

# LOS PROBLEMAS ACTUALES DE LA EMIGRACION ESPAÑOLA

(CONTINUACION)

## V

### PROBLEMAS ACTUALES DEL DESPLAZAMIENTO

33. La emigración aérea y sus problemas. 34. Situación de la flota española trasatlántica y la actual flota extranjera de emigración. 35. Los pasajes: precio, obtención, pago en divisas, billetes de llamada. 36. La prioridad de embarque y los retrasos. 37. Las condiciones de los buques de transporte y sus diversos problemas. 38. El trato de los emigrantes. 39. Vigilancia de las condiciones del transporte: médicos de emigración, personal sanitario y de servicio. 40. Las emigraciones frente a frente. 41. Embarques clandestinos. 42. Patentes de navieros y consignatarios. 43. Volumen y características de la emigración española en los tres últimos años a Ultramar.

33. En muchas legislaciones, y entre ellas la nuestra, se dedica una especial atención a la forma de transporte, considerando siempre emigrante a quien realiza la travesía en clase tercera o asimilada, si el traslado se efectúa hacia Ultramar.

Hasta hace muy pocos años ésta era la emigración que pudiésemos llamar clásica de nuestro país. Pero los organismos españoles de emigración también han atendido los desplazamientos al Continente europeo y al Norte de Africa, siempre que su finalidad fuese encontrar trabajo, y no solamente se atendió a los desplazados permanentes, sino a los que realizaban emigración golondrina, es decir, de temporada.

En el mundo moderno apareció otro vehículo transatlán-

tico que cada vez tiene mayor prestigio y transporta cantidades cada vez mayores de pasajeros, haciendo una grave competencia al transporte marítimo.

En los últimos tiempos se puede calcular que un tanto por ciento muy crecido de los transportes a Ultramar se hacen por vía aérea, y hasta los emigrantes se avienen a duplicar el importe del pasaje con tal de cumplir sus deseos de marchar rápidamente a América. Ya empiezan a surgir los problemas en este nuevo medio de locomoción. Formulan quejas las personas acomodadas que tienen que convivir muchas horas con otras de deficiente cultura, educación y hasta limpieza, que son emigrantes, y, en consecuencia, se piensa ya dedicar aviones especiales para éstos, en los que podría efectuarse la selección creando una segunda tarifa más barata y, en último término, hasta seleccionando quiénes deban viajar en los aparatos de primera, sin consentir ir en ellos, a pesar de mostrarse propicios a abonar más altas tarifas, a los que por su aspecto no lo merezcan.

Se han producido conflictos por la forma un tanto autoritaria con que las compañías tratan a estos pasajeros humildes, a los que se niegan garantías disfrutadas por los emigrantes en barcos, y, ofrecido por las Agencias de viajes un rápido transporte, se encuentran después con una demora que si bien algunas veces se debe a la natural inseguridad de las condiciones aéreas o insuficiencia de naves, otras era debida al favor o a la dádiva, que proporcionaban prelación de embarque a pasajeros más influyentes o dadivosos.

Los Servicios de Emigración han creído su deber intervenir en casos flagrantes, y sólo pudieron obtener algunos resultados favorables, lo que indica que han de estudiarse los problemas de emigración por vía aérea, para aportar solucio-

nes y tenerlas en cuenta en los Convenios internacionales que en el futuro se contraigan sobre la materia.

En 1935 se consultó al Ministerio de Trabajo sobre si quienes viajan en aeronave están protegidos por las leyes de emigración, a lo que la Orden Ministerial de 19 de octubre de 1935 contestó que los emigrantes por vía aérea deben cumplir los requisitos de la ley de Emigración, la cual no señala ni limita el medio de transporte, y que a las Compañías de navegación aérea les son aplicables los preceptos que observan las Compañías navieras marítimas, en lo que permitan las características del tráfico aéreo.

Tiene la Dirección General de Trabajo, con arreglo a las leyes, competencia exclusiva en materias migratorias; pero creado el Ministerio del Aire y, dentro de él, la Dirección General de Aviación Civil, es de conveniencia suma que ambos organismos realicen estudios conjuntos que permitan el mejor resultado, por la yuxtaposición de las competencias técnicas de los funcionarios de Aire y de Trabajo, que lleguen a conclusiones que tracen normas a los Convenios internacionales aéreos del futuro, para cuya preparación deben también ser convocados los servicios de emigración entre los demás organismos técnicos que integran la Junta Interministerial competente.

Gran número de las normas que afectan a la emigración marítima no podrán aplicarse a la aérea; pero habrá otras que reclaman la justicia social y el respeto de la dignidad y los intereses de los emigrantes y que tendrán posibilidad de adaptación.

En los comienzos de 1948 más de un centenar de pastores vascos y navarros fueron transportados a California, y muchos cientos más de emigrantes han salido de los aero-

puertos españoles para América del Centro y Sur. El problema comienza a tomar importancia y es preciso afrontarlo con decisión (50).

34. Dejando aparte los problemas del transporte terrestre, por no revestir tanta importancia, consagramos nuestra atención a los múltiples problemas del transporte marítimo del emigrante.

Al comenzar la guerra española en julio de 1936 había decrecido considerablemente la flota de buques dedicados al tráfico emigratorio. Las dificultades producidas por la crisis

(50) Para comprender la importancia numérica del tráfico de pasajeros en avión, una parte considerable de los cuales son verdaderos emigrantes, léanse cifras de pasajeros entrados o salidos de España en avión, procedentes o con destino a América, cifras que se refieren al tercer trimestre del año 1948 y que han sido amablemente proporcionadas por la Sección de Tráfico de la Dirección General de Aviación Civil:

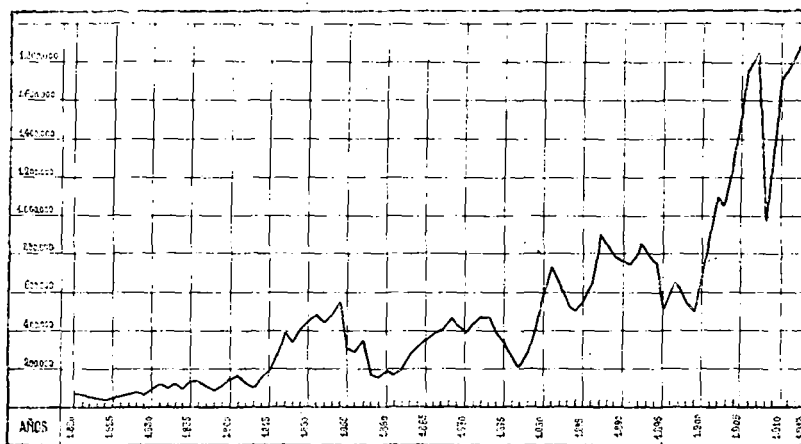
	Entrados	Salidos	Total
Compañía Iberia ... ..	516	603	1.119
T. W. A. ... ..	987	355	1.342
Compañía Cubana ... ..	411	258	669
» Mejicana ... ..	840	756	1.596
» Argentina F. A. M. A. ... ..	453	1.092	1.545
» Pan Air brasileña ... ..	96	777	873
<i>Total en el trimestre ... ..</i>	3.303	3.841	7.144

Se calcula que aumentó en un 10 por 100 el número de pasajeros en comparación con trimestres anteriores, por lo que se podrá fijar en 15.000 el número de pasajeros salidos por avión en dirección a América durante el año 1948.

No se cuentan en el cuadro anterior los pasajeros en tránsito, que ascendieron en el trimestre indicado a 3.099, correspondiendo 2.148 a la T. W. A. (americana), 564 a la F. A. M. A. (argentina), 336 a la Pan Air (brasileña) y 51 a la Iberia (española).

que azotó a países americanos hicieron descender aquellos cientos de miles de emigrantes registrados cada uno de los años anteriores a 1914 (concretamente: 111.058, en 1909; 160.936, en 1910; 139.683, en 1911; 194.443, en 1912, y 151.000, en 1913) a unas cantidades muy inferiores (14.355, en 1931; 10.152, en 1932; 6.742, en 1933; 15.655, en 1934, y

Emigración europea transatlántica a América 1880-1913



16.961, en 1935). Las flotas transportadoras debieron lógicamente reducirse en las mismas proporciones.

En 1936 estaban autorizadas las siguientes Compañías navieras y buques para realizar tráfico migratorio: cinco Compañías francesas, con 23 buques; una italiana, con 4 buques; dos alemanas, con 14 buques; dos inglesas, con 12 buques, y tres españolas, con 13 buques. En total, 13 Compañías, con 69 buques, de los cuales ocho estaban destinados al tráfico con Argelia.

Durante el conflicto español el tráfico regular de emigra-

ción quedó muy restringido, y cesó por completo en buques extranjeros a consecuencia de la guerra mundial, en que la ligazón con América se hizo exclusivamente con barcos españoles (51).

Nuestra flota salió muy maltrecha de las dos guerras sucesivas (la de 1936 y la mundial) (52).

A partir de la terminación de la guerra mundial, y por las nuevas posibilidades de absorción de inmigrantes por los países de América, se ha vuelto a reanimar el tráfico. Por lo pronto, las Compañías navieras españolas han aumentado de una u otra forma el número de sus unidades (53).

(51) «Cabo de Hornos» y «Cabo de Buena Esperanza», de la Compañía Ybarra, que había comprado dos viejos buques de 22.000 toneladas de desplazamiento, los cuales habían ya navegado durante veintitrés años bajo pabellón Norteamericano con los nombres de «Presidente Wilson» y «Presidente Lincoln»; «Monte Amboto», «Monte Ayala», y «Monte Albertia», de la Naviera Aznar (el «Monte Gorbea» fué torpedeado), y «Marqués de Comillas» y «Magallanes», de la Transatlántica, haciendo los cinco primeros buques la travesía a América del Sur, y los dos últimos la de América del Norte.

(52) Respecto a la flota mercante en general (la de pasaje y carga) el capitán de Navío Navarro Dagnino, Vocal del Consejo Central de Emigración, traza un cuadro de mano maestra.

(53) La Transatlántica agregó a sus líneas un tercer buque, el «Habana», que, afectado por un incendio, se había convertido en buque de carga y que hoy se ha adaptado para seis docenas de pasajeros de primera, haciendo ruta directa a Nueva York.

La Compañía Ybarra ha creado una filial argentina en condiciones no muy divulgadas, considerándose el buque «Juan de Garay» como español en lo favorable, al mismo tiempo que ostenta bandera argentina y posee tripulación de muy variados países.

La Naviera Aznar ha adquirido nuevos barcos de construcción nacional, habiendo dedicado a la línea de Centro y Norteamérica el «Monte Altube», el «Monte Albertia», el «Monte Arnabal» y el «Monte Amboto», y los «Monte Udala», «Monte Ayala» y «Monte Urbasa» a la línea de Sudamérica, habiéndose reformado el último hace muy pocas semanas para duplicarse la acomodación anterior, que no llegaba a las cien plazas, y proyecta ampliarlo

También las compañías extranjeras reanudan sus servicios (54).

Algunas veces se han presentado curiosos casos de negocios a base de fletamentos de barcos abanderados en pequeños países que dan máximas facilidades para el abanderamiento y que con ello atraen las entidades que desean libertad de movimientos, que permitan negocios a veces no muy claros (55).

aún más, hasta una cabida de quinientas plazas para emigrantes. El «Monte Moncayo» y el «Monte Inhorta» han realizado algunos viajes a Ultramar.

El barco de la Transmediterránea «Ciudad de Palma», como en tiempos anteriores el «Plus Ultra», ha realizado servicios a Ultramar. También el «Motomar», barco español, ha realizado este tráfico, aunque con irregularidad.

(54) Reanudan sus tareas la vieja Mala Real Inglesa, que ha comenzado el servicio hace dos años con los «Highland Monarch», «Highland Chieftain», «Highland Brigade» y «Highland Princess», barcos sobre todo de acomodación en tercera, de 14.230 toneladas de registro, a los que agregó últimamente el gran transatlántico «Alcántara», de 22.200 toneladas, y más tarde el «Magdalena», de 17.500 toneladas, todos los cuales recalán normalmente en Vigo para embarcar unos 300 pasajeros por viaje. Otro vapor de lujo, el «Andes», de la misma Compañía, de 26.000 toneladas de registro, toca en Canarias únicamente.

El Lloyd Brasileiro también recalca en Vigo, en busca de emigrantes, con sus buques «Almirante Alexandrino», «Almirante Jaceguay», «Cuyaba», «Raúl Soares» y «Samtarem».

La empresa argentina Dorero ha puesto, por su parte, en marcha seis buques: «Buenos Aires», «Santa Fe», «Córdoba», «Tucumán», «Entre-Ríos» y «Mendoza», de 15.000 toneladas. Otra empresa explota el vapor «Argentina». Los italianos «Andrea Gritti», «Angelina Lauro», «Gerusalemme», «Lugano», «Pace», «Sebastian Caboto» y «Santa Cruz»; el hondureño «Ochando» y el panameño «Portugal», también han realizado viajes en 1948.

A fines de 1948 ha recomenzado sus contactos con puertos españoles el «Reina del Pacífico», de la The Pacific Stean, y se espera la pronta arribada de barcos holandeses y franceses.

(55) Como ejemplo destacado recordamos al vapor panameño «Santa Cruz», abanderado en esa República centroamericana, la cual posee una de las más liberales legislaciones sobre la materia, del mismo modo que Luxemburgo la posee sobre entidades mercantiles. Fletado por una Compañía lusobrasileña, se colocó como capitán un portugués y se formó la tripulación con individuos súbditos de dos docenas de Estados distintos, dándose el hecho curioso de camareros que pagaron varios miles de pesetas para ser contratados en

35. Uno de los más difíciles problemas a resolver por el emigrante actual es la obtención del pasaje a causa de la desproporción entre los aspirantes a emigrar y los transportes disponibles.

Quien no tenga personas amigas que le adelanten el importe del viaje en divisas ha de procurarse un billete pagado en pesetas, ya que no está autorizado el normal pago en esta moneda a las Compañías navieras extranjeras.

Los que tienen posibilidades del pago en divisas por personas en América reciben lo que se llama billete de llamada. La legislación actual no consiente el pago de billetes de llamada por quien no sea pariente en tercer grado (padres, hijos, hermanos, sobrinos), aunque tal prohibición no es muy respetada actualmente y es complicado problema su establecimiento. Ha de indicarse que no conviene confundir las «Cartas de llamada» con los «Billetes de llamada».

Los billetes de llamada suponen para las Compañías navieras extranjeras una saneada fuente de ingresos por la posesión durante muchos meses del importe de ingentes cantidades de billetes pendientes de utilización.

La prevención de la legislación española contra los billetes de llamada no pagados por parientes es fácilmente comprensible, ya que, descartada la filantropía como norma general de las relaciones entre los humanos, el adelanto del coste del

---

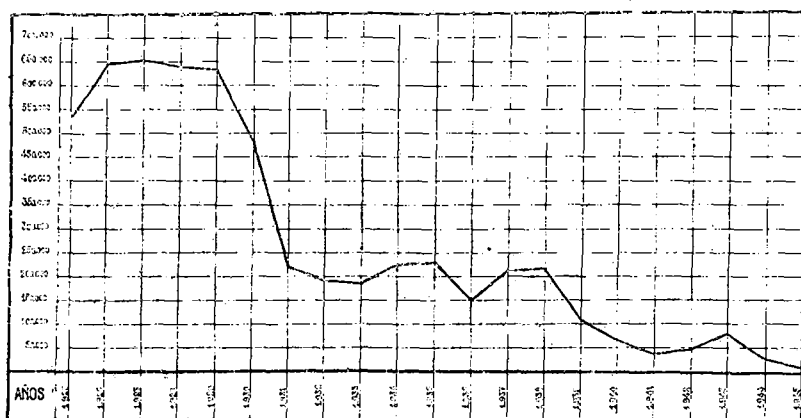
su oficio. El barco (que percibió pasajes muy elevados) hizo un largo y accidentado viaje, sufriendo embargo en varios puertos de diferentes países, provocando numerosos incidentes por falta de crédito, explotando a los pasajeros con precios abusivos en las bebidas y rindiendo viaje, al fin, en Italia, donde se ha hecho cargo del buque una Compañía italiana, que lo dedica, tras de algunas reformas, al transporte de emigrantes. El caso del «Santa Cruz», que será recordado por mucho tiempo, obligó a extremar las medidas precautorias contra las líneas irregulares que hacen negocios aislados de emigración, en los que se han de temer todo género de abusos.



viaje supone frecuentemente tenebroso factor en una operación aritmética de captación de un trabajador a vivir durante mucho tiempo en condiciones de inferioridad con respecto a los demás compañeros de trabajo, los cuales no tendrán seguramente, por otra parte, condiciones económicas de excepcional holgura.

En la emigración contratada, según aparece en algún Con-

Emigración europea transitoria a América - 1925-1945



venio —por ejemplo, el italo-argentino de 26 de enero del año corriente—, se obliga al Estado argentino al pago del viaje de ida, lo que, a su vez, obliga al trabajador a permanecer dos años en el trabajo contratado, en cuyo supuesto el Gobierno puede o no recibir de los empresarios tal precio del viaje, el cual jamás se exigirá al obrero italiano contratado.

El precio de los pasajes a América ha sufrido un considerable incremento. Compárense los precios antiguos con los actuales. Hacia 1865, costaban los pasajes hasta Nueva York: desde Liverpool, 38 francos franceses; desde Amberes, 80;

desde El Havre, 90, y desde Bremen o Hamburgo, 106,60 (comprendidos los víveres). En 1910 el precio de los pasajes a América desde puertos de España oscilaban entre 175 y 240 pesetas, y existían Compañías españolas y extranjeras que transportaban los viajeros a América por 150 pesetas y aun por 125.

Todavía, poco tiempo después del Movimiento, se fijó en 1.000 pesetas el precio del pasaje en tercera a América. A partir de 1943 se fijó en 2.500 pesetas el precio a América del Norte y 3.000 al Sur de dicho Continente. Hoy los pasajes en tercera superan las 3.000 pesetas, y las condiciones del transporte no se puede asegurar sean superiores a las de 1936.

El problema actual gira alrededor de si el aumento de cotización de las divisas determinado en enero de 1949 afecta o no a los pasajes cobrados en pesetas, lo que, de resolverse afirmativamente, elevará un 50 por 100 los pasajes (56).

36. La prioridad de embarque ha sido una de las primeras actividades de las personas que al margen de la ley de

---

(56) Se aplicaba a los pasajes, hasta el 17 de enero de 1949, el cambio oficial ordinario: Francos, 4,15; libras, 44,13; dólares, 10,95; liras, 3,12; francos suizos, 254,35; francos belgas, 25; florines, 412,75; escudos, 44,13; pesos moneda legal, 2,60; coronas suecas, 3,05; coronas danesas, 2,295, y pesos chilenos, 25,46. Actualmente se aplican en fletes aéreos y marítimos, gastos de puerto y aeropuerto, tránsitos ferroviarios y aranceles consulares, los siguientes cambios: Dólares, 16,40; libras, 66,19; francos franceses, 6,23; francos suizos, 381,52; francos belgas, 37,50; florines, 619,12; escudos, 66,19; pesos argentinos, 3,90; coronas suecas, 4,57, y coronas danesas, 3,44.

En los gastos de viaje y estancia de turismo, repatriación de capitales nacionales, rentas de capital y trabajo y auxilio familiar, se aplicarán los cambios que siguen: Dólares, 25; libras, 100,75; francos suizos, 580,70; francos belgas, 57,07; escudos, 100,75; francos franceses, 6,23; florines, 619,12; pesos argentinos, 3,90; coronas suecas, 4,57, y coronas danesas, 3,44. Estas cotizaciones se aproximan a las de las Bolsas libres. La de Tánger da los siguientes cambios: Dólares 37,70; libras, 127,75; escudos (100 pesetas), 69, y francos suizos, 9,50.

Emigración tratan de explotar a los emigrantes y percibir beneficios ilícitos; también ha sido últimamente una de las más destacadas actividades de los Servicios de Emigración cortar tales abusos de modo radical.

La ley de Emigración, sabiamente, tiene dispuesto que el embarque se realice con arreglo al orden de expedición de los pasajes.

El embotellamiento del embarque produce un problema antes inexistente: el de la prelación de embarque, que hubo de resolver con energía, porque es más dura la situación del emigrante actual que la del que debía embarcar en otras épocas. En efecto: la legislación actual de divisas no consiente que quien se expatrié saque del país ni una sola peseta. Por ello el emigrante computa el importe de sus bienes en relación con el tiempo que tardará en embarcar, y el resultado de la operación representa el gasto que podrá diariamente soportar hasta el momento del embarque. Si los cálculos fallan por retraso del embarque, se encontrará en la mayor indignación.

Por manejos de empleados en el extranjero de Compañías también extranjeras (en que unas veces jugaba el favor y más veces todavía razones económicas) se venía dando prelación de embarque a quienes se desprendían de algunas sumas o poseían influencias, por lo que se demoraba indefinidamente el embarque de quienes no utilizaban una u otra arma. Falto de reservas económicas, muchos emigrante han sido víctimas del favor o el contubernio. Los Servicios de Emigración han tomado cartas en el asunto para sancionar a personas y agencias dedicadas a tan inmoral tráfico, cuya importancia es tan grande y deja tan saneados beneficios que una agencia de Vigo obtuvo en un solo mes la ganancia de más de cien mil pesetas en tan reprobable comercio.

El retraso en los buques también era considerado en la ley de emigración para indemnizar a los emigrantes afectados por dicho retraso. La cantidad de cuatro pesetas por día ha sido elevada a veinte por el Consejo de Emigración, de acuerdo con la Dirección General de Trabajo, para poner el socorro en relación con el coste de la vida y de los pasajes.

Para comprender la importancia de este auxilio baste decir que solamente en el puerto de Vigo se pagaron desde 1948, por las Compañías navieras, 250.000 pesetas a los emigrantes, como indemnización por tales retrasos.

En épocas anteriores tenía posibilidad el emigrante que partía para América de conservar los remanentes de la liquidación de sus tierras o bienes y el sobrante llevarlo consigo. Hoy debe procurar el consumo de esos bienes antes de partir, por lo que cualquier demora en el embarque es de carácter más trágico que en tiempos anteriores, ya que ahora ni la casa arrendada desde muchos años atrás se puede recobrar ni el puesto de trabajo abandonado puede recuperarse fácilmente.

37. Las condiciones de seguridad y comodidad de los buques es materia muy interesante en la protección del emigrante; de ello también se derivan problemas muy complicados en los momentos actuales. Los Estados de emigración imponen a las Compañías dedicadas al transporte de emigrantes condiciones de seguridad y comodidad mínimas en los barcos, no consintiendo que se les procuren alojamientos de capacidad inferior a la preceptuada ni sin unas condiciones mínimas de limpieza, no concediendo autorización para embarcar en los buques que no posean las debidas condiciones o retirando dicha autorización en caso preciso. Los Inspectores de Emigración, por un lado, y el personal sanitario, por otro, coad-

yuvan al trato debido de los emigrantes durante la travesía.

A los buques se les exigen condiciones mínimas de rapidez (en España 10 millas, que se elevaron a 13 por el Real Decreto de 15 de julio de 1930) y de acomodación. Esta se tiende a que sea cada vez más perfecta, y se proyecta, como meta de esa política, la desaparición de los sollados corridos, en que conviven durante semanas varias docenas que a veces alcanzan el centenar de individuos, separados por sexos, con todas las pésimas condiciones sanitarias, y hasta morales, de tal hacinamiento.

A partir de mediados del pasado siglo, el Estado español obliga a las Compañías de transportes por mar a adecuar el número de personas a la cabida del buque, a proporcionar cuidados sanitarios y religiosos (médico y capellán), precio en relación con las estancias y víveres suficientes, así como agua en condiciones higiénicas.

Las leyes de 1907 y 1924 refuerzan las medidas de seguridad y comodidad, y el Decreto de 15 de julio de 1930 dispone que, por lo menos, una cuarta parte de los emigrantes sean acomodados en camarotes de dos, cuatro o seis plazas, mientras no pueda hacerse desaparecer los sollados.

Se presenta un nuevo problema, derivado de las circunstancias actuales de penuria de transporte: el de aceptar buques que no reúnen las condiciones especificadas en las leyes de emigración. La solución es el olvido transitorio de algunas de las condiciones no esenciales, sacrificándolas al problema de escasez de transportes.

Respecto al aprovisionamiento de víveres exigidos por la legislación emigratoria es asimismo necesario hacer actualmente concesiones en este punto ante los sistemas de tasas y racionamiento y no obligar a la provisión de alimentos en

nuestros puertos. Han bajado mucho de categoría, tanto en calidad como en abundancia, aquellos regímenes alimenticios de los barcos de 1920 a 1930.

Los problemas de acomodación se complican aún más cuando existen en un mismo barco distintas emigraciones (portuguesa, española, italiana), cada una protegida por funcionarios de su país, los cuales rivalizan en conseguir los mejores alojamientos para los suyos. El emigrante que resulta víctima en tal lucha es el que cuenta con menor protección oficial o menos celosos defensores. Sabemos de casos muy aleccionadores.

38. Las condiciones en que el viaje se efectúa y el trato que el emigrante recibe es también digno de ser considerado.

Con unas mismas instalaciones pueden mejorarse o agravarse considerablemente las molestias de una travesía marítima, según el trato más o menos rígido que se dé a los emigrantes y las atenciones o consideraciones que se les guarden.

Los más pequeños detalles pueden producir beneficios muy interesantes. Así, por ejemplo, la circunstancia de que no se permita sacar de España a los emigrantes españoles cantidad alguna en divisas o pesetas produce en éstos la necesidad de abstenerse durante la travesía de pequeñas satisfacciones, tales como una merienda en el bar, que supla una comida deficiente o un estado anómalo de salud, tan frecuente complicación para quienes sufren los efectos del mareo, o una pequeña partida de juegos no de azar, o una atención para corresponder otras de los compañeros de viaje, o la satisfacción de pequeños vicios, como los del tabaco, etc., etc. En los barcos españoles la cuestión queda resuelta por el cambio, al embarcar, de una cierta cantidad de pesetas en vales, que se uti-

lizan como moneda para toda clase de pagos durante la travesía. En los barcos extranjeros es distinto el asunto, ya que los pequeños gastos aludidos deben pagarse en divisas. Ante la imposibilidad de obtener el emigrante divisas tenía o el camino de sacar fraudulentamente de nuestro país algún billete español que cambiaba con depreciación enorme, pero le proporcionaba alguna moneda para tales atenciones, o el de servir de parásito a algún compañero de viaje, con grave detrimento de nuestra dignidad de españoles.

Los Servicios españoles de Emigración tienen noticia de que algún emigrante se vió obligado a cambiar en Lisboa un billete de mil pesetas por 333 escudos (tres pesetas por escudo), cantidad ésta que cubriría escasamente una sola comida de dos personas en un restaurante de lujo lisboeta. Gestiones realizadas cerca del Instituto Español de Moneda Extranjera, organismo que en muchas ocasiones ha demostrado un espíritu social poco común, dieron por resultado el que cuantos emigrantes españoles lo deseen pueden solicitar el cambio de cien pesetas en divisas al cambio oficial más favorable, con lo que quedó resuelto el problema de los pequeños gastos de travesía, borrado el pretexto de evasión de moneda española y solucionado el problema moral y de buen nombre de nuestros emigrantes, que ya no necesitan aparecer como parásitos de sus compañeros de viaje.

39. Para favorecer la comodidad de los emigrantes, el Estado español obligó a las Compañías de Emigración que realizaban el tráfico con España a recibir en cada barco un médico encargado de controlar la salud de aquéllos y hasta velar por sus derechos legales en los casos en que no viajase en el buque un Inspector de Emigración, bien entendido que

no es admitido que el Médico se considere verdadero Inspector de Emigración en tales casos, y mucho menos adopte las atribuciones y nombre de tal.

Los médicos embarcan por turno con arreglo al establecido en los puertos en que tocan buques extranjeros. Tales Inspectores se designaban entre los médicos de Sanidad civil, del modo mismo que los Jueces se designan (esta vez por oposición) entre los Licenciados en Derecho.

En torno a los médicos de emigración se han planteado problemas cuya solución se estudia activamente. Así, por ejemplo, el de si se debe continuar el sistema seguido antes de 1936, o debe reformarse completamente tal sistema; si han de respetarse los derechos adquiridos por los médicos que actuaban antes de 1936, y si el sistema de pago de los médicos por las Compañías navieras debe mantenerse.

Desde luego, tales problemas son arduos y afectan a muchos intereses, agravado el caso ante las apetencias de muchos profesionales médicos de conseguir a cualquier costa viajes a América con fines profesionales, culturales, u otros.

No es posible desconocer, en primer término, que la flota de emigración es mucho más reducida que antaño; en segundo, que no es posible dar un cese, que sería injusto, a los médicos que durante muchos años prestaron beneméritos servicios; en tercero, que es preciso no abrir los cuadros mientras sobren médicos de emigración, a fin de dar cierta continuidad de empleo y servicios (57); en cuarto término, ha de consi-

---

(57) Tal vez por las bajas naturales o por no convenir su continuación en los cuadros de emigración a médicos ya establecidos o que perdieron aptitud por edad u otras causas, se necesitará pronto convocar una oposición o prueba para seleccionar, entre los médicos de la Marina Civil, aquellos que deban cubrir los puestos vacantes, siendo de importancia considerar, tanto



derarse la necesidad de traspasar a los puertos en que toquen buques extranjeros aquellos médicos de puertos que tuvieron tráfico en épocas anteriores y que ahora ya no lo tienen.

El sueldo de los médicos de emigración (20 pesetas oro equivalentes a 71 pesetas diarias) no se varía por ahora, aun reconociendo su escasa cuantía. Desde luego, viene a ser, traducido en divisas al cambio oficial, algo superior al que perciben los médicos de los barcos ingleses, y no hay que decir que en caso alguno tal sueldo será inferior al percibido por otro médico de a bordo.

Hay la aspiración de los médicos de emigración a formar un Cuerpo del Estado, lo que, por ahora, no es posible, ya que los médicos Inspectores de Emigración han de proceder del Cuerpo de Inspectores de Trabajo que por oposición ocuparon tales plazas, y, además, son de tener en cuenta las oscilaciones de tráfico migratorio que obligarían al Estado a cargar con unas obligaciones desproporcionadas.

Además del médico, las previsoras disposiciones sobre emigración obligan a los navieros a admitir personal sanitario (practicante y enfermeros) y de servicio (cocineros, pinches y camareros). También respecto a estos servidores hay problemas actuales que precisan de pronta solución.

El principal problema de los practicantes se deriva de las aspiraciones de estos profesionales y de las contraaspiraciones de las clases médicas, celosas de su jerarquía científica. Una propuesta de tales profesionales que extensamente regula sus

---

como la aptitud profesional de los candidatos, el aspecto de cultura general, presencia física, educación social y práctica de idiomas, pues no hay que olvidar que, alojado el médico de emigración en primera clase, y en contacto directo con personalidades extranjeras, su conducta y presencia son de indudable importancia para el buen nombre de España.

derechos, deberes y hasta uniforme, se encuentra pendiente del detenido estudio del Ministerio de Trabajo.

Los enfermeros y personal de servicio también suscitan problemas. Unas asociaciones de los mismos en Vigo, antes de 1936, influyeron en la determinación de proporciones tal vez excesivas de estos servidores en relación con el número de emigrantes. Hoy se lucha con la necesidad de reducir a sus justos límites tal proporción, la de determinar los sueldos a percibir, que ya se han equiparado a los que deban percibir los camareros de la Marina mercante, siquiera no dejen de considerarse que tal vez debieran ser superados por la mayor permanencia de empleo de éstos y tal vez la menor percepción de retribuciones complementarias que acostumbran percibirse en la Marina mercante.

Graves conflictos promovió en épocas anteriores el personal de servicio, y por ello han de buscarse medidas que no reproduzcan los incidentes. Seguramente en el próximo año quedará reinstaurado el servicio. Ahora bien: ¿se reanudará sobre las bases anteriores de turno riguroso impuesto para defenderles de las imposiciones de las Compañías navieras?

El turno riguroso tendía a tal defensa, pero, en cambio, no daba al trabajador la estabilidad en el empleo que es hoy la capital preocupación en todas las legislaciones del mundo. Tal vez haya que pensar que el trabajador ocupado en una Compañía tiene derecho, sobre el supuesto de una conducta correcta, a persistir en su puesto mientras la Compañía continúe sus servicios, teniendo las mismas garantías que cualquier otro obrero para evitar decisiones de rescisiones unilaterales del patrono.

El turno riguroso encierra otro peligro en la actualidad: si las Compañías eligen sus trabajadores entre quienes po-

sean las condiciones pertinentes, la deserción de uno de los elegidos hará justa la sanción que ciertos países de inmigración imponen en tales casos. Si se impusiera un turno por el Estado, las Compañías podrían quejarse de ser responsables de actos que no realizaron por su propia volición.

Lo que no cabe duda es que existiendo un grupo de trabajadores que realizaban el oficio de camareros de barcos de emigración hay que defender esos grupos contra los numerosos aspirantes a ocupar sus cargos, los cuales utilizan recomendaciones con un tesón proporcional a la envergadura de las operaciones ilegítimas que confían en realizar al amparo de un puesto que no ambicionan sino con tal esperanza. Y lo grave es que no todos los que pueden recomendar con eficacia se saben sustraer a tales sospechosas sollicitaciones.

40. En el tráfico del transporte no es raro que las emigraciones se pongan en directo contacto y comprueben prácticamente la eficacia de las respectivas instituciones emigratorias, sirviendo de propaganda o contrapropaganda inconsciente tales contactos directos.

Concretamente, y respecto a nuestra emigración, gran parte de los barcos que parten de España con emigrantes toman también emigrantes en Lisboa. Y si, por ejemplo, un Tratado de emigración que conviene España, mejorase o empeorase las condiciones de transporte con relación a otros países, esas medidas tendrían inmediato contraste comparativo y servirían a elementos extraños para enjuiciar sobre las intenciones y eficacia de una política española de emigración. Toda precaución o cautela de los órganos competentes es poca en esta materia, porque sus aciertos o equivocaciones se destacarán con toda claridad ante todos los ojos.

Es demasiado visible, dentro de los estrechos límites de un navío, el trato dado a los emigrantes de un país con respecto a la consideración que gocen los de otro, y será lamentable la existencia de unos emigrantes de primera categoría y otros de cuarta.

41. Páginas atrás hablábamos de la existencia de la emigración clandestina, y, dentro de ésta, los embarques clandestinos.

Tales embarques clandestinos sólo se han registrado en la región canaria, donde hay una amplia emigración tradicional a Venezuela, de carácter temporal, que afectó a un enorme contingente de las islas, y donde se ha efectuado una campaña que exagera las posibilidades actuales de Venezuela, favorecida por actividades de los órganos de inmigración de aquel país y no dificultada por los Consulados venezolanos en España (58).

Espoleado el deseo de pasar a Venezuela por las dificultades opuestas a la emigración sin garantías a dicho país y el mercado negro de pasajes, las personas que deseaban trasladarse a él han recurrido al transporte ilegal, recurso utilizado aún por personas afectas incondicionalmente al Régimen y que tenían en regla su autorización de salida.

Algunos de los que habían partido ilegalmente se prestaban, al llegar a Venezuela y con el fin de encontrar más rápida colocación, a suscribir declaraciones que equiparaban sus situaciones a las de los huídos de los países situados tras

---

(58) Hagamos constar, en obsequio a la verdad, que reiteradamente el Consulado de Venezuela en Madrid hizo constar que no proporcionaba contratos de trabajo ni percibía remuneración por los visados que se le pidieron.

el telón de acero. El tiempo va aclarando las posiciones, y el Gobierno venezolano últimamente depuesto tomó en muchos casos medidas contra estos emigrantes ilegales, bien por considerarlos delincuentes vulgares o por estimarlos de filiación faiangista.

La Prensa venezolana de izquierda, que en un principio jaleó con fines propagandísticos tales expediciones, se ha puesto, lo mismo que el Gobierno, en frente de ellas, y el rechazo del país o el internamiento de los emigrantes ilegales se está adoptando como norma de conducta, que impedirá nuevos intentos de embarques ilegales mejor que cualquier medida precautoria de las autoridades canarias.

La carestía de la vida venezolana en relación con los sueldos percibidos hacen que bastantes de los que llegaron se llamen a engaño y pretendan la repatriación a España.

Es muy interesante la divulgación de estos hechos para evitar las funestas consecuencias que producen, y así lo estimó un acuerdo del Consejo Central de Emigración español.

A través de la Prensa caraqueña, Inspecciones de Emigración, Policía y otros distintos conductos se han conocido hasta una docena de embarcos o intentos de embarco ilegal en que a veces se han mostrado las líneas clásicas de la estafa y otras se han cobrado cantidades exorbitantes por un transporte que no tenía otra justificación, en cuanto al precio, que la clandestinidad en que se amparaba, el riesgo que encerraba y los sufrimientos que se prevenían por dificultades de abastecimiento de los barcos.

He aquí algunos casos:

El «Andres Cruz», pesquero de 12 toneladas a vela, llega en veintiocho días a Venezuela con treinta tripulantes. El «Arroyo», motovelero que realiza en treinta y un días la tra-

vesía, faltándole el agua y dándose casos de escorbuto. Varios de los llegados fueron estimados fascistas por el Gobierno venezolano, hoy depuesto, el cual intentó expulsarlos. El «Carlota», considerado también como «franquista», salió de Canarias con más pasajeros que los que consentía su capacidad, habiendo embarcado clandestinamente en una playa desierta, en plan de barullo y abandonando algunos choferes sus vehículos. Averías le obligaron a volver a desembarcar una treintena de pasajeros que temieron no contar con víveres suficientes para la travesía, y llegaron a Venezuela con 200 pasajeros. El «Exprés», pesquero que se hizo clandestinamente a la mar, cobró 4.000 pesetas a cada pasajero y fué rechazado una vez llegado al país de destino. El «Harlequín», velero de 100 toneladas, transportó 58 personas y fué robado a la propietaria. Las autoridades venezolanas le confiscaron 451 cajas de bebidas. El «Magdalena», pequeño velero de 30 toneladas, tardó cuarenta y ocho días en la travesía, sufriendo 24 personas grandes penalidades y falta de alimento, siendo el capitán obligado a marcar el rumbo a América.

El «María Jesús», motovelero de 30 toneladas, consiguió hacerse a la mar con 40 pasajeros y nueve tripulantes. Fallecido el capitán en pleno viaje, y a falta de víveres para llegar a Venezuela, arribaron al Brasil tras una penosa travesía en la que comenzó a hacer agua el barco y hubo de racionarse la alimentación, reduciéndola a una sola comida. Los pasajeros, todos apolíticos, tenían las más diversas profesiones: oficial de marina mercante, mecanógrafos, contables, practicantes, bachilleres, choferes, profesores de idiomas y dibujo, etcétera. Hicieron la manifestación de que la afluencia de emigrantes peninsulares a las Canarias dificulta la colocación y encarecen la vida.

Otros embarques clandestinos se intentaron en los pequeños barcos «Bluette», «Defensa», «Guanche», «Emilia», «Rápido», «Taoro», «Graciosa», «San Antonio» y «Virgen del Carmen»; cobraban hasta 6.000 pesetas pasaje, y al fracasar estos intentos por una u otra causa, fueron puestos los culpables a disposición de las autoridades judiciales competentes para su castigo.

Insistimos en la conveniencia de difundir todos estos riesgos, abusos y fracasos de los embarques clandestinos y posición actual del Gobierno venezolano de rechazarlos enérgicamente, a fin de que esta difusión evite repeticiones criminales.

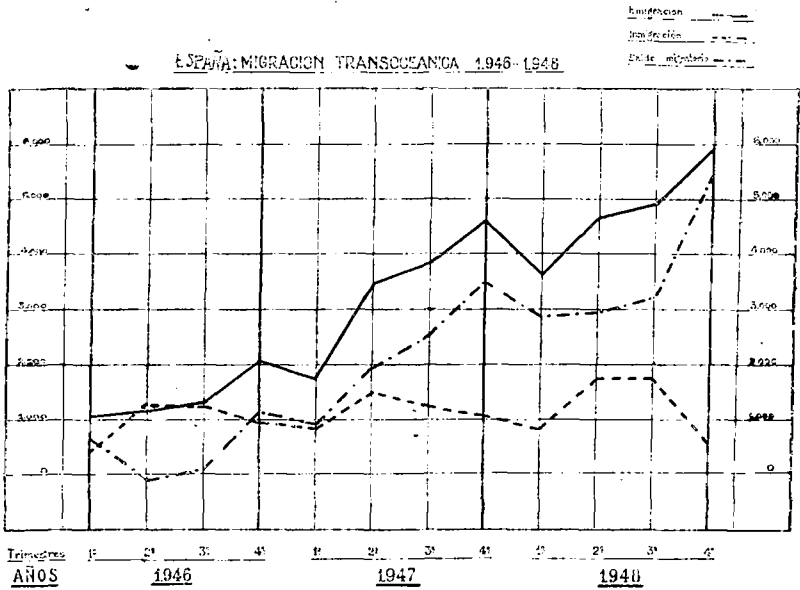
42. El único problema que aparece actualmente relacionado con la percepción de patentes de navieros y consignatarios es el de si procede su abono por el tiempo en que la emigración estuvo en suspenso. Expresamente se dispuso el pago hasta mediados de 1946. A partir de esta fecha han de pagarse las patentes, a menos que en uso de legítimo derecho se haya pedido por los interesados la baja con devolución de fianza. Esta medida no parece conveniente a muchos representantes de Compañías navieras y Consignatarios, que prefieren seguir pagando patentes mínimas antes de darse de baja y correr el riesgo de una imposición futura de condiciones más gravosas para los que posteriormente se dieran de alta, una restricción de nuevas altas o las molestias y gastos de un nuevo expediente de rehabilitación.

43. El volumen y características de la emigración española en los tres últimos años se desprende de las estadísticas

reunidas por los Inspectores de Emigración y resumidas con competencia y celo ejemplar por Castán y Fonfría.

Por lo pronto, se observa un aumento progresivo en las estadísticas.

El volumen del número de emigrantes aumenta notablemente desde 1946 a 1948. De 5.575 emigrantes en el prime-



ro de estos años pasa a 13.532 en 1947 y a 19.156 en 1948. Ello supone un progresivo aumento, si bien las trabas que hoy se ofrecen a la emigración y los grandes desembolsos que supone para los emigrantes, así como la falta de medios de transporte, impiden llegar a los promedios de los 50.000 emigrantes de los años 1916 a 1919 ó 1925 a 1930, y mucho menos a los 150.000 del año 1920.

También los saldos aumentaron progresivamente, ya que



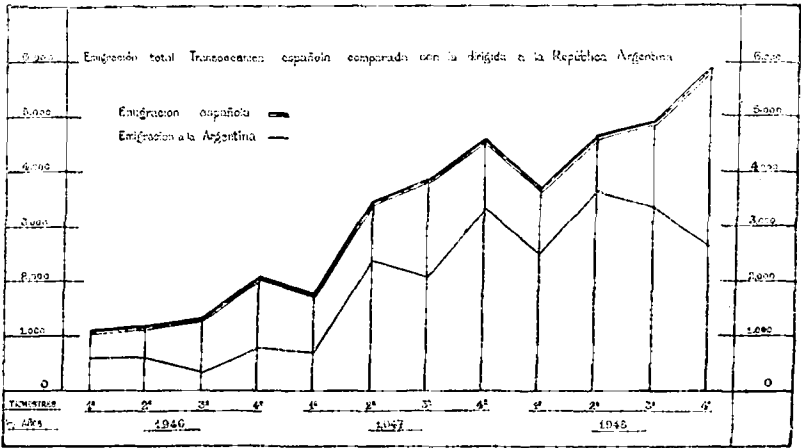
las inmigraciones vinieron a estacionarse (3.859, 4.623 y 4.690) en esos años, por lo que esos saldos ascendieron a 1.716, 8.909 y 14.466 individuos en 1946, 1947 y 1948.

*Por países de destino.*—La República Argentina atrae el mayor número de emigrantes: 2.366, 8.498 y 13.901, lo que representa un progresivo porcentaje (42,43, 62,80 y 72,57 por 100). Cuba sigue en orden de preferencia con 1.667, 2.192 y 1.882, y van a continuación Venezuela (466, 746 y 1.398), Brasil (438, 739 y 1.004), Estados Unidos (496, 978 y 101) y Uruguay (131, 294 y 386). Méjico sólo figura con 290 emigrantes en 1948. Las cifras de Estados Unidos en 1946 y 1947 explican que su casi totalidad eran emigrantes en tránsito para Méjico, país con el que no teníamos relación directa de transporte.

*Profesiones.*—Destacan las cifras, en los tres años, de quienes parten sin profesión, o sean familias de emigrantes (mujeres o menores de quince años), que en 1946 casi constituían el 50 por 100 de las cifras, y en 1947 y 1948 superaban tal porcentaje. Es más acusado este fenómeno en las cifras argentinas.

De las profesiones, son los obreros agrícolas los que dan mayor contingente (802, 2.606 y 4.115) en los tres años mencionados (14,40, 19,25 y 21,48 por 100), siguiendo el comercio y empleos privados en las estadísticas de 1946 y 1947 y los obreros industriales en las de 1948 (2.200), siendo la Argentina la que ha reforzado esta cifra por ser el 10 por 100 de los emigrantes obreros industriales. Son reducidas las cifras de peones (149, 345 y 631, o sea 2,64, 2,51 y 3,29 por 100) y mucho más en los últimos años las de profesiones liberales (345, 231 y 253, que representan el 6,18, 1,70 y 1,32 por 100).

*Nacionalidad de los buques.*—Los 5.575 emigrantes del año 1946 lo hicieron en buques españoles. En 1947 sólo van en buques nacionales 8.496 de los 13.532, y en 1948 viaja bajo pabellón español una cifra similar (8.565). viajando en el primero de esos años 5.036 bajo pabellón extranjero (3.370



argentino) y en el último 10.591 (6.132 en argentino). Total: en 1947 y 1948 viajaron 17.061 emigrantes en barcos españoles, 9.502 en argentinos, 4.641 en ingleses, 869 en brasileños, 267 en italianos, 168 en panameños y otros tantos en americanos.

Los puertos de mayor tráfico fueron en el total de los tres años: Vigo, 16.507 (1.302 en 1946, 5.295 en 1947 y 9.910 en 1948); Cádiz, 7.266 (1.619, 2.560 y 3.087); Bilbao, 6.274 (1.253, 2.503 y 2.518); Barcelona, 5.085 (941, 2.033 y 2.111); Gijón, 1.686; Santa Cruz de Tenerife, 1.277 y Santander, 253.

*Edad, sexo y estado civil.*—De los emigrados, 1.803 en

1946, 3.775 en el año siguiente y 5.754 en 1948 viajaban integrados en núcleos familiares, constituyendo, respectivamente, 621, 1.236 y 1.777 familias, o sean promedios de tres personas por familia (2,90, 3,05 ó 3,24).

Veamos sexo y edades:

		Hasta 15 años	De 15 a 25 años	De 25 a 55 años	Más de 55 años	TOTAL
1946	Varones.....	404	769	2.002	297	3.472
	Hembras.....	306	398	1.133	206	2.103
	Total.....	710	1.167	3.135	503	5.575
1947	Varones.....	829	1.319	4.762	581	7.491
	Hembras.....	737	958	3.760	586	6.041
	Total.....	1.566	2.277	8.522	1.167	13.532
1948	Varones.....	1.387	1.555	7.249	506	10.697
	Hembras.....	1.061	1.317	5.523	558	8.459
	Total.....	2.448	2.872	12.772	1.064	19.156

De 1924 a 1931 había subido la proporción de mujeres desde el 30,75 al 42 por 100. La proporción, que era del 37,32 en 1946, pasó al 43,90 y 44,70 en 1947 y 1948, equivalentes a las cifras de 1932.

He aquí la distribución de emigrantes por estado civil, de la que se deduce el predominio de solteros en una mitad más sobre los casados:

	Solteros	Casados	Viudos	Divorciados	TOTAL
1946.....	3.089	2.214	266	6	5.575
1947.....	7.450	5.368	709	5	13.532
1948.....	10.739	7.688	719	10	19.156
TOTAL....	21.278	15.270	1.694	21	38.263

*Educación.*—Se registra en los años que consideramos un 5,35 por 100 de analfabetos (2.050 sobre 38.263 emigrantes). Supone una mejoría notable sobre las cifras de estadísticas anteriores, ya que de 1925 a 1931 se registraron porcentajes del 16 al 23 por 100.

*Por provincias.*—Las provincias de más emigración fueron, en 1946: Oviedo (738), Pontevedra (655), Madrid (585), Coruña (520), Barcelona (518) y Vizcaya (461); en 1947: Pontevedra (2.354), Coruña (1.543), Oviedo (1.252), Orense (1.248), Lugo (1.105) y Vizcaya (1.018), y en 1948: Pontevedra (3.828), Coruña (2.522), Lugo (2.054), Orense (1.963), Oviedo (1.868) y Barcelona (1.037).

En los tres años vemos que la mayor cantidad de emigrantes a Ultramar corresponden a Pontevedra (6.837), Coruña (4.585), Oviedo (3.848), Orense (3.542), Lugo (3.333), Barcelona (2.515), Vizcaya (2.365) y Madrid (1.964).

Descontando Madrid y Barcelona, con enorme población flotante e inadaptada, vemos que son las provincias gallegas y Oviedo las que siguen dando mayor contingente de emigrantes.

## VI

### LOS PROBLEMAS DEL EMIGRANTE EN EL PAÍS DE DESTINO

44. La llegada al país de inmigración. Instituciones de información y formación en los países de emigración e inmigración. 45. El desembarco. Sus gastos. Hoteles para emigrantes. La admisión en el país de destino. 46. La colocación. 47. Aclimatación. 48. El pago de viaje de ida. Su devolución. 49. El emigrante como extranjero situado en un medio extraño. Derechos civiles y políticos. Naturalización. 50. Selección racial. 51. Selección nacional. 52. Problemas de Soberanía. Asimilación. 53. Trabajadores americanos en España y españoles en América. 54. Igualdad de los emigrantes ante las Leyes sociales. 55. La aplicación de las Leyes de Seguro social a los emigrantes. 56. Envío de ahorros.

44. Llegamos al momento crucial en que el emigrante, tras de un viaje más o menos dilatado y cómodo en ferrocarril, avión o barco, logra pisar la tierra que soñó como tierra de promisión. Lo hace con ilusión, a veces con temor sobre el resultado de la aventura.

El emigrante, generalmente, cree solucionados todos sus problemas y estima que sólo falta echar a andar por el camino del éxito. Ha realizado una ardua tarea para llegar al resultado conseguido: realizó considerables esfuerzos y sacrificios para ello, tuvo que cortar lazos y costumbres, decir adiós a amistades y parientes, abandonar la tranquila sucesión de los días en una aldea sin sucesos, probablemente vender bienes raíces que poseyeron o cultivaron varias generaciones de antepasados, o, lo que es más gravoso y, en definitiva, más grave, tomar préstamos con más o menos transparentes pactos de retro y que le privarán al fin de sus tierras..., pero a menos precio.

El emigrante ha visto realizados sus sueños largamente

acariciados durante muchos años, a los que sacrificó su comodidad y a cuya realización arriesgó, a veces, hasta su vida, en una emigración clandestina. Conocemos el caso de un obrero de ciertos astilleros canarios que por tres veces intentó emigrar como polizón, siendo las tres veces devuelto a su país con las correspondientes sanciones; la cuarta intentona le ha situado en país poco propicio para emigrar.

El emigrante llega casi siempre con un deficiente bagaje de información, y no pocas veces con un concepto completamente equivocado de las posibilidades, clima, geografía, costumbres y hasta modo de ejercer su oficio en el país que lo recibe. En casi todos los de emigración se prevé el funcionamiento de servicios informativos, pero no siempre tienen eficacia práctica; muchos países de inmigración también han implantado servicios en el país de emigración y aun en su propio territorio, pero muchas veces sus agentes, cónsules y folletos de información desenvuelven su tarea, más que en un sentido informativo, en sentido de pura, simple y descarada propaganda.

No son ciertamente frecuentes cursos de orientación o información para emigrantes, como los que se daban en el Japón para instruirles sobre idiomas y costumbres de los países de destino o los implantados en Italia desde 1947 para dar nociones a los que van a partir sobre lengua, Derecho civil, Geografía, Historia, costumbres y economía del país de inmigración. El Instituto Nacional de Formación de los Trabajadores del Comercio ha dado tales cursos y publicado un compendio de las enseñanzas, distintas en cada caso, dadas a los emigrantes a Argentina, Bélgica, Francia y Suiza. También son raros los ejemplos de Francia y Norteáfrica de creación de centros de formación profesional acelerada para inmigrantes,

ya que generalmente el país de inmigración se limita a admitir al inmigrado en sus centros de enseñanza.

Llegan casi siempre los inmigrantes a su destino con una deficiente cultura profesional. No se prodigan instituciones como las creadas por el Ministerio italiano de Trabajo y Previsión Social con el nombre de Instituto Nacional de Formación y Perfeccionamiento de los Trabajadores Industriales e Instituto Nacional de Formación y Perfeccionamiento para los Trabajadores del Comercio, que disponen de centros en numerosas provincias para la formación técnica de emigrantes, o las que el Decreto de 7 de noviembre de 1947 fundó para reeducación y formación profesional de desocupados.

Estas deficiencias de información y formación técnicas han de salvarlas de acuerdo los países de emigración y los de inmigración, y tienden a lograr tal acuerdo la Comisión Permanente de Migración y la próxima Conferencia Internacional del Trabajo, que revisará el Convenio de 1939.

El emigrante creyó ya terminadas sus cuitas, y, sin embargo, al llegar al punto de destino le saldrán a su paso problemas renovados, siempre problemas, problemas y problemas, más difíciles e insolubles, que sólo resolverá con el auxilio de su suerte y preparación.

45. La primera cuestión que se presenta actualmente al emigrante español es la del desembarque. Ha llegado, si cumplió estrictamente con los deberes impuestos por la legislación española de divisas, sin poseer ni una sola peseta, ni una sola moneda de otro país. Si el barco es de bandera española, ha podido cambiar, dijimos, una pequeña cantidad en vales que le sirvieron para el consumo durante el viaje, pero que han de consumirse precisamente dentro del barco;

si el barco es extranjero le quedará algún pequeño resto de las divisas que le proporcionaron al cambiar aquellas cien pesetas que indicábamos en páginas anteriores.

No tiene, por lo general, el emigrante (situación que no se daba en la anteguerra) ni una sola moneda con la que pagar el transporte de bagaje a tierra o en tierra, ni atender los más pequeños gastos del primer momento. En los casos de emigración contratada o con carta de llamada es el contratante o llamante quien desde el primer momento suministra las cantidades suficientes, aunque de hecho tales cantidades habrán de ser devueltas en el momento oportuno y con los frutos del trabajo del emigrado.

En el caso de los emigrantes espontáneos, que no tienen a quien acudir en los primeros momentos, el problema es absolutamente insoluble y la única solución, gravísima y peligrosa para el propio emigrante, que incurre en delito de contrabando, y perjudicial para nuestro signo monetario, es el clandestino transporte de algún dinero, que habrá de cambiarse en bolsa negra con una abusiva depreciación. Nuevos problemas aún se le presentan al emigrante si en el país de llegada no existe franquicia aduanera para su equipaje.

La situación puede ser salvada con las instituciones creadas por los países de inmigración para atender los primeros momentos del emigrante, que en circunstancias actuales precisa apoyo económico más efectivo que en anteriores épocas.

Enumeremos los hoteles de inmigrantes establecidos en Buenos Aires, en Río de Janeiro, en Santos, en La Habana, en Estados Unidos, en el Canadá, en que se da al emigrante alojamiento y comida durante un corto número de días, lo que salva la situación angustiosa de los primeros momentos. Pero, en ocasiones, el emigrante repugna la asistencia de estos



hoteles, en los que un régimen de severa disciplina los transforma en disimulada prisión.

Algunos países americanos, en su legislación inmigratoria, se han comprometido, además de proporcionar tal alojamiento en los primeros instantes, al desembarco de los equipajes y a la conducción del emigrante hasta el lugar en que ha de prestar sus servicios.

Generalmente, en el momento del desembarco se suele comprobar no sólo la identidad del emigrante, sino también si tiene las condiciones físicas requeridas, ya que una numerosa lista de enfermedades y mutilaciones impide en muchos países americanos el acceso al país. En estos casos es indicada la devolución del emigrante a su país de origen, a costa de la Compañía transportadora. En estos casos de rechazo, la tragedia del aspirante a la emigración es completa: se encuentra de nuevo en su país, pero habiendo perdido sus gastos de transporte, los que habrán, a su vez, producido ventas de tierras u otros bienes, habiendo perdido su colocación y un hogar, que en las circunstancias de enrarecimiento de vivienda no podrá recuperar económicamente.

Hay que hacer resaltar que ciertos países de inmigración rechazan a los trabajadores que vienen con un contrato de trabajo y explican su conducta como beneficiosa al propio trabajador que no ha de resignarse a aceptar unas condiciones que pueden ser inferiores a las del mercado de trabajo, sino que, llegado al país de destino, puede elegir lo mejor que se le ofrezca. El argumento es inaceptable cuando se trate de países con falta de trabajo.

46. Algunos países, como, por ejemplo, Argentina y Perú, tienen la tendencia a sostener que la contratación concreta de los inmigrantes debe efectuarse en el país de destino y no

en el de origen. Las Oficinas de encauzamiento serán las que, en definitiva, pongan en relación al obrero con su empresario. Los países de emigración ven con recelo esta tendencia, pensando que una vez en el país de inmigración han de verse obligados los emigrantes a aceptar cualquier empresa y cualquier condición, por duras que sean.

Los países de inmigración no desean inmigrantes sino de ciertas profesiones para ocupar territorios hacia los que espontáneamente no se dirigen trabajadores suficientes. También han de someterse a un jornal determinado. El emigrante que muchas veces no quiso empleos que le apartaran de las grandes urbes se ve desagradablemente sorprendido si tiene necesidad de aceptar destinos en el interior de los países de inmigración, a veces desprovistos de las comodidades que la civilización proporciona.

En los casos de cartas de llamada por personas no familiares, lo que, en definitiva, quiere decir reclutadores más o menos profesionales, se corre evidente riesgo de que si no se les obliga al pago de viaje de llegada y repatriación tendrán un arma barata y poderosa para traer numerosos emigrantes y dejando transcurrir un tiempo más o menos dilatado, haciéndoles adelantos de dinero con tipo de interés más o menos usurario, obligarles, en definitiva, a tomar el puesto de trabajo que les ofrezca, aun en el interior del país y aun en minas u otro duro trabajo, percibiendo el reclutador precio por cada uno de los nuevos esclavos.

El emigrante que llegó sin contrato puede tener grandes dificultades para colocarse si se trata de países en que se reserva un porcentaje elevado en las empresas a los nativos del país o si establecieron medidas protectoras de la mano de obra nacional. Ejemplos los tenemos en Argelia y Cuba, entre otros países.

47. Una vez llegado felizmente al país de destino (desembarcados si se trata de emigración transoceánica) llega un nuevo problema: ¿Resistirá el emigrante las condiciones de ambiente, higiénicas o de régimen de trabajo?

Son menos frecuentes de lo que generalmente se cree los casos de adaptación automática del emigrante al nuevo país y nuevo trabajo.

Empieza por el terrible choque que en él se produce al dejar el ambiente habitual y sufrir nuevas sensaciones en el viaje. El observador aprecia casos que llegan a los límites de lo trágico: recordamos a muchacho de 17 años que, viajando en transatlántico español, a la altura de Lisboa se arrojó al mar, de donde milagrosamente se le recogió vivo después de media hora de emocionante búsqueda. Varias veces intentó arrojar-se al agua desde la enfermería después de salvado; devuelto a su hogar en un pequeño pueblo de Galicia, se comprobó posteriormente que los actos fueron debidos a perturbación pasajera derivada de las emociones de un brusco cambio de costumbres, que alucinó al joven emigrante. Los casos de suicidio de emigrantes al ir o al repatriarse no son raros.

Las condiciones del ambiente, la diferencia de costumbres, educación y hasta mentalidad que afectan a toda clase de emigrantes son menos considerables cuando el país a que se llega tiene igual idioma y muchas veces parecidas costumbres y afinidades sociales. Este es el caso de nuestros emigrantes a Hispanoamérica.

Pero no hay que olvidar en este estudio de problemas generales de la emigración española que tal emigración ha seguido, y tal vez siga en proporciones más o menos considerables, rumbos distintos.

Designado representante de España para participar en el

Congreso de Zurich en septiembre de 1929, se vió obligado quien estas líneas escribe a redactar, hace unos veinte años, una ponencia (59), y, después de llevar la palabra en nombre de España en la Subcomisión relacionada con la Emigración, redactó un informe con las discusiones y conclusiones de la Conferencia (60). En él se hizo constar que la emigración española seguía tres rutas principales: América española, Francia y Norte de Africa (Argelia y Marruecos).

En el pasado año se encontraban cerrados en absoluto los dos últimos caminos, y sólo se miraba como posible el primero (61).

Hay que destacar que no se muestra propicia la emigración española hacia países del Continente europeo, a pesar de existir en diversas naciones de nuestro Continente extraor-

(59) MARIANO GONZÁLEZ-ROTHVOSS, *Punto de vista de los países de emigración sobre el problema de las emigraciones de trabajadores: España*. Publicación núm. 14 de la Sociedad para el Progreso Social, Grupo Nacional Español de la Asociación Internacional del mismo nombre. Informe presentado a la Asamblea de Zurich, Madrid, 1929.

(60) *La III Asamblea de la Asociación Internacional de Progreso Social* (Zurich, septiembre de 1929), por LEÓN MARTÍN-GRANIZO, MARIANO GONZÁLEZ-ROTHVOSS y CARLOS G. POSADA, Delegados de España en dicha Asamblea. Madrid, 1930.

(61) A Francia emigraron 36.497 obreros españoles (7.517 industriales y 29.980 agrícolas), en el año 1923; 38.960 (6.695 industriales y 32.265 agrícolas), en 1924; 19.005 (3.787 industriales y 15.218 agrícolas), en 1925; 14.127 (2.355 industriales y 7.399 agrícolas), en 1926; 8.845, en 1927, y 13.268 (1.054 industriales y 12.214 agrícolas), en 1928. Véase, además, JOSÉ ARAGÓN MONTEJO, *La Emigración a Francia*.

En los años de guerra habían pasado a Francia: 28.288 obreros españoles, en 1915; 98.423, en 1916, y 107.652, en 1917, según la información que realizó el Instituto de Reformas Sociales.

Al Norte de Africa emigraron, según JUAN RELINQUE ESPARRAGOSA (J. R. E., *La Emigración Española*, Toledo, s. f.): En 1913, 37.111 individuos; en 1914, 28.010; en 1915, 20.487; en 1916, 13.445; en 1917, 5.868; en 1918, 5.133; en 1919, 9.948; en 1920, 13.977; en 1921, 12.217, y en 1922, 13.710.

dinaria apetencia de mano de obra, cuyas necesidades se fijaron para 1947 en 677.000 trabajadores, y que evaluó la conferencia sobre mano de obra reunida en Roma en los comienzos de 1948 en la cifra de 380.700 obreros, de ellos 286.800 especialistas. Los países que necesitan de esa mano de obra principalmente son: Austria, 28.000; Bélgica, 21.000; Francia, 145.000, preveyéndose que hasta el año 1950 se necesitará 1.000.000; Luxemburgo, 5.400; Holanda, 9.300; Reino Unido, 100.000; Suecia, 5.000, y Suiza, 67.000. Claro está que, como contrapartida, se presentan los excedentes que existen de mano de obra femenina en Inglaterra y Alemania (medio millón en este país), en Italia (que en 1948 evaluaba en 1.700.000 la citada Conferencia, aunque tales cálculos quedan cortos) y en otros países europeos de emigración (Grecia, Suecia, Portugal), amén de la necesidad de buscar acomodo a un número de desplazados calculados por la Conferencia de Roma en 300.000, pero que la U. N. R. R. A., según evaluación realizada en 31 de marzo de 1946, fijaba en 1.084.000, sin contar 212.000 exilados españoles, 110.000 judíos, 150.000 refugiados rusos, 100.000 refugiados armenios, 1.000 refugiados sirios y 5.000 refugiados del Sarre.

Desde luego, ha sido Italia la más afectada por el exceso de mano de obra, y por ello se apresuró a realizar Convenios con Inglaterra, Checoslovaquia, Suecia, Polonia, Francia, Bélgica y Argentina, y estudia la posibilidad de realizarlos con Méjico.

Estos Convenios han dado salida a 2.800 obreros metalúrgicos a Inglaterra, 5.000 mineros y agricultores a Checoslovaquia y 76.188, en el primer semestre del año 1948, a la República Argentina.

Por otra parte, se han enrarecido de modo considerable

las posibilidades de empleo en el Norte de Africa. La política francesa en Argelia y Marruecos francés para combatir una inmigración a la que, sobre todo el primero de esos territorios, deben su prosperidad, establece proporcionalidad de obreros no nacionales en las distintas ramas industriales, y les reserva los menores cupos en las industrias más cómodas o lucrativas, lo cual reducirá considerablemente el número de españoles con ánimo de partir para estos territorios africanos. Sobre la virulencia de este problema pueden verse interesantes estudios de Cordero Torres (62).

Queda, pues, solamente el camino de la América ibérica, en la que los contrastes raciales, idiomáticos y costumbristas son los mínimos, y por ello es fácil la adaptación del español a esos ambientes.

Ahora bien: no todos los puntos del territorio americano son aptos para el trabajador (63), ni aun para el trabajador indígena, por lo que hay que prever este riesgo mediante una adecuada información previa sobre el punto del destino. En la legislación española, el Seguro del emigrante cubre el riesgo de inadaptación para proporcionarle el viaje de regreso,

---

(62) *Régimen de trabajo en el Oranesado* («Rev. de Trabajo», diciembre de 1941, pág. 750). Véase también el estudio anterior citado: *Consecuencias administrativas de la demografía del Africa española*, Madrid, 1946.

(63) Son tierras tropicales las Antillas, las Repúblicas Centrales, Bolivia, Norte del Brasil, Colombia, Ecuador, gran parte del Perú y Venezuela, de clima muy distinto al nuestro, contrariamente que Argentina, Chile, Méjico, Paraguay y Uruguay, territorios que recuerdan el clima andaluz o levantino. En los países tropicales puede ser imposible la aclimatación, y, en ocasiones, hay que ir por etapas sucesivas, procurando iniciar el viaje en épocas determinadas. Las enfermedades tropicales (insolación, disentería, paludismo, fiebre amarilla y perturbaciones hepáticas) y la lucha contra mosquitos e insectos peligrosos (la «nigua», que se introduce en la piel, la araña negra del Brasil, las cucarachas) necesitan instrucciones higiénicas sobre alimentación, bebidas, vestido y prácticas, sin las cuales es imposible la aclimatación.

pero como fija plazo de dos meses para acogerse a sus beneficios, obrará en último término, el Servicio de Repatriación gratuita. Pero, vuelto a su país, el emigrante inadaptable se encontrará con el problema de buscar el trabajo que dejó al partir y proporcionarse vivienda en indudables peores condiciones que la que tenía al emigrar.

48. Fijado el emigrante en el punto de destino, puede aparecer un problema nuevo relacionado con el transporte. Si el emigrante es espontáneo, es lógico que los gastos de transporte se los costee de su propio peculio. Si es convocado con carta de llamada, lo corriente será que si el llamante es padre, esposo o hermano, casi siempre pagará éste el viaje. Si es más lejano el parentesco, o no existe, es casi seguro podrá esperarse que el viaje o ya lo pagó o lo reintegrará a costa de su trabajo futuro. Si se produjo la emigración con la garantía de un razonable y justo contrato previo, lo natural es que el contratante pague el viaje de ida como debe pagar el de vuelta. Este último viaje puede eludirse su pago si el país receptor tiene por política no dar facilidades para la marcha de quien no sea un peso muerto por sus miserias físicas. En el Convenio italo-argentino de enero de 1948, el Estado argentino se compromete siempre al adelanto de los gastos de viaje del obrero contratado con su intervención, y luego podrá o no reintegrarle el patrono los citados gastos, los cuales jamás pagará el obrero que perdure dos años en el oficio para el que se le contrató. En el Convenio de 18 de octubre de 1948 sólo en ciertos casos corren los gastos de viaje a cargo del patrono en la emigración contratada.

En los casos en que el trabajador no pagó su pasaje en España y en moneda nacional (lo que sólo puede hacer en

Compañías españolas o en razón al Convenio comercial con Argentina), o en los que recibió gratuitamente el pasaje, precisa que devuelva el importe del viaje que le fué adelantado en divisas pagadas en el punto de inmigración. Aquí hay otro problema que puede afectar incluso gravemente al emigrante. Figurémosnos sus congojas si no tiene protección contra la posibilidad de una petición de reintegro inmediato, sin un plazo pertinente, o en períodos inferiores a lo que consienten sus ingresos. Quedará a merced de toda clase de abusos: por eso en algún convenio se ha previsto que las devoluciones no pueden exceder de determinadas cantidades de salario o han de durar un mínimo determinado, a menos que pueda y quiera el emigrante librarse más rápidamente de su deuda.

Pero en todo caso surge el problema grave para el emigrante de tener que atender sus necesidades durante muchos meses (los que dura el reintegro de la deuda) con un salario menor al de sus compañeros de trabajo en el país de inmigración, ya que las legislaciones más generosas procuran que no se le apliquen salarios inferiores, pero jamás imponen para el extraño salarios mayores que los de los obreros propios. Los salarios obreros nunca son superabundantes en relación con el coste de la vida. El emigrante tiene que vivir con un «standard» de vida aún inferior. Milagroso será que no tenga que contraer nuevas deudas que le encadenen durante un futuro dilatado.

49. En contacto con el ambiente del país de inmigración, el emigrante sufre las consecuencias de la posición que la comunidad nacional que eligió tenga con respecto a los problemas demográficos y políticos que las migraciones provocan. Ya sufrió anteriormente las consecuencias en los momentos de selección, al ser contratado, o en la criba a través



de las fronteras, donde hubo de acreditar condiciones de sanidad física, cultura, etc., así como también de discriminación racial, de orígenes nacionales (sistema de cuotas) y hasta de tendencias políticas, ya que algunos países ponen trabas e impiden la entrada de miembros de asociaciones antisociales o de ideas contrarias al Poder constituido en la Nación.

En la comunidad a que ha pasado a pertenecer puede ser considerado en dos aspectos distintos: como trabajador o como un ciudadano de país extranjero. En cada uno de estos dos aspectos pueden darse al emigrante tratos muy diferentes.

Y que son muy diferentes ambas situaciones se comprueba con la distribución de competencias que, con respecto al problema emigratorio, se efectuó recientemente entre la Organización Internacional de Trabajo (problemas laborales) y los Organos competentes de las Naciones Unidas (64) (problemas económicos y demográficos). Así se ha adjudicado a la O. I. T. lo relativo a regulación de derechos de los trabajadores emigrantes (reclutamiento, selección, formación profesional, cuidados en transporte, empleo, condiciones de trabajo, seguro social y formalidades de salida y entrada en el país de destino) y a las Naciones Unidas el problema migratorio desde el punto de vista de la población (necesidades, consecuencias y posibilidades demográficas), los derechos y situación de los emigrantes como extranjeros (residencia, expulsión, naturalización y socorro a indigentes), los aspectos económicos y financieros de las migraciones y aspectos jurídicos y políticos de los movimientos migratorios en relación con sus aspectos sociales y económicos.

---

(64) Consejo Económico y Social, con sus Comisiones competentes, y Consejo Financiero. Se ocupan incidentalmente de problemas migratorios la O. I. R., la U. N. E. S. C. O., la O. A. A., la O. M. S. y el Banco Nacional de Fomento y Reconstrucción.

En nuestro país se comprueban estas dos facetas también: la policíaca vigila la permanencia de extranjeros, exigiéndoles la justificación de actividades. Las actividades laborales las autoriza el Ministerio de Trabajo. La policía exige la tarjeta de identidad cada dos años para prorrogar el permiso de residencia.

La situación como un trabajador más ha de llevar la máxima aspiración de igualdad ante las Leyes de trabajo y previsión, y en todo esto no se presentan graves dificultades, porque tal igualdad, si por un lado ampara al emigrante con un mínimo de beneficios y salarios, también ampara, por otro, al obrero nacional contra la posibilidad de la competencia de salarios o condiciones de trabajo míseras.

Lo que ya es distinto es la situación que pudiéramos llamar de orden político del emigrante.

El emigrante se encuentra privado de una serie de derechos que posee el trabajador dentro de su territorio. La intervención en la política interna del país le está vedada, así como, en general, le son inaccesibles el ejercicio de derechos políticos, el desempeño de cargos de autoridad, el servicio militar y el voto para elecciones de órganos políticos y hasta administrativos.

Una doble corriente legislativa afecta al emigrante: hay legislaciones que tienden a facilitar su acceso como un ciudadano más, incluso imponiéndole la nacionalidad, a veces esperando su rápida asimilación, aun como hombre político; otras, se resisten a la naturalización, poniendo condiciones y trabas; otras, en fin, llegan a la distinción entre nativos y naturalizados, no sólo para impedir ocupar ciertos puestos oficiales o ejercer ciertas profesiones de título oficial, sino incluso para reservar a los nativos una considerable participa-

ción en el trabajo, a veces casi un monopolio de mano de obra dentro de las empresas.

Considérense las leyes cubanas, donde incluso la Constitución vigente hace la declaración que páginas atrás transcribimos. Considérense las leyes de Argelia de 1919 y 1927, y Marruecos francés de 1914, y la multitud de medios que hacen la vida imposible a cualquier extranjero, sea o no trabajador, y que se manifiestan con persecuciones políticas disfrazadas de «medidas de orden público» o «contra la vagancia», trabas administrativas y judiciales parapetadas tras la letra de algún reglamento genialmente aplicado, vetos económicos representados por la imposibilidad de obtener concesiones o aprovechamiento de tierras y bienes, por las multas y por la asignación de «cupos» para los trabajadores extranjeros (en Orán sólo españoles) que los eliminan prácticamente de los oficios bien retribuidos y los relegan a las tareas más penosas, que sólo los indígenas aceptan (65).

La expresiva enumeración que antecede es algo de lo que los Estados de inmigración pueden hacer contra el emigrante en los casos en que el ambiente le sea hostil como ciudadano de otros países, hasta asfixiarle por un envilecimiento de sus condiciones de vida, a pesar de respetar la letra de los textos legales su condición de trabajador.

La igualdad de trato en lo jurídico-político se extenderá a la adquisición, posesión y transmisión de la propiedad rural y urbana.

50. La política de selección racial preocupa a muchos Estados de inmigración. No ya los Estados Unidos, sino aun países como Australia, Nueva Zelanda y Argentina, han apli-

(65) CORDERO TORRES, *Consecuencias administrativas de la demografía del África Española*, Madrid, 1946, pág. 71.

cado esta selección étnica estimando su deber defender la unidad demográfica, y aun otros países, como el Brasil, han orientado en algún momento su política emigratoria en este mismo sentido (Constitución de 1934), que fué combatido por Julio Reboredo enérgicamente (66).

Esta política de selección racial se ha llevado a efecto, bien con prohibición de entrada de ciertas razas, bien con el establecimiento de cupos nacionales en que se consideraba sólo el país de origen, bien por práctica acción del ambiente público que aísla a los individuos de razas determinadas, excluyéndolos de asociaciones, empleos y hasta cruces matrimoniales. Se han aplicado estas normas prohibitivas a los chinos e indios, y hasta a los filipinos en algún país, normas que van dulcificándose. Muchas veces las prohibiciones contra los chinos eran más bien reflejo del temor a una competencia de trabajadores pacientes, de pocas necesidades y escasas aspiraciones económicas.

La primera reunión de la Comisión permanente de Migración ha considerado las discriminaciones raciales como contrarias a los principios de la Declaración de Filadelfia, corroborados por la Conferencia de Chapultepec y la tercera Conferencia de los Estados de América Miembros de la O. I. T. Méjico sólo permite la inmigración de los que declaren encontrarse exentos de prejuicios raciales y se muestren incluso inclinados a casar con mejicana.

51. La selección nacional se ha buscado también en varios países mediante eficaces medidas de contingentación, como medio de llamar los núcleos juzgados más útiles o asimilables.

Estados Unidos, por ejemplo, al lanzarse resueltamente

---

(66) JULIO REBOREDO, *Imigração*, San Paulo, 1934.

después de la primera guerra mundial por este camino de restricciones emigratorias ante la presencia de una verdadera invasión de emigrantes en 1921 (de 267.000 en 1920 habían subido a 700.000), y tras un intento de prohibir absolutamente toda emigración, instauró el sistema de cuotas nacionales. En 1922 se fija la cuota en el 3 por 100 de extranjeros de cada país residentes en Estados Unidos, según el censo de 1910; pero estimando que se dan demasiados cupos a personas poco asimilables, reduce la ley de 1924 el cupo, al 2 por 100 y se hace referencia al censo de 1890, en que aparecía un mayor contingente de anglosajones y otros súbditos de países nórdicos.

52. Pasemos a problemas derivados de la Soberanía. Al propio tiempo que desaparecía el antiguo Comisariado italiano de Emigración, siendo sustituido por la Dirección General de italianos en el extranjero (hoy reemplazada por la Dirección General de Emigración), se sustituía la política tradicional de la tutela del emigrante por la de valorización del mismo. Este ya no se estima como un trabajador que por no poseer un lugar de trabajo tiene que pasar por el triste trance de expatriarse; no es el hijo que acongojadamente se aparta de la madre Patria, la cual le deja partir dolorida y trata de hacerle más llevadera esa situación. En el nuevo concepto se considera al emigrante como un avance de la italianidad en territorios extraños, donde aspira a permanecer en compactas colonias nacionales con regímenes propios y con protección de la nación italiana contra todo intento asimilador.

Este nuevo concepto tenía que chocar violentamente con la soberanía de los pueblos de inmigración, que en forma alguna pueden consentir la existencia de trozos de territorio en cierto modo autónomos situados a veces cerca de otros países

fronterizos y desligados de las instituciones jurídicas nacionales y, en ocasiones, aun del propio idioma. Tales enclaves podrían incluso hacer peligrar la seguridad nacional del país de establecimiento.

Esta posición que pudiéramos llamar expansiva y colonizadora, de algunos países de emigración, se enfrenta con la política de los países de inmigración aspirantes a una asimilación rápida y total de todo inmigrante, para lo que da facilidades especiales a aquellos núcleos que son más asimilables por las mayores afinidades étnicas o idiomáticas. La asimilación que pretende no es tan sólo de los hijos de emigrantes que nacieron en el territorio de inmigración, sino también los hijos traídos del país de emigración y aun los propios emigrantes.

Los cursos de «reeducación nacional», dados en los países de inmigración, son; en realidad, enseñanzas que tienden a la desnacionalización del país de origen. Facilidades económicas y políticas a los emigrantes, asentamiento en tierras coloniales y hasta medidas indirectas de coacción similares a las que anteriormente denunciábamos en la parte francesa del Norte africano son otras tantas manifestaciones de la tendencia más o menos patente que los países de inmigración tienen.

El Brasil ha proclamado con toda franqueza, después de 1939, su política asimiladora de los descendientes de emigrantes establecidos en el país, imponiendo a éstos la enseñanza y el idioma nacional, incorporando el mayor número posible de los mismos a su Ejército y estableciendo obreros nacionales en las regiones con predominio de inmigrantes o sus descendientes. En 1949, Argentina plantea el problema de la nacionalización automática por simple residencia, y así, avanzando aún más en este camino, proyecta llevar a su Consti-

tución la nacionalización de los extranjeros con más de dos años de residencia en el país. Con ello no tendrán nada que hacer las representaciones de los países de origen para protección de súbditos, que le serán señalados como extraños.

Algunos países americanos llevan a tan alto extremo sus coquetorías de la libertad soberana, que incluso miran con desconfianza toda actividad de las autoridades consulares o emigratorias de los países de origen encaminadas a vigilar tanto el trato que se da a los inmigrantes como el cumplimiento de los contratos convenidos, y apoyar sus reclamaciones o aspiraciones. Y por ello en algunos Convenios de emigración se expresa concretamente la existencia de observadores investidos de carácter diplomático para que los países de emigración favorecidos por esos Convenios puedan realizar una activa y eficaz labor de defensa de los intereses connacionales. Este derecho, concedido a Italia y que se completa con el compromiso argentino de perseguir toda explotación de trabajadores italianos, consideramos que favorece a España en virtud de la cláusula de nación más favorecida, aunque no se contenga expresamente en el Convenio hispano-argentino de 18 de octubre de 1948.

En todo caso, las leyes de los países de emigración contienen artículos para la vigilancia desde los Consulados del derecho de los trabajadores de su nación, actividades correctas que no pueden ni deben suscitar celos en los países de inmigración.

El justo medio se encuentra en la fórmula que dimos en 1929 en un informe elevado a Congreso internacional, que estudiaba estas materias, y al que concurríamos en representación de España: «que se permita, sin mermas en la soberanía de los países de establecimiento, la conservación de la

nacionalidad, mientras espontáneamente no se desee cambiarla, y no se pongan trabas a la conservación, entre las colonias emigradas, del espíritu nacional y los lazos con las patrias de origen». Esto responde al espíritu de que ni los países de inmigración fuercen a los emigrantes a perder su nacionalidad primitiva, ni los países de emigración pongan obstáculos prohibitivos para que quienes dejaron su patria se fijen definitivamente en la que adoptaron como residencia.

Este criterio lo vimos compartido en el notable «Rapport» de William Oualid, redactado un año más tarde (fines de 1930) por encargo de una Comisión técnica de la Asociación Internacional de Progreso Social, que también coincidían en tales puntos de vista (67).

Ultimamente, en la reunión de la Comisión permanente de Montreal, se ha marcado una cierta coincidencia entre los países de emigración e inmigración en este respecto. Canadá expresó la necesidad de las poblaciones de los países de inmigración de llegar a una asimilación. Suiza y Nueva Zelanda rompieron lanzas porque los países de inmigración no sólo ayuden a los inmigrantes a adaptarse a las condiciones económicas y sociales del país, sino también a adquirir el derecho de ciudadanía si así lo pretendiesen, removiéndose los

---

(67) En la Asamblea celebrada en septiembre de 1929 en Zurich por la Asociación Internacional de Progreso Social, y a la que asistimos en representación de España, se presentó una ponencia con el título «Le problème des Migrations de travailleurs», por G. SIMON, Viceministro de Trabajo de Polonia. Por consecuencia de los acuerdos de dicha Asamblea, redactó OUALID el «Rapport» a que nos referimos, y que tituló «Le problème d'une politique internationale des migrations de travailleurs» («L'Avenir du Travail», 1929 y 1931). En estos afanes internacionales los ilustres sociólogos españoles pertenecientes a esta sociedad internacional han escrito luminosos estudios sobre emigración: el maestro Gascón y Marín y el Marqués de Guad-el-Jelú. También se ocupó de esta materia el Inspector general del Trabajo, Marcelo Catalá, y el Profesor de la Escuela Social, León Martín-Granizo.



obstáculos que muchos países oponen hoy a la naturalización o la condicionan previsoramente. La Constitución de Paraguay de 10 de julio de 1940 tan sólo da derecho a la adquisición de ciudadanía a los extranjeros que, con residencia superior a cinco años, justifiquen poseer intereses en el país o capital creado con su trabajo, o hayan establecido una industria. En 1940, Cuba ha dictado nuevas normas sobre cartas de naturalización y ciudadanía, para cuya obtención exige la lectura y escritura en castellano.

Las presiones asimiladoras deberían, en opinión de Mariano Daranas (68), excluir a los súbditos españoles, para evitar el riesgo de que pierdan su personalidad política y racial, si no permanecen fieles, de padres a hijos y de abuelos a nietos, a la imagen física y moral de lo vernáculo.

Las circunstancias, sin embargo, laboran para una asimilación de los emigrantes establecidos de modo definitivo en muchos países americanos.

Es ciertamente curioso comprobar en los desembarcos de navíos procedentes de América la existencia de magníficos tipos de hombres que presentan un flamante pasaporte como súbditos mejicanos, norteamericanos, cubanos o argentinos en los que, junto a apellidos plenamente hispánicos, aparece como lugar de nacimiento Porriño, Avilés, Getafe, Almería o cualquier otra castiza población española. Casi todos ellos se pronuncian españoles, emocionadamente, y llegan con ánimo decidido de recordar sus familias y pisar sus tierras natales, antes de volver a una patria que oficialmente ostentan ante la necesidad de evitar su eliminación como extranjeros.

De los 1.695 extranjeros desembarcados en puertos españoles en 1946, pudimos comprobar que por lo menos 196 (el

---

(68) *Dolor y Consuelo de emigrantes*, «A. B. C.» de 23 de julio de 1948.

12 por 100) nacieron en España. Hechas con más cuidado las comprobaciones en 1947, se ha conocido que de los 2.004 extranjeros desembarcados en nuestro país, por lo menos 626 (el 31 por 100) eran españoles nacidos en nuestra patria y asimilados por otros países (69).

Hay que hacer observar que estas cifras de españoles parapetados tras pasaportes extranjeros serán, muy probablemente

(69) Nos parece interesante reproducir, expresados por provincias de nacimiento, las personas nacidas como españoles en nuestro territorio nacional y desembarcadas en España con pasaporte extranjero:

PROVINCIAS	AÑOS	
	1946	1947
Alava...		2
Albacete...		2
Alicante...		3
Almería...		4
Ávila...	2	
Baleares...	6	9
Barcelona...	6	20
Burgos...	1	7
Cádiz...		3
Castellón...		2
Córdoba...	1	4
Coruña...	36	96
Gerona...	1	
Guipúzcoa...	2	6
Huesca...	1	
Jaén...		2
Las Palmas...	3	9
León...	4	15
Lérida...		3
Logroño...	1	3
Lugo...	24	97
Madrid...	6	6
Málaga...		2
Murcia...	2	2
Navarra...	3	4

te, muy superiores, no pudiendo conocerse su importancia real al no estar preparadas nuestras estadísticas para registrar este dato tan sugerente.

Muchos de estos españoles que cambiaron de nacionalidad se reintegran a la comunidad nacional de la patria de origen, pero conservan su nacionalidad adquirida, buscando beneficios de su doble situación, conducta poco simpática que ha producido repetidos roces entre las Administraciones de las patrias de origen y de adopción.

Tal vez estos repatriados, que conservan su pasaporte extranjero y repugnan, sin embargo, ser considerados como tales y someterse a la tarjeta de identidad profesional, con sus correspondientes restricciones y pago de impuestos especiales, explican la presencia de núcleos extranjeros en determinadas provincias españolas.

53. Continuando en este orden de ideas parece habrá de interesar el estudio del núcleo de trabajadores americanos en España, contraponiéndolo al de trabajadores españoles en

Orense...	3	31
Asturias...	63	179
Palencia...	1	2
Pontevedra...	8	30
Salamanca...	2	3
Santander...	15	36
Sevilla...		2
Tarragona...		2
Tenerife...		2
Teruel...	1	
Valencia...		6
Valladolid...	1	3
Vizcaya...	1	20
Zamora...	2	6
Zaragoza...		3
<i>Total</i> ...	196	626

América, si bien reiterando la advertencia de que las estadísticas señalan como extranjeros a muchos que nacieron en España y como españoles a quienes nacieron a veces fuera de nuestro país.

Con arreglo a la legislación española sobre extranjeros, han de poseer autorización para trabajar en España los que pretendan residir en ella y vivir a costa de su esfuerzo. Aunque, teóricamente, no se concede tal autorización a quien no resida desde 1930 en nuestro país o esté casado con española o tenga hijos nacidos en España, la ausencia de un problema grave de paro hace que sean más benevolentes las autoridades españolas y se concedan con generosidad tales autorizaciones, que no encuentran, ciertamente, oposición por parte de trabajadores españoles que pudieran sufrir la competencia. Régimenes especiales existen para los portugueses, a los que se dispensó de todo documento, y para los argentinos, suizos e ingleses, que se benefician con reducciones en el canon anual, que, prácticamente, constituyen exenciones.

Con arreglo a este sistema, pueden trabajar en España actualmente 11.731 extranjeros, distribuidos con arreglo al siguiente cuadro:

Extranjeros autorizados para trabajar en España en 1948

NACIONALIDAD	TOTAL
Albanesa...	2
Alemana...	2.509
Andorrana...	95
Argentina...	1.047
Armenia...	2
Australiana...	1
Austriaca...	128
Belga...	167
Boliviana...	8
Brasileña...	53

LOS PROBLEMAS ACTUALES DE LA EMIGRACIÓN

NACIONALIDAD	TOTAL
Bélgara...	22
Canadiense...	4
Colombiana...	29
Costa Rica...	7
Cubana...	383
Checa...	49
Chilena...	53
China...	30
Danesa...	45
Dominicana...	3
Ecuatoriana...	2
Egipcia...	2
Estoniana...	3
Filipina...	11
Finlandesa...	2
Francia...	2.362
Griega...	69
Guatemala...	13
Holandesa...	119
Honduras...	2
Húngara...	143
India...	84
Inglesa...	387
Iraniana...	2
Irlandesa...	20
Italiana...	1.782
Japonesa...	1
Letona...	9
Liganesa...	68
Lituana...	3
Luxemburgo...	7
Marroquí...	2
Mejicana...	69
Nicaragua...	1
Norteamérica...	56
Noruega...	84
Palestina...	48
Panamense...	10
Paraguaya...	21
Persa...	2
Peruana...	35

NACIONALIDAD	TOTAL
Polaca...	86
Portorriqueña ...	1
Rumana...	27
Rusa...	25
Salvadoreña...	1
Siria...	23
Sueca...	69
Suiza...	793
Turca...	74
Uruguayana...	54
Venezolana...	47
Yugoeslava...	30
Sin nacionalidad...	145
<i>Total</i> ...	11.731

La desproporción entre estos 11.731 extranjeros autorizados para trabajar y los 68.000 que la Policía tiene autorizados para residir, es aparentemente grande. La diferencia la explican los numerosos portugueses que residen en España, los cuales no necesitan autorización previa para trabajar, la cifra de residentes temporales (viajeros, turistas y transeúntes), los extranjeros que viven de rentas propias y la masa de población extranjera no activa (niños, mujeres dedicadas a su hogar) (70).

Añadamos que los mayores núcleos de extranjeros autorizados para trabajar se encuentran en las provincias de Barcelona (4.193), Madrid (3.132), Guipúzcoa (547), Valencia (374), Tenerife (344) y Vizcaya (329).

(70) En 1946 se registraron por la Dirección General de Seguridad 57.900 extranjeros. El aumento hasta los 68.000 registrados en 1948 se debe a la existencia de transeúntes o turistas. Se distribuyen en las siguientes naciones: Portugal, 16.538; Francia, 9.548; Alemania, 7.876; Italia, 5.930; Argentina, 4.349; Inglaterra, 3.762; Cuba, 3.694; Suiza, 2.669; Estados Unidos, 1.740; Méjico, 1.319, y Bélgica, 1.139. Los demás países tienen menores cifras.

LOS PROBLEMAS ACTUALES DE LA EMIGRACIÓN

Comparemos los datos de extranjeros americanos residentes en España con los españoles registrados en censos americanos:

Súbditos de países americanos registrados en los Censos españoles de 1910, 1920, 1930 y 1940.

PAISES	CENSOS NACIONALES DE POBLACIÓN			
	1910	1920	1930	1940
Argentina...	1.023	3.946	3.629	3.840
Bolivia...	43	39	47	20
Brasil...	246	488	474	695
Canadá...		21	20	29
Colombia...	76	173	328	160
Costa Rica...	24	42	41	36
Cuba...	1.501	4.729	2.915	3.935
Chile...	146	452	416	404
Ecuador...	31	58	62	52
Estados Unidos...	450	1.004	1.012	612
Guatemala...	41	68	72	62
Haití...		7	3	1
Honduras...	5	20	7	13
Méjico...	491	1.141	1.249	1 018
Nicaragua...	4	27	87	28
Panamá...	7	38	61	63
Paraguay...	17	91	65	79
Perú...	110	209	309	165
Puerto Rico...	211	258	168	124
República Dominicana...	39	36	36	50
Salvador...	23	23	30	21
Uruguay...	327	591	468	301
Venezuela...	464	422	485	312
<i>Total americanos...</i>	5.279	13.883	11.984	12.020

Es preciso advertir que las cifras de 1930 difieren considerablemente de las suministradas por el libro del B. I. T. publicado en 1936, porque en éste se han confundido las cifras de extranjeros habitantes en España en 31 de diciembre de 1930 con las de nacidos en el extranjero (españoles y extranjeros).

Las cifras consignadas en los censos españoles nos muestran los numerosos hijos de emigrantes españoles que nacidos en países americanos se han reintegrado a la Patria, conservando su nacionalidad, aparte de los que han preferido conservar la extranjera.

Obsérvese los núcleos considerables de nacidos en Argentina y Cuba; a distancia, Méjico, Brasil y Estados Unidos.

**Españoles nacidos en América.**

PAISES	CENSO 1930		CENSO 1940	
	Españoles y extranjeros nacidos en América...	Españoles nacidos en América...	Españoles y extranjeros nacidos en América...	Españoles nacidos en América...
Argentina...	21.700	18.071	19.737	15.897
Bolivia...	139	92	119	99
Brasil...	3.263	2.789	3.220	2.525
Canadá...	48	28	36	7
Colombia...	510	182	286	126
Costa Rica...	229	188	152	116
Cuba...	21.019	18.104	25.361	21.426
Chile...	1.732	1.316	1.385	981
Ecuador...	123	61	84	32
Estados Unidos...	2.967	1.955	2.100	1.488
Guatemala...	195	123	123	61
Haití...	7	4	4	3
Honduras...	103	96	48	35
Méjico...	4.711	3.462	3.913	2.895
Nicaragua...	59		42	14
Panamá...	219	158	177	114
Paraguay...	164	99	167	88
Perú...	594	285	388	223
Puerto Rico...	2.514	2.346	1.616	1.492
República Dominicana...	157	121	123	73
Salvador...	78	48	99	78
Uruguay...	1.430	962	1.187	886
Venezuela...	799	314	676	364
<i>Total...</i>	<i>62.760</i>	<i>50.804</i>	<i>61.043</i>	<i>49.023</i>

Restando de la columna de habitantes en España nacidos en el extranjero la cifra de extranjeros que aparece en el cuadro previamente insertado, hemos obtenido las segundas columnas rotuladas con el título «Españoles nacidos en América». Pero los datos no son exactos desde el momento en que parte de los que figuran como extranjeros han nacido en España, por lo que hay que estimar que las cifras consignadas en esas columnas son inferiores a las reales.

Concretamente, es curioso referirse a Nicaragua; el censo de 1930 daba 87 súbditos nicaragüenses y solamente 59 nacidos en América. Consecuentemente, habría, por lo menos, 28 súbditos de Nicaragua nacidos en nuestro país.



Como contrapartida, veamos, con arreglo a los censos, los españoles residentes en América.

**Españoles registrados como tales en los censos de países americanos,  
de 1910, 1920 y 1930.**

PAISES	CENSOS NACIONALES DE POBLACION		
	1910	1920	1930
Argentina...	829.701		
Brasil...		219.142	
Cuba...	185.393	245.644	
Chile...	18.755	25.962	23.439
República Dominicana...		1.444	
Estados Unidos...	22.108	49.535	59.352
Méjico...	29.541	26.675	47.239
Panamá...		55	126
Puerto Rico...		4.964	3.585
Terranova...		9	
Trinidad...		50	30
Uruguay...	54.885		
Venezuela...			5.796
<i>Total americanos...</i>	1.140.383	570.932	127.472

En el último cuadro se ve un descenso de españoles en 1930, pero se debe a no ser reflejadas estas cifras en los censos últimos de Cuba, Brasil, Argentina y Uruguay, o, por lo menos, no las tomaron las estadísticas del B. I. T.

Desde luego, no hubo una repatriación en masa que explique la anulación de las cifras relativas a españoles, ya que en los años posteriores a 1920 tan sólo hubo un saldo migratorio favorable a España de unas 100.000 unidades.

Pero en otro lugar hemos consignado una evaluación de los españoles no desnacionalizados, en América, debida a encargo dado por las Diputaciones vascas en el año 1925 y que

considera existen en América los siguientes núcleos de españoles :

	Argentina... ..	1.210.000
	Bolivia... ..	4.000
	Brasil... ..	95.000
	Colombia... ..	20.000
	Costa Rica... ..	1.000
	Cuba... ..	300.000
	Chile... ..	80.000
	El Salvador... ..	1.000
	Ecuador... ..	8.399
En países de origen ibérico...	Guatemala... ..	1.200
	Haití... ..	1.000
	Honduras... ..	1.000
	Méjico... ..	58.000
	Nicaragua... ..	800
	Panamá... ..	700
	Paraguay... ..	10.000
	Perú... ..	12.000
	Santo Domingo... ..	2.000
	Uruguay... ..	62.000
	Venezuela... ..	12.000
En países anglosajones... ..	Estados Unidos, Cana- dá, etc... ..	53.000
En Antillas Menores... ..	Puerto Rico... ..	11.500
Colonias... ..	Guayanas... ..	1.000
<i>Total de españoles que componen las colonias españolas en las Repúblicas americanas... ..</i>		2.017.500

Vemos una diferencia considerable entre lo que acusan los censos de 1920, aun contando el volumen que para Argentina arrojaba el censo de 1910 y la evaluación que precede.

En los últimos informes consulares españoles también se hacen evaluaciones desconcertantes (en el Uruguay, frente a 7.000 inscritos, hay 50.000 no inscritos).

Sería muy provechoso examinar el volumen proporcional de las distintas inmigraciones en los países americanos, pero en la imposibilidad de extendernos más, y no sin ofrecer este estudio para un ensayo próximo, contentémonos con insertar en la página siguiente dos gráficos de los dos países sudamericanos más importantes de inmigración.

La lucha de las distintas emigraciones por su predominio no es ninguna entelequia, sino realidad viva y tangible, pero tampoco nos es posible examinar ahora esto con el debido detenimiento.

54. Páginas atrás, y de pasada, hicimos alusión al problema de la igualdad de los trabajadores extranjeros y nacionales ante las leyes del trabajo y de los Seguros Sociales. Los países de emigración e inmigración están conformes en la igualdad de derecho ante las leyes sociales; los primeros, porque esto es una garantía para sus emigrantes; los segundos, porque con ello evitan el envilecimiento de las condiciones de trabajo de la mano de obra nacional.

Los Tratados internacionales, y aun lo que llamamos legislación internacional del trabajo, han consignado este principio de equiparación ante las leyes laborales (71). Primitivamente, los Tratados (véase el italo-francés de 1902) aseguran la igualdad jurídico-laboral de extranjeros y nacionales; más tarde (Tratados franco-italiano y franco-portugués, celebrados durante la primera guerra mundial) ya se establece la igualdad económica respondiendo a la fórmula «a trabajo igual,

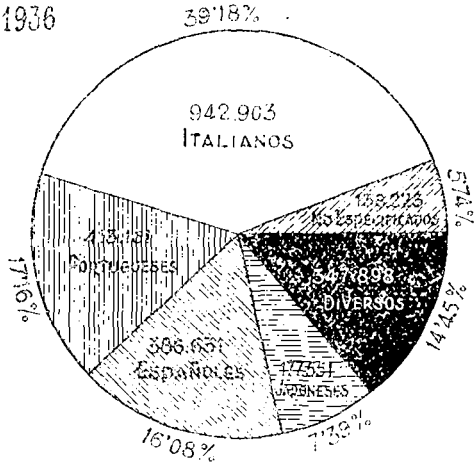
---

(71) Véase *Los Convenios internacionales sobre inmigración*, por el ilustre argentino doctor Atilio DELI ORO MAINI, Buenos Aires, 1922, Bureau International du Travail, *La Reglamentación des Migrations*, tomo III: «*Traités et Conventions internationales*», Ginebra, 1929.

# Brasil

Inmigrantes entrados en el Estado de São Paulo, según nacionalidad

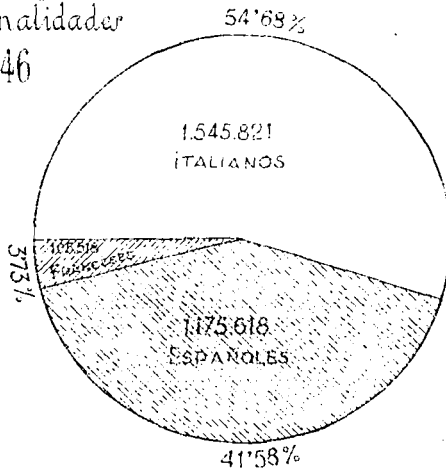
1827 - 1936



# Argentina

Saldo de inmigración en la República Argentina, según nacionalidad

1857 - 1946



salario igual», que luego habría también de aplicarse bajo femenino con respecto al trabajo masculino; finalmente se declara también la igualdad de trato con arreglo a los usos y costumbres del país (Convenios franco-polaco y franco-italiano de septiembre de 1919, y franco-checoeslovaco de marzo de 1920). En 1932 aparecen Convenios más completos (franco-español de 1932).

Hay que reconocer la parte que en los primeros Tratados sobre trabajo de extranjeros se debe a la benemérita «Asociación internacional para la protección legal de los trabajadores».

Después de la segunda guerra mundial se han multiplicado los Tratados bilaterales sobre estas materias, ya concretándose a la materia emigratoria propiamente dicha (Acuerdos de Italia con Inglaterra, Francia Argentina, Checoslovaquia y Suecia, Convenios hispano-argentino e italo-argentino de 1948, etcétera).

Refiriéndonos a tratados multilaterales que afectan a los emigrantes, podemos citar los Convenios de La Haya de 1902 y 1905, antes de 1919, y después de esta fecha es la Organización Internacional de Trabajo la que se preocupa de los problemas de protección de los emigrantes y equiparación de los nacionales y extranjeros ante las leyes del trabajo. Una Comisión de Emigración, que empezó a actuar en 1921, y numerosos Convenios internacionales (coordinación internacional de la colocación, colocación de marinos extranjeros, reciprocidad en materia de seguro del paro, indemnización de obreros extranjeros víctimas de accidentes de trabajo, simplificación de la Inspección de emigrantes, etc., etc., y, últimamente, el Convenio y dos Recomendaciones de 1939) se han ocupado de estos asuntos.

La Comisión permanente de Migración y la propia Organización Internacional de Trabajo se ocupan desde la segunda guerra mundial de estos temas. Hoy está en preparación la reforma de dicho Convenio (que, en realidad, ha tenido un carácter teórico, puesto que no ha sido ratificado por Estado alguno), que se discutirá en la Conferencia de 1949, y se prepara asimismo una Recomendación y un Acuerdo-tipo que dé normas y orientaciones para los acuerdos bilaterales que se adopten entre los países de emigración y los de inmigración.

Estas medidas servirán para limar las discrepancias puestas de manifiesto en la Conferencia de Roma de 1924 de países de emigración y la de La Habana de 1929 de países de inmigración, y después de la guerra en las Conferencias Demográficas americanas, las de mano de obra de Roma, etc., etcétera.

Servirán también para ayudar a resolver eficazmente numerosos problemas que afectan al emigrante español en la actualidad.

55. Problemas de más difícil solución total son los derivados de la aplicación de los Seguros Sociales a los trabajadores españoles que emigran.

España posee actualmente uno de los sistemas más completos de lo que hoy se conoce por «Seguridad social». Ese sistema lo componen: el Seguro de Vejez (antes Subsidio y, más antes aún, Retiro obrero obligatorio), el Seguro de Accidentes de Trabajo, el Seguro de Enfermedad-maternidad, el Subsidio Familiar y el Seguro de Silicosis, amén de Seguros libres y organizaciones de Mutualidades y Montepíos laborales.

Toda esta gama de seguros da una protección al trabajador español que generalmente no encuentra en su expatriación, por no disponer el país de destino de instituciones semejantes. Pero en otros países estas instituciones de Previsión social funcionan con carácter más o menos perfecto, y aquí se presenta el problema de evitar que el emigrante deje de percibir esos derechos o los pierda completamente si vuelve a su país de origen, ya que algunas naciones, por ejemplo Argentina, consignan en sus textos reguladores del Seguro que el trabajador extranjero que deje el país perderá incluso sus aportaciones personales al Seguro, o por lo menos perderá una parte de sus derechos. Obligación de los países de emigración es procurar, por medio de tratados, remover estos obstáculos y conseguir que se dé igual trato a españoles y obreros del país de inmigración en lo que respecta a los Seguros Sociales, y que si volviese a pisar suelo español no regrese sin un seguro o subsidio, ya que volvió casi siempre sin una potencia de trabajo que consumió al servicio del país de inmigración.

España, primero en 1932 con Francia y después en octubre de 1948 con la República Argentina, ha protegido los derechos de los emigrantes españoles a los Seguros Sociales.

Es probable que la reforma del Convenio de Emigración por la Organización Internacional de Trabajo y el Convenio tipo dejarán bien sentado el principio de igualdad de trato en el campo de la seguridad social y muy especialmente en lo relativo a asignaciones familiares, accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, enfermedad, paro, invalidez y muerte, con la obligación de los países interesados de regular este principio con acuerdos separados para la conservación de los derechos adquiridos o su adquisición, teniendo en cuenta el régimen internacional de conservación del seguro de invali-

dez, vejez y muerte previsto por el Convenio adoptado por las Conferencias Internacionales de Trabajo de 1935.

56. Otros problemas afectan al emigrante español. Uno es el de la posibilidad de enviar sus ahorros de trabajo al país de origen si así lo deseara. Se le presentó primero el casi insoluble problema de sacar de España fondos suficientes para establecer su negocio, cosa que no permite la legislación vigente de divisas, a menos de utilizar sus reservas en artículos que venda en el país de establecimiento, siquiera sufra grandes pérdidas económicas en estas combinaciones.

El volumen del ahorro transferido anualmente a España ascendía en otros tiempos (hacia 1924) a cerca de 500 millones de pesetas, según se detalló en el núm. 18 de este Ensayo, cifra realmente interesante, pero que ha de disminuir si se sigue la política de transporte de la familia con el emigrante y del establecimiento definitivo del emigrante en el país de destino.

Los Tratados bilaterales y los Convenios han seguido la orientación de la libertad del emigrante para transferir sus ahorros al país de origen, e incluso dan facilidades para que ello se realice con las menores dificultades y gastos. Hasta ahora, sólo tenía el emigrante español que luchar con el recelo del país de inmigración, el cual miraba con desaprobación esas transferencias, que entendía mermaban su riqueza nacional, sin considerar que tales bienes no hubieran sido producidos sin la intervención del emigrante, que, en realidad, sólo se llevaba una parte de la riqueza proporcionada con su esfuerzo.

Pero en los momentos actuales de aplicación de leyes sobre divisas hay otro problema más importante todavía, y es



el de las trabas que de hecho esa legislación le impone para transferir sus ahorros. No hay obstáculo alguno para realizar tal transferencia, pero el importe de lo ahorrado sufre considerable merma al aplicar el cambio oficial de divisas, lo que lleva o a la abstención de remisión de remesas de ahorro, que se traducen en valores muy inferiores a los de las divisas en mercados libres, o al empleo de procedimientos variados y todos clandestinos.

Algo se ha paliado el problema al aplicar a dichas transferencias el cambio oficial un 50 por 100 más elevado, como auxilio familiar; pero hay aún bastantes posibilidades de actuación para satisfacer en este punto las aspiraciones del emigrante español del libre envío a la patria de sus ahorros sin mermas ni cortapisas. El cambio de 100,25 ptas. por libra o 25 por dólar en caso de repatriación de capitales en tal moneda es ya más satisfactorio. (Véase la nota 56.)

El acuerdo-tipo preparado por la Comisión permanente de Emigración en el año en curso consigna el compromiso del país de emigración de permitir retirar bienes al emigrante y sus familias para gastos de establecimiento, y del de inmigración de autorizar las transferencias de los ahorros de los emigrantes al país de emigración a las tarifas más ventajosas de cambio y sin ningún gasto. La aplicación de tal acuerdo-tipo podría mejorar en este punto la situación del emigrante español.

MARIANO GONZÁLEZ ROTHVOSS

(Concluirá.)



# CRONICAS

