

LA EMIGRACIÓN CLANDESTINA DE CANARIAS A
VENEZUELA EN LOS AÑOS CUARENTA
Y CINCUENTA DEL SIGLO XX

NÉSTOR RODRÍGUEZ MARTÍN

El periodo comprendido entre la Guerra Civil española y los primeros meses de 1952 constituye el marco temporal en que se desarrolló un sistema migratorio en Canarias que si bien, en cuanto a su ilegalidad, no suponía un hecho novedoso en nuestra historia, sí lo fue por la organización de las expediciones y por el modo de transporte utilizado: pequeños barcos –algunos apenas alcanzaban los nueve metros de eslora–. Fue nuestra última emigración clandestina que tuvo como destino esencial los puertos venezolanos, y el último de los procesos migratorios canarios que afectaría con la misma intensidad a la totalidad de las islas, ya que la ola migratoria legal a Venezuela, que se desarrollaría a continuación, iba a centrarse mayoritariamente a la provincia occidental.

Emigrar de manera ilícita a tierras americanas ha sido una práctica habitual de los canarios a lo largo del tiempo. Durante los siglos XVI y XVII la Corona española se vio en la necesidad de ordenar, en diversas ocasiones, extremar la vigilancia en los puertos insulares debido a la gran cantidad de polizones que embarcaban rumbo a las Indias, y lo mismo ocurrió en la centuria siguiente ante la preocupación de las autoridades ilustradas por la creciente despoblación insular y las enormes diferencias que se estaban produciendo entre el número de mujeres y de hombres jóvenes. Así mismo, distintos gobernadores de la provincia de Venezuela protestaron repetidamente ante la masiva llegada ilegal de canarios que, una vez asentados en un territorio en el que no podían justificar su presencia, se dedicaban en gran proporción a actividades también situadas al margen de la ley como el contrabando y la fabricación fraudulenta de bebidas alcohólicas.

El siglo XIX y las primeras décadas del XX significaron, junto con una masiva emigración legal, un incremento de la emigración clandestina. Un número imposible de determinar, pero que en el caso concreto de Cuba se cifra en la tercera parte de los inmigrantes canarios en la isla, lo que supone hablar de miles de individuos, abordaban los navíos en los puertos de

La Luz, Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de La Palma, pagaban una pequeña cantidad a determinados miembros de la tripulación que quedaban por ello comprometidos a no delatarlos y a alimentarlos durante la travesía, y hacían el viaje en cubierta hasta Buenos Aires, Montevideo, La Guaira, Santiago de Cuba o La Habana. Esta es una de las razones por la que nunca sabremos el número de canarios que perecieron en 1918 en el naufragio del vapor Valvanera de la Naviera Pinillos, en viaje a Cuba.

Hacia 1930 se cerró uno de los periodos de la emigración canaria a América. La crisis que sacudió al mundo capitalista y que de manera brutal mostró toda su virulencia en Cuba, marcó el fin de una etapa migratoria que había comenzado en los primeros años del siglo y que tuvo sus momentos culminantes en los años que van de 1918 a 1921. Desde 1930 a 1936 la emigración exterior canaria, tanto legal como clandestina, careció de relevancia. Fueron años duros pero también de ilusión para las clases trabajadoras que vieron en el sistema republicano un futuro esperanzador que sería ahogado en sangre con la sublevación militar y la subsiguiente guerra civil y represión.

Si a nivel global de España la Guerra Civil significó económicamente un retroceso sin precedentes, con una renta per cápita que descendió hasta los niveles más bajos alcanzados en el siglo anterior, un total aislamiento político, ausencia de ayudas oficiales a la agricultura y a la industria y, por contrapartida, un funesto intervencionismo en la producción, a nivel exclusivamente canario la situación creada fue mucho más desastrosa que a nivel peninsular ya que la economía de las islas estaba orientada hacia el extranjero y la nueva situación y la posterior guerra mundial cercenaron totalmente estas relaciones.

El intervencionismo estatal: formulismos, declaraciones, trabas de todo tipo, etc., fue el causante del enorme descenso que experimentaron los cultivos de subsistencia y la ganadería, lo que inevitablemente llevó a un aumento del coste de la vida, situándose las dos provincias canarias a la cabeza del Estado como las más caras. Los salarios, por el contrario permanecían estancados, el paro aumentó de forma vertiginosa y la población canaria crecía debido sobre todo al descenso de una mortalidad infantil que si en 1940 era de un 200 por mil, en 1948 se había reducido a un 68 por mil.

Los problemas de tipo económico, acompañados o no de un crecimiento poblacional, han constituido tradicionalmente en Canarias motivos suficientes para reavivar la emigración, pero en estos momentos posteriores a la Guerra Civil a estas causas se sumaban otras derivadas de la contienda: las persecuciones, humillaciones y venganzas por motivos políticos

de que eran víctimas aquellos que no participaban de las ideas impuestas por el nuevo régimen. La solución a estos problemas, como en tantas otras ocasiones de la historia canaria, no podía ser otra que la emigración a territorios de América, pero emigrar de manera legal se hacía muy difícil y en algunos casos imposible para la mayor parte de los canarios.

Aunque desde 1946 las nuevas autoridades españolas permitieron la emigración, una serie de circunstancias hacían que ésta prácticamente no existiera. En primer lugar, que Venezuela, el único país entre los que tradicionalmente habían constituido la meta de los emigrantes canarios que ahora estaba en condiciones de hacerlo, llevando a cabo unos ambiciosos planes de inmigración para desarrollar las amplias zonas ganaderas y agrícolas del interior, no tuviera relaciones con el régimen español surgido de la Guerra Civil hasta 1949, en que una sublevación militar llevó al establecimiento de una dictadura militar acabando con el sistema democrático cuyo gobierno encabezaba el gran escritor Rómulo Gallegos.

En segundo lugar, que hasta 1950 las autoridades españolas pusieran todas las trabas posibles para la expedición de certificados de buena conducta, imprescindibles para emigrar. Si éste se obtenía al cabo de largos meses de espera, aún se hacía necesario la posesión del permiso de emigración que sólo se concedía a aquellos que tuvieran un contrato de trabajo visado por las autoridades consulares del país al que se pretendía emigrar, o una carta de llamada, también visada, enviada por algún familiar ya residente en el país de destino. Emigrar atado a un contrato de trabajo suscitaba el rechazo de los canarios que aún recordaban las situaciones de semiesclavitud que en épocas pasadas se derivaron de este sistema en Cuba, Uruguay o Venezuela, y conseguir una carta de llamada de un familiar o amigo residente en Cuba podría resultar fácil ya que había constituido el destino de la última gran oleada migratoria canaria, pero Cuba no tenía nada que ofrecer en estos momentos, y en la Venezuela de los años cuarenta pocos familiares cercanos tenían los canarios.

En tercer lugar, la escasez de barcos españoles en que realizar el trayecto, con los cupos de embarque agotados desde varios meses antes del inicio del viaje, y la imposibilidad de hacerlo en trasatlánticos extranjeros, italianos y portugueses sobre todo, ya que los pasajes en estos últimos debían pagarse obligatoriamente en divisas, realidad situada fuera del alcance de los emigrantes insulares.

En cuarto lugar, el elevado coste. Aunque el precio de los pasajes en barcos españoles no superaba en los años cuarenta las seis mil pesetas, los diversos trámites burocráticos y viajes desde los pueblos a las capitales insulares y provinciales, análisis médicos, solicitud de certificados de buena

conducta, certificados de bautismo, etc., hacían que esta cantidad se multiplicara por dos, lo que no estaba al alcance de los depauperados trabajadores canarios de la época, sobre todo si sumamos a ésto que el dinero necesario se conseguía normalmente mediante préstamos de individuos más o menos pudientes a un interés del ciento por ciento.

En quinto lugar, el que nuestros emigrantes consideraran los veleros como un medio seguro de trasladarse a Venezuela. Aunque ninguno de los emigrantes clandestinos, una vez realizada la travesía se atreviera a repetirla, las dificultades pasadas a bordo y las dificultades encontradas a la llegada, sobre todo a partir de 1949 con instauración de una dictadura militar en el país de destino, no se relataron nunca a sus familiares y amigos que habían quedado en Canarias. Aquí sólo se sabía que habían llegado sin novedad, que estaban trabajando y ganando unos salarios que, aún siendo bajos, en las islas no dejaban de representar una utopía.

En estas condiciones de miseria, de opresión política y de dificultades para emigrar de manera legal, canarios de todas las islas sin excepción buscaron en la emigración clandestina a Venezuela el medio de escapar de una situación para la que no se vislumbraba ninguna mejoría con el paso del tiempo.

Los primeros emigrantes clandestinos que arribaron a Venezuela con posterioridad a la Guerra Civil lo hicieron como polizones en barcos italianos como el *Conte Biancamano*, *Sebastián Cabot*, *Marco Polo*, *Urania*, etc., que, en ruta desde Génova a La Guaira, hacían escala en el puerto de Santa Cruz de Tenerife. Lógicamente se trató de una emigración no relevante desde el punto de vista numérico y que afectó sólo a una decena de individuos que con cualquier pretexto subían al trasatlántico y permanecían escondidos hasta dos o tres días después de haber abandonado el puerto tinerfeño. A la llegada a La Guaira eran entregados a las autoridades venezolanas quienes inmediatamente los dotaban de documentación y dejaban en completa libertad.

En los últimos años de la década de los cuarenta y primeros de la de los cincuenta, la emigración clandestina se llevará a cabo mediante la organización de viajes en pequeños barcos que en la memoria colectiva del pueblo canario han sido denominados de diversas formas: *barcos de la libertad*, *barcos de la ilusión* y, sobre todo, *barcos fantasmas*.

La mayoría de los más de setenta barcos que sirvieron de soporte físico a la emigración clandestina en los años cuarenta y cincuenta, pertenecían a pequeños armadores locales, sobre todo grancanarios y en menor medida tinerfeños. Se trataba de viejos pesqueros destinados a faenar en las aguas del Archipiélago y en el cercano banco canario-sahariano y, en menor me-

didada, veleros y motoveleros dedicados al cabotaje entre los puertos insulares. Algunos barcos fueron comprados en la Península para dedicarlos al transporte de emigrantes, siendo el caso más conocido el del *Virginia Noya*, adquirido en Galicia por un empresario de San Andrés y Sauces (La Palma) y que fue conocido en la isla como *el barco de Serrano*. Pero la aventura migratoria clandestina también utilizó pequeños barcos europeos, veleros y motoveleros, que en viajes de placer hacia América tocaban en los puertos canarios, principalmente en el de La Luz, para avituallarse o efectuar algún tipo de reparaciones y cuyos tripulantes, a cambio de una cantidad que osciló entre las cinco y siete mil pesetas, no dudaron en trasladar a tierras venezolanas a un número de emigrantes reducido de manera que no dificultaran la navegación y pudieran ser controlados ante situaciones inesperadas que eventualmente surgieran a lo largo de la travesía. Estos fueron los casos del velero *Gracie Blue* de bandera inglesa que trasladó nueve emigrantes desde Las Palmas de Gran Canaria a La Guaira; la balandra *Gota de Estocolmo*, sueca, que llevó a sesenta y cinco pasajeros indocumentados desde Dakar ya que el embarque en las costas grancanarias había sido abortado por la guardia civil; el yate holandés *Potamide* que pagó el arreglo de su casco en el Puerto de La Luz con el dinero aportado por 24 emigrantes clandestinos; el yate alemán *Jutta* que llevó a siete emigrantes desde la isla de El Hierro hasta el puerto venezolano de Carúpano; y el también alemán *Dusseldorf* que en su viaje de Las Palmas de Gran Canaria a La Guaira llevó a 10 emigrantes grancanarios.

Casos excepcionales entre los barcos de la emigración clandestina fueron los del *Juanita*, salido de Las Palmas de Gran Canaria el 2 de febrero de 1950 con 65 individuos entre tripulantes y pasajeros, el único que poseía casco de hierro por lo que era conocido en los puertos insulares como *Juanita de hierro*; y el elegante yate *Benahoare* fabricado en una carpintería de ribera en Santa Cruz de La Palma y heredero de la tradición constructora naval palmera. Vendido para realizar un viaje clandestino a Venezuela en 1952, realizó éste, a vela y motor, en sólo 21 días, lo que representó el viaje más rápido de toda nuestra emigración clandestina.

El estado de las embarcaciones, salvo casos excepcionales, era deplorable. Muchos arribaron a las costas de Trinidad, la Guayana francesa, Martinica o Venezuela a punto de hundirse; otros tuvieron que ser abandonados en Dakar como el *América*, salido de Gran Canaria en 1959, o en Freetown (Sierra Leona) como ocurrió con el motovelero *Guanche*, salido un año antes del Puerto de La Luz, y con el vivero *Angustias* que con perseguidos políticos huidos del campo de concentración de Gando y escondidos en Tenerife, zarpó de las costas de Los Realejos (Tenerife) y, a punto

de hundirse por una vía de agua, embarrancó en las costas de Senegal. Otros ni siquiera llegaron a abandonar los mares de las islas. El *San José* zarpó de Santa Cruz de La Palma en agosto de 1949 con 27 individuos entre tripulación y pasajeros hacia La Gomera, donde pensaba aprovisionarse de víveres y recoger otros pasajeros, pero llegó en tan mal estado a la playa de Avalos, lugar fijado de antemano, que el viaje se interrumpió y el viejo velero terminó pudriéndose en esta playa cercana a San Sebastián.

El tamaño de estos barcos iba desde los casi cuarenta metros de eslora del *Nuevo Teide* hasta los diez metros de eslora y menos de dos de manga que medía el velero *Dragón*, que desde Lanzarote trasladó once emigrantes a Venezuela; los nueve metros que medía el pequeño *Nublo* que, patroneado por un joven de 19 años, llevó a Venezuela a quince emigrantes clandestinos; los siete metros de eslora del velero *Elena* que en diciembre de 1947 zarpó de las costas del sur de Tenerife vía Dakar, arribando en las costas brasileñas con once emigrantes; y los apenas seis metros de un barquichuelo construido ex profeso en el puerto de Tazacorte (La Palma), conocido como *el barco de los yugoslavos* que, ya en los años sesenta, contando solamente con una pequeña vela como medio de propulsión, trasladó a Venezuela a dos palmeros y dos yugoslavos. Como las autoridades venezolanas se negaron a permitir la entrada en el país de los cuatro aventureros, éstos no lo dudaron y continuaron hasta Panamá donde fueron autorizados a desembarcar.

La mayor parte de estos barcos eran motoveleros y contaban con dos o tres palos, pero muy pocos arribaron a América con el motor funcionando. Ya fuera por avería o por agotarse el gasoil, más de la mitad de la travesía se efectuaba contando únicamente con la fuerza impulsora del viento.

Fueron precisamente los alisios, vientos constantes que desde Canarias llegan al continente americano, unidos a la corriente norecuatorial, los elementos naturales sin los cuales la emigración clandestina a América no se hubiera producido o hubiera sido muy distinta a como la conocemos. La ruta de los alisios y de las corrientes que permite navegar hacia el Oeste con viento siempre en popa, fue conocida desde los primeros momentos de la colonización americana y aprovechada para los viajes de ida de todos los barcos españoles que se dirigían a América, utilizando los puertos de las Islas Canarias como lugares de avituallamiento. De la eficacia y fuerza de ambos elementos conjugados hay numerosos ejemplos en la navegación a lo largo de los siglos que van del XVI al XIX, como el hecho sucedido a un obispo de Canarias que en ruta desde Cádiz a las islas vio como su barco, ya en latitudes canarias, se desviaba de su ruta y arrastrado por los vientos fue a recalar en la isla Española.

La ruta de alisios y corrientes era desconocida para una gran parte de

los patrones y tripulantes de los barcos clandestinos. En estos casos, el feliz hallazgo de la ruta fue un hecho fortuito por parte de las tripulaciones debido a causas íntimamente ligadas al proceso migratorio: los barcos que partían de los puertos canarios en ruta a Venezuela vía Dakar ponían, lógicamente, rumbo sur, pero también ponían rumbo sur-suroeste aquéllos que pretendían llegar directamente a las costas venezolanas, intentando así evitar el encuentro de buques de la armada española, internándose así directamente en la vieja ruta de los veleros. Los barcos que no se apartaron de la ruta llegaron con bastante rapidez a territorio americano en un viaje plácido, al menos hasta la entrada del Caribe en que algunos fueron sorprendidos por furiosos temporales. Aquéllos que se apartaron de la ruta hacia el norte cayeron en una zona de calmas desesperante, la duración del viaje se hizo extremadamente larga, se agotaron los víveres y se dieron casos de verdadera desesperación. Los que se desviaron hacia el sur, en vez de recalar en las costas venezolanas o en alguna de las islas de las Antillas, lo hicieron, también después de una larga estadía en el mar, en Brasil, desde donde continuarían viaje a Venezuela, bien en el propio barco, bien por otros medios. Este fue el caso del velero *Saturnino* que logró llegar a Brasil después de 86 días de haber zarpado de Canarias.

Aunque un porcentaje bastante alto de las expediciones clandestinas, sobre todo a partir de 1950 coincidiendo con el restablecimiento de las relaciones diplomáticas entre Venezuela y España, fueron denunciadas en Canarias por los armadores, declarando éstos que sus barcos habían sido robados por desconocidos cuando se dirigían con toda la documentación en regla a sus faenas habituales de pesca o de transporte, la verdad es que esta realidad fue muy rara y solamente se dio en los comienzos del proceso migratorio, siendo los ejemplos más significativos los relativos a la falúa *Paulino* y a la goleta *Mariuchi*, en 1937 y 1939, respectivamente.

El *Paulino*, motovelero dedicado al transporte de mercancías entre los puertos de Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de La Palma, fue robado en este último puerto por miembros de su misma tripulación, en plena Guerra Civil, poniendo proa a la vecina costa africana, presumiblemente al puerto de Dakar, donde pensaban avituallarse para a continuación continuar el viaje hasta tierras americanas. Agotado el combustible y sin apenas viento, la falúa fue sorprendida por un buque de guerra del bando nacional que los obligó a trasladarse a Santa Cruz de Tenerife donde declararon que un fuerte viento los había alejado de su ruta, encontrándose perdidos cuando fueron localizados.

La goleta *Mariuchi* fue el primer barco canario que logró llegar a Amé-

rica con emigrantes clandestinos. Disidentes y perseguidos políticos se apoderaron de ella en el puerto de Las Palmas de Gran Canaria, la trasladaron hasta las cercanas costas del cercano municipio de Telde donde, antes de acabar la noche, ya habían embarcado los víveres considerados necesarios para el viaje y zarpado hacia la libertad que soñaban en América, arribando al puerto de Cayena (Guayana francesa) donde el barco quedaría abandonado mientras los 19 pasajeros continuaron su viaje más tarde en otra embarcación, entrando en Venezuela por Puerto Cabello.

Del resto de los barcos, quizás el *Arlequín*, que llegó al puerto de Juan Griego (isla Margarita) en septiembre de 1948 procedente de Las Palmas de Gran Canaria, vía Dakar, con cincuenta personas a bordo y un cargamento de whisky y coñac de contrabando comprado en la capital del Senegal francés, pudo ser robado, ya que la verdadera organización del viaje permanece en total oscuridad.

Lo normal fue que las expediciones clandestinas respondieran a organizaciones llevadas a cabo por perseguidos o disidentes políticos, o por empresarios que, faltos de escrúpulos, se aprovecharon de la situación de desespero en que estaba sumida la mayor parte de la población canaria. Ambos tipos coincidieron en el tiempo, pero con preeminencia de los primeros durante el año 1948 y de los segundos desde finales de este año hasta la casi finalización del proceso en 1952.

En los viajes organizados por perseguidos y disidentes políticos era un grupo de estos individuos quienes se encargaban de encontrar un barco que reuniera las mínimas garantías de navegabilidad a través del Atlántico, comprarlo, pagando por él una cantidad que multiplicaba por dos o tres su valor real ya que sus dueños se aprovechaban de las circunstancias, mediante un contrato que siempre era verbal y nunca escrito por razones obvias. Una vez tratado el precio del barco se reunía el número necesario de personas dispuestas a emigrar, a los que se les cobraba una pequeña cantidad tanto en dinero como en especie (muchos emigrantes obtuvieron su lugar a bordo a cambio de unos sacos de papas, dos cabras o un cerdo) para poder pagar el barco, realizar los arreglos pertinentes y avituallar éste. Patrón y tripulación eran así mismo, en la mayoría de los casos, emigrantes cuya aportación a la realización del viaje era precisamente su trabajo a bordo.

Una vez todo dispuesto, el barco era despachado al atardecer, de acuerdo con las normas vigentes, para la pesca o para otros puertos insulares. Ya de noche la tripulación cambiaba el rumbo dirigiéndose a un lugar de la costa convenido de antemano donde los emigrantes, con sus escasos enseres, abordaban el velero en un pequeño bote. Si además de recoger a

los emigrantes el barco era avituallado en este lugar, la operación podía prolongarse hasta la mañana siguiente con el riesgo de ser descubierta y de que la guardia civil pusiera punto final a una aventura que aún no había realmente comenzado, por eso la mayoría de los barcos salidos de Canarias en 1948 y primeros meses de 1949 se dirigían a Dakar para avituallarse en esta ciudad del continente africano.

Los viajes organizados por empresarios presentaron significativas diferencias con los anteriores: los precios eran mucho más elevados, cinco o seis mil pesetas, aproximadamente lo mismo que costaba un pasaje en un trasatlántico; en una elevadísima proporción, el avituallamiento no tenía lugar en Dakar ni en un lugar apartado de la costa sino en los propios puertos donde estaban surtos o frente al pueblo del que zarparían directamente para Venezuela. Las razones hay que buscarlas en el conocimiento que las mismas autoridades tenían del hecho que se iba a producir. Incluso se afirma que no sólo tenían conocimiento de la acción que se estaba preparando sino que, en muchos casos, incluso se cree que participaban económicamente en ella. No de otra manera se entiende que el motovelero *Telémaco* terminara de avituallarse frente a Valle Gran Rey y que el día de la salida la guardia civil hubiera abandonado el pueblo aunque lo hiciera “por necesidades del servicio”. Además, la arribada a Dakar presentaba ahora una serie de problemas que antes no existían. La travesía de Canarias a este puerto del Senegal francés duraba entre 9 y 12 días, dependiendo de la isla de partida, de las características de los barcos y de la habilidad y preparación de los pilotos, aspecto este último muy importante sobre todo si el barco navegaba a vela, dada la variabilidad de los vientos y la presencia de calmas en los mares costeros del África occidental, y los pilotos de las expediciones económicas no se caracterizaban, generalmente, por sus conocimientos náuticos. A esto hay que sumar que las autoridades francesas de Dakar habían cambiado radicalmente su proceder respecto a los barcos clandestinos arribados a su puerto. Hasta finales de 1949, las continuas expediciones que llegaban fueron amistosamente recibidas, se ponían a su disposición médicos y centros sanitarios y se facilitaron los contactos entre emigrantes y republicanos españoles exiliados que, en numerosas ocasiones, prestaron una ayuda decisiva para el avituallamiento de los barcos, y el propio cónsul de la República española, al no estar el régimen franquista reconocido por Francia, intervenía de manera favorable para los emigrantes ante las autoridades francesas. A partir de la fecha citada, a los pasajeros se les pusieron toda clase de trabas para desembarcar, amenazándolos continuamente con penas de cárcel si desobedecían la orden de permanecer en su barco aunque éste estuviera a punto de hundirse, como

ocurrió con los veleros *La Carlota* y *María del Pino*. El primero había salido en septiembre de 1949 del Puerto de Las Palmas (otro del mismo nombre saldría de Tenerife directamente hacia Venezuela en fechas posteriores) con 36 emigrantes clandestinos a bordo. Estos treinta y seis individuos, cuando desesperados y famélicos pudieron desembarcar, tuvieron que trabajar durante varias semanas con objeto de ganar algún dinero y aprovechar el paso de otros barcos, como el *Saturnino*, para continuar viaje hacia Venezuela. La situación de los pasajeros del segundo, procedente también de Gran Canaria, fue semejante, embarcándose unas semanas después de su arribada a Dakar en la goleta sueca *Gota*.

Además, a partir de los últimos meses de 1950, tripulación y pasajeros de los barcos organizados por empresarios rechazaban Dakar como centro de aprovisionamiento ya que eran conocedores de casos en que algunas expediciones al arribar a este puerto africano se encontraron con la desagradable sorpresa de que los organizadores del viaje no habían contratado avituallamiento de ningún tipo. En esta situación se vieron inmersos en 1948 los emigrantes de la *Maripepa*, la *Luisa*, la *Fefita* y el *Miguelín*, y en 1949 del *Juan Manuel* y la *Encarnación*. En este caso, los emigrantes realizaron toda clase de trabajos durante varias semanas con objeto de ganar el dinero suficiente para comprar víveres y combustibles para afrontar el viaje con las mínimas garantías, vendieron parte de sus ropas, zapatos y objetos de uso personal como relojes y maquinillas de afeitar, como los 36 emigrantes de la *Maripepa*, y, en algunos casos, algunos de los instrumentos necesarios aunque no imprescindibles para la navegación, como hizo la tripulación del *Pepito*, pequeño barco de unos diez metros y medio de eslora, que trasladó desde Gran Canaria a Venezuela a unos cuarenta emigrantes, o decidieron salir de dos en dos para ayudarse en alta mar en caso de que los víveres de una de las embarcaciones se agotaran. Juntos zarparon de Dakar el *Fefita* y el *Miguelín* y el *Maripepa* y la *Luisa*, pero en ambos casos la estrategia no dio ningún resultado: al cabo de pocos días los tripulantes y pasajeros de un barco ya no sabían absolutamente qué había sido de los del otro.

En estos viajes el número de pasajeros a bordo superaba ampliamente la capacidad normal del barco, siendo necesario tener en cuenta además que en numerosas ocasiones, como ocurrió con *La Carlota* y el *Doramas*, entre otros, el patrón se negó a admitir a bordo a todos aquellos a los que los organizadores del viaje habían cobrado el pasaje, ante el riesgo de hundimiento. Esta masificación a bordo hizo que estos viajes fueran inseguros, que surgieran graves problemas con los alimentos, el agua y la disciplina. Si en los viajes organizados por disidentes políticos los emigrantes a bordo de uno de es-

tos barcos rara vez pasaba de cincuenta, los que hicieron la travesía en los viajes organizados por empresarios convertían a las embarcaciones en verdaderos hormigueros humanos. Como ejemplos claros, el *Juan Manuel* llevó noventa emigrantes; el *Saturnino*, noventa y seis; el *América*, ciento cinco; la *Elvira*, ciento seis; el *Anita* y el *Nuevo Adán*, ciento doce cada uno; el *Doramas*, ciento treinta; el *Cuatro Hermanos*, ciento cuarenta; el *Joven Gaspar*, ciento cuarenta y tres; la *Benahoare*, ciento cincuenta y cinco; el *Telémaco*, ciento setenta y uno; la *Carlota*, ciento noventa y cuatro; el *Delfina Noya*, doscientos treinta; y el *Nuevo Teide*, doscientos ochenta y seis.

Hasta que llegaba la esperada noche del embarque los riesgos los habían corrido los organizadores de la expedición, sobre todo si se trataba de disidentes políticos. Varios viajes fueron abortados por denuncias cuando todo estaba ya preparado para la salida desde Canarias; así ocurrió, por ejemplo, en 1950, con el *Paco Bombati*, que en un viaje organizado en Tazacorte (La Palma) iba a salir con ciento cincuenta personas a bordo desde las costas de Fuencaliente hacia Venezuela; con el pequeño velero *Taoro* en el que una decena de disidentes políticos pretendían zarpar desde Arguineguín, en el sur de Gran Canaria; y con el *Águila de Oro* que en el mismo año citado tenía previsto salir de La Gomera, a donde se habían trasladado una treintena de presuntos emigrantes tinerfeños.

Para la inmensa mayoría de los emigrantes, la aventura comenzaba en el momento del embarque. La guardia civil, bien como consecuencia de una denuncia, bien por azar, podía hacer acto de presencia durante la larga acción de acceder a bordo en el pequeño bote auxiliar. Entonces podía ocurrir que el viaje terminara antes de empezar con la detención de los que ya estaban a bordo y la desbandada de aquellos que aún permanecían en la playa, tal como ocurrió con el grupo de grancanarios que, en 1949, se disponían a abordar a la balandra *Nuestra Señora del Carmen* en las playas de Sardina del Sur; y con los majoreros y grancanarios que se disponían a embarcar en el puerto de Gran Tarajal en el velero francés *Bluette*.

Pero se dieron casos en que, ya comenzado el proceso de embarque, aquellos emigrantes que aún no habían accedido a bordo no hicieron caso alguno a las órdenes de la guardia civil y se arrojaron al agua para alcanzar el barco a nado, abandonando sus pertenencias en la orilla. Así ocurrió en la Playa de las Eras, en Fasnia (sur de Tenerife), cuando en el velero *América* se llevaban a cabo el avituallamiento y el embarque. Parte de los víveres se abandonaron, pero una tercera parte de los emigrantes que permanecían en la orilla alcanzaron el barco a nado sintiendo el sonido de los disparos de la guardia civil que, afortunadamente, no hirieron a nadie.

Ya avituallado, con todos los emigrantes a bordo y a punto de zarpar

hacia Venezuela, el motovelero *Arroyo*, fondeado en la bahía de Santa Cruz de Tenerife, recibió la inesperada visita de una pareja de la guardia civil que, sorprendida por el movimiento de personas y equipajes, solicitó subir a bordo, hecho que les fue permitido, pero no así la salida. Como otros emigrantes más los dos guardias civiles desembarcaron en tierras venezolanas.

La situación se hacía mucho más peligrosa si el embarque no se realizaba en un solo sitio sino que el barco recorría diversos lugares de varias islas. Estos fueron, por ejemplo, los casos del ya aludido velero francés *Bluette* que después de recoger emigrantes en Gran Canaria se dirigió a efectuar la misma operación en Fuerteventura, donde terminó su proyectado viaje; y del pequeño velero *Saturnino* que comenzó su aventura clandestina recogiendo emigrantes en las costas de Fuerteventura para continuar luego realizando la misma operación en Lanzarote, Gran Canaria y El Hierro, cuyas aguas abandonó el 12 de octubre de 1949 para dirigirse a Dakar y desde este puerto africano a América, recalando en el puerto de Cayena (Guayana francesa) donde tripulación y pasajeros tuvieron que trabajar durante varios días para poder comprar víveres y poder continuar hasta el puerto de Carúpano, en Venezuela, a donde llegaron sesenta y dos días después de abandonar las costas de El Hierro.

Una vez a bordo, los pocos camarotes disponibles eran ocupados por las mujeres y por la tripulación. Cada uno de los pasajeros ocupaba un lugar en la cubierta del barco donde transcurriría la mayor parte de su estancia a bordo, abandonándolo sólo para realizar sus necesidades fisiológicas o en caso de temporal. Lo normal era que formaran grupos cuyos componentes eran del mismo pueblo o incluso de una misma familia. Entre ellos se protegían y se intercambiaban los escasos alimentos que llevaban en sus sacos y maletas: queso, gofio, almendras, higos pasados... Pero la situación a bordo era muy distinta dependiendo de quienes hubieran organizado la expedición. En los de tipo político los emigrantes disfrutaban de un amplio espacio para pasear, para sentarse y para dormir, en los de tipo económico la masificación era tal que pasear se hacía difícil y llegado el momento de dormir, lo que se llevaba a cabo sobre sacos o sobre las tablas desnudas de la cubierta y de la bodega, era normal que las piernas, los brazos o la cabeza de un emigrante, descansaran sobre el cuerpo de un compañero. En estas horas dedicadas al sueño trasladarse de un lugar a otro era imposible y sólo se hacía por causas altamente justificadas.

Para la limpieza corporal se utilizaba sólo el agua del mar y en la mayoría de los casos se limitaba a lavarse la cara por las mañanas. Algunos emigrantes, aprovechando que el barco se encontraba casi detenido en una

zona de calmas, se lanzaron al mar para deshacerse de la suciedad acumulada y mitigar el desesperante calor que se sufría. Pero estos hechos fueron raros ya que, atraídos por los desperdicios que se arrojaban por la borda, no era raro que hubiera tiburones merodeando alrededor de la embarcación.

En todas las expediciones se llevaba un botiquín de urgencias que contenía gasas, agua oxigenada, alcohol, algunas pastillas y poco más, elementos fundamentales si se trataba de desinfectar un rasguño o calmar un dolor de muelas, pero insuficiente ante situaciones complicadas. Afortunadamente nuestros emigrantes eran en una inmensa mayoría jóvenes dotados de una gran fortaleza física, forjada en las duras labores agrícolas, y las enfermedades a bordo fueron un hecho excepcional. Sabemos de disenterías generales producidas después de varios días sin comer por el consumo de pescado casi crudo y de una curación que muchos achacaron a una especie de milagro: un emigrante del *Virginia Noya*, observando que un queso que llevaba se estaba corrompiendo, se lo comió, lo que le produjo unos terribles dolores que no se calmaban ni con los pocos remedios que se llevaban a bordo ni con el paso del tiempo. En esta situación alguien propuso darle a beber agua del mar, sólo por “ver que pasa”, y ocurrió que el agua salada le hizo vomitar y los dolores fueron remitiendo hasta desaparecer.

No se produjeron fallecimientos a bordo, si exceptuamos el del patrón del *Saturnino* poco antes de avistar tierra americana, quien ya estaba muy enfermo cuando comenzó la expedición.

La máxima autoridad a bordo era, lógicamente, el patrón, en quien radicaba la responsabilidad de conducir los frágiles barcos hasta algún puerto venezolano. Él y los miembros de la tripulación eran los únicos que podían poseer armas a bordo y sus atribuciones alcanzaban hasta señalar tareas a los pasajeros en beneficio de la expedición e imponer castigos a aquellos que no habían respetado las normas de convivencia establecidas.

En los viajes organizados por perseguidos y disidentes políticos, los patrones y tripulantes fueron, en una elevadísima proporción, también emigrantes que se caracterizaban por sus amplios conocimientos náuticos: patrones de veleros y motoveleros, oficiales de la marina civil, marineros experimentados, etc., que sustituían a las anteriores tripulaciones en el momento de zarpar hacia América. Normalmente, los anteriores dueños del barco denunciaban el robo de éste, pero a veces estas denuncias fueron mucho más allá como ocurrió con la expedición del *Antonio Carballo* que zarpó de Tenerife con dieciséis disidentes políticos en noviembre de 1948. Su armador, que lo había vendido por una cantidad cercana a las 200.000

pesetas, declaró unos días después que “su” barco había sido asaltado frente a las costas africanas mientras realizaba faenas pesqueras y que su patrón y tripulantes habían sido asesinados y lanzados por la borda. Estas declaraciones supusieron un grave contratiempo a los dieciséis emigrantes una vez en Venezuela, hasta que se comprobó que los antiguos tripulantes estaban vivos y sin daño alguno.

En los viajes de tipo económico, la realidad fue, en la mayoría de los casos, muy diferente. En algunas expediciones los patrones y tripulantes eran individuos que hasta entonces habían desempeñado estas labores en los mismos barcos o en otros. No se trataba de emigrantes, aunque algunos terminarían por establecerse en Venezuela, sino de trabajadores que veían la posibilidad de ganar en un mes más que en un año de trabajo en los mares de las islas. Una vez en Venezuela, o bien declaraban –como también sucedía en los viajes de carácter político– que eran simples emigrantes, pero que debido a sus conocimientos náuticos actuaron como patrones y tripulantes, o, lo que fue mucho más grave, que sus barcos habían sido asaltados por los emigrantes y ellos obligados por la fuerza a trasladarlos a Venezuela, hecho que nadie creía y que motivó que algunos fueran primeramente internados en las infernales Colonias Móviles de El Dorado y posteriormente repatriados a España, donde fueron juzgados y encarcelados durante algunos meses. Incluso se dio el caso de un patrón, el del *Nuevo Teide*, que, para eludir toda responsabilidad, pretendió, poco antes de arribar a La Guaira, que todos los emigrantes firmaran un documento por el que declaraban haber robado el barco y obligado al patrón a trasladarlos a Venezuela. Lógicamente, no consiguió que nadie se autoinculpara.

En otras ocasiones y para aumentar la rentabilidad de la operación, los organizadores buscaban entre los posibles emigrantes individuos que a cambio de realizar el viaje gratis ejercieran como patrones y tripulantes. La vieja tripulación conducía el navío hasta el lugar de embarque y allí era sustituida por la nueva que podía estar formada por pescadores y marineros, pero que en otros casos eran personas que apenas tenían idea del trabajo a realizar, dándose casos de patrones para los que la palabra sextante no significaba nada, que jamás habían tenido un mapa en sus manos, y que lo único que sabían era que Venezuela estaba hacia donde se ponía el sol y que navegando hacia esa dirección llegarían más tarde o más temprano. Navarro Rolo, verdadero cronista en verso de la expedición del *Telémaco* que zarpó de La Gomera en 1950, nos dice respecto al patrón:

*El piloto no tenía
ya que tanto fue su empeño
del terreno más pequeño
datos de geografía.*

Afortunadamente las corrientes y los vientos se encargaron de solucionar el problema. Si alguna de estas tripulaciones se hubiera visto en la necesidad de llevar su barco a Dakar para aprovisionarlo, con las dificultades que el trayecto entrañaba, la expedición hubiera fracasado irremisiblemente.

Los primeros días del trayecto, tanto en los viajes de carácter político como en los de tipo económico, transcurrían de manera tranquila. Se ponían en conocimiento de los pasajeros las normas a seguir, se fijaba el horario de las comidas y la hora de levantarse y acostarse. Algunos cantaban, alguien tocaba una guitarra o un acordeón y se hablaba de lo que se dejaba atrás y, sobre todo, del futuro que pensaban encontrar en Venezuela y que siempre se presentaba pleno de libertad y con enormes posibilidades de trabajo que les permitieran salir de la miseria, razón principal de la emigración para la mayoría de ellos, y poder regresar a las islas al cabo de unos años y empezar una nueva vida con los suyos. Sin embargo al poco tiempo, la situación comenzaba a cambiar.

Los primeros problemas a bordo surgieron en relación con la alimentación y el agua. Incluso en aquellos viajes perfectamente organizados y con un número de emigrantes a bordo que podríamos calificar de racional, dadas las características de los barcos y de los condicionantes de la expedición, el agua y la comida se racionaban desde el mismo momento de la salida. Los viajes, si todo se desarrollaba normalmente, podían durar 25 ó 26 días, pero nadie sabía cuánto iba a durar un viaje en particular y los problemas que podrían surgir, siendo conscientes tanto tripulaciones como organizadores de que la estancia en el Atlántico podía llegar a prolongarse durante 30, 40, 60 ó más días.

El agua para beber que se repartía diariamente era, salvo excepciones, de un cuarto de litro por persona al día, y las comidas se reducían a un café o chocolate por las mañanas, un almuerzo a mediodía que normalmente consistía en un potaje de garbanzos, lentejas o fideos, siempre con papas, al que se añadía gofio y se comía con carne, y una cena que, en muchos casos, era semejante a la comida, pero que como prevención ante un posible agotamiento de los víveres o bien porque éstos estuvieran acabados o a punto de hacerlo, se limitaba a una taza de chocolate.

La mayor parte de los emigrantes complementaban esta alimentación con productos que llevaban con ellos y que eran de su exclusiva pertenencia.

cia, pero algunos de estos alimentos como los higos pasados, las almendras y el queso, planteaban el inconveniente de aumentar la sed, lo que limitaba su consumo al mínimo.

Pero a pesar de las previsiones tomadas, la situación llegó en numerosos casos a ser verdaderamente desesperada. En una navegación prolongada, el gofio se estropeaba y se llenaba de bichos, mientras el agua se corrompía o se perdía al volcarse los bidones que la contenían como consecuencia de los temporales a los que muy pocos barcos escaparon. En tales situaciones, se llegaron a hacer comidas utilizando el agua del mar, se comió el gofio aunque estuviera lleno de gusanos y algunos emigrantes bebieron sus propios orines. Muchas expediciones se alimentaron durante largos días del pescado que lograban capturar, pero en la mayoría de los viajes apenas existían a bordo instrumentos de pesca. En algunos viajes se llegó a beber agua del mar mediante procesos de potabilización en una especie de alambiques rudimentarios o haciéndola hervir en calderos tapados con una manta que se impregnaba de vapor y que luego se escurría en una vasija. La desesperación llegó a tal extremo en algunos casos que los emigrantes llegaron a pensar seriamente en la posibilidad de echar suertes y sacrificar a aquél que el destino señalara para que sirviera de alimento a los demás. Afortunadamente, no se dieron casos de canibalismo ni de muertes por inanición en la emigración clandestina; la lluvia que era recogida en lonas mientras los desesperados emigrantes abrían sus bocas al cielo para recoger las gotas vivificantes, la ayuda prestada por algún barco que encontraron en la ruta o la arribada a las costas americanas, salvó a centenares de emigrantes de una muerte cierta.

De las situaciones que se acaban de mencionar está llena la historia de nuestra emigración clandestina. Como ejemplos pueden servirnos los siguientes casos.

El *José Morales* que zarpó desde Gran Canaria en 1948 hacia Venezuela vía Dakar, con 38 emigrantes a bordo, tardó 52 días en llegar desde el puerto africano hasta La Guaira. Cuando, después de haber sufrido calmas y un violento temporal a la entrada del Caribe, que lo desarboló e hizo que se perdieran todos los alimentos y el agua que se llevaban a bordo, recaló en el puerto de La Guaira, sus ocupantes llevaban cuatro días sin comer ni beber absolutamente nada. Al negarse las autoridades venezolanas a permitir el desembarco y ser el velero arrastrado mar afuera por un guardacostas, dos emigrantes se lanzaron al agua y fueron salvados gracias a la intervención de unos trabajadores portuarios, declarando más tarde que sabían que no podrían llegar a tierra, pero que preferían morir ahogados que morir de hambre. Circunstancias semejantes fueron las sufridas por los 41

ocupantes de la goleta *Espress* cuando en septiembre de 1950 lograron llegar a Barbados; y de los de la *Gracie Blue*, después de 56 días de navegación.

Cuando el *San Jorge*, procedente de la isla de La Palma, vía Dakar, llegó a La Guaira después de 98 días de navegación, con sólo cinco de los dieciséis emigrantes que habían comenzado el viaje ya que los once restantes habían decidido permanecer en Cayena, las autoridades y la prensa venezolana los calificaron como “cinco indocumentados esqueléticos”.

En el *Nuevo Teide*, los 286 emigrantes y tripulantes se vieron obligados por el hambre a consumir gofio cuyo depósito había sido inundado por agua del mar; y en el *Telémaco* también se recurrió al agua del mar para amasar el gofio agusanado ante la falta de agua dulce.

Los 22 emigrantes del velero *Juanito* arribaron en abril de 1949 al puerto de Pampatar (Isla Margarita) con tales graves síntomas de desnutrición que muchos de ellos tuvieron que ser hospitalizados.

Algunos emigrantes pudieron alimentarse con pescado, pero esto no fue corriente por lo que se ha dicho con anterioridad. Existieron casos como el del motovelero *Elena* (1948) en que se pescaron tiburones que lograron saciar el hambre durante unos días aunque su carne es bastante amarga, lo que no impidió que en ocasiones y debido al hambre terrible que se pasaba, se consumiera cruda o a medio cocer, lo que traía inevitablemente problemas estomacales que duraban varios días.

En ocasiones, algunos barcos fueron auxiliados en pleno Atlántico por navíos que se encontraron en la ruta, pero otras veces, a pesar de la solicitud de auxilio, los grandes barcos continuaron su ruta dejando abandonados a su suerte a los desesperados emigrantes de los veleros. Quizás fuera el aspecto que presentaban estos desheredados de la fortuna, semidesnudos, barbudos y esqueléticos, una de las causas para que las tripulaciones de estos barcos no prestaran atención a las demandas de los veleros. Podía tratarse de bandidos o de individuos que podían transmitir enfermedades.

En 1948, los 27 emigrantes del velero *Andrés Cruz* fueron avituallados en alta mar por un mercante norteamericano; el *Saturnino* fue auxiliado por un mercante brasileño; el *Delfina Noya* por el petrolero español *Campoamor*; y el *Joven Gaspar* que zarpó del norte de Tenerife en 1950 y se dirigió a Venezuela después de pasar por El Hierro, fue auxiliado por una goleta inglesa, ya en aguas del Caribe. Por el contrario, las señales de socorro emitidas desde la *Carlota* fueron ignoradas por un carguero que navegaba apenas a cien metros de nuestros emigrantes que pasaban por una situación crítica después de haber sufrido los embates de un temporal; los emigrantes del *José Morales* vieron desesperados como un barco nortea-

americano hacía caso omiso a sus señales de socorro; y los del *Telémaco* fueron testigos de cómo el capitán y tripulación del petrolero español *Campanante*, ante sus demandas de socorro, se limitaron a ordenar arrojar al mar unos bidones de agua y unos pocos alimentos, alejándose inmediatamente del lugar de encuentro.

Uno de los encuentros más curiosos sucedidos en el mar entre grandes buques y los minúsculos barcos de la emigración fue el protagonizado por el pequeño *San Miguel*, de 15 metros de eslora que, con cincuenta emigrantes, se dirigía desde el norte de La Palma hacia Venezuela en 1948, y el buque de guerra peruano *Teniente Gálvez* cuyo primer puerto de destino era el de Santa Cruz de Tenerife. Su capitán quedó asombrado del valor de aquellos individuos que sólo le solicitaron confirmación de la ruta a seguir y que al final le desearon suerte como si fuera él quien la necesitara y no aquel grupo de intrépidos palmeros.

La naturaleza no se mostró, en la mayoría de los casos, amable con nuestros emigrantes clandestinos, siendo escasos los viajes en que los barcos no sufrieron las desesperantes calmas o la fuerza de los temporales.

Desviarse, aunque fuera por poco, de la ruta de los alisios y a menos que se dispusiera de motor y que éste funcionara, hecho raro debido a roturas o a la falta de combustible, traía como consecuencia caer en una zona de calmas, viendo nuestros emigrantes como los víveres disminuían y el barco apenas avanzaba a “paso de procesión” o de “entierro de gente rica” por un mar “llano como un plato”, según la expresión de muchos de ellos. Un papel que se dejara caer por la borda continuaba a la vista de los pasajeros durante horas y horas alterando los ánimos y produciendo más de un altercado a bordo que en ocasiones desembocaron en intentos de amotinamiento contra el piloto y la tripulación, a los que se hacía responsables de la situación.

Pero si las calmas no entrañaban ningún peligro inmediato, no ocurría lo mismo con los temporales. Éstos podían presentarse poco después de la salida de los barcos de Canarias si la ruta elegida era la de Dakar. Ya casi a la vista del continente africano muchos barcos sufrieron vientos huracanados llegando unos al puerto de avituallamiento con parte de la arboladura destrozada o, en el peor de los casos, finalizando su vida marinera encallados en la inhóspita costa africana.

Mucho más violentos que los temporales que podían acaecer en las cercanías del continente africano fueron los sufridos a la entrada del Mar Caribe. Eran huracanes que se presentaban de improviso y duraban aproximadamente unas veinticuatro horas, produciendo olas de doce o más metros de altura que barrían la cubierta y que elevaban el barco con

enorme violencia para a continuación hacerlo descender de golpe, mientras las cuadernas crujían, la arboladura se partía, las velas, si no habían sido retiradas, se rajaban, los depósitos del agua se volcaban por muy bien estibados que estuvieran y gran parte de los alimentos se perdían. Cuando sobrevinía alguno de estos temporales parte de los pasajeros se refugiaban en la bodega, mientras la tripulación y emigrantes voluntarios achicaban el agua y uno de ellos se amarraba al timón para que las olas no lo lanzaran al mar e intentar conservar el rumbo. De tripulantes atados junto al timón tenemos múltiples casos: la *Express*, la *Elena*, la *Carlota*, la *Maripepa*, el *José Morales*, el *América*, el *Delfina Noya*, el *Telémaco*, etc. Pero en uno de los casos esta operación fue del todo imposible ante la fuerza del mar huracanado: sorprendidos por un ciclón que se presentó de repente, tripulación y emigrantes del pequeño *San Miguel*, salido de La Palma en 1948, apenas tuvieron tiempo de refugiarse en la pequeña bodega, asegurar la entrada con tablas clavadas, cerrar de la misma manera cualquier hueco existente y esperar a que pasara la tormenta, lo que efectivamente ocurrió después de unas veinte horas en una verdadera antesala del infierno. Una vez con el mar en calma observaron atónitos como la costa americana se presentaba ante sus ojos ya que el temporal en vez de alejarlos de la ruta los había aproximado a su destino, claro que si la situación de tormenta se hubiera prolongado unas horas más el pequeño velero se hubiera estrellado contra la costa.

Estos violentos temporales fueron la causa principal de que la gran mayoría de nuestros emigrantes llegara a los puertos americanos sufriendo desnutrición, con la ropa hecha jirones y los barcos a punto de zozobrar, considerándose a veces milagroso que pudieran mantenerse a flote. El *Defensa*, velero que zarpó de las costas de Barranco Hondo (Candelaria, sur de Tenerife), en 1948, con setenta y siete personas a bordo, arribó a las costas venezolanas con uno de los palos partidos, una vela casi inservible, el casco resquebrajado y peligrosamente ladeado; y lo mismo ocurrió con el *San José* y con otros barcos, aunque en ocasiones, sobre todo a partir de 1949, cuando muchos veleros fueron inmovilizados durante varios días en la rada de La Guaira, se cree que fueron los propios tripulantes y emigrantes quienes intencionadamente los destrozaron para que las autoridades se vieran en la obligación de permitirles desembarcar. El caso más llamativo fue el protagonizado por los tripulantes de la *Elvira*, quienes no dudaron en lanzar el barco contra los muelles para que quedara totalmente inutilizado.

Los racionamientos de agua y alimentos trajeron como consecuencia que en algunos viajes se cometieran robos que, generalmente, tuvieron ca-

rácter individual y fueron fácilmente descubiertos al no existir a bordo prácticamente ningún espacio donde el autor de la fechoría pudiera consumir lo robado a escondidas de otros emigrantes o de miembros de la tripulación. Los castigos por el delito cometido eran impuestos por el patrón y consistían en dejar sin comer a mediodía al autor de la fechoría u obligarlo a realizar trabajos como ayudar en la limpieza de la cubierta o a actuar como timonel durante varias horas. Aparte de los alimentos y el agua, los robos no existieron ya que ninguno de los emigrantes portaba nada que pudiera despertar las apetencias de otro.

Pero la masificación a bordo, la desesperanza que producía en los emigrantes encontrarse casi detenidos en una zona de calmas, hecho siempre achacable a los escasos o nulos conocimientos del piloto, y la falta de autoridad de algunos de estos patrones, creaban un malestar generalizado que podía llevar a intentos de motines que, si bien en la mayoría de los casos fueron abortados, en otros triunfaron, viéndose obligados los patrones a ceder su autoridad a otra persona. Un conato de motín a bordo del *San Miguel* fue cortado por el patrón mediante disparos al aire; y casi las mismas circunstancias ocurrieron en la *Carlota*, al creer un gran número de emigrantes que estaban perdidos en medio del Atlántico y que el piloto carecía de los conocimientos suficientes para llevarlos a puerto.

Una de las revueltas en que los emigrantes lograron hacerse con el control del barco, nombrando a uno de ellos como patrón, ocurrió a bordo del *Arroyo*, a los pocos días de haber zarpado de las inmediaciones del puerto de Santa Cruz de Tenerife, y estuvo motivada por la más que patente incompetencia del antiguo patrón, tanto por lo que se refiere a sus conocimientos náuticos como a sus aptitudes para mantener el orden y la disciplina durante el trayecto.

El puerto al que pretendían arribar la totalidad de las expediciones fue el de La Guaira y a él llegaron una gran mayoría de ellas, pero los vientos, a veces huracanados, el estado deplorable de los barcos y la necesidad acuciante de conseguir alimentos y agua, hicieron que muchas expediciones arribaran a otros puertos venezolanos, bien directamente, bien después de hacer escala en Trinidad, Tobago, Guayana francesa (Cayena), Guayana inglesa (Georgetown) o Martinica (Fort de France). Estos puertos venezolanos fueron, principalmente, Porlamar, Pampatar y Juan Griego en la isla Margarita, y ya en el litoral continental los de Puerto Cabello, Puerto la Cruz, Güiria, Carúpano, San Juan de Unare, Cariñena, Macuto, Unare y Mapurite.

Sin embargo, a cualquiera de los puertos que arribaran, existieron grandes diferencias entre lo que esperaba a los emigrantes que lo hicieron en la

época democrática bajo el gobierno socialdemócrata de Rómulo Gallegos, y lo que iba a suceder con muchos de los que lo hicieron después del golpe de Estado (noviembre de 1948) y la formación de una junta militar encabezada primero por Delgado Chalbaud y, posteriormente, por Marcos Pérez Jiménez, ya que si el gobierno democrático no había reconocido al régimen franquista, sí lo haría la Junta militar, comenzando un acercamiento diplomático entre los dos regímenes que culminaría en diciembre de 1949 con el nombramiento de respectivos embajadores en Caracas y Madrid.

Fue precisamente el gobierno democrático venezolano —el primero después de una continuada serie de dictaduras—, quien para intentar colonizar las extensas y escasamente pobladas tierras del interior venezolano, abrió el país a la inmigración, desarrollando una legislación laboral avanzada, concediendo créditos agrícolas a bajo interés, habilitando centros de recepción de inmigrantes como los de Sarría, en las cercanías de la propia Caracas, y en El Trompillo, en el Estado Carabobo, y creando los organismos que se consideraban necesarios para encauzar esta inmigración como el Instituto Técnico de Inmigración y Colonización, al que asesoraba una Comisión Nacional de Inmigración.

Fueron la disposición venezolana a recibir inmigrantes y el no reconocimiento del gobierno franquista, las causas externas que abrieron el camino a la emigración clandestina canaria. Las expediciones del año 1947 y de la casi totalidad de 1948 tuvieron tal acogida en Venezuela que sirvieron de estímulo para una continuación masiva del proceso. Los 51 ocupantes del *Emilio*, pesquero de motor a vapor y vela, que zarpó de Santa Cruz de Tenerife en enero de 1948 y llegó al puerto de Güiría después de 33 días de navegación, para a continuación continuar hasta La Guaira, fueron recibidos con vivas a la República española, mientras desde el barco se gritaban vivas a Venezuela y mueras a Franco. Lo mismo ocurrió con los 32 emigrantes de la *Merche* que llegó a La Guaira en mayo de 1948, 37 días después de haber zarpado de las inmediaciones de Santa Cruz de Tenerife. Apenas atracados, las autoridades venezolanas y el cónsul de la República española en Caracas atendían las necesidades más urgentes de los emigrantes, tanto de carácter alimenticio como médicos, y a los pocos días el Departamento de Inmigración los dotaba de documentación quedando en completa libertad.

Sin embargo, al convertirse la emigración clandestina en un goteo incesante con la llegada de uno, dos o tres barcos al mes, y que el velero *Arlequín* arribara al puerto de La Guaira con sus bodegas llenas de cajas de whisky y coñac de contrabando, no tardaron en oírse voces en Venezuela contrarias a la admisión sin trabas de los indocumentados canarios. La

misma Comisión Nacional de Inmigración que se había mantenido en un silencio comprensivo, se dirigió al gobierno mostrando su preocupación por el tema, señalando que *una prolongada tolerancia en esta materia será de grave perjuicio no sólo para el crédito de la inmigración, sino para la moral del país, ya que no es posible establecer a priori que todas estas personas indocumentadas son deseables y cumplen con los requisitos legales y reglamentarios de la inmigración*, para afirmar a continuación que *los sentimientos humanitarios no deben llevarnos hasta el punto de hacer peligrar el equilibrio social del país*.

Pero la crítica más dura a la acogida sin reservas que practicaba el gobierno venezolano hacia los emigrantes de los veleros, vendría, desgraciadamente, de la oposición política democrática y más concretamente del líder del partido C.O.P.E.I., el también gran escritor Arturo Uslar Pietri que, en un alarde de cinismo, comparaba a nuestros desgraciados emigrantes con los conquistadores y colonizadores españoles, afirmando que más que de un proceso migratorio se trataba de un intento de reconquistar el país mediante una invasión gradual. Los disparates de Uslar Pietri continuaban cuando proponía que, dado que no podían ser devueltos a su país de origen al no existir relaciones diplomáticas entre los dos gobiernos, la solución sería confinarlos bajo vigilancia en zonas agrícolas muy alejadas de los centros urbanos y situadas en su mayor parte en tierras malsanas de los territorios federales Amazonas y Delta Amacuro.

Estas circunstancias, unidas a la acusación de robo de barcos por parte de emigrantes de que la prensa venezolana se hizo eco y a la delicada situación política existente en Venezuela donde ya se gestaba el golpe de Estado, llevaron al presidente Rómulo Gallegos a firmar un decreto de fecha 12 de octubre por el que se prohibía la entrada de indocumentados en territorio venezolano, mientras que a los barcos que arribaran con emigrantes clandestinos no se les permitiría entrar en ningún puerto de la República. Seguramente, la finalidad de este decreto, tal como se desprende de los hechos sucedidos en fechas sucesivas, no fue el de impedir la entrada de inmigrantes canarios sino, por una parte, contentar a la oposición copeyana y a la Comisión Nacional de Emigración, y, por otra, dar a entender claramente a otros países, principalmente a algunos cercanos como Trinidad, que Venezuela no era un Estado que permitía la entrada libre de inmigrantes indocumentados. Pero por la causa que fuera, este decreto sumió en la desesperación a más de un centenar de emigrantes canarios.

Las primeras expediciones clandestinas que tuvieron que soportar las consecuencias del decreto fueron la de los tres barcos llegados sucesiva-

mente después de su promulgación: la *Express*, el *José Morales* y la *Estrella polar*.

Cuando después de un viaje terriblemente accidentado, soportando hambre y tempestades, los 48 individuos que viajaban en la *Express*, entre ellos siete mujeres y una de ellas a punto de dar a luz, llegaron al puerto de La Guaira con su barco amenazando hundirse y con uno de sus dos palos rotos, se encontraron con que se les prohibía tajantemente no solamente atracar sino también que el barco permaneciera anclado en la rada y se les invitaba a regresar al puerto de origen o a continuar su ruta hacia otro puerto fuera del territorio venezolano. Como no obedecieron la orden, un remolcador enganchó al desvencijado velero y lo arrastró unas cuatro millas mar afuera, pero al amanecer del día siguiente la *Express* había regresado al mismo lugar desde el que fue arrastrada. Nuevamente se repitió la operación por el remolcador y otra vez tripulación y pasajeros hicieron regresar el barco. Ante esta situación, las autoridades venezolanas decidieron arrastrar el barco hasta Puerto Cabello donde quedó anclado en la bahía y bajo la vigilancia de la autoridad portuaria. Con alimentos suministrados por las autoridades venezolanas, pero sin saber que sería de ellos, los emigrantes pasaron varios días hasta que, quizás por las presiones de la prensa, fueron desembarcados y trasladados al centro de recepción de inmigrantes de El Trompillo, en el mismo Estado Carabobo, donde fueron provistos de documentación y dejados en libertad.

La historia del *José Morales*, llegado a continuación, fue prácticamente idéntica en cuanto el barco presentaba también claras señales de haber sufrido un temporal y en que también fue arrastrado mar afuera y regresó nuevamente a puerto, arrojándose dos marineros por la borda para intentar llegar a la costa a nado, pero una vez de nuevo en La Guaira, tripulación y pasajeros quedaron en libertad.

Por su parte, los pasajeros y tripulación del *Estrella Polar* parece que, conocedores de lo sucedido con los dos barcos que les precedieron en la llegada, hicieron que el suyo presentara a la llegada a La Guaira tales desperfectos que quedara incapaz para volver a navegar, anulando así cualquier posibilidad de que fueran obligados a seguir navegando o que fueran arrastrados por un remolcador. Atracado en el puerto de la Guaira se ordenó a la tripulación y pasaje que podían abandonar el barco durante el día, pero que tenían la obligación de regresar por la noche a dormir en él, lo que realmente fue una invitación para que desaparecieran inmediatamente, como así sucedió: al llegar la noche el barco estaba desierto. Quizás era esto precisamente lo que pretendían las autoridades venezolanas.

El trato recibido por los emigrantes de los tres barcos citados, especialmente los de la *Express*, no fue, desgraciadamente, sino el prólogo del que recibirían aquellos que arribaron en los meses inmediatamente posteriores a la instalación en el poder de la Junta militar golpista, cuyos portavoces junto con una prensa que había dejado de ser libre comenzaron a calificar a los inmigrantes de indeseables, malhechores, comunistas y piratas, propalando, en relación a este último calificativo, la falsa noticia de que el *Antonio Carballo* había sido asaltado en plenas faenas de pesca y su patrón asesinado por unos indeseables que a continuación pusieron proa a Venezuela.

Fueron precisamente los inmigrantes llegados en el *Antonio Carballo*, la *Maripepa*, el *Andrés Vaat*, el *San Miguel*, el *Miguelín* y la *Providencia*, en total más de 250 personas, los primeros que, escapando de la miseria en que los había sumido la dictadura franquista, iban a sufrir las disposiciones inhumanas de otra dictadura que se acababa de adueñar de un país cuyo nombre hasta entonces era sinónimo de libertad para todos los canarios: el internamiento en Guasina.

Guasina es en realidad una isla formada por los aportes del río Orinoco, situada en medio de uno de los numerosos caños que forman el delta. Es un islote llano y de escasa altura que con el aumento del caudal del río, en la época de lluvias, merma considerablemente de extensión y que al retirarse las aguas se convierte en una enorme y malsana ciénaga, hábitat perfecto para los mosquitos propagadores del paludismo.

En este “paraíso” de humedad elevada y constante, de temperaturas que durante el día superaban los 35 grados, y de donde era prácticamente imposible la huida por las condiciones físicas de la zona, las autoridades venezolanas crearon en 1939, una vez comenzada la Segunda Guerra mundial, un campo de concentración destinado a los criminales y a los partidarios del régimen nazi. Desmantelado con la llegada de la democracia, con la toma del poder por los militares se pondría nuevamente en funcionamiento para internar en él a peligrosos criminales y a desgraciados inmigrantes canarios.

Vigilados continuamente por la guardia nacional, obligados a trabajar construyendo barracones y desbrozando la maleza bajo un calor sofocante y rodeados de nubes de mosquitos, apenas alimentados con caraotas y pan de cazabe, sometidos a brutales palizas si a juicio de los vigilantes se cometían actos considerados contrarios a la disciplina, y sin tener noticia alguna de sus familiares en Canarias, ni éstos de ellos, estos canarios no vieron ninguna salida a su desesperada situación hasta el asesinato del jefe de la Junta Militar, Delgado Chalbaud, y la toma del poder por Pérez Jiménez,

cuando una delegación gubernamental visitó la isla y, ante la dantesca realidad que observaron, decidieron trasladar a los canarios al centro de recepción de emigrantes de El Trompillo, hecho que sucedió el 24 de junio de 1949, para seguidamente dotarlos de documentación y ser dejados en libertad.

No todos pudieron contar el infierno que vivieron en la isla. Un número indeterminado de canarios, que creemos debe oscilar entre 8 y 12, murieron de agotamiento y enfermedades antes de que se abrieran definitivamente para los supervivientes las puertas de la libertad.

Situaciones como la de Guasina fueron únicas en nuestra emigración clandestina a Venezuela, pero los arribados en viajes posteriores también se encontrarían en Venezuela con múltiples dificultades en unos primeros momentos.

Emigrantes de varias expediciones, en ocasiones después de varios días de espera a bordo en medio de la bahía de La Guaira, fueron internados en la Cárcel Modelo de Caracas donde, aunque fueron tratados con toda la consideración posible en un centro penitenciario, permitiéndoseles recibir visitas de paisanos amigos llegados en viajes anteriores o de familiares ya establecidos en Venezuela, la situación se hacía desesperante al no saber que iba a ser de ellos. La mayoría fueron llevados posteriormente a las barracas del centro de recepción de Sarría, pero otros, como los del *Telémaco*, vieron con terror como eran embarcados sin saber a dónde eran llevados hasta que, después de unas horas de navegación, les comunicaron su destino: la isla de Orchila o las llamadas colonias móviles de El Dorado a donde fueron a parar las tripulaciones de barcos como el *Delfina Noya* o el *Doramas*. Tripulaciones como las del *Telémaco*, *Anita* y *Behahoare* serían repatriadas a España en el *Conde de Argelejo* lo que les supuso, en todos los casos, un juicio y varios meses de cárcel.

En la isla de la Orchila coincidieron los emigrantes del *Telémaco*, *Doramas* y *Anita*. Se trata de un islote de escasa extensión, posible de recorrer íntegramente en un solo día, de clima seco y de vegetación rala y achaparrada que, hasta hacía poco tiempo, se destinaba a servir de lugar de cuarentena para el ganado vacuno que llegaba al país procedente del exterior. Carecía de construcciones a excepción de unos galpones abiertos donde el ganado se refugiaba escapando del sol y donde se les ponían la comida y el agua. En este lugar, unos 300 emigrantes canarios pasarían más de un mes sin saber cuál sería su futuro, alimentándose con los escasos víveres que les llevaba una falúa desde el continente, por lo que se vieron obligados a pescar y cazar con trampas y matar una especie de gaviotas que señoreaban en la isla y cuya carne parecía pescado. Transcurrido

poco más de un mes, estos emigrantes, menos cuatro que habían huido en una lancha construida con las maderas que el mar había llevado hasta la isla, fueron trasladados nuevamente a Caracas y en las oficinas de extranjería dotados de documentación y dejados en libertad.

Otros emigrantes como los llegados a bordo del *Juan Manuel*, *Juanita* y *La Encarnación*, fueron internados directamente en el centro de recepción de emigrantes de Sarría del que unos pudieron salir gracias a la intervención de familiares y amigos, otros se fugaron y, los más desgraciados, aquéllos que no contaban con amistades o familiares, fueron reclutados por empresarios sin escrúpulos que, amenazándolos con denunciar su situación ilegal a las autoridades, les hicieron trabajar por sueldos de miseria hasta que estos nuevos esclavos decidieron fugarse ocurriera lo que ocurriera o se encontraron con algún viejo conocido que les dijo que nada deberían temer y que sólo se trataba de argucias tramadas por individuos desprovistos de humanidad para explotarlos. Lo más terrible del caso es que la mayoría de estos explotadores execrables eran también canarios.

Muchos emigrantes retenidos en estos centros de recepción aprovecharon la escasa vigilancia policial y huyeron, sin documentación, mezclándose con la población venezolana. Meses después se dio la circunstancia de que alguno de éstos fue detenido por la policía venezolana declarando que era venezolano, dando el nombre de una población alejada como su lugar de procedencia y que nunca había tenido documentación al no considerarla necesaria.

Esta identificación de los emigrantes canarios con el modo de hablar y las costumbres de la población venezolana ha sido una constante a lo largo de la historia. No podía ser de otro modo si tenemos en cuenta que la inmensa mayoría de la población blanca venezolana tiene sus raíces en las Islas Canarias. Como contrapartida, también los venezolanos han visto en los inmigrantes canarios a individuos semejantes a ellos.

Sin embargo, la enorme masa de inmigrantes llegados a Venezuela, ya por vía legal, a partir del año 1953, contaría con detractores tanto a nivel institucional como popular, argumentando que estaban trasladando capitales fuera de la República. Todos los canarios conocieron una larga serie de décimas que comenzaban denunciando el elevado estatus que habían alcanzado los inmigrantes:

*Venezuela está minada
de inmigrantes forasteros,
quien vale es el extranjero,
el de aquí no vale nada.*

*Es la gente más nombrada
que hay en toda la nación,
le dan mucha estimación
y viven como un pachano
y el pobre venezolano
en tan mala situación,*

para al final incitar a la población venezolana a acabar con esta plaga extranjera, sorprendiéndose el autor de:

*que los de aquí todavía
que manejan un volante
no se lleven por delante
al menos quince por día.*

En los últimos meses de 1952, la emigración clandestina de Canarias a Venezuela en los barcos de la ilusión, de la esperanza, o barcos fantasmas, prácticamente ha finalizado debido a una serie de causas. En primer lugar las medidas tomadas por las autoridades dictatoriales venezolanas, en actitud amistosa con el régimen franquista y repatriando a varias tripulaciones a España, lo que, lógicamente, hizo que, a pesar de las elevadas ganancias que se podían obtener, casi nadie estuviera dispuesto a correr un riesgo que a los peligros de la travesía sumaba enfrentarse a un juicio y a varios meses de cárcel.

En segundo lugar, un cambio en la política migratoria española, cuyas autoridades no ponían ya tantas objeciones a la expedición de certificados de buena conducta como en años anteriores, junto con una mayor disponibilidad de barcos españoles para efectuar la travesía, y que los pasajes se abarataran considerablemente respecto al coste que suponía viajar en los de países extranjeros, al incrementarse significativamente el número de buques de la Compañía Trasatlántica que llegaban a La Guaira después de hacer escala en Santa Cruz de Tenerife.

En tercer lugar, el que prácticamente todos los canarios tuvieran ya en Venezuela a familiares o amigos en disposición de enviarles la “carta de llamada”, especie de contrato de trabajo indispensable para poder emigrar legalmente.

Resulta del todo imposible fijar un número que, de manera definitiva, indique la cantidad de canarios arribados a Venezuela de manera ilícita en los años cuarenta y cincuenta del siglo XX, debido a una serie de condicionantes íntimamente ligados al proceso clandestino. Aunque cualquiera

de los emigrantes recuerda perfectamente el número de individuos que le acompañaron en la aventura, no siempre podemos incluir a todos como emigrantes clandestinos ya que, en varias ocasiones, sobre todo en los viajes de tipo económico, los tripulantes regresaron a las islas, unos voluntariamente y otros forzados. Igualmente se dieron casos como los de la *Bluette* y la *Benahoare* en que junto a los emigrantes clandestinos hicieron viaje otras personas que poseían toda la documentación exigida para entrar en Venezuela y que utilizaron estos barcos porque ello significaba un ahorro considerable respecto a los trasatlánticos de línea regular.

De una manera aproximada, podemos asegurar que el número de los emigrantes clandestinos de estos años se puede situar entre los 7.800 y los 8.100, lo que supone que en los cinco años en que mayor fuerza alcanzó, de 1948 a 1952, se trasladaron anualmente a Venezuela unas 1.200 personas.

Igualmente se hace imposible fijar el número de emigrantes por islas. Lo normal fue que en una misma expedición coincidieran emigrantes de varias de ellas, bien porque los barcos recorrían el mar interior canario recogiendo emigrantes en varios puntos, o porque fueran éstos quienes desde su isla de residencia se trasladaran a aquella desde donde el barco abandonaría definitivamente el Archipiélago, ya fuera hacia Dakar o directamente hacia Venezuela.