

**BRASIL: ALTERNATIVA OBLIGADA
PARA LA EMIGRACION CANARIA**

HERNÁN ASDRÚBAL SILVA

Desde finales de la Segunda Guerra Mundial hasta los primeros años de la década del 50, se registra un importante movimiento migratorio hacia diversas zonas de la América del Sur. Mientras varios países abrían sus puertas al flujo humano, en otras regiones, por motivaciones que iban de lo político a lo económico, grandes masas de individuos procuraban trasladarse. Europa en general y, particularmente los derrotados, sentían las consecuencias de la contienda, y España aún se debatía por solucionar las secuelas de la guerra civil, en medio de una situación internacional poco propicia. Dentro de este marco podremos apreciar el singular proceso de migración, casi compulsiva, que por entonces se genera en las Islas Canarias.

Ya en diciembre de 1946, el Ministerio de Trabajo de España, a través de su Servicio de Migración, comunicaba al Ministerio de Asuntos Exteriores qué países sudamericanos trataban de lograr inmigrantes de origen latino europeo, particularmente españoles; señalando a Brasil, Argentina, Chile, Perú, Venezuela y Paraguay como “los que han manifestado más claramente esta política de atracción”¹.

Ya por entonces Venezuela, centro de interés para la emigración canaria, había puesto en marcha mecanismos de captación. A partir de 1945, con el ascenso al poder de la Junta Revolucionaria de Gobierno, encabezada por Rómulo Betancourt, se abrirán nuevos rumbos en cuestiones de política inmigratoria². “Venezuela —decía el aludido informe del Ministerio de Trabajo— estimuló a los residentes extranjeros en dicha nación para que llamasen a sus connacionales. Numerosos españoles de las Islas Canarias dieron oídos a tal invitación y embarcaron en Cádiz. Incluso se produjo el incidente del Plus Ultra que al final no pudo zarpar...”³.

Así Venezuela se fue convirtiendo en un objetivo casi edénico para los canarios interesados en emigrar, explicándose el interés, casi compulsivo, de salir de las islas con aquel destino. Actitud que llevó al éxodo clandestino de hombres, mujeres y niños, en gran cantidad de barcos, muchos de ellos pesqueros, sin las condiciones adecuadas de navegabilidad para cruzar el Atlántico. Baste señalar, para tener una idea de la magnitud de este traslado, que para enero de 1949, habían arribado a los puertos venezolanos treinta embarcaciones, algunas robadas, conduciendo a más de 1.300 inmigrantes indocumentados, en su mayoría de procedencia canaria⁴.

Dentro de este proceso podremos observar como, luego de travesías verdaderamente novelescas, llegaron emigrantes canarios a las costas norteñas del Brasil.

Era habitual la llegada al Brasil de polizones, embarcados en buques españoles y extranjeros, con el objeto de entrar furtivamente a este país sudamericano. Algunos lo consiguieron y, otros, aprendidos durante la navegación o en el puerto de destino, fueron por lo común —y de acuerdo a la legislación vigente—, reembarcados hacia su puerto de origen. Entre estos, encontramos muchos procedentes de las Islas Canarias que emplearon principalmente barcos británicos de la “Booth Line”. Sin embargo, en diciembre de 1948, se producía un arribo a las costas del Brasil que asombraba al Embajador de España y abría una interesante etapa para el estudio de las migraciones. “Otro caso muy diferente [al de los polizones] —dice el Embajador— se ha presentado ahora, con la arribada forzosa al puerto de San Luis de Marañón, de una embarcación española tripulada por ocho hombres y cuarenta pasajeros, todos ellos españoles. Es en extremo novelesco el desarrollo de este viaje. Se llama el barco a motor “María de Jesús” y desplaza tan sólo 30 toneladas”⁵. Los ocho tripulantes este barco, de cuya travesía hablaremos posteriormente, eran de origen canario, al igual que 38 de los 40 pasajeros. Los otros dos, eran peninsulares, pero residentes en las islas.

De aquí en adelante se abre una etapa de arribos que muestra significativas facetas del proceso migratorio sufrido por el Archipiélago, con importantes implicaciones económicas, policiales y judiciales, y aún políticas, en ambas márgenes del Atlántico.

Luego del “María de Jesús”, hemos podido ubicar a los siguientes barcos que, conduciendo inmigrantes, salieron clandestinamente de Las Palmas: el “Isdep I”, que arribaba a Belem, en el Estado de Pará, el 2 de noviembre de 1949; el velero “María del Pino”, llegado en ese mismo mes al puerto de Piauí, en las costas del norte del Brasil; el velero “Abraspá Virgen”, llegado en mayo de 1950 a Macapá, Territorio de

Amapá; el “Juanito Suárez”, que fuera detenido en la playa de Apeu, en la costa de Marañón; el cutter “San Roque”, llegado a la Isla de Itaperá, también del Estado de Maranhão en septiembre de 1950 y, finalmente, otro, cuyo nombre no hemos podido individualizar, llegado a Camocim, en el litoral del Estado de Ceará. Este último, a diferencia de los anteriores, había partido de Santa Cruz de Tenerife.

Las características especiales de estos traslados, en pequeños barcos a vela o motor, en los que los migrantes se exponían a una gran cantidad de peligros, incomodidades e inseguridades, trajo consigo una gran preocupación que se ve reflejada tanto en la documentación oficial y privada, como en la prensa brasileña.

Baste señalar las condiciones de la odisea de tripulantes y pasajeros del “María de Jesús”, primer barco arribado, para comprender la trascendencia que comenzó a tener este tipo de migración en los sectores dirigentes y en la opinión pública. Según los relatos de los viajeros, recogidos en el periódico *O. Imparcial*, de San Luis de Marañón, el pequeño barco salió furtivamente con destino a Venezuela, con escala en Dakar, de donde partía luego de cargar provisiones y combustible el 6 de noviembre. Cuando habían recorrido apenas 800 millas, el capitán debió ser urgentemente operado de un estrangulamiento de hernia, a raíz de la cual dejaría de existir, dejando a la nave sin conducción.

Luego de deliberar y convencidos de que no podrían alcanzar las costas venezolanas con el combustible que tenían, enfilaron la proa hacia el puerto de Fortaleza en el Brasil; pero las corrientes marinas desviaron el rumbo, al mismo tiempo que la embarcación comenzaba a hacer agua. Los víveres comenzaron a escasear, debiendo ser racionalizados hasta el punto de recibir una sola comida en el día. Varios barcos que cruzaron en el camino hicieron caso omiso a sus pedidos de auxilio, hasta que finalmente, unos pescadores los ayudaron a llegar a la Isla Grande, en el municipio de Humberto de Campos, desde donde los pasajeros fueron conducidos a San Luis.

En general los relatos de viaje no difieren mucho, dada las limitadas condiciones de navegabilidad de los barcos, la sobrecarga humana, la hostilidad de las aguas del Atlántico, la falta de pertrechos y alimentos, etc. Así por ejemplo, una gran cantidad de hombres, acompañados por mujeres y niños, viajaron en el “María del Pino”, “un barco de vela bastante usado”⁶, con capacidad de 30 toneladas y que no tenía otros elementos de navegación que una pequeña brújula. Por su parte, en el “San Roque”, 33 tripulantes, debieron ser salvados por un barco particular, cuando “se encontraban exhaustos por la carencia de comestibles y de agua durante los últimos días de viaje”⁷.

Merece una referencia especial la travesía del velero que, procedente de Santa Cruz de Tenerife, arribaba a las costas brasileñas luego de 68 días de navegación. La importancia de tal proeza, cuyas motivaciones fueron interpretadas de diversa manera y causaron incluso una gran conmoción política, quedan registradas no sólo en la documentación oficial, sino también en publicaciones periodísticas y cables de "United Press" y la "BBC de Londres".

En este barco, de 12 metros de eslora y 3 de manga, habían salido el 1.º de agosto de 1950, con rumbo a Venezuela, 47 personas, incluyendo la tripulación. La escala, como era habitual, fue Dákar; pero, a la salida de este puerto, los pasajeros fueron abandonados por el patrón y 4 marineros. "Maravilla —dice el Embajador de España— que 42 personas, sin ningún conocimiento náutico, y con sólo una brújula de bolsillo, hayan podido llegar a estas costas. Tuvieron que afrontar tres violentos temporales, y a última hora dejarse ir a la deriva, lo que cambió el rumbo del viaje"⁸. Las declaraciones de los temerarios viajeros muestran otros aspectos de esta verdadera odisea, ya que después de un temporal estuvieron tres días perdidos y debieron andar a la deriva por otros diez.

Sin duda, los relatos correspondientes a cada embarcación darían tema para más de una novela, pero desde nuestro punto de vista nos interesa observar la determinación que tenían estos individuos para migrar.

CARACTERISTICAS DE LA EMIGRACION

Es interesante observar el tipo de emigración que se genera a través de este sistema de salidas ilegales, colectivas y riesgosas. Desgraciadamente no contamos con una información homogénea para todos los barcos, pero en la mayor parte de los casos tenemos listados y referencias que nos permiten delinear un perfil del tipo de emigrante salido de Canarias.

Barco	Punto de salida	Total	Pasajeros	Tripulaciones
"María de Jesús"	Las Palmas	48	40	8
"Abraspá Virgen"	Las Palmas	12		
"María del Pino"	Las Palmas	47		
"San Roque"	Las Palmas	33	25	8
Otro "xx"	Tenerife	42	42	—

La inmensa mayoría de los emigrantes eran canarios de origen, aunque también aparecen embarcados algunos españoles peninsulares y extranjeros, pero todos residentes en el Archipiélago.

Origen de los migrantes

Barco	Esp.	Extranj.	S/D	Canarios de origen	Residentes en Canarias
"María de Jesús"	40	—	—	38	2
"Abraspá Virgen"	11	1 (a)	—		12
"María del Pino"	37	6 (b)	4	33	5
"San Roque"	25			24	1
Otro "xx"	41	1 (c)		*	

* "Casi todos ellos son naturales de Santa Cruz de Tenerife."

a) 1 Alemán, residente en Canarias.

b) 1 Mejicano residente en Canarias y 5 caboverdeanos embarcados en Dákar.

c) 1 Portugués.

Si bien por lo general en los barcos procedentes de Las Palmas se consigna ese origen en la nómina de los emigrados, también los encontramos de La Oliva, Guía, Santa Brígida, Moya, Santa Cruz y Villa Mazo y Garachico de Tenerife.

Con respecto al sexo, debemos señalar que se trata de una emigración de neto corte masculino, aunque en algunos barcos viajaran también mujeres y niños. En este último caso se encuentra el "María del Pino", donde hemos identificado a 6 mujeres y 7 niños, y el Otro "xx", que procedente de Tenerife, llevaba 2 mujeres y un niño entre sus 42 emigrantes. En cuanto al estado civil y la edad, apuntados solamente para los hombres, encontramos que de los 40 emigrantes del "María de Jesús", 22 eran casados y 18 solteros, con una media de edad de 30 años y extremos de 15 y 46 años, y que de los 26 hombres identificados en el "María del Pino" 12 eran casados, 12 solteros, 1 viudo y 1 divorciado, con una media de 37 años y extremos de 21 y 59.

Uno de los aspectos más importantes de esta emigración se refiere a la calificación de los fugados. Como hemos visto en las edades, se trata en general de hombres en plena edad productiva, gran parte de ellos con compromisos familiares y con un nivel de formación profesional y ocupacional bastante alto para la época.

De acuerdo a las declaraciones, las profesiones y oficios de los desembarcados en el Brasil, eran los siguientes:

“María de Jesús”

- 1 Perito, mecánico, electricista y agente de publicidad de radio.
- 2 Practicante de medicina y cirugía.
- 1 Profesor de diseño y pintura.
- 2 Agricultor.
- 1 Pintor y director de obras.
- 2 Chófer.
- 1 Chófer, mecánico y zapatero.
- 1 Marinero y panadero.
- 2 Auxiliar administrativo y mecanógrafo.
- 1 Pintor y agricultor.
- 1 Contable, agricultor y comerciante.
- 1 Chófer, panadero y marinero.
- 2 Carpintero y agricultor.
- 4 Chófer y mecánico.
- 1 Ayudante de operador de cine.
- 1 Pintor y agricultor.
- 1 Comerciante y encargado de obras.
- 1 Panadero.
- 1 Comerciante y carpintero.
- 3 Agricultor y panadero.
- 1 Agricultor y comerciante.
- 1 Marinero y perito mecánico.
- 1 Profesor de francés, inglés, matemáticas, cálculo mercantil y contabilidad.
- 1 Profesor y gerente de industria.
- 2 Bachiller, auxiliar de contabilidad y mecanógrafo.
- 1 Técnico agrícola.
- 1 Agricultor y ayudante de maquinista.
- 1 Zapatero y chófer.
- 1 Oficial piloto de marina mercante.

“María del Pino”

- 1 Albañil.
- 1 Tipógrafo.
- 3 Motorista.
- 2 Mecánico.
- 5 Marinero.
- 5 Agricultor.

1 Carpintero.
2 Contable.
1 Pastelero.
1 Ladrillero.
1 Técnico agrícola.
1 Mecánico naval.
1 Sombrero.
1 Mecánico linotipista.

“San Roque”

1 Zapatero.
1 Comerciante.
1 Enfermo.
8 Agricultor.
2 Marinero.
1 Encañador.
1 Carpintero.
1 Pintor.
1 Soldador.
1 Carpintero naval.
2 Motorista.
2 Mecánico.
1 Estivador.
1 Panadero.
1 Sastre.

Otro “xx” (De Tenerife)

“Albañiles, mecánicos, peluqueros, panaderos, carpinteros, fontaneros, chóferes, relojeros, dibujantes y contables”. (Sin consignar cantidades ni identificación.)

MOTIVACIONES PARA EMIGRAR

La salida furtiva de barcos y personas fue importante y las mismas autoridades del Ministerio de Marina español, sintiéndose impotentes ante tal situación procuraron dar respuestas a las causales de tal fenómeno. De allí que el Almirante en Jefe de la E. M. de la Armada, señalara que: “Se producen las evasiones [de buques] por existir un gran número de personas que desean emigrar, unas desprovistas de documentación y otras que no pueden encontrar sitio en los escasos buques que hacen el

tráfico a Venezuela... no es de extrañar que actualmente, por haber estado la emigración suspendida durante varios años, exista un contingente grande de individuos que deseen emigrar.”⁹

Sin descartar las causales de orden político, la mayor parte de los emigrados ilegales, emprendieron la huida en estos pequeños barcos por motivaciones de orden económico. Así por ejemplo los trasladados en el “María de Jesús”, “manifestaron que las Canarias están congestionadas con emigrantes españoles de la península, cuya llegada provocó una baja en los salarios y escasez de géneros alimenticios.” Según sus declaraciones las provisiones alimenticias estaban racionadas en el archipiélago, “limitándose a 200 gramos de azúcar, 100 de café y 100 de arroz, por individuo y por mes.”¹⁰

La situación aludida, pudo ser constatada por mí a través de una entrevista con un vasco, que se trasladara en 1946 a Santa Cruz de Tenerife y finalmente en 1948 a la República Argentina. En sus declaraciones ratificó la situación creada por la sobrepoblación de las islas, motivada por el interés de peninsulares de encontrar allí mejor fortuna y las escasas posibilidades de emigrar hacia América. Aún con documentación en regla, eran pocas las plazas que se encontraban en los barcos que pasaban por Canarias. El mismo debió salir separado de su mujer y de su hija, ya que estas últimas tuvieron que trasladarse de Santa Cruz de Tenerife a Cádiz para embarcar¹¹.

No faltaron también quienes declararon haber huido de España por motivaciones de orden político, tal como lo hicieron los llegados en el “Abraspá Virgen”. En un radiograma, dirigido por el Capitán de Puertos al Departamento Estadual de Seguridad Pública del Gobierno del Estado de Pará, habla de ellos como los “alienígenas que se dicen fugitivos de las violencias del Gobierno Español”¹². Sumándose a estos los que escondieron con su fuga la condición de desertor o alguna deuda con la justicia.

Las causales de orden política, adjudicadas incluso a quienes venían por motivos económicos, fueron —como veremos— utilizadas para crear estados de agitación contra España y recibieron distintos tipos de respuesta en ambas márgenes del Océano.

Así, razones económicas, sociales y aún políticas, motivaron estas salidas colectivas en veleros y algunos barcos a motor, con condiciones de navegabilidad y comodidad absolutamente inadecuados.

Si bien algunos de los prófugos tenían papeles en orden, la mayoría eran indocumentados o con papeles que poco o nada debían servir en los lugares de destino. Esto, los ponía en situación irregular y a expensas de quienes los transportaban o los recibían.

El traslado de emigrantes se constituyó rápidamente en un pingüe negocio para algunos, aunque no faltaron los que, siendo propietarios de botes, procuraron aprovechar la oportunidad para buscar nuevos rumbos en América.

Verdaderas organizaciones se montaron para programar y llevar a la práctica la huida. Cabe recordar que se requería una provisión grande de víveres y pertrechos en momentos de escasez y restricciones y que, todo el movimiento de materiales y gente debía hacerse con la mayor discreción.

Muchos de los emigrados hicieron verdaderos sacrificios para pagar las 5.000 pesetas que habitualmente se cobraba por cada uno de los embarcados. Llegando el interés por este traslado a tal punto, que incluso se recurrió al robo del barco que habría de hacer la travesía.

Salvo algunos casos como el que acabamos de señalar, la mayoría de los barcos partían de las islas en medio de una aparente legalidad. Se presentaban a las autoridades navales declarando que debían ser despachados para la pesca o para algún destino figurado. Luego de ser registrados, se arrimaban a alguna playa y, al amparo de la noche, embarcaban a los emigrantes, junto a las pocas pertenencias que podían transportar, los víveres y el agua.

LA SITUACION EN EL BRASIL

Recordemos en primer lugar que los migrantes pretendían trasladarse a Venezuela y que, por diversos motivos, vinculados con las azarosas navegaciones, se vieron obligados a llegar a las costas norteñas del Brasil. De allí que aún aquellos que tenían papeles, legales o fraguados, para ingresar a Venezuela, se encontraron desprotegidos. Luego de hacer sacrificios económicos para embarcarse y de estar sujetos a las incomodidades y peligros de las travesías en barquitos inhóspitos, se encontraban ante un destino incierto en un país al que no pretendían arribar, con una lengua distinta y, en una zona que no era precisamente, por sus condiciones socio-económicas, la más adecuada para recibir la inmigración.

El problema de la migración clandestina de canarios, gran parte de ellos indocumentados, debe observarse teniendo en cuenta, por un lado los aspectos legales y políticos y por otro la situación creada, de hecho, con las connotaciones particulares que otorgan los actuantes. Tanto las autoridades brasileñas, como las españolas residentes en América y las peninsulares, debieron moverse entre la normativa y la realidad, para

dar respuestas adecuadas a un fenómeno que, por su magnitud, aparecía sin precedentes.

LAS CONDICIONES INMIGRATORIAS EN EL BRASIL

En el Decreto-Ley del 18 de septiembre de 1945, se aclaraba taxativamente que el movimiento inmigratorio debería tender a dos finalidades: “la de proteger los intereses del trabajador nacional y la desenvolver la inmigración” que trajera progreso al país¹³. En consecuencia, se fijaban cupos para la inmigración espontánea, se caracterizaba a la dirigida y se indicaba qué condiciones debían reunir quienes desearan obtener visado permanente.

Esta legislación, que había abierto las puertas del Brasil en forma restringida, era ratificada en la época que nos ocupa por el Consejo de Inmigración y Colonización, quien, de acuerdo con las leyes, reglamentos y disposiciones en vigor, señalaba que la política inmigratoria del Brasil obedecía a dos principios fundamentales:

“1.º) Conservar y desenvolver en la composición étnica de la población brasileña los caracteres más prominentes de su ascendencia europea;

2.º) Defender los legítimos intereses de la economía y del trabajador nacional¹⁴.

Junto a los factores étnicos y de resguardo económico, se colocaban también en un “primer plano las exigencias de su propia seguridad y la salvaguardia de la pureza vital de la Nación y el pueblo brasileño.”¹⁵

Los que pretendieran entrar al Brasil, debían ser mayores de 18 años, con perfectas condiciones de salud, “idoneidad moral comprobada” y aptos para proveer a su subsistencia y a la de los suyos. Agregándose a su vez que para lograr el visado permanente debería revistarse en la categoría de:

- a) Agricultores y especialistas en industrias y oficios agropecuarios, que asuman el compromiso de ejercer actividades en la zona rural, dando preferencia a familias que cuenten, por lo menos tres personas aptas para el trabajo entre 15 y 50 años.
- b) Artesanos u operarios calificados.
- c) Especialistas en enfermedades y actividades hospitalarias.
- d) Empleado domésticos con edad máxima de 50 años.

- e) Empleados en industrias hoteleras o similares.
- f) Técnicos de grado medio y superior, cuyas actividades interesan directamente a la producción.

Los cónsules eran los encargados de dar el visado, luego de que los interesados cumplieran con una complicada serie de trámites en los lugares de origen.

Con el arribo de barcos procedentes de Canarias, conduciendo nutridos grupos de emigrantes, se le presentaba al Brasil un complejo problema. La mayoría de los llegados podrían encuadrarse dentro de las condiciones establecidas en los preceptos legislativos; sin embargo, no cumplían con los requerimientos formales indispensables para inmigrar.

— Como la llegada al Brasil era fortuita, nadie había hecho trámite alguno ante las legaciones consulares de este país.

— Gran parte de los viajeros eran indocumentados, e incluso, aquellos que llevaban papeles, los habían previsto para Venezuela.

— Difícilmente podían comprobar sus antecedentes morales, políticos y profesionales.

— Carecían en general de medios de subsistencia.

Todos estos aspectos crearon una situación particular, que debió ser enfrentada con criterios pragmáticos. Lo habitual en los polizones e ilegales era su reembarco a los lugares de origen; pero esto no podía hacerse con una migración masiva.

Ya en diciembre de 1948, ante la llegada del contingente embarcado en el “María de Jesús”, el Embajador de España indica que no sabe “cual será la resolución que, en definitiva, adopte el Gobierno, pero tratándose de hombres sanos, útiles, trabajadores y apolíticos, me atrevo a suponer que se les autorizará a permanecer aquí, y que sin dificultad, podrán ganarse la vida”¹⁶.

Las actitudes asumidas para con los potenciales inmigrantes fue diversa, aunque en general, salvo en los casos de prevención política, bastante permisiva.

Así, los desembarcados del “María de Jesús” recibieron una buena acogida y manifestaron de inmediato a la prensa su interés por residir de una manera permanente en el Estado de Maranhão. Las autoridades locales se mostraron dispuestas a favorecer a los recién llegados, permitiéndoles libertad de movimiento y otorgándoles permiso de trabajo. Al poco tiempo, la mayor parte de ellos se hallaba ocupada.

Los del “María del Pino” recibieron un trato similar, autorizándoseles a desembarcar e, incluso, a trasladarse a otros puntos del Brasil. La mayoría de los migrantes consiguió trabajo en Parhaíba, dirigiéndose seis españoles a otras zonas del sur. El arribo, como veremos, causó gran revuelo político, movilizándolo a diversos sectores del Estado de Piauí, como de Fortaleza, donde la comunidad española prestó su inmediata colaboración. Al respecto dice un periódico local: “Frente a tal situación [de los emigrados], la Colonia Española de Fortaleza entregose de cuerpo y alma al trabajo de acomodamiento de los fugitivos que merecen nuestra solidaridad y nuestra ayuda inmediata, en busca de una vida calma y digna que no encontraron en territorio patrio.”¹⁷ Por su parte, los cinco caboverdeanos contaron con el apoyo de la comunidad portuguesa y del cónsul de ese origen, logrando la única mujer del grupo viajar a Río de Janeiro.

La experiencia no fue igual para todos. Tanto la influencia de los movimientos políticos de izquierda que trataron de politizar la cuestión de la inmigración canaria, como las declaraciones de algunos emigrados que por convicciones o pretendiendo evitar una posible extradición declararon ser perseguidos por el régimen franquista, pusieron en alerta a las autoridades brasileñas, que ya se encontraban sensibilizadas.

Los tripulantes del “Abraspá Virgen”, también llamado “Virgen del Carmelo”, fueron detenidos en el estado norteño y fronterizo de Amapá, a disposición del Jefe del Estado Mayor de la Marina. Según comunicación del vicecónsul de España en Belem, Estado de Pará, fechada el 27 de mayo de 1950, “el motivo de su detención (barco y tripulantes) era por precaución debido al movimiento comunista de infiltración, suponiendo que hayan huido de España debido a la presión por parte del Gobierno a los que adoptan estos ideales”¹⁸.

Trasladados a mediados de julio a Belem, permanecieron alojados en dependencias policiales, hasta que el 3 de agosto eran reembarcados para Amapá, donde debían permanecer bajo la vigilancia de las autoridades territoriales por órdenes del Estado Mayor de la Armada y el consentimiento del Ministro de Justicia.

Similar situación, aunque no tan dura, debieron vivir los viajeros del “Juanito Suárez”, llegados a las costas de Maraíón, ya que por orden de las mismas autoridades navales brasileñas, debieron permanecer en ese Estado bajo vigilancia. La condición de estos era distinta, ya que no permanecieron detenidos, sino haciendo vida relativamente normal y trabajando, bajo la vigilancia oficial.

La causa formal era la falta de documentación, pero la real la encontramos en una carta del vicecónsul de España, fechada en Belem el 7 de

agosto de 1950: “CONFIDENCIAL: sobre estos emigrados españoles, así como de otras naciones que entran a este país indocumentados, la policía del Estado, así como las autoridades navales, ejercen severa vigilancia por temer que esta gente haya sido financiada por partidarios de agentes rusos.”¹⁹

Según las mismas fuentes, existían documentos secretos, en manos de autoridades civiles y militares brasileñas, que avalaban estas desconfianzas.

Frente al incremento de las llegadas, los brasileños fueron generando políticas de control. De los 33 desembarcados del moto-velero “San Roque”, ocho quedaron en San Luis de Marañón y el resto fue trasladado por barco a Belem, donde —según información del vicecónsul de España— quedaron detenidos a disposición del Jefe de Policía. No obstante, un mes y medio después (14-11-1950), el mismo funcionario anunciaba que “... casi todos o todos los tripulantes y pasajeros del moto-velero “San Roque”, se hallaban trabajando, algunos con regulares sueldos...”²⁰

La preocupación por la definición política y por justificar la salida por motivaciones económicas fue grande. De allí que los emigrantes salidos desde Tenerife, en el velero que hemos denominado “Otro xx”, frente a publicaciones referidas a las causales del viaje, se preocuparon por aclarar su situación. “Los fugitivos —dice el embajador de España en octubre de 1950—, en conversación con los periodistas, ... declararon que en absoluto no son tales fugitivos. Muchos de ellos tienen en regla sus documentos y dejaron su tierra natal por la escasez de sus salarios y sus ansias de mejorar su situación.”²¹

LA ACTITUD ESPAÑOLA

Queda ahora por observar cual fue la actitud asumida por los representantes españoles y el gobierno peninsular ante tal fenómeno migratorio.

España actuó en Brasil a través de su Embajada en Río de Janeiro, de su Consulado en Salvador y, principalmente, de su Viceconsulado Honorario en Belem, sobre quien recayó el peso de la situación. En todo momento encontramos una gran preocupación por solucionar la situación personal y económica de los migrantes; poniendo incluso el vicecónsul, de su propio pecunio, el dinero para mantenimientos y traslados.

A las solicitudes individuales, propias de quienes llegaban en condiciones misérrimas, se sumaron los reclamos de las autoridades brasileñas.

Así por ejemplo, el Viconsulado debió hacerse cargo del pago de 1.860,40 cruzeiros, correspondientes al mantenimiento de los pasajeros y tripulantes del barco "San Roque", durante el tiempo que estuvieron detenidos por la policía, pese a que paralelamente recibieron ayuda directa del representante peninsular.

A las cuestiones económicas, se sumaron las políticas y los roces con las autoridades locales brasileñas.

En el orden político, encontramos variadas publicaciones caracterizando las causales de la fuga dentro de la situación creada por el gobierno franquista. En la región nordestina, el órgano de prensa izquierdista *Diario Do Povo*, de Fortaleza, se constituyó en un ariete ideológico. Baste señalar que un editorial referido a la llegada de los emigrados se iniciaba con estas palabras: "El mundo entero sabe de las desdichas y de los sufrimientos que caen sobre el pueblo español con el régimen tiránico de Franco."²²

Fortaleza quedaba dentro de la jurisdicción del Consulado de Salvador, pero las enormes distancias y la necesidad de rápida información, llevaron a solicitar la ayuda de un hermano de la Orden Marista residente en el lugar. Habiendo trascendido tal intervención, el mismo *Diario Do Povo*, lanzaba un número con grandes titulares que rezaba: "¡Sórdida traición!" — "El hermano Tomás, de la Orden de los Maristas quiere entregar a Franco a los fugitivos españoles que aportaron a Piauí" — "Maniobra para repatriar 47 víctimas del terror franquista, entre las cuales se encuentran mujeres y niños." — "Un falangista de sotana que gusta de fusilamientos..."²³

Esto creó un tremendo conflicto. El cura y la Orden Maristas requirieron una explicación de las autoridades españolas; las que a su vez trataron de responder a los ataques de quienes empleaban los arribos con finalidades políticas.

La suma de problemas y conflictos debieron cansar al vicedónsul de Belem, quien en mayo de 1950 le decía al embajador: "El gobierno de nuestra Patria debería adoptar severas providencias contra las autoridades españolas de Canarias que indebidamente dejan salir barcos con abultado número de españoles, en su mayoría indocumentados, dando la impresión o de que en España no se puede vivir, o de que el régimen es de terror, conforme V. Excia. se ha enterado por los periódicos y por el telegrama que ha sido cursado a las Autoridades de Marina."²⁴

Por sobre los problemas colaterales y las cuestiones políticas, había una realidad: una gran cantidad de personas indocumentadas se hallaban ilegalmente en territorio brasileño. Incluso, muchos de ellos, ya sea por aspirar a llegar al destino de origen, ya sea por no aclimatarse, sentirse

limitados en sus movimientos o imposibilitados de enviar desde Brasil ayudas económicas a sus familiares, procuraron buscar nuevos rumbos.

La situación no era fácil, ya que por un lado existía una legislación en España y por otro se trataba de legalizar la situación de quienes habían salido burlando la misma.

Las primeras medidas fueron un tanto contradictorias, pero finalmente las autoridades peninsulares debieron ir adecuando las políticas a la situación. Mientras a unos, como en el caso de los tripulantes del *Isdep I*, se les dieron pasaportes para seguir rumbo a Venezuela y otros países²⁵, a otros se les negó.

Aún quienes lograron conseguir el correspondiente visado tuvieron sus dificultades para salir de territorio brasileño. En noviembre de 1950, por intermedio de un telegrama, se comunicaba al Embajador que: "Para evitar que emigrantes españoles provisto de un visado para ese país se trasladen después con el visto bueno de nuestro Consulado a otros países a los que la emigración es más difícil ruego a V. E. se sirva instruir Consulados su jurisdicción no autoricen viajes de ningún emigrante que no lleve cuando menos un año de residencia allí."²⁶

A los problemas propios del migrante, se sumaban los creados por las autoridades brasileñas que, como hemos visto, fueron endureciendo la posición con respecto a los indocumentados. De allí que en noviembre del 50, el Viceconsul en Belem solicitara al Embajador información sobre la posibilidad de entregar pasaportes a quienes tuvieran contratos de trabajo, debido a las presiones ejercidas por la policía local para que los indocumentados dejasen el país.

Mientras algunos se fueron acomodando, otros, a través de sus representantes, procuraron buscar visas para trasladarse a otros países. Además de la ansiada Venezuela, aparecieron como opciones Argentina, Bolivia, Perú y Uruguay.

Las autoridades delegadas en América fueron permeables a la búsqueda de soluciones coyunturales y trataron de presionar a quienes, desde la Península, trazaban las políticas migratorias y tenían el manejo de las relaciones exteriores. La situación de los que habían llegado indocumentados a Venezuela no era muy distinta, ya que, como señal en agosto el embajador de España en ese país, luego de sufrir las calamidades del viaje, "continúan al verse en tierra, la odisea iniciada desde el día de su embarque al encontrarse en tierra extraña en situación ilegal, sin dinero y al único amparo de la Providencia..."²⁷.

Tanto desde las legaciones diplomáticas de Caracas, como de Río de Janeiro, se abogaba por lograr solucionar la situación de los migrantes ilegales, aunque reconocían que se encontraban sin atribuciones para ello.

LA BUSQUEDA DE SOLUCIONES INTEGRALES

La situación era grave para España, planteándosele al gobierno dos problemas esenciales: a) Por un lado se encontraba en dificultades para controlar el éxodo desde su propio territorio, con secuelas de corte económico y político. Las de carácter económico, debidas a la pérdida de mano de obra y, fundamentalmente, de barcos que, en muchos casos, se deterioraron o fueron subastados en los lugares de arribo. Son repetidas las referencias a la desarticulación de la flota pesquera canaria. Las de corte político vinculadas principalmente a la actitud asumida por estos migrantes, peregrinos de los mares, cuyas novelescas salidas y accidentadas travesías, otorgaban argumentos a los enemigos del régimen franquista.

b) Por otro lado, aparecía la necesidad de encarar el problema de los españoles indocumentados, cuya situación en los lugares de destino era muy precaria. Aquí, a las motivaciones de carácter social y humanitario, se sumaban argumentaciones legales y políticas.

En Canarias las medidas legales y represivas para combatir el éxodo resultaban prácticamente infructuosas. La voluntad de migrar era irreversible, no reconocía fronteras, y requería de determinaciones políticas renovadoras. De allí que, el 15 de diciembre de 1950, se comunicaba, por orden del Ministro de Asuntos Exteriores que: "... entre otras numerosas medidas adoptadas para poner fin al problema creado por la llegada a esa República [Venezuela], así como el Brasil de veleros con emigrantes clandestinos procedentes de Canarias, ha dado instrucciones a la Dirección General de Seguridad con el fin de conceder mayores facilidades de pasaportes, pasajes en buques extranjeros pagaderos en pesetas, etcétera, considerándose que más que las medidas preventivas y coercitivas, las primeras en muchos casos de difícil aplicación y las segundas hasta hoy insuficientes, pero que serán enérgicamente reforzadas, se ha pensado en no exigir para los naturales del precitado Archipiélago el Contrato de Trabajo, y autorizar, hasta cierto punto, la emigración espontánea..."²⁸.

En tanto se procuraban soluciones integrales para canalizar orgánicamente la emigración, siguió vigente el problema de los arribados a las costas sudamericanas. En mayo de 1951, el Embajador en Río de Janeiro, seguía insistiendo por la situación de los "muchos" españoles llegados en forma clandestina. "Bien sé —decía— que facilitar a estos compatriotas pasaportes para que sigan viaje a otros países, es irregular y contrario a lo ordenado; pero la realidad se impone, y esta señala que estos desgraciados aquí no encontraran colocación, y en

cambio tienen en su poder ya contratos de trabajo prometedores, para seguir especialmente a Venezuela.

Como al facilitar los pasaportes resolveríamos el problema del socorro que forzosamente hay que darles y les daríamos medios de hacer frente a su porvenir, me atrevo a elevar consulta sobre la posibilidad de documentarles y hacer posible el viaje a que aspiran.”²⁹

Esta consulta fue fundamental para definir las políticas peninsulares sobre la materia. A los pocos días, por medio de un telegrama, el Ministro de Asuntos Exteriores la manifestaba que compartía la preocupación por la situación de los compatriotas, pero temía que el otorgamiento de pasaportes para trasladarse a otros países obrara como estímulo para los contratantes clandestinos de emigrantes. Estos, podrían impulsar a los españoles a marchar a Brasil sin documentación, convirtiéndose en primera escala para el ingreso a otros países, luego de lograr el pasaporte. “Sin embargo —agregaba— deben ser documentados para residir en el Brasil y, en último caso y en situaciones excepcionales, pero no con carácter general, puede V. E. concederles pasaporte exclusivamente para un solo viaje.”³⁰

Mientras desde la Península se trataba de encauzar el importante flujo humano que en forma furtiva había irrumpido en el Atlántico, se sellaba la suerte de muchos españoles provenientes del Archipiélago. El Brasil, quedaba ratificado como alternativa obligada para esta emigración clandestina canaria.

NOTAS

1. ARCHIVO DEL MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES DE ESPAÑA, R-1731 - 1.
2. VIDE: TORRALBA, Ricardo - OROPEZA, José Angel, Estado y Migraciones Laborales en Venezuela, ed. Cabildo a Caracas, 1988, 73 y ss.
3. ARCHIVO DEL MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES DE ESPAÑA., R-1731 - 1.
4. *El Universal*, Caracas, 29-1-1949 - 26, 2, 1949.
5. ARCHIVO DEL MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES DE ESPAÑA, R-2053.
6. ARCHIVO DEL MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES DE ESPAÑA, R-5672 - 44.
7. ARCHIVO DEL MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES DE ESPAÑA, R-5671 - 5.
8. ARCHIVO DEL MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES DE ESPAÑA, R-5672 - 40.
9. ARCHIVO DEL MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES DE ESPAÑA, R-5671 - 5.
10. ARCHIVO DEL MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES DE ESPAÑA, R-2053 - 2.
11. Entrevista formulada al señor Francisco Güenaga, natural de Ondárroa, Vizcaya.
12. ARCHIVO DEL MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES DE ESPAÑA, R-5671 - 5.
13. Decreto-Ley 7.967 del 18 de septiembre de 1945, en *Revista de Imigração e Colonização*, Río de Janeiro, 6 (1), mar. 1945, p. 445-55.
14. CONSELHO DE IMIGRAÇÃO E COLONIZAÇÃO, *Estrangeiros: Admissao, passaportes, visos*. En: *Lex Federal*, San Pablo, n.º 12, 1948, pp. 64-68.
15. *Ibidem*.
16. ARCHIVO DEL MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES DE ESPAÑA, R-2053 - 2.
17. *Diario do Povo*, Fortaleza, 26 de noviembre de 1949.

18. ARCHIVO DEL MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES DE ESPAÑA, R-5671 - 5.
19. *Ibidem.*
20. ARCHIVO DEL MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES DE ESPAÑA, R-5671 - 5.
21. ARCHIVO DEL MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES DE ESPAÑA, R-5672 - 40.
22. *Diario Do Povo*, Fortaleza, 26 de noviembre de 1949.
23. *Ibidem.*
24. ARCHIVO DEL MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES DE ESPAÑA, R-5671 - 5.
25. ARCHIVO DEL MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES DE ESPAÑA, R-5672 - 42.
26. ARCHIVO DEL MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES DE ESPAÑA, R-5672 - 40.
27. ARCHIVO DEL MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES DE ESPAÑA, R-5671 - 5.
28. ARCHIVO DEL MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES DE ESPAÑA, R-5671 - 5.
29. ARCHIVO DEL MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES DE ESPAÑA, R-5672 - 41.
30. *Ibidem.*