

# EL RÍO REVUELTO DE LA EMIGRACIÓN (II): EL PAPEL DE LAS NAVIERAS Y LOS ESTADOS EN GIBRALTAR A PRINCIPIOS DE SIGLO.

*Francisco Contreras Pérez*

## 1. INTRODUCCIÓN

En un anterior artículo publicado en esta revista<sup>(1)</sup>, analizamos los rasgos básicos que definían el tráfico clandestino de emigrantes en masa a América vía el puerto de Gibraltar a principios del siglo XX: la importancia cuantitativa de estos embarques específicos relativa al conjunto migratorio andaluz, los factores de atracción del puerto calpense y, como agentes intervinientes, la estrategia de las oficinas reclutadoras y la extensión de su red de «ganchos». Continuando este trabajo y con objeto de completar el estudio del conjunto de variables, en esta ocasión centramos el análisis sobre la acción de las casas navieras<sup>(2)</sup> y de los poderes públicos<sup>(3)</sup>. Las fuentes tratadas son básicamente: los informes consulares, los boletines del antiguo Consejo Superior de Emigración y la normativa emigratoria<sup>(4)</sup>.

Estimamos que la acción de las casas navieras europeas que operaban en la costa andaluza y la intervención del Estado español quedan ligadas en la medida que, al definirse en España un marco legal sobre las condiciones del transporte de los emigrantes (sobre todo a partir de 1907) y a pesar de las dudas sobre su efectivo cumplimiento, aquéllas intervinieron en desviar los embarques hacia el puerto franco de Gibraltar<sup>(5)</sup>. A su vez, la creciente importancia de este específico tráfico clandestino empujó a las autoridades españolas por el camino de la adopción de medidas *ad hoc*, primero recurriendo a la vía diplomática y, una vez fracasada ésta, reforzando la directamente fiscalizadora.

## 2. LAS COMPAÑÍAS NAVIERAS. ESTUDIO DE CASO: LA *FRANCE-AMERIQUE*

Como ponen de manifiesto los estudios realizados sobre el comercio gibraltareño y su irradiación mediante el contrabando hacia España, el mantenimiento de la franquicia del puerto de Gibraltar (pieza clave de su supervivencia comercial) no sólo interesaba a los mercaderes calpenses, sino igualmente con ellos convergían otros más poderosos intereses

# Historia

ligados a las casas comerciales y las navieras británicas<sup>(6)</sup>. En el marco del negocio de la emigración, esta importancia llegó a superar las fronteras e intereses británicos, en la medida que la presencia de este puerto franco para la emigración resultó estratégica para agencias americanas (especialmente de Brasil, como vimos en su momento) y para las casas navieras europeas que operaban con América desde el Mediterráneo. Así pues, algunas navieras encontraron en Gibraltar un puerto idóneo para el tráfico masivo de emigrantes. Su proximidad a una región potencialmente emigratoria y su franquía respecto a la legislación española lo avalaban como tal.

## 2.1. Las compañías navieras: eludir la creciente normativa

En los primeros años de la emigración en masa a América, la normativa española sobre transporte de pasajeros por mar era insuficiente e imprecisa. En cuanto a las condiciones sanitarias e higiénicas, se limitaba a exigir la dotación de un médico cirujano (sin precisar nacionalidad) y un botiquín, sin más menciones a las condiciones de habitabilidad. Eran también requisitos imprecisos pues, por ejemplo, en cuanto a la cantidad y calidad de los víveres se dejaba a la discreción del Gobernador civil, o su delegado, certificar si eran «suficientes». Parece que estos controles resultaron ser realmente escasos y poco efectivos.

En consecuencia, el transporte de pasajeros en tercera clase carecía de la mínimas garantías. Al menos así lo entendía la prensa andaluza de la época que comparaba los viejos cargueros, mal acondicionados para llevar personas, con barcos negreros o de «arenques» a punto de rebosar. A pesar de ello, las navieras no encontraban generalmente problemas administrativos en los puertos andaluces. A lo máximo se hacía una inspección de rutina, que no llevaba casi nunca a actuaciones por falta de un marco legal preciso y lo relativamente novedoso del problema.<sup>(7)</sup>

Efectivamente, aunque desde 1853 (R.O. del 16 de septiembre) se venía incrementando la normativa emigratoria española, no sólo faltaba una ley reunificadora, sino que además la tutela estatal sobre el pasajero cesaba una vez efectuado el embarque (RO del 30 de enero de 1873). Así pues, la inclusión de Gibraltar en las líneas Málaga-Cádiz-América a fines del siglo XIX parece obedecer a cuestiones exclusivamente comerciales: completar el cupo de cada barco con los emigrantes reclutados por las agencias gibraltareñas en las comarcas vecinas.

Conforme se intensifica la emigración andaluza a principios del XX, el puerto de Gibraltar verá reforzada su importancia relativa. Esto se explica por la masiva llegada de pasajes brasileños y al aumento de las trabas legales para el transporte de pasajeros desde puertos españoles.

Respecto a este último punto, no será hasta principios del presente siglo que el legislativo español afrontó la elaboración de una norma con rango de Ley que, además de clarificar el marco jurídico general de la emigración, extendía la tutela estatal a las condiciones de vida a bordo y exigía las garantías básicas a los transportistas. Así pues, con el frustrado objetivo de «contener la emigración por medios indirectos» (sin menoscabo de la libertad de movimiento), se promulgaron la primera Ley española de emigración («Ley de La Cierva», Ministro de la Gobernación, 21-12-1907) y su Reglamento (30-4-1908). Para su aplicación, la Ley preveía la creación de las Inspecciones y las Juntas Locales de emigración. Posiblemente las condiciones de transporte no llegaron a ser las deseables, pero se complicaron los requisitos para que las navieras pudieran actuar desde puertos españoles en el tráfico legal de emigrantes.

Para entonces, el puerto de Gibraltar ya se estaba consolidando especialmente entre ciertas líneas transoceánicas extranjeras. Así pues, llegó a representar un foco de competencia desleal respecto a los andaluces, en tanto que su privilegiada situación jurídica exoneraba de todo requisito a las navieras dedicadas al tráfico de emigrantes con Brasil. Obtenía por este medio los beneficios derivados del transporte de españoles. Eran numerosas las compañías dedicadas al transporte de

pasajeros cuyos vapores tocaban Gibraltar: Lloyd italiano, White Star (GB), Cunard (GB), Royal Greek Navigation Company, ... A la luz de la información disponible, las navieras que más destacaron en el transporte de emigrantes a América fueron la *Norddeutscher Lloyd* de Bremen, *La Sociedad Anónima de Navegación Italiana Ligure-Brasileña* y la *France-Amerique*, relacionadas con los pasajes subsidiados por Brasil.

## 2.2. Un estudio de caso: la *France-Amerique*

En este contexto, el origen de la naviera *France-Amerique* podremos considerarlo un caso significativo de los intereses navieros abiertos por el negocio de la emigración transoceánica vía el Peñón.<sup>4</sup>

La conocida *Société Générale de Transports Maritimes à Vapeur (S.G.T.M.V.)*, con sede en Marsella, venía trabajando desde fines del siglo XIX en puertos españoles en el transporte de emigrantes. Sin embargo, en 1909 se detectan por las autoridades españolas una serie de irregularidades, que les llevarán al convencimiento de que la compañía francesa intenta evadir lo dispuesto en el nuevo Reglamento de emigración de abril de 1908.

Las pesquisas iniciadas por el Cónsul español en Gibraltar y completadas por el de Marsella, parecen confirmar que la S.G.T.M.V. había dividido su flota y creado una nueva sociedad, la *Compagnie de Navigation France-Amerique*<sup>(8)</sup>. De hecho, todos los buques que componen la nueva *France-Amerique* proceden de la S.G.T.M.V.: "*Provence*", "*Espagne*" y "*Les Alpes*", según el Registro del Lloyd de 1908-09. La escritura de compra del primero se firmó en Marsella el 9 de junio de 1909, pero unos meses antes a esta fecha ya operaba en Gibraltar como buque de la naviera *France-Amerique*, desconocida hasta entonces.

La *France-Amerique* actuaría en el transporte de emigrantes españoles a cargo del Estado de *Sao Paulo*, principalmente. La sociedad matriz creaba así una nueva empresa para desligarse de todo compromiso con el gobierno español en su tráfico de emigrantes españoles con Brasil, y a su vez protegía los intereses que tenía en este transporte hacia otros destinos y en otros sectores del tráfico marítimo de nuestro país.

Hay que tener en cuenta que Brasil, entre los países de destino, se caracterizaba por su excesiva permisividad respecto a las condiciones de transporte y trato de los migrantes<sup>(9)</sup>, por lo que había sido objetivo de alarmantes críticas en la prensa española y de suspensiones temporales de emigrar. No es extraño que el Cónsul español en Gibraltar resaltara las malas condiciones para el viaje que presentaban especialmente los buques de la *France-Amerique*.

## 3. LA ACCIÓN DEL ESTADO: LA VÍA DIPLOMÁTICA Y LA VÍA ADMINISTRATIVA

La emigración aparecía a los ojos de la opinión pública española en su conjunto y, específicamente, de la andaluza como un «mal terrible» (por la pérdida de población joven) y, si además se efectuaba por territorio británico, era una «vergüenza», por que mostraba a país extranjero los graves problemas internos de España.

«La emigración que ayer era un mal de terribles consecuencias, hoy es una vergüenza, un borrón para España; no bastaba abandonar á estos infelices á sus propias fuerzas dentro de territorio español sino era necesario demostrar á una nación extranjera (Gran Bretaña), la miseria de un país que no se cuida más que en perder el tiempo en cábalas políticas y luchas de partidos (...); pero ya que no se evite, debe reglamentarse la emigración (...).»<sup>(10)</sup>

# Historia

Como hemos indicado, España reglamentó la emigración con tardanza respecto al contexto europeo próximo (1907-1908), pero incluso entonces la presencia del puerto franco de Gibraltar anulaba los efectos de la nueva Ley sobre una parte importante de emigrantes españoles. A este respecto, las actitudes de las autoridades españolas por una parte, y de las británicas (coloniales y metropolitanas) por otra, fueron de preocupación e indiferencia respectivamente. Estas actitudes representan las posturas tradicionalmente adoptadas por los dos países en otros asuntos, como el viejo y a la vez reciente negocio del contrabando<sup>(11)</sup>.

Los motivos de la preocupación del Gobierno español evolucionaron con el tiempo: a finales del siglo XIX, parece ser que el principal interés residía en cortar la emigración de prófugos que se practicaba intensamente por este puerto; y a principios del siglo XX, al intensificarse la emigración familiar a Brasil y contar con un marco jurídico definido, se añaden al motivo inicial mayores consideraciones tutelares dada la carencia absoluta de protección legal de los emigrantes (frente a los abusos de agentes y navieras del Peñón). Esto es, se entendía que el éxodo español por Gibraltar (y otros puertos extranjeros) siempre era lamentable -aparte razones económicas<sup>(12)</sup>- en cuanto escapaba a la fiscalización (prófugos) y a la tutela (condiciones de viaje) que las leyes españolas tenían recientemente establecidas sobre los trabajadores nacionales. A esto se añade que, como recordaremos del anterior artículo, la emigración a Brasil, practicada intensamente desde Gibraltar, se consideraba una corriente de «*calidad ruinosa para la patria*», al tratarse de familias campesinas que «*se descujan de ella definitivamente*»<sup>(13)</sup>.

Las medidas adoptadas por las autoridades españolas, siempre a remolque de los hechos, también fueron evolucionando con el tiempo. Además de las medidas policiales generales (a todas luces ineficaces), en el caso concreto de la emigración vía Gibraltar se plantearon sucesivamente dos líneas de acción: 1º «*conseguir*» un compromiso del Gobierno británico para cooperar en el control de la emigración española en Gibraltar y 2º, fracasada la vía diplomática, la creación de una Inspección de Emigración en el Campo de Gibraltar.

## 3.1. La vía diplomática: una opción pronto inviable

Hacia 1905, las primeras acciones ejecutivas respecto a la emigración por Gibraltar correspondieron al Cónsul de España dentro del límite de sus atribuciones, pero se vio impotente.<sup>(14)</sup> Por otra parte, el diplomático español guardaba pocas esperanzas de que las autoridades británicas cooperasen mediante el control de los embarques. A tenor de sus impresiones, la tradicional inhibición de las autoridades británicas respecto al control sobre los súbditos españoles obedecía a su interés en cuidar la comunidad de intereses que existía con los habitantes del Campo de Gibraltar en torno, en esta ocasión, al negocio de la emigración clandestina:

*«Las autoridades locales extreman la política que profesa el gobierno inglés de dar todo género de facilidades á los extranjeros que para eludir las leyes de su país, pisan su territorio y se cobijan bajo Pabellón británico, haciendo esto, sin duda alguna, para atraerse las simpatías de estos pueblos limítrofes (...); fundado en este juicio que he adquirido en mi larga residencia aquí, creo no accederían nunca á formar un acuerdo análogo al que tienen España y Portugal desde 1897 (...).»*<sup>(15)</sup>

España había firmado con Portugal un convenio sobre extradición (R.O. de 14 de enero de 1897), haciendo especial hincapié en la actuación recíproca respecto al control de prófugos. Con este precedente, el primer objetivo de la acción diplomática española consistió en proponer a las autoridades británicas una extensión del desfasado convenio de 1838 sobre la entrega mutua de desertores, adaptándolo a las nuevas circunstancias creadas por la emigración en masa.

Como adelantamos, las autoridades españolas siempre estuvieron a remolque de los hechos pues, al parecer, los verdaderos contactos diplomáticos no se iniciaron hasta el año 1912 (por entonces, el aluvión emigratorio alcanzaba su cúspide). No obstante, a las consultas previas realizadas por el Embajador de España en Londres ese año, el Gobierno británico contestó negativamente, dando la razón a las pocas esperanzas que a este respecto se había formulado el Cónsul español en Gibraltar. El Foreign Office argumentaba que no existían elementos de hecho que justificasen el principio de reciprocidad en que fundamentar dicho acuerdo internacional. Esto es, en definitiva, que no les afectaba el asunto, y que cualquier acuerdo significaría «limitar indebidamente» las condiciones generales de embarque por el puerto de Gibraltar.

*«In this circumstances His Majesty's Government fear that no useful purpose would be served by an extension of the Agreement of 1838 in the manner suggested by Your Excellency and moreover it would not appear to be possible to make the principle of mutuality, upon which that Agreement was based, applicable to the question now at issue (...).- Edward Grey».*<sup>(16)</sup>

Ante este fracaso, las autoridades españolas intentaron conseguir un compromiso para que el Gobierno británico aplicara su propia legislación sobre marina mercante, en pro en esta ocasión de «la protección de la salud é intereses» de los emigrantes españoles embarcados en Gibraltar. Efectivamente, en 1913 el Foreign Office comunicaba el nombramiento de un oficial presuntamente encargado de emigración, el comandante W. N. Niles. Este oficial se dedicó a elaborar una memoria sobre la aplicación actualizada del Merchant Shipping Act de 1894 al transporte de emigrantes. Pero, finalmente, el informe sólo sirvió para que el Gobierno colonial pudiera elaborar un cuadro detallado de tarifas arancelarias sobre dicho tráfico portuario en Gibraltar. En consecuencia, la defensa de los intereses económicos de la colonia se anteponía a cualquier consideración, en esta ocasión a despecho de la seguridad de los emigrantes españoles.

A la altura de 1925, las autoridades españolas reclamarían del Gobierno de Londres que se aplicase la legislación española sobre transporte de emigrantes, al menos en los vapores británicos que embarquen españoles en Gibraltar, dadas las demostradas insuficiencias de la legislación colonial al respecto. Obviamente, el Gobierno de Londres desestimó también esta petición.

En definitiva, la vía diplomática estaba prácticamente agotada desde abril de 1912, nada más iniciarse. Las renuencias británicas se debían a que, como era sabido, «para Gibraltar constituye la emigración un negocio importante» (palabras del Gobernador Militar del Campo de Gibraltar)<sup>(17)</sup>. La fuerza de los hechos se imponía: el Gobierno español decide hacer caso a la recomendación de su Cónsul en la colonia y ¡ del propio Foreign Office!, y establecer el control de la emigración en Algeciras-La Línea<sup>(18)</sup>.

### 3.2. La vía administrativa: una opción de dudosa efectividad.

La Ley española de emigración de 1907 (art. 47) ordenaba la creación de Inspecciones en los puertos de embarque de emigrantes, como Almería, Málaga y Cádiz. Desarrollando esta ley, y ante las circunstancias descritas más arriba, el R.D. de 1914 creaba la Inspección del Campo de Gibraltar con sede en La Línea, y una Subinspección en Algeciras (también se crearon dos Tribunales arbitrales y Juntas locales de emigración). A efectos legales, estas dos localidades quedaban equiparadas a los otros puertos de embarque de emigrantes. En consecuencia, el Gobierno consideraba emigrantes a todos los que «se propongan trasladarse a Gibraltar por vía marítima con pasaje retribuido o gratuito», en equivalencia a los que salían para «América, Asia ú Oceanía»<sup>(19)</sup>, y sometiéndosele por ello a las exclusiones precisadas en la normativa emigratoria.

Por otra parte, se cuidaba en la Ley de no interferir en el trasiego diario de obreros linenses que acudían a sus respectivos puestos de trabajo en Gibraltar. Los vecinos de Algeciras y La Línea que se trasladaban, como venían haciendo

# Historia

tradicionalmente para trabajar o comerciar en el Peñón, debían ir provistos de un permiso expedido por el gobernador militar del Campo.

Unos meses después, el Cónsul de España en Gibraltar recibía instrucciones del Consejo Superior de Emigración sobre la cooperación a establecer con la Inspección del Campo. Realmente los cometidos del Cónsul no podían ir más allá de informar a la autoridades españolas. A lo máximo, y como había hecho en ocasiones anteriores, el Cónsul podía elevar protesta diplomática ante el Gobierno colonial, o plantear pleitos contra eventuales abusos de los agentes de emigración y las navieras, naturalmente en el marco de la legislación británica. En las instrucciones se decía:

*«(...)Tercero: comunicará con anticipación a las inspecciones la llegada de vapores que hayan de recoger emigrantes, a fin de que aquellas puedan redoblar la vigilancia en los días que precedan a la llegada del buque.*

*Cuarto: informará a las inspecciones de la salida de los vapores y de los emigrantes que conduzcan así como de cuantas circunstancias y hechos puedan ser de utilidad (...)*

*Séptimo: cualquier reclamación que de los emigrantes se recibiese en la inspección o subinspección referente a hechos ocurridos dentro de la plaza de Gibraltar o que tenga relación con persona allí establecida o avecindada ya sea de una manera fija o transitoria la remitirán al Cónsul de España (...)*».<sup>(20)</sup>

No obstante, la coordinación entre Cónsul y los inspectores no fue todo lo perfecta que deseaba el Consejo de emigración. No faltaron incidentes, y malentendidos entre ambas autoridades. A su vez, la inspección no pudo cubrir los numerosos puntos de recluta y embarques clandestinos. Por otra parte, no tenían obviamente potestad para controlar las condiciones de los barcos que embarcaban emigrantes en Gibraltar hacia América. En 1917, el Subinspector hacía un balance de la labor de los tres primeros años de la Inspección del Campo de Gibraltar, en términos que no consiguen reprimir cierto sentimiento de impotencia:

*«Al establecerse la Inspección y servicios en este Campo, se consiguió reprimir en parte este éxodo; la gente maleante que venía sin documentación se ahuyentó, y además se cortaron muchos abusos que cometían los 'ganchos', posaderos y fondistas á ciencia cierta y paciencia de las autoridades y sus agentes; mas hay que temer que, no atajado el mal en sus raíces, esta mejora sea sólo relativa (...) Significando además la necesidad urgente de resolver algo en este asunto antes que termine el conflicto mundial, pues terminado, será otra vez este puerto un desbordamiento de emigrantes españoles al país de referencia (Brasil)*».<sup>(21)</sup>

Efectivamente, la emigración había caído durante la I Guerra Mundial, como consecuencia del efímero crecimiento de la economía española<sup>(22)</sup> y el enrarecimiento de las comunicaciones marítimas. Al final del conflicto, en la coyuntura de 1920, se presencia un fuerte rebrote emigratorio, que confirma a la Inspección del Campo su idea: *«Gibraltar es puerta abierta, de muy difícil cierre»*<sup>(23)</sup>. La presencia de Gibraltar como puerto franco para la emigración era estratégica para las navieras. Según se entendía desde la Inspección de Málaga, si mediante convenio con las autoridades inglesas, ó por otro medio, se consiguiera en el futuro cerrar el puerto de Gibraltar, inmediatamente surgiría otro fácil y próximo, tal vez el de Tánger<sup>(24)</sup>.

## 4. CONCLUSIÓN

En el artículo precedente y en éste, hemos considerado los factores que intervinieron en la desviación del flujo emigratorio andaluz hacia América vía Gibraltar, al iniciarse el ciclo migratorio masivo contemporáneo a fines del siglo XIX y principios de éste. Éste flujo supuso un salto cuantitativo y un cambio cualitativo respecto al trasiego de refugiados políticos españoles, estudiado por Sánchez Mantero. Así pues, se ampliaba, a los ojos de miles de migrantes económicos, aquella

consideración de la colonia británica como «etapa indispensable para buscar otros destinos más lejanos», en palabras del citado profesor<sup>(25)</sup>.

En consecuencia, de nuestro estudio se deduce que: 1. Aparte de favorecer la emigración clandestina, el principal factor de atracción del puerto de Gibraltar sobre los emigrantes andaluces consistía en la masiva presencia de pasajes subvencionados por gobiernos americanos, especialmente el de Brasil. 2. El comercio gibraltareño pronto empezó a beneficiarse del potencial emigratorio andaluz, gracias a su organización en oficinas de emigración y la progresiva extensión de su red de ganchos hacia el este e interior de Andalucía. En un momento en que el comercio de contrabando se encontraba en recesión<sup>(26)</sup>, la estructura comercial gibraltareña mostró flexibilidad para adaptarse a nuevos mercados y estrategias de negocio (flexibilidad materializada por las casas consignatarias reconvertidas en agencias de emigración) 3. En este negocio, las navieras europeas que operaban en el tráfico de emigrantes (sobre todo hacia Brasil) contribuyeron igualmente a desviarlo por Gibraltar, eludiendo las crecientes exigencias de la normativa española sobre los transportistas. 4. El Estado español, tanto por vía diplomática como por vía administrativa, se vio impotente de controlar (con fines de fiscalización y, posteriormente, también de tutela) el tráfico de emigrantes por Gibraltar. Su capacidad ejecutiva de intervenir en materia migratoria quedaba de manera patente en entredicho.

## NOTAS

- (1) CONTRERAS PÉREZ, F., «El río revuelto de la emigración: el papel de las agencias gibraltareñas a principios de siglo», *Almoraima*. Revista de Estudios Campogibraltareños, núm. 16, Algeciras, Mancomunidad de Municipios, octubre 1996.
- (2) Como las agencias y ganchos reclutadores, las compañías navieras explotaron en Andalucía una coyuntura potencialmente emigratoria. Junto a las cadenas migratorias y/o redes sociales, fueron un factor que facilitó la emigración en tanto que negocio. En una nota diplomática, contenida en la Correspondencia del Cónsul de España en Gibraltar, se reconocía que, como cosa pública y notoria: «(...)es muy verosímil lo señalado por el Señor Müller (Ministro de Relaciones Exteriores de Brasil), de que las Compañías navieras, sean las mayores propagandistas de las excelencias de este país, como negocio para ellos (...)». Archivo General de la Administración (A.G.A.), Sección de Asuntos Exteriores (A.E.), caja 1700.
- (3) En 1992, M. LLORDÉN consideraba que la evolución de las actitudes del Estado ha sido escasamente estudiada por la historiografía de la emigración, no obstante constituir un factor del hecho emigratorio. LLORDÉN MIÑAMBRES, M., «Posicionamiento del Estado y de la opinión pública ante la emigración española ultramarina a lo largo del siglo XIX», *Estudios migratorios latinoamericanos*, núm. 21, Buenos Aires, CEMLA, agosto 1992. Conviniendo en que la creciente fiscalización estatal en materia migratoria pudo fomentar la emigración clandestina, pretendemos estudiar cómo se materializó este presupuesto teórico en el caso del puerto de Gibraltar.
- (4) Los informes del Cónsul español en Gibraltar, fondo del A.G.A., sección A.E., caja 1700. Los boletines del Consejo Superior de Emigración, fondo de la Hemeroteca Municipal de Madrid y del Archivo Histórico Provincial de Almería. La recopilación legislativa de MARTÍNEZ ALCUBILLA, M., *Diccionario de la administración española*, 1883, Madrid, y apéndices anuales siguientes (la colección completa se halla en la Biblioteca de la Facultad de Derecho de la Universidad de Sevilla).
- (5) La franquicia del puerto de Gibraltar se remonta a los primeros años de la presencia británica (orden del Consejo de 1715). Aunque la franquicia se fue limitando parcialmente con el paso del tiempo (1827: derechos sobre cascos y pontones; 1848: derecho de atraque; 1858: derecho de tonelaje; 1865: derechos sobre vinos y licores), la mayoría de las mercancías importadas han quedado libres de derechos y «la idea de libertad ha seguido subsistiendo». STEWART, J., *Gibraltar. Piedra clave*, Madrid, Aguilar, 1968, págs.161-162. En materia de embarque de pasajeros, el puerto de Gibraltar seguía disfrutando, pues, de una falta total de control fiscalizador.
- (6) La intervención de estos amplios intereses se había puesto de manifiesto con motivo del proyecto de Ordenanza del comercio de Gibraltar (1876), que amenazaba la franquicia portuaria de la colonia británica y el negocio del contrabando. La oposición del gran comercio de Gibraltar, organizado en el Exchange Committee, concitó el decisivo apoyo de la Cámara de Comercio de Manchester, los mercaderes de Glasgow y Liverpool y la Sociedad de Armadores Británicos de Londres. El poder de presión de estos lobbies y sus representantes en el Parlamento hizo que el gobierno británico desistiera de su intento fiscalizador. STEWART, J., *Gibraltar...*, págs. 170-173 y 178-182. HILLS, G., *El Peñón de la discordia*. Historia de Gibraltar, Madrid, S. Martín, 1974, pág. 460. Más recientemente y de manera monográfica, la cuantificación del comercio gibraltareño y sus lazos con la metrópolis se estudian por SÁNCHEZ MANTERO, R., *Estudios sobre Gibraltar: política diplomática y contrabando en el siglo XIX*, Cádiz, Diputación, 1989.
- (7) Así ocurría en el puerto de Cádiz: «Toda la cubierta está llena de criaturas hacinadas.- El capitán del puerto remitió hoy una comunicación al gobernador civil manifestando que en su concepto, el buque no reúne condiciones para tanto pasaje, pues habiendo embarcado en Cádiz 445 emigrantes, el total de los que lleva el vapor asciende á 1671.- El director de Sanidad Marítima, señor Villaescusa, y el secretario del gobierno civil han inspeccionado el vapor (...).- Como en España no hay nada legislado sobre capacidad y condiciones de los buques destinadas á la conducción de pasajeros, es difícil tomar medidas favorables á la emigración». *El Guadalquivir*, Jerez de la Frontera, 23 de mayo de 1889.
- (8) Informe sobre la *France-Amérique* elaborado por el Consulado español en Gibraltar, A.G.A., A.E., caja 1700.

# Historia

- (9) GONZÁLEZ, E., *Brasil: café e inmigración española en Sao Paulo, 1880-1930*, Madrid, CEDEAL, 1990.
- (10) Extracto de un editorial a propósito de las penosas condiciones sufridas por los andaluces que en Gibraltar esperaban el malogrado vapor «Pacífico», de la Italo-Argentina, con destino a Buenos Aires. *La Andalucía*, Sevilla, 17 de septiembre de 1889.
- (11) Sobre el conflicto hispano-británico en torno al contrabando desde Gibraltar, véase el estudio de su evolución histórica realizado por SÁNCHEZ MANTERO, R., *Estudios ...*
- (12) Los puertos españoles perdían así los beneficios del trasiego que originaba la emigración de los propios nacionales.
- (13) Boletín del Consejo Superior de Emigración, núm. 2, Madrid, CSE, 1925, II.ª época, p. 338.
- (14) La normativa del Ministerio de Marina obligaba a los patrones españoles presentarse ante el Cónsul español en puerto extranjero. Pero resultaba inviable este cometido: el control de los numerosos faluchos y vapores de cabotaje que diariamente llegaban a Gibraltar con emigrantes, impotente, el Cónsul español escribía: «no puedo lograr que los patrones de las embarcaciones de las mencionadas procedencias, se presenten á este consulado, en sus viajes diarios a Gibraltar». A.G.A., A.E., caja 1700.
- (15) A.G.A., A.E., caja 1700. Estas impresiones del experimentado Cónsul español en Gibraltar nos remiten a un vieja connivencia de intereses entre Gibraltar y sus pueblos vecinos, como ya a la altura de 1876 había puesto de manifiesto el obispo católico de la colonia con motivo de los informes sobre el proyecto de Ordenanza del comercio. Carta del doctor Scandella, obispo de Gibraltar, a Lord Carnarvon, Secretario de Estado para las Colonias, citada por STEWART, *Gibraltar...*, pág. 175.
- (16) A.G.A., A.E., caja 1700. La carencia de hechos en los que fundamentar el principio de reciprocidad internacional era un argumento recurrente entre los defensores de evitar cualquier acuerdo con España. En Gibraltar se profesaba la idea expresada por el Gobernador Palmerston en 1841 con ocasión de las protestas españolas contra el contrabando: «Aunque todos los gobiernos pueden dictar como gusten leyes fiscales, y hacerlas aplicar dentro de su propio territorio, ningún gobierno tiene derecho a pedir, o esperar ayuda del gobierno de otro país para el cumplimiento de tales leyes». Palmerston al Encargado español de Negocios, 25 de agosto de 1841. Libro Rojo, págs. 215-216. Citado por HILLS, G., *El Peñón ...*, pág. 452.
- (17) A.G.A., A.E., caja 1700.
- (18) A este respecto, e interesado en que el futuro control no entorpeciera el trasiego de trabajadores linenses a Gibraltar, el Ministerio británico añadía que: «(...) es fácil distinguir á las habitantes de La Línea y sus alrededores, que van diariamente á trabajar a Gibraltar, de los presuntos emigrantes que llegan del Centro y del Norte de la Península vestidos con los trajes distintivos de sus Provincias». A.G.A., A.E., caja 1700. No obstante, es de presumir que el grupo regional más representado era el andaluz, no faltando igualmente testimonios al respecto, pues por otra parte los puertos de Lisboa y Burdeos atraían preferentemente a la emigración clandestina de las provincias cantábricas y parte de las castellanas. El conocido ensayista B. Argente del Castillo decía, no sin cierto alarmismo: «(...) la emigración que se realiza por Gibraltar, que es la mitad de la que despuebla las provincia andaluzas; ni la que se efectúa por Lisboa, que la recoge de Galicia y Extremadura; ni la que transpone la raya francesa para embarcar en Burdeos y Marsella». ARGENTE DEL CASTILLO, B., «El éxodo español», en *La Esclavitud Proletaria*, Madrid, 1913. Textos recogidos en la antología elaborada por RUIZLAGOS, M., *Ensayistas del Mediodía (mentalidades e ideologías autóctonas andaluzas en el período de entreguerras)*, Sevilla, Editoriales Andaluzas Unidas, 1985.
- (19) En el cap. 1.º, art. 1.º, del Reglamento de 1908, se estipulaba: «Para que los españoles varones y mayores de edad puedan ser considerados emigrantes á los efectos de la ley y de este reglamento, precisa: 1.º Que no estén sujetos al servicio militar en su período activo permanente. (...) 5º Que se propongan abandonar el territorio patrio con destino á algún puerto de América, Asia ú Oceanía, siempre que el Gobierno no haya prohibido temporalmente la emigración á ese puerto (...)».
- (20) A.G.A., A.E., caja 1700.
- (21) Boletín del Consejo Superior de Emigración, núm., 91, Madrid, CSE, 1917, pág. 935
- (22) PALAFOX, J., *Atraso económico y democracia. La Segunda República y la economía española, 1892-1936*, Barcelona, Ed. Crítica, 1991, págs. 71-121.
- (23) Boletín del Consejo Superior de Emigración, núm. 1, Madrid, CSE, 1925, II.ª época, p. 204.
- (24) Boletín del Consejo Superior de Emigración, núm. 58, Madrid, CSE, 1913, p. 670.
- (25) SÁNCHEZ MANTERO, *Estudios...*, pág. 33.
- (26) SÁNCHEZ MANTERO, *Estudios ...*, págs. 101 y ss.