



EMIGRACIÓN FRUSTRADA: LAS PALMAS-VENEZUELA

(1948-1950)

JOAQUÍN BLANCO MONTESDEOCA

En este mismo lugar, ya hace un año, y en conmemoración idéntica a la de estos días, el doctor Muñoz, ya de la Universidad de Granada, dictó una conferencia que tenía por tema aproximadamente el mismo que encabeza el programa de este momento, sólo que el doctor Muñoz dictó el haz y en este momento se trata del envés del mismo asunto. El habló de los que emigraron. Yo hablo de los que no pudieron hacerlo, pese a que ésa era su decidida voluntad.

Algún tiempo después de las Fiestas de la Hispanidad del pasado año, la documentación del Gobierno Civil de Las Palmas pasó al ARCHIVO HISTORICO PROVINCIAL. Entre los papeles, un pequeño legajo, formado por diez carpetas. Su asunto: «EMIGRACION CLANDESTINA». Está formado por un conjunto de listas-estadillos que llevan por fecha la de 14 de noviembre de 1949 y que están indudablemente hechas, con olvidos y confusiones, sobre el resto de la documentación. Alguno de ellos, sobre documentación que no se encuentra, pero que debía encontrarse en el legajo. Dado que el Gobierno Civil intervenía en este asunto de la emigración clandestina en un solo aspecto, la documentación es muy parcial: se limita a recoger en lo posible, sin muchas preocupaciones, los datos que se le transmiten y lleva solamente cuenta exacta de arrestos y multas que se imponen por parte de la entidad a los organizadores de cada una de las expediciones. Aparte de esto, se encuentra información dada por la Guardia Civil y otra venida a través del Ministerio de la Gobernación desde el Encargado de Negocios en Venezuela, del Embajador en Brasil o del General Gobernador del Africa Occidental Española, que transmite información recibida desde Dakar o San Luis y, a veces, algunos emigrantes que regresan porque abandonan. Es, pues, una información bastante parcial e incompleta. La ideal sólo podríamos tenerla si pudiéramos utilizar:

- 1.º Los Archivos de Inmigración Venezolanos.
- 2.º Los Archivos de la Guardia Civil en sus diversas Comandancias.
- 3.º Los Archivos Judiciales de Marina; y



4.º Los Archivos Vivos de las Audiencias Territoriales y Provinciales.

Pero, pues hemos de conformarnos con lo que tenemos, podríamos empezar dividiendo la documentación en dos grupos: expediciones que salen y expediciones que no salen; estas segundas son las que realmente nos interesan, y fundamentalmente tres de ellas. A cada una, en la medida de lo posible, le daremos el nombre del barco para el que se programó.

La más antigua de las que aparecen en esta documentación es la del velero «ANDRES CRUZ», que partió del Puerto de la Luz el 28 de junio, lunes, de 1948, a las siete de la tarde. Fue un viaje eminentemente político; en él viajaban varios destacados dirigentes que se encontraban escondidos desde la época de la guerra; algunos de ellos posiblemente se incorporaron a la expedición por transbordo en alta mar desde algún otro barco de los que iban a la pesca; la Guardia Civil sospecha que desde alguno de los langosteros que facnaban en la costa de Africa; en total, unos quince. Este es, al mismo tiempo, el primer caso de barco vendido previamente a uno de los viajeros; pero se da la particularidad de que toma parte en el viaje un hijo de la vendedora, de diecinueve años de edad. Cuando la Guardia Civil transmite estas noticias al Gobierno, ya había salido otro barco con signo político diametralmente opuesto: en el motovelero «GUANCHÉ» viajaron varios hijos de familia, entre los cuales se contaba el propietario de la nave. Al parecer, naufragó en la costa de Africa, los viajeros hubieron de volverse en su mayor parte a sus casas.

En el mes de agosto del mismo año es detenido el organizador de otra expedición, que al parecer debía concentrarse en Arguineguín para embarcar en el velero «TAORO», pero no sabemos nada más acerca de uno y otro.

Hacia el mes de enero de 1949 el motovelero «JORGE VI» llega a La Guaira con 147 emigrantes clandestinos tomados en Las Palmas, y por los mismos días llega la balandra «RUBEN» con 48. Del «JORGE» tenemos otra información recibida con posterioridad a través de Africa Occidental Española; había salido de Las Palmas el 19 de noviembre de 1948 y sólo tres de sus pasajeros tenían pasaporte en regla y visado del Cónsul de Venezuela en Santa Cruz de Tenerife. Habían empleado diez días en la travesía Las Palmas-Dakar, y entrado con dificultades por falta de combustible y averías de motor. Llevaban a bordo 150 cajas de coñac español que intentaban vender para re-

parar o sustituir el motor del buque. Las autoridades francesas no les permitieron desembarcar hasta el día 2 de diciembre.

Por entonces, en Dakar se hallaba el «MARUCA», de 14 toneladas, que, procedente de Lanzarote, había tomado 56 personas en Las Palmas.

También el 18 de febrero entró en Dakar, desarbolado por el temporal, el «SIXTE», de 8 a 10 toneladas, con treinta personas a bordo. Según los informantes del Africa Occidental Española, eran en su mayor parte jóvenes que ya estaban arrepentidos de la aventura y deseaban regresar.

Pero otros barcos no hallaban la salida tan fácil. El velero «VIRGEN DEL CARMEN» había tenido que esperar; los organizadores del viaje habían sido detenidos el 26 de agosto, y nuevamente, por la misma razón de preparar embarques clandestinos, el 25 de octubre. Por fin, consiguieron aprestarlo de nuevo y cargar 24 pasajeros en sus doce toneladas de aforo. Los organizadores lo habían comprado, recompuesto, calafateado. Entre su tripulación y organizadores podemos destacar la presencia de un vendedor marítimo, un patrón de pesca, un maquinista naval y dos carpinteros.

Entre tanto, otro barco había tenido menos suerte, aunque menos dificultades. Es el primero en que encontramos la presencia de familias que emigran; se trata de la balandra francesa «BLUETTE», y nos hace pensar en una organización más complicada.

La «BLUETTE» —seis tripulantes con pasaporte francés, uno de ellos con nombre musulmán— había tomado 22 pasajeros en la playa de Las Burras, en el extremo sur de Gran Canaria, entre ellos un muchacho de catorce años y una mujer. Y había salido a completar su pasaje en la isla de Fuerteventura, en el fondeadero de Gran Tarajal. Descubierta por la Guardia Civil el embarque, fueron detenidos 25 hombres, 10 mujeres y 4 niños. La balandra fue escoltada el 21 de septiembre de 1948 hasta el Puerto de la Luz por el cañonero «Núñez de Balboa». Los pasajeros mayoreros fueron enviados días después a Las Palmas, a excepción de las mujeres y los niños. De sus declaraciones se supo que habían pagado a los franceses, por el viaje, 100.000 pesetas. Los tripulantes del barco pasaron a disposición del Juzgado de Marina. Y los españoles a la Audiencia. Pero no sabemos nada más de ellos.

El «GOTA»

En la madrugada del 4 de junio de 1949 la Guardia Civil detiene en la Puntilla, de San Cristóbal, por virtud de una confidencia, que en adelante se ha de dar con frecuencia, un grupo de 21 hombres a la orilla del mar, con equipajes. Aunque en el atestado se habla de 21 hombres, solamente se toma la declaración a 18, y a estas declaraciones vamos a referirnos. Todos ellos se entregan pacíficamente; observan, junto a los guardias, los destellos luminosos emitidos desde un barco que sigue su ruta y deja de hacer señales al poco tiempo.

Como alimentos comunes llevaban al barco 160 Kgs. de gofio, 350 Kgs. de patatas, 80 Kgs. de cebollas, 30 Kgs. de tomates, 10 Kgs. de uvas pasas, 20 Kgs. de fideos, 35 Kgs. de arroz, 15 Kgs. de azúcar y 5 Kgs. de varios condimentos para las comidas. Otro saco con trozos de leña y otro con efectos de cocina. La dieta, como se puede ver, era bastante parca, aunque se ampliara con los alimentos que pudiera llevar el barco y lo que llevara cada uno de los viajeros en su maleta. Pero éstos tampoco eran muy previsores: sólo 4 de ellos llevan provisiones; uno, una lata de sardinas de 1.300 grs.; otro, una libra de chocolate, 1.500 grs. de galletas y 500 grs. de pasas; otro, cuatro botes de leche condensada; otro, una pequeña cantidad de bizcochos.

Sólo tres fumadores llevan tabaco: uno, diecisiete paquetes (14 cigarrillos cada uno) de tabaco virgíneo, más cinco cajas de cerillas. Otro lleva una pastilla de tabaco, y otro diez paquetes de cigarrillos negros. Como pasto espiritual, uno lleva tres novelas y otro algo de leer; otros dos son analfabetos. Cuatro de ellos son colteros y catorce casados. Dos han pretendido salir con sus mujeres, que han desistido a última hora. Dos, de dieciséis años, viajan con sus padres, de cuarenta y dos años, y no tienen profesión; otro, de dieciséis, mecánico, viaja solo. Por profesiones:

Empleados, 5.
Carpinteros, 2.
Albañil, 1.
Mecánicos, 3.
Barman, 1.
Marinero, 1.
Electricistas, 2.
Panadero, 1.
Labrador, 1.
Zapatero, 1.
Sin profesión, 4.

Un carpintero y el marinero pagan con su trabajo. Los demás, diversas cantidades, de 2.500 a 4.000 pesetas por cabeza, excepto uno, el más desvalido, que paga 200 pesetas que ha logrado reunir. Esta impresión de pobreza general persiste si vemos las ropas que llevan en sus maletas: 4 de ellos ni la llevan siquiera; otro lleva un abrigo para las noches; 8 llevan calzoncillos; 7, pañuelos; 5, calcetines; 5, chalecos o cazadoras; 5, camisas; 4, mantas; 6, pantalones, y 5, americanas; 6, calzados de repuesto (babuchas o alpargatas).

Y aún persiste si estudiamos los documentos de que se acompañan. 1, analfabeto y sin dinero, no lleva un solo papel; 4 llevan como único documento la cartilla de navegación, que también llevan 3 más; 3, pasaporte en regla; 1, permiso de entrada, y 2, de tránsito, en Venezuela, y otro en el Perú; en el certificado médico coinciden 8; en certificados militares coinciden 5; y 6 en certificaciones de actas de nacimiento; 3, en la de matrimonio; 4, de penales. Y además se ven hasta 16 ó 18 documentos de lo más dispar: permiso del padre para que viaje el hijo que lo acompaña, certificación de servicios prestados a un particular, carnet de parado, hoja de petición de pasaporte. Junto a la pobreza física material, la pobreza de la falta de información. En su mayor parte, reclutados en Las Palmas (14) y 5 de Tenerife, Madrid, Vigo, Coruña y La Palma.

La Guardia Civil los entrega a Marina; ésta los devuelve, y lo mismo acontece con el Juzgado. Sólo la Fiscalía de Tasas los acoge en su santo seno. El barco de los destellos era un velero sueco: «GOTA».

El «MARIA DEL PINO» había tenido mayor suerte; había salido de Las Palmas el 2 de julio y llevaba hasta un total de 100 viajeros; 17 días de travesía hasta Dakar, donde se les impidió el desembarco, a no ser bajo la vigilancia de la Policía del Puerto. Esta nueva fue dada por uno de ellos, que regresó por la Agüera el 15 de octubre. En diciembre, el Embajador en el Brasil comunica que el «MARIA DEL PINO» había llegado, según se informaba por los periódicos brasileños, a Parnaíba, estado de Piauí, con 46 emigrantes, tras 32 días de viaje, rumbo a Belén, y con la sola guía de una pequeña brújula; los emigrantes, en su mayoría, agricultores o mecánicos. Si éste es el mismo «MARIA DEL PINO» que llegó a Dakar con 100, según uno de los que abandonaron, y con 113 según el vicecónsul, ¿qué ha pasado con más de medio centenar de isleños? ¿O es que es otro «MARIA DEL PINO»? Quizá no lo sepamos jamás.

Por la misma fecha, el «ENCARNACION» entra en el puerto de Dakar con 73 pasajeros, según afirma el vicecónsul.

Del «JUAN MANUEL» sólo sabemos que el organizador de la

expedición ingresa en la cárcel para cumplir el arresto de treinta días que le ha sido impuesto el 11 de octubre. Este mismo día el «PEPITO», de 26 toneladas, fue despachado para la pesca; había sido comprado en 24.000 pesetas por un enganchador ya procesado por la salida del «MARIA DEL CARMEN». Salió en la noche del 12, remolcado por la falúa de Marina, con víveres para dos meses, patrón y cinco marineros. Surgió en la madrugada del 13 por la playa de San Cristóbal e inmediaciones del cementerio de Las Palmas y tomó 37 pasajeros con víveres y dueño. Este ordena al patrón que ponga rumbo a Venezuela. Se niega y es desembarcado. De los 37 se dan sólo catorce nombres y filiaciones: dos empleados, tres labradores, dos mata-rifes, un mecánico, un carpintero, un panadero, otro sin profesión y un «náutico». Este, con diecinueve años, fue el encargado de conducir la nave a Venezuela. Llegó. El panadero regresa desde Dakar y dice que sólo ha ido a cobrar a un deudor que se ha embarcado a Venezuela. No consigue cobrar y por ello no regresa en dos meses, en tanto que le llega de su casa el dinero para hacerlo por la vía de Port Etienne y la Agüera.

El 11 de septiembre de 1949 había salido del Puerto de la Luz el velero «AMERICA», que se hizo a la mar a pesar de que se le habían requisado las velas, porque se sospechaba que el propietario quería irse a Venezuela, y a pesar de que tenía el motor roto. A los 17 días había arribado a la altura de San Luis; sólo el 8 de octubre llegó a Dakar. Cinco días sin víveres y sin agua 37 emigrantes, entre los cuales había dos mujeres. Llegaron 20 enfermos y con el motor roto.

Seis de ellos, tres gallegos y tres canarios, son devueltos por indocumentados. Los devueltos —vía Port Etienne-La Agüera— manifiestan que los hubieran admitido si se hubieran considerado exiliados. Aplicándoles un porcentaje parecido a los anteriores, nos extraña un número tan escaso de indocumentados en una expedición de 37 individuos. La ruta de regreso por La Agüera se había hecho común.

El 8 de octubre había salido de Arrecife el «SATURNINO CONCEPCION», despachado por Marina hacia Las Palmas. La Guardia Civil, por rumores, había detenido a los dos organizadores (uno, hermano del dueño); había requisado los víveres (más de los permitidos por el racionamiento) y las velas; había detenido a tres presuntos pasajeros (entre ellos una mujer, valenciana). Cuando sale, por fin, el día 8, recoge pasajeros en Puerto Naos y otros puntos de la costa de Lanzarote. La Guardia Civil da una lista de 36; de ellos, 17 van enrolados como marineros. Sus profesiones:

Comisionista, 1.
Empleados, 2.
Piloto, 1.
Industriales, 2 (de León y Crevillente).
Sus labores, 1 (valenciana).
Barbero, 1.
Chófer, 1.
Labradores, 4.
Mecánico, 1.
Marineros, 9 (6 de ellos peninsulares).
Albañil, 1.

A pesar de las denuncias de la Guardia Civil, de entregarlos al Juzgado con atestado, de denuncias particulares por estafa del dinero de dos pasajes, se les entregan las velas y se despacha. El Secretario de Abastos les da 600 Kgs. de gofio, aunque sólo les correspondían 100, pues sólo tenían cartilla de racionamiento 5 de los enrolados. Muchos de ellos habían tenido problemas políticos en el mismo año.

En el fondeo del día 1 de octubre se habían requisado: 1.020 Kgs. de gofio, 298 de judías, 158 de garbanzos, 53 de patatas y 142 de pan bizcochado. Uno de los pasajeros había dado 755 Kgs. de gofio en pago de su pasaje.

El dueño, hermano de uno de los viajeros, procesado por cuestiones políticas, había pedido autorización de venta 17 días antes de partir el barco; se le debía aún más del 80 por 100 (150.000 pesetas) del precio estipulado. Ya el 17 de agosto había salido el «JOSE BRITO» (antes «JUPITER», uno de los más hermosos barcos que yo pueda recordar), patroneado por un hermano del dueño, y no había podido llevar a los emigrantes clandestinos. Según informes, se pensaba comprarlos con el importe del pasaje de 100 viajeros.

Por las mismas fechas, la documentación presenta al «ISPED» en Brasil con pasaje clandestino, Y un poco después, en enero de 1950, un intento de embarque de 13 valencianos en el «NUEVO ADAN».

A principios de noviembre de 1949 los organizadores de OTRA EXPEDICION empiezan a cumplir sus arrestos. El organizador es un corredor de comercio de Zaragoza. No se conoce el nombre del barco. Ni se sabe dónde ni cómo fracasó el embarque.

Pero existe una lista de 22 viajeros que tienen una edad media de treinta a treinta y cinco años: 19 hombres y tres mujeres, tres jornaleros canarios, tres labradores de Orense, un mecánico de Pontevedra, un albañil de Zaragoza, uno sin profesión madrileño, empleado,



panadero, tipógrafo y tallista de Las Palmas, una casada y una viuda de Las Palmas, una camarera de Palencia. Entre los organizadores, un transportista y un periodista danés.

Este mismo periodista danés intervino en la organización de otro frustrado embarque en el motovelero «LA ESPERANZA». La expedición fracasó por la intervención de la Guardia Civil de Telde, en el mes de diciembre de 1949, según se dice en un documento; sin embargo, la lista-estadillo de detenidos —muy completa— está fechada, como casi todas estas listas, el 14 de noviembre, a causa de la mecánica oficinesca de copia, según suponemos. Veámoslo con más detalle: van 8 familias con 27 miembros en total (dos de ellas con cinco miembros cada una) y 41 sueltos. Canarios son 58 y peninsulares 10, de los cuales dos marineros murcianos y una familia de cinco miembros. Salvo tres de Fuerteventura y Lanzarote, los demás canarios, de Gran Canaria y Tenerife. Por profesiones:

Jornaleros, 7.
Albañiles, 4.
Mecánicos, 5.
Ladrillero, 1.
Chóferes, 3.
Agricultor, 1.
Carpinteros, 5.
Electricistas, 3.
Agente Comercial, 1.
Industrial, 1.
Comercio, 2.
Barbero, 1.
Panaderos, 4.
Pintor, 1.
Oficial Notaría, 1.
Marineros, 2.
Mujeres (su casa): 7.
Casadas, 7.
Hijas de familia, 3.
Solteras, 2.

El periodista danés organizador ingresa en la cárcel con sus seis compañeros a cumplir treinta días de arresto; se le condona la multa de 5.000 pesetas y es expulsado del país, del que parte en el yate

holandés «POTAMIDE» rumbo a La Guaira y Curaçao el 15 de enero de 1950.

A principios de noviembre o diciembre (la documentación es confusa) quedan abandonados en una playa del sur de Gran Canaria, al parecer en una de las laterales de Morro Besudo, los frustrados emigrantes que debieron embarcar en el «JUANITA DEL HIERRO». Su organizador, reincidente, pretendía embarcar con su familia.

Van ocho familias de Zaragoza, cuatro de Barcelona, una de Castellón, una de Valencia, otra de Las Palmas y dos de Fuerteventura. En total, 17 grupos familiares, con 63 miembros, con hijos desde un año hasta dieciocho; los más jóvenes que van sueltos ya tienen diecisiete años. La edad máxima, sesenta años. La edad media aproximada, en los treinta años. Son 113 viajeros frustrados en total.

Su procedencia, en casi un 80 por 100, es peninsular. Sastres, carpinteros, tallistas y gentes de mar proceden de Canarias.

A principios de 1950, nueva reglamentación para la obtención de pasaportes y para la emigración. Como consecuencia de esto, surge otro tipo de emigración clandestina: falsa documentación, pero barcos de líneas regulares, de lo cual hay algo en este mismo legajo del que hemos obtenido toda nuestra información: sólo en un viaje del «MAGALLANES» se encuentran 27 documentos falsificados sobre 30 emigrantes.

