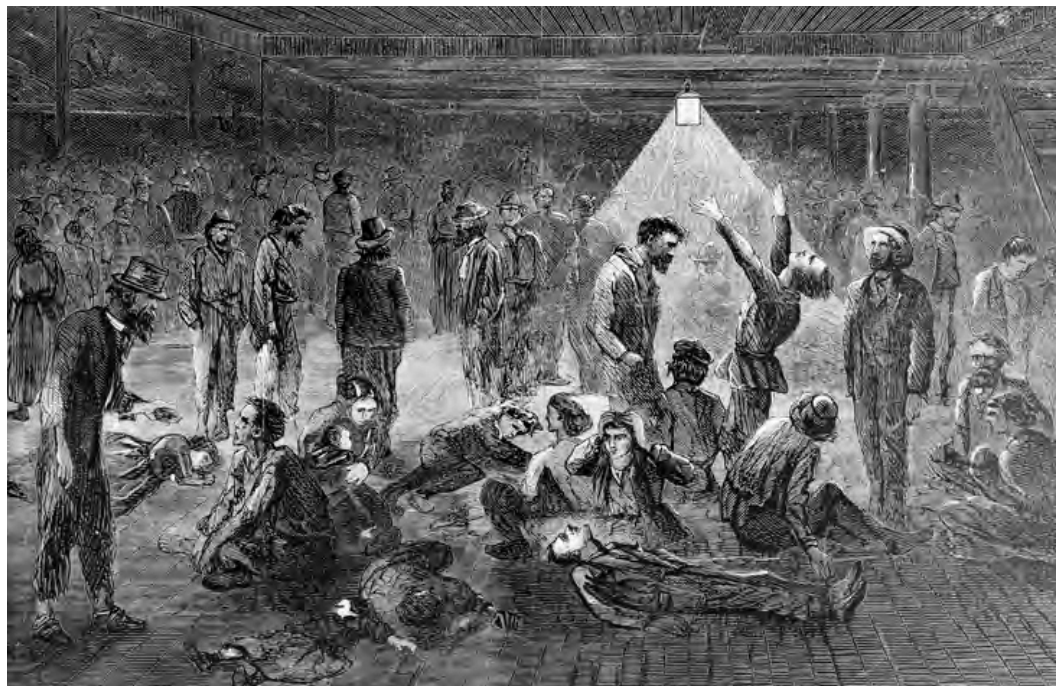
Las deficiencias en las farmacias también son destacadas en los informes, bien por la falta de medicamentos y material sanitario, bien por su desorganización, hasta el punto, como se dice en el informe realizado en el *Antonio Delfino*, de que «al preguntar por las agujas de sutura tardaron 15 minutos en mostrármelas».

Un inconveniente añadido era la costumbre de los barcos de nacionalidad extranjera de tener la nomenclatura de las sustancias medicinales en el botiquín con arreglo a la farmacopea de su país, de forma que los medicamentos no iban rotulados en castellano, como disponía el Consejo de Emigración, sino que llevaban el nombre algunas veces en latín, pero por lo general en la lengua nacional, y «cuando esta es el francés o el italiano no puede haber dificultad, pero cuando es alemán o inglés, la hay, y a veces puede ser grande».

En el *Córdoba*, según relata el inspector Guillermo Summers, el médico de a bordo, alemán, no podía entenderse con el español en ninguna forma, y este se encontraba a menudo imposibilitado para el empleo de algunas sustancias que tenía a la mano y creía no figuraban en el botiquín, empleando a la vez otras, en cuya naturaleza verdadera acaso no tenía completa seguridad. Esto daba origen a una situación que, «sobre anómala, puede ser peligrosa si al Médico español le falta la prudencia necesaria para no formular sino con absoluta seguridad». Por esta razón, el inspector propone la inclusión, en el artículo 171 del Reglamento, de un párrafo que exija expresamente que los frascos y demás envases del botiquín tengan siempre la nomenclatura en castellano, además de en el idioma nacional del buque.

En su resumen de la memoria presentada por el inspector Díaz Barea del viaje en el *Giessen*, Manuel M. Salazar destaca las deficiencias del local destinado a farmacia y propone que debería contar este departamento con la amplitud necesaria para instalar también en él un consultorio, que facilitara el reconocimiento médico, proporcionando a la vez comodidad al pasaje. Finalmente,

**Los médicos de la emigración
en frecuentes ocasiones
viajan en un ambiente del
todo hostil**



Horrores en la bodega del barco de emigrantes *James Foster*, 1869. Biblioteca del Congreso, Washington D. C.

entiende que, «para debida eficacia de los servicios médicos, debe este personal no depender de las casas armadoras».

Ocupan también un amplio espacio en los informes inspectores las venturas y desventuras de los médicos de la emigración, unos profesionales que en frecuentes ocasiones «viajan en un ambiente del todo hostil; aislados, sin otras relaciones que las del personal español subalterno, que contribuye a aumentar la indiferencia del Estado Mayor del buque... Si el médico de la emigración es hombre a quien preocupa el cumplimiento del deber, las dificultades con que ha de tropezar a bordo han de ser forzosamente mayores. Así, no es de extrañar que pueda darse el caso de que el médico que goce de mejor reputación sea el que con menos celo desempeñe su misión y que por el contrario el que preste buenos servicios a la emigración aparezca cuando menos como un neurasténico».

En el mismo informe sobre el *Spaarndam*, el inspector detalla diversos ejemplos de este «ambiente desfavorable para los médicos». En algunos casos «por hacerse embarcar leche fresca para su uso»; en otros, como el caso del médico español del vapor *Leerdam*, por ser «morfinómano

y haberse negado a ayudar al médico holandés a practicar una operación a un tripulante (que falleció), haciéndole imposible la vida a bordo».

Otro aspecto que contribuye al descrédito de los médicos lo achacan los inspectores a la excesiva intimidad con los subalternos durante el viaje y a la vestimenta, pues hay, a bordo como en tierra, «una marcada tendencia a juzgar las gentes por el modo de vestir», acentuada quizás por la ausencia de otros elementos de conocimiento para juzgar a las personas. Como quiera que los médicos de la emigración españoles «carecen generalmente del uniforme reglamentario y sus ropas particulares no son en muchos casos muy abundantes, no figuran ciertamente como modelos de elegancia, ni aun como observadores discretos de las normas generales» y por esta causa aparecen desairados en comparación con las insignias y galones propias del uniforme de los oficiales del buque:

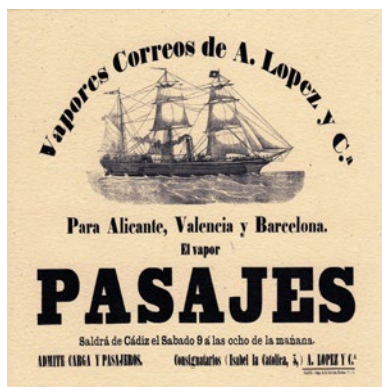
«Visitando Veracruz un vapor extranjero, conocí al médico español y por sus circunstancias y maneras de presentarse, me reafirmo en la convicción que vengo expresando en estas líneas. Vestía algo que quería ser un uniforme; una guerrera cuyo color se adivinaba blanco, sin distintivo alguno y botones enmohecidos, un pantalón negro y zapatos del mismo color y se cubría con una gorra vasca; además desabrochado y sucio. Sin estas dos últimas condiciones visten así los camareros extranjeros. Se quejaba del desvío del médico y del comisario y en su forma de hablar áspera decía que debían de creer que viajaba por hambre cuando lo hacía por *sport*».

Al inspector le subleva tropezarse con médicos que van pregonando a bordo, creyendo darse importancia, que viajan por placer, «lo que admitido por el personal del buque debe hacerles pensar que no van cumpliendo un deber sino para divertirse» y concluye: «estos señores que se cuidan muy poco de su manera de vestir y de su aseo personal, dicen con demasiada frecuencia que son representantes del Gobierno español buscando para España un ridículo del que no es merecedora».

Concluye el inspector manifestando como todas estas circunstancias, en cuanto se relacionan con la emigración, dificultan el cumplimiento de la misión de tutela que a los médicos se les ha confiado, por la aversión y el aislamiento en que tienen que vivir, que «en el caso del hombre correcto ha de tropezar con la atmósfera que a todo lo español le han hecho otros y ha de sufrir la misma humillación»⁶¹.

El embarque de practicantes y enfermeros aún considerándolo un personal necesario, dada la cantidad de pasajeros que transportaban los buques en cada travesía, es dejado al arbitrio de las Juntas locales

61. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1928). *Tripulantes y emigrantes españoles en los buques extranjeros. Memoria de un viaje en el Spaarndam*.



Anuncio de la salida del vapor *Pasajes*.
Fundación Archivo de Indianos. Museo de la
Emigración de Colombres, Asturias

El embarque de practicantes y enfermeros, aun considerándolo un personal necesario, dada la cantidad de pasajeros que transportaban los buques en cada travesía, es dejado sin embargo por el Reglamento al arbitrio de las Juntas locales y las propias compañías⁶², de lo que resulta como consecuencia inmediata «que no embarcan nunca o casi nunca», como relata el inspector Guillermo Summers, en su viaje en el *Córdoba*, que salió sin practicante, circunstancia que no constituye en principio una infracción, «porque es cosa que no está dispuesta taxativamente por el Reglamento, y mi actitud tuvo que limitarse a manifestar mi extrañeza, pero constituye una irregularidad no pequeña, en un buque que lleva sobre 800 pasajeros de 3.ª y que por ello lleva dos médicos, y está además en contra del verdadero espíritu del Reglamento».

Y continúa «¿Se van a convertir los médicos en practicantes al mismo tiempo, cuando la enfermería se llene de enfermos?», se pregunta el inspector, y él mismo se responde: «No: no hay que esperarlo, ni que pensarlo siquiera; no se lo consiente su carácter profesional, pero aunque así lo aceptarán en principio, lo seguro es que salvo casos excepcionales, no cumplirán esa misión, que es humillante para él, que es molesta, que ocupa mucho tiempo y que es además imposible la mayoría de las veces, porque el practicante es el ayudante, el auxiliar del médico, y es claro que este no siempre puede ayudarse a sí mismo». En definitiva, pese a que el médico pueda tener buenos deseos y las mejores intenciones, «el hecho es que los enfermos quedan medio abandonados, porque esta es la palabra, porque falta el practicante y porque no tienen más asistentes que el marinero que de la cubierta se destaca para este servicio, o el bodeguero, a quien también se encarga de esa obligación, cuando no se echa mano de los polizones para realizar el servicio, sin que por eso dejen de prestar el que de ordinario les corresponde».

Continúa el inspector Summers advirtiendo del peligro que entraña para la salud de los emigrantes la inexistencia de los servicios tanto de practicante como de enfermeros: la peor desgracia que puede sobrevenir a un pasajero emigrante es ponerse enfermo y tener que guardar cama por unos días, siendo así muy fundada la voz que se oye en algunos puertos de «en esos barcos los enfermos son tratados como perros y como perros se curan o se mueren».

El *Córdoba* en este viaje no pudo ser objeto de reparos en este particular, porque llevaba enfermera española y practicante alemán. Pero este practicante resultó luego que era un marinero aficionado, sin título y sin conocimientos profesionales, un individuo tan ocupado en otras faenas de a bordo, que no aparecía por la enfermería, y por último no hablaba el español y era completamente

62. El párrafo 2.º del artículo 166 del Reglamento, al decir «podrán», deja al arbitrio de las Juntas locales el embarcar o no el practicante y el enfermero español.

inútil al médico español, quien tenía que vérselas completamente solo entre sus enfermos y los frascos y demás material del botiquín, situación difícil, desairada y absurda.

Si estas deficiencias se observan en viaje en que va un inspector, bien puede sospecharse que cuando no va tienen que resultar en mayor grado, debiéndose tener presente que si bien en estos viajes no es frecuente que las camas se llenen de enfermos, en cambio el movimiento de enfermería en la consulta de la mañana y la de la tarde suele ser grande, siendo muchos y constantes los casos de quemaduras, absesos, flemones, etc., y todo esto supone tiempo y trabajo y hace imprescindible para el médico el auxilio del practicante y del enfermero españoles», pues las condiciones en que se realizaba la travesía, entrañaba el padecimiento de muchas de las enfermedades.

En el informe realizado en el *Formose* se advierte sobre los peligros de dormir en cubierta y el cuadro de enfermedades y de hospitalizados por esta práctica.

En la memoria realizada en el vapor *Caroline*, el inspector Fernández Flórez, al hablar de los enfermos y el material sanitario, recalca la cantidad de veces que ha tenido que recordar la obligación de la compañía de dar alimentación especial a las mujeres y pasajeros enfermos o que, por los trastornos del viaje, la necesitaran, sólo para lograr un poco de caldo para las mujeres mareadas: «ni un solo huevo he visto recetar».

El personal a cargo de los servicios sanitarios en los buques extranjeros tenía un comportamiento que no favorecía la atención del pasaje de tercera y en muchas ocasiones dificultaba la labor de los inspectores, era poco respetuoso con la ley española y con el inspector, según Fernández Flórez, desconocía además sus obligaciones como médico de emigrantes españoles y su conducta se describe como «contumaz e inconveniente».

Y continúa: «Requerido para que diera conocimiento a la Inspección de los enfermos a quienes asistido, por haberlo dejado hacer durante dos días, contestó en forma poco correcta diciendo que en Francia existía lo que se llama secreto profesional que le impedía dar a la Inspección conocimiento de las enfermedades de a bordo. Alega que los casos de sífilis, por ejemplo, no pueden ser comunicados. Al hacerle ver que en este caso no podía existir secreto profesional en los que se refiere a los emigrantes, y que los caos de sífilis son un motivo para que no dejare de dar conocimiento, por cuanto están incluido en las enfermedades que señala el artículo 2.º del Reglamento de Sanidad exterior, contestó que navegaba bajo pabellón francés y que por lo tanto no tenía por qué obedecer otras leyes que las de su país. Se le explico igualmente su error, haciéndole ver que el buque se hallaba sujeto a la ley española de emigración y dijo que no estaba al servicio del Consejo Superior sino al de la Compañía. Se intentó aún hacerle comprender que viajaba con un certificado expedido por las autoridades españolas de emigración y, tras de estos inútiles esfuerzos di por terminada la discusión.

La peor desgracia que puede sobrevenir a un pasajero emigrante es ponerse enfermo

Recibo del Inspector de Emigración en viaje Señor Cabronero la cantidad de 4.838 Ptas. (Cuatro mil ochocientos treinta y ocho) entregadas por los españoles que constan en la siguiente relación que se repatriaron gratuitamente con el vapor "CAP POLONIO" con destino al puerto de Vigo para trasladarse desde el punto de desembarque a su tierra natal por su cuenta.

Entregado por Francisco Pérez Ruano	85 Pesetas
Id. por Miguel Joséano Guerrero	300 "
Id. por José Arredondo Ruiz	400 "
Id. por Juan Ortiz Rodríguez	600 "
Id. por José Gállego Higuero	200 "
Id. por Manuel Orduna Eiro	500 "
Id. por Francisco Beato Aguado	600 "
Id. por Joaquín Pérez Busto	300 "
Id. por José Pérez Busto	250 "
Id. por Dolores Eusebio Ouedra	400 "
Id. por Miguel Hidalgo Díaz	400 "
Id. por Manuel Martín González	400 "

Total general .. 4.838 Pesetas

Don cuatro mil ochocientos treinta y ocho pesetas.

Vigo, al 23 de Octubre de 1930

El Inspector de Emigración del Puerto

Recibo del importe de la repatriación de emigrantes retornados en el *Cap Polonio*, incluido en el informe presentado por el inspector Cabronero, 1930

Piensa, por desgracia, el extranjero que el español es un ser inferior en capacidad, en educación y en higiene

En los puertos, se negó a hacer la revisión de pasaje. Llamo la atención sobre ello porque el pasajero puede ser rechazado en los países de destino, y la ley no le concede otra ventaja que la repatriación gratuita, pero del pasaje de ida no le indemniza nadie»⁶³.

Las medidas tendentes a evitar las epidemias y contagios de las enfermedades, mediante el control en puerto y la desinfección oportuna de los buques antes de la partida, no se cumplían con el rigor exigido.

En su relato de lo sucedido en el vapor *Sierra Ventana*, Fernández Flórez comienza con una reflexión general sobre lo poco atendida que está la cuestión sanitaria, «a la que tanta importancia debería concederse», en estos buques. Los médicos no realizan la inspección sanitaria en el portalón y si esto es fácil que se logre hacer en España es muy difícil conseguirlo en puerto extranjero. La desinfección de los sollados solamente se realiza en América cuando estos buques llegan allí con numerosos enfermos o algún caso de muerte. Los parásitos abundan en los locales. En definitiva, dice, las medidas sanitarias de los puertos no consiguen otra cosa que la ocultación de enfermedades:

«A bordo del *Sierra Ventana* la gripe hacía llevar llenos los hospitales. El llevar el buque tres médicos de distintas nacionalidades dificultaba mi labor. Los españoles iban debidamente atendidos por el médico español, pero pronto noté que gran número de emigrantes portugueses paseaban sus dolores por los locales del buque y tuve necesidad de requerir al médico portugués para que los hospitalizase porque tanto el doctor español como el alemán entendían que correspondía a dicho médico atenderles y no les prestaban auxilio alguno.

Uno de estos enfermos portugueses ingresó aquel mismo día en el hospital con síntomas tales que hacían presumir su muerte. En auxilio de los médicos de a bordo fue llamado un doctor alemán que viajaba en el buque y por las conversaciones de los primeros, supe que había calificado el caso como de tifus exantemático, diagnóstico que los doctores de a bordo tenían como equivocado.

Sin saber la verdadera enfermedad del portugués, que ya hacía tiempo había observado yo enfermo y que figuraba en la lista del médico como padeciendo anginas, falleció al día siguiente a las siete de la mañana. A las nueve me comunicaron la noticia con la de que sería sepultado en el mar a las cuatro de la tarde. Recordando el diagnóstico del médico alemán comprendí que se trataba de burlar la fiscalización de las autoridades sanitarias de Río de Janeiro adonde debíamos de llegar a las siete de la tarde. Interrogué

63. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1926). *Memoria de un viaje en el vapor Caroline*.

al Capitán sobre la precipitación del lanzamiento del cadáver al mar, porque la Ley alemana les obliga igualmente que las disposiciones españolas (en este caso no eran aplicables por ser el muerto súbdito portugués) a tener veinticuatro horas insepulto el cadáver y solamente nos faltaban diez desde su muerte para llegada a Río.

El calor tropical y la descomposición del cadáver eran las disculpas. Los médicos calificaban el caso de pulmonía. En cuanto a la descomposición del cadáver no podía ser pretexto porque el fallecimiento ha sucedido a las seis de la mañana y a las ocho se había decidido su lanzamiento al mar. Me veía no obstante precisado a admitir las informaciones de los médicos; pero considerando las circunstancias en que había acontecido la muerte y creyendo mi deber velar por la salud del pasaje emigrante español, ordeno una minuciosa desinfección de los locales y como quiera que entre el pasaje portugués existiera el vehículo del tifus exantemático, el piojo, ordeno igualmente medidas para destruirlo, teniendo que vigilar personalmente todas las operaciones por la rebeldía que hallo a la tripulación para dar cumplimiento a lo por mí dispuesto y la falta de vigilancia por la oficialidad».

El comportamiento ineficaz de algunos médicos y personal sanitario, detallado en memorias como las de Fernández Flórez en el vapor *Sierra Ventana*, en el *Cap Norte* o en el *Antonio Delfino*, y de Díaz Barea en el *Amiral Troude*, lleva a los inspectores a demandar que se ponga mayor interés en la selección de los médicos que desempeñan las funciones de Inspector en viaje, «porque suelen encontrarse, como en el caso del *Cap Norte*, médicos que viajan por placer sin que les preocupe la protección del emigrante y desconocedores en absoluto de su misión», así como a pedir que se dicten urgentemente instrucciones que les ilustren acerca de su función. En ocasiones el estado sanitario del buque durante el viaje era satisfactorio, aun cuando las madres de los «pequeñuelos» que venían a bordo hicieran todo lo posible porque no sucediese así, como así describe el inspector Ángel Gamboa en su viaje de inspección realizado a bordo del *Manchester City*:

«Acababa de dar el pecho a un niño de seis meses una mujer que en aquel momento estaba comiendo y no se le ocurrió obsequio ni golosina mejor para aquella pobre criatura que darle vino; pues bien, aquel niño no reventó milagrosamente, ni tuvo la más ligera indisposición a pesar de ver a aquel Herodes disfrazado de mujer repetir su hazaña varias veces sin que le sirvieran mis recomendaciones ni consejos».

Menos mal, añade el inspector, que a pesar del amor maternal así manifestado, «no hubo que administrar ni un ligero purgante a ninguno de los niños que venían a bordo». Los únicos enfermos a bordo fueron «un individuo que a fuerza de atracarse se le produjo una oclusión intestinal, y una mujer embarazada con constipación propia del embarazo».

Los parásitos abundan en los locales. La desinfección de los sollados solamente se realiza cuando los buques llegan con numerosos enfermos o algún caso de muerte



Anuncio de la salida del vapor *Santander* hacia Puerto Rico y La Habana

Mientras que para las otras clases los buques llevan numeroso personal atento a sus necesidades y aun a sus vicios... nuestro emigrante vive desdeñado por sus sirvientes

8.8. EL FACTOR HUMANO

Al margen de las mejores o peores condiciones que presentan las instalaciones sanitarias, los comedores o los alojamientos de los buques, otras circunstancias hacían difícil la travesía y eran motivo de gran malestar para los emigrantes: el viaje en barcos de compañías extranjeras, la falta de personal dedicado al servicio del pasajero de tercera, los abusos e iniquidades del este personal o de la tripulación, la desidia del Capitán y de los oficiales hacia este engorroso colectivo, y un factor inherente a la propia actividad inspectora que Fernández Flórez formuló así: «cuando no viaja Inspector el emigrante va mucho peor».

El hecho de ser emigrante de nacionalidad distinta de la de bandera del buque «rebaja la calidad del pasajero y por tanto su bienestar». Mientras que para las otras clases los buques llevan numeroso personal atento a sus necesidades, y aun a sus vicios, a poner reparo a cualquier deficiencia, y sobre el que pesa la vigilancia de todo el personal superior de a bordo, «nuestro emigrante vive desdeñado por sus sirvientes, que no aguardan recompensa alguna al final del viaje y exigen un precio por sus servicios, sin que vigilancia alguna les impida cometer estos actos».

Según Fernández Flórez, los españoles gozan de un régimen de benevolencia que no disfrutaban los tripulantes de la nacionalidad del buque, como relata en varias de sus memorias: «Es el nuestro un personal sin jefes, que desoye los reglamentos de a bordo, y pronto siempre a amenazar con la denuncia cuando es reprendido. Por esta causa no hay un capitán que se atreva a firmar una mala nota en la cartilla de un practicante enfermero, camarero o cocinero español»⁶⁴.

«Un Capitán desciende muy raramente a los locales de la tercera clase, y, cuando lo hace, no llega al pasajero, con los que vive ignorante de los atropellos que con ellos puedan cometerse. En el mismo caso están los Comisarios, que se olvidan de que son agentes administrativos del buque para repugnarles el contacto con los humildes. Los mayordomos primeros son también cargos de demasiada importancia para relacionarse con los emigrantes. Quedan estos por lo tanto a merced de los mayordomos de la tercera y de los camareros de la misma clase, gente toda ella mal retribuida que embarca con el propósito de arrancar al emigrante la recompensa que el capital les niega en su trabajo.

Cuando las faenas de a bordo son un poco duras por haber realizado el buque un buen embarque de emigrantes, cuando hay que servirles a la mesa en más de dos turnos, se les hace comer apresuradamente y para que terminen antes se les acorta la ración.

64. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1928). *Tripulantes y emigrantes españoles en los buques extranjeros. Memoria de un viaje de inspección en el Spaarndam*.

No suele haber quien se preocupe de su alojamiento, dejando que cada uno busque su cama. A los médicos se les oponen grandes dificultades para el desempeño de su misión: una veces es el mayordomo quien se niega a darles facilidades para que los enfermos puedan disfrutar de la comida especial a que tienen derecho y que su estado requiere; otras son los cocineros que pretextan haber pasado la hora para no servir los pedidos, y otras, por estarse terminando a bordo los artículos pedidos por el médico y destinarse los pocos que quedan de aquella clase a otros pasajeros más considerados, se pretende dejar sin llenar las exigencias de la Ley a este respecto»⁶⁵.

Este trato al emigrante en compañías extranjeras distaba mucho, por regla general, del prestado por las compañías españolas, como pone de relieve Fernández Flórez respecto del vapor *Alfonso XIII*, de la Compañía Trasatlántica:

Tras denunciar el abandono en que se encontraban los botes y el olvido en que había caído la práctica de simulacro de abandono del barco, constata como «a favor del buque queda el trato dado al emigrante, la limpieza esmerada y especialmente la conducta del Capitán que estaba siempre a tiempo dentro de la defensa de los intereses de la Compañía, a cumplir con las leyes españolas, no solo con las que se refieren a emigración sino a otros extremos».

La muerte del emigrante Benito Álvarez, durante esta travesía permite al inspector «observar la caridad y el cariño que para con los compatriotas desgraciados tiene la tripulación del buque, que se asoció a los emigrantes para realizar la cuestación que a favor de dos huérfanos iniciaron estos, acudiendo a ella con su generoso óbolo.

Por ello, por el buen trato dado al emigrante, por el respeto observado para con la Ley, por tratarse de una Compañía española y por ser de justicia, esta inspección cree de conciencia proponer que felicite al Capitán del buque, D. Agustín Gibernau, por su gestión».

Pero no siempre la extranjería de la naviera armadora o de la tripulación estaba en la causa del malestar de los emigrantes. Ya en mayo de 1913, a raíz de su viaje en el vapor *Irassim*, el inspector Francisco Cano denunciaba que «en general, el personal de servicio español de los buques es una verdadera plaga que cae sobre los emigrantes», pues la mayoría acepta el puesto no tanto por el sueldo como por los beneficios que obtienen de la explotación de los emigrantes, en ocasiones con la complicidad «de personal más elevado»⁶⁶.

65. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1925). *La Inspección en los buques Arlanza, Sierra Morena, Zeelandia y Andes. Los emigrados españoles en el Brasil*.

66. CANO, F. (1913). *Memoria relativa al viaje de inspección a bordo del vapor Irassim de la compañía Koninklijke Hollandische Lloyd*.

El trato al emigrante en compañías extranjeras distaba mucho del prestado por las compañías españolas



Cartel de la compañía alemana Hamburg America



El buque *Cap Arcona* y su gemelo *Cap Polonio* de la compañía *Hamburg-Südamerikanische-Dampfschiffahrts-Gesellschaft*

Para el viaje del vapor *Amiral Troude*, según informe del inspector Díaz Barea, la compañía «tomó en España los individuos siguientes para atender a las necesidades de los emigrantes; tres cocineros, ocho camareros, dos enfermeros, una enfermera, un practicante y un médico español. Este personal numeroso de plana menor debiera haber garantizado los servicios a los emigrantes durante el viaje, pero no fue así; los camareros y enfermeros dieron ocasión durante todo el viaje a amonestaciones de los oficiales y capitán por el abandono completo casi de sus servicios y ocupaciones. Supuse también que por los enfermeros se había querido cobrar servicios de enfermería y para evitar estos abusos contrarios al artículo 169 del Reglamento se hubo de fijar anuncios en los locales alojamientos y proximidades a la llamada enfermería advirtiendo al pasaje que todos los servicios sanitarios eran gratuitos y obligatorios. Las acusaciones alcanzaron al practicante, que declaró que en otros viajes hechos por él se cobraba la asistencia a enfermedades venéreas y sifilíticas...

Llegados a Buenos Aires de los ocho camareros desertaron cinco al siguiente día de la llegada, uno de los dos enfermeros procedió del mismo modo; con esto puede explicarse la morosidad y mal cumplimiento de sus obligaciones. Las Juntas locales debieran tener personal apto organizado en forma conveniente para evitar lo que ocurre actualmente, que embarcan como camareros, enfermeros, practicantes, cocineros, individuos cuya aspiración es entrar en el buque para hacer el viaje traficando con los emigrantes, buscando ganancias más o menos lícitas, ofreciendo servicios que son de obligación, vendiendo raciones que suelen ser de los mismos emigrantes, y así hacen como dependientes del buque su propio viaje de emigración individuos sin capacidad legal para emigrar. Las disposiciones legales de enrolamiento en los puertos se emplean mal y buena prueba es que en el viaje del *Troude* hasta Dakar no tuvo lugar la de los tripulantes españoles embarcados en Coruña y Vigo».

Los médicos, y en general todo el personal español, son mirados con desprecio, cuando no con franca aversión, a bordo de los buques extranjeros como el *Spaarndam*: «somos intrusos, gente indeseable, a los que por fuerza hay que aguantar», afirma el inspector Fernández Flórez y continúa: «Piensa, por desgracia, el extranjero que el español es un ser inferior en capacidad, en educación y en higiene. Respecto a esto último hay que concederles que hay muchos españoles excesivamente sencillos en sus costumbres, lo que les hace aparecer inferiores a ellos. A esto y a otras graves razones se debe el desvío que se observa en los buques extranjeros hacia el personal español, desvío que aumenta por la diferencia de las lenguas y de las costumbres»⁶⁷.

Los médicos, y en general todo el personal español, son mirados con desprecio, cuando no con franca aversión, a bordo de los buques extranjeros

67. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1928). *Tripulantes y emigrantes españoles en los buques extranjeros. Memoria de un viaje en el Spaarndam*.

Propone el inspector, a partir de unas «mal aliñadas» ideas, la organización que podría hacerse respecto a estos auxiliares de los servicios de emigración:

- Establecer un número de empleados fijos, que desempeñen estas funciones después de una rigurosa selección.
- Para evitar el dispendio que supondría mantener un cuerpo tan numeroso, se ofrecería a la mitad de los médicos que se necesiten para el servicio un sueldo fijo y a la otra mitad la esperanza de ocupar las plazas que quedasen vacantes entre los médicos fijos.
- El número de médicos necesarios para desempeñar el servicio se determinaría atendiendo al día del año en que hubiera mayor número de ellos embarcados.
- Cada médico fijo tendría la obligación de estar embarcado cuando menos 300 días al año.
- Con arreglo a la clasificación de médicos fijos y no fijos se distinguirían dos categorías. La primera podría disfrutar de un sueldo anual de 9.000 pesetas y la segunda de 7.000. Los médicos de la primera categoría serían los primeros en embarcar.
- Suponiendo que fueran necesarios 200 médicos para desempeñar los servicios, 100 o 150 cobrarían sueldo fijo (médicos propietarios) Los demás (médicos aspirantes) cobrarían sueldo solamente cuando embarcasen.

En el caso del *Brabantia*, «el personal español de servicio desempeñó a conciencia su cometido durante todo el viaje, en cuanto a limpieza de los locales y asistencia a los emigrantes. Aunque, como señala Fernández Flórez, «acaso la sola presencia de un inspector a bordo fue bastante para estimular su celo en el sentido apuntado; pero no lo fue para vencer en ese personal los estímulos de la codicia, que es su característica bien marcada contra la que se debe luchar sin tregua ya que venciendo se hace desaparecer una de las más viles explotaciones de que son víctimas los emigrantes...

Tales son los llamados «arranchamientos» en cuya explotación colaboran camareros, cocineros y quizá algún otro personal de fonda de más elevada categorías, que realiza pingües ganancias a costa de los emigrantes y de la misma empresa naviera a cuyo servicio está; porque mediante una cantidad, que varía según las circunstancias y que es entregada por el emigrante al camarero, consigue el «arranchado» una mejora notable de su ración, pero los elementos con que esa mejora se realiza son sustraídos de las raciones de los no *arranchados* y de este modo resultan estafados los emigrantes y la Compañía.

Para promover y estimular estos inmorales convenios suelen los cocineros preparar las comidas en forma poco apetitosa para los emigrantes; y así en el *Brabantia* mismo el cocinero español



Óleo del vapor *Santo Domingo*, 1888. Museo Marítimo de Barcelona

preparaba siempre comidas alemanas y como éstas no pueden ser del gusto de nuestros compatriotas, ninguno se mostraba satisfecho, las protestas por esta causa era casi diarias y motivos bien fundados había para creer que existían «arranches» entre los más desprendidos o de más disponibilidad metálica.

Otro de los elementos humanos de la vida cotidiana en los buques que, aunque fuera de regulación reglamentaria, no son menos dignos de recibir atención, por su singular incidencia en la convivencia a bordo, es el vigilante nocturno, «una suerte de valladar contra los escarceos sexuales al amparo de la oscuridad». Muy elocuentes son las opiniones vertidas por el inspector Guillermo Summers, en su viaje a bordo del vapor *Córdoba*:

«En los barcos bien organizados existe siempre el «Seren», individuo que desde las 9 o las 10 de la noche recorre constantemente todo el barco, lo que no obsta para la vuelta de ronda que un oficial suele dar una o dos veces. En las Cámaras de 1.^a y 2.^a queda un camarero de guardia; en cambio en las de 3.^a no queda nadie. Quise obligar a los bodegeros españoles a que hicieran este servicio en el «Córdoba», pero me dijeron que no siendo más que uno para cada dormitorio y teniendo que trabajar mucho durante el día y madrugar bastante al siguiente para empezar la faena, no podían velar durante las noches: comprendí que aunque montase con ellos el servicio no conseguiría resultado práctico alguno, y desistí. Pero como me preocupaban los dos dormitorios de mujeres de los que constantemente había que echar hombres, que con cualquier pretexto lo visitaban, conseguí que el Capitán dispusiese una guardia permanente a la entrada de la escotilla con marineros alemanes, y que se pusiesen también carteles, lo mismo en los departamentos de hombres que en los de mujeres, recordándoles la prohibición absoluta de que en aquellos lugares entrasen pasajeros de otro sexo, y conminándoseles con severas penas; y de este modo se logró someterlos, no sin resistencias y protestas, al régimen conveniente.

En este viaje iba el inspector, pero cuando no va, es seguro que en los locales que tienen la puerta abierta toda la noche han de pasar cosas de todo género, llegando la inmoralidad y el escándalo a límites extraordinarios, y de ello tengo referencias exactas. En el mismo vapor *Córdoba* no pudiendo entrar en los dormitorios, los escándalos tenían lugar en la misma cubierta, y como ninguno denunciaba a nadie, y la sorpresa no era fácil, ni tanta la vigilancia posible, no cabía intervención grande que en absoluto evitara aquel desorden. Solo había un recurso y era el de obligarles a encerrarse en sus dormitorios desde las 9 de la noche, y esta medida era dura, porque son muchos los inocentes que aprovechan las noches buenas para no asfixiarse de calor abajo, y prefieren pasárselas durmiendo en sus sillas al aire, o bajo los toldos, en la toldilla y en la cubierta; por



Cartel anunciador de la Compañía Nelson Line para Argentina y Brasil

**Los llamados
“arranchamientos” son
una de las más viles
explotaciones de que son
víctimas los emigrantes**

esa razón se les permitió seguir durmiendo arriba y se recomendó aumentar en lo posible la vigilancia. Júzguese así de lo que en condiciones ordinarias ha de ocurrir cuando no viaja a bordo un inspector.

Creo, por lo tanto, que sería de conveniencia grande exigir la vigilancia de dos sereños cuando menos, uno para proa y otro para popa, o españoles o extranjeros, pero dos hombres, en una palabra, que velen de sol a sol, debiendo recordar a este propósito que la masa de emigrantes, muy respetable por el número de individuos que la constituye, abunda en elementos discolos y levantiscos, dispuestos siempre a hacer lo que les viene en gana, riéndose de toda advertencia y pretendiendo hacer precisamente aquello que no está permitido; sin esa vigilancia son constantes los robos, los juegos prohibidos, el hacer café en los dormitorios con lámparas o alcohol, los bailes, cantos y jaranas, y otros excesos que ni pueden consentirse y que suceden irremediamente cuanto no hay quien lo impida»⁶⁸.



Cartel anunciador de las rutas hacia Brasil y el Río de la Plata de la naviera Nelson Line

68. SUMMERS, G. (1912). Memoria del viaje realizado a Montevideo y Buenos Aires en el vapor Córdoba.

¿TRIPULANTES POCO EJEMPLARES?

En su extenso informe sobre Tripulantes y emigrantes españoles en los buques extranjeros. Memoria de un viaje en el Spaarndam, el inspector Fernández Flórez detallada «lo que se observa a bordo»:

«Ya he anticipado mucho acerca de los servicios que prestan los Médicos, prácticamente, cocineros, etc. al emigrante español y de la manera que lo realizan. Da vergüenza oír lo que diferentes personas dignas de crédito cuentan respecto de ello. Hay médicos de los que no se sabe a bordo ni que existen; que se encierran en su camarote y no prestan servicio alguno. El médico de la tripulación es en este caso quien atiende a los emigrantes, si no se excusa pensando en que hay otro médico a quien corresponde hacerlo y entonces nuestros emigrantes van únicamente encomendados a la Divina Bondad.

El mismo médico que me acompaña este viaje procede un poco extrañamente a pesar de la coacción natural de mi presencia. Desde luego no hallé en él deseo alguno de ser útil y casi tengo la seguridad de que, de no ir yo, no le preocuparía. Comenzó este médico diciéndome que viajaba por placer de ver los países americanos y que no tenía interés alguno en la emigración. Como me viera precisado a decirle que durante el reparto de las comidas estuviese unos momentos en el comedor para poder saber si eran buenas y si el emigrante se quejaba, me respondió que su título de doctor no le permitía descender a tan bajos menesteres y mezclarse con los emigrantes; pero le permitía andar tres días sin afeitarse, no obstante mis indirectas que llegaron a ser bastante directas. Y su abandono en la manera de vestir no llegó a ser grave por las conversaciones que con él tuve sobre este particular. Además es hombre que se marea o dice que se marea para no tener que desempeñar servicio alguno, lo cierto es que muchos días se queda en la cama. Tiene cierto desvío para lo español por haber residido mucho tiempo en América.

Hay otros médicos que bajan al comedor sin zapatillas y sin cuello y esto, como queda dicho ya en otro lugar, se ve muy mal a bordo y es causa del alejamiento del «estado mayor» del buque que repercute indirectamente en el servicio.

Cuando los camareros, cocineros, etc., vuelven a España en buque distinto del que los llevó, lo hacen como pasajeros. Bien está cuando la compañía es otra, pero también se hace cuando el buque es de la misma compañía. Esto es arbitrario porque esa compañía les sigue pagando hasta su regreso a España y conviene aclararlo para conocimiento de todos.

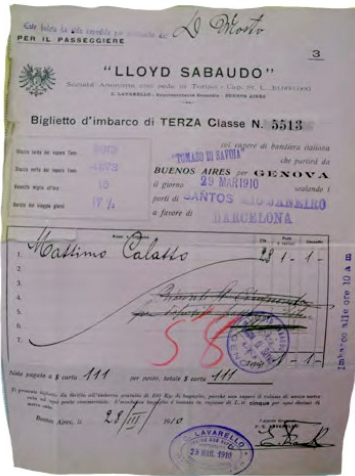
Además estos tripulantes-pasajeros están acostumbrados a separar en la cocina las mejores tajadas para ellos, con lo que cuando se le obliga a tomar la comida de tercera protestan e incitan al pasaje a la rebelión.

Prohíben los reglamentos de la *Holland America Line*, bailar a los tripulantes con el pasaje con excepción del Capitán, Médico y Comisario. Esta medida puede que sea un poco rigurosa pero no es el caso de discutirla aquí. Nuestro practicante se dispuso a bailar un día y fue reprendido por el Comisario, que alegaba que si le permitía bailar a él, tendría que permitirlo también a los otros tripulantes. El practicante se insolentó y amenazó al Comisario con la expulsión de la Compañía. Pero este caso no es único, y hasta un marmitón español se ha permitido hacerlo conmigo. Inmediatamente que les llame al orden y que conocieron que estaba dispuesto a castigarles variaron de conducta y el resto del viaje fue francamente feliz, procurando todos ellos esmerarse en el cumplimiento del deber para mejorar la nota que yo había de darles al regreso.

Todo prueba la insubordinación en que vive este personal que no quiere reconocer como jefes a los de a bordo, con los que no cuentan para nada. Así en un buque como el *Spaarndam* que solamente lleva un enfermero, no puede este hombre salir en los puertos de escala porque no queda nadie en la enfermería. El enfermero, la enfermera y el practicante español pueden, en cambio, pasearse cuanto deseen. Claro está que esto se ha de suavizar un poco porque el médico de tripulación ha

de auxiliar a sus servidores, pero de todas maneras no habrá de quedar la enfermería sin alguien que la atienda. Por otra parte prescinden hasta de las elementales y recomendables prácticas de educación. Acostumbrados los jefes de a bordo al saludo de los subordinados, han de echar de menos el de los españoles que únicamente llevarán su mano a la gorra cuando pase el Capitán. No hablemos de ofrecerse a prestar sus servicios cuando son muchos los enfermos o el trabajo en la cocina de las otras nacionalidades, ni de desempeñar aquellas otras faenas que realizan los de la nacionalidad del buque cuando no es mucho el trabajo, tales como pintura ¿Y cómo no ha de sentir hostilidad hacia ellos el Comisario o el Médico que ven a ese personal desligado de su respectivo mando?

El espectáculo es desagradable y es de desear que se termine. Hace falta dictar reglas que conduzcan a que las cosas marchen por otro camino. Es necesario que el que cumple a satisfacción con su deber encuentre algún premio y el que no, el castigo».



Billete de embarque en el vapor *Tomaso di Savoia* incluido en la memoria de viaje del inspector de emigración, Leopoldo D'Ozouville Bardou y Cruz Álvarez, 1910

Eran frecuentes los mareos provocados por el calor y por los propios movimientos del buque, así como otros trastornos corporales derivados de la humedad, la suciedad o los malos olores

8.9. LA VIDA COTIDIANA

A las variadas molestias provocadas por las deficiencias en las instalaciones del barco o debidas a la falta de atención de la tripulación, se añadían los inconvenientes inherentes a las largas travesías marítimas, durante las que eran frecuentes los mareos provocados por el calor y por los propios movimientos del buque, así como otros trastornos corporales derivados de la humedad, la suciedad o los malos olores.

En sus recomendaciones generales para la tutela del emigrante a bordo, Leopoldo D'Ozouville, a la vista del poco ejercicio que se hace a bordo, la aglomeración e inevitable contacto del pasajero, las elevadas temperaturas y la relativa escasez de agua potable, arremete contra la falta de higiene, ya que «si el emigrante se lava poco, o no se lava nunca, el dormitorio tiene mal olor y éste se hace inaguantable cuando algún perezoso, en lugar de ir al retrete, vierte aguas menores y mayores en el pavimento», pero sobre todo advierte sobre el mareo, mal endémico de las travesías.

Según él, el mareo reviste una gran variedad de formas: «a unos les desgarran las vísceras y les deja como muertos, a otros, más afortunados, no sólo les libra de la bilis que tuvieran, sino que incluso les abre el apetito. En cualquier caso, cuando el estómago está vacío, los esfuerzos del vómito producen sufrimientos atroces».

Este malestar tan común en quienes navegan no es desde luego nuevo. Ya el Licenciado Vidriera cervantino decía que el pasatiempo favorito de los marineros era «ver mareados a los pasajeros». Y aun antes, el sufrido Obispo de Mondoñedo, Antonio de Guevara, ya detalló los numerosos *privilegios* de la vida en las galeras del siglo XVI con el expresivo título de «El arte de marear».

En línea con el viejo dicho marino, según el cual no hay más remedio para el mareo que la sombra de una pared, D'Ozouville recomienda la posición horizontal, la conveniencia de fumar poco o nada y el oler o comer limones «que deberá llevar el emigrante a la mano porque a bordo escasean mucho, así como arrojar sobre un pañuelo, que se lavará enseguida, si el vómito es inevitable, para no contribuir aún más a corromper la atmósfera del dormitorio, y si el mareo no puede contenerse, se echará enseguida aserrín en el suelo».

En el viaje a bordo del *Formose*, durante los primeros siete días de la travesía, desde la misma salida del puerto de La Coruña, debido al oleaje y a la poca carga, los movimientos del vapor fueron tan fuertes y bruscos que difícilmente podía el pasaje sostenerse en pie. Los bandazos dificultaban la limpieza de los alojamientos de los emigrantes y los demás servicios del buque, y, añade Fernández Flórez, «a mí mismo me impedían de escribir».

Cuando el pasaje había dejado de sufrir este malestar, con apenas unos breves momentos de descanso en los puertos de escala para reponer sus fuerzas y sólo tres días después de la máxima

brusquedad en los movimientos del buque, otra molestia de consecuencias más graves arremete contra él, el calor:

«Se registraban en cubierta más de 30 °C de temperatura; los hierros abrasaban y los toldos filtraban el calor. Esta temperatura descendía a las doce de la noche a 24-25 °C, y más tarde, el descenso debía de ser mayor. Treinta grados de calor en una atmósfera cargada de humedad son verdaderamente insoportables, y en este caso se hacían aún más debido a que la brisa soplaba débilmente de popa quedando anulados sus efectos con la marcha del buque.

En los alojamientos, durante las horas del día en que no están ocupados por los emigrantes, aún se hace soportable la temperatura, pero cuando de noche se abarrotan de cuerpos sucios, sudorosos, permanecer en ellos es un suplicio».

Para protegerse del sol y ante la ausencia de toldos, en el *Caroline*, los emigrantes colgaban sus mantas en los cables que cruzan la cubierta, «donde desde los tambuchos, casetas, etc., sobre los que iban cerdos, gallinas, corderos y otros animales, recibía también el emigrante una lluvia de porquería».

La memoria del viaje realizado a bordo del vapor *Spaarndam* en plena temporada calurosa pone de relieve las molestias que a causa del calor sufren los emigrantes en el mencionado buque:

«El departamento número 4, que está situado en el centro del buque, es, por hallarse las escotillas situadas fuera de sus extremos, el peor ventilado. Por el centro de este departamento pasan los mamparos que cierran la cámara de máquinas y calderas, y la falta de material refractario al calor hace que las planchas de hierro que limitan la mencionada cámara se recalienten en forma tal, que la mano no puede permanecer mucho tiempo apretada contra ellas sin notar la sensación de la quemadura.

El piso de este alojamiento padece igual defecto; y por si ello pareciese poco para hacer más imposible la permanencia del emigrante en el local, en el entrepuente inmediato superior, se han instalado las cocinas que se encargan de proporcionar al techo, en algunas partes, la misma calefacción. Hay además camarotes por cuyo centro pasan gruesos tubos conductores de vapor, sin defensa alguna.

Los mamparos que cierran los camarotes, van de cubierta a cubierta dejando una insignificante abertura en la parte superior. Por esto los camarotes que quedan hacia la parte interior del buque son inhabitables. Además al traer estos buques, en el viaje de regreso, un gran número de toneladas de carga, que los sumergen hasta la línea de máxima carga, impide abrir los portillos de luz, lo que empeora la situación.

Se registraban en cubierta más de 30 °C de temperatura, los hierros abrasaban y los toldos filtraban el calor



Poster de la compañía de vapores italiana La Veloce

Los animales dificultaban la circulación por la cubierta

216

Por todo ello en el viaje que acabo de realizar, de los quinientos pasajeros que transportaba el buque, puede calcularse que unos doscientos dormían fuera de sus camarotes.

Como los cambios de temperatura fueron muy bruscos y como las cubiertas estaban constantemente bañadas por el mar, dado lo sumergido que venía el buque, y para evitar que durmieran en cubierta los emigrantes dispuse que aquellos emigrantes cuyo camarote no reuniese buenas condiciones pudieran utilizar el comedor para dormir, y algunas mujeres fueran acomodadas en las enfermerías que no se utilizaban».

Pero no siempre las dificultades de la convivencia se producen entre seres humanos. También plantea problemas la convivencia forzada con representantes del reino animal, pues como señala Díaz Barea, en 1912, ciertos caballos que viajaban en el *Amiral Jaureguiberry* «tenían el vicio de morder», por lo que hubo que cubrir con redes sus jaulas.

Además los animales dificultaban la circulación por la cubierta de este buque, «pues a la jaula para 12 equinos a proa y para 6 más a popa se unían un corral para los 10 bueyes cuya carne se destinaba a consumo del pasaje y el buen montón de metros cúbicos ocupados por las balas de heno destinadas a cama y comida durante la travesía de esta cabaña de 28 cuadrúpedos»⁶⁹.

En su memoria del viaje en el *Caroline*, Fernández Flórez aborda varios problemas de la vida cotidiana: el juego, las reyertas y los polizones.

Al parecer el juego se generalizó desde los primeros días de navegación y todos los esfuerzos del inspector para combatirlo, por sus terribles consecuencias entre los emigrantes, fueron ineficaces: «los emigrantes se esconden en las partes del buque menos frecuentadas y ponen sus vigías».

La reyerta se produjo a raíz de ser utilizadas las mantas, que conservaban el olor de la desinfección, para cubrir las mesas y evitar que los utensilios de comida resbalasen a consecuencia del mal tiempo. Esto provocó un incidente entre los mozos franceses y las mujeres, a consecuencia del cual fue herido un camarero francés, que dijo desconocer al agresor, aunque al parecer pudiese haber sido el marido de una de las mujeres. Días más tarde, un grupo de camareros franceses se dirigieron al mencionado marido y le maltrataron, lo que a su vez dio lugar a una protesta colectiva del pasaje emigrante que amenazaba con vengarse de los franceses. Menos mal que «gracias al ascendiente que sobre ellos me daba mi cargo pude evitar que el incidente pasase adelante», concluye el inspector.

69. DÍAZ BAREA, R. (1912). *Inspección en viaje. Memoria de la practicada a bordo de los vapores Amiral Jaureguiberry y retorno en el Malta de la compañía Chargeurs-Réunis*.

La nota sobresaliente en el orden interior la dieron 11 polizones encontrados a bordo, todos ellos de Tenerife y algunos menores fugados de su casa paterna.

«Estos polizones se negaban a trabajar y tanto por algún emigrante como por la tripulación se les acusaba de tomar parte en los muchos robos descubiertos a bordo. Entre las conversaciones particulares sostenidas con la oficialidad por una supe que se les había quitado, a los polizones, varios objetos entre ellos un reloj de oro, y que se proponían llevar a los muchachos a Francia para que fueran castigados por las leyes de aquel país que señalan una penalidad de tres meses para el encontrado a bordo sin billete, alegando que en España no se les imponía castigo alguno. También vi que se realizaba una cuestación para uno de los polizones, de unos 15 años para pagarle su pasaje. Por todo ello tuve que advertir al Capitán que, según las disposiciones vigentes, todo individuo encontrado en estas condiciones tiene que ser repatriado y es de cuenta de la Casa su manutención y viaje hasta España.

También en La Habana se especula con los polizones. Una mujer que venía a bordo pidió al Inspector que su hermano, que había viajado como polizón, no fuera devuelto a España, argumentando que un español domiciliado en aquel puerto se ofrecía a sacarlo de Tricornia a cambio de mil pesetas.

Cerca ya del puerto de la Habana el pasaje emigrante se quejó del trato dado por el personal de a bordo a los polizones. Decían que los niños eran ocupados en el carboneo, en las calderas. La oficialidad del buque negó este hecho. Interrogados separadamente los polizones todos ellos coinciden en sus declaraciones en lo que se refiere a que el más joven fue ocupado en las labores de carboneo de las máquinas, y también en que uno de ellos fue amenazado por un antiguo cantinero que actuaba como capataz. No hace mucho en el puerto de La Coruña un marinero de esta misma Compañía tiró al agua a un emigrante por creerlo polizón ocasionándole la muerte.

Para cerciorarme de todo pedí al pequeño polizón que me llevase al sitio donde trabajaba y me condujo sin vacilar en el trayecto, a las calderas del buque. Cuando me hallaba en este departamento un oficial me ordenó, con términos descorteses que pidiese permiso al Jefe de máquinas y que me retirase. Le hice saber que era el inspector de Emigración e insistió en que me retirara.

Ya en el puerto de la Habana, un emigrante me avisó de que a través de la puerta que cerraba a los polizones salían gritos pidiendo auxilio. Las precauciones de encierro se hacen precisas por cuanto la Legislación de estos países hace pagar grandes multas cuando los polizones escapan a tierra.

En el puerto de La Coruña un marinero tiró al agua a un emigrante por creerlo polizón, ocasionándole la muerte



Billete de pasaje de primera clase a Buenos Aires en el vapor *Reina Victoria Eugenia*, de la Compañía Trasatlántica Española, 1919

Muchos de los barcos autorizados para el transporte de emigrantes, tras tomar el pasaje de los puertos españoles, continuaban recogiendo su rentable carga humana en los puertos de Portugal

Me trasladé a aquél lugar donde ya se hallaban el primer oficial y el Comisario y unos marineros que se ocupaban en desatracar la puerta. La luz había sido apagada desde fuera. El lugar era un pequeño pañol lleno de cuerdas y con un denso olor a brea; para airearse, tenía un ventilador de unos 20 centímetros, no orientados al viento. En el centro de este departamento, había una pequeña escotilla cuya tapa se hallaba levantada y fuertemente sujeta con cuerda alrededor de la escotilla solo quedaba un espacio de dos cuartas de ancho para los 11 polizones. Estos se quejaban de asfixia y uno de ellos había caído por la escotilla, los más pequeños lloraban. Sacado al exterior el que había caído, parecía desmayado y estaba empalidecido; en su boca había espuma. Cuando llegó el doctor, se había reanimado. En la espalda presentaba arañazos que no puedo decir si eran de la caída o si se los había causado de otro modo. El doctor dijo que no tenía nada»⁷⁰.

8.10. LOS COMPAÑEROS DE VIAJE

«Entre el total de pasajeros se distinguen por su suciedad los árabes que van alojados en departamentos separados».

Esta frase de Fernández Flórez muestra de forma palpable la opinión que sobre los emigrantes de otras nacionalidades, etnias o religiones tenía el colectivo de inspectores de emigración, hombres al cabo, como todos, fruto de su formación, de su profesión y de sus circunstancias.

Tras esa consideración general, el inspector prosigue afirmando que en general, la masa de emigrantes es de una incultura grande. Los pocos que se han preocupado de leer las instrucciones de la cartera, interpretan la ley a su manera: «coaccionan y amenazan, ignoran sus verdaderos derechos y no reconocen ningún deber; no están obligados a nada. Se quejan de la suciedad, pero no dejan de orinarse fuera de los recipientes y de tirar los restos de las comidas donde les es más cómodo».

Numerosas son las protestas de los emigrantes durante las travesías, algunas fundadas, otras no y muchas con sobrada razón. En el vapor *Caroline*, por ejemplo, «entre el pasaje emigrante y la tripulación se formó una corriente de antipatía que casi constituyó una verdadera cuestión de nacionalidad. Los franceses, disgustados por los trabajos que tenían que realizar y las penas impuestas, y los emigrantes por tener que adquirir todo a fuerza de protestas, se llegaron a odiar mutuamente; haciéndose entre ellos una separación que no había visto en ningún otro barco donde casi siempre suelen convivir».

70. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1926). *Memoria de un viaje en el vapor Caroline*.

La condición de los emigrantes a bordo de estos buques donde ni siquiera se cumplen los requisitos legales es verdaderamente lamentable, «especialmente, la de aquellos que, habiendo recibido cierta educación se encuentren, por escasez de recursos, obligados a una larga convivencia con gentes que carecen hasta del hábito de aseo. Por esta razón sería recomendable la división en camarotes, instalación poco cara, que permite al individuo hacer presión sobre sus compañeros de viaje y hasta imponerles algo de sus costumbres y que permite, en último caso, al Capitán del buque, depararles mejores compañeros. También resultaría beneficiado el emigrante en cuanto a la evitación de los robos, ya que hoy se da el caso de que no puede separarse de sus maletas»⁷¹.

Mención especial merece en las memorias inspectoras la convivencia con los emigrantes portugueses, pues muchos de los barcos autorizados para el transporte de emigrantes, tras tomar el pasaje de los puertos españoles, continuaban recogiendo su rentable carga humana en los puertos de Portugal. La circunstancia de haber transportado el buque *Samara* a 784 emigrantes portugueses mueve al inspector Julio Lissarrague a extenderse sobre sus condiciones como compañero de viaje casi obligado del emigrante español.

En la fecha en que Lissarrague emite su informe, 1913, la emigración gratuita (subvencionada por el Gobierno) al Brasil había aumentado de manera considerable, y los buques partían de los puertos de Leixoes y Lisboa totalmente ocupados, en su mayoría por «matrimonios jóvenes con hijos, cuyas edades oscilan entre 10 y 8 años abajo».⁷²

El diferente criterio de cómputo de las edades para la ocupación de plazas completas entre los reglamentos español y portugués da lugar a que embarquen más emigrantes de los que corresponden a la capacidad asignada al buque.

En el caso concreto del *Samara*, embarcaron en Leixoes y Lisboa 784 personas, que según el reglamento español ocupaban 620 plazas completas, pues se cuentan como «enteros» a los mayores de 10 años —537—, como medias plazas a los de 2 a 10 años —164— y gratis a los menores de 2 años —83—. Para el Reglamento portugués en cambio los embarcados ocupaban «sólo» 583 plazas completas: 516 enteros, mayores de 12 años, 90 medias plazas, de 12 a 7 años, 88 de un cuarto de plaza, los de 7 a 3 años, y 90 gratis, de menores de 3 años.

Así pues, hay una diferencia de 37 plazas para el mismo número de personas, según uno y otro reglamento. O lo que es lo mismo: «si a la salida del último puerto español quedan 620 plazas libres, al tocar en un puerto de Portugal pueden convertirse en 657».

El cuadro de miseria que presentan los emigrantes portugueses se retrata en sus semblantes, vestidos y equipajes y, sobre todo, en el extraordinario número de niños

71. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1926). *Memoria de un viaje en el vapor Caroline*.

72. LISARRAGUE, J. (1913). *Memoria de un viaje en el vapor Samara*.

Para el inspector en viaje, esta circunstancia revierte en un perjuicio evidente para el emigrante español, pues aunque respeten su cama o litera, el espacio en cubierta queda reducido y el número de personas por alojamiento y para el uso de todos los servicios del buque es mayor.

El objeto principal de su discurso es examinar el emigrante portugués como compañero de viaje.

Para Lissarrague, el cuadro de miseria que presentan los emigrantes portugueses se retrata en sus semblantes, vestidos y equipajes, en los incidentes a que da lugar su embarque y, sobre todo, en el extraordinario número de niños que forman parte de estas expediciones, todo lo cual predispone desfavorablemente desde el primer momento, y en el curso de su informe se puede ver que estas apreciaciones iniciales son una realidad en la vida íntima durante el viaje:

«Invitado por el capitán, lo acompañé en su visita diaria a los alojamientos portugueses, y la impresión sacada fue tristísima. Sin separación alguna, hacinados hombres y mujeres y en estado de suciedad increíble, produce una sensación mezcla de lástima y repugnancia que no acierto a describir.

«Durante la travesía fallecieron una niña y dos niños de 6, 4 y 3 años respectivamente; sin poder juzgar las causas, culpo en gran parte de su muerte a descuido de los padres, pues debo advertir que los tres dejaron de existir al poco tiempo de presentarse el médico: lo raro es que no hayan ocurrido más desgracias pues en su mayoría embarcan ya enfermos y famélicos.

Tuvieron lugar también dos nacimientos, y terminaré relatando uno de ellos, porque pinta la manera de ser de estas gentes. Al pasar la revista de inspección con ausencia total de emigrantes en los alojamientos, determinación que se tomó durante el día para conservar su limpieza, vimos no sin asombro, se trataba de una mujer que con toda facilidad había dado a luz a la una de la madrugada, sin que nadie, a excepción de su marido, hubiese tenido la menor noticia del suceso; trasladada a la enfermería, y asistida con toda solicitud por el médico, desapareció al día siguiente, aprovechando la primera oportunidad de encontrarse sola».

Ello no obsta para que también se hagan constar en los informes los avatares de la emigración lusa, como hace el inspector Cano al reflejar en su memoria del viaje realizado en el *Irassim* en 1912, la defunción de un emigrante portugués, a consecuencia de fiebre biliosa, cuyo cadáver, «previas las formalidades de rigor, fue arrojado al mar»⁷³.



Cartel de la compañía Royal Mail Steam Packet, anunciando sus viajes a Sudamérica

73. CANO, F. (1912). *Memoria del viaje en el vapor Irassim*.

8.11. LOS EMIGRANTES DE TIERRAS LEJANAS

La emigración de origen turco y balcánico es tratada de manera profusa por el inspector Gamboa en su viaje a Buenos Aires a bordo del vapor Columbia de la compañía Austro-americana de Trieste, en 1913:

«De entrada, la presencia de un numeroso pasaje emigrante turco y de los países balkánicos [sic], que sin orden ni concierto campaban por sus respetos, alertó al inspector de las dificultades que tendría que vencer durante la navegación para evitar roces entre ellos y los españoles. El mismo día de la salida por la mañana, unos españoles armaron una mesa de las que hay en cubierta para los emigrantes y a los pocos momentos se presentaron unos griegos, que a viva fuerza trataron de quitársela:

«Los españoles se defendieron y llegaron a amenazar a los extranjeros con un revólver y armas blancas, que sin duda ocultaron en sus equipajes al embarcar y a no ser la casual intervención del primer oficial del buque hubiésemos tenido que lamentar alguna desgracia.

En vista de la poca fuerza moral del Capitán sobre los emigrantes y aún sobre sus subordinados y en previsión de que pudiese ocurrir un grave conflicto entre españoles y extranjeros, le propuse la separación tanto en los sollados como en las cubiertas, a lo cual se negó alegando que no lo creía necesario y que si tal hacía reclamarían los emigrantes embarcados en Trieste y Patras, que por ser los primeros ocupaban los mejores puestos y que como en Austria y Grecia no existe Ley de emigración era difícil hacerles comprender que debían obedecer.

Así las cosas, el día 19 poco después de la comida a las 6 ½ de la tarde, oí gritos que partían de proa como si el orden se hubiese alterado gravemente, dirigiéndome (sic) precipitadamente, desde el puente bajo donde me encontraba hacia proa lugar del suceso. Al bajar me encontré con el Capitán que tranquilamente jugaba al ajedrez, invitándolo a que me acompañase, como así lo hizo, siéndonos difícil llegar al lugar de la pelea por impedirlo los emigrantes que en tropel con mujeres y niños venían asustados hacia popa.

Una vez en la cubierta de proa y en un rincón donde está instalado un lavadero para enseres del rancho, vimos doce o catorce extranjeros en quienes reconocimos a los griegos que habían desobedecido días antes las órdenes del Capitán y que armados con toda clase de objetos, vineras, botellas, cacharros, pedazos de mesas y bancos etc., golpeaban a dos españoles, uno de ellos caído en cubierta, siendo auxiliados éstos por nuestros compatriotas que desde el castillo arrojaban al grupo formado por los griegos toda clase de objetos.



Cartel de la naviera Norddeutscher Lloyd

El vapor *Valbanera*.
Museo Marítimo de Barcelona



Con exposición de la propia vida, el Capitán y yo, nos echamos sobre el grupo para separarlos, pudiendo al fin imponernos y que cesase el tumulto, dedicándonos a hacer conducir al hospital a los heridos, que resultaron ser seis griegos con heridas contusas en la cabeza, así como el Contramaestre del buque herido en la frente y los españoles Ricardo Giménez Navarro de 36 años de edad natural de Serón (Almería) y Domingo Sola Rubio de 42 natural del mismo pueblo, el primero con erosiones en las regiones nasal, labial y frontal y contusiones con esquimosis (sic) en diferentes partes del cuerpo y segundo cuñado del anterior, con fracturas del radio y de la costilla izquierda.

En vista de la excitación de los ánimos que existía entre los extranjeros y españoles ordené al Capitán que inmediatamente hiciese la separación de unos y otros, replicándome que ya era de noche y mejor sería al siguiente día, insistiendo yo en que se hiciese enseguida a lo que accedió.

De las averiguaciones que hice después de la pelea deduje la convicción de que el origen de la colisión fue motivado por el grupo de los griegos que, en número de 14 embarcados en Trieste, desobedecieron al Capitán el día que ordenó se alternase en las mesas para comer, instando yo para que pusieran en barra a los principales cabecillas y aún a todos los 14 foragidos (sic), resistiéndose aquél a tomar medida de ninguna clase, hasta que no averiguase al siguiente día de quien había partido la agresión.

Le hice ver la imprudencia que cometía dejando en libertad durante la noche a los que indudablemente eran culpables y me contestó que bajo su responsabilidad los dejaba libres. Insistí en mis pretensiones al mismo tiempo que le hice presente el hecho, que una vez verificada la separación en los locales y cuando Ricardo Giménez fue al sollado número 1 a buscar su chaqueta, fue agredido de nuevo bárbaramente por aquella partida de bandidos griegos que la emprendieron con él a puñetazos pitos y patadas, arrancándole el vendaje de la cabeza y salvándose por la oportuna intervención de un griego que contuvo a los compañeros, conduciéndolo a cubierta. A pesar de esto, no consideró el Capitán llegado el momento a tomar una determinación violenta como él decía.

Al siguiente día el expediente que por conducto del Sr. Cónsul de España en Río de Janeiro remití al Excmo. Sr. Presidente del Consejo Superior de Emigración, de cuyo expediente, se desprende de una manera clara, que el hecho que nos ocupa fue una bárbara y cobarde agresión de los griegos embarcados en Trieste, que en cuadrilla de 14, a las órdenes de uno que hacía de capo, se dirigían a S. Pablo a cortar maderas, pues tanto por la declaración de Giménez como por la de su cuñado Sola y la muy importante del Maestre de víveres de a bordo, que fue quien primero acudió, se comprueba que en el momento de ser agredido injustamente por el griego Sfoarteli, se encontraba solo el Giménez, siendo en aquel momento sujeto por el cuello y apretada fuertemente la garganta contra el borde de la pila de hierro de lavar platos, por dos o tres de los griegos que ocupaban las mesas colocadas sobre la escotilla de proa, que fueron precisamente los que desobedecieron al Capitán cuando éste dio la orden de alternar en ellas.

Como en aquel momento quedó anulado el principio de autoridad a presencia de todos los emigrantes, se hicieron dueños de la situación aquellos 14 bandidos, que no otro nombre merecen, que imperan por sus respetos desde la salida de Trieste, llegando hasta agredir al Contramaestre del buque al día siguiente de embarcar y provocando constantemente reyertas con sus compañeros de viaje, sin que hiciesen el menor caso de las amonestaciones del Capitán, que dos veces tuvo que llamarles al orden antes de la llegada a Almería amenazándoles con castigos que nunca llegó a imponer.



Anuncio de cruceros de la Hamburg American Line



Cartel de la compañía francesa Société Générale de Transports Maritimes à vapeur

Estos hechos me los han manifestado los oficiales del buque y el propio Capitán que a mi presumir el día 12, siguiente de la salida de Almería, amonestó y amenazó con castigar a tres o cuatro de aquellos por la misma causa de las mesas. Con todo el lujo de datos que he expuesto no consideró el Capitán llegado el momento a poner en la barra a ninguno de aquellos salvajes. Si no lo hizo cuando agredieron a su Contramaestre ¿cómo lo iba a hacer por maltratar a un emigrante?

Estos gravísimos hechos han podido evitarse, si como hago constar en el acta que levanté el mismo día 19, el Capitán hubiera designado personas de energía (que por cierto no había a bordo) dedicadas exclusivamente a mantener el orden en todo momento y sobre todo si se hubiera hecho obedecer el día que dio la orden de alternar en las mesas, castigando a los díscolos griegos. Estoy seguro que si en aquella ocasión se castiga la desobediencia, haciendo cumplir la orden a toda costa al propio tiempo que se les obligaba a desalojar las repartidas mesas a aquellos 14 individuos, se hubieran evitado las lamentables nuevas del día 19.

Insistí nuevamente en que por lo menos al que empezó la pelea empujando al Giménez, ensuciándole los platos al mismo tiempo, lo pusieran en barra, cuyo individuo ha sido reconocido entre varios como el autor del empujón cuando Giménez lavaba sus platos, siendo a su vez éste reconocido por el griego, como el español que estaba en la pila cuando él iba a lavar los suyos.

Me prometió el Capitán que antes de llegar a Río de Janeiro lo detendría para ponerlo a disposición de las autoridades austríacas en aquella capital por tratarse de un hecho común ocurrido a bordo de un buque austríaco, pero ni lo detuvo en Río de Janeiro, ni en Santos, ignorando porqué la policía no lo hizo al tener conocimiento de los sucesos, por mi oficio que pasé al Jefe del Puerto, así como también lo hice al Sr. Cónsul de España en Río de Janeiro.

Demuestra el abandono más absoluto respecto al mantenimiento del orden en este buque el hecho de que cuando ocurrió la colisión estaban aferrando los toldos de proa el Contramaestre y varios individuos de la dotación, acudiendo a separarlos solamente el primero, que ni aun por verle herido acudieron los marineros en su socorro, retirándose el mismo al hospital y, a no ser por la intervención del Capitán y del que suscribe, no sé la importancia que hubiera llegado a alcanzar aquella pelea, pues los españoles que estaban en el castillo se disponían a bajar y no pocos tenían armas que recogimos (sic) después.

A cuantas peticiones hice al Capitán desde el primer día de mi embarco, para que en cada ambiente estuviese constantemente un hombre de reconocida energía para mantener el orden y evitar en su origen cualquier disturbio que pudiera devenir, me contestó

que ya estaba guardado el orden con el marinero del lugar que constantemente estaban ocupados en sus faenas por las cubiertas. Ya hemos visto el resultado que dieron estos guardadores del orden, que tampoco fueron capaces de evitar que mientras se hacía la separación de españoles y extranjeros, éstos arrojaron al agua cuantos objetos, pertenecientes a aquellos, encontraron a mano, como sillas de lona, los pequeños bultos de mano que tenían en la cubierta, de cuyo hecho me hizo una reclamación por escrito que afortunadamente remití al Consejo, el emigrante Juan José García, comprobando yo su exactitud poco después.

Por si fuesen pocos los datos anotados para dar idea de la indisciplina y desorden existente en este buque, añadiré uno más. Después de conseguir a duras penas, con tanta resistencia por parte del Capitán, la separación de los emigrantes, perjudicándose los españoles que quedaron reducidos a la cubierta de popa solamente y cuando todo estaba tranquilo, aparecieron ocupando dos o tres mesas de esa cubierta unos veinte extranjeros, de lo cual se quejaron los españoles con sobrada razón, pues si ya era reducido por demás su espacio disponible en cubierta, se reducía aún más si allí iban los extranjeros.

Hice la reclamación al Capitán y este ordenó al comisario que echase de la cubierta aquella a todos los que no fuesen españoles, pero no debió cumplir la orden, por cuanto al siguiente día me presentaron nueva reclamación los españoles advirtiéndome, que de no desalojar aquella cubierta los veinte extranjeros que en ella había les obligarían a hacerlo por la fuerza.

El Capitán dio la orden entonces al primer oficial y fue preciso mi presencia para que aquella gente desalojase, pues no estaban muy dispuestos a obedecer y lo mismo ocurrió con unas andrajosas mujeres turcas, que se metieron con sus equipajes en el sollado de mujeres, echando de sus literas a unas españolas que a no ser por mi intervención personal no hubiesen obedecido, no siendo tampoco atendida mi petición de que constantemente estuviera de guardia un marinero para evitar que los de una cubierta pasasen a otra.

Pero aún hay más; después de hecha la tan repetida separación, he visto, y conmigo el Capitán una tarde, que los emigrantes extranjeros se bañaban en las pilas de lavar los platos, de lo cual me quejé al mismo a pesar de que allí no tenían que lavar sus enseres españoles, pero un atentado tal a la higiene y al pudor no lo podía consentir, pues lo hacían completamente desnudos sin respeto a sus mujeres e hijos y cuando aún no se había puesto el sol, en plena luz, enterándome después por referencias de los españoles, que eso mismo lo habían hecho algún día antes de separarlos».



Cartel anunciando la salida desde Cádiz a Montevideo y Buenos Aires del *Valbanera*

8.12. POR ÚLTIMO... LOS NAUFRAGIOS

Las condiciones de las travesías eran duras y no eran infrecuentes a bordo la enfermedad y la muerte, pero en ocasiones el océano se llevaba a las profundidades la vida de todos los pasajeros y tripulantes de algún infortunado buque.

Aunque las memorias de los inspectores no mencionan incidentes de naufragios durante sus viajes, es ineludible aludir de forma somera a algunos de los episodios más luctuosos de las travesías migratorias de esos años.

En la madrugada del 5 de mayo de 1916, las calderas del *Príncipe de Asturias*, vapor de la compañía Pinillos Izquierdo botado dos años antes en los astilleros *Russel & Co.* de Glasgow, estallaron al colisionar con un arrecife sumergido en Punta Pirabura, Ilha de São Sebastião (Brasil). En apenas 10 minutos el barco naufragó, arrastrando al fondo del mar un número indeterminado de pasajeros, las 12 estatuas de bronce destinadas a constituir el Monumento a «La Carta Magna y las Cuatro Regiones Argentinas» en el Parque Palermo de Buenos Aires y una carga de minerales, vino y 40.000 libras esterlinas en oro.



El vapor *Valbanera* atracado en puerto 24 horas antes del naufragio

Postal en color del vapor *Valbanera*

Según los datos oficiales hubo 445 muertos y 143 supervivientes, pero nunca se encontró la lista del pasaje y los escasos cadáveres recuperados fueron enterrados en el cementerio de la ciudad de Santos⁷⁴. Para algunos investigadores sin embargo la cifra de fallecidos habría de elevarse hasta 600, la mayor parte de ellos poseedores de billetes baratos, es decir emigrantes, y polizones⁷⁵.

Aunque se ha especulado con otras causas, como un torpedo británico o la relajación provocada por la celebración del domingo de carnaval a bordo, lo más probable es que el fatal accidente fuese debido a la escasa visibilidad y al aparato eléctrico de la tormenta desatada en las costas de Sao Paulo.

74. VILLARRUBIA MAUSO, P. (2016). 1916: *El 'Titanic' español: la historia oculta del naufragio del Príncipe de Asturias*. Ed. Stella Maris, Barcelona.

75. SILVARES, J. C.; L. F. ARANHA MOURA (2006). *Príncipe de Asturias. Misterio de las profundidades*. Magma, Editora cultural, Sao Paulo.



Portada del Diario de Pontevedra informando del hundimiento del vapor *Santa Isabel*, de la Compañía Trasatlántica Española, 1925

Otro de los episodios más negros de la historia de la emigración por vía marítima es el naufragio del *Valbanera*, también de la naviera Pinillos Izquierdo. El buque, así bautizado, aunque con una ligera errata, en honor de la riojana Virgen de Valvanera de la que era devota la familia armadora, tenía 122 metros de eslora y también había sido construido en Glasgow, en los astilleros *Connel*, en 1906.

Una noche imprecisa de septiembre de 1919, el *Valbanera*, en ruta entre Santiago de Cuba y La Habana con casi 500 personas a bordo entre pasaje y tripulación, naufragó en los cayos de Florida, en el Bajo de la Media Luna, tras ser sorprendido por un temible huracán sin poder encontrar refugio en el puerto habanero. Los sueños de 488 humildes emigrantes (canarios en su mayoría) que buscaban en Cuba su particular tierra de promisión se hundieron para siempre en el fondo del mar. Quienes por miedo o por azar desembarcaron en Santiago y decidieron hacer el resto del viaje por tierra, salvaron la vida.

El misterio envuelve la suerte del llamado «Titanic de los pobres», pues nunca pudieron recuperarse los cuerpos de los naufragos. El caza-submarino de la marina estadounidense que primero inspeccionó el lugar del naufragio, cuarenta millas al oeste de Cayo Hueso, sólo encontró el casco vacío del buque, recostado sobre la arena del fondo y la cabeza suelta de un hombre, «único resto tangible de lo que pudo suceder con el *Valbanera*»⁷⁶.

Otros barcos consiguieron soportar los embates del mar, pero la resistencia de la nave no siempre significó la supervivencia del pasaje, convirtiéndose la bodega de alguno de ellos en un gigantesco cementerio para no pocos emigrantes:

«En 1912 en el vapor francés *Italie* a la llegada al puerto de Santos (Brasil) se descubrió que varias decenas de españoles habían muerto en el trayecto y otros doscientos desembarcaron enfermos. En dicho flete viajaron 1.566 emigrantes españoles desde Gibraltar totalmente hacinados y sin condiciones sanitarias»⁷⁷.

Años más tarde, el naufragio del vapor de la compañía *Navigazione Generale Italiana Principessa Mafalda*, el 25 de octubre de 1927, acaecido en las costas del Brasil y en el que fallecieron 386 personas (107 tripulantes y 338 pasajeros, entre ellos varios españoles) hizo temblar la Bolsa de Seguros Marítimos de Londres y tuvo repercusión en la legislación migratoria española⁷⁸.

76. GARCÍA ECHEGOYEN, F. J. (1997). *El misterio del Valbanera*. Aguilar, Madrid.

77. LLORCA BAUS, C. (1992). *Los barcos de la emigración 1880-1950*. Alicante.

78. *Nuestra Emigración*, 1928, n.º 12.



Desembarco de emigrantes en el puerto de Montevideo

9.

RECIÉN LLEGADOS

«El recuento, desembarco de su miserable equipaje, transbordo al tren, etc. impresiona dolorosamente, y todo conduce a pensar, viendo su falta de libertad a la llegada al puerto de destino, que desde el momento en que de ellos se hace cargo la agencia han pasado a la categoría de esclavos.

JULIO LISSARRAGUE.
Memoria de un viaje en el vapor Samara. 1913.

Como se lee en este categórico párrafo, las calamidades y las penalidades sufridas por los emigrantes durante la travesía no terminaban a la llegada al puerto de destino. Todas las esperanzas depositadas en una nueva vida comenzaban a desvanecerse, la mayoría de las veces, incluso antes de su entrada al interior del país.

Los campos de internamiento contruidos para atender y filtrar las grandes oleadas de inmigrantes que llegaban casi diariamente al continente americano, como los de Tricornia en la Habana, la Hospedería de inmigrantes en Sao Paulo, la Hospedería de La Isla de las Flores en Río de Janeiro, la Hospedería de inmigrantes de Nueva Orleans, o el Hotel de emigrantes en Buenos Aires, eran casi siempre la primera imagen, no siempre halagüeña, que el recién llegado recibía de su soñado destino.

Los términos en que se realiza el desembarque de los emigrantes en los puertos y las condiciones que éstos encuentran a su llegada, según palabras del inspector Juan de los Mártires, eran tales que «estaban lejos de gritar esperanzados ¡tierra!, como Rodrigo de Triana, al avistar el territorio americano, tales eran su cansancio de la travesía y sus penurias para desembarcar una vez atracado el buque.

Algunos emigrantes además no llegan a pisar la tierra prometida, como le sucedió al pasajero del *Reina Victoria Eugenia*, Elías Codina Ramos, embarcado en Almería y que al llegar a Buenos Aires fue rechazado por el médico del Departamento de Inmigración por padecer tracoma y quedó a bordo del buque para ser repatriado»¹.

Llegados al puerto de destino, el desembarque de los pasajeros de tercera era controlado por las autoridades de los respectivos Departamentos de Inspección de inmigración del país, por medio de un Delegación compuesta, por lo general, por un funcionario del Departamento de inmigración, otro de la Prefectura marítima y un empleado de Sanidad². Tras la correspondiente inspección sanitaria y comprobación de los pasajeros a través de la lista que debía elaborar y entregarles el capitán del barco, se procedía al sellado de los visados de entrada y, en su caso, su inclusión previa en los campos de internamiento hasta su entrada definitiva al país. El tiempo de permanencia de los inmigrantes en estas instalaciones era variable según el caso, y, por regla general, no excedía de «dos o tres días; pero puede, sin embargo, en casos extraordinarios o de fuerza mayor, elevarse hasta ocho»³.

Un penúltimo escollo en sus penalidades: la frecuente práctica de los transbordos en puertos de escala a conveniencia de las rutas y planes de transporte de las compañías navieras

1. MÁRTIRES, J. DE LOS. (1926). *Viaje de inspección en el Reina Victoria Eugenia*.

2. AZCONA PASTOR, J. M./GARCÍA, I./GIL DE BIEDMA, A. Y MURU RONDA, F. (1992). *Historia de la emigración vasca a Argentina en el siglo XX*. Amerika eta Euskaldunak/América y los vascos. Servicio central de publicaciones del Gobierno vasco, Vitoria-Gasteiz.

3. D'OUVILLE, L. (1916). *Un viaje al Brasil: información acerca de la situación de los emigrados españoles en los estados de Pará y Amazonas y zona de trabajos del ferrocarril de Madeira-Mamoré*.



Hotel de Inmigrantes de Buenos Aires. Biblioteca Nacional de Argentina

Estos campos de internamiento, también denominados Hoteles y Hospederías, constituían una parada obligatoria para todos aquellos que no llevaran consigo un contrato de trabajo o alguna credencial o carta de llamada de algún organismo que avalara su entrada al país. Por ello, «la inmensa mayoría de los emigrantes son portadores de cartas de recomendación (...) dándose el penoso caso de oír de algún rechazado, el lamento ¡cómo no traigo carta!...»⁴. También eran recluidos todos aquellos a los que se les detectara alguna enfermedad contagiosa.

Las penalidades del desembarque, las lamentables condiciones higiénicas, la escasez de comida, la actitud del personal, el maltrato recibido por los emigrantes y, en general, el sistema carcelario de estos centros fueron objeto de denuncia en muchos de los informes de los inspectores en viaje.

4. Cabronero, J. (1928). *Memoria del viaje realizado a bordo de los vapores Lafayette y Alfonso XIII*.



Reconstrucción del tren que llevaba a los emigrantes desde el puerto de Santos a Sao Paulo. Memorial do Imigrante de Sao Paulo (Brasil). Fotografía de J. Rodher

Así concluye D'Ozouville: «Yo, que varias veces he visitado, y hasta sin previo aviso, los establecimientos análogos de Ellis-Island en Nueva York, el de San Pablo, el de Tricornia, en la Habana, y los hoteles antiguo y moderno de Buenos Aires, creo firmemente que distan mucho de estar todo lo realmente administrados que debieran».

9.1. HOSPEDERÍA DE INMIGRANTES DE SAO PAULO

Muy detallado, claro y contundente es el informe que realiza el inspector Ángel Gamboa en 1910 sobre la llegada de los inmigrantes españoles a la Hospedería de San Pablo, en la ciudad brasileña de Santos, y de su tratamiento como si fueran esclavos o secuestrados⁵:

5. Gamboa, A. (1910). *Situación de los emigrados españoles en el Brasil*.



Grupo de inmigrantes en el patio de la Hospedería. Departamento Estadual do Trabalho. São Paulo. 1915

Llegados al puerto de destino, el desembarque de los pasajeros de tercera era controlado por las autoridades de los respectivos Departamentos de inspección de inmigración del país

«A la llegada a Santos, atracan los buques que conducen emigrantes a un muelle sobre el cual está formado, listo para marchar, el tren que ha de conducir a aquellos a San Pablo. A recibirlos a bordo acuden el inspector de Inmigración de Santos, con un empleado de la casa introductora y después de recojer (sic) una relación nominal de los emigrantes que van con pasaje (sic) pagado por el Estado, y con asistencia del Comisario de a bordo se procede al desembarque por lista y en condiciones tales, con tal desconsideración y tan notorio olvido de todos los respetos, que ello basta por sí solo, para presumir en términos generales, que no habrá vejación a que no estén expuestos, cuando menos, los desdichados que acogidos (sic) a la emigración gratuita, llegan al país.

Tendida una plancha del vapor al muelle, a unos dos metros del tren, el lado externo de aquella está cubierta por una compacta fila de hombres cuya misión es, a la vez que impedir la comunicación de los emigrantes con las gentes de fuera, arrebatar (y empleo esta palabra por ser la apropiada habida en cuenta la violencia con que se practica esta operación) a éstos los bultos (maletas, sacos, etc.) que llevan a la mano, y depositarlos en el furgón de equipages (sic); operación que realizan sin miramiento alguno, bruscamente, sin explicaciones de ninguna clase y que pacientemente toleran los emigrantes,

más que por humildad, mal avenida con nuestro carácter nacional, por la natural sorpresa que les causa aquella inesperada acometida y también por el natural encogimiento de quien no habiendo salido jamás de su aldea llega a un país extraño, después de un largo viaje, donde no halla nada que le sea familiar.

Una vez en el tren, que se compone de vagones corridos, en número necesario para conducir toda la expedición; cerradas con llave las puertas de los coches; abiertas las ventanillas de los mismos lo estrictamente preciso para la ventilación y bien guardadas las plataformas de los coches por funcionarios oficiales, pónese en marcha el convoy en dirección a San Pablo y no emplea ordinariamente menos de tres o cuatro horas en efectuar el recorrido, no porque la distancia desde Santos requiera todo ese tiempo, sino porque esos trenes de emigrantes, considerados de categoría inferior, han de dejar paso franco a todos los demás.

Bajo la estrecha vigilancia de los empleados, para evitar que los emigrantes puedan comunicar con nadie, se realiza el viaje hasta la Hospedería de Inmigrantes de San Pablo, donde se detiene el tren, en un andén que el citado edificio tiene con una puerta de acceso que solo se utiliza en estos casos, pues la principal se halla en otro frente. Acaba de evidenciarse aquí el secuestro en que los emigrantes son conducidos: desde cada uno de los costados opuestos del edificio, en sentido perpendicular al mismo, hasta el otro lado de la línea de ferrocarril hay dos altas y sólidas vallas con puertas sobre la vía que se abren para dar paso a los trenes, los cuales, al cerrarse aquellas, quedan aislados, en absoluta incomunicación, de modo que los inmigrantes no pueden salir del andén sino es para entrar en la Hospedería.

En la especial disposición de ésta se nota, a primera vista, que ha influido poderosamente el propósito de mantener al inmigrante en la más completa incomunicación, verdaderamente secuestrado, como puede asegurarse que está desde el momento mismo de su llegada a Santos. En efecto: el edificio, que es vastísimo y tiene las apariencias de un cuartel, está totalmente rodeado por un muro de bastante altura y la puerta de acceso a una especie de patio amplísimo en cuyo centro está la Hospedería, es una verja de hierro, cubierta con planchas del mismo metal hasta una altura mayor que la necesaria para ocultar completamente el interior a las miradas de los transeúntes.

No me parece ocioso consignar estos detalles en cuanto sirven para que se forme idea del exquisito cuidado que se pone en evitar que los inmigrantes comuniquen con nadie. Y excusado me parece consignar que de ninguna manera se consienten visitas de amigos, ni paisanos, ni parientes. Las precauciones para evitar el acceso a la Hospedería son tan rigurosas que ni a mí mismo, a pesar de invocar el carácter oficial de mis visitas se

Es evidente el secuestro en que los emigrantes son conducidos. No pueden salir del andén sino es para entrar en la Hospedería

**Existe un exquisito cuidado
en evitar que los inmigrantes
comuniquen con nadie.
De ninguna manera se
consienten visitas de amigos,
ni paisanos, ni parientes**

me franqueó nunca de primera intención la entrada, siempre hube de esperar a la puerta a que se diera aviso al Director.

(...) tampoco se les permite de ninguna manera comunicar con los emigrantes que están en la Hospedería esperando vapor para repatriarse.

La Hospedería tiene previamente noticia de los inmigrantes que a ella se dirigen por aviso telegráfico que transmite la Inspección de Inmigración de Santos y a la llegada de aquellos se les sirve una comida que no tiene nada de buena: la que yo vi dar a los de mi expedición consistía en un arroz con unas hojas de berza, sin más condimento que agua, sal y pimentón y panes, no todos tiernos y algunos durísimos (...).

En cuanto a la alimentación especial de los niños, aunque los folletos que sobre los servicios de la Hospedería publica la Secretaría de Agricultura, Comercio y Obras Públicas, dicen que se les suministrará la cantidad de leche necesaria para su alimentación, esto, como tantas otras cosas consignadas en los folletos de propaganda no tiene realidad más que en el papel, si se ha de juzgar por lo que vi; y no creo aventurado suponer que si en mi presencia iban las cosas mal no han de ir mejor cuando no haya nadie que pueda denunciarlas.

Los dormitorios que hay en la Hospedería son salones bastante extensos, capaces para alojar en cada uno de ellos hasta ciento cincuenta personas, con divisiones para solteros y familias y las camas son de armadura de hierro que sirve de marco a una tela metálica, sin colchón, manta, almohada ni ropa alguna, a pesar de que allí las noches de invierno son frías al extremo de que llega a escarchar, como yo he comprobado lo mismo en San Pablo que en el campo.

Tiene la Hospedería perfectamente montados todos los servicios: una buena enfermería, botica, instalación hidroterápica, estufa de desinfección, sala de vacunación y cuento en estos particulares puede apetecerse, instalado a la moderna y hasta con lujo; pero por lo que tuve ocasión de observar no parece que es temeraria la afirmación de que todo aquello no tiene otro objeto que el de «cubrir el expediente», puesto que para satisfacer mi deseo de visitar la enfermería hubo que violentar su puerta por no encontrar la llave, a pesar de que la víspera había llegado una numerosa expedición, la que llevaba el *Sofía Hohenberg* no lo era menos y bien parece que la más elemental previsión, si un asomo de interés hubiera por la salud de los inmigrantes, haría tenerlo todo en condiciones de acoger debidamente a los enfermos; que, más probablemente, casi seguramente podía esperarse que llegaran algunos en una expedición de más de 700 personas. Al ingreso de éstos en la Hospedería no practica el médico de ella el reconocimiento debido.



Enfermería para crianças. Hospederia de Imigrantes. Departamento Estadual do Trabalho. São Paul. 1915

Al día siguiente lo hizo en su lugar un enfermero y para disculpar de algún modo, si bien un tanto torpe, la ausencia del facultativo, se me dijo que aquél subalterno era hombre de gran experiencia y excelente «ojo clínico»; pero es lo cierto que el tal cumplía su cometido con tan marcada indiferencia que, aun habiendo poseído las más excelentes facultades y aun habiendo estado yo bien seguro de la profundidad de sus conocimientos científicos, la forma en que lo vi cumplir su misión no me hubiera permitido quedar tranquilo en cuanto a los resultados de la inspección.

Nueve niños enfermos de sarampión, en el periodo álgido de la enfermedad, ingresaron en la Hospedería y al día siguiente, a las once de la mañana, estaban todavía en los brazos de sus respectivas madres, confundidos entre los demás, sin que se hubiera hecho nada, ni se hubiera adoptado la más ligera precaución para evitar el contagio. Y no solo en esto se revela el olvido o más bien el desprecio de toda prescripción hijiénica (sic) y hasta humanitaria, porque a las 16 horas de su ingreso, aquellos pobres niños enfermos, además de haber estado tanto tiempo sin asistencia facultativa, no habían tomado alimento alguno y todo ello a pesar de las reiteradas recomendaciones que a mi llegada, al dar cuenta de los casos de sarampión que traíamos, hice al Director de la Hospedería; recomendaciones que volví a formular al retirarme de allí y que tuve el disgusto de ver que habían sido desatendidas cuando volví al día siguiente.

No aparece por ninguna parte señales, ni indicios siquiera del más ligero asomo de celo en interés de la salud de los inmigrantes

Los patronos eligen por orden los emigrantes que mejor les parece, no sólo de los que han de trabajar, sino también de sus familiares

238



Real Decreto que prohíbe la emigración a Brasil. N.º 243 de la Gaceta de Madrid. 31 de agosto de 1910

El proceder empleado con los enfermitos evidencia lo que vengo diciendo en cuanto a la realidad del desprecio que allí pude notar de todo sentimiento humanitario; pero aún lo pone más de manifiesto lo sucedido con una infeliz mujer, madre de uno de los niños atacados de sarampión. Esta, como todas las madres de atacados, debía ir con su hijo al Hospital de aislamiento para asistirle, y fue en efecto; pero por presentársele allí síntomas de parto fue despedida por el Director del establecimiento y trasladada a la Hospedería en un coche de enfermos, a pesar de las protestas de las enfermeras, que temían que el alumbramiento sobreviniese en el camino, como sucedió al fin, pues aquella infeliz mujer dio a luz en el patio de la Hospedería al apearse del coche, y sin más asistencia que la de un compañero de viaje, vecino de su mismo pueblo, que se hallaba cerca.

A los pocos días murió aquella desventurada a causa de la infección consiguiente. Y conste que en San Pablo hay, para estos casos, una magnífica casa de maternidad.

De la noche que en la Hospedería pasaron todos los emigrantes recogí informes que también ponen de manifiesto como las deficiencias alcanzan a todos sus servicios.

Aquellas gentes pasaron una horrible noche de frío, durmiendo sobre las telas metálicas, sin ropa alguna, pues la Hospedería no la facilita, y la que llevaba cada uno estaba en los bultos de equipaje que les fueron recogidos en Santos y no les habían de ser devueltos hasta ser reconocidos por la Aduana, cosa que no se hizo el día de la llegada, por ser las ocho de la noche, y que no podían tampoco hacer al día siguiente por ser domingo».

El informe del Sr. Fernández Villa, vocal obrero del Consejo de Emigración, realizado más de diez años después, y publicado en la revista *Emigración Española*⁶ corrobora las opiniones del inspector Gamboa sobre la llegada de los emigrantes a San Pablo y su alojamiento en la Hospedería de Inmigrantes: «Existen en esta Hospedería tres grandes salones dormitorio donde caben poco más de mil personas, y donde suelen alojar hasta 5.000».

Los equipajes de los emigrantes quedan depositados en el almacén de la Hospedería, sin que puedan tocarlos, para ser facturados al punto de destino en que cada emigrante ha de ir a trabajar, de tal manera que «desde que el emigrante embarca hasta que llega a la fazenda que se le destina no es dueño de su equipaje».

Al siguiente día de la llegada son conducidos los emigrantes, entre dos filas de negros, a la Agencia Oficial de Colonización y Trabajo. Es un edificio bastante espacioso, donde se hacen las transacciones, no entre patronos y obreros, sino entre el Gobierno de San Pablo y los patronos. En un espléndido salón se leen, en grandes pizarras, las ofertas de trabajo para el interior del país. Allí aguardan

6. Revista *Emigración Española*, n.º 18, 1923.

buen número de hacendados o administradores de haciendas que van en busca de trabajadores a quienes explotar, y que, como es natural, quieren examinar la mercancía para escoger buen género. Un representante del Gobierno anuncia a los emigrantes que en aquel momento deben efectuarse las contrataciones de trabajo, en las que interviene el Gobierno para beneficiar al emigrado. Pero esta intervención no es por tal causa, sino para que el patrono pague al Gobierno el importe del pasaje y demás gastos que originaron los trabajadores que se lleve, cantidades que, a su vez, y con creces, descuenta el hacendado a los esclavos que contrata al liquidarles sus exiguos jornales.

Los patronos eligen por orden los emigrantes que mejor les parece, previo examen, no sólo de los que han de trabajar, sino también de sus familias. Ningún hacendado quiere a los emigrantes solteros; todos dan preferencia a los casados, y especialmente a las familias numerosas, y también tienen preferencia para algunos las familias en que las madres o las hijas sean jóvenes y bonitas.

Una vez puestos de acuerdo los patronos, se firman los contratos entre el representante del Gobierno y el «fazendeiro» contratante, obligando también a firmarlo al contratado, sin permitirle hacer observación alguna, bien que tampoco sabe lo que el contrato dice, pues ignora el idioma. Seguidamente, el nuevo esclavo es entregado a su hacendado oficialmente por el Representante del Gobierno.

La legislación del país autoriza a los propietarios y administradores de las haciendas a imponer multas a los colonos, dejando a su arbitrio los casos en que han de imponerlas y cuantía de su importe. Esto determina grandes abusos, y es práctica constante imponer una multa por el más leve motivo, incluso en los casos en que el colono se permita reclamar algún derecho suyo. Por este procedimiento, el «fazendeiro» se queda con el trabajo y el dinero del desamparado colono, pues cuando llega el día del «pagamento» se encuentra con que nada tiene que cobrar».

9.2. CAMPO DE TRISCORNIA EN LA HABANA

Este panorama desolador se repite en la mayoría de los campos de internamiento. Así, por ejemplo, al desembarcar en la Habana los emigrantes eran retenidos en el Campo de Triscornia, creado en 1900 (tras la independencia de 1898) en el área oriental del puerto de la Habana, a semejanza del que existía en la isla de Ellis en el puerto de Nueva York, con el objetivo de reglamentar y controlar la entrada del intenso flujo de inmigrantes que poseía la isla desde mediados del XIX. Estuvo en funcionamiento hasta 1959, año en que fue definitivamente clausurado tras el triunfo de la revolución cubana.

En Triscornia, los inmigrantes eran obligados a permanecer hasta que se les proporcionara un trabajo o fueran reclamados por algún familiar o alguna institución española. Hasta ese momento, estaban obligados a pagar su mantenimiento (20 centavos diarios) y en caso de no poseer dinero, trabajar en el campo, como si fueran presos, para poder pagarlo.



Refectorio de inmigrantes en Ilha das Flores. Memoria de viaje en el vapor Arlanza. Biblioteca del Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social

Emigrantes esperando el trámite en la aduana. Biblioteca Nacional de Argentina



Es de destacar la labor que realizaron Asociaciones, Sociedades y Centros creados por inmigrantes españoles, como es el caso del Centro Gallego, que a través de la creación de secciones de inmigración atendieron a las nuevas oleadas migratorias y lograron rescatar y sacar del campo de internamiento a cientos de personas, proporcionarles un puesto de trabajo e integrarles en la sociedad. Pues como dice el inspector D'Ozouville, para el caso de la emigración hacia Argentina:

«Es muy frecuente que algunos emigrantes (...) acudan a los presidentes de la Asociación Patriótica, Hospital Español, etc., o a uno de estos centros españoles en que con verdadero desinterés y altruismo se dedican a la nobilísima tarea de velar por la suerte de nuestros compatriotas»⁷.

7. D'OZOUVILLE, L. (1909). *Enseñanzas recogidas durante el viaje realizado a bordo del Tomaso de Savoia*.

La literatura también ha reflejado en varias ocasiones estos lugares. En la novela *Gallego* del cubano Miguel Barnet, donde se recoge la trayectoria de un emigrante llegado a la Habana en 1906, se reproduce la llegada y el paso por el campamento de Triscornia:

«Nos metieron en una chalupa y fuimos a parar a Triscornia (...) La chalupa estaba descubierta, llovía menos, pero de todos modos la fiebre me aumentó. La fiebre y el dolor de cabeza porque, para colmo, el mareo del viaje y lo demás me tenían sin dar de cuerpo. Por fin, llegamos a un camino y subimos una loma a pie. Ahí estaba la Triscornia. (...)

A empujones nos metieron en aquel lugar, que para el que iba a pasear, o a buscar parientes, era bonito, con parques, arboledas, bancos recién pintados, flores y jardines. Pero para uno era un infierno. Enseguida nos metieron en una bartolina a los dos juntos. Oscura como una boca de lobo y con una sola colombina. Así dormimos esa noche, si a eso se le llama dormir. Como a las seis, con la primera lucecita que entró por el hueco de la pared, nos llamaron a Gundín y a mí. Un señor de bigotes, cubano él, nos tiró una toalla, como si fuésemos uno, y nos dijo que nos ducháramos debajo de un chorro de agua que no era ducha ni un carajo. El agua la sentí como si fuera candela, porque las gotas me picaban en la piel por las fiebres y el malestar que llevaba. A José lo pelaron y lo afeitaron. ¡Cómo andaban las chinches ahí!

Acostumbrado a mi casa, aquello me supo a rayos. Chinches, pulgas, cucarachas, de todo en aquel calabozo. Creo que ahí estuvimos encerrados como tres días hasta que vino un oficial y me pidió que saliera. Le hice la historia verdadera. Y me llevó a un pabellón donde había de todo: chinos, españoles, polacos, ¡qué sé yo! Aquello era como un hervidero de lenguas. A las mujeres las mantenían aparte para evitar los contagios y las relaciones sexuales. Había más hombres enfermos que mujeres. Yo me curé con quinina y jarabe de guareana. Y a los pocos días andaba por los jardines caminando y hablando con todo el mundo. Yo digo que el garbanzo con arroz será bazofia, pero fue lo que me paró a mí. Eran lo que daban allí con más frecuencia. Aunque a veces ponían caldo de res y boniato, que dicho sea de paso, nunca me ha entrado por los ojos.

Paseando por Triscornia fue que me di cuenta de que estaba toda alambrada. Era como una cárcel para el inmigrante que no traía recomendación o que venía enfermo. Ahí pasaban la cuarentena; a veces un día, o unas horas, según el dinero o la influencia que trajeran, y las más treinta días, como fue el caso mío y de José. Triscornia estaba llena de policías. Ellos acostaban a la gente a las ocho de la noche con unos silbidos fijos. Luego sonaba el cañonazo de las nueve y cada uno en su colombina, a matar chinches y cucarachas. Todavía me encuentro yo con gentes que me dicen que Triscornia era un paseo. Para mí fue una pesadilla.

Aquellas gentes pasaron una horrible noche de frío, durmiendo sobre las telas metálicas, sin ropa alguna, pues la Hospedería no la facilita, y la que llevaba cada uno estaba en los bultos de equipaje que les fueron recogidos en Santos

Los médicos le miraban a uno la lengua y más nada. Si había plata, a la calle. Si no a esperar la buena de Dios. Todo era negocio (...) Lo que vi yo allí fue para hacer historia de traquimañas. Vivían muy bien los empleados, en buenas casas de madera y con buena comida, pero el inmigrante tenía que pasar muchos apuros. Por hacer las necesidades en aquel calabozo, que las tenía que hacer a ras de tierra, me penetró un parásito llamado el Nertore americano. Se me alojó en el hígado y me puso a caminar con la punta de los pies. Casi me muero a los pocos meses de salir de allí por el puñetero parásito ese».

Las mujeres inmigrantes padecían aún mayores dificultades. Así, el campo de Tricornia, como muchos otros, fue conocido por retener a las mujeres jóvenes que viajaban solas y que no tenían quien las acogiera ni quien las representara a su llegada. La situación de estas jóvenes mujeres y sin recursos era aprovechada por chulos y proxenetas para acceder al campamento y obligarlas a prostituirse. Sociedades como el de las «Hijas de Galicia» rescataron a muchas de estas mujeres, proporcionándoles trabajo y una forma de subsistencia».

Así, el inspector Cabronero recomienda que «la emigración de mujeres solteras debiera restringirse de modo eficaz. La mayoría de las que hoy marchan van incautamente pensando en el suelo pingüe que recibirán como sirvientas sin sospechar que las mismas manos que le han de dar el salario las manchan las más de las veces de deshonor y terminarán desplazando, como artículo de lujo del Sr., a la mulata». Y concluye, afirmando que «hoy en La Habana el 80 por ciento de la población de los prostibulos lo constituyen las españolas»⁸.

Destaca la labor que realizaron Asociaciones, Sociedades y Centros creados por inmigrantes españoles como es el caso del Centro Gallego

9.3. HOSPEDERÍA DE NUEVA ORLEANS

Los emigrantes en tránsito también sufrían estas retenciones y eran tratados como si fuesen maleantes y estuviesen cautivos. Es el caso de los barcos que regresaban con parada en Nueva Orleans y que eran confiscados en la Hospedería.

Para evitar la introducción de inmigrantes clandestinos, la ley norteamericana castigaba a los capitanes de los buques con una multa de mil pesos por cada pasajero desembarcado sin permiso del Servicio de Inmigración, lo que llevaba a las compañías a impedir las posibles huidas de los pasajeros. El inspector Antonio Fernández Flórez, en uno de sus informes narra las condiciones en que se realiza el transporte de emigrantes desde Veracruz y Tampico a España de los buques de la compañía *Holland América* y las condiciones de la Hospedería⁹:

8. CABRONERO, J. (1927). *Memoria del viaje realizado a bordo del vapor Alfonso XII*.

9. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1928). *Un viaje a New Orleans a bordo del vapor Spaarndam*.



Llegada de emigrantes. Biblioteca Nacional de Argentina

Las mujeres inmigrantes padecían aún mayores dificultades



Noticia sobre la expedición de emigrantes malagueños a las islas Hawai aparecida en la revista *Nuevo Mundo*, 1907. Biblioteca Nacional de España

La planta baja del edificio está dividida en comedor (formado por mesas y bancos de hierro) y un departamento para mujeres. En la parte superior hay varios dormitorios individuales y dos con una capacidad, cada uno, para unas veinte personas que es a donde suele llevarse a nuestros emigrantes.

Las camas son literas plegables, rebatibles, de tela metálica, sobre las que se extiende una manta para poder dormir. El suelo del departamento es negro y grises sus muros. Estos últimos detalles hacen pensar en la falta de higiene. Las ventanas están protegidas por gruesas rejas y las puertas son de hierro y se hallan cerradas con candado. Los emigrantes solamente salen de estos lugares para ir a comer en el comedor del piso inferior, siempre vigilados por personal del departamento.

Estando destinado este local a aquellos que se introdujeron en el país burlando las leyes existentes, o a aquellos que por su conducta, ya dentro del país, dieron lugar a su expulsión, no nos puede extrañar que el aspecto y las precauciones que allí se toman sean las de una prisión.

El departamento está bien ventilado y seguramente los que allí se alojan se encontraran mejor que si fuesen encerrados a bordo, medida a la que habrían de recurrir las Compañías de no alojarlos en la Hospedería. Pero lo intolerable para el emigrante debe ser su aspecto de prisión que forzosamente ha de pesar moralmente en él mucho más que todas las molestias del encierro en el camarote.

El Director de Inmigración del país, me enteró de que en una reunión que celebraron los jefes de los distintos departamentos, acordaron no volver a alojar en las Hospederías a los pasajeros en tránsito, debiendo quedar a bordo bajo la responsabilidad de las Compañías. Este acuerdo dará lugar a que los emigrantes sean encerrados en sus camarotes durante los ocho días que los buques de la *Holland America* suelen permanecer en New Orleans.

Cualquiera que sea la solución que se dé al asunto, la situación del inmigrante es en extremo desagradable. Ninguna razón puede, además, justificar el que se encierre a un pasajero que no solamente no ha cometido delito alguno sino que paga religiosamente el servicio contratado con la Compañía de transportarlo hasta determinado puerto.

Ni aun el mismo consentimiento, del emigrante puede justificar, a juicio mío, esa falta de escrupulo de la Compañía que si quiere contratar en aquellos puertos el transporte de emigrantes con destino a España debe aceptar la responsabilidad que le imponen las leyes de aquél país y si sospechan que el individuo pudiera desertar deben abstenerse de contratar con él.

9.4. HOSPEDERÍA DE INMIGRANTES DE LA ISLA DE LAS FLORES

Hay sin embargo descripciones mucho más alentadoras sobre estos complejos, como es el caso de la realizada por el inspector en viaje D'Ozouville, al informar sobre la situación de la Hospedería

de inmigrantes de la isla de las Flores (Río de Janeiro), ubicada a «seis o siete millas» del embarcadero de Río de Janeiro¹⁰:

«Cuatro son los pabellones destinados para alojamiento de inmigrantes; todos ellos me parecieron de la misma capacidad. En uno de ellos conté hasta cuatrocientas camas colocadas en dos planos; de suerte que calculé que aproximadamente podrán albergarse en la Hospedería unas mil setecientas personas adultas, pues existen además dos pequeños departamentos que se destinan a familias completas.

A mi presencia se distribuyó la comida de la tarde y me pareció sana, abundante y bien sazónada. Examiné los géneros alimenticios almacenados en la despensa y los calificué de primera calidad.

Visité también el hospital y la farmacia, los que están dotados del correspondiente médico-farmacéutico. Todo parecía bien montado, atendido y en perfecto estado de limpieza. En el pabellón sanitario solamente eran tratadas las dolencias pasajeras, siendo trasladadas a los hospitales de la capital federal las personas atacadas de enfermedades contagiosas e infecciones.

El servicio de abastecimiento de agua es bastante perfecto, las cocinas son a vapor, el lavado de ropas se hace también a vapor, hay estufas de desinfección, estación telegráfica y material flotante necesario para el servicio y para que por grupos puedan trasladarse los emigrantes a Río de Janeiro a evacuar sus diligencias particulares cuando el horario lo dispone.

El personal de plantilla de la hospedería lo compone: un director y su secretario, cuatro médicos, uno de los cuales es oculista, dos o tres empleados de oficina, tres o cuatro encargados de almacenes, un intérprete y varios auxiliares, dos o tres acompañantes de inmigrantes, un encargado del servicio de desinfecciones, un maquinista para los servicios de desinfección e iluminación eléctrica, un enfermero, una enfermera, tres patrones de embarcación, tres maquinistas para éstas, cuatro o seis fogoneros, doce o catorce marineros, otros tantos tripulantes, más de veinte sirvientes, dos o tres cocineros y otros tantos pinches. Además de este personal fijo puede adquirirse el eventual que sea menester, y está autorizado el inspector para admitir una o más parteras, previa petición de los médicos».



Rosita Cuadrado Herrera, nacida en la zona del Canal de Panamá, hija de inmigrantes vallisoletanos, con los hijos de María Álvarez, inmigrante asturiana y dueña de la pensión "La Avilesina" en Manhattan, New York., 1925, Cortesía de James D. Fernández

10. D'OZOUVILLE, L. (1916). *Un viaje al Brasil. Información acerca de la situación de los emigrados españoles en los estados de Perú y Amazonas y zona de trabajos de Madeira-Mamoré.*



Desembarque en Ilha das Flores. Memoria de viaje en el vapor *Arlanza*. Biblioteca del Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social

9.5. HOTEL DE INMIGRANTES EN BUENOS AIRES

Sin duda el referente de estas instalaciones es el Hotel de Inmigrantes en Buenos Aires, al que más páginas dedican los informes de los inspectores en viaje.

El artículo 45 de la Ley 817 de Inmigración y colonización argentina de 1876 establecía que «los inmigrantes tendrán derecho a ser alojados y mantenidos convenientemente a expensas de la nación durante los cinco días siguientes a su desembarco» y regula las instalaciones que ya funcionaban desde 1857 pero que se vieron reemplazadas en 1888 por un nuevo edificio.

Construido en madera y con tejado de zinc, estaba ubicado en la Dársena Norte «con un exterior muy parecido a nuestras plazas de toros...donde a los inmigrantes desde el día de su llegada les entregan tickets de permanencia que han de cambiar diariamente y pueden estar cinco días. Sin embargo, muchas veces se le permite prolongar aquella, hasta que pudiera encontrar un trabajo, para lo cual contaba con oficinas de contratación para ayudarles a encontrar trabajo y al traslado a las provincias del interior¹¹.

Enseguida este nuevo edificio queda también pequeño, tras la gran corriente migratoria procedente de la vieja Europa. En 1911, tras la promulgación de la Ley 4572 de 1906 que recomendaba la construcción de un edificio de cemento «con capacidad para 150.000 personas por año y cocinas modelo de la época»¹², se construye el nuevo Hotel de inmigrantes, ante la imposibilidad de atender el gran contingente de personas que desembarcaban en Argentina, como narra el inspector Díaz Barea en ese mismo año, en su memoria del viaje realizado en el vapor *Amiral Troude*¹³: «...cada día arribaban de dos a tres vapores con un total de inmigrantes que variaba de 4.500 a 5.800, creándose verdaderas dificultades para la primera acomodación; desde el Hotel de inmigrantes partían las expediciones al interior, según los informes que a los emigrantes le suministraban de necesidad de sus servicios».

Y se constata también en la memoria de este mismo inspector, realizada dos años más tarde a bordo de los vapores *Orcoma* y *Orita*¹⁴: «... Los arribos continuaban con cifras como las siguientes: el 11 de Noviembre llegó el vapor Tomaso de Savoia con 1017 inmigrantes; el France con 850; el día 12 el Bahía Laura con 1250; el Argo con 840; el 13 el Toscana con 1300. En tres días unos 5.500 sin que esto fuera una rara coincidencia de gran llegada de vapores. El día

11. D' OZOUVILLE, L. (1909). *Enseñanzas recogidas durante el viaje realizado a bordo del Tomaso de Savoia*.

12. KORN, F. (1974). *Buenos Aires: los huéspedes del 20*. Editorial Sudamericana, Buenos Aires.

13. Díaz Barea, R. (1911). *Memoria del viaje de inspección a bordo del Amiral Troude*.

14. Díaz Barea, R. (1913). *Memoria del viaje realizado a bordo de los vapores Orcoma y Orita*.

10 salieron del hotel de inmigración 1.913 con viaje pagado por el gobierno argentino; el 12, 1.530 y de estos más de las tres cuartas partes eran españoles».

La nueva edificación, ubicada también en la Dársena Norte, formaba parte de las instalaciones de la Dirección Nacional de Migraciones y se componía de un gran complejo de edificios que albergaba la oficina de trabajo, enfermería, alojamiento y servicios.

El inspector Ángel Gamboa detallará posteriormente la inspección realizada de las nuevas instalaciones¹⁵:

«Durante los pocos días que permanecí en Buenos Aires visité diariamente la Casa de Emigración y a los tres días no quedaba allí ni uno solo de los emigrantes que llegaron en el *Manchester City*. Los tres días que permanecieron en citada Casa fueron los necesarios para que llegaran sus parientes y amigos y les acompañasen a los pueblos de su residencia o les mandasen el dinero suficiente para el viaje.

He podido observar la absoluta libertad que gozan los inmigrantes para entrar y salir durante el día, así como las personas que lo deseen, habiendo hecho el que suscribe sus visitas como simple particular sin que se me haya puesto el menor inconveniente y visitado todo el edificio y dependencias acompañándome un practicante de servicio.

Cuanto me esfuerce en ponderar la magnificencia y suntuosidad del referido edificio resultaría pálido ante la realidad: todo resulta allí altamente beneficioso y de positivos adelantos para el emigrante. En cuanto a higiene, se encuentra en un estado verdaderamente inmejorable. Todos los servicios de enfermerías, salas de operaciones, estufas de desinfección, etc., etc. son de las más perfectas que se conocen hasta el día. Los zócalos de todas las paredes en dependencias, escaleras, dormitorios, etc. son de azulejo.

Los tabiques de los dormitorios no llegan al suelo, quedando un espacio de ventilación de unos veinte centímetros. Las literas, todas de hierro galvanizado, permiten una perfecta desinfección. Las enfermerías de infecciosos completamente separadas de todos los locales.

En otros edificios, dentro del recinto, están implantadas las oficinas de cambio de moneda y operaciones bancarias, sucursal del Banco de la Nación, oficinas de Correos y Telégrafos, cocinas, etc. En uno de los comedores tenían instalado un magnífico cinematógrafo, con cuyo auxilio aclaraban las explicaciones y conferencias que sobre

15. Gamboa, A. (1913). *Memoria del viaje realizado a Buenos Aires en el vapor Manchester City de la compañía Argentina Cargo Line*.



Dormitorios del Hotel de Inmigrantes de Buenos Aires. Biblioteca Nacional de Argentina

Sin duda, el referente de estas instalaciones es el Hotel de inmigrantes en Buenos Aires

agricultura y ganadería dan, casi a diario, empleados del establecimiento, después de la comida. Además de instruir al emigrante por este medio, posee aquél terrenos próximos donde prácticamente les enseñan el funcionamiento de los arados y demás maquinaria agrícola.

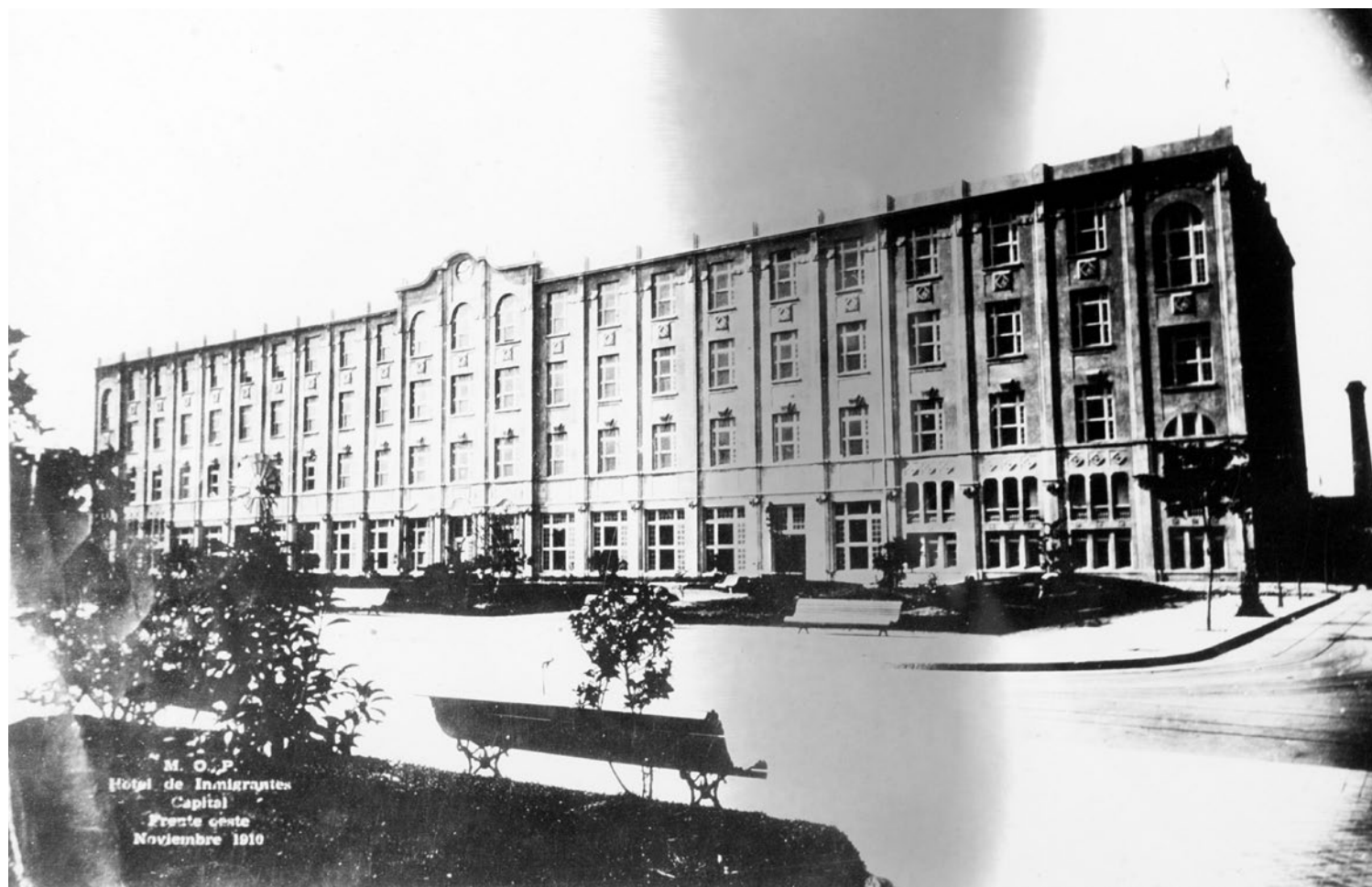
Según me manifestó el Director, daban tan especial importancia a este servicio porque con frecuencia recibían noticias de hacendados quejándose de la falta de conocimientos de máquinas agrícolas, y en general de todo lo relacionado con la agricultura, de los emigrantes».

En el diario argentino *La Razón* del 5 de abril de 1929 se recoge esta favorable descripción del establecimiento:

«... un magnífico edificio de tres pisos frente al amplio parque... Su parte posterior da al dique seco. En la parte baja se halla ubicada la oficina de la dirección y, atravesando por una calle interior, se llega al comedor inmenso, con capacidad para mil comensales. Las paredes de esta dependencia están revestidas de mosaicos blancos, los techos altos y



Antiguo Hotel de Inmigrantes de Buenos Aires. Archivo General de la Nación, Argentina



Edificio del nuevo Hotel de Inmigrantes de Buenos Aires, en 1910. Biblioteca Nacional de Argentina



Patio del Hotel de Inmigrantes de Buenos Aires. Biblioteca Nacional de Argentina

Almuerzo en el Hotel de Inmigrantes de Buenos Aires



amplias ventanas que ventilan e iluminan la interminable serie de mesas de mármol, dan al conjunto una agradable sensación de limpieza... la cocina se halla contigua. En diez grandes marmitas el cocinero y sus pinches preparan la comida con el mayor aseo».

Entre 1921 y 1929, 526.638 inmigrantes fueron alojados en el Hotel y estuvo en funcionamiento hasta 1953. Declarado Monumento histórico nacional en 1995, pasó a convertirse en Museo de la Inmigración algunos años después.



Inspector de emigración en una visita a una *fazenda* brasileña con colonos españoles, hacia 1920. Biblioteca del Ministerio de Empleo y Seguridad Social

10.

EL SOÑADO DESTINO

«...Ir allí, luchar allí, consumirse en un mostrador, acarrear bultos, labrar la tierra ignorada, aunque fuese con sus uñas, con sus propias uñas, con sus propias uñas ensangrentadas; arrebatarse primero el pan, luego, acaso, la comodidad. Vivir, en fin».

WENCESLAO FERNÁNDEZ FLÓREZ.

Luz de Luna, 1915

La falta de información y el desamparo en que el emigrante se dirigía a otras tierras es un hecho expresado en multitud de ocasiones por los inspectores de emigración, que pese a ser oficialmente inspectores «en viaje» no pueden dejar de constatar en sus memorias, la fortuna o sinsabores de sus paisanos.

Ante estas evidencias y, por encargo expreso del Consejo Superior de Emigración, en algunas de las memorias informativas de los inspectores en viaje se incluyen informes sobre la situación de los emigrantes españoles en el país de destino, una labor no exenta de dificultades, como indica el inspector Díaz Barea¹:

«Debo confesar que en los diez días que he permanecido en Buenos Aires, lejos de la población, en las dársenas, cambiando tres veces de dársena en el espacio dicho, y haciendo vida en dos buques distintos de la Compañía *Chargeurs*, no son las condiciones más convenientes para hacer investigaciones serias en una población inmensa, teniendo que ajustar la vida al régimen del buque (...) Hubiese tenido que investigar en las sociedades obreras españolas, introducirme en los círculos españoles, asociaciones varias, hacer en una palabra una vida imposible con los medios de que disponía, viviendo repito algunos días en dos localidades distanciadas más de tres kilómetros y para llegar a la que tenía que salvar tres órdenes de buques y hacer ascensiones y descensos de unas a otras embarcaciones».

Así, la desinformación y desamparo en el paso de emigrante a emigrado de los españoles que se embarcaban para trabajar en las *fazendas* brasileñas es relatado por el inspector D'Ozouville en su informe sobre su viaje a Brasil, en 1916:

«Cualquier cosa es preferible a que prosiga el desorden imperante y el punible abandono en que en la actualidad vive el emigrante, quien, por regla general, una vez que decide expatriarse, no puede, en su ignorancia, escoger con acierto el lugar más adecuado a las circunstancias que en él concurran, razón por la que, no haciendo hincapié en esta cuestión, le es indiferente ir a un sitio que a otro, pues para él, toda la América es igual.

La información evitaría que nadie marchase a una región determinada incluido por la sola lectura de una carta que recibiera de un amigo o vecino, o, lo que es peor, por las nunca cumplidas promesas que, abusando de su credulidad e ignorancia, les hace, con más dolorosa frecuencia de la que fuera desear, toda esa numerosa temible legión de vampiros de la emigración que han resuelto el problema de vivir sin trabajar (...) la adopción de los procedimientos indicados, ni fomentaría la emigración, ni tampoco probablemente

La información evitaría que nadie marchase a una región por las nunca cumplidas promesas que les hacen los vampiros de la emigración

1. DÍAZ BAREA, R. (1911). *Memoria del viaje de inspección a bordo del vapor Amiral Troude*.



Documentos de emigrados en Cuba. Fundación Archivo de Indianos. Museo de la Emigración de Colombres, Asturias

la restringiría; pero en cambio se tendría una emigración consciente, una emigración que iría con más probabilidades de éxito a la titánica lucha que va a sostener...

Ciertamente que al emigrante aventurero y arriesgado nada le arredra y todo lo subordina a la mayor retribución, sin parar mientras en la magnitud de los riesgos que se exponga a correr; ni las fiebres malarias, ni la peste, ni el beriberi, ni la viruela, ni la tuberculosis, ni el cólera, le detienen si está compensado por un lucro probable, pues él sólo ve la disyuntiva de morir o hacer fortuna.

Pero si a estas mismas persona temerarias se las dijera: «Cierto que os darán veinte o veinticinco pesetas de jornal; pero en cambio el kilogramo de pan os costará cinco pesetas, ocho el cuartillo de vino común, nueve el kilogramo de café, ocho, diez, y hasta en ocasiones veinte el kilogramo de carne, etc.; si les dijerais, de los treinta días del mes no podréis trabajar más que cinco o seis, pues los restantes, es decir, los más, habéis de pasarlos en malísimos hospitales, donde los servicios médico-farmacéuticos dejan mucho que desear y de donde os echarán sin estar restablecidos, pues esto no lo conseguiréis jamás» ¿no es verdad que el propio instinto de conservación se sobrepondría y que abandonarían el propósito de expatriarse, o, que, cuando menos, se dirigirían a otras regiones de América más adecuadas a la consecución de sus fines?

El emigrante tiene derecho a que se le ilustre durante el periodo de la preparación de su viaje y se le libre de las garras de los ganchos de la emigración, que asimismo lo tiene mientras permanece en el puerto de embarque, mientras se halla a bordo del transatlántico y durante su residencia en América.

Yo no puedo creer que haya nadie que ponga en duda que cuando el español está más necesitado de protección es desde el momento en que, abandonando su casa, cambia el nombre de emigrante por el de emigrado».

En este mismo sentido, el inspector en viaje Guillermo Summers, en su Memoria del viaje a Montevideo y Buenos Aires en el vapor *Córdoba*, ya advertía en 1912 que «es de toda urgencia necesario organizar la información para los emigrantes, en el interior de España, para sus- traerles de la red de explotadores que los estrujan desde que salen de sus casas hasta que pisan la cubierta de un barco, haciendo de ellos la más inicua explotación».

10.1. ARGENTINA, TIERRA DE PROMISIÓN

La ley argentina (Ley 817/1876) en su artículo 12, entiende por inmigrante «a todo extranjero, jornalero, artesano, industrial, agricultor o profesional que, siendo menor de sesenta años y acreditando su moralidad y sus aptitudes, llegase a la República para establecerse en ella, en buques de vapor o de vela, pagando pasaje de segunda o de tercera clase». Asimismo, en esta misma ley (artículo 10) se estipula que las oficinas de trabajo dependientes del Departamento de Inmigración de Buenos Aires, son las encargadas de «atender los pedidos de profesores, artesanos, jornaleros o labradores con el fin de procurar condiciones ventajosas para la colocación de los inmigrantes y cuidar de que ésta se haga al lado de personas honorables».

Los inspectores Ramón Díaz Barea, en sus viajes de inspección en el *Amiral Troude* en 1911 y a bordo del vapor *Orcoma* y de retorno en el *Orita*, en 1913; Ángel Gamboa, en su memoria del viaje realizado a Buenos Aires en el vapor *Manchester City*; Antonio Fernández Flórez en el informe acerca de un viaje en el vapor *Brabantia*, en 1921; Rogelio Rodríguez, en un informe especial de 1927; o Guillermo Summers, en su viaje en el vapor *Córdoba* en 1912, incluyeron comentarios sobre la situación de los españoles en Argentina.

Argentina constituyó un destino prioritario para los emigrantes españoles entre finales del siglo XIX y comienzos del XX. De 1890 a 1914 se registra una época de expansión económica y de crecimiento demográfico: «el PIB registró hasta un 6% anual, la superficie de tierra cultivada aumentó de menos de 5 millones de hectáreas en 1895 a 24 millones en 1914; y la población se

Argentina constituyó un destino prioritario para los emigrantes españoles entre finales del siglo XIX y comienzos del XX

Estancia agraria de la provincia de Buenos Aires, hacia 1920. Memoria Gráfica de la Emigración Española



multiplicó de 3,9 millones en 1895 a 7,8 en 1914»². Más de medio millón de españoles (551.550 personas en total) emigraron de 1911 y 1914: 139.685 en 1911; 194.443 en 1912; 151.000 en 1913; y 66.422 en 1914.

A partir de 1914, con el comienzo de la Primera Guerra Mundial, se registra un significativo descenso del contingente migratorio, debido a los peligros que entrañaba cruzar el Atlántico para las compañías navieras. Paralelamente, en Argentina, el descenso de las exportaciones a los países europeos tras la contienda se tradujo en una época de crisis económica y de mayor inestabilidad política, aunque continúa la llegada de extranjeros. A partir de la década de los treinta, de una política inmigratoria que fomentaba y facilitaba la inmigración se pasa paulatinamente a una legislación migratoria mucho más restrictiva.

2. Rock, D. (1988). *Argentina 1516-1987. Desde la colonización hasta Raúl Alfonsín*. Alianza, Madrid.

Como hemos visto, una vez realizado el desembarque en el puerto de Buenos Aires, los pasajeros de tercera eran conducidos al Hotel de inmigrantes, ubicado dentro de las instalaciones de la Dirección General de Migraciones. Concluida la estancia, se organizaba el transporte de los inmigrantes hacia la capital porteña o hacia el interior del país.

El escritor Francis Korn, en su libro *Los huéspedes*³ presentará una estampa de la ciudad que se encontraban los nuevos emigrantes a su llegada a Buenos Aires:

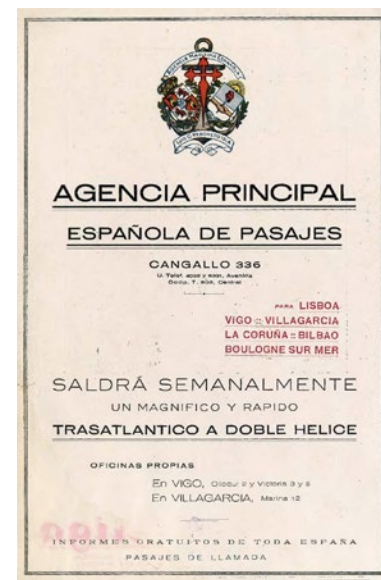
«Aquí vinieron. Y bajo las recovas se encontraron con el viejo Paseo de Julio, que en 1920 ya era la avenida Leandro N. Alem. Las casas de vistas fijas con sus organillos mecánicos desafinados atacando himnos internacionales, tangos y marchas, cinematógrafos a base de consumición obligatoria, lecherías, fondas, café-conciertos con tonadilleras que habían abandonado su primitivo oficio de fregonas, distraían a toda hora a un público de recién llegados, marineros, maleantes y peones. Las empresas ferroviarias acudían a las agencias por allí instaladas en busca de braceros para completar sus cuadrillas de peones. Las vitrinas de los negocios de baratijas, ofrecían con mucho desorden cobijas, pañuelos, cuchillos, ponchos, bombachas. Después, venía la ciudad».

La capacidad de la ciudad de Buenos Aires era limitada y los emigrantes eran requeridos en otras provincias. En el interior del país, la región de la Pampa era la más próspera. Los emigrantes se empleaban en su mayor parte a las labores agrícolas y ganaderas, sobre todo de ganado vacuno.

Como relata el inspector Guillermo Summers, en el informe realizado en 1912, en la primera década de siglo y, fundamentalmente, en épocas de cosecha y bonanza, «los emigrantes en la Argentina encuentran rápida y fácil colocación, sobre todo los que se dirigen al campo. Son bien tratados y remunerados, haciéndoles la vida fácil y lucrativa, porque aunque la vida es cara en la ciudad de Buenos Aires, pueden sin embargo realizar economías de importancia, pues se lo permite la cuantía de los sueldos; y en el campo las condiciones son mucho más ventajosas aún por la índole de sus contratos y por lo económico de su vida material.

Sin embargo, no siempre las condiciones eran tan favorables. En ocasiones los emigrantes eran trasladados al interior sin garantía de encontrar trabajo en el lugar de destino asignado, como se refleja en el informe del inspector Díaz Barea, realizado en el año 1911 con motivo de su viaje en el *Amiral Troude* con destino a Buenos Aires:

«En las fechas del 23 al 25 de Noviembre, leyendo la prensa de la capital nacional encontré que un par de millares de emigrantes fueron dirigidos por distintas líneas férreas a la provincia de Rosario, pero ya fuera por el número que antes se había enviado, superior

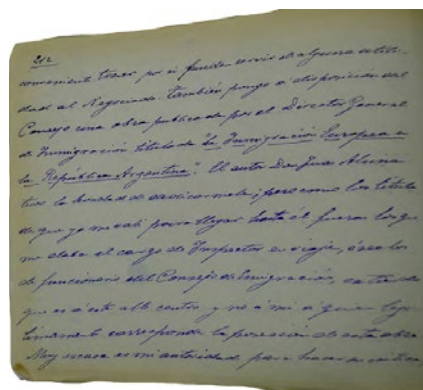


Anuncio de agencia de pasajes publicado en la revista *Céltiga*, Buenos Aires, 1924

3. KORN, F. (1974). *Buenos Aires: los huéspedes del 20*. Editorial Sudamericana, Buenos Aires, p. 29.



Sala de caridad para emigrantes varones del Hospital Español, Buenos Aires



Página manuscrita de la memoria del viaje en el vapor *Tomaso di Savoia* en la que el inspector de emigración Leopoldo D' Ozouville informa sobre la situación en Argentina en 1909

a la demanda del país, fuera que los cereales en cultivo no estuvieran en sazón para las grandes faenas de la recolección y los hacendados no emplearan aún braceros, ello acarrió un acumulo de hombres sin recursos ni trabajo, sin lugar ni medio de vivir, que creó a la población de Rosario un estado escepcional (sic) en que se mezclaban los sentimientos más puros de caridad y de alarma ante la invasión por este ejército de necesitados. No hay que decir cual sería el estado de decepción de los que llegaban huyendo de otras miserias al encontrarse en el interior de la Argentina sin conocer el país no encontrando el trabajo buscado y teniendo que vivir de la caridad particular y oficial al fin de su peregrinación. Copio a continuación del periódico «La Argentina» de Buenos Aires correspondiente a 25 de Noviembre la siguiente comunicación inserta en su página 4.ª:

«De nuestro corresponsal; Rosario 24 de Noviembre – Entre ayer y ayer (sic) han llegado a Rosario 1700 inmigrantes de los distribuidos por la Oficina central de esa, en los distintos puertos de la provincia, sin orden ni conciencia exacta de lo que hacen. Hoy han llegado, por el ferrocarril de Córdoba y Rosario 200 inmigrantes más y por el Central Argentino 150 de Cañada Gómez. Pasan de 2000 inmigrantes que aquí se encuentran sin recursos ni trabajo. Es general la protesta entre la Dirección de Inmigración que desparra miles de hombres a la aventura sabiendo, como debe saber, que no hay trabajo en las regiones a que les envía – Naturalmente que estos hombres abandonados en medio de los campos a su triste suerte tuvieron que invadir los trenes para trasladarse a puntos donde creyeron encontrar medios de vida y una vez aquí tropiezan con que la Oficina de Inmigración solo sirva para los efectos del presupuesto nacional – El jefe político, coronel Broquen, ha podido apreciar de cerca lo que ocurre, por humanidad ha dispuesto se les albergue en distintas comisarias, departamento central de policía y en todo edificio

El emigrante español en Argentina presenta una resistencia a dedicarse a los trabajos del campo y trata de quedarse en las ciudades

Emigrantes asturianos de San Martín de Oscos marcando el ganado en una hacienda de la provincia de Buenos Aires, hacia 1920. Colección Mara Herrero Jiménez



de su dependencia donde haya alguna facilidad para alimentarlos – Ordenó se hiciera rancho extraordinario en la alcaldía de policía, que luego fue distribuido en las diferentes comisarias nacionales – También pidió a los comisarios solicitasen el concurso de los fondistas y hoteles de sus distritos para ayudar a los pobres inmigrantes – El jefe de policía telegrafió lo que pasaba al Ministro de Agricultura, Dirección de Inmigración e Intervención Nacional – El ministro ha contestado aprobando los actos humanitarios del coronel Broquen asegurando que el Ministerio contribuirá a salvar esta situación – El jefe de inmigración Dr. Cigorraga ofrece lo mismo, pero dice en su telegrama que los inmigrantes fueron enviados a los puntos que ellos indicaron – Esta afirmación aseguran los trabajadores abandonados que no es cierta, dicen, que desconociendo el país fueron a donde se les informó en la inmigración que había trabajo seguro y abundante – Se consideran engañados, y en realidad es así, porque si bien es cierto que la oficina de inmigración no está obligada por la ley al sostenimiento de los inmigrantes después que les traslada al interior, también es cierto que debe dar informes exactos a los trabajadores y no distribuirlos sin que haya allí necesidad de brazos – Hubiera habido más acierto y no se daría el caso de miles de hombres postulando por campos y ciudades, sin saber

que hacer teniendo que implorar la caridad, exponiendo al país a ser blanco de sus enemigos en el extranjero – Gracias a que las empresas ferroviarias se muestran complacientes y no oponen resistencia al traslado de inmigrantes que en las estaciones se encuentran abandonados – Hay anuncios de que esta noche llegaron más inmigrantes, se cree que mañana habrá más de 3000 haciendo más difícil la situación».

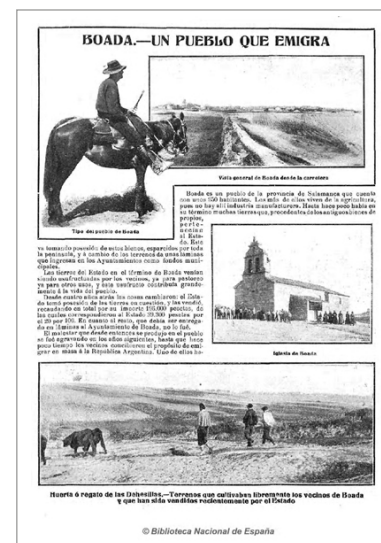
En su memoria del viaje realizado a Buenos Aires a bordo del vapor *Manchester City*, en 1913, el inspector Gamboa identifica, precisamente, como causa principal de la miseria que muchos compatriotas padecen en dicha República «el afán del emigrante español por permanecer y fijar su residencia en la Capital o en poblaciones de alguna importancia, con destinos de porteros, criados o jornaleros que no les permiten ahorrar un céntimo e incluso no les bastan como medio de vida, tal es la aglomeración de gentes de todas las naciones para esos empleos. Esta renuencia de los emigrantes españoles a ir al interior, a «los campos», les impide conseguir, al cabo de algunos años y con más o menos trabajo y suerte, un bienestar seguro, dedicándose a la agricultura».

Explica el inspector cómo «en las poblaciones, y más en la capital, los alquileres de habitación son excesivos, los artículos de primera necesidad caros, así como la vida en general y los alicientes para gastar lo poco que pudieran ahorrar muchos y aunque los jornales son de cuatro y medio pesos y cinco diarios (10 ó 12 pesetas) los gastan con creces por poco numerosa que sea su familia.

En los campos, en cambio, es más barata la vida, no teniendo más remedio que ahorrar por no tener donde gastar el dinero y si son algo entendidos en agricultura y toman terrenos para cultivar en la forma que muchos propietarios los arriendan, que es pagando la renta o alquiler con la mitad del producto de la cosecha, no cabe duda, que en el transcurso de pocos años pueden o ser propietarios o tener ahorrados algunos pesos, después de haber vivido infinitamente mejor que en las poblaciones; pero son pocos los que se deciden a este medio de hacer la América».

Igualmente, el inspector Julio Lissarrague en el informe realizado en el vapor *Samara* en 1913, califica las condiciones en que se encuentran los emigrantes en la República Argentina como difíciles y complicadas:

«La República Argentina atraviesa en la actualidad una gran crisis financiera, debida principalmente, entre otras razones que no son del caso, a la paralización del «agrio» sostenido durante mucho tiempo con la compra y venta de campos y solares, que labró muchas fortunas y llegó a constituir últimamente, más que un negocio, un juego».



Página de la revista *Nuevo Mundo* de diciembre 1905, que se hace eco del deseo de todo un pueblo (Boada, provincia Salamanca) de emigrar Argentina. Biblioteca Nacional de España

LA «TRATA DE BLANCAS»

La situación de la mujer emigrante merece en algunos de los informes, consideración aparte. Así en la memoria sobre los españoles en la Argentina, realizada por el inspector Antonio Luis Fernández Flórez en 1927 por orden de la Dirección General de Emigración, se dedica un apartado específico sobre lo que denomina «la trata de blancas», con el propósito de demostrar que la prostitución española en Buenos Aires carece de importancia:

«La trata de blancas. La protección de la mujer suele ser también pregón del que se hace con frecuencia uso, y el número de ellas que emigra hace sospechar un tráfico inmoral del cual es centro nocivo la capital federal de la Argentina. Es de todos conocida la existencia allí del «Patronato de Damas Españolas» que cuenta entre sus fines, y quiere dedicarle preferente atención, la protección de la emigrante española, apartándola de ese comercio inmoral. Pese a los esfuerzos de la Junta Directiva del Patronato, su eficiencia es dudosa y el número de acogidas a la institución mencionada es insignificante (...)

Afortunadamente la sospecha señalada no se confirma en los datos que para poder formar buen juicio de ello he solicitado de la Sección de Reconocimientos e Inspección de Prostitutas del Municipio de Buenos Aires.

En los datos que maneja el Inspector, las prostitutas francesas, argentinas, rusas (con placas y ucranianas) e italianas, inscritas como tales en el censo, superan a las españolas, que además son las que representan un menor porcentaje sobre la población femenina, sólo superado por las portuguesas.

Son estos datos una relación por nacionalidades de las mujeres que se han inscrito para ejercer la prostitución desde el año 1919 a 1926. En ellos aparecen las españolas ocupando el 5.º lugar pero de hecho ocupan un lugar mucho más inferior si se tiene en cuenta la composición de la población de la Capital federal de la República Argentina.

Los datos de población a que tenemos que referirnos son los del Censo de 1914 que señala para Buenos Aires (C.F.) un total de 1.575.814 habitantes de los que 725.844 son mujeres. Hoy el número de habitantes de la C.F. se supone 1.926.189, pero carecemos de otros datos y forzosamente hemos de referirnos a los de 1914 que además no perjudican en nada al cálculo por ser cifras menores.

Existe desde luego en Buenos Aires un mayor número de prostitutas que no están matriculadas, pero los datos que anteceden, que son los únicos ciertos que se pueden poseer deben guardar igual proporción con el número de prostitutas no matriculadas».



Redada contra la trata de blancas en Buenos Aires, 1930. Diario «Crónica»

La fuerte corriente migratoria hacia el Estado de Sao Paulo estuvo impulsada por el desarrollo de una política inmigratoria que subvenciona los gastos del pasaje



Contrato para colonos de la fazenda Val de Palmas, 1927

10.2. BRASIL NO ES EL PARAÍSO

Muy ilustrativo de lo que se encuentran los emigrantes españoles a su llegada a Brasil es el informe realizado por inspector D. Ángel Gamboa Navarro fechado el 25 de Agosto de 1910⁴, donde se recoge las dificultades que sufren al incorporarse a las haciendas de café del Estado de Sao Paulo.

Se trata de una memoria amplia y completa, que comienza presentando una panorámica general de las condiciones climatológicas y de salubridad del Estado de Sao Paulo, a las que considera que, aún por no ser muy buenas, «no puede decirse que sean tan malas que basten, como bastan los abusos y vejaciones (...), para considerar intolerable, y casi desesperada, la situación de nuestros compatriotas allí residentes».

Como expresa en el informe, en el Estado de Sao Paulo no hay regiones insalubres como en Pará y Amazonas, por ejemplo; «pero tampoco es una especie de paraíso, como en los folletos de propaganda se pretende hacer creer, pues en cuanto a temperatura se registran en invierno, oscilaciones tan bruscas como las que supone pasar en un mismo día desde los 30 °C a las dos de la tarde a los 0 °C grados a la madrugada; y como consecuencia de esto, según los médicos de los poblados y de las haciendas con quienes hablé son bastante frecuentes las pulmonías.

También, aunque no tanto como la pulmonía, es frecuente en algunas comarcas la enfermedad denominada *ankylostomasi*, de muy difícil curación siempre, y casi imposible cuando el enfermo no cuenta con los medios de fortuna necesarios para el tratamiento, que exige una higiene (sic) rigurosísima (sic) y una alimentación muy sana y nutritiva.

Lo que constituye un motivo más serio de preocupación, por lo que a la salud de los emigrados se refiere, es la extraordinaria propagación del tracoma, pues, aunque está prohibido el desembarque de los atacados de esta terrible enfermedad, hállase ésta tan extendida por todas las haciendas que casi ningún niño se ve libre de ella y muchos adultos la padecen también».

La fuerte corriente migratoria hacia el Estado de Sao Paulo registrada desde finales del siglo XIX estuvo impulsada por el desarrollo de una política inmigratoria que subvenciona los gastos del pasaje a aquellos que fueran a trabajar en las haciendas de café y supuso un notable incremento de la emigración.

La magnitud de esta emigración denominada gratuita por estar compuesta por trabajadores emigrantes cuyos pasajes serán pagados por el gobierno brasileño es significativa: entre 1885 y 1914,

4. GAMBOA NAVARRO, A (1910). *Situación de los emigrados españoles en el Brasil*.

un total de 575.847 españoles emigraron acogándose a esta política migratoria; en 1932, alrededor de 400.000 españoles residían en tierras paulistas, de los cuales 240.000 eran andaluces, la mayoría trabajadores en las plantaciones de café.

Entre 1908 y 1936 el 76,6% de los españoles que llegaron a Sao Paulo figuraban como agricultores⁵. Se trata de una inmigración formada por grupos familiares que, unido al hecho de ser agricultores, era una condición indispensable para conseguir el pasaje gratuito. La emigración de unidades familiares enteras supondrá un desarraigo mayor de sus lugares de procedencia, ya que, como relata el inspector Gamboa, «al resolverse a abandonar el suelo patrio no dejan aquí nada que les reclame (...) pues ese carácter definitivo parece que tiene la emigración cuando los que marchan lo hacen acompañados de sus respectivas familias».

En la captación de trabajadores vuelve a aparecer la figura de los ganchos. Esta labor de propaganda para la captación de trabajadores en el lugar de origen constituía, según el informe, causa esencial de la emigración y explica la gran corriente migratoria hacia las haciendas cafeteras. Periódicos como *O Imigrante* eran utilizados para llevar a cabo campañas propagandísticas en Europa presentando las bonanzas de la llamada emigración gratuita.

No es la miseria, señala Gamboa, la que decide a los pobres jornaleros andaluces a abandonar su patria, si no las promesas halagadoras, creídas a ojos cerrados a fuerza de repetidas, trenzadas en torno al mito de la emigración gratuita al Brasil.

De esta forma, en la captación de trabajadores vuelve a aparecer la figura de los ganchos.

Tras una larga y penosa travesía hasta el puerto de Santos y su traslado a la Hospedería de Sao Paulo, donde se realizaba la inspección, selección y la formalización de los contratos, los emigrantes eran conducidos a alguna de las haciendas del interior del país.

La operación consistente en comprobar las listas de emigrantes con la presencia de cada uno de estos para someterle a un interrogatorio y reconocimiento encaminados a comprobar su calidad de agricultores, sin cuya condición el Estado no abona el pasaje ni se formalizan contratos, se denomina *chamada*.

Como consta en el informe realizado por el inspector Gamboa, «los administradores o apoderados de los hacendados recorren el patio de la Hospedería donde se hallan los inmigrantes, examinándolos atentamente, ni más ni menos que si aquello fuera un mercado de bestias en que los compradores van buscando las de mejor estampa, y entonces se entabla allí una verdadera competencia en la que cada uno pretende llevarse a las familias más robustas y aptas para el trabajo,



Tarjeta de comparecencia de un emigrante ante la inspección sanitaria de Pernambuco, Brasil

5. *Boletim do Serviço do Imigração e Colonização*. Sao Paulo. Secretaria de Agricultura, Industria e Comércio. Março de 1941, p. 11.



El inspector posa con colonos "acomodados" delante de su casa. Biblioteca del Ministerio de Empleo y Seguridad Social

extremando las más halagadoras ofertas, aunque desde luego con el propósito de no cumplirlas y sin más fin que el de satisfacer a cualquier costa la necesidad que tienen de brazos.

Inmediatamente ratifican allí su compromiso firmando unas papeletas con las cuales se llenan las *cadernetas* que vienen a ser las cuentas corrientes de los braceros contratados y que se compone de un cierto número de hojas con rayado parecido al que se usa en el comercio para las cuentas corrientes, en el cual se anotan las partidas de cargo o de abono del bracero a quien corresponde y no es entregado este, sino al patrono».

Realizado el recuento y la selección de los emigrantes por parte de los patronos, se lleva a cabo el transporte desde la Hospedería hacia las respectivas haciendas, extremando las medidas con el fin de «hacer imposible toda comunicación con gentes extrañas a la expedición; la misma vigilancia para evitar la fuga; todo aquello que da a los trabajadores contratados un markadísimo carácter de cautivos».

Una vez en las haciendas, como no existía por parte del Gobierno brasileño una garantía para ofrecer unas condiciones de trabajo adecuado, el emigrante era objeto de múltiples y constantes atropellos:

«La casa que allí se les ofrece consiste generalmente en cuatro paredes formadas por estacas verticalmente clavadas en tierra, formando una especie de enjaretado con varias hiladas de caña entrelazadas horizontalmente con aquellas y un tejado en vertiente, tejido de caña y nipa. El enjaretado que forma las paredes se recubre de arcilla para darle alguna más consistencia y eso es todo lo que constituye la casa del bracero de una hacienda. Piso, el natural: divisiones interiores, ninguna; enseres, ninguno, ni un mal lecho siquiera.

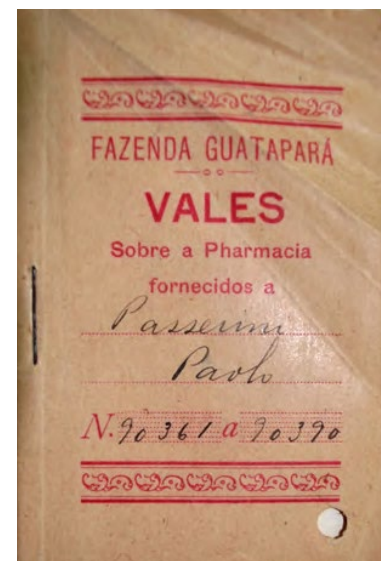
Las familias han de proporcionarse medios de improvisar los lechos necesarios para el descanso de los individuos que la forman; enseres de cocina y víveres para su alimentación y los útiles necesarios para el cultivo y recolección del café. Todas estas necesidades, así como los servicios de médico y enfermería se descontarán del salario, por lo que «ninguna familia puede empezar a trabajar con una deuda menor de ciento cincuenta mil reis (trescientas pesetas) y no es mucho afirmar que esa deuda aumenta muy pronto y muy rápidamente».

Las faenas agrícolas a que se dedicaban los inmigrantes consistía en desbrozar, rozar o arrancar las yerbas que crecen al pie de las plantas de café, esparcir y mezclar con la tierra las hojas desprendidas de los mismos árboles y del maíz sembrado entre ellos y recoger después en la época oportuna el grano de café. Pero la remuneración que por esas faenas se pagaba era distinta en cada hacienda.

De forma harto explícita, Gamboa titula uno de los apartados de su informe *Abuso de los hacendados: condiciones de esclavitud y explotación del emigrante* y en él describe la vida del emigrante en estos términos:

«En las haciendas, sin excepción alguna, con el más fútil pretexto, se impone fuertes multas a los trabajadores; 200.000 reis sin tomarse el trabajo de manifestar la razón; 50.000 reis por vender maíz a un compañero de trabajo; 100.000 por comprar a otro un cerdo; 5.000 por quedarse enfermo un día en su casa y así por el estilo multas por disparar cohetes, por pasar por un terreno inculto con una carretilla, por celebrar una fiesta, por salirse un cerdo o una cabra del corralillo y por tantas otras cosas cuya insignificancia denota claramente el propósito único de mermar en todo lo posible el mezquino haber del bracero; haciendo ilusorias todas las ofrecidas ventajas.

Y como si aún fuera poco lo apuntado y no bastaran las multas para saciar la codicia de los hacendados o de sus administradores todavía se buscan otros pretextos encaminados a ese fin; y así cuando en un saco de café se encuentra algunas hojas esto basta para no acreditar la *caderneta* lo que por la recolección del grano debieran abonarle, aparte



Vales para farmacia de la Fazenda Guatapará



de exigir (sic) en muchas haciendas cien litros para acreditar cincuenta y en otras imponerles la obligación de trabajar gratis dos o tres días cada mes.

Tal estado de cosas, hace, como es natural, que la totalidad de las familias contratadas en las haciendas permanezcan en ellas por necesidad o más bien por la imposibilidad de salir de ellas, no solo por las dificultades, algunas veces insuperables, con que para moverse tiene que luchar toda una familia, sino porque los mismos administradores, en cuanto tienen noticia o siquiera sospecha de que algún colono proyecta marcharse, pone en juego todos los medios, hasta la violencia, para impedirlo.

En cuanto los administradores advierten que se prepara alguna de estas evasiones ponen en movimiento a una especie de matones a quienes en las haciendas se distinguen con el nombre de *Capangas*, con encargo de vijilar (sic) a los sospechosos, e impedir violentamente su fuga si se atreve a intentarla».



En uno de los informes del inspector Cabronero se incluyen documentos de familias de emigrantes del Consulado de Río de Janeiro

Todas las tropelías recogidas por Gamboa son refrendadas por Fernández Flórez, a quien algunos de los repatriados que conducía el *Brabantia* en su viaje de regreso a España y que procedían de Sao Paulo le confirmaron los abusos de los *fazendeiros* contra los obreros ocupados en las *fazendas*⁶.

Prosigue Gamboa su denuncia sobre la ausencia de derechos y el desamparo de los trabajadores de las haciendas, haciéndose eco del desaliento generalizado que generan las mismas familias inmigradas de antiguo al referir en sus conversaciones con los recién llegados los sucesos de los que han sido testigos o actores, las reclamaciones desatendidas o que incluso han dado resultados contraproducentes, como el de reclamar una multa y obtener por toda satisfacción la imposición de otra mayor.

Tras este detallado informe de la visita llevada a cabo por el inspector Gamboa a las haciendas del Estado de San Pablo donde se pronuncia a favor de la prohibición de la emigración con billete gratuito o subvencionado al Brasil y donde se detalla la «insostenible situación de las familias españolas que en las faenas de aquellas están ocupadas», otro viaje de inspección realizado dos años más tarde, en que se puso en riesgo la vida del inspector, ratificó el empeoramiento de las condiciones de vida de los trabajadores españoles y el aumento del abuso de los *fazendeiros*.⁷

6. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1921). *Informe de un viaje en el vapor Brabantia*.

7. GAMBOA NAVARRO, A. (1912). Memoria del viaje realizado en el vapor Manchester City.

La esclavitud, aunque abolida en las leyes del país, persiste en las costumbres en forma más odiosa, sostenida por aquellos administradores y aquellos capataces, que ocupaban estos mismos cargos 20 años ha

De lo que puede esperarse también de la administración de justicia no deja de citarse el caso de un Bernardo Martín Rodríguez, de Salamanca, a quien asesinó hace poco más de un año el hacendado José Pinto

272

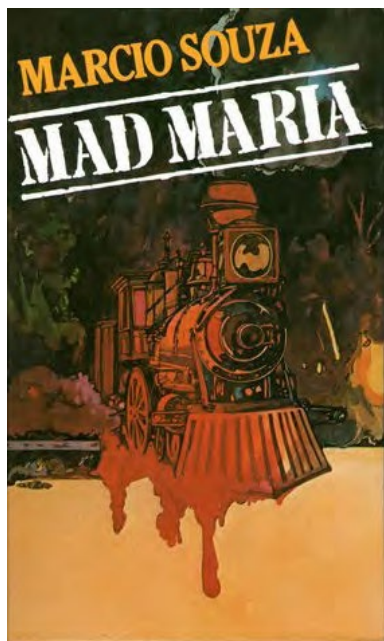
Colonos enganchados a un rastrillo esparciendo café, ante la mirada del inspector de emigración. Biblioteca del Ministerio de Empleo y Seguridad Social



«Al tocar el buque en Santos y aprovechando las ocho horas que permaneció en aquel puerto, visité al Cónsul español para enterarme de la situación de nuestros compatriotas en aquel país y si habían mejorado sus condiciones de vida desde mi último viaje y lo mismo que entonces, cuando presencié tanta miseria y tantos horrores, me dijo que estaban muy bien y que los trataban muy bien, al reconocermme me instó a que me fuese a bordo porque si se apercebían de mi presencia que siendo yo el que hice aquella información hacia dos años escasamente tan a conciencia y con gran interés, me matarían. No hice caso y aprovechando un tren que salía a las 7 1/2 de la mañana me embarqué en él y me dirigí a San Pablo con objeto de ver si eran ciertas las manifestaciones del Cónsul o estaba equivocado con su juicio como sucedió en mi viaje anterior. En una parada del convoy en una de las estaciones, entablé conversación con un obrero español empleado del ferrocarril que hacía más de 20 años que había llegado al Brasil, el cual



Grupo de niños y mujeres de los colonos con el inspector de emigración. Brasil



Portada del libro *Mad Maria* sobre el ferrocarril Madeira Mamoré

me manifestó que hacía dos años aproximadamente hizo un viaje un Inspector español, con cuyo informe hizo muchísimo daño a la colonia española, porque si antes estaban allí mal mirados los españoles y los trataban mal, ahora lo pasaban peor y que a consecuencia de mi informe las represalias en las *fazendas* fueron terribles y añadió por último que si fuese por el Brasil aquel inspector no saldría vivo.

Continué mi viaje y al llegar a San Pablo me dirigí al Consulado, no para ver al Cónsul, sino para ver el mismo cuadro de lástimas que presencié cuando hice mi viaje anterior y allí hablé con Encarnación Zarco, de Almería, tuerta y con el otro perdido de tracoma, salió escapada con su marido hacía cinco meses, porque no les pagaban ni les daban de comer. Julián Gatan, de Cáceres, hacía unos meses que había llegado, falleciendo su mujer de parto sin asistencia médica. Les puso el patrón en la calle sin duda porque sin mujer y con cuatro hijos pequeños no servía para la *fazenda*, viéndose precisado a dejar la recién nacida a una mujer que quedó en la *fazenda* y por caridad se hizo cargo de ella. Para qué citar las lamentaciones de los 8 ó 10 individuos más que esperaban a la puerta del Consulado la hora de oficina, todas eran parecidas, falta de pago de jornales, malos tratos, falta de asistencia médica y por último y como supremo recurso *fullir* de la *fazenda* cuando podían conseguirlo.

Al llegar a España no tuvo límites mi sorpresa cuando leí en el Boletín de Emigración el Real Decreto equiparando el Brasil a los demás países de emigración, fundándose en el mejoramiento que había experimentado la situación de los emigrados españoles, según noticias facilitadas por el Cónsul de España en San Pablo y en el memorandum que entregó al Ministerio de Estado el Ministro Plenipotenciario del Brasil, que acusa mejoras en los servicios que a inmigración se refiere, entre otras, la relativa a rebajar a la mitad las tarifas judiciales, cuando aun siendo gratis sería imposible en las *fazendas* hacer uso de ese derecho, por estar aisladas completamente y prohibirles la salida a los colonos. Bien claro me habló el Secretario del Ministro de Agricultura cuando al verse acosado por mis razonamientos y las pruebas que le presenté al tener una conferencia con él, a mi regreso del viaje, exclamó «Señor, con los fazenderos no podemos, el Gobierno está lleno de buen deseo, pero no podemos con ellos».

Aunque predominaba el trabajo en las haciendas cafeteras, una pequeña parte de los inmigrantes se dirigía a los núcleos coloniales. Los primeros núcleos coloniales se fundaron en la primera mitad del XIX (en 1827, se crea el núcleo colonial de Río Negro y en 1829 el núcleo de Santo Amaro), pero no será hasta finales de siglo cuando el gobierno del Estado comience a implantar una política orientada al fomento de creación y desarrollo de los núcleos coloniales. Entre 1877 y 1930 fueron creados 31 núcleos agrícolas patrocinados por el Estado o por iniciativa privada.



Colonia española en el Café español de Albisú. La Habana, 1905. Museo del Pueblo de Asturias. Foto A. Pacios

La organización de los núcleos coloniales consistía en el reparto de parcelas a familias de inmigrantes extranjeros, con preferencia agricultores, para el cultivo de cereales, hortalizas y frutas para su propio abastecimiento y de los mercados de las áreas más próximas. Estos núcleos, localizados en el entorno de las haciendas de café, favorecían a los hacendados que podía reclamarlos en época de cosecha del café o en determinadas y puntuales faenas agrícolas y su precio podía oscilar en función de su localización y de la calidad de las tierras.

Estaban constituidos, sobre todo, por inmigrantes de procedencia alemana, suiza, holandesa, rusa y polaca, debido a una preparación técnica admirable para la explotación de la industria agrícola y

Grupo de niños en el salón social de la Asociación de Dependientes de Comercio. Centro gallego de La Habana, 1920. Colección Vázquez de Parga



en posesión del capital suficiente para atender a sus necesidades personales durante los primeros tiempos⁸, en que no pueden contar con los productos de la tierra, mientras que el número de españoles era mucho menor, con alguna excepción.

Especial mención realiza el inspector D'Ozouville, en el viaje a Brasil de 1916, al núcleo colonial de Sabauna, fundado a comienzos del siglo por doscientas familias españolas de las cuales ya quedaban muy pocas, por haber tenido que abandonar la mayor parte de sus propiedades forzadas por el absoluto olvido y la falta de protección del Gobierno brasileño.

Caso aparte dentro de la emigración a Brasil es el de quienes trabajaron en la construcción de la línea férrea Madeira-Mamoré, el llamado «ferrocarril de la muerte».

8. D'OZOUVILLE menciona las llamadas «casas aviadoras». Se llama «aviadores» a los grandes almacenistas que anticipan víveres, materiales, herramientas y hasta dinero a los propietarios de los «seringales», recibiendo este último nombre las grandes extensiones de terreno en que se produce el árbol lechoso del que se coge la goma elástica, vulgarmente conocida con el nombre de «borracha».

10.3. LA SITUACIÓN EN OTROS PAÍSES: EL CASO DE CUBA Y MÉXICO

Igualmente complicada y difícil era la situación en otros países, según se desprende de los informes de los inspectores.

La emigración española hacia Cuba se vio favorecida tras la promulgación de la Ley de inmigración y colonización de 1906. Como en el caso de Brasil, se subvencionó a las compañías navieras para el transporte de emigrantes, atrayéndolos con la publicidad de concesión gratuita de tierras.

El inspector Fernández Flórez en 1922, con motivo de su viaje realizado a bordo del vapor *Flandre*, en Cuba afirma que «... son (aún) muchos los españoles que carecen de lo más indispensable, que duermen en las plazas públicas y comen gracias a la caridad... basta poner el pie en aquella tierra para percatarse de la gravedad de su crisis y del profundo malestar económico.

Por los inmigrantes que regresaban en el *Flandre* me enteré de que son frecuentes los asaltos a los potrereros, por hordas de gentes famélicas, que se llevan las carnes, dejando las pieles; y que son también numerosos los casos de robo y asesinato, fruto todo ello de la miseria del pueblo.

Los obreros que trabajan en los ranchos ganan un peso diario, que no es pagado en efectivo, sino en abonares a plazo indefinido. Para que puedan atender a su sustento, se les abre un crédito que el obrero satisface con los vales que le entregaron por su labor».

Un aspecto tangencial en el caso de Cuba es la relativa a la emigración de haitianos y jamaicanos a la isla, a la que el inspector Cabronero califica de «*torrente indeseable*» en estos términos rotundos: «La inmigración antillana y jamaquina es altamente perjudicial a Cuba desde el punto de vista étnico, social y económico»⁹.

La situación de México no es mejor que la de Cuba, respecto a las condiciones de vida del emigrante, según se desprende de la memoria realizada por el inspector Fernández Flórez¹⁰.

«Si bien en Méjico no se deja sentir tan hondamente la crisis económica... las garantías de vida en la república mejicana no son más que aparentes. La colonia española que es la más rica del país, ha sufrido recientemente atropellos que quizá el Consejo no ignore ya. La Ley agraria que vino a dividir la propiedad fue pretexto para desposeer de sus riquezas a los españoles, que padecieron muchos atropellos. Aparte esto, la inseguridad del país es evidente.

Se espera siempre una revolución más; y por eso los propietarios no se deciden a emprender nuevos negocios. La ganadería disminuye, escarmentados los ganaderos por



Los emigrantes sorianos Benjamín y Manuel Oncins, con sus esposas. México, 1900. Soria entre dos siglos. Archivo Histórico provincial de Soria

9. CABRONERO, J. (1928). *Memoria del viaje realizado a bordo de los vapores Lafayette y Alfonso XIII*.

10. FERNÁNDEZ FLÓREZ, A. L. (1922). *En el Flandre: memoria de un viaje*.

las muchas veces que sus rebaños han ido a poder de partidas de bandoleros; la explotación agrícola se aminora: no se compran máquinas; las exigencias del Gobierno en lo que respecta a tributos han obligado al cierre de los pozos de petróleo, aunque este conflicto parecía estar a punto de resolverse: la limitación del crédito perjudica al comercio; el respeto a la vida de los extranjeros apenas existe.

Los salarios han disminuido en términos considerables. En las explotaciones petrolíferas pagan tres pesos jornal, y la comida cuesta más cara. Tan solo los indios con su sobria alimentación, que un español desde luego no soportaría, pueden soportar tal situación. Los comercios han hecho también rebajas considerables en el sueldo de sus dependientes.

Muchos trabajadores españoles que huyendo de la crisis cubana se refugiaron en Méjico, no tardaron en volver a la isla alarmados ante la inseguridad personal que existe en Nueva España donde los frecuentes asesinatos y tropelías cometidas en las personas de los españoles, no tienen casi nunca sanción».



Vapor *Espagne* de la compañía *Générale Transatlantique*. Archivo histórico provincial de Salamanca

LA MUJER Y EL NIÑO EN LA EMIGRACIÓN

El tomo 2 del año 1928 del Boletín de la Subdirección General de Emigración contiene un extenso artículo de la médica de la Marina civil Elena Soriano titulado «La mujer y el niño en la emigración», al que pertenecen estos fragmentos:

Todavía en 1928 «... las literas de tercera clase ordinaria... no llevan sábanas y sí únicamente una o dos mantas, según la temperatura y cuando el inspector lo ordena; es decir, que estos niños (e igual los adultos) han de dormir vestidos o poco menos, y en contacto con unas mantas que fácilmente resultan vehículos de transmisión de todo género de enfermedades. El precio actual de los pasajes es bastante elevado, y lo menos que debería proporcionarse a cada emigrante es que su litera tuviera sábanas Limpias.

Otro punto que el Reglamento de Emigración [el reglamento de aplicación de la Ley] omite, de extraordinario valor higiénico para todos, mas sobre todo para los niños, es el de las toallas y servilletas...

Otro problema que los niños plantean es el de su alimentación, pues si bien a los pequeñuelos (por lo menos en el barco que yo he viajado) se les daba dos veces al día una papilla a base de leche (conservada en polvo y reconstituida con *maizena*, avena u otra harina por el estilo), a los niños un poco mayores, de dos, tres y cuatro años, en su inmensa mayoría mal nutridos y nada fuertes, sometidos al régimen alimenticio de los emigrantes, se les veía desmejorar de día en día...».

El barco «resulta una gran escuela de corrupción. Todos sabemos que la gente de mar, marineros, fogoneros, etcétera, son individuos de moral más que dudosa, siempre en mucho mayor número que los pasajeros.

No es extraño, pues, que la moral y la virtud de muchas de ellas sufran notable quebranto durante la travesía en la convivencia de un ambiente sobre cargado de peligro y de ocasiones. En vano trata la legislación de emigración

de prevenir y evitar esto, pues la separación absoluta de sexos en un barco es algo teórico y prácticamente imposible, dado que la mayoría de los pasajeros de tercera son los ganchos encargados de arrastrarlas al precipicio...

En mi viaje de retorno he tropezado con una mujer de edad indefinida (pasaba de los sesenta), la cual lleva hechos, según afirma, más de dieciséis viajes de ida y vuelta a España. ¿Se explica este ir y venir de algún modo satisfactorio en una mujer de humildísima apariencia, viajando en tercera clase, sin vínculos familiares en la península?»

La doctora Soriano también alude a la prohibición de emigrar a las mujeres solteras menores de veinticinco años que no viajasen acompañadas por sus padres, abuelos o tutores, a menos que justificasen la expatriación con un documento acreditativo de que en el país al que se dirigen quedarán bajo la vigilancia y amparo de personas de su familia o de otras de reconocido arraigo que ofrezcan solvencia moral bastante para presumir que junto a ellas no habrán de caer en corrupción de costumbres (artículo 11 del Real Decreto de 9 de diciembre de 1927): «La norma no servirá de nada porque fácilmente puede burlarse apelando a la falsificación del certificado y no habrá de detenerse en tan poco a los que a esta recluta se dedican».

La situación de los niños también re considera gravísima durante la travesía: «Estas criaturas, mezcladas constantemente con adultos, a pesar de la vigilancia de los padres, oyendo un lenguaje nada edificante e, incluso, presenciando escenas de evidente inmoralidad. Lo que supone durante días y días la asistencia a una mala escuela para las almitas infantiles que despiertan a la vida, sobre todo aquellos que están en la edad en que se fijan en todo y todo lo preguntan, cuando su alma es blanda cera moldeable sin esfuerzo, y en un tiempo en que imágenes y palabras quedan grabadas indeleblemente (esto, por desgracia, pasa también con los pasajeros de primera y segunda clase)».



Elisa Soriano. Médico de La Marina, en uniforme. 1928



Indianos retornados, hacia 1920. Museo del Pueblo de Asturias, Gijón

11.

LOS QUE VUELVEN

El contingente grande de emigrantes que en determinadas épocas regresa a España, se compone en su mayoría de obreros del campo que despedidos de las haciendas en cuanto termina la cosecha, y no encontrando pronta colocación en otras regiones de la república, prefieren regresar a sus pueblos de la península antes que perder sus ahorros, pues así como la vida les es fácil cuando cuentan con salario, cuando este falta, se les hace más difícil que en ninguna otra parte.

Regresan también los fracasados a quienes echan de todas partes porque en ninguna sirven para nada: los lisiados inútiles por accidentes de trabajo, los enfermos crónicos que vienen buscando la salud en sus pueblos; los que vienen a recoger a su propia familia; los que vienen a pasar unos meses en sus casas, para volver después, cosa que nunca hacen solos; y por último, los que realizados ya sus proyectos, satisfecha su natural aspiración regresan en definitiva para gozar en su patria del provecho de su campaña, los cuales, como es lógico suponer, figuran siempre en número reducido.

GUILLERMO SUMMERS

Memoria del viaje a Montevideo y Buenos Aires en el vapor Córdoba, 1912

Así describe el inspector Summers el retorno a casa de los emigrados, los más con la cabeza gacha y los menos con la bolsa llena, unos de vuelta a la miseria de la que salieron, otros a disfrutar de las ganancias de su buenaventura.

Y en verdad así debería ser el viaje de regreso para los propios emigrantes: para unos, las esperanzas se han visto colmadas y ninguno de los inconvenientes de la travesía va a amargar su alegría; para otros, los sinsabores de a bordo no son sino el colofón de un fracaso, como un simple dolor de muelas a quien ya duele todo el cuerpo.

En cualquier caso, no son muchas las páginas que las memorias de los Inspectores de Emigración dedican al regreso a casa, como si el trayecto de vuelta no fuese sino un trámite en el que no merece la pena detenerse. Así de escueto, por ejemplo, informa del viaje de retorno el inspector Joaquín Cabronero: «El viaje de regreso se llevó a efecto con toda normalidad, desembarcando en Vigo el 19 de diciembre con un día de retraso, perdido en Lisboa por causa de niebla»¹.

Apenas unas líneas más le dedica Juan de los Mártires: en su viaje de inspección en el vapor *Zeelandia*²: «El día 6 de mayo emprendió el buque el viaje de regreso, conduciendo 16 varones y dos hembras para Vigo y 167 extranjeros para diferentes puertos de Europa. La instalación de los emigrantes españoles, fue hecha también con independencia de los extranjeros y durante el viaje han continuado las buenas condiciones de alimentación e higiene, sin que haya habido que registrar ningún incidente hasta el día 22 en que cesó la Inspección del que suscribe por desembarcar en el puerto de Las Palmas.

Aun cuando este buque, por no ser de construcción moderna, carece de camarotes y comedor para emigrantes, sus condiciones en cuanto a espacio y ventilación son buenas, habiendo sido muy atendido en los dos viajes todo lo que se refiere a limpieza e higiene».

Incluso la noticia del inicio de la Guerra Europea o el encuentro con un navío enemigo en tiempos de guerra se despachan de forma sucinta:

«...navegando con las luces apagadas nos dirigimos a Pernambuco donde fondeamos el día 2 sin novedad, habiendo recibido a bordo la noticia de declaración de guerra de Inglaterra a Alemania y de ésta a Francia y Rusia por un radiograma dirigido a un vapor francés que iba por nuestra proa...

El día 19 de julio embarqué llegando a este puerto el 19 sin más novedad que haber sido apresados el día 15 a 200 millas de Las Palmas por el vapor alemán *Kaiser Wilhelm der*



Íñigo Noriega Laso y su esposa. Fundación Archivo de Indianos. Museo de la Emigración de Colombres, Asturias

1. CABRONERO, J. (1928). *Memoria del viaje realizada a bordo de los vapores Lafayette y Alfonso XIII*.

2. MÁRTIRES, J. DE LOS (1926). *Viaje de inspección en el vapor Reina Victoria Eugenia*.



“El más práctico de los embajadores, el emigrante”. Página de la revista *la Ilustración española y americana* de 22 de julio de 1915

Gross armado como crucero auxiliar con seis cañones, que nos obligó a echar al agua los hilos de la telegrafía y cuando arribamos la escala de sotavento para recibir al oficial que suponíamos había de venir a bordo para pedir la documentación y declarársenos presa de guerra, vimos con sorpresa que daba avance a toda fuerza dicho crucero auxiliar y en diez minutos desapareció en el horizonte»³.

El informe realizado por Juan de los Mártires en el viaje de retorno a España del buque *Reina Victoria*:

«Venían 201 hombres, 57 mujeres y 33 niños, que se instalaron convenientemente en las condiciones exigidas por el Reglamento. En el puerto de Buenos Aires embarcaron, acompañados de sus padres, dos enfermos de enajenación mental, a uno de los cuales se le recluyó en el departamento adecuado para su tratamiento durante el viaje, quedando el otro en observación en una de las enfermerías, sin que hayan dado lugar en la travesía a incidente alguno.

La alimentación durante el viaje ha sido sana y abundante, habiendo habido necesidad de repartir frecuentemente gran número de raciones suplementarias, por causa de los trastornos del viaje y condiciones de agotamiento físico en que bastantes emigrantes se encontraban»⁴.

En algunas ocasiones en cambio, el inspector se esmera en detallar los incidentes del viaje de retorno, como se aprecia en este texto de Díaz Barea⁵:

«Durante el viaje de vuelta se me dio cuenta por un pasajero de que un enfermero le había sustraído una libre esterlina, recibí su declaración, la del acusado y otros testigos y formé un atestado para ser entregado con los individuos al Juez de Instrucción de Coruña, puerto a que se dirigían los que de un modo u otro figuraban en el atestado. Diez días después de la fecha de la acusación (el 18 de noviembre) el mismo acusador me daba cuenta de que estaba en su poder de nuevo la libra esterlina que había sido encontrada en las ropas que usó la noche que la perdió y que durmió sin estar enfermo en la enfermería, por invitación del enfermero acusado. De este hecho se dio noticia oficialmente y el encargado hizo figurar en las notas del enfermero la acusación y demás detalles por los que no volverá a embarcar en buques de esta Compañía. Como de la primera acusación, se hizo atestado de las manifestaciones hechas en 28 de noviembre por el

3. GAMBOA, A. (1914). *Memoria del viaje a Buenos Aires a bordo del vapor Sierra Nevada*.

4. MÁRTIRES, J. DE LOS (1926). *Viaje de inspección en el vapor Reina Victoria Eugenia*.

5. DÍAZ BAREA, R. (1913). *Viaje de inspección en el vapor Orcoma y Orita*.

pasajero y fueron entregadas a la Presidencia del Consejo con todos los documentos a que el viaje dio lugar».

En otro de sus informes, Ángel Gamboa hace constar la falta de competencias de los inspectores respecto a los viajes de retorno, aderezando el informe con una amarga e irónica reflexión final:

«Como el vapor *Manchester City* en el que hice el viaje no regresaba a Europa hasta pasado un mes y continuaba su itinerario a Bahía Blanca y otros puertos, tuve que hacer el viaje de regreso en el buque que me designó la Agencia en Buenos Aires de la Comp^a *Argentina Cargo Line* a la cual pertenece aquel buque y en consecuencia embarqué con tal objeto en el vapor *Asturias* de la *Royal Mail* etc. Con 141 pasajeros de tercera clase españoles, la mayoría con pasaje para Vigo, y como la Ley ni el Reglamento dan atribuciones a los inspectores en viaje para entender en las condiciones en que regresan esta clase de repatriados, en ningún asunto intervine, si bien es verdad que tampoco se solicitó mi auxilio para nada»⁶.

De manera evidente muestran los siguientes párrafos la euforia etílica que en algunos emigrantes provoca el regreso a la patria, como relata el inspector Joaquín Cabronero⁷:

«Coincidiendo con el instante de mi llegada se efectuaba el embarque de repatriados en el vapor *Alfonso XIII* de la *Cía. Trasatlántica Española*, al cual me traslado para presentarlo e inspeccionar su acomodo y demás detalles; todo lo que se llevó a cabo en completo orden y en las mejores condiciones. Embarcaron unos 400 emigrantes, de los cuales 250 indigentes con billete a cargo del Tesoro del Emigrante y el resto acogidos a la concesión de medios pasajes.

El emigrante Rogelio Lamela, en completo estado de embriaguez y exaltación por el júbilo que su repatriación le producía, pretendía regalar a todo el que encontraba los 10\$ que constituían toda su fortuna. Le recogí el dinero aparentando aceptar su dádiva, e hice entrega de él al Sobrecargo para que a la llegada a España se lo restituyera al emigrante»

En palabras del inspector Gamboa⁸, el emigrante español debe enfrentarse en muchas ocasiones a «trabas que difícilmente les permitirán realizar los anhelos de repatriación que todos sienten al desvanecerse, muy luego de su llegada, las engañosas ilusiones que a la emigración les llevaron».

6. GAMBOA, Á. (1912). *Memoria del viaje realizado a Buenos Aires en el vapor Manchester City*.

7. CABRONERO, J. (1928). *Memoria del viaje realizada a bordo de los vapores Lafayette y Alfonso XIII*.

8. GAMBOA, A. (1910). *Situación de los emigrados al Brasil*.



"Esperando el regreso". Portada de la revista *Celtiga*. Buenos Aires. 1927

Pasajeros procedentes de América desembarcando del vapor *Alfonso XIII* en el puerto de El Musel (Gijón), 1920. Museo del Pueblo de Asturias



El mismo inspector en otro de sus informes relata las preocupantes condiciones en que se encuentran los Consulados españoles, tachándolos de verdadera vergüenza nacional⁹:

«No puedo por menos de decir algo respecto a este pedazo de España en aquellas apartadas tierras. Aun cuando el edificio, en su aspecto exterior, no es malo, la oficina es una verdadera vergüenza nacional, pequeña, mal oliente, por el hacinamiento de compatriotas, no sólo en el local o habitación destinada a oficina sino en los pasillos y escaleras, teniendo que hacerse paso entre aquella gente, para poder penetrar allí, a viva fuerza, pues todos desean ser los primeros en llegar a los barrotes de separación entre los empleados y el público, que por lo sucios y mal pintados, más parecen de mostrador de tienda de ultramarinos que de un Consulado, causando todo ello una impresión de tristeza tal, que solo los que padecemos lo sabemos apreciar.

9. GAMBOA, A. (1913). *Memoria del viaje realizado a Buenos Aires en el vapor Manchester City de la compañía «Argentina Cargo Line»*.

No bastan las horas reglamentarias de oficina para dar abasto a tanto asunto como allí se despacha diariamente y si por añadidura se les comisiona a aquellos funcionarios con memorias sobre emigración se comprenderá el enorme trabajo que sobre aquellos funcionarios pesa. Ya que aquel país debiera ser una continuación de España se impone una mejora radical en los servicios que con el Consulado se relacionan, dotándolo con urgencia de local decoroso y adecuado, con personal que pueda atender debidamente los múltiples y variados asuntos, máxime si como parece se trata de encomendarles ciertos asuntos relacionados con la emigración, pues de no ser así el fracaso sería completo y la ineficacia de sus servicios absoluta en este respecto.

El mismo cuadro de pobreza presencié en San Pablo y oportunamente expresé en la Memoria que de aquel viaje hice, viendo con satisfacción que al desastre que teníamos allí de representante de nuestra nación á [sic] sustituido un Cónsul de Carrera, lo cual ya es un paso en el sentido que indico aun cuando falta mucho para parecernos a la última de otras naciones, entre ellas, Italia, que está a la cabeza de todas en lo que a emigración se refiere, con patronatos perfectamente organizados en las principales capitales de la América Latina a cuyo punto están los comisarios o Inspectores de Inmigración que recorren constantemente las zonas o regiones donde radican mayor número de compatriotas, atendiendo sus reclamaciones y siendo un lazo de unión entre estos y la madre patria que en ningún momento los abandona, evitándose que queden seres pertenecientes a países civilizados sumidos en el mayor desamparo, como ocurre con nuestros desgraciados compatriotas en el Brasil y especialmente en las *fazendas* del Estado de San Pablo».

En términos más generales, Cabronero, en la memoria del viaje realizado a Cuba en 1931, señala cómo ante la inoperancia de los consulados para solucionar las exigencias y la angustia de los repatriados, surgen bandas que comercian con la miseria de los emigrantes y que, pretendiendo estar en contacto con el Consulado, estafan a los emigrantes «ofreciéndoles la repatriación gratuita a España a cambio del pago de una determinada cantidad de dinero».

A veces, el problema de la repatriación no es colectivo sino individual, pero no por ello deja de ser dramático y quizá resulta más conmovedor:

«En el mismo día de la salida de La Habana me fue entregado por el Médico de a bordo un parte concebido en los siguientes términos:

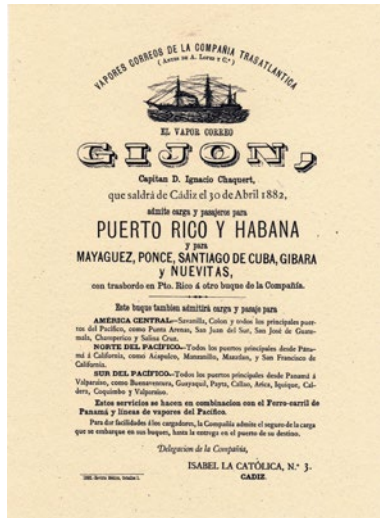
Habiendo observado síntomas de enagenación (sic) mental al pasajero (sic) de tercera clase embarcado en Habana y con destino a Coruña Antonio Alaba Ochoa, ha sido recluido para su observación. Debo hacerle saber que según los informes recogidos este

La ansiedad por regresar a España provocaba en ocasiones disturbios y tumultos



Anuncio de la salida del vapor *Colombo* hacia Buenos Aires, 1877. Postal de la Fundación Archivo de Indianos. Museo de la Emigración de Colombres, Asturias

Había hombres, mujeres, niños, jóvenes y viejos, Era una caravana de los vencidos de la aventura de América



Anuncio de la salida del vapor *Gijón* desde Cádiz hacia Puerto Rico y Habana, 1882. Postal de la Fundación Archivo de Indios. Museo de la Emigración de Colombres, Asturias

individuo ha sido insidiosamente embarcado a bordo por el secretario de la Quinta castellana de Habana.

Lo que participo a V. S. para su conocimiento y efectos consiguientes.

Dios guarde a V.S. muchos años. - En la mar a 18 de junio de 1928 (a bordo del Alfonso XIII).

En su vista practiqué las oportunas diligencias y con su resultado, al llegar a Nueva York, envié al inspector Sr. Fernández Flórez a La Habana el siguiente oficio:

Después de la salida de La Habana se hizo notar por su estado anormal al emigrante Antonio Alba Ochoa, de 22 años, natural de la provincia de León, soltero, jornalero, con pasaporte n.º 247. Interrogado resultó ser un demente, manifestando conocer al emigrante Moisés Lago Ochoa, de 45 años, natural de Valtuille de Arriba (Villafranca) de la provincia de León.

Este individuo dice que al entrar a bordo se le recomendó al secretario de la Beneficencia Castellana que acompañaba al demente a quien él no conoce e ignoraba su estado. Que él conoce al secretario de la Beneficencia por un cuñado suyo llamado Luciano Rodríguez, que vive en bella Vista 25 (cerro) Habana.

Parece ser que al Antonio Alba le gestionó el pasaje en la Junta Consular el secretario de la Beneficencia Castellana (quizá como es constante y defectuosa práctica, sin que se presentara el interesado) al llevarle luego a bordo y entrarlo sin dar a nadie conocimiento de su estado cometió una imprudencia cuyas consecuencias pudieron haber sido gravísimas, como la obra de un loco. Y como final, este individuo fue abandonado en el buque sin otro equipaje que una camisa envuelta en un papel y sin un solo centavo con que atender el más ínfimo gasto de viaje o de traslado del puerto de llegada a su domicilio».

De esta forma narra el inspector Cabronero el regreso de los emigrantes españoles acogidos a la concesión de medios pasajes en el vapor *Edam* y de los beneficiados con la concesión de pasajes gratuitos en el vapor *Cuba*, en total cerca de 700 emigrantes, entre ellos todos los de Tricornia, por considerarse los de más urgente atención y recogido en el informe realizado a bordo del vapor Alfonso XIII, en 1928:

«Me constituí a bordo durante el embarque, procurando que se efectuase en las mejores condiciones posibles, como así se realizó, inspeccioné los locales destinados a emigrantes, los servicios, di instrucciones oportunas al médico español y recomendé al capitán la expedición con el mayor interés.

Para la salida del «Alfonso XIII», el día 20 de la fecha en que yo había de regresar, procuré reunir el mayor núcleo [sic] posible, consiguiendo que la compañía concediera para

tercera clase las capacidades que tuviera disponibles a más de esta, en las cámaras de segunda y tercera preferente, con lo cual pudimos conducir un total de 818.

Ya en estas condiciones salimos como decía anteriormente el 20 de septiembre.

El momento de abandonar el buque el puerto, fue uno de los de mayor emoción que puedan presenciarse. Los gritos de despedida de los que salían se confundían con los de tierra en una rara mezcla de amargura y alegría; hubo luego un silencio triste, trágico, de desengaño, y durante él, bajada a la cubierta desde donde miraban aquellos desgraciados la tierra en que perdieron sus ilusiones. Al verme, reconociéndome como lo único que les simbolizara su España, aquella buena madre lejana que se acordaba de ellos, corrieron hacia mí y en una sublime exaltación de amor patrio, me elevaron en sus brazos vitoreando a España con voz tan del corazón que apenas si pudiera terminarse de oír, ahogada en sus gargantas por sollozos y lágrimas: lágrimas de alegría que yo derramé también con ellos y que me confortaron y pagaron con creces todo cuanto este triste viaje me fuera penoso.

Durante la travesía todos han contribuido a que el tiempo se hiciera lo más agradable posible a estas pobres gentes, poniendo cada cual de su parte en el buque cuanto estaba a su alcance para conseguirlo. Los servicios de comedor se organizaron en cuatro turnos aumentando el personal para que se realizara en la mejor forma; llegando al maximum de actividad para terminar cada turno en media hora. La comida fue excelente y abundante sin reservas. Durante los primeros días daba conmiseración ver la febril fruicción con que la mayoría devoraban materialmente los platos que les servían. Yo presenciaba siempre las comidas y estaba entre ellos la mayor parte del tiempo complaciéndome en ver su contento; repartía golosinas entre los pequeñuelos que siempre me seguían esperando mi obsequio, y en la medida de mis posibilidades socorrí privadamente a algunos necesitados. Los niños y mujeres fueron siempre esplendidamente atendidos en repartos de lecho y caldo. Hubo pocos enfermos relativamente, siendo tratados de modo inmejorable. Procuré que se les prodigaran distracciones, cine, bailes, juegos, etc., levantándoles el ánimo cada vez que conversaba con ellos, haciéndoles ver la significación moral que tenía el rasgo generoso de España llevándolos a su seno. Y ellos, agradecidos, me aclamaban y pedían que en nombre de todos hiciera presenta a nuestro Gobierno su eterno reconocimiento. Un rasgo de nobleza digno de consignarse es el no haberles oído proferir en ningún momento ni un reproche contra el país donde dejaban enterrados sus sueños de juventud.

A la llegada a Nueva York recibí un cablegrama del Padre Fernández enviando sus saludos a los compatriotas que retornábamos. Lo expuse al pasaje, y bien pronto me entregaron un pliego de firmas, muestra de reconocimiento.



El Marqués de Comillas saliendo de La Habana. Colección de José Luis Castañeda

Antes de nuestra partida contesté al Sr. Presidente de la Beneficencia Burgalesa en nombre de todos, estimando su recuerdo y mandando el último adiós de aquella agradecida gente.

Lo único desagradable de la travesía, es esta escala de Nueva York. Realmente no se explica que los buques en su viaje de retorno toquen dicho puerto en donde el pasaje de tercera sufre una serie interminable de molestias y es tratado de forma verdaderamente inhumana. Salidos de La Habana en tiempo caluroso; a los tres días nos encontramos con un clima frío, y para estos emigrantes sin otra defensa que la ligera manta de su litera; comienzan las operaciones de recuento, para las que previamente hay que acorralar

el pasaje hacia una parte del buque haciéndole desfilas hasta la otra; operación que casi siempre hay que repetir varias veces por no coincidir el número de los recontados con los del manifiesto. Una vez terminada empieza el reconocimiento médico, el cual se efectúa con toda minuciosidad haciendo desnudar a todo el pasaje, por grupos, las mujeres en la enfermería y los hombres en los corredores, sin el menor reparo al pudor ni atención a la dignidad. Terminados estos bochornosos trámites (que en ocasiones como la nuestra dura el día entero) se deja el pasaje tranquilo en sus sollados (sin permitirles saltar a tierra) hasta que se repite el recuento el día de la salida con los mismos detalles de a la entrada. Durante unos y otros tuve necesidad de estar entre ellos, bromeando, hasta conseguir que tomaran a chacota estos incidentes, único medio de contener la indignación general y de que lo que pudiera dar lugar a un desagradable contratiempo se convirtiera en motivo de chanzas y risas.

El resto del viaje continuó felizmente. A la vista de tierra, en La Coruña, el entusiasmo se desbordó de nuevo, a todos parecía un sueño volverse a ver en su querida tierra y no encontraban palabras con que bendecir sus bienhechores; a España, a su Gobierno, a nuestros organismos de emigración.



Carteles de la compañía *Hamburg-American Line* con destinos a Jamaica y Cuba

Función de teatro en una fiesta familiar de indianos en Amecameca (México), 18 de abril de 1906. Colección *El Oriente de Asturias*, Llanes



A su llegada, los de este destino, fueron recibidos por la Inspección del Puerto, que los condujo a un albergue previamente preparado al efecto en donde serían alojados y mantenidos hasta su traslado por ferrocarril a sus respectivos hogares; a todo ello había proveído la Dirección General de Emigración.

En Gijón, la Inspección de Emigración no estaba prevenida ni habilitada como la de Coruña y al desembarcar el pasaje me puse al habla con aquel inspector para gestionar del Alcalde el traslado a la ciudad de los indigentes, su alojamiento por cuenta del Municipio y la petición al Gobernador de Oviedo la concesión de billetes de caridad por ferrocarril hasta los destinos de cada repatriado.

Antes de salir y previendo el mismo caso, telegrafí al inspector de Santander, quien me aguardaba en el puerto, donde llegamos a última hora de la tarde. Dispuse que los

emigrantes no desembarcaran hasta las tres de la tarde del día siguiente, hora en que partiríamos, para durante este tiempo visitar al Sr. Gobernador pidiéndole su mediación en este asunto. Amablemente nos atendió; pidió al asilo de caridad que admitiera a los que necesitaran socorro, y allí fueron conducidos, a esperar la concesión de billetes de caridad que por telégrafo fueron pedidos para enviarlos a sus casas.

En Bilbao se repitió exactamente la escena anterior, y se solucionó de igual satisfactorio modo; quedando así el viaje terminado y completa, en cuanto fue dado, la obra caritativa».



Emigrantes, cuadro del pintor asturiano
Ventura Álvarez Sala, Museo del Prado

HERALDO DE CUBA

La ansiedad por regresar a España provocaba en ocasiones disturbios y tumultos, como en estos sucesos de los que se hizo eco la prensa cubana, y que refleja en su informe del viaje en el Alfonso XIII el inspector J. Cabronero:

«En las últimas horas de la mañana de hoy se ha producido un trágico suceso en los portales de la Lonja de Comercio, al amotinarse los 300 españoles que, ansiosos de emigrar nuevamente hacia Europa, trataron de ver al Cónsul de España, quien, en lugar de atenderlos, se alarmó y dio aviso a la policía de la Primera Estación pidiendo auxilio.

Un numeroso grupo de vigilantes al mando del Teniente Francisco Trujillo y sargento Eduardo Castro fue a desalojar a los emigrantes, siendo la autoridad agredida con palos, piedras y navajas, resultando heridos los vigilantes 230 y 1360, Francisco Mesa y Juan Alemán, respectivamente, así como el Sargento Castro, siendo asistidos en el primer Centro de Socorro.

Pocos momentos después llegaban en calidad de lesionados y detenidos los españoles Avelino Rodríguez Perelló, de 45 años, Ramón García Hernández, de 41 años, y Juan Cepeda Fernández, de 26 años, habiéndose dado a la fuga los demás, quedando la Lonja custodiada por la policía.

Un grupo de abogados se ha personado en la Casa de Socorro con el fin de hacerse cargo de la defensa de los emigrantes acusados y a la vez acusar al Cónsul como responsable de estos hechos».

El inspector recoge en su informe cómo reflejan estos mismos hechos otros diarios habaneros:

La Prensa hace hincapié en la alteración del orden público que ocasionó el desalojo por la policía de unos cuatrocientos emigrantes que intentaron asaltar el Consulado General de España en el edificio de la Lonja de Comercio.

«Desde hace tiempo el Consulado General de España, de acuerdo con las compañías de vapores, acordaron repatriar a todos aquellos españoles necesitados y que faltos de trabajo no podían sacar un pasaje para dirigirse a su patria¹⁰.

Con ese propósito se creó la Junta General de España, cuyas oficinas radican en el quinto piso del mencionado edificio, donde además de facilitarles a los emigrantes la boleta del pasaje se les entregan unos vales que les sirven para comer en determinados establecimientos de esta capital.

Con tal motivo acuden a dichas oficinas diariamente un gran número de españoles solicitando de la mencionada Junta los pasajes y vales para atender su manutención.

Al ser informados aquellos hombres que se habían agotado tanto los vales como los pasajes protestaron enérgicamente llegando hasta amenazar a los componentes de la misma con asaltar las oficinas y maltratarlos como ellos se merecían por estarlos engañando día por día.

Con tal motivo los empleados de la Junta y del Consulado de España solicitaron el auxilio de la policía, temerosos de ser víctimas de aquellos individuos que hambrientos podían cometer algún hecho delictivo en sus personas».

Este diario menciona la actitud seguida por el vigilante 1230 con el emigrante Rodríguez Mirallo, al que maltrató en el club despiadadamente y sin ninguna necesidad, toda vez que el individuo desobedeció sus órdenes, continuando su marcha en la esquina de Baratillas y Oficios. Y destaca que dicho vigilante fue desarmando por los alborotadores «perdiendo en la refriega el número de gorra».

10 Según el artículo 46 de la Ley de 1907, las navieras autorizadas para el transporte de emigrantes estaban obligadas a «repatriar a mitad de precio un número de emigrados que no exceda del 20 por ciento de los emigrados que hubieran conducido al país de que se trate durante el trimestre anterior».

El País muestra un punto de vista más general, y señala que «el problema de los inmigrantes sin trabajo va haciéndose más difícil de resolver a medida que los días pasan, creando al Consulado de España una situación enojosa a tal punto que esta mañana la exaltación de los ánimos por ambas partes (inmigrantes y empleados de las oficinas de Emigración) culminó en una refriega de la que resultaron varios lesionados al disolver la policía, por orden del Cónsul español, a un grupo de más de quinientas personas que querían ser atendidas.

Desde que terminó la pasada zafra recorren las calles capitalinas numerosos braceros españoles sin trabajo y sin dinero.

El Consulado de España siguiendo órdenes del Gobierno ha venido últimamente reembarcando a estos infelices. Más de 4.000 han salido ya de regreso para puertos españoles, pero aun quedan más de 500 entre hombres, mujeres y niños que imploran el reembarque o algún socorro para subsistir.

El Consulado no puede atender a todos. En estos momentos no dispone de fondos para pagar esos pasajes y la petición continúa, el cerco en que tienen a las oficinas consulares se estrecha cada día más, se hace más doloroso, más desesperado, más trágico.

Había hombres, mujeres, niños, jóvenes y viejos, Era una caravana de los vencidos de la aventura de América. Los empleados de las oficinas no dejaban entrar a nadie.

Repartidos por los pasillos desperdigados frente a los grandes ventanales con los ojos cargados de melancolía, de fracaso y de dolor, esperaban la palabra milagrosa que les anunciara que regresaban a su aldea nativa, a los trigales queridos, al terruño cada vez más añorado.

Unos segundos después en el quinto piso había un clamor de tragedia, corrían los niños, sollozaban las mujeres; por las ventanas (tan altas) asomaban sus caras descompuestas y sus brazos implorantes, paso a paso la fuerza de la policía fue desalojando el salón; era un loco correr por las escaleras, se partían los vidrios, un

vocerío desesperado indignado e implorante al mismo tiempo salía por los ventanales. Finalmente, pero no sin grandes trabajos, fue restablecido el orden.

Más tarde, en la estación de policía y en las propias oficinas consulares, pudimos saber que la actitud de la policía obedecía a que el Cónsul General de España, temiendo un momento desagradable, pidió a la policía que desalojara a los inmigrantes del piso.

Llegados a este extremo los hechos, parece que el Gobierno cubano empezó a darse cuenta de la existencia del grave conflicto creado y el día 25 siguiente apareció la siguiente nota de la Secretaría de la Presidencia:

El Gobierno deseoso de prestarle toda su atención al problema momentáneo que se ha presentado por la falta de trabajo para los inmigrantes españoles y las constantes solicitudes de repatriación que hacen, ha solicitado la presencia del Sr. Encargado de Negocios de España, del Sr. Cónsul General de España, del Director del Diario Español y del Dr. Fernández Sánchez de Fuentes, los cuales fueron recibidos ayer tarde por el Dr. Viriato Gutiérrez, en nombre del Presidente de la República.

En dicha entrevista se trató ampliamente este problema, reiterando el Secretario de la Presidencia el deseo decidido del Gobierno de evitar la ausencia de estos brazos tan útiles a Cuba, dándoles enseguida el trabajo que necesitan para su sostenimiento.

A este fin se tomaron los acuerdos pertinentes que muy pronto se darán a conocer los cuales nos permiten asegurar que en breve plazo el problema de los inmigrantes sin trabajo quedará satisfactoriamente resuelto, dada la decisión con que el Gobierno está procediendo desde la tarde de ayer.

Los acuerdos tomados fueron: dirigir el Gobierno una Circular a los 180 (aproximadamente) centrales azucareros (sic) existentes en la isla pidiendo que en cada uno se ocupara un número de brazos no menor de 5.

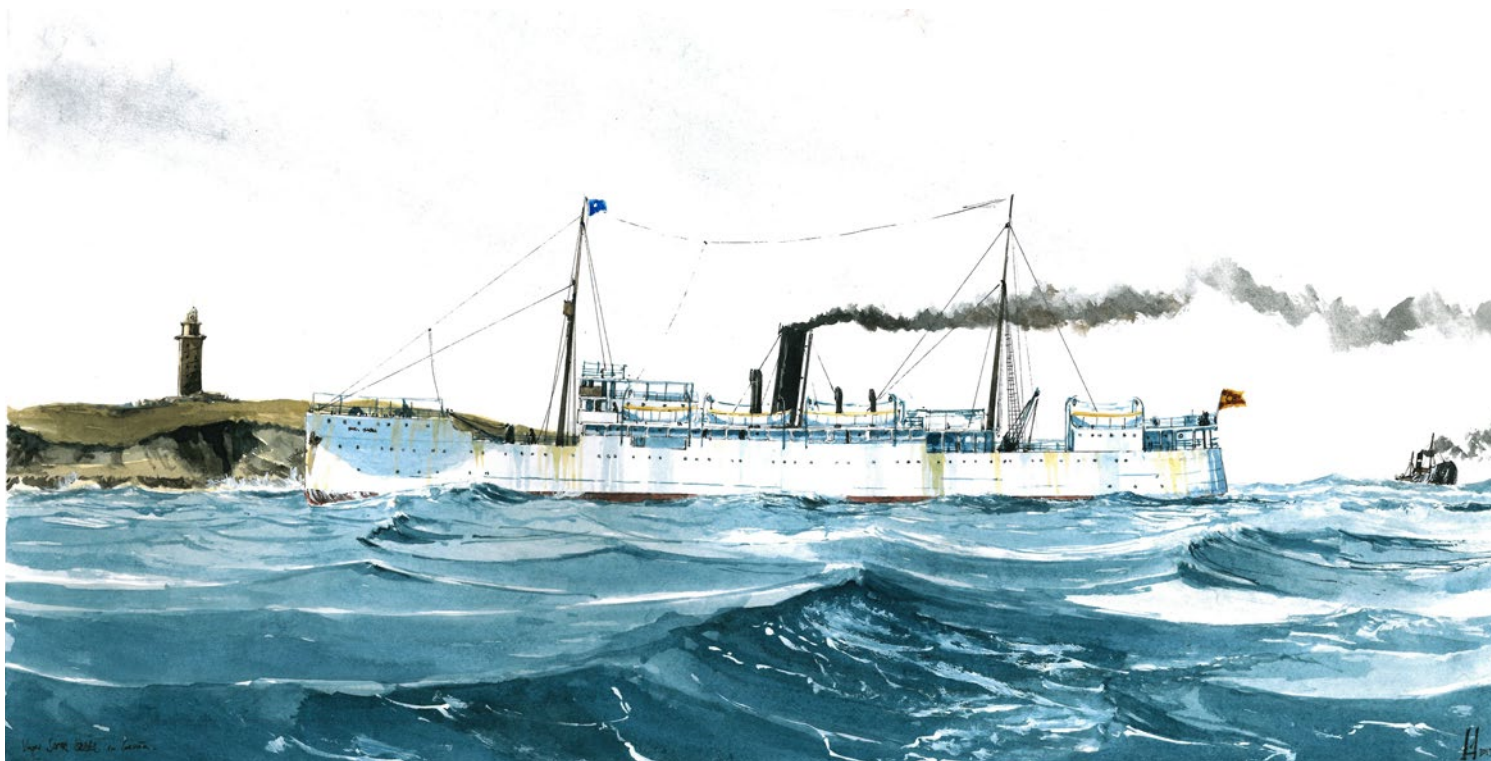
12.

**LOS ECOS
DE LAS MEMORIAS**

En un alarde de patriotismo, el inspector Cabronero incluye esta encendida muestra de admiración de los emigrantes españoles en las páginas dedicadas a describir el éxodo de quienes abandonan Cuba, en su memoria del viaje en el vapor *Alfonso XII*¹:

«A la contemplación del triste cuadro de nuestros compatriotas, brotan de significadísimos labios urbanos frases que encierran un poema de recuerdos, realidades y clara visión de futuro. Esos gallegos que se van en la plenitud de sus facultades físicas han sido el músculo de la república; los que talaron con sus manos y fecundaron con su sudor las maniguas cubanas para convertirlas en colonias productivas; los que abrieron la tierra para construir el alcantarillado y cavaron las zanjas para los ferrocarriles y cimentaron los ingenios y elevaron edificios y tumbaron caña y explotaron minas y rindieron

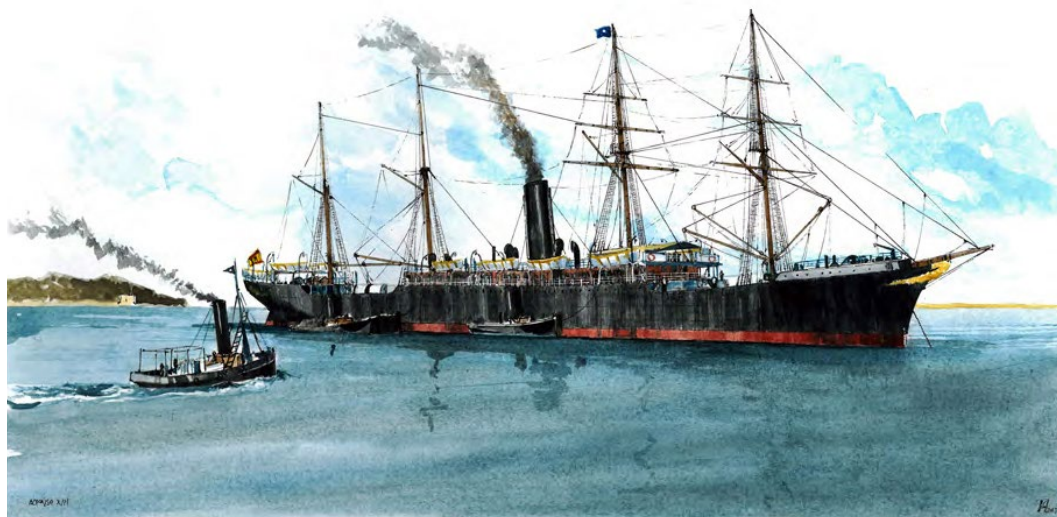
El vapor *Santa Isabel* entrando en el puerto de La Coruña. Autor: El Ilustrador de barcos



1. CABRONERO, J. (1927). *Memoria del viaje realizado a bordo del vapor Alfonso XII con salida del puerto de Coruña y destino al de La Habana*. Madrid.



Asturianos de Llanes en los años veinte, retornando a América tras pasar las vacaciones. Revista *El Oriente de Asturias*, Llanes



El vapor *Alfonso XIII* en Santander.
Autor: El Ilustrador de barcos

su esfuerzo en fábricas y talleres a cambio de un jornal que muchas veces se traducía en vales y casi siempre se liquidaba en la bodega del batey² o en la tienda del contratista».

Como suele suceder, la alabanza de los nuestros va de la mano del descrédito de los extraños, de forma no suavizada aún por la corrección política reinante un siglo más tarde: «Esos obreros, a quienes la falta de trabajo obliga a repatriarse no son haitianos ni jamaíquinos que contratados por un espacio limitado de tiempo se quedan luego. Con burla de la ley, para extender por la República sus lacras y sus vicios, sus fetichismos atávicos y sus odios legendarios, sus enfermedades contagiosas y sus costumbres salvajes [sic]. No son chinos que, al amparo de una legislación arcaica y de una falsedad manifiesta, entran en la República mediante un extipendio [sic] personal y con su sórdido egoísmo y con su vida mísera arrebatan al placer sus puestos de viandas y a la lavandera cubana sus medios de vida sin invertir un centavo en sus utilidades, ni prestar

**Allí donde el nuevo mundo
transatlántico ofrecía
entonces tierra, trabajo,
horizontes abiertos y
oportunidades, el primer
mundo de hoy recibe al
inmigrante y al refugiado**

2. Zona ocupada por las viviendas y otras edificaciones en los ingenios del Caribe.



Abarrote, comercio de ultramarinos en México, 1910. Colección *El Oriente de Asturias*, Llanes

a la nación el más insignificante beneficio. No son polacos ni ucranianos [sic], de raza distinta y hábitos opuestos que vienen a Cuba de tránsito, para poder entrar en Norte América, a quienes el instinto de conservación les obliga a la realización de todos los menesteres imaginables, desde limpiar botas hasta convertirse en braceros ambulantes de mercancías baratas».

Concluye Cabronero dando voz a los propios cubanos para objetivar o distanciarse del halago a sus compatriotas: «Estos obreros que se van, dicen sensatos cubanos, son españoles, hermanos nuestros, de nuestra misma sangre y nuestra misma raza, hombres dignos que han hecho del trabajo y de la honradez un culto; que se asimilan a nuestras costumbres y se asocian a nuestros pesares y alegrías; que lucharon en su manigua por nuestra libertad y ofrendaron su sangre en holocausto de la independencia; que crearon hogares y familias cubanas y que son el tronco secular de donde brota nuestra historia.

Son españoles los sufridos que trabajan de sol a sol en las empresas más rudas, sobrios por temperamento, disciplinados por costumbre, austeros por tradición, nobles por herencia, honrados y generosos, que aguantan nuestras impertinencias y denuestos y viven con nosotros, saturados de un amplio espíritu de fraternidad y tolerancia.

Son españoles que mantienen con tesón uno de los últimos reductos contra la absorción americana, sosteniendo la pujanza de la raza y del idioma, de la tradición y de las costumbres, de los gustos y del carácter, de la caballerosidad e hidalguía que de ellos recogimos los cubanos como herencia gloriosa.

Esos son los que se van sin deber irse.

¡Quiera Dios que ese éxodo español no se traduzca para Cuba en incurable atrofia muscular!

Así hablan allí, y... ni procede ni cabe comentario por nuestra parte».

Llegados a este punto, visto ya en lo esencial el contenido de las memorias, cabe preguntarse si tuvieron los informes del cuerpo de Inspectores de Emigración alguna repercusión en la ordenación de la migración transoceánica o de forma más específica en las condiciones de viaje de los emigrantes.

Sin duda, como los propios inspectores constatan en numerosas ocasiones, el mero hecho de viajar uno de ellos a bordo de un buque implicaba un mejor trato de la tripulación y del personal a los pasajeros de tercera clase.

De ello se desprende, a sensu contrario, que en general el servicio que las navieras proporcionaban a los emigrantes no era habitualmente exquisito y que esta inclinación natural al maltrato no cambió demasiado a lo largo del tiempo, pues las denuncias inspectoras al respecto se mantienen constantes durante todo el período abarcado por sus informes de viaje.

Es indudable que el Consejo General de la Emigración hizo suyas muchas de las recomendaciones de sus funcionarios; cosa distinta es que éstas se trasladasen de forma automática a la normativa y mucho menos probable era que las Compañías navieras y el resto de los agentes implicados en la odisea migratoria se hiciesen eco de sus consejos y admoniciones.

Retomando la afinidad ya señalada entre lo sucedido a los emigrantes de principios del siglo XX y lo que está ocurriendo un siglo más tarde, esa atrofia muscular que el inspector Cabronero teme para una Cuba sin españoles bien pudiera predicarse también de una Europa sin migrantes ni refugiados.

¿Quiénes sino los inmigrantes de hoy son los que trabajan de sol a sol en las empresas más rudas? ¿Quiénes sino aguantan la insolencia y los agravios de sus soberbios anfitriones? ¿Quiénes



Familia emigrada a Venezuela, 1922.
Fundación para la Etnografía y el Desarrollo
de la Artesanía Canaria (FEDAC)

El Inspector Morales (con pipa) durante una comida a bordo. 1923. Foto: Enrique Sarabia. Vigo. Cortesía de los descendientes de Andrés Morales



sino viven su desarraigo con un amplio espíritu de fraternidad, tan alejado del egoísmo y la indiferencia de sus vecinos?

Allí donde el nuevo mundo transatlántico ofrecía entonces tierra, trabajo, horizontes abiertos, oportunidades y aventura, no sin esfuerzo ni penalidades por supuesto, el primer mundo de hoy recibe al emigrante y al refugiado, cuando los muros y las trabas burocráticas no lo impiden, con desconfianza y miedo.

No se puede olvidar que detrás de la emigración de nuestros antepasados europeos estaban circunstancias, en su mayor parte, absolutamente ajenas a los países de acogida, mientras que en las causas de los desplazamientos masivos de nuestros días están muy presentes las políticas de los gobiernos y las acciones de las sociedades de los países a los que se dirigen.

¿Quiénes sino están detrás de las decenas de «**conflictos armados**» o cientos de «**escenarios de tensión**» que inducen a huir del propio hogar para salvar la vida? ¿Qué cuota de responsabilidad

corresponde a los países desarrollados sobre «otros procesos menos evidentes –como el acaparamiento de tierras, el extractivismo minero y energético, la desertificación o el anegamiento de zonas densamente habitadas– que están expulsando (y en el futuro inmediato lo harán de manera más intensa) a innumerables personas de sus hábitats por motivo de simple supervivencia»³.

Los «excedentes» del campo español en las décadas a caballo entre los siglos XIX y XX que se vieron impelidos a emigrar al norte de África y, sobre todo, a América, no son tan diferentes de los «superfluos» que la globalización y las guerras están generando hoy en día.

La travesía de los emigrantes españoles con destino a América no fue sin duda un viaje amable, pero seguramente fue menos doloroso y menos arriesgado que el acometido ahora por la mayoría de quienes llaman a las puertas de la fortaleza europea.

Y sin duda parte del mérito corresponde a esos Inspectores de Emigración que, con sus anteojeras burocráticas, sus prejuicios y sus, en ocasiones, escasas dotes literarias, pusieron su empeño en proteger al emigrante antes de embarcar, mejorar sus condiciones de vida a bordo y salvaguardar sus derechos antes, durante y después de las largas travesías oceánicas.

Este libro pretende contribuir a entender a los migrantes de hoy a través del conocimiento de quienes lo fueron ayer.

Aunque tal vez sea cierto que no se aprende nada de los viajes de ida porque, como decía María Zambrano: «hay ciertos viajes de los que sólo a la vuelta se comienza a saber».



Billete de emigrantes de la Compañía Trasatlántica de Barcelona. 1928

3. SASSEN, S. (2015). *Expulsiones, brutalidad y complejidad en la economía global*. Katz, Buenos Aires.

EPÍLOGO

La fotografía gana un poco de la dignidad que le falta cuando deja de ser reproducción de una realidad y nos enseña cosas que ya no existen.

MARCEL PROUST

Por la lógica implacable del paso del tiempo, ninguno de los inspectores que redactaron las memorias de viaje objeto de este libro sigue con vida. Lo mismo puede decirse de los pasajeros de tercera clase protagonistas de las travesías trasatlánticas, salvo el caso de alguna persona que cruzase el océano en la niñez y goce de una prodigiosa longevidad.

Si la palabra escrita por los inspectores en sus informes ilumina el pasado de sombras y desventuras de los cientos de miles de emigrantes que en las primeras décadas del siglo XX embarcaron hacia América, la fotografía, como reconocía Proust, se dignifica al rescatar del olvido cosas que ya no existen.

A raíz de la publicación de la primera edición de *Pasajeros de tercera clase*, Michael Dolle contactó con los autores para comunicarles, de un modo un tanto críptico que “un bisabuelo de mis hijos, el médico Andrés Morales, trabajó en los años 20 y 30, del siglo pasado, como inspector de emigración redactando informes sobre buques y destinos en Hispanoamérica”.

De esta forma se inició un intercambio de mensajes por correo electrónico en torno al contenido del libro, en especial en lo relacionado con el Servicio de Inspección, del que resultó el envío por parte del Sr. Dolle de dos fotos procedentes del archivo familiar que permitían poner rostro al propio Andrés Morales Sainz, abuelo de su esposa, y a un nutrido grupo de Inspectores de Emigración autores de las memorias de viaje que constituyen el eje central de esta libro.

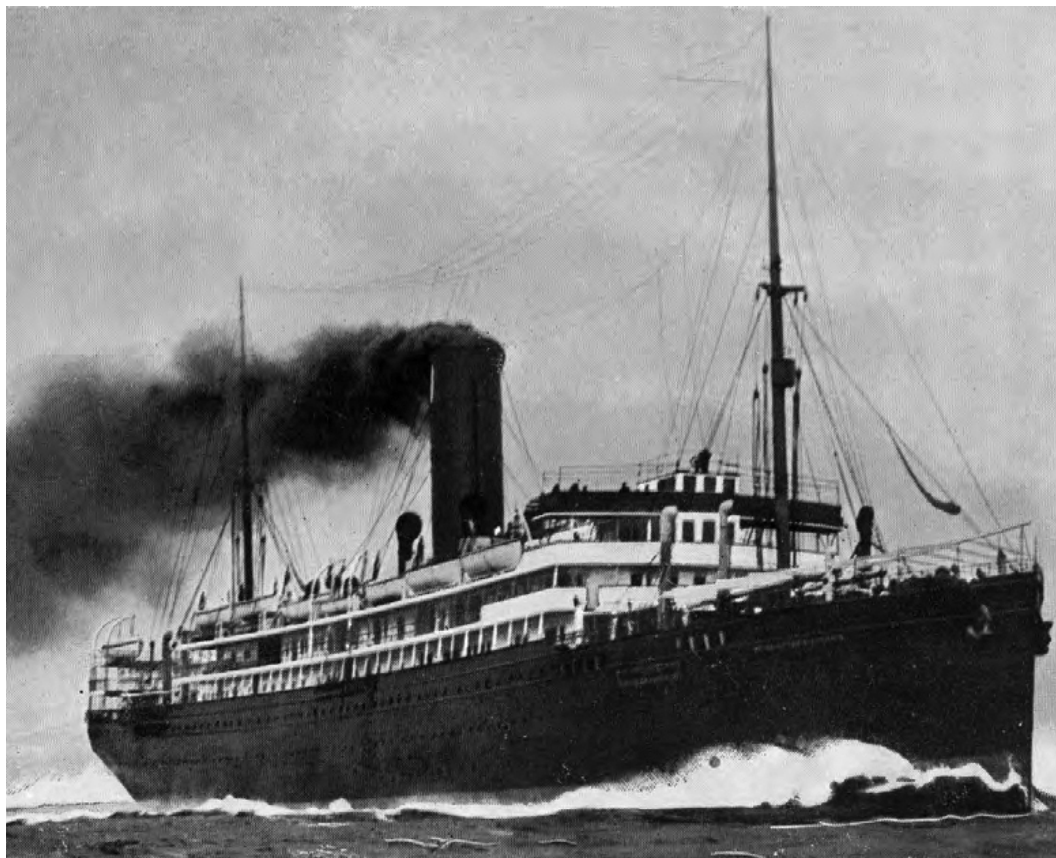
La interesante foto de grupo fue tomada en enero del 1923 en ocasión de una comida de compañerismo del Servicio de Inspección en Vigo. En el listado de nombres de los comensales que figura en el margen de la foto aparecen muchos de los protagonistas del libro (el n.º 7 está sin nombre porque es el propio Morales).

La otra foto facilitada por la familia de Andrés Morales no está fechada y nos muestra al inspector a bordo de un barco, de nuevo en la sobremesa de una comida y fumando su pipa, sin poder precisar el nombre de los demás comensales (podrían ser el capitán mercante y pasajeros selectos).

Gracias a Michael Dolle se desvela también un episodio novelesco de la vida del Dr. Morales, posterior a su desenvolvimiento como inspector: un cuñado suyo era capitán del transatlántico “Habana” y murió el 25 de diciembre de 1933 en plena travesía a causa de una intoxicación alimenticia sufrida en Veracruz. Al llegar el buque a la Coruña, Morales subió a bordo para acompañar al cadáver embalsamado a Santander y a Bilbao, donde finalmente recibió sepultura.

Este hermano de la esposa de Morales, Raquel, se llamaba Eugenio Agacino de Armas y fue el último amor de la artista mejicana Carmen Mondragón, más conocida como Nahui Olin.

Lo más probable es que ambos se conocieran a bordo del “Habana”, pues era habitual en los buques de la compañía Trasatlántica que el capitán y sus oficiales hicieran los honores a los pasajeros de clase preferente, mezclándose con ellos en los comedores, salones de música, salas para



El *Reina Victoria* a toda máquina. Postal editada por Eugenio Agacino

fumadores... Si a estas circunstancias náuticas sumamos la natural simpatía de Eugenio Agacino, recogida por varios intelectuales y articulistas que le nombran en sus diarios de viaje, y el aire distinguido procedente de sus raíces familiares en la alta burguesía de La Habana (su madre era Sara de Armas Colón), no puede resultar extraño el enamoramiento de la fogosa modelo y pintora mexicana.

Nahui, que tenía ya 40 años, cayó rendida ante el capitán y juntos vivieron una fugaz pasión madura y marítima entre Veracruz, La Habana y Nueva York, hasta que el 25 de diciembre de 1933 Agacino se intoxicó durante una travesía y falleció en alta mar. El *Heraldo de Madrid* y *El Siglo Futuro* de 27 de diciembre dan cuenta de la muerte del marino afirmando que “el finado era conocidísimo en los puertos españoles y americanos”. *La Nación* de esa misma fecha atribuye su muerte a una enfermedad de la pleura. El número de la revista *Vida marítima* de diciembre de 1933, además de lista de buques mandados por el capitán (*León XIII, Patricio Satrústegui, Manuel Arnús, Habana*) aporta otro detalle importante: Eugenio Agacino “tenía sesenta años y deja viuda y dos hijos”.

La repentina muerte de su amante acentuó, al decir de sus biógrafos, los rasgos de desequilibrio mental que Nahui Olin ya había venido mostrando. Durante semanas esperó en vano en el puerto de Veracruz el desembarco de su amado, tanto que se la conocía como “la loca del muelle”, hasta que los escritores List Arzubide y Carlos Pellicer logran trasladarla a la ciudad de México pese a su renuencia.

Los numerosos cuadros de Nahui que muestran a la pareja en distintas ciudades y buques, siempre con la felicidad de ambos como impresión más evidente al contemplarlos, hacen pensar que la relación duró más tiempo del que realmente pudieron compartir y disfrutar juntos.

Luego de la muerte de su amante, con la etiqueta de loca a cuestas, pasó los últimos años de su vida en la casa heredada de sus padres, en compañía tan sólo de un tumulto de gatos, ganándose la vida como maestra de pintura en una escuela primaria y sostenida por una beca de Bellas Artes. En 1945 Nahui Olín todavía expuso cuatro pinturas en una exposición colectiva, junto con otros pintores como José Clemente Orozco y Pablo O’Higgins. Después de esta exposición, se refugió en el silencio y el recuerdo de sus amores.

La sobrina de la pintora afirma que estuvo enamorada de Agacino hasta el día de su muerte, 45 años más tarde. Y la propia Nahui confesó a la fotógrafa Lola Álvarez Bravo: “Todas las noches me acuesto con él, descuelgo esto [una sábana pintada con el rostro de su amado] y con él me tapo y dormimos juntos muy contentos”.

Según los estudiosos de la obra de Carmen Mondragón, entre los poemas sin publicar de la artista, se encuentra un breve poemario a la muerte del capitán Agacino, el mismo cuyo último viaje acompañó el Inspector médico de Emigración Andrés Morales en lo que podría considerarse un digno y paradójico colofón a toda una carrera de tutela de los pasajeros de tercera clase.

ANEXOS



Mujeres y niñas de la colonia leonesa de Cuba durante una gira. Jardines de la Internacional, 6 de diciembre de 1914. Agrupación castellano-leonesa de Cuba

Anexo I

INSPECTORES DE EMIGRACIÓN Y SUS MEMORIAS DE VIAJE

Los inspectores del cuerpo de Inspectores de la Emigración y las Memorias de viaje que fundamentan el contenido de este libro son los siguientes:

CABRONERO URIVE, JOAQUÍN

Memoria del viaje realizado a bordo del vapor Alfonso XII con salida del puerto de Coruña y destino al de La Habana. Madrid, 1927, 47 p. EJEMPLAR MECANOGRAFIADO.

Memoria del viaje realizado a bordo de los vapores Lafayette y Alfonso XIII. Madrid, 1928, 49 p. EJEMPLAR MECANOGRAFIADO.

Memoria del viaje realizado a bordo del vapor Asturias. Madrid, 1928, 10 p. EJEMPLAR MECANOGRAFIADO.

Memoria del viaje realizado a bordo del vapor Cuba. Madrid, 1928, 49 p. EJEMPLAR MECANOGRAFIADO.

Memoria del viaje realizado a bordo del vapor Alfonso XIII. Madrid, 1928, 20 p. EJEMPLAR MECANOGRAFIADO.

Memoria del viaje realizado a bordo del vapor Raul Soares. Madrid, 1929, 48 p. EJEMPLAR MECANOGRAFIADO.

Memoria del viaje realizado a bordo de los vapores General Artigas y Cap Arcona. Madrid, 1930, 114 p. EJEMPLAR MECANOGRAFIADO..

Memoria del viaje realizado al Brasil a bordo del vapor Highland Hope. Madrid, 1930, 186 p. EJEMPLAR MECANOGRAFIADO.

Memoria del viaje realizado a Cuba a bordo del vapor Orcoma y regreso en el Orbita. Madrid, 1931, 215 p. EJEMPLAR MECANOGRAFIADO.

CANO, FRANCISCO

Memoria relativa al viaje de inspección realizado por el inspector que suscribe a bordo del vapor Irissim de la Compañía Koninklijke Hollandische Lloyd. Madrid, 1913, 25 p. EJEMPLAR MANUSCRITO.

CURIEL, LUIS

Memoria del viaje en los buques Monte Sarmiento y Orania de las Compañías Hamburg Sudamerikanische y Lloyd Real Holandés, respectivamente. Bilbao, 1929, 11 p. EJEMPLAR MECANOGRAFIADO.

DÍAZ BAREA, RAMÓN

Viaje de inspección a bordo del vapor Giessen de la Norddeutscher Lloyd de Bremen. Madrid, 1910, 85 p. EJEMPLAR MANUSCRITO.

Memoria del viaje de inspección verificado desde el puerto de Vigo a Buenos Aires del 25 octubre 1911 a 18 noviembre del mismo año a bordo del vapor Amiral Troude (Chargeurs Réunis). Madrid, 1911, 121 p. EJEMPLAR MANUSCRITO.

Inspección en viaje. Memoria de la practicada a bordo de los vapores Amiral.

Jaureguiberry y retorno en el Malte de la Compañía Chargeurs-Réunis. Vigo, 1912, 90 p. EJEMPLAR MANUSCRITO.

Viaje de inspección a bordo del vapor Orcoma y de retorno en el Orita. Madrid, 1913, 70 p. EJEMPLAR MANUSCRITO.

D' OZOUVILLE DE BARDOU Y CRUZ ÁLVAREZ, LEOPOLDO

Enseñanzas recogidas por el Inspector de emigración Don Leopoldo D'Ozouville de Bardou y Cruz-Alvarez durante su viaje realizado a bordo del Tomaso de Savoia del Lloyd Sabauda a Buenos Aires con escala en Rio de Janeiro, Santos y Montevideo, de las que quizás convenga tomar nota para la modificación del Reglamento para la aplicación de la vigente Ley de Emigración. Madrid, 1909, 264 p. EJEMPLAR MANUSCRITO.

Memoria presentada con motivo del viaje realizado en el vapor Paraná en febrero de 1911. Barcelona, 1911, 110 p. EJEMPLAR MECANOGRAFIADO.

Información realizada en el Brasil. Barcelona, 1913, 98 p. EJEMPLAR MECANOGRAFIADO.

La tutela del emigrante español. Madrid, 1915, 358 p. EJEMPLAR MECANOGRAFIADO.

Un viaje al Brasil: información acerca de la situación de los emigrados españoles en los estados de Pará y Amazonas y zona de trabajos del ferrocarril de Madeira-Mamoré. Madrid. Consejo Superior de Emigración, 1916, 252 p. EJEMPLAR MECANOGRAFIADO.

Dos inspecciones en viaje. Enseñanzas recogidas en las inspecciones practicadas en septiembre y octubre de 1919. Madrid, 1919, 198 p. EJEMPLAR MECANOGRAFIADO.

Memoria del viaje realizado a bordo del vapor Toledo. Madrid, 1924, 5 p. EJEMPLAR MECANOGRAFIADO.

FERNÁNDEZ-FLÓREZ, ANTONIO LUIS

Informe acerca de un viaje en el vapor Brabantia. La Coruña, 1921, 12 p. EJEMPLAR MECANOGRAFIADO.

En el Flandre: memoria de un viaje. Madrid, 1922, 19 p. EJEMPLAR MECANOGRAFIADO.

Memoria del viaje realizado a bordo del vapor Alfonso XIII de la Compañía Trasatlántica, en 24 de octubre de 1922. Madrid, 1922, 19 p. EJEMPLAR MECANOGRAFIADO.

Memoria de un viaje de inspección a bordo del vapor Sierra Ventana. Madrid, 1922, 13 p. EJEMPLAR MECANOGRAFIADO.

El Formose, el Cap Norte y la emigración al Brasil. Memoria de un viaje de inspección. Madrid, 1925, 40 p. EJEMPLAR MECANOGRAFIADO.

Memoria presentada del viaje en los vapores Cap Norte y Antonio Delfino. Madrid, 1925, 20 p. EJEMPLAR MECANOGRAFIADO.

Memoria de un viaje en el vapor Caroline. Madrid, 1926, 77 p. EJEMPLAR MECANOGRAFIADO.

Los españoles en la Argentina. Memoria del viaje realizado por orden de la Dirección General de Emigración en marzo de 1927. Madrid, 1927, 241 p. EJEMPLAR MECANOGRAFIADO.

La inspección en los buques Arlanza, Sierra Morena, Zeelandia y Andes. Los emigrados españoles en el Brasil. Madrid, 1928, 148 p. EJEMPLAR MECANOGRAFIADO.

Un viaje a New Orleans a bordo del vapor Spaarndam. Madrid, 1928, 11 p. EJEMPLAR MECANOGRAFIADO.

Tripulantes y emigrantes españoles en los buques extranjeros. Memoria de un viaje de inspección en el Spaarndam. Madrid, 1928, 37 p. EJEMPLAR MECANOGRAFIADO.

De Santander a Coronel. Memoria del viaje en el vapor Oroya. Madrid, 1930, 269 p. EJEMPLAR MECANOGRAFIADO.

FERNÁNDEZ VILA, FRANCISCO

Moción sobre oficinas de información en los puertos de embarque y creación del servicio de inspección en el interior: proyecto presentado a la consideración del Consejo Superior de Emigración por los consejeros representantes de la clase obrera señores Fernández Vila, Gutiérrez Andueza y Touceda. Madrid, 1916, 30 p. EJEMPLAR MECANOGRAFIADO.

GAMBOA, ÁNGEL

Situación de los emigrados españoles al Brasil. Madrid, 1910. EJEMPLAR MANUSCRITO.

Memoria del viaje realizado a Buenos Aires en el vapor Manchester City de la Compañía Argentina Cargo Line. Madrid, 1912, 69 p. EJEMPLAR MANUSCRITO.

Memoria del viaje a Buenos Aires a bordo del vapor Columbia de la Compañía Austro-americana de Trieste. Madrid, 1913, 76 p. EJEMPLAR MANUSCRITO.

Memoria del viaje a Buenos Aires a bordo del vapor Sierra Nevada de la Nordddeutscher Lloyd de Bremen. Madrid, 1914, 25 p. EJEMPLAR MANUSCRITO.

GARCÍA VALCÁRCEL, ANSELMO

Memoria del viaje realizado en el vapor Almanzora de la Mala Real inglesa. Madrid, 1920, 8. p. EJEMPLAR MECANOGRAFIADO.

Memoria del viaje realizado en el vapor Gothland de la Red Star Line. Madrid, 1924, 8. p. EJEMPLAR MECANOGRAFIADO.

Memoria del viaje realizado en el vapor Sierra Córdoba. Madrid, 1924, 12 p. EJEMPLAR MECANOGRAFIADO.

LISARRAGUE, JULIO

Memoria del viaje realizado en el vapor Highland Brigade. La Coruña, 1912, 58 p. EJEMPLAR MANUSCRITO.

Memoria de un viaje en el vapor Highland Brae, de la Compañía Nelson Lines n.º 29. Madrid, 1913, 71 p. EJEMPLAR MECANOGRAFIADO.

Memoria de un viaje en el vapor Samara. Madrid, 1913, 55 p. EJEMPLAR MECANOGRAFIADO.

MÁRTIRES, JUAN DE LOS

Viaje de inspección en el vapor Reina Victoria Eugenia de la Compañía Trasatlántica Española. Santa Cruz de Tenerife, 1926, 3 p. EJEMPLAR MECANOGRAFIADO.

Viaje de inspección realizado a bordo del vapor Zeelandia de la Compañía Koninklijke Hollandische Lloyd. -- Santa Cruz de Tenerife, 1926, 2 p. EJEMPLAR MECANOGRAFIADO.

MORALES, ANDRÉS

Memoria del viaje realizado a bordo del vapor Lutetia de la Compañía Sud-Atlantique n.º 31. Madrid, 1925, 30 p. EJEMPLAR MECANOGRAFIADO.

Memoria del viaje realizado a bordo del vapor Lutetia por el inspector que suscribe en cumplimiento de orden fecha 20 de agosto del corriente año. Madrid, 1929, 8 p. EJEMPLAR MECANOGRAFIADO.

Memoria del viaje realizado a bordo del vapor Monte Olivia de la Compañía Hamburgo Sudamericana n.º 5. Madrid, 1930, 19 p. EJEMPLAR MECANOGRAFIADO.

ORDÓÑEZ, MELCHOR

Relación del viaje a bordo de los vapores Brasile, de la Compañía La Veloce y Montevideo, de la Compañía Trasatlántica Española, a la ida y a la vuelta respectivamente, de la misión que llevó a Venezuela al Oficial Secretario de la Sección Tercera del Consejo. Madrid, 1913, 15 p. EJEMPLAR MECANOGRAFIADO.

SUMMERS, GUILLERMO

Memoria del viaje realizado a Montevideo y Buenos Aires en el vapor Córdoba. Cádiz, 1912, 51 p. EJEMPLAR MECANOGRAFIADO.

Anexo II

EL MARCO NORMATIVO DE LA EMIGRACIÓN

«Serán considerados emigrantes a los efectos de esta Ley, los españoles que se propongan abandonar el territorio patrio, con pasaje retribuido o gratuito de tercera clase, o de otra que el Consejo Superior de Emigración declare equivalente, y con destino a cualquier punto de América, Asia u Oceanía,...»

Ley de Emigración (21 de diciembre de 1907)

Desde la Real Pragmática sobre licencia para emigrar del Reino de Felipe IV de 1623 hasta el Estatuto de la ciudadanía española en el exterior de 14 de diciembre de 2006, pasando por la Real Orden Circular de 16 de septiembre de 1853 reguladora de la emigración a las colonias americanas, por las sucesivas Leyes de Emigración o de Ordenación de la Emigración dictadas a lo largo del siglo XX (1907, 1924, 1960 y 1971) o por la llamada Ley de la Memoria Histórica de 2007, la cantidad de normas reguladoras del fenómeno migratorio es ingente, sea para prohibirlo, sea para ordenarlo, sea para asistirlo o sea para dignificarlo.

Suele suceder que la realidad anteceda a la preocupación del legislador por regularla, pero también es cierto que las normas condicionan la realidad. Así, las limitaciones a la emigración determinaron que apenas un millón de españoles viajaran al nuevo mundo tardíamente a la emigración masiva que a partir de 1830, llevó a más de sesenta millones de europeos a América. Los primeros en emigrar, sobre todo hacia Estados Unidos y Canadá, fueron los originarios de Irlanda y Escandinavia; seguidos más tarde por los procedentes de los países eslavos y después por los latinos.

Durante la primera mitad del siglo XIX casi los únicos lazos entre España y sus antiguas colonias fueron de carácter comercial y los únicos emigrantes los dueños, dependientes o contables de las casas comerciales que articulaban el tráfico de mercancías entre uno y otro lado del océano.

Con la permisiva Real Orden Circular de 16 de septiembre de 1853, reguladora de la emigración a las colonias y Estados de América, y sobre todo a partir de 1880, se desata la gran oleada migratoria española a América, que se prolongará con altibajos hasta la crisis de 1929, alcanzando su cota más alta de salidas en los años que preceden a la Gran Guerra de 1914.

Que en 1880 ya había comenzado la fiebre migratoria es prueba fehaciente la puesta en marcha en 1881 de la *Comisión para estudiar los medios de contener en lo posible la emigración por medio del desarrollo del trabajo*. Apenas un año más tarde, dentro del Instituto Geográfico, se crea el Negociado de Emigraciones, que será el encargado de elaborar estadísticas de flujos y movimientos migratorios.

La constatación de la realidad migrante genera una ingente producción normativa guiada por el principio de la protección de los emigrantes españoles (1.135 leyes y disposiciones relacionadas con la emigración se dictaron entre 1907 y 1935, según González Rothvoss y Gil), que no sirvió de mucho, dado que su promulgación no iba acompañada de tareas de seguimiento y control prácticas y efectivas, *como si una vez legislado un problema éste dejara de existir*.

Tales normas regulan, entre otros hechos, la recogida de armas a los emigrantes, la documentación de solteras, la limitación en el pago de fletes y gastos de traslación a una tercera parte del salario del emigrante, el transporte de animales vivos y carnes, la persecución de agentes clandestinos de emigración, una indemnización de dos pesetas diarias por día de retraso sobre la fecha

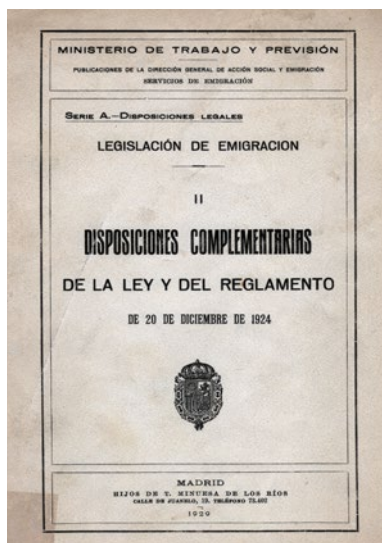
fijada en el billete para la salida del buque o la recomendación a todas las personas que se propongan salir de España cuiden mucho al escoger los bancos donde ingresen sus ahorros (Circular de 9 de noviembre de 1929).

A través de esta producción normativa, con títulos que se mueven entre lo dramático y lo pintoresco, es posible seguir los vaivenes de las políticas migratorias en España durante las últimas décadas del siglo XIX y el primer tercio del siglo XX:

- Real Orden mandando que a los emigrados de América se les continúe la pensión señalada por la regencia sin necesidad de purificación, si bien estarán sujetos a ella los que hubiesen obtenido empleo posterior en España (27 de julio de 1824).
- Real Orden mandando a los jefes políticos procuren hacer comprender a los que deseen emigrar a la República de Venezuela los trabajos y penalidades a que se verán sujetos (21 de mayo de 1847).
- Real Orden del Ministerio de Marina sobre dotación de cirujano y capellán a los buques mercantes que vayan a Ultramar (27 de marzo de 1848).
- Real Orden Circular del Ministerio de la Gobernación regularizando la emigración para las colonias españolas y para los Estados de América (16 de septiembre de 1853).
- Real Orden Circular del Ministerio de la Gobernación que establece reglas para la emigración (31 de diciembre de 1857).

Como se ve, hasta 1848 no existe apenas legislación que ampare al emigrante en su viaje a bordo de los buques de vela. En marzo de 1848 se dicta la Real Orden que obliga a incluir capellán y cirujano en los buques, y en las Reales Órdenes de 1853 y 1856 se dictan una serie de normas sobre la atención que debe prestarse al emigrante a bordo, relativas a la alimentación, atención sanitario o acomodo.

- Real Orden dictando reglas para contener la emigración de jóvenes al extranjero y a Ultramar sin haber sufrido su suerte en las quintas (17 de julio de 1861).
- Ley estableciendo reglas respecto a la nacionalidad de los hijos de españoles nacidos en las repúblicas americanas (20 de junio de 1864).
- Real Orden Circular del Ministerio de la Gobernación, que recuerda el cumplimiento de las anteriores, limita los permisos de embarque, sienta el derecho del Estado a legislar e impedir la emigración y establece reglas protectoras de los emigrantes al Brasil (12 de enero de 1865).
- Real Orden Circular del Ministerio de la Gobernación suprimiendo el depósito de 320 reales por emigrante; que faculta a los Gobernadores para dar los permisos que antes debía dar el Gobierno, y manda observar los requisitos de la de 1853 (30 de enero de 1873).



Portada de la edición de 1929 relativa a las disposiciones complementarias de la Ley de emigración de 1924

- Órdenes del Ministerio de la Gobernación sobre embarque de españoles para Ultramar (8 y 21 de agosto de 1874).
- Real Decreto del Ministerio de Fomento, creando una Comisión para estudiar los medios de contener la emigración (18 de julio de 1881).
- Real Orden del Ministerio de la Gobernación que dicta disposiciones para impedir las emigraciones clandestinas (28 de febrero de 1882).
- Real Decreto del Ministerio de Fomento por el que se crea un negociado en la Dirección General del Instituto Geográfico y Estadístico para estudiar las emigraciones e inmigraciones en las provincias del Reino y poder en su caso prever y remediar sus efectos (Gaceta de 10 de mayo de 1882).
- Real Orden del Ministerio de la Gobernación sobre reglas de embarque para América (10 de noviembre de 1883).
- Real Orden fijando las reglas a que ha de someterse la emigración a las Repúblicas americanas y al Imperio del Brasil (Gaceta de Madrid de 11/11/1883).
- Real Orden Circular del Ministerio de la Gobernación, que establece requisitos para cortar abusos y recuerda el cumplimiento de las disposiciones vigentes (19 de enero de 1887).
- Real Orden Circular dictando Instrucciones respecto á la emigración a las Repúblicas americanas, Imperio del Brasil, África y Oceanía, que crea las Juntas de Emigración en los puntos de embarque (Gaceta de Madrid de 09/05/1888).
- Real Orden mandando que los mozos que vayan a residir al extranjero antes de hallarse libres del reclutamiento deberán depositar 1.500 pesetas (8 de mayo de 1900).
- Real Orden del Ministerio de la Gobernación sobre persecución de la migración clandestina falseada por suplantación de las personas (4 de noviembre de 1904).
- Real Orden del Ministerio de la Gobernación sobre emigración de menores (15 de noviembre de 1905).

- **Ley de Emigración (21 de diciembre de 1907).**

En ella se contiene la definición legal de emigrante:

«Serán considerados emigrantes a los efectos de esta Ley, los españoles que se propongan abandonar el territorio patrio, con pasaje retribuido o gratuito de tercera clase, o de otra que el Consejo Superior de Emigración declare equivalente, y con destino a cualquier punto de América, Asia u Oceanía,...».

Dictada en el período de la emigración masiva a América, la Ley crea un Consejo Superior y un Negociado de Emigración dentro del Ministerio de Gobernación con objeto de regular los cauces de esa salida de emigrantes y velar por el cumplimiento de sus disposiciones. También establece la figura de los Inspectores de Emigración, con sus cuatro tipos (en interior, en puerto, en viaje y en el exterior) y crea la Caja de Emigración, para gestionar los ingresos y gastos derivados de la aplicación de la Ley.

Un aspecto fundamental de su contenido son las disposiciones referentes a las condiciones del contrato de transporte, los requisitos para actuar como naviero, armador o consignatario y las condiciones que habían de reunir los barcos destinados al transporte de emigrantes.

A partir de este momento y en desarrollo de la Ley se dictan numerosas normas que afectan a diferentes aspectos de la emigración y en concreto a la inspección de los buques de transporte de emigrantes y de las condiciones en que se desenvuelve el viaje para éstos.

- Real Decreto creando en el Ministerio de la Gobernación un Negociado de Emigración (2 de enero de 1908).
- Real Orden disponiendo se proceda a constituir provisionalmente el Consejo Superior de Emigración (16 de enero de 1908).
- Reglamento provisional para la aplicación de la Ley de Emigración (30 de abril de 1908). Es una norma esencial porque desarrolla y concreta los preceptos generales introducidos por la Ley de 1907.
- Consejo Superior de Emigración. Concurso para proveer 20 plazas de Inspectores en puerto y en viaje (Gaceta de Madrid núm. 163, de 11/06/1908, página 1208).
- Real Orden sobre agencias de emigración (6 de noviembre de 1908).
- Real Orden sobre transporte de animales vivos y carnes en buques de emigrantes (10 de noviembre de 1908).
- Real Orden sobre documentos de emigración (22 de enero de 1909).
- Real Orden del Ministerio de Marina, dictando reglas sobre los buques que hayan de conducir emigrantes (26 de enero de 1909).
- Real Orden sobre repatriación de polizones (24 de abril de 1909).
- Instrucciones provisionales para inspectores en viaje 6 de abril de 1910).
- Circular sobre la conducción de emigrantes desde los muelles a bordo (8 de abril de 1910).

- Real Orden del Ministerio de Gobernación sobre emigraciones colectivas (29 de noviembre de 1910).
- Circular del Consejo de Emigración relativa a la preferencia que debe darse a los médicos de la Marina civil para su embarque en vapores que transporten emigrantes (31 de julio de 1911).
- Circular sobre recogida de armas a los emigrantes (28 de febrero de 1913).
- Circular dictando medidas para impedir el embarque como emigrantes de mujeres destinadas a la prostitución (12 de mayo de 1913).
- Circular a los Inspectores de Emigración para que se cercioren de si los utensilios que llevan los barcos que conduzcan emigrantes son los suficientes para la preparación de las raciones que han de suministrar (17 de septiembre de 1913).
- Acuerdo sobre documentación de solteras (14 de noviembre de 1913).
- Real Decreto modificando, en el sentido que se publican, los artículos que se mencionan del Reglamento de 30 de Abril de 1908, para la aplicación de la Ley de emigración, al objeto de dotar las inspecciones con el personal auxiliar necesario; producir positivos beneficios al emigrante al evitarle costosas explotaciones por parte de los ganchos; informar a aquellos respecto de los trámites que deben cumplirse para emigrar a ciertos países, donde exigen requisitos especiales; suprimir las molestias que antes existían, producidas en su mayor parte por la complicada tramitación del billete, y someter al emigrante a un solo criterio y a una sola jurisdicción, para determinar si puede o no embarcar (6 de noviembre de 1914).
- Real Decreto disponiendo que cuando se suspenda el viaje por causas ajenas al emigrante, el consignatario del barco en el puerto respectivo abone a aquel, por vía de indemnización, tres pesetas 50 céntimos por cada día de retraso, elevándose a cuatro pesetas mientras dure el conflicto europeo (10 de octubre de 1917).
- Real Orden Circular, disponiendo que los Presidentes de las Audiencias Territoriales recuerden a todos los Juzgados municipales de su territorio la obligación en que están de expedir gratuitamente los documentos que se exigen al emigrante para salir del territorio español (17 de noviembre de 1917).
- Real Orden de Fomento limitando, por razones sanitarias, el embarque de emigrantes (29 de marzo de 1920).
- Real Decreto por el que se crea el Ministerio de Trabajo y se le asigna el Consejo de Emigración (8 de mayo de 1920).

- Real Orden disponiendo que con arreglo a las condiciones que se publican se proceda a la implantación del Seguro del emigrante (11 de diciembre de 1920).
- Real Orden dictando reglas para cubicar los alojamientos de emigrantes (8 de enero de 1921).
- Real Orden reconociendo a los Inspectores de Emigración la condición de médicos de la Marina Civil (9 de febrero de 1924).
- Real Decreto relativo a la institución del Tesoro del Emigrante con los fondos que se indican; y a la acción tutelar del Estado sobre los españoles que emigren (Gaceta de 20 de septiembre de 1924).

• **Ley de Emigración (20 de diciembre de 1924).**

Esta nueva ley mantiene la vinculación de emigrante, destino ultramarino y clase de pasaje y considera emigrantes a «los españoles o sus familias que, por causa de trabajo, abandonen el territorio nacional para establecerse fuera de él, definitiva o temporalmente. Los españoles o sus familias que se dirijan a Ultramar se reputarán siempre de emigrantes si viajan con pasaje de tercera u otra clase a ésta equiparada».

La Ley encomienda la acción tutelar y fiscalizadora del Estado sobre los emigrantes a la recién creada Dirección General de Emigración (Real Decreto de 16 de septiembre de 1924) y a los Inspectores de Emigración la vigilancia del cumplimiento de sus preceptos.

Regula también el recién creado Tesoro del Emigrante, destinado a socorrer a los emigrantes sin recursos, a mantener los lazos de los emigrados con España y sostener sus sanatorios y sociedades en los países de acogida y atenderles en caso de repatriación.

Del mismo modo que sucedió a partir de la Ley de 1907, en los años siguientes a la de 1924, se dictan numerosas normas en desarrollo de su contenido.

- Reglamento para la aplicación de la Ley de Emigración (20 de diciembre de 1924).

Se aprueba simultáneamente con la Ley a la que desarrolla y por este motivo se habla normalmente de Ley y Reglamento de Emigración de 1924.

- Instrucciones para Inspectores en viaje y Médicos de Emigración (6 de febrero de 1925).
- Real Orden comunicada sobre persecución de agentes clandestinos de emigración (26 de abril de 1926). Hay otras Reales Órdenes similares de 1925 y 1927.
- Circular sobre remisión de itinerarios de buques (20 de septiembre de 1927).

- Circular sobre polizones desembarcados en puertos extranjeros y abono de los gastos que ocasiona su repatriación (4 de agosto de 1928).
- Circular que se recomienda a todas las personas que se propongan salir de España cuiden mucho al escoger los bancos donde ingresen sus ahorros (9 de noviembre de 1929).
- Real Orden disponiendo que el canon de 25 pesetas sobre cada billete de pasaje de emigrante que estableció el Real Decreto de 5 de Septiembre pasado, se entienda reducido a 12,50 pesetas por cada medio pasaje y a 6,25 por cada cuarto de pasaje, manteniéndose el de 25 pesetas para los pasajes enteros (Gaceta de 12 de marzo de 1930).
- Orden del Ministerio de Estado sobre precios máximos de pasajes de tercera (6 de julio de 1932).

Esta larga relación de normas no es ni mucho menos exhaustiva, pero si representativa de la amplia producción normativa causada por el fenómeno de la emigración transoceánica masiva de españoles a América.

El eje en torno al que giran las disposiciones legales que regulan la emigración durante el período objeto de las memorias de viaje analizadas es el principio de protección del emigrante.

El tomo VIII del *Boletín del Consejo Superior de Emigración*, del año 1916, recoge un artículo del Inspector A. Pastor donde se detallan las variadas formas en que se desenvuelve esta protección, tanto de carácter preventivo como reparador: persecución de reclutadores y ganchos, denuncia de la oferta clandestina de pasajes, vigilancia de las hospederías y alojamientos de emigrantes en los puertos de embarque, indemnización diaria por el retraso en la salida del buque respecto a la fecha fijada en el billete, restricción de embarques nocturnos, gratuidad de la documentación migratoria, información sobre salarios y circunstancias económicas en los países de destino.

Pero sin duda donde la actividad del Consejo Superior de Emigración se mostró más exigente fue en la determinación de las condiciones que deben ser satisfechas por los buques destinados al transporte de emigrantes: régimen alimenticio, garantías higiénicas, instalaciones a bordo, aunque no siempre lo estatuido fuese lo ejecutado y, como denuncian reiteradamente las memorias de viaje, se observen «frecuentes deficiencias en la instalación, alimentación e higiene de los emigrantes a bordo de los buques».

Pastor no elude en su artículo reconocer que, en lo que atañe a la protección del emigrante después de su llegada al país de destino, desde 1908 «no se ha hecho nada en este sentido». Si bien las informaciones sobre la situación de los emigrantes españoles en algunos países americanos llevadas a cabo por los Inspectores de Emigración son meritorias y útiles como instrumentos de conocimiento de la situación de los emigrados, la eficacia de la protección en el extranjero es casi

nula debido a la carencia de un sistema de inspecciones en el exterior (por su excesivo coste) y a la encomienda de la protección a los cónsules, más ocupados en el desempeño de sus funciones mercantiles y notariales que en asumir el cuidado de los emigrados.



Rondalla del Centro asturiano de Buenos Aires, hacia 1920. Fundación Archivo de Indianos. Museo de la Emigración de Colombres, Asturias

Anexo III

BIBLIOGRAFÍA

La memoria escrita sobre la emigración española es ingente. A título de ejemplo, el volumen *España fuera de España*, recopilación de textos y datos estadísticos llevada a cabo en 1988 por el Instituto Español de Emigración, con ocasión de la exposición del mismo título, contiene una amplia bibliografía (en torno a 1.500 entradas) sobre la emigración española «de los últimos 150 años», clasificada por comunidades de procedencia y países de destino.

La Biblioteca del antiguo Instituto Español de Emigración, hoy de la Secretaría de Estado de Inmigración y Emigración, reseña casi 3.000 referencias bibliográficas. A ello hay que sumar el contenido del Archivo Histórico Nacional y el Archivo General de la Administración. Entre las instituciones autonómicas es ineludible mencionar el Arquivo da Emigración Galega, integrado en el Centro de la Cultura Gallega, en cuanto a la emigración de los gallegos en particular y españoles en general.

A esta ya de por sí ingente documentación escrita o depositada en España hay que añadir el no menos voluminoso material escrito que obra en poder de las asociaciones, centros, casinos, sociedades de beneficencia, recreo o socorros mutuos, ateneos, hospitales y entidades en general que constituyen el tejido asociativo de la ciudadanía española en el exterior o de las propias familias de emigrantes. En algunos casos esta documentación se encuentra perfectamente cuidada y ordenada, pero en otros corre un riesgo evidente de desaparición por la acción del tiempo o las malas condiciones de conservación.

En esta relación bibliográfica se incluyen las referencias de las obras más significativas de la historia migratoria, para contextualizar el contenido de los informes, objeto de este libro.

Junto a estos títulos, varias revistas han ofrecido material de apoyo imprescindible: entre ellas, *Nuestra emigración*, Boletín de la Asociación Española de San Rafael para la protección de emigrantes; *La Emigración Española*; *Céltiga*; *El Álbum Ibero-americano*; *La Ilustración española y americana*; *Estampa* o *La Aventura de la Historia*.

- Actas del Congreso Español de Geografía Colonial y Mercantil* (1884). Congreso celebrado en Madrid en 1883, 2 vols.
- ALONSO ÁLVAREZ, L. (coord.) (1992). *Os intercambios entre Galicia e América Latina. Economía e Historia*, Universidad de Santiago de Compostela.
- AZCÁRATE LUXÁN, B.; RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, J. J. (2022). *El ferrocarril del diablo*. Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones.
- AZCONA PASTOR, J. M./GARCÍA, I./GIL DE BIEDMA, A. Y MURU RONDA, F. (1992). *Historia de la emigración vasca a Argentina en el siglo XX*. Amerika eta Euskaldunak/América y los vascos. Servicio central de publicaciones del Gobierno vasco, Vitoria-Gasteiz.
- BARNET, M. (1981). *Gallego*. Alfaguara, Madrid.
- BERGAMÍN, J. (1943). *El pasajero peregrino español en América*. Séneca, 3 vols. México.
- BJER, M.; H. OTERO (1995). *Redes sociales y migraciones*. IEHS-CEMLA, Buenos Aires.
- BORREGÓN RIBES, V. (1952). *La emigración española a América*. Vigo.
- BULLÓN FERNÁNDEZ, R. (1914). *El problema de la emigración y los crímenes de ella*. Casa Provincial de la Caridad, Barcelona.
- BUNGE, Alejandro E. (1918). *Intercambio económico de la República, 1910-1917*. Dirección General de Estadística de la Nación, Buenos Aires.
- CAÑABATE PÉREZ, J. (2014). «La ley de emigración de 1907. Un ejemplo de intervencionismo científico». En: *IUS Labor* 2/2014.
- CASARIEGO, J. E. (1976). *Asturias y la mar*. Ayalga, Salinas/Asturias.
- CAÑABATE PÉREZ, J. (2008). «La inspección de emigración 1907-1939, de la tutela paternalista al intervencionismo científico». En: Espuny i Tomás, M.J/Olga Pérez: *La inspección de trabajo, 1906-2006*. Tirant lo Blanch, pp. 69-112.
- CONSEJO SUPERIOR DE EMIGRACIÓN (1916). *La emigración española transoceánica 1911-1915: (Memoria redactada por la Sección tercera en cumplimiento del artículo 19 de la ley de 21 de diciembre de 1917)*. Hijos de T. Minuesa de los Ríos, Madrid.
- CROCHET, B. Y PIOUSFRE, G. (2009). *Paquebots, des lignes régulières aux croisières*. Editions Du May, París.
- DE SOUZA MARTÍNS, J. (1979). «Del esclavo al asalariado en las haciendas de café, 1880-1914. La génesis del trabajador volante». En: SÁNCHEZ ALBORNOZ (comp.). *Población y mano de obra en América latina*. Alianza, Madrid.

- DEAKES, Ch. & TOM STANLEY (2010). *A century of sea travel. Personal Accounts from the steamship era*. Seaforth, Barnsley.
- DELIBES, M. (1958). *Diario de un emigrante*. Destino, Barcelona.
- DÍAZ CANO, J. A. (2018). *Compañía Transatlántica Española. 1881/2014. Lues y sombras de "La Compañía"*. Real Liga Naval Española. Madrid.
- DOMÍNGUEZ VILLAVERDE, M. (2011). *Reflejos de la emigración. Las representaciones de la emigración española a Argentina en la prensa liberal. 1902-1923*. Ministerio de Trabajo e Inmigración, Madrid.
- DONZEL, C. (2005). *Paquebots, la vie à bord*. Editions Solar, Paris.
- FARIÑA, F. (1950). *Historias de la navegación*. Madrid.
- FERNÁNDEZ, A.; MOYA, J.C. (eds) (1999). *La emigración española en la Argentina*, Biblos, Buenos Aires.
- FERNÁNDEZ, J. D./L. ARCEO (2014). *Invisible Immigrants Spaniards in the US (1868-1945)*. White Stone Ridge.
- FERNÁNDEZ DE PINEDO, E. (1993). *La emigración vasca a América, siglos XIX y XX*, Ediciones Júcar, Gijón.
- FERNÁNDEZ FLÓREZ, W. (1915). *Luz de luna*. Biblioteca Patria, Madrid.
- FURTADO, C. (1962). *Formación económica de Brasil*. Fondo de Cultura Económica, México.
- GAGIAO VILA, P. (1999). *Galegos en América e americanos en Galicia: as colectividades inmigrantes en América e a súa impronta na sociedade galega. Séculos XIX-XX*, Xunta de Galicia, Santiago de Compostela.
- GARCÍA ECHEGOYEN, F. J. (1997). *El misterio del Valbanera*. Agualarga, Madrid.
- GARCÍA NOVELL, F. (2009). *Naufragio. La historia olvidada del vapor Príncipe de Asturias, hundido el 5 de Marzo de 1916 con más de 600 personas a bordo*. La esfera de los libros, Madrid.
- GARCÍA RAMOS, J. M. (2013). *El zahorí del Valbanera*. Baile del Sol, Tenerife.
- GONZÁLEZ MARTÍNEZ, E. E. (1990). «Los pequeños propietarios en los Núcleos coloniales del Estado de Sao Paulo. Un intento frustrado de participación española». *Arbor: Ciencia, pensamiento y cultura*, n.º 536-537, pp. 127-142.
- GONZÁLEZ MARTÍNEZ, E. E. (1990). *Café e inmigración. Los españoles en Sao Paulo 1880-1930*, CEDEAL, Madrid.



Primera carta del emigrado. Revista Estampa. Madrid, 1928

- GONZÁLEZ ROTHVOSS Y GIL, M. (1949). *Los problemas actuales de la emigración española*. Instituto de Estudios Políticos, Madrid.
- GRANDMONTAGNE, F. (1933). *Los inmigrantes prósperos*. M. Aguilar, Madrid.
- GUEVARA, A. (1539). *Arte del marear y de los inventores de ella: con muchos avisos para los que naveguen en ellas*. Valladolid.
- KLEIN, H. (1996). *La inmigración española en Brasil*. Fundación Archivo de Indianos, Gijón.
- KORN, F. (1974). *Buenos Aires: los huéspedes del 20*. Editorial Sudamericana, Buenos Aires.
- LIÑARES GIRAUT, X. A. (coord.) (2011). *La memoria de la emigración. Fuentes históricas, centros y archivos para el estudio de los flujos migratorios españoles*. Grupo España Exterior, Madrid.
- LE RIVEREND, J. (1974). *Historia económica de Cuba*. Instituto Cubano del Libro, La Habana.
- LLORCA BAUS, C. (1992). *Los barcos de la emigración 1880-1950*. Alicante.
- LUIZI, P. (1918). "La trata de blancas". En: *Tribuna Libre*, 21 de Agosto de 1918. Buenos Aires.
- MADRID ÁLVAREZ, J. C. de la (1990). «El transporte de los emigrantes asturianos a Cuba (1840-1870)». En: *Actas del Congreso de jóvenes historiadores y geógrafos*, vol. 1, pp. 961-970.
- MARSAL, J. F. (1972). *Hacer la América. Biografía de un emigrante*. Ariel, Barcelona.
- MARTÍNEZ, J. L. (1983). *Pasajeros de Indias: viajes trasatlánticos en el siglo XVI*. Alianza, Madrid.
- MORENO CEBRIÁN, A. (1989). «La vida cotidiana en los viajes ultramarinos». En: *España y el Ultramar Hispánico hasta la Ilustración*. Cuadernos del Instituto de Historia y Cultura Naval, 1, Madrid.
- MOREIRO, J. (2008). *Españoles excesivos*. EDAF, Madrid.
- MUSEO NAVAL DE MADRID (2007). *Barcos, barcos y barcos. Colección José María Armero*. Madrid.
- NARANJO OROVIO, C. (1988). *Del campo a la bodega: recuerdos de gallegos en Cuba (siglo XX)*. Edición de Castro, Sada.
- (1992). «Trabajo libre e inmigración española en Cuba, 1880-1930». En: *Revista de Indias*, 194-195, pp. 749-794.
- (2010). *Las migraciones de España a Iberoamérica*. CSIC, Los libros de la Catarata, Madrid.
- NEIRA VILAS, X. (1968). *Historias de emigrantes*. Patronato da cultura galega de Montevideo.
- NOVÁS CALVO, L. (1944). *El negrero: vida no velada de Pedro Blanco Fernández de Trava*. Edición de 1997 de la Editorial Letras Cubanas, con el título de *Pedro Blanco el negrero*. La Habana.

- NÚÑEZ SEIXAS, X. M. (2002). *O inmigrante imaxinario: estereotipos, representacións e identidades dos galegos na Arxentina (1880-1940)*. Universidad de Santiago de Compostela.
- OJEDA, G y SAN MIGUEL, J. L. (1985). *Campesinos, emigrantes, indianos. Emigración y economía en Asturias, 1830-1930*. Ayalga, Gijón.
- OLIVA GERSTNER, L. (2008). «El alojamiento de inmigrantes en el Río de la Plata, siglos XIX y XX: Planificación estatal y redes sociales». En: *Biblio 3W Revista bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. Universidad de Barcelona, Vol. XIII, n.º 779, 25 de marzo de 2008.
- PALAZÓN FERRANDO, S. (1995). *Los españoles en América Latina (1850-1990)*. CEDEAL, Madrid.
- PAZOS, L.J. (2015). *A rumbo. A. López-Cía. Trasatlántica*. Damaré edicións, Pontevedra.
- PÉREZ LEIRA, L. (2006). *Galegos na Arxentina. Unha ollada fotográfica*. FESGA, Vigo.
- PIOUFFRE, G. (2009). *La edad de oro del viaje en barco*. Lunweg, Barcelona.
- POLO, J. (1907). *Feminismo social. La emigración de Béjar*. Salamanca.
- PORTES, A. Y R. G. RUMBOUT (2010). *América inmigrante*. Anthropos, Barcelona.
- ROBLEDO, R., *Todo era América: Despoblación rural y políticas de inmigración (1850-1930)*. Mundo Agrario (2010).
- ROCK, D. (1988). *Argentina 1516-1987. Desde la colonización hasta Raúl Alfonsín*. Alianza, Madrid.
- RODRÍGUEZ, J. J. (Coord.) (2009). *Memoria Gráfica de la Emigración Española*. Ministerio de Trabajo y Emigración.
- RUEDA HERNANZ, G. (2000). *Espanoles emigrantes en América (siglos XVI-XIX)*. Arco/Libros, Madrid.
- RUEDA HERNANZ, G. (1984). «Vida y desventuras de ocho mil españoles en Hawai durante las primeras décadas del siglo XX». En: *Revista de Historia Contemporánea* 3, Sevilla, pp. 126-142.
- SAMPER, M. (2016). *A Galeras. A remar. La vida cotidiana en las galeras españolas de los siglos XVI y XVII*. Guadarramistas Historia, Madrid.
- SÁNCHEZ-ALBORNOZ, N. (1988). *Espanoles hacia América. La emigración en masa, 1880-1930*. Alianza, Madrid.
- SÁNCHEZ ALONSO, B. (1995). *Las causas de la emigración española 1880-1930*. Alianza, Madrid.
- SALLÉ ALONSO, M. A. (coord.) (2009). *La emigración española en América: historias y lecciones para el futuro*. Fundación Directa. Ministerio de Trabajo e Inmigración, Madrid.
- SASSEN, S. (2015). *Expulsiones, brutalidad y complejidad en la economía global*. Katz, Buenos Aires.

- SEWALD, W. G. (2006). *Los emigrados*. Anagrama, Madrid.
- SILVARES, J. C.; L. F. ARANHA MOURA (2006). *Príncipe de Asturias. Misterio de las profundidades*. Magma, Editora cultural, Sao Paulo.
- SORIANO, E. (1928). *La mujer y el niño en la emigración*. Boletín de la Subdirección General de Emigración. Madrid.
- TORINO, D. M. (1912). *El problema del inmigrante y el problema agrario en la Argentina*. Buenos Aires.
- TORNERO TINAJERO, P. (1982). «Inmigrantes canarios en Cuba y cultivo tabacalero». En: *Coloquio de historia canario-americana IV*, Las Palmas, pp. 505-529.
- TROTSKY, L. (1975). *En España*. Akal, Madrid.
- VÁZQUEZ GONZÁLEZ, A. (1993). «Características de la emigración gallega a América y su transporte (1900-1930)». En: *Revista de Historia de América*, núm 115, pp. 63-83.
- (2001). «Los nuevos señores del entramado comercial de la emigración a América por puertos gallegos: los consignatarios de las grandes navieras transatlánticas, 1870-1939». En: *VII Congreso de la Asociación de Historia Económica*, Zaragoza.
- VIDAL Y CARETA, F. (1897). *Estudio de las razas humanas que han ido poblando sucesivamente la isla Cuba*. Madrid.
- VILLARRUBIA MAUSO, P. (2016). *1916: El 'Titanic' español: la historia oculta del naufragio del Príncipe de Asturias*. Ed. Stella Maris, Barcelona.
- VIVES, P. A.; P. VEGA y J. OYAMBURU (coords.) (1992). *Historia General de la emigración española a Iberoamérica*. 2 vols. Historia 16, Madrid.
- YÁÑEZ GALLARDO, A, C. (1994). *La emigración española a América (siglos XIX y XX). Dimensión y características cuantitativas*. Archivo de Indianos, Colombres.
- ZAMBRANO, M. (2009). *Las palabras del regreso*. Cátedra, Madrid.
- ZWEIG, S. (2012). *El mundo de ayer: Memorias de un europeo*. El Acantilado, Barcelona.



Familia y residencia del emigrante español Pedro Rodríguez Torres, en el núcleo colonial "Martinho Prado Junior", Municipio de Mogi Guaçu, hacia 1920. Memorial do Imigrante, Sao Paulo

Anexo IV

AGRADECIMIENTOS

Este libro no hubiera sido posible sin la colaboración de personas e instituciones que han ayudado e impulsado su realización. Queremos dejar constancia de nuestro agradecimiento a todo el personal de la Biblioteca de la Secretaría General de Inmigración y Emigración por su buena acogida y apoyo constante, y en especial a Arturo Viloria Fuentes, que nos descubrió las memorias de los inspectores y nos aportó eficaces consejos durante la elaboración de esta obra; al Servicio de Documentación Geográfica del Instituto Geográfico Nacional y a Marga Azcárate, que revisó y enriqueció el texto con sus comentarios; a la Federación Regional de Sociedades Españolas con sede en Bahía Blanca (Argentina) que a través de la exposición de «Los barcos de la emigración y sus protagonistas» nos acercó al conocimiento de los vapores que trasladaban emigrantes hacia Argentina; a Roberto Hernández, el Ilustrador de barcos, que nos brindó generosamente sus pinturas; a Luis Miguel Rodríguez Alfageme del Archivo Histórico provincial de Salamanca; a Patricio Fernández García del Servicio de Promoción Cultural de la Junta de Castilla y León; a Silvia Dahl del Museo Marítimo de Barcelona; a Evelia Vega González del Archivo General de la Administración (AGA); a la Real Liga Naval Española; a la Fototeca de la UNESCO; a la Fundación Histarmar (Historia y Arqueología Marítima) de Buenos Aires; al Archivo Fotográfico Pacheco del Ayuntamiento de Vigo; al Archivo de indianos y el Museo de la Emigración de Colombres (Asturias); a la Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC); al Archivo Histórico de la Ciudad de Barcelona; al Museo del Pueblo de Asturias; al Memorial do Imigrante de Sao Paulo; al Archivo histórico provincial de Soria; al Museo Etnológico de Ribadavia; a la Biblioteca Nacional de Argentina; a la Biblioteca Nacional de España; a la Biblioteca del Congreso de Estados Unidos; al Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social por el apoyo financiero del proyecto.

A todos ellos, y a Michael Dolle y su esposa, descendientes del inspector Andrés Morales, nuestra gratitud por su generosidad y su labor por la recuperación de la memoria de este fragmento de nuestra historia.



