

# LA EMIGRACIÓN ESPAÑOLA

## VIDA ESPAÑOLA EN EL EXTRANJERO

REVISTA QUINCENAL DE EMIGRACIÓN Y COLONIAS

Redactor-Jefe y Propietario: LUIS LUCCHESI

| SUSCRIPCIÓN                    | REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN  | PUBLICIDAD                         |
|--------------------------------|-----------------------------|------------------------------------|
| Madrid: al mes. .... 1 peseta. | <b>MADRID</b>               | A PRECIOS CONVENCIONALES           |
| Provincias: un año. .... 12 "  | <b>21, LOPE DE VEGA, 21</b> | Número suelto. .... 0,50 céntimos. |
| Extranjero: un año. .... 25 "  |                             |                                    |

### SUMARIO

**Estadística de la emigración española:**  
enero de 1916.

**La mano de obra de color en Francia.**  
**Consejo Superior de Emigración.**

**Migración española transoceánica en**  
**enero de 1916.**

**República Argentina:** Sueldos que no se  
pagan.

**El Estado accionista y el monopolio de**  
**la emigración.**

**El naufragio del «Príncipe de Asturias».**

**Anuncios:** Pinillos, Izquierdo y C.<sup>a</sup>; Banco  
Español del Río de la Plata; Banco de la  
Provincia de Buenos Aires; Navigazione  
Generale Italiana.

## VAPORES CORREOS ESPAÑOLES DE PINILLOS, IZQUIERDO Y COMPAÑÍA

### CÁDIZ

Servicios fijos y rápidos a las Antillas y América del Sur

FLOTA DE LA COMPAÑÍA

**Valbanera, Conde Wifredo, Cádiz, Balmes, Pío IX, Barcelona, Catalina,**  
**Miguel M. Pinillos, Martín Sáenz, Infanta Isabel y Betis**

Estos MAGNÍFICOS VAPORES, contruidos expresamente para estas líneas, tienen  
CAMAROTES DE LUJO Y PREFERENCIA, LUZ ELÉCTRICA, TELEGRAFÍA SIN HILOS  
ESPACIOSOS SOLLADOS, muy ventilados, para alojamiento del pasaje de tercera,  
al cual se sirve PAN FRESCO, VINO y CARNE EN LAS COMIDAS

ASISTENCIA MÉDICA GRATUITA

Para comodidad de los señores Pasajeros, la Compañía tiene un remolcador que los lleva, gratis, desde el muelle al vapor,  
como así su equipaje

Al servicio de la línea BRASIL PLATA, con viajes cada veintidós días y salidas fijas,  
están destinados los vapores *Cádiz, Barcelona, Valbanera e Infanta Isabel*,  
para Santos, Montevideo y Buenos Aires.

Al de LAS ANTILLAS están destinados los seis vapores siguientes:

*Catalina, Pío XI, Conde Wifredo, Balmes, Martín Sáenz y Miguel M. Pinillos.*

Para los puertos de las ISLAS DE PUERTO RICO y CUBA, y al servicio de cabotaje de CADIZ  
a VIGO, CORUÑA, SANTANDER y BILBAO, el **BETIS**, en combinación con la Línea del Plata

Informarán sus Armadores: PINILLOS, IZQUIERDO Y C.<sup>a</sup>-Plaza de San Agustín. 2.-CADIZ

## ESTADISTICA DE LA EMIGRACIÓN ESPAÑOLA

ENERO DE 1916

Por puertos de salida, con expresión de los países de destino

| PUERTOS                  | Argentina | Brasil | Colombia | Costa Rica | Cuba  | Chile | Estados Unidos | Guatemala | Méjico | Nicaragua | Panama | Perú | Puerto Rico | Santo Domingo | Uruguay | Venezuela | TOTAL          |                |
|--------------------------|-----------|--------|----------|------------|-------|-------|----------------|-----------|--------|-----------|--------|------|-------------|---------------|---------|-----------|----------------|----------------|
|                          |           |        |          |            |       |       |                |           |        |           |        |      |             |               |         |           | Cifra absoluta | Cifra relativa |
| Almería .....            | 95        | »      | »        | »          | »     | »     | »              | »         | »      | »         | »      | »    | »           | »             | »       | »         | 95             | 2,09           |
| Barcelona.....           | 297       | 3      | »        | »          | 63    | »     | 4              | »         | 21     | »         | 10     | »    | 8           | »             | 8       | »         | 409            | 8,98           |
| Bilbao.....              | 66        | »      | »        | »          | 38    | »     | »              | »         | 7      | »         | »      | »    | »           | »             | 3       | »         | 114            | 2,50           |
| Cádiz.....               | 63        | »      | »        | »          | 59    | »     | 46             | »         | 5      | »         | 1      | »    | 3           | »             | »       | »         | 177            | 3,89           |
| Coruña.....              | 297       | 13     | »        | »          | 941   | »     | »              | »         | 12     | »         | »      | »    | »           | »             | 48      | »         | 1.311          | 28,79          |
| Gijón.....               | 50        | »      | »        | »          | 100   | »     | »              | »         | 17     | »         | 1      | »    | »           | »             | 5       | »         | 261            | 5,73           |
| Las Palmas.....          | 7         | »      | »        | »          | 230   | »     | »              | »         | »      | »         | »      | »    | »           | »             | »       | »         | 237            | 5,64           |
| Málaga.....              | 17        | 5      | »        | »          | 51    | »     | 14             | »         | 11     | »         | »      | »    | »           | »             | »       | »         | 98             | 2,15           |
| Palma de Mallorca.....   | »         | »      | »        | »          | 61    | »     | »              | »         | »      | »         | »      | »    | »           | »             | »       | »         | 65             | 3,43           |
| Santa Cruz de la Palma.. | »         | »      | »        | »          | 145   | »     | »              | »         | »      | »         | »      | »    | »           | »             | »       | »         | 145            | 3,18           |
| Santa Cruz de Tenerife.. | 3         | »      | »        | »          | 885   | »     | »              | »         | »      | »         | »      | »    | »           | »             | »       | 5         | 398            | 8,63           |
| Santander.....           | 28        | »      | »        | »          | 95    | »     | »              | »         | 47     | »         | »      | »    | »           | »             | »       | »         | 170            | 3,73           |
| Valencia.....            | 75        | »      | »        | »          | 29    | »     | 1              | 1         | »      | »         | »      | »    | »           | »             | 1       | »         | 107            | 2,35           |
| Vigo.....                | 573       | 98     | »        | »          | 235   | 1     | »              | »         | 6      | »         | »      | »    | »           | »             | 34      | »         | 912            | 20,08          |
| Villagarcía.....         | 40        | »      | »        | »          | »     | »     | »              | »         | »      | »         | »      | »    | »           | »             | »       | »         | 40             | 0,88           |
|                          | 1.611     | 114    | »        | »          | 2.516 | 1     | 65             | 1         | 126    | »         | 12     | »    | 6           | »             | 97      | 5         | 4.554          | »              |

Por países de destino, con expresión de la nacionalidad de los buques que los condujeran

| PAÍSES              | Española | Alemana | Austriaca | Francesa | Holandesa | Inglesa | Italiana | Total extranjera | TOTAL GENERAL |
|---------------------|----------|---------|-----------|----------|-----------|---------|----------|------------------|---------------|
| Argentina.....      | 1.248    | »       | »         | 74       | 161       | 128     | »        | 863              | 1.611         |
| Brasil.....         | 18       | »       | »         | 52       | 16        | 23      | »        | 96               | 114           |
| Canadá.....         | »        | »       | »         | »        | »         | »       | »        | »                | »             |
| Colombia.....       | »        | »       | »         | »        | »         | »       | »        | »                | »             |
| Costa Rica.....     | »        | »       | »         | »        | »         | »       | »        | »                | »             |
| Cuba.....           | 1.715    | »       | »         | 801      | »         | »       | »        | 801              | 2.516         |
| Chile.....          | »        | »       | »         | »        | »         | 1       | »        | 1                | 1             |
| Ecuador.....        | »        | »       | »         | »        | »         | »       | »        | »                | »             |
| Estados Unidos..... | 65       | »       | »         | »        | »         | »       | »        | »                | 65            |
| Guatemala.....      | 1        | »       | »         | »        | »         | »       | »        | »                | 1             |
| Méjico.....         | 105      | »       | »         | 21       | »         | »       | »        | 21               | 126           |
| Panamá.....         | 12       | »       | »         | »        | »         | »       | »        | »                | 12            |
| Puerto Rico.....    | 6        | »       | »         | »        | »         | »       | »        | »                | 6             |
| Santo Domingo.....  | »        | »       | »         | »        | »         | »       | »        | »                | »             |
| Uruguay.....        | 32       | »       | »         | 3        | 25        | 37      | »        | 65               | 97            |
| Venezuela.....      | »        | »       | »         | »        | »         | »       | 5        | 5                | 5             |
| TOTAL ABSOLUTO..    | 8.202    | »       | »         | 951      | 202       | 194     | 5        | 1.852            | 4.554         |
| TOTAL RELATIVO..    | 70,81    | »       | »         | »        | »         | »       | »        | 20,09            | »             |

# LA EMIGRACIÓN ESPAÑOLA

## VIDA ESPAÑOLA EN EL EXTRANJERO

Año IV

Madrid 15 de Marzo de 1916

Núm. 5

### La mano de obra de color en Francia

La grandísima necesidad de brazos que se siente en Francia ha producido una notable importación de mano de obra de color: asiáticos para los trabajos del campo y africanos para los trabajos manuales. Esta inmigración de mano de obra colonial, es digna de la mayor atención por las repercusiones que podrá tener, productivamente, en las corrientes de emigración europea a Francia.

De la importación en gran escala de trabajadores coloniales se ocupa el proyecto de organización del trabajo agrícola presentado hace poco al Parlamento francés por el ministro Méline.

He aquí lo que se dice con motivo de esta importación de trabajadores de color:

Mientras dure la guerra, y dada la movilización de todos los hombres de los diez y ocho a los cuarenta y seis años, los campos carecerán de trabajadores suficientes en número y en aptitudes.

¿Por qué no se ha de utilizar la reserva de las Colonias? Aun sin acudir a África del Norte, que ha dado ya un gran número de soldados, en el resto del gran Imperio colonial francés se puede hallar toda la mano de obra necesaria a la Agricultura. El Madagascar, la Indo-China, la Conchinchina, el Annam, el Camboja, el Laos, el Tonkin no piden otra cosa; tienen una población densa, dedicada casi exclusivamente a los trabajos del campo, acostumbrada a una vida de trabajo y de parsimonia; pueden, pues, enviar a la metrópoli trabajadores en buen número y gratos a los propietarios.

Dóciles e inteligentes como son, en poco tiempo aprenderían los sistemas europeos de cultivo; durante la guerra serían útiles a la producción agrícola, y después de la guerra, regresando a sus países, llevarían consigo el fruto de una preciosa experiencia, que les induciría a cultivar las tierras indígenas con sistemas más racionales que los actuales.

Estas son, sumariamente, las razones que se aducen para defender el proyecto de emplear en los trabajos del campo la mano de obra de color. Y se añade que los ensayos hechos para introducir en las fábricas de guerra trabajadores annamitas han dado excelentes resultados.

El primer contingente, compuesto de mecánicos escogidos en las fábricas del Annam, satisfizo completamente, y, en vista de esto, la Administración reclutó en las Colonias del Extremo Oriente cerca de 5.000 obreros especializados y no especializados.

Después de tenerlas algunas semanas en las regiones meridionales de Francia para aclimatarlos, fueron distribuidos por los principales centros industriales y destinados a los trabajos más convenientes a sus aptitudes; reciben un salario de francos 4,50 al día, además de la comida y de la ropa, que les provee la Administración; pueden escoger, según sus gustos, entre la cocina europea y la indígena.

Después de seis meses de ensayo, la Administración está tan satisfecha, que ha pedido al ministro de las Colonias se reclute el mayor número posible de estos auxiliares.

Si el ensayo ha dado buenos resultados en la industria mecánica, ¿por qué no debería darlos en la Agricultura? ¿Y por qué no se habría de emplear la mano de obra colonial en otros muchos trabajos que no exigen especiales aptitudes?

Los coloniales pueden emplearse como mozos en los establecimientos, en las fábricas, como cargadores y descargadores en los ferrocarriles y puertos, como mozos de café, cocheros, carreteros; pueden, en una palabra, sustituir gran parte de la mano de obra que la guerra ha arrancado de la producción nacional.

Pero y si después de la guerra estos trabajadores asiáticos se habrán encariñado con la vida europea y no querrán volver a sus países del sol y de la eterna ración de arroz, ¿cómo se podrá impedir que su concurrencia en el mercado francés del trabajo no perjudique a la mano de obra francesa? ¿Cómo se podrán resolver los graves problemas económicos, morales y políticos que producirá la presencia de muchos miles de trabajadores heterogéneos?

A pesar de la gravedad de estas cuestiones, la idea de importar en gran escala mano de obra asiática se va abriendo camino en Francia, como lo demuestran, entre otras muchas, las recientes manifestaciones de M. Duchemin, ex Presidente de la Cámara de Agricultura del Tonkin y ex Vocal del Consejo Superior de la Indo-China, el cual se demuestra partidario de la importación de *coolies* del Norte de la China.

«Es evidente — ha dicho M. Duchemin—, que esta mano de obra especial podrá ser utilizada solamente en verano y en otoño, y que no se la podrá repatriar cada año a causa de los gastos de viaje. En esto se impone un acuerdo entre nuestros agricultores y nuestros industriales para establecer una alternativa de trabajo.

Si estas circunstancias se estudian bien y en todos sus detalles, la oferta de *coolies* se verificará a millares, y la flota japonesa se apresurará a transportarlos. Yo tengo además la convicción que, al cabo de pocos años, los chinos no necesitarán ser solicitados, favorecidos por condiciones excepcionales, ellos mismos se pagarán el viaje a Francia.»

M. Duchemin dice que no se preocupa del peligro *amarillo*, que considera «una perspectiva muy lejana», oponiéndola a la «real, trágica situación de la Agricultura francesa».

---

**Españoles nacidos fuera de España  
amados a España  
como a vuestra madre.**

---

## CONSEJO SUPERIOR DE EMIGRACIÓN

Acusando las últimas estadísticas aumento en la corriente emigratoria a Méjico, determinado seguramente por las noticias de pacificación del país y normalidad en su vida de trabajo, es conveniente divulgar, para provecho de quienes proyecten expatriarse para tal destino en busca de trabajo, que la situación que allí les aguarda nada tiene de halagüeña en el aspecto económico, por causa principalmente de la baja del papel moneda mejicano.

El dólar, el duro o sus equivalentes oro en cualquier otra moneda valen en la actualidad 20 o más pesos en papel constitucionalista, y como los sueldos, salarios y jornales se pagan en dicha clase de valor fiduciario y en cambio el comercio cobra los artículos necesarios para la subsistencia en oro, no hay que ponderar las dificultades con que tropezarán para desenvolverse su vida empleados y jornaleros.

Agréguese las restricciones puestas por el Gobierno federal al desembarco en Veracruz de emigrantes, a los que exige ser poseedores de 50 dólares y llevar sobre la documentación ordinaria certificados y pasaportes expedidos o visados por sus cónsules, y se comprenderá el interés que ofrece la divulgación de los datos anteriores para quitar en lo posible todo carácter irreflexivo a la futura emigración a Méjico.

\*\*\*

Otro dato desconsolador, puesto de relieve por la minuciosa estadística que el Consejo Superior de Emigración forma cada mes de nuestra corriente emigratoria transoceánica, es el relativo éxodo de niños y menores en dirección a Cuba. Un solo buque de los llegados a dicha isla en el mes de febrero último, transportaba 803 menores españoles, de los cuales 16 no tenían más de cinco años, 46 contaban de cinco a trece; 155 de catorce a diez y siete y 17 de diez y ocho a veintitrés.

Gran número de esos menores llegan al azar, permaneciendo en el departamento de Triscornia hasta que comparezca la persona que se presta a dar la garantía legal necesaria para extraerlos. Hay que reconocer que las autoridades cubanas de inmigración proceden con el necesario y saludable rigor en la aceptación de garantías para la extracción de dichos menores de Triscornia, sobre todo cuando se trata de muchachas; pero esta garantía se refiere principalmente a evitar que el inmigrante se convierta en carga pública.

El celo del Consejo y la acción meritisima y altruista de nuestro Consulado no pueden impedir que algunos de esos menores sean víctimas, después de salir de Triscornia, de los atropellos y explotaciones de que se han hecho eco algunos periódicos cubanos. Sucede a menudo que un menor acude al Consulado reclamando contra el patrono que, después de explotarlo con un trabajo excesivo (y en Cuba no existen leyes que protejan a la infancia en el trabajo), se niega a pagar el salario convenido; el menor, en este caso, se encuentra indefenso, pues ni los tribunales de Cuba le reconocen personalidad para comparecer en juicio ni aceptan la competencia del Consulado para representar al menor sin un poder en regla de los padres o tutores de éste.

Por ello, ya que no sea factible cortar de raíz emigración tan infecunda y desamparada, debe recomendarse que, cuando los menores no se expatrien bajo la custodia de sus padres o tutores, lleven poderes en regla para que en Cuba los represente alguna persona de responsabilidad, sin lo cual el menor se encontrará a merced de las circunstancias y al capricho de los patronos que el azar les proporcione.

**Espanoles emigrantes,  
no olvidéis nunca a España,  
la tierra donde habéis nacido.**

## MIGRACIÓN ESPAÑOLA TRANSOCEÁNICA EN ENERO DE 1916

A 4.551 asciende el número de los españoles que han emigrado a países transoceánicos en enero de 1916. Ello implica aumento de 699 individuos en nuestra corriente emigratoria con relación a igual mes del año anterior, puesto que en enero de 1915 fueron tan sólo 3.855 los que se expatriaron.

Por países de destino de nuestra emigración figura a la cabeza de ellos Cuba, que habrá recibido 2.516 emigrantes contra 1.936 que recibiera en enero del 915, y 2.213 en igual mes del 914, o lo que es igual, 580 y 303 más que en dichos años. En dirección a Argentina salieron 1.611. También esta cifra acusa alza comparativamente con la de enero del 915, puesto que entonces sólo se expatriaron con tal destino 1.485 individuos. Para los demás países las alteraciones son insignificantes, salvo Brasil, que acusa una disminución de 108 y Méjico un alza de 75; la curva de nivel respecto a los otros apenas oscila.

El 28,79 de dicha masa emigratoria se expatrió por Coruña y el 20,3 por Vigo. Coruña ganó 898 emigrantes y Vigo 57 con relación a enero del año anterior; los restantes puertos habilitados acusan alteraciones menos notables, si bien todas en alza menos Almería, que disminuyó en 117 emigrantes.

Estudiando el contingente que ha dado cada una de las provincias, resulta que es mayor en enero de 1916, con referencia a igual tiempo del 915, en Alicante, Ávila, Baleares, Canarias, Cáceres, Cádiz, Coruña, Córdoba, Ciudad Real, Cuenca, Guadalajara, Lérida, León, Lugo, Madrid, Málaga, Pontevedra, Tarragona, Teruel, Toledo, Zamora y Zaragoza; y menor en Álava, Albacete, Almería, Barcelona, Badajoz, Burgos, Castellón, Granada, Gerona, Guipúzcoa, Huelva, Jaén, Logroño, Murcia, Navarra, Orense, Oviedo, Palencia, Salamanca, Santander, Segovia, Sevilla, Soria, Valladolid, Valencia y Vizcaya.

Por la nacionalidad de los buques en que fueron transportados los emigrantes, resulta que en enero de 1916 se expatriaron en bandera española, 3.202; en francesa, 951; en holandesa, 202; en inglesa, 194, y en italiana, 5; mientras que en igual mes de 1915 lo hicieron 2.532, 489, 157, 517 y 158, respectivamente.

Finalmente, se han expatriado en enero último, 3.364 varones y 1.200 hembras; en enero de 1915 lo hicieron 2.896 de los primeros y 959 de las segundas.

Este movimiento emigratorio no ha tenido más que relativa compensación, puesto que la estadística de los inmigrados en igual mes sólo arroja la cifra de 2.059 individuos (1). Han dado saldo favorable, aunque en corta cantidad, Brasil, Chile, Puerto Rico y Uruguay. Lo han dado adverso Argentina, Cuba (2.202), Estados Unidos, Méjico, Guatemala, Panamá y Venezuela.

Se han repatriado en bandera española, 1.547 individuos; en extranjera, 512.

Es digno de notarse que en enero de 1916 han regresado a España 229 familias, que sumaban en total 618 individuos; que de los repatriados, 1.581 son varones y 523 hembras, y, por último, que 111 de ellos no llegaron a estar un año en los países de destino.

(Boletín del Consejo Superior de Emigración, enero-febrero 1916.)

(1) Esta cifra es susceptible de rectificación, pues recién montado el servicio no ha sido posible evitar defectos que al subsanarse harán subir seguramente el número de inmigrados.

# REPÚBLICA ARGENTINA

## Sueldos que no se pagan

**Boletín de Santa Fe** 15 febrero 1916.

Son ya dos meses que los empleados provinciales no cobran sus sueldos, y es fácil imaginarse la penuria que sufrirán sus hogares, pues seguramente no contarán con otros recursos para sufragar los gastos de la familia, que no son pocos en estos tiempos; parece que el Gobierno de la provincia quiere probar la fuerza de resistencia de sus empleados y de sus familias a todas las privaciones que la falta de dinero les impone. No nos explicamos la causa de este atraso, porque la caja provincial, según tenemos entendido, no debe estar tan desprovista de fondos, y los altos copetes de la burocracia de la provincia no han esperado dos meses para cobrar sus haberes. Son los humildes servidores de la provincia los que están sufriendo, y que, para sustentar sus familias, se ven obligados a pedir crédito al almacenero, que se aprovecha de sus condiciones engañándoles en el peso y en la

calidad, o a caer en las redes de los usureros, que les imponen condiciones leoninas. Eso no nos parece justo, porque entendemos que a cada uno debe ser dado lo suyo, y la condición humilde de esos empleados no es una razón para que se abuse de ellos.

El Gobierno provincial, que tan intransigente se muestra en cobrar los impuestos, debería dar el ejemplo a los contribuyentes, pagando a su vez sus acreedores religiosamente; no lo hace, porque sabe que mientras él puede hacer uso de la vía de apremio contra sus deudores, nadie se atreverá jamás a exigirle el pago en vía judicial, porque... el campesino de Sans Souci decía que en Berlín había jueces, pero parece que aquí no estamos en Berlín. Elevamos, pues, nuestra protesta, con tanta mayor razón que la mayoría de esos empleados que desde dos meses están esperando la recompensa debida a sus trabajos, son extranjeros que han venido aquí atraídos por la propaganda sin conciencia que se hace en Europa, y principalmente en España, y que ahora se aperciben de su error, ¡ay, demasiado tarde!

¿Hasta cuándo deberán sufrir nuestros connacionales?

(*Diario Español*, Buenos Aires, febrero 1916.)

# BANCO ESPAÑOL DEL RIO DE LA PLATA

ESTABLECIDO EN 1886

**Casa matriz: BUENOS AIRES**

Sucursales: 58 en la República Argentina; además en Montevideo (República O. del Uruguay), Río de Janeiro, San Pablo y Santos (Brasil), y en Europa: Barcelona, Bilbao, Coruña, Génova, Hamburgo, Londres, Madrid, París, San Sebastián, Valencia y Vigo.

|                                                           | Pesos moneda legal. |        | Pesetas oro.   |
|-----------------------------------------------------------|---------------------|--------|----------------|
| Capital suscrito .....                                    | 100.000.000,00      | o sean | 220.000.000,00 |
| Capital integrado al 30 de junio de 1915 .....            | 97.878.000,00       | »      | 215.881.000,00 |
| Fondo de reserva y previsión al 30 de junio de 1915 ..... | 47.580.241,60       | »      | 104.506.581,52 |
| Prima a recibir sobre las acciones no liberadas .....     | 278.000,00          | »      | 2.801.040,00   |

**SUCURSAL DE MADRID: ALCALÁ, 31.—TELÉFONO 1.637**

**HORAS DE OFICINAS: DE 10 A 2**

**INTERESES QUE SE ABONAN HASTA NUEVO AVISO**

|                                                             |       |                |
|-------------------------------------------------------------|-------|----------------|
| En cuenta corriente a la vista .....                        | 1     | por 100 anual. |
| Depósitos a tres meses fijos .....                          | 2 1/2 | »              |
| Depósitos a seis meses fijos .....                          | 3 1/2 | »              |
| Depósitos a mayor plazo .....                               |       | Convencional.  |
| En Caja de Ahorros, con libreta, hasta 10.000 pesetas ..... | 3     | por 100 anual. |

Para esta clase de depósitos, y a fin de fomentar el ahorro por acumulación de pequeñas cantidades, esta Sucursal tiene a disposición de sus clientes el servicio de huchas (alcancías) cuya entrega efectiva mediante un primer ingreso de siete pesetas.

Sobre las cantidades que retiradas de la hucha (alcancía) se ingresen en cuenta, operación que puede realizarse en cualquier tiempo, a voluntad del imponente, se abonan intereses al tipo indicado de 3 por 100 anual.

El imponente sólo podrá disponer del referido ingreso inicial de siete pesetas contra devolución de la hucha (alcancía) que se hubiere entregado.—**Cajas de alquiler para la guarda de títulos, valores, documentos, alhajas, etc.**

Se previene a los señores accionistas que, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 22 de los Estatutos de esta Sucursal y de los depósitos en custodia de acciones de este Banco, sin comisión ni gasto alguno para sus propietarios.—*Madrid 30 junio 1915.*

# EL ESTADO ACCIONISTA y el monopolio de la emigración

Roma 1.º de marzo 1916

El ilustre profesor y ex diputado M. Pantaleoni publica un notable artículo sobre el *Estado accionista y el monopolio de la emigración*, que considero de gran interés para España, donde pueden encontrar aplicación las críticas y los proyectos del Sr. Pantaleoni; y con este motivo remito a ustedes un extracto del notable trabajo que, seguramente, tendrá partidarios también en España entre las personas que se dedican al estudio de estos asuntos.

En ocho años, de 1903 a 1913, dice el Sr. Pantaleoni, han sido transportados más de un millón y medio de emigrantes bajo bandera italiana (1.523.833) y de un millón bajo bandera extranjera (1.023.833).

Este transporte de dos millones y medio de emigrantes ha producido a la bandera italiana, en ocho años, un ingreso bruto de más de 800 millones de liras (809.133.787), y a la bandera extranjera más de 189 millones (189.410.833).

En una palabra: dos millones y medio de emigrantes han pagado, en ocho años, cerca de 800 millones a compañías de navegación, o sea 319.000 emigrantes al año han pagado más de 62 millones al año, como término medio, a compañías de navegación.

Limitándonos solamente a la emigración transoceánica de bandera italiana, diremos que 171.000 emigrantes han pagado cada año, y durante ocho, una media de 89 millones anuales a las compañías de navegación de bandera italiana.

Es sabido que cada año hay una emigración clandestina de unos 25.000 emigrantes, que pagan, en media, 200 liras por el viaje, lo cual significa un ingreso de cinco millones al año. También es sabido que la emigración italiana transoceánica es en gran parte temporal, produciendo a las compañías muchos millones por los viajes de retorno que no vamos a tener en cuenta aquí.

Las compañías que se dedican al transporte de emigrantes ganan, generalmente, el 50 por 100 del precio del billete. Afirmamos, pues, que sobre el transporte de 171.000 emigrantes, al año, las compañías han ganado un beneficio neto de cerca de 20 millones anualmente. De este beneficio neto, el Comisariato de emigración cobra cerca de 1.868.000 liras, porque cada emigrante paga, al embarcar, una contribución de ocho liras, destinada al Comisariato. Por consiguiente, quedan para las compañías 18 millones de utilidad neta al año.

Veamos la importancia que tiene esta cifra.

Las cinco más importantes compañías de bandera italiana tienen 83 vapores con 230.000 toneladas, que equivalen a 85 barcos de 8.575 toneladas cada uno.

Nos referimos a la *Navigazione Generale*, con 11 vapores y 80.001 toneladas; al *Lloyd Italiano*, con seis vapores y 80.450 toneladas; a la *Italia*, con ocho vapores y 46.968 toneladas; al *Lloyd Sabauda*, con cuatro vapores y 23.109 toneladas. El capital global de estas sociedades, sin los fondos de reserva, es de 112 millones de liras, y añadiendo estos fondos, el capital se eleva a 180

millones; los dividendos globales, en 1913, han sido de unos 10 millones de liras.

Por consiguiente, los 18 millones de beneficios netos producidos por los emigrantes transportados bajo bandera italiana, importan casi el doble del dividendo total de las cinco compañías que hemos nombrado.

De esto se deduce que si el Estado concediera el monopolio de transporte de emigrantes a la bandera italiana, el monopolio produciría un beneficio neto de unos 20 millones, probablemente 25 millones que, capitalizados con un coeficiente de 10, representan un valor capital de 200 a 250 millones, los cuales son más que suficientes para construir una flota mayor que la flota de las antedichas cinco compañías.

No hay que pensar en el Estado como propietario y gerente de una flota, siendo notoria su incapacidad industrial y comercial. Pero se puede tomar seriamente en consideración la conveniencia para el Estado, por medio del Comisariato de la Emigración, de hacerse entregar por las compañías arrendatarias de los servicios de emigración, un número de acciones de aportación liberadas, equivalentes al capital que representan los beneficios producidos por el monopolio. Hasta se podría suprimir el impuesto de ocho liras por emigrante en favor del Comisariato, convirtiéndolo en mayor aportación de beneficio neto, y, por consiguiente, de capital aportado.

De este modo, cointeresándose el Estado en una o más sociedades arrendatarias del monopolio de la emigración, lograría grandísimos beneficios, no de índole fiscal, sino puramente comercial e industrial, y se fomentaría notablemente la construcción de una flota verdaderamente nacional.

La bandera italiana transporta ahora los  $\frac{1}{3}$  de los emigrantes italianos;  $\frac{1}{3}$  se la escapa. Si computáramos también los años 1911 y 1915, que hemos excluido de nuestros cálculos, el 6 por 100 se ha embarcado bajo bandera extranjera. Las cifras de la clasificación de los transportes de emigrantes durante los últimos diez años son las siguientes:

|                        |                       |
|------------------------|-----------------------|
| Bandera italiana ..... | 1 673.993 emigrantes. |
| » alemana.....         | 405.907 »             |
| » inglesa.....         | 366.227 »             |
| » francesa.....        | 293.809 »             |
| » española.....        | 19.738 »              |
| » austro-húngara...    | 9.835 »               |
| » belga.....           | 3.651 »               |

El total de los emigrantes transportados en la última década ha sido 2.737.170; de los cuales, la bandera italiana ha transportado 1.673.993, y la bandera extranjera 1.063.182...

\*\*\*

El Comisariato de la Emigración ha concedido 12 patentes para el transporte de emigrantes durante el año 1916, y solamente para los barcos que las compañías tienen disponibles para el tráfico migratorio.

La patente ha sido concedida a las siguientes siete compañías italianas: *Navigazione Generale*, *La Veloce*, *Lloyd Italiano*, *Lloyd Sabauda*, *Italia*, *Transatlantica Italiana*, *Siculo Americana* y a las siguientes cinco extranjeras: *White Star Line* y *Anchor Line* (inglesas), *Cyprian Fahre* y *Transports Maritimes* (francesas), *Transatlantica Española*.—C.

## El naufragio del "Príncipe de Asturias"

La marina mercante española ha sufrido un rudo golpe con el naufragio, ante las costas del Brasil, del gran trasatlántico *Príncipe de Asturias* de la Sociedad Pinillos, Izquierdo y Compañía de Cádiz.

Muchas han sido las víctimas de este naufragio, y en su mayor parte emigrantes.

De todos los grandes naufragios de estos últimos años, éste es el único que se presenta envuelto en una nube de misterio: un telegrama publicado por los diarios de la mañana anunció el desastre, y luego fueron llegando otros telegramas, breves, con escasos detalles del naufragio, con nombres de pasajeros, nombres y número de víctimas.

El barco se hundió en cinco minutos... el pasaje dormía... la catástrofe fué horrorosa.

¿Quién no recuerda los naufragios de otros grandes trasatlánticos en el Atlántico? ¿Quién no recuerda los larguísimo cablegramas que dieron al mundo entero tantos y tantos detalles sobre aquellas catástrofes del mar, desde el primer minuto de espanto, relatando la maravillosa función de la telegrafía sin hilos al pedir socorro en la soledad del océano, describiendo el hundimiento de los trasatlánticos y el salvamento de los naufragos?...

Nada de todo esto hemos sabido respecto al naufragio del *Príncipe de Asturias*. Dicen que se hundió en cinco minutos; ¿cómo pudieron saltar al agua las embarcaciones de salvamento en cinco minutos? ¿Cómo funcionó la telegrafía sin hilos?

Ninguna de estas palabras nuestras envuelve críticas ni censuras; no hacemos más que preguntas y comparaciones, porque es verdaderamente impresionante la falta de detalles de este naufragio.

Y, desde luego, ninguna crítica ni ninguna censura, ni ninguna responsabilidad por esta gran catástrofe, puede alcanzarse a la Sociedad Pinillos, Izquierdo y Compañía, propietaria y armadora del buque naufragado.

Nosotros preguntamos y comparamos, por deseo de conocer, no por ánimo de crítica ni de censura.

También convendría saber lo que el Consejo Superior de Emigración ha hecho en favor de los pobres emigrantes naufragos, porque la prensa, nada, absolutamente nada ha dicho de las gestiones del Consejo para socorrer a aquellos desgraciados.

Es muy lamentable, lamentabilísimo, que no se haya aún publicado la lista de los supervivientes de la catástrofe, para tranquilizar a tantas familias:

¿Por qué no se publica esa lista?

¿Qué se espera para publicarla?

Los minutos son años en tales momentos de angustia para los padres, los hermanos, las mujeres, los hijos, los familiares de los naufragos!

Reciba la Casa Pinillos, Izquierdo y Compañía nuestro pésame más sentido y más sincero por la pérdida de su hermoso trasatlántico, que es un título de la marina mercante y un luto nacional.

Descansen en paz los que en el fondo del mar han encontrado la tumba, y sus familias reciban, con nuestro testimonio de dolor, el homenaje de nuestra simpatía.

## BANCO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

|                                        |             |
|----------------------------------------|-------------|
| Capital autorizado. \$                 | 125.000.000 |
| Capital emitido. »                     | 50.000.000  |
| Capital emitido sección hipotecaria. » | 25.000.000  |
| Capital realizado. »                   | 62.098.570  |
| Fondo de reserva. »                    | 5.946.852   |

Casa matriz: La Plata; Casa de Buenos Aires: San Martín, 133 39 y Bartolomé Mitre, 455.

Cincuenta y siete sucursales en la Provincia de Buenos Aires.

Agencias en la Capital federal: Núm. 1, calle Bernardo de Irigoyen, 920; Núm. 2, calle Santa Fe, 1899, esquina Río Bamba; Núm. 3, Cabildo, 2091 (Belgrano); Núm. 4, Pueyrredon 181 (Once de Septiembre).

Corresponsales en los demás pueblos de la provincia y en los principales puntos del interior de la República y territorios nacionales, y en las más importantes plazas comerciales del exterior: en Europa, Estados Unidos de América, México, Panamá, Cuba, Costa Rica, Guatemala, San Salvador, Venezuela, Colombia, Perú, Chile, Bolivia, Uruguay y Paraguay.

Tiene corresponsales y gira sobre todos los puntos de España y los de Francia e Italia que tienen oficina pos al.

El Banco se ocupa de toda clase de operaciones bancarias: Descuentos, cauciones, recibe depósitos, abre cuentas corrientes, emite giros y cartas de crédito. Se encarga de cobranzas de documentos, cupones y cuotas de terrenos, de administraciones generales y de propiedades. Hace préstamos con garantías hipotecarias, con anotaciones, en efectivo.

### TASAS DE INTERÉS

#### Depósitos

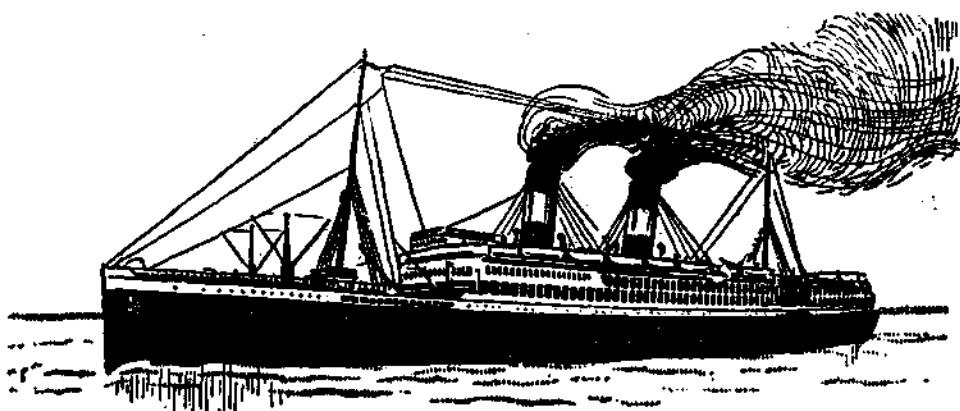
|                                                        |         |
|--------------------------------------------------------|---------|
| Depósito en c/a. moneda legal. 10 días. »              | %       |
| Caja de ahorros. hasta 10.000 \$ después de 60 días. » | 4 %     |
| Con libretas a 90 días, renovables, hasta 20.000 \$. » | 4 %     |
| Depósitos a plazo fijo a 30 días. »                    | 2 %     |
| Depósitos a plazo fijo a 60 días. »                    | 3 %     |
| Depósitos a plazo fijo a 90 días. »                    | 3 1/2 % |
| Mayer plazo. »                                         | Convenc |

#### Calcular

|                                |     |
|--------------------------------|-----|
| Por adelantos en c/a. »        | 9 % |
| Buenos Aires, Octubre de 1915. |     |
| Wladimir Maffei, Gerente.      |     |

## Españoles emigrantes,

orlad a vuestros hijos en el culto  
y en el amor hacia España.



# Barcelona · SUD · CENTRO AMÉRICA

Con trasatlánticos de doble hélice que llevan aparato Marconi ultrapotente ~ Servicio de lujo tipo grand hôtel ~ periódico diario del Atlántico ~ Orquesta ~ Cinematógrafo.

NAVIGAZIONE  
GENERALE

**N · G · I**

LLOYD  
ITALIANO

ITALIANA GENOVA

LA VELOCE

## SUD AMÉRICA EXPRESS

Servicio semanal de lujo, rapidísimo ~ Salidas de Barcelona Todos los Jueves para Buenos Aires con escalas en RIO JANEIRO o SANTOS

## CENTRO AMÉRICA POSTAL

Servicio de la Sociedad LA VELOCE Salidas mensuales periódicas de Barcelona para COLÓN y los principales puertos de la AMÉRICA CENTRAL

PARA NORTE AMÉRICA SERVICIO SEMANAL DE GENOVA, NÁPOLES, PALERMO (NEW-YORK - PHILADELPHIA - BOSTON)

Agentes en Barcelona: I. Villavecchia y C., Rbla. Sta. Mónica, 7

Despacho de pasajes de Primera y Segunda clase

Pasajes de 3.ª y carga: PARÉS Y C., Santa Mónica, 12 bis. 3.ª, BARCELONA

Agencia en Madrid: Pedro Ramognino, Alcalá, 47