

El ferrocarril del diablo

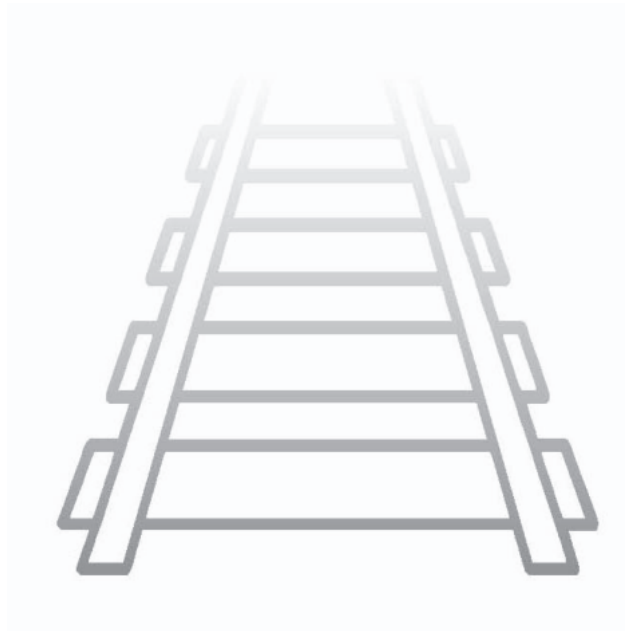


Blanca Azcárate Luxán
José Julio Rodríguez Hernández

El ferrocarril del diablo

La odisea de los trabajadores españoles en la selva amazónica según la memoria del viaje a Brasil del inspector de emigración Leopoldo D'Ozouville en 1912

Blanca Azcárate Luxán
José Julio Rodríguez Hernández



Catálogo de publicaciones de la Administración General del Estado:
<https://cpage.mpr.gob.es>



© Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones
Autores: Blanca Azcárate Luxán y José Julio Rodríguez Hernández

Edita y distribuye: Dirección General de Migraciones
<https://ciudadaniaexterior.inclusion.gob.es/>

NIPO: 121-22-026-2
Diseño y maquetación: Solana e hijos, A.G., S.A.U.

La información y opiniones contenidas en este documento son responsabilidad de sus autores/as y no necesariamente reflejan la posición oficial del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones.

CRÉDITOS DE LAS ILUSTRACIONES:

Se ha hecho lo humanamente posible a fin de localizar y mencionar a los propietarios de derechos de autor de las imágenes utilizadas en este libro, y la editorial tendrá sumo placer en rectificar cualquier posible omisión en futuras ediciones. Las fotografías a doble página que preceden a los capítulos del libro, así como aquéllas en otras páginas en que no se indica lo contrario, son obra del fotógrafo Dana B. Merrill y fueron tomadas entre 1909 y 1912 para el libro “Wiews of the Estrada de Ferro Madeira e Mamore Amazonas & Matto Grosso, Brazil S.A.”. Pertenecen a la Colección del Museu Paulista de la Universidad de Sao Paulo.

Para Alba, Lucas y Luisa

Al fin de cuentas, en aquellos lejanos años llegaban al Brasil innumerables grupos de inmigrantes. La mayoría oriundos de las penínsulas Ibérica e Itálica. Con seguridad, mientras cruzaban el Atlántico en barcos sucios y fétidos, intercambiaban impresiones, sueños y temores.

NÉLIDA PIÑON
La república de los sueños

Por entonces se trabajaba el caucho negro tanto como el “siringa”, llamado “goma borracha” por los brasileños; para sacar éste, se hacen incisiones en la corteza, se recoge la leche en petaquillas y se cuaja al humo; la extracción de aquel exigía tumbar el árbol, hacerle lacraduras de cuarta en cuarta, recoger el jugo y depositarlo en hoyos ventilados, donde lentamente se coagulaba. Por eso era tan fácil que los ladrones lo traspusieran.

JOSÉ EUSTASIO RIVERA
La vorágine

Los chinos trabajan en la tala, y van avanzando selva adentro. Los alemanes cuidan el servicio de explanación. Los barbadianos se encargan de colocar los raíles. Los españoles, procedentes del servicio represivo colonial en Cuba, sirven como capataces y forman el servicio de seguridad. Cada hombre tiene su trabajo definido y la jornada es de once horas, con derecho a una pausa a mediodía, para comer. Pero el aspecto de cada hombre es el mismo, independientemente de su nacionalidad. Todos van igualmente andrajosos, esqueléticos, decrépitos como internados en un campo de trabajos forzados.

MÁRCIO SOUZA
Mad María

Cada travesía de ese ferrocarril cuesta la vida de un hombre... Necesitaban cada vez más hombres, porque los hombres morían siempre y precisaban hombres nuevos para reemplazarlos.

VICKI BAUM
El árbol que llora

Índice

Introducción.....	11
1. La misión	17
2. Brasil no es el paraíso.....	23
3. En el vapor <i>Amazon</i>	35
4. Reflexiones sobre la emigración.....	43
5. En Río de Janeiro	51
6. La mirada brasileña.....	59
7. Escala en Recife: el inspector apócrifo	71
8. En Belém	81
9. La odisea del <i>Amanda</i>	89
10. Por el Amazonas en el <i>Hilary</i>	97
11. El comercio de la borracha.....	107
12. La fiebre del caucho y los crímenes del Putumayo.....	115
13. En Manaos	131
14. El estado de Amazonas y el río Madeira	137
15. Robar a los muertos	149
16. La línea férrea Madeira-Mamoré	157
17. El sistema de recluta	169
18. A bordo del <i>Justo Clermont</i>	177
19. El sindicato Farquhar	185
20. En Porto Velho, “la ciudad de la <i>Company</i> ”	195
21. En el ferrocarril del diablo	205
22. El relato de Canella	219
23. El hospital de Candelaria	229
24. El banquete que no pudo ser.....	239
Final	245

Introducción

En octubre de 1912, el inspector de emigración en viaje Leopoldo D'Ozouville de Bardou y Cruz Alvarez recibió instrucciones del Consejo Superior de Emigración para investigar la situación de los trabajadores en las obras de la vía férrea de Madeira a Mamoré, cuya empresa constructora, la *Madeira Mamoré Railway Company*, había sido denunciada ante el Consejo por tratar con crueldad a los obreros españoles.

La *Estrada de Ferro Madeira-Mamoré*, con una longitud de 366 kilómetros, se había construido en tres fases, de 1871 a 1912, para unir Porto Velho, capital del estado de Mato Grosso (hoy Rondonia) con el municipio de Guajará-Mirim, en la frontera entre Brasil y Bolivia. En el momento de la encomienda inspectora, por tanto, las obras en dicho tramo de vía ya habían finalizado, mas como estaba previsto proseguir el trazado de la línea en otras direcciones, con la presencia también de operarios españoles, tenía sentido conocer las vejaciones del pasado para prevenir los abusos en el futuro.

D'Ozouville viajó hasta la Amazonia, recorrió la línea del ferrocarril y presentó, bajo el título *Un viaje al Brasil*, una extensa memoria que fue publicada en el Boletín del Consejo Superior de Emigración, dividida en 25 capítulos y en tres entregas (Año VII, números 77, 78 y 79, de octubre, noviembre y diciembre de 1915). En ella relata sus vivencias e impresiones y recopila una extensa y detallada información “que lejos de tener por finalidad el descrédito del Brasil como país receptor de emigración, sirviera para que, puestos de acuerdo ambos gobiernos, llegaran a soluciones prácticas que mejoraran las condiciones de vida de nuestros compatriotas.”

Durante la preparación de *Pasajeros de tercera clase*, el libro dedicado a los informes de viaje del cuerpo de Inspectores de la emigración en viaje realizados entre 1909 y 1931, los autores pudieron comprobar que, respecto de la emigración al Brasil, la habitual actividad de control y tutela de los inspectores, centrada sobre todo en la vigilancia en los puertos y en la protección del emigrante durante la travesía, toma otro rumbo y sigue al emigrado en el país de destino, para mostrar la situación de los trabajadores españoles en las haciendas cafeteras y en las labores de construcción de las líneas férreas del vasto interior amazónico, la Madeira-Mamoré de modo singular.

Sin embargo, por el propio objeto de aquel libro, quedaba fuera de foco esta otra cara de la emigración española al Brasil, la de las penalidades de los empleados en la construcción del ferrocarril, pues ya suficiente espacio ocupaba la descripción de la mísera existencia de los colonos en las *fazendas* y toda la cohorte de abusos, engaños y humillaciones dispensada por los patronos y sus secuaces durante su llegada y estancia en los lugares de trabajo.

Así fue germinando la idea de dar protagonismo singular a la memoria presentada por D´Ozouville sobre ese siniestro y olvidado episodio de la presencia de españoles en la construcción del ferrocarril amazónico y contextualizarla en el marco histórico, normativo, económico y migratorio de la época, sin olvidar que el viaje tuvo lugar entre 1912 y 1913, es decir, dos años antes de la fecha de publicación del informe, que no llegó hasta la página impresa hasta 1915, durante el paréntesis de las inspecciones derivado de la parálisis de los movimientos migratorios trasatlánticos y en general de la actividad marítima que trajo consigo la Primera Guerra Mundial.

Son numerosas las publicaciones (folletos, estudios, investigaciones, ensayos, tesis, artículos, blogs, etc.) dedicadas a la inmigración brasileña y a la emigración española al Brasil; también es abundante el material documental (literario y audiovisual) dedicado a la construcción del ferrocarril de la selva amazónica y a sus promotores. Si alguna originalidad tiene este libro es el prisma desde el que se contemplan ambos acontecimientos históricos: la memoria del viaje de un inspector de emigración al “corazón de las tinieblas” en los mismos días en que tan dramáticos hechos acaecían o acababan de ocurrir, con la loable voluntad de mejorar las condiciones de vida de sus compatriotas emigrados.

Todo el entramado de empresas, magnates, explotación laboral, corrupción y muerte que rodea la construcción del *ferrocarril del diablo* es un caso modélico del llamado capitalismo de extracción de materias primas en que se fundamentó (y aún hoy lo sigue haciendo en buena medida) la economía de muchos países de América Latina: el cobre en Chile, el café en Colombia y en Brasil, la plata en Perú y el caucho (la *borracha*) en el Amazonas.

En esos *capangas*, sicarios al servicio de la férula de los patronos que vigilaban a colonos y trabajadores para evitar su fuga, es posible ver también el germen de la violencia al servicio de empresas y patronos, carteles de malhechores de todo signo y partidos y gerifaltes políticos que ha protagonizado durante décadas la vida cotidiana de muchos países americanos.

Esta aproximación a la historia de esos españoles que dejaron su sudor, su salud y, en muchos casos, su vida en la selva amazónica supone al mismo tiempo la recuperación de un episodio escondido entre los pliegues de la odisea migratoria de principios del siglo XX y una reflexión sobre los orígenes de algunos de los problemas de la actualidad, en Brasil y en otros lugares del globo.





Salida de Vigo, 4 de noviembre de 1912

Travesía en el vapor *Amazon* del 4 al 18 de noviembre

Llegada a Río de Janeiro, 18 de noviembre

En Río de Janeiro, del 18 de noviembre al 4 de diciembre

De Río de Janeiro a Recife en el vapor *Amazon*,
4 de diciembre

En Recife, del 5 al 13 de diciembre

De Recife a Belém en el vapor *Olinda*,
del 13 al 18 de diciembre

En Belém, del 19 al 22 de diciembre

Salida de Belém a Manaus por el Guajará y el
Amazonas en el vapor *Hilary*, el 22 de diciembre

En Manaus, del 26 de diciembre de 1912 al 4 de enero de 1913

De Manaus a Porto Velho por el río Madeira en el
Justo Clermont, del 4 al 10 de enero

Salida de Porto Velho en el ferrocarril del diablo el
12 de enero de 1913

Llegada a Puerto Palmira, 14 de enero

Regreso en tren desde Guajará-Mirim y estancia en
Porto Velho, del 15 al 23 de enero

De Porto Velho a Manaus por el río Madeira,
del 23 al 27 de enero

Regreso de Manaus a Río en el vapor *Lloyd Brasileño*,
sin indicar fecha

Retorno a España y llegada al puerto de Barcelona, sin indicar fecha

1

La misión

Madeira-Mamoré: Estas dos solas palabras representaban toda clase de horrores, y por remate y contera, una muerte segura.

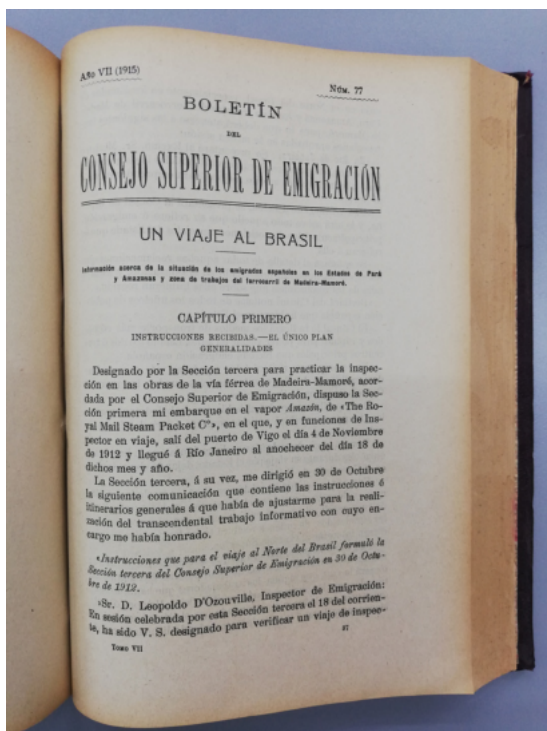
LEOPOLDO D´OZOUVILLE, *Un viaje al Brasil*

Entre los meses de noviembre de 1912 y febrero de 1913, el inspector de emigración D. Leopoldo D´Ozouville de Bardou y Cruz Alvarez viajó hasta la frontera entre el estado brasileño de Mato Grosso y Bolivia, a 8.500 kilómetros de distancia de Madrid, con el fin de dar cuenta al Consejo Superior de Emigración de la situación de los trabajadores españoles contratados para las obras del ferrocarril Madeira-Mamoré en la selva amazónica.

Las instrucciones que la sección tercera del Consejo dicta el 30 de octubre de 1912 al inspector para “la realización del transcendental trabajo informativo” en el norte del Brasil no pueden ser más explícitas, sobre itinerarios y cometidos: debía visitar los estados de Pará, Amazonas y la zona de trabajos del ferrocarril Madeira-Mamoré; recabar en Belém información sobre las quejas presentadas por los trabajadores españoles; visitar los centros que reciben emigración española, hablar con los españoles más “caracterizados” y tomar nota de sus reclamaciones; entrevistarse con los establecidos en Manaus y en los puertos del Amazonas donde haga escala; y, una vez llegado a la zona de trabajos del ferrocarril, recorrer la línea férrea “deteniéndose en todos aquellos campamentos de obreros en donde pudiera recoger noticias interesantes sobre su viaje” y en especial, en los hospitales y almacenes de víveres de la Compañía.

Todo ello, con objeto de elaborar una memoria para la mentada sección tercera, cuyo presidente, y firmante de tan precisas instrucciones, Manuel González Hontoria, era a la sazón subsecretario y sería más tarde ministro de Estado, senador vitalicio y miembro de la Real Academia de Ciencias Morales y Políticas.

No sin cierta ironía, el propio inspector señala que, ante una comisión de servicios de la índole de la a él confiada, se encontrarían muchas personas dispuestas a desempeñarla “hasta sin la menor retribución”.



Portada de la edición completa de “Un viaje al Brasil”, publicado antes en tres entregas en el Boletín del Consejo Superior de Emigración.

11 de noviembre.

En 1910 obtuvo el empleo de teniente coronel de artillería, si bien ya se encontraba en situación de excedente en la cuarta región militar, según consta en el Diario oficial del Ministerio de la Guerra del martes 22 de noviembre de ese año. El 17 de febrero de 1918, en el mismo Diario, se dispone “que el teniente coronel de Artillería, en situación de excedente en esa región, que desempeña el cargo de inspector de emigración en la misma, don Leopoldo D’Ozouville y Cruz Alvarez, quede en situación de supernumerario sin sueldo en dicha región. Más tarde ascendió a coronel y en 1920 se le premió con la Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo, pasando después a la reserva¹.

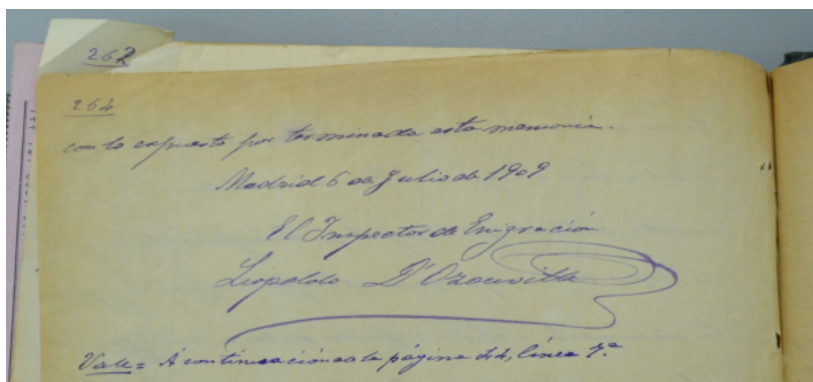
¿Y quién es el inspector designado por el Consejo en su sesión del 18 de octubre para tal misión y que formula esta atinada observación?

Nacido en Oviedo el 23 de julio de 1862, Leopoldo D’Ozouville ingresó a los 15 años como alumno en la Academia de Artillería y, tras finalizar sus estudios con brillantez en 1882, desempeñó a lo largo de su carrera militar diversos empleos, primero en las colonias españolas de ultramar (en Cuba, Puerto Rico y Filipinas), hasta su regreso a la península en 1897. Más tarde estuvo destinado en Barcelona y en Ceuta, donde sus estudios de fortificación y artillado le hicieron merecedor de la Cruz de primera clase del Mérito militar con distintivo blanco.

Tras participar en el concurso abierto el 10 de julio de 1908, el comandante de artillería D. Leopoldo D’Ozouville y Cruz es nombrado para cubrir una de las plazas de inspector de emigración “con el haber anual de 5.000 pesetas”, por Orden del Ministerio de Gobernación de 10 de noviembre de 1908, publicada en el número 316 de la Gaceta de Madrid, de

¹ Macías Martín, Francisco y José M. Castellano Gil (1990): “Anotaciones en torno a un informe de inspección en viaje: los vampiros de la emigración”. En: *Cuadernos de Investigación Histórica nº 13, 1990*, Seminario Cisneros de la Fundación Universitaria Española.

En el Diario Oficial del Ministerio de Marina de 5 de julio de 1924 se publica una Real Orden de la Presidencia del Directorio Militar (Miguel Primo de Rivera) en la que se nombra a Leopoldo D'Ozouville miembro de una comisión técnica destinada a informar el proyecto de reforma del Consejo Superior de Emigración.



Firma de D'Ozouville.

Como inspector de emigración, el primero de los informes de Leopoldo D'Ozouville para el Consejo de Emigración data de 1909 y relata su viaje en el buque *Tomaso de Savoia*; el último, la memoria del viaje en el vapor *Toledo*, es de 1924. Es el único inspector de las primeras promociones (los nombrados en 1908) que sigue viajando e informando después de la Primera Guerra Mundial. Precisamente, durante el obligado paréntesis que la guerra impuso a la navegación y a la emigración, D'Ozouville aprovechó para escribir *Un viaje al Brasil* y un texto fundamental sobre la actividad inspectora y la protección de los emigrantes: *La tutela del emigrante español*.

En este texto esencial para comprender el entorno en que se desenvolvía la emigración en aquellos tiempos acuña D'Ozouville el apodo de “vampiros de la emigración” para calificar a quienes chupan los parcos ahorros de los emigrantes en las mismas aldeas donde los enganchaban, en las posadas del camino a la costa, en el puerto mientras se esperaba el embarque, durante la travesía y hasta en el lugar de destino, si todo el saqueo anterior aún dejaba algo de dinero en la bolsa del emigrante.

De su empleo y desvelos como inspector, D'Ozouville extrae una máxima que traslada a sus informes: “En emigración e inmigración, como en la mayor parte de los problemas sociales, son las circunstancias del momento las que únicamente deben señalar las orientaciones y líneas de conducta que deben seguirse; empeñarse en ejecutar las cosas a toque de clarín o sujetándolas siquiera á número y medida, sería altamente temerario”.



Árboles y raíles en un tramo de desvío en la línea férrea Madeira- Mamoré.



2

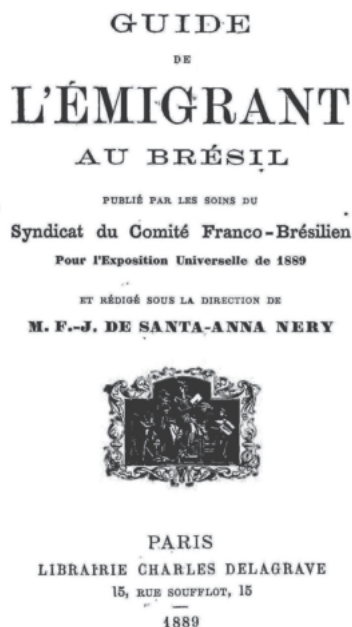
Brasil no es el paraíso

Que Brasil no era el paraíso para los emigrantes españoles no podía ser una sorpresa para el Consejo Superior de Emigración cuando encomienda el viaje a D´Ozouville, ni para el propio inspector, que había hecho escala en puertos brasileños en anteriores viajes.

Ya en 1865, una Real Orden de 12 de enero, bajo el título de *Reglas protectoras de los emigrantes al Brasil*, comienza de un modo tajante:

Enterada la Reina por comunicaciones recibidas en este Ministerio y transmitidas por el de Estado del mal trato que reciben en el Brasil los colonos españoles y del estado deplorable que suelen reducirlos las deudas obligaciones que contraen solemnemente antes de embarcarse en España; considerando asimismo la conveniencia de dictar algunas medidas que remedien, en cuanto sea posible, la precaria situación de aquellos que abandonan su suelo natal en busca de un bienestar, por desgracia ilusorio en la mayor parte de los casos; teniendo en cuenta que no es potestativo en el Gobierno, absolutamente hablando, el impedir que los españoles emigren a otros países con el deseo de mejorar su suerte, si bien es un deber de la Administración el vigilar que no se defrauden las esperanzas de los emigrados garantizándoles en lo posible contra los abusos que intentaren cometer los especuladores contratistas de esta clase de expediciones, que sólo en circunstancias dadas y en comarcas muy determinadas en que abundan la población y escasea el trabajo pueden encontrar disculpa...

En atención a estas graves circunstancias, la Reina Isabel II, entre otras medidas tendentes a limitar la emigración y proteger al emigrante, ordena, cuando el destino sea el Brasil, que “pueda el emigrante romper el contrato si a los seis días de llegar al Imperio” no se lo confirman y ratifican en el punto donde desembarque, que si dicho contrato no se confirma quede sólo obligado a “satisfacer el precio de su manutención y transporte, hasta la tercera



Portada de la Guide de l'émigrant au Brésil, editada en París en 1889

los empleadores²) y de las penosas vivencias descritas por muchos emigrados en sus cartas a familiares y amigos, la prensa de la época fomentaba ese clima proclive a la prohibición gubernativa³.

Sin embargo, mucho efecto no hubo de tener esta prescripción normativa, pues ya desde 1878 comienza a crecer el número de emigrantes al Brasil procedentes de España, alcanzando en la última década del siglo XIX cifras que colocan a los españoles como el segundo colectivo de inmigrantes del país, solamente por detrás de los italianos y por delante incluso de los procedentes de Portugal.

parte de su salario, sin poder abandonar el país hasta haber satisfecho la deuda” y que, una vez desembarazado el colono de sus obligaciones con su contratador, “quede en libertad de proporcionarse la subsistencia como y donde mejor le convenga”.

La mala fama del Brasil como destino de los emigrantes europeos era consecuencia tanto de las deficiencias del sistema de colonización establecido por el Gobierno brasileiro a partir de 1850, como de la mala gestión de los agentes encargados de la recluta de inmigrantes en Europa, atentos sólo a introducir el mayor número posible de personas sin atender a su idoneidad para el trabajo en el lugar de destino, y al interés de otras naciones del continente americano por airear esos desmanes y, de esa manera, atraer a sus territorios a la tan necesaria mano de obra europea.

Sobre la base cierta de innumerables casos de abusos sobre los colonos (fruto en buena parte de la remanente mentalidad esclavista de

² La esclavitud fue oficialmente abolida en Brasil por la Ley Áurea, el 13 de mayo de 1888, firmada por la princesa Isabel, regente del Imperio, en nombre de su padre, el emperador Pedro II.

³ Olarán Múgica, María Inés (Ed.) (2013): *La emigración y colonización española en Brasil (1880-1930)*. Madrid.

Con el fin de suplir la escasez de brazos para la agricultura, causada por la dedicación intensiva a la extracción de la *borracha*⁴, los *fazendeiros* del café presionaron a los estados brasileños para desarrollar una política de atracción de la inmigración mediante pasajes subvencionados y el reclutamiento de familias de campesinos procedentes de Europa “habitados al cultivo de las tierras y al trabajo en el campo”.

El estado de São Paulo, por ejemplo, adjudicó a la compañía *Fioritta & Cia* la recluta de 40.000 inmigrantes italianos y a la agencia *José Antunes dos Santos & Cia* se le encomendó la contrata de 20.000 inmigrantes europeos, de los que una cuarta parte (5.000) procederían de Alemania, Bélgica, Suecia y Dinamarca, otra cuarta parte de Portugal (5.000) y la otra mitad (10.000) serían españoles, procedentes sobre todo de Galicia, País Vasco, Navarra, Andalucía y Extremadura⁵.

En este contexto, el gobierno brasileño abrió dos oficinas de reclutamiento en Europa, uno en España (Barcelona) y otro en Francia (París), dedicadas a divulgar la realidad política y social de Brasil, las posibilidades económicas de la región amazónica y hasta las costumbres cotidianas de la ciudad de Manaos, con el ánimo de seducir a los potenciales migrantes a cambiar de vida.

En Francia, el paraense Frederico José de Santa-Anna Nery (1849-1901) publica por encargo del Comité franco brasileño para la exposición universal de París de 1889, una *Guide de l'émigrant au Brésil*⁶ donde se afirma que los emigrantes no deberían preocuparse por la acogida en tierras tan distantes, pues “todos los *estrangeiros* son bienvenidos al Brasil con gran cordialidad, sus derechos respetados y sus relaciones civiles protegidas por leyes muy liberales” y además, arguye la guía, gran número de brasileños hablan o comprenden el español, el italiano o el francés, principales lenguas de Europa.

En España, la publicación *El Pará*, realizada por Francisco Cepeda en 1895⁷, alaba el benigno clima de la región “a causa de las lluvias que caen por la tarde suavizando el calor, recordando *as noites deliciosas* de mayo a septiembre de las ciudades de Madrid y Barcelona”, remarca las raíces latinas y el origen castellano antiguo de la lengua hablada por los brasileños y anima a *fazer a América*. En Madrid, el propio gobierno de São Paulo estableció un Centro de Información Comercial dirigido a la recluta de familias para trabajar en las haciendas del Estado.

⁴ Literalmente significa goma y por extensión látex, caucho.

⁵ Salido López, Pedro (2020): “Emigración a Brasil a principios del siglo XX. El periplo de dos familias santistebanas”. En: *Memoria de Santisteban* (<https://memoria.santisteban.org>)

⁶ Santa Anna-Nery, Frederico José (1889): *Guide de l'émigrant au Brésil*. París: Librairie Charles Delagrave.

⁷ Cepeda, Francisco (1895): *El Pará: Estados Unidos del Brasil*. Barcelona. Tipografía la Académica

Gaceta de Madrid.—Núm. 248 31 Agosto 1910 696

Real Decreto de 1.º de Agosto de 1910 sobre la división de la Dirección de Emigración en la República de Brasil.

REAL DECRETO

A propuesta del Ministro de la Gobernación, de acuerdo con Mi Consejo de Ministros, y con arreglo á lo dispuesto en el artículo 15 de la ley de 21 de Diciembre de 1907,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Desde la publicación de este Decreto, y hasta nueva orden, queda prohibida la emigración de los españoles al Brasil con billete gratuito.

En su virtud, las Compañías navieras autorizadas para el transporte de emigrantes no podrán desde esta fecha celebrar contrato alguno para el transporte gratuito de emigrantes españoles á aquel país, ni los consignatarios expedir billetes en dichas condiciones.

Art. 2.º Los que contravinieren lo dispuesto en el artículo anterior, serán castigados con arreglo á lo preceptuado en los capítulos VI de dicha ley y VII del Reglamento para su ejecución.

Art. 3.º Las Autoridades gubernativas, las Juntas locales de Emigración y los Inspectores de Emigración velarán especialmente por el cumplimiento de lo dispuesto en este Decreto.

Dado en San Sebastián á veintiséis de Agosto de mil novecientos diez.

ALFONSO,
El Ministro de la Gobernación,
Fernando Marías.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 38 del Reglamento orgánico de 11 de Julio del año último, y á propuesta

Página de la Gaceta de Madrid de 31 de agosto de 1910, con el Real Decreto que prohibía la emigración al Brasil

gastos de las prescripciones facultativas. Los contratos con los representantes de las *fazendas* son, sobre el terreno, papel mojado: el trabajo no se paga en metálico sino en vales, válidos solamente en el almacén de la hacienda y entregados con meses de retraso; el maíz que se les permite sembrar por su cuenta sólo puede venderse a los mismos dueños, por el precio que éstos determinan y a cambio de una anotación en la libreta del colono y no en dinero; se imponen multas al arbitrio del administrador por cualquier motivo; las casas son chamizos de estacas entrelazadas con cañas y barro; los terrenos adjudicados a los núcleos coloniales son tan baldíos que ni permiten el arado; la atención en las enfermerías es deplorable; el

Fuese cual fuese el efecto real de la propaganda brasileña y sus agentes europeos, es indudable que el Brasil y la Amazonia ejercieron una potente fascinación y atrajeron a un ingente caudal de emigrantes durante las décadas previas a la Primera Guerra Mundial, ansiosos de alejarse de la pobreza, prosperar y mejorar sus condiciones de vida.

Frente al imán de la propaganda brasileña, los informes oficiales y la negativa visión vertida en la prensa europea dejaron caer su peso sobre las decisiones políticas, y así el 31 de agosto de 1910, fecha muy cercana al viaje de D´Ozouville, la *Gaceta de Madrid* publica un Real Decreto, firmado por Alfonso XIII en San Sebastián el 26 de agosto, con un mandato tajante:

Desde la publicación de este Decreto, y hasta nueva orden, queda prohibida la emigración de los españoles al Brasil con billete gratuito.

La exposición de motivos de esta norma fundamenta la medida en la lastimosa situación de los emigrados españoles en Brasil. Las condiciones del clima, se dice, los hacen víctimas de numerosas enfermedades cuya curación, difícil de por sí, deviene casi imposible por la falta de asistencia médica o por la carencia de recursos para afrontar los

trato a las familias de los colonos en las haciendas es en extremo inhumano; y, cuando por todas estas razones, el colono intenta la huida, a costa de perder lo poco ganado durante su estancia, los *capangas*, centinelas al servicio de los amos, impiden la fuga por las buenas o por la fuerza.

En buena medida, esta norma encuentra su germen en el informe del inspector D. Angel Gamboa Navarro, fechado el 25 de agosto de 1910, donde expone con crudeza las dificultades que sufren los emigrantes españoles al incorporarse a las haciendas de café del estado de São Paulo.

Se trata de una memoria amplia y completa, que comienza presentando una panorámica general de las condiciones climatológicas y de salubridad de la región, para concluir que, aun siendo malas, no son comparables a los abusos y vejaciones que hacen intolerable, y casi desesperada, la situación de los allí inmigrados.

En el estado de São Paulo no hay regiones insalubres como en Pará y Amazonas, escribe Gamboa, “pero tampoco es una especie de paraíso, como en los folletos de propaganda se pretende hacer creer, pues en cuanto a temperatura se registran en invierno, oscilaciones tan bruscas como las que supone pasar en un mismo día desde los 30° a las dos de la tarde a los 0° grados a la madrugada”. Como consecuencia de esto, según los médicos de los poblados y de las haciendas, son bastante frecuentes las pulmonías. También, en algunas comarcas, aparece la enfermedad denominada *ankylostomási*, de muy difícil curación siempre y casi imposible cuando el enfermo no cuenta con los medios de fortuna necesarios, pues su tratamiento exige una rigurosa higiene y una alimentación muy sana y nutritiva. Pero lo que constituye un motivo más serio de preocupación, por lo que a la salud de los emigrados se refiere, “es la extraordinaria propagación del tracoma, pues, aunque está prohibido el desembarque de los atacados de esta terrible enfermedad, hallase ésta tan extendida por todas las haciendas que casi ningún niño se ve libre de ella y muchos adultos la padecen también”⁸.

Estos preocupantes antecedentes sanitarios debían de estar en la mente de D´Ozouville cuando, al embarcarse para Brasil, escribe: “de sobra sabía yo que mi excursión por los estados de Pará, Amazonas y Mato Grosso distaba mucho de ser un viaje de placer”.

⁸ Gamboa Navarro, A (1910): *Situación de los emigrados españoles en el Brasil*. Madrid (ejemplar manuscrito).

LAS CONDICIONES EN LAS FAZENDAS⁹

Tras una larga y penosa travesía hasta el puerto de Santos, en la Hospedería de São Paulo se lleva a cabo la *chamada*: cada emigrante es sometido a un reconocimiento y un interrogatorio encaminados a verificar su calidad de agricultores.

Los administradores o apoderados de los hacendados examinan a los inmigrantes atentamente, ni más ni menos que si aquello fuera un mercado de bestias en que los compradores van buscando las de mejor estampa, y entonces se entabla allí una verdadera competencia en la que cada uno pretende llevarse a las familias más robustas y aptas para el trabajo, (...) y sin más fin que el de satisfacer a cualquier costa la necesidad que tienen de brazos.



Colono enganchado a un rastrillo esparciendo café. Biblioteca MISSM.

⁹ Azcárate, B; Rodríguez, J.J. (2018): *Pasajeros de tercera clase*. Ministerio de Empleo y Seguridad Social. Madrid.

Inmediatamente ratifican allí su compromiso firmando unas papeletas con las cuales se llenan las *cadernetas*, que vienen a ser las cuentas corrientes de los braceros contratados y que se compone de un cierto número de hojas con rayado parecido al que se usa en el comercio para las cuentas corrientes, en el cual se anotan las partidas de cargo o de abono del bracero a quien corresponde y que es entregado al patrono.

Realizado el recuento y la selección de los emigrantes por parte de los patronos, se lleva a cabo el transporte desde la Hospedería hacia las respectivas haciendas, extremando las medidas con el fin de hacer imposible toda comunicación con gentes extrañas a la expedición; la misma vigilancia para evitar la fuga; todo aquello que da a los trabajadores contratados un marcadísimo carácter de cautivos.

Una vez en las haciendas, como no existía por parte del Gobierno brasileño una garantía para ofrecer unas condiciones de trabajo adecuado, el emigrante es objeto de múltiples y constantes atropellos:

La casa que allí se les ofrece consiste generalmente en cuatro paredes formadas por estacas verticalmente clavadas en tierra, formando una especie de enjaretado con varias hiladas de caña entrelazadas horizontalmente con aquellas y un tejado en vertiente, tejido de caña y nipa. (...) Piso, el natural: divisiones interiores, ninguna; enseres, ninguno, ni un mal lecho siquiera.

Las familias han de proporcionarse medios de improvisar los lechos necesarios para el descanso de los individuos que la forman; enseres de cocina y víveres para su alimentación y los útiles necesarios para el cultivo y recolección del café. Todas estas necesidades, así como los servicios de médico y enfermería se descontarán del salario.

Las faenas agrícolas a que se dedican los inmigrantes, remuneradas de distinta forma en cada hacienda, consisten en desbrozar, rozar o arrancar las yerbas que crecen al pie de las plantas de café, esparcir y mezclar con la tierra las hojas desprendidas de los mismos árboles y del maíz sembrado entre ellos y recoger después en la estación propicia el grano de café.

En las haciendas¹⁰, sin excepción alguna, con el más fútil pretexto, se impone fuertes multas a los trabajadores; 200.000 reis sin tomarse el trabajo de manifestar la razón;

¹⁰ Apartado del informe de Gamboa Navarro, A.: *Situación de los emigrados españoles en Brasil* realizado en 1910, titulado "Abuso de los hacendados: condiciones de esclavitud y explotación del emigrante".

50.000 reis por vender maíz a un compañero de trabajo; 100.000 por comprar a otro un cerdo; 5.000 por quedarse enfermo un día en su casa y así por el estilo multas por disparar cohetes, por pasar por un terreno inculto con una carretilla, por celebrar una fiesta, por salirse un cerdo o una cabra del corralillo y por tantas otras cosas cuya insignificancia denota claramente el propósito único de mermar en todo lo posible el mezuquino haber del bracero; haciendo ilusorias todas las ofrecidas ventajas.

Tal estado de cosas, hace, como es natural, que la totalidad de las familias contratadas en las haciendas permanezcan en ellas por necesidad o más bien por la imposibilidad de salir de ellas, no solo por las dificultades, algunas veces insuperables, con que para moverse tiene que luchar toda una familia, sino porque los mismos administradores, en cuanto tienen noticia o siquiera sospecha de que algún colono proyecta marcharse, pone en juego todos los medios, hasta la violencia, para impedirlo, poniendo en movimiento a una especie de matones a quienes en las haciendas se distinguen con el nombre de *capangas*.

Del desigual trato de la justicia hacia emigrantes y patronos, menciona Gamboa estos casos: el salmantino Bernardo Martín Rodríguez fue asesinado por el hacendado José Pinto de un disparo en la espalda, cuando le recriminó, en términos mesurados y prudentes, por haber pronunciado frases injuriosas contra España y contra los españoles. Tras una breve instrucción promovida por la colonia española, a los 23 días de cometido el crimen quedó absuelto libremente el asesino. En cambio, otro español, José Guerrero, lleva en la cárcel mucho tiempo por haber dado muerte al propietario de la hacienda “Taubahú” y a su hijo, después de recibir de ellos amenazas de muerte por reclamarles el pago de su trabajo para ellos, sin que el caso lleve trazas de verse en los tribunales.

En un viaje de inspección realizado por el mismo inspector dos años más tarde¹¹, se corroboró el empeoramiento de las condiciones de vida de los trabajadores españoles y el aumento del abuso de los *fazendeiros*, comprobando “el mismo cuadro de lástimas que presencié cuando hice mi viaje anterior: hablé con Encarnación Zarco, de Almería, tuerta y con el otro perdido de tracoma, salió escapada con su marido hacía cinco meses, porque no les pagaban ni les daban de comer. Julian Gatan, de Cáceres, hacía unos meses que había llegado, falleciendo su mujer de parto sin asistencia médica. Les puso el patrón en la calle sin duda porque sin mujer y con cuatro hijos pequeños no servía para la *fazenda*, viéndose precisado a dejar la recién nacida a una mujer que quedó en la

¹¹ Memoria del viaje realizado a Buenos Aires por el Inspector D. Angel Gamboa Navarro, en el vapor “Manchester City” de la Compañía “Argentina Cargo Line” en 1912.

fazenda y por caridad se hizo cargo de ella. Para qué citar las lamentaciones de los 8 o 10 individuos más que esperaban a la puerta del Consulado la hora de oficina, todas eran parecidas, falta de pago de jornales, malos tratos, falta de asistencia médica y por último y como supremo recurso *fullir* de la *fazenda* cuando podían conseguirlo”¹².

¹² Años después, en 1921, todas las tropelías recogidas por Gamboa son refrendadas por el inspector Fernández Flórez, a quien algunos de los repatriados que conducía el *Brabantia* en su viaje de regreso a España y que procedían de Sao Paulo le confirmaron los abusos de los *fazendeiros* contra los obreros ocupados en las *fazendas*. Informe acerca de un viaje en el vapor “BRABANTIA” por el Inspector en prácticas Antonio Fernández Flórez.



Trabajadores observan el descarrilamiento de vagones góndola en un tramo de la línea.



3

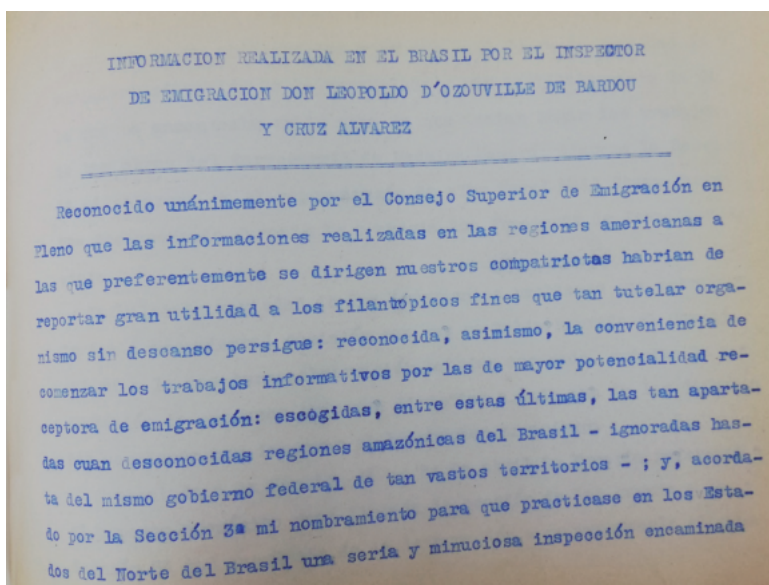
En el vapor *Amazon*

Disciplinado y previsor, en su afán de cumplir el mandato del Consejo, el inspector D´Ozouville llega a Vigo al día siguiente de ordenarse su viaje con el fin de embarcar en el vapor *Amazon*, de la *The Royal Mail Steam Packet Company* (la “Mala Real Inglesa”), que tenía prevista su partida para Río de Janeiro el día 3 de noviembre.

La fuerte nubosidad reinante impidió, sin embargo, la entrada del buque a puerto hasta la madrugada del día 4, por lo que la salida para América del Sur tuvo lugar finalmente a las 10 de la mañana del 4 de noviembre. Este contratiempo al zarpar obligará más tarde al inspector a aplacar los ánimos de una comisión de emigrantes que, entendiendo que la salida se había producido con un día de retraso, exigían la indemnización de dos pesetas previstas en el artículo 118 del Reglamento de desarrollo de la Ley de Emigración de 1907.

Fiel a su oficio, en cuanto el buque abandona el puerto, D´Ozouville inspecciona dormitorios, literas, enfermerías, medicamentos, cocinas, comedores, lavaderos, baños, letrinas, depósitos de agua, ventiladores, escotillas..., sin la abierta obstrucción, pero con la resistencia pasiva, de la tripulación, por ser los comisarios, mayordomos y cocineros los más interesados en mantener una behetría que la ambigüedad de las normas favorece, con el fin de obtener los pingües beneficios que la explotación del pasaje de tercera clase proporcionaba a estos colectivos, como reiteradamente venían denunciando los inspectores de emigración en viaje en sus informes.

La minuciosa revista fue bastante satisfactoria, salvo en dos aspectos que el inspector hace notar en su informe: en dos de los tres grifos para los emigrantes el agua sale demasiado caliente (por no pasar las tuberías por la cámara frigorífica) y los artículos en la cantina se



Página inicial mecanografiada de la memoria de viaje de Leopoldo D'Ozouville en el vapor "Amazon".

agua y sirve la cerveza por vasos “que la mitad son espuma y la mitad otro líquido”. Las altas temperaturas durante la navegación y la falta de agua fresca en los grifos obligan al emigrante a dejar en la cantina parte de los ahorros destinados a sobrevivir al llegar al país de destino. D´Ozouville no puede sino lamentarse de lo poco que puede hacer por ayudarlos y pone por escrito estas palabras: “vienes a tutelar a los emigrantes y a defender sus derechos, y porque no puedes, no tutelas ni defiendes nada”.

También detalla con minuciosidad las cifras de pasajeros del vapor. En Vigo habían embarcado en el *Amazon* 239 emigrantes, 16 de ellos extranjeros, que se sumaban a los 345 procedentes de las anteriores escalas del buque: Southampton, Cherbourg y La Coruña. Para el atento inspector, estas cifras ya reflejan la existencia de ciertas irregularidades, pues el reconocimiento expedido en La Coruña autorizaba al *Amazon* a cubrir 664 plazas completas, si bien el buque disponía de 1.120 literas armadas desde su salida de Inglaterra, lo cual daba idea de la intención de sobrepasar el límite autorizado ya desde el origen. La misma tarde del día 4 de noviembre, en Leixoes, puerto de Oporto, embarcarán 240 emigrantes portugueses. Cuando D´Ozouville confirma que tal número excede la capacidad sobrante del buque, éste ya había izado la escala y estaba presto para zarpar. Al saber que estaba previsto embarcar en Lisboa a otros 300 emigrantes más, el inspector, que, como diligente ingenie-

venden a precios abusivos (al parecer, al decir de los camareros, para compensar los abundantes pagos en moneda falsa o en desuso).

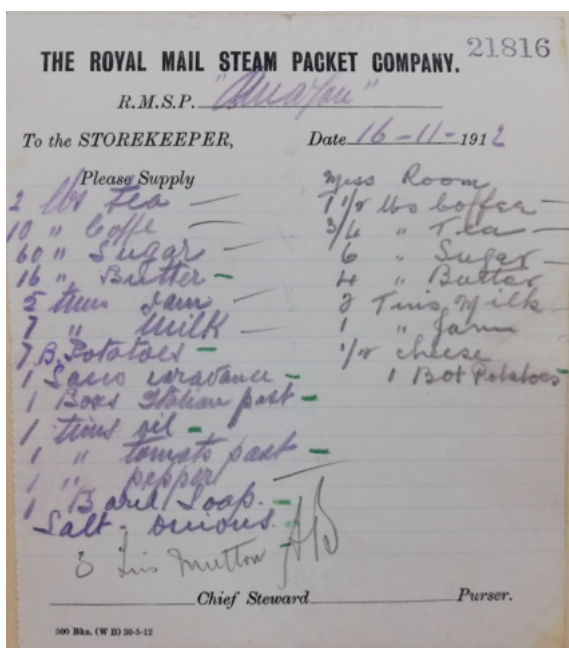
Además de provocar quejas durante toda la travesía, estas dos circunstancias serán objeto de una carta que los emigrantes entregan a D´Ozouville la víspera de la llegada a Río de Janeiro. En ella protestan enérgicamente por el trato inicuo e insolente recibido en la cantina de tercera clase y denuncian que el cantinero, de nacionalidad italiana, les cobra 30 céntimos por un vaso de



Partida de emigrantes desde el puerto de La Coruña, finales del siglo XIX. Foto Ferrer. Archivo de "Carta de España". MISSM.

ro, ya ha cubicado el espacio destinado a la tercera clase, se opone de forma tajante ante el capitán a permitir el embarque de 600 personas más de las autorizadas por el certificado expedido en La Coruña. Finalmente suben a bordo de forma precipitada 335 emigrantes portugueses, sin que el funcionario público pueda hacer nada frente a la voracidad mercantil de la compañía Mala Real Inglesa.

Junto a estos excesos en el pasaje, D'Ozouville se hace también eco del diferente trato dispensado a los pasajeros ingleses respecto al resto de emigrantes: en tanto los 41 ingleses del *Amazon* reciben al día 1,3 libras de café, los 1.118 rusos, españoles y portugueses han de conformarse con 10 libras para todos; mientras los españoles, que habían pagado 251 pesetas por billete, comen en el suelo, los ingleses, a los que sólo se cobran cinco libras y media, comen en el comedor "en buenas y limpias mesas en las que les servían dos platos fuertes de cada comida".



Billete de petición de abastecimiento de la cantina al almacén del "Amazon".

Todas estas vicisitudes y desigualdades de la travesía del Atlántico a bordo del *Amazon*, entre los días 4 y 18 de noviembre de 1912, son relatadas por el inspector con su habitual meticulosidad en el informe que firma en Barcelona a 15 de mayo de 1913¹³. La inusual demora de más de seis meses en reportar su trabajo al Consejo Superior de Emigración se explica por haberse entremetido entre navegación y memoria su periplo por tierras amazónicas, objeto de la crónica titulada *Un viaje al Brasil*, publicada en 1915, durante el obligado paréntesis que la Primera Guerra Mundial impuso a los viajes, a la emigración y a la actividad inspectora.

La memoria del *Amazon* recoge, además, en su prólogo una larga disertación comparativa entre los sistemas de atención al emigrante de Italia y España, destinada a fundamentar un futuro Reglamento del Servicio de Inspección

D´Ozouville considera que los probados abusos y atropellos cometidos por patronos y contratistas en el Brasil con los emigrados en general, y particularmente con los españoles, son responsabilidad de éstos y del escaso celo de los funcionarios subalternos en la ejecución de las órdenes oficiales, pues el propósito que anima al Gobierno federal y a los estatales de Río Grande do Sul, Santa Catharina, Paraná, San Pablo, Minas Geraes y Río de Janeiro, es más bien lograr la prosperidad de las familias emigradas. Y achaca al exiguo espíritu de solidaridad de los españoles, a diferencia de lo que sucede con alemanes, polacos, rusos, holandeses e italianos, el estado de indefensión en que su desunión e idiosincrasia les ha colocado ante los terratenientes y los empresarios explotadores.

En este afán de fomentar el "amor a la sociabilidad" del emigrante español y en no dejarle por más tiempo abandonado a sus propias iniciativas funda D´Ozouville la necesidad de

¹³ *La inspección del Amazon en su viaje a Río de Janeiro*. Informe realizado por el inspector de emigración Leopoldo D´Ozouville de Bardou y Cruz Alvarez, 1913.

M. Sr. D. Leopoldo D'Ozouville
 Inspector de Emigración en su viaje
 oficial a bordo del vapor Amazon
 de la Mala Real Inglesa.

Los abajo firmados pasajeros
 de tercera clase, protestan energicamente
 de la forma en que fueron tratados en
 la Cantina de la 3.ª clase de este
 vapor, el cantinero, que debe ser etíope
 o, aparte de hablar muy poco el español,
 es indigno de ese lugar, porque a los
 pasajeros españoles y portugueses nos trata
 y explota de manera inhumana e inícuo.
 Por un vaso de agua dulce cobra 30 centí-
 mos, (que es mucho cobrar a un pobre emi-
 grante), y la cerveza la mide por vasos
 que mitad son espuma y mitad otro
 líquido.

No tratamos de denunciar por que
 este negocio sea del cantinero o de la
 Compañía, lo que si suplicamos al
 dignísimo Sr. Inspector sea la forma
 de evitar este escandaloso abuso de estos
 cantineros, y que con la calor
 que en estos climas se siente, nos

obliga a gastar en aguas respo-
 santes y cervezas, los pocos dineros
 que como recursos llevamos de
 nuestros hogares, y que como los
 Directores de la Mala Real, al
 que se colocan pipas con agua
 fresca, al mismo en la travesía
 de estas latitudes sofocantes, para
 que así sacien no sed los buenos
 españoles que tenemos la desgra-
 cia de emigrar.

Mucho esperamos de su recto
 y benévolo proceder, los que
 representando a los emigrantes es-
 panoles, firmamos a bordo de este
 vapor Amazon a diez y siete de
 Noviembre de mil novecientos Diez.

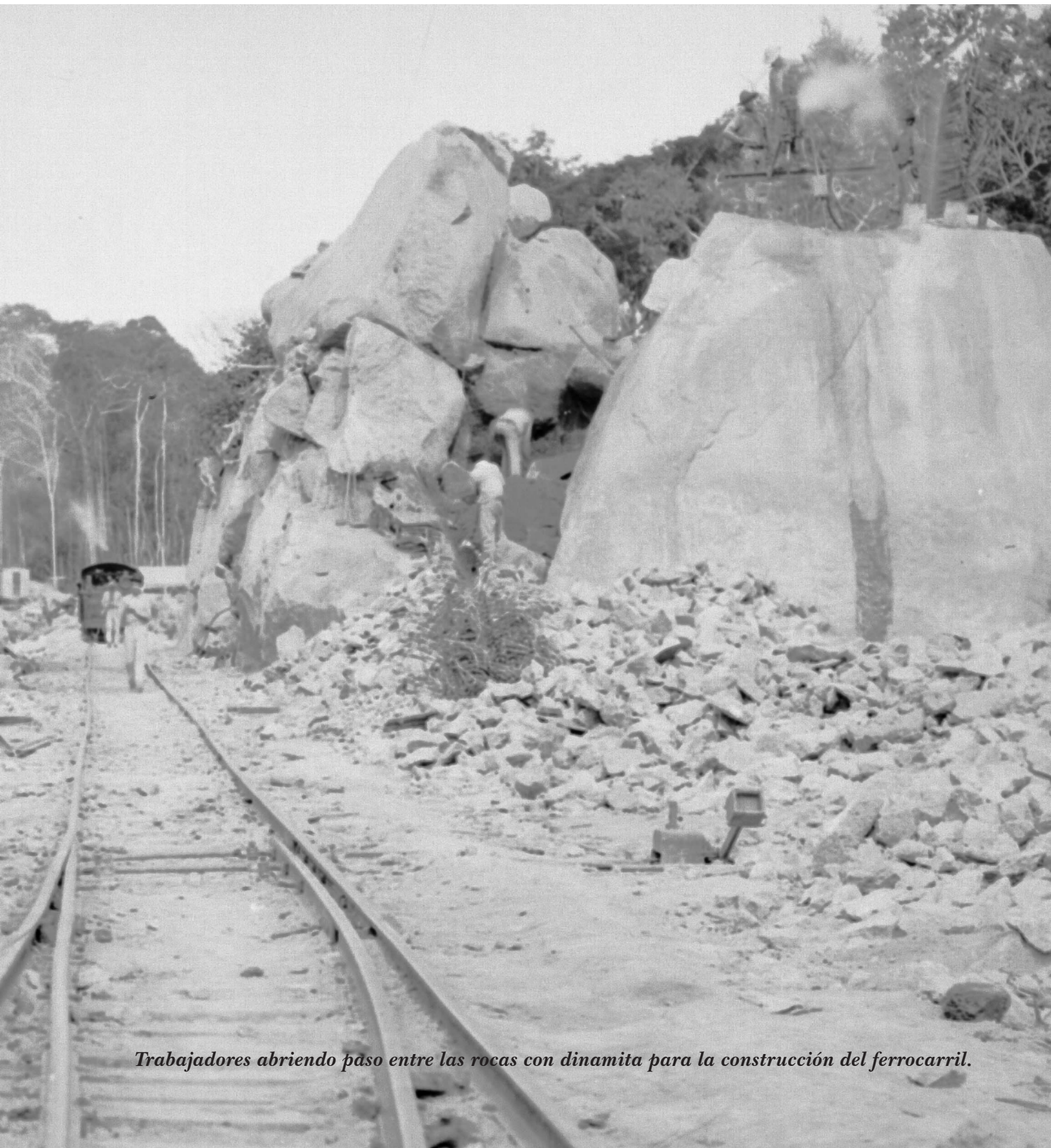
Francisco Sanchez Manuel Lopez
 Américo Gomez José Gregorio
 Pedro de Castro Francisco Paredes
 Benigno Castro
 Juan J. J.

Carta dirigida por los emigrantes a bordo del Amazon a D'Ozouville

crear inspecciones “que lo tutelén y le saquen de una situación impropia de tan noble raza como la nuestra”.

También reflexiona sobre las cualidades de los propios inspectores y, si bien les reconoce a la mayoría capacidad y preparación para desempeñar satisfactoriamente todos los servicios propios de las cuatro clases de inspección que establece la ley, considera que para que un Inspector merezca el calificativo de bueno basta con que observe fielmente las leyes y los reglamentos vigentes, pese a que “las bien reconocidas deficiencias de estos últimos” les obliguen con frecuencia a inventar y discurrir por cuenta propia para solventar sus comisiones. En definitiva, en un ejercicio de introspección sobre su cometido, D'Ozouville atribuye la confianza deposita en él, no tanto unas dotes de habilidad y diplomacia que confiesa no poseer, sino a la creencia de que concurrían en su persona condiciones indispensables de prudencia y don de gentes para conjurar las complicaciones que llevaba aparejada consigo la excursión por los vírgenes territorios del Norte del Brasil.





Trabajadores abriendo paso entre las rocas con dinamita para la construcción del ferrocarril.

4

Reflexiones sobre la emigración

Sobre el debate en torno a la prohibición de la emigración se pronuncia D´Ozouville en su *Viaje al Brasil*, quizá para ocupar los inevitables ratos de ocio propiciados por las monótonas travesías marítimas, y explica con detalle su propuesta de “evitar” la emigración de españoles a los parajes amazónicos, hogar de las fiebres palúdicas y otras enfermedades endémicas que se ceban tanto en aborígenes como en extranjeros.

Si bien el artículo 15 de la Ley de Emigración de 1907 faculta al Gobierno a prohibir temporalmente la emigración a determinados países, D´Ozouville defiende el derecho de todos los ciudadanos libres a residir donde les plazca, “sin que tal cual circunstancia pueda servir de pretexto para cercenar tan indiscutible derecho”, y constata los desastrosos resultados a que condujo el Real Decreto de 26 de agosto de 1910, en virtud del cual se prohibía la emigración de los españoles al Brasil con billete gratuito: pues no solamente aumentó el número de los emigrantes subsidiados, sino también el de los espontáneos (sic).”

En una de sus reflexiones sobre el descrédito de las medidas de represión sostiene: “hay que convencerse que, en emigración, como en todo, la característica del pueblo español es la resistencia activa o pasiva al cumplimiento de lo mandado; hay indiscutiblemente una cierta irresistible inclinación a la indisciplina y a la desobediencia”.

Por ello, entiende que es preciso sustituir los medios coercitivos por los persuasivos y propugna el lanzamiento de una enérgica campaña de propaganda dirigida a luchar contra “el inconsciente extrañamiento de nuestras masas populares”, en la que habrían de involucrarse desde los Gobiernos de la nación, los gobernadores civiles y los alcaldes de los pueblos, hasta la prensa periódica, sin distinción de matices políticos, y las Cámaras de comercio, pasando

por los maestros de escuela de las capitales, ciudades, villas y aldeas, los curas párrocos y los jefes y oficiales del Ejército y la Armada.

La finalidad de esta medida es allegar a quienes piensan emigrar, noticias exactas de lo que a cada momento pueda ocurrir en la Argentina, Brasil, México o Cuba, países “adonde con preferencia a otros lugares se dirigen nuestras clases humildes”, que les permitieran conocer el estado sanitario, la demanda de trabajadores de tal o cual oficio o profesión, los salarios, el precio de los artículos de primera necesidad, la época de las cosechas, las tarifas de los pasajes, las fechas de salidas de los vapores y toda la infinidad de conocimientos útiles “que, consignados en folletos, hojas sueltas, etc., deberían repartirse con profusión y pegarse también pasquines en los tablones de los Ayuntamientos, en las plazas públicas, en los árboles o en las tabernas”.

Incluso el emigrante aventurero y temerario, a quien nada arredra con tal de hacer fortuna, si conociese el precio del kilogramo de pan, del café de la carne o del cuartillo de vino y supiese que de cada treinta días sólo podría trabajar cinco o seis, pues tendría que pasar los restantes en pútridos hospitales, tal vez atendería al propio instinto de conservación, abandonase el propósito de expatriarse, o al menos se dirigiría a otras regiones de América más adecuadas a la consecución de sus fines¹⁴.

Para D´Ozouville, es prioritario acabar con el desorden imperante y “el punible abandono en que vive el emigrante”, a quien el desconocimiento impide elegir el destino más adecuado a sus capacidades y circunstancias, de tal forma que “le es indiferente ir a un sitio que a otro, pues para él toda la América es igual” y marcha a una ciudad o a una región influido por la mera lectura de una carta recibida de un amigo o vecino, “o, lo que es peor, por las nunca cumplidas promesas que, abusando de su credulidad e ignorancia, les hace toda esa numerosa y temible legión de vampiros de la emigración que han resuelto el problema de vivir sin trabajar”.

Y concluye sus razonamientos pidiendo que el millón de pesetas que anualmente pagan los emigrantes por los trámites migratorios se destine a las siguientes necesidades: establecimiento de oficinas de información e inspecciones del interior, para ilustrar y asesorar al

¹⁴ En este sentido, Román Oyarzun, cónsul de España en Río de Janeiro, en el número 1 (Madrid, 18 de enero de 1916) de la revista *La emigración española* dice:

El número de españoles que han muerto en las obras del ferrocarril Madeira-Mamoré es desconocido; pero se sabe que fue muy grande. Si se conocieran las cifras exactas, de seguro producirían espanto e indignación; pero debe advertirse que gran parte de la culpa y responsabilidad de esa hecatombe de paisanos que allí se inmolaron en beneficio ajeno, es de ellos mismos, pues allí fueron contra toda clase de advertencias, consejos y hasta prohibiciones de las autoridades españolas.

emigrante; creación de las inspecciones en los puertos, aumento del número de inspectores en viaje; creación de las inspecciones en La Habana, Veracruz, Méjico, Buenos Aires, Santos, São Paulo, Río de Janeiro, más dos inspecciones eventuales dirigidas a aquellos lugares donde “las necesidades del momento pudieran aconsejarlo”; creación de Patronatos españoles; creación de escuelas en América, “para que no se repita el vergonzoso y triste caso que se observa en el Brasil, donde nuestros connacionales no solamente sustituyen la lengua de Cervantes por la de Camoens, sino que llegan a olvidar la primera”; y la repatriación a quienes lo necesiten, obligando a las compañías navieras a reservar un tanto por ciento de embarques de regreso, sin otra contrapartida que el importe de la manutención del emigrante.



Inspector de emigración, casa y grupo de colonos, en Brasil. Biblioteca MISSM.

CARTAS A CASA

En el Museo de la Inmigración del Estado de Sao Paulo se conservan numerosas cartas enviadas por los emigrados españoles a sus familiares y parientes o recibidas por ellos desde España.

A continuación, se transcribe, literalmente, la carta que Antonia Moreno dirige a su hijo en octubre de 1911, de cuyo texto se desprende que el tal hijo debía de ser una buena pieza, porque la madre no confía demasiado en su conducta:

Estimado hijo esta es para decirte que hemos hecho el sacrificio de mandarte el pasaje y cinco duros para que embarques en Almería el día 14 de Octubre presentas el villete en la adgencia de D. Manuel Berjon y entonces te darán otro para embarcar, te vas tres o cuatro días antes del 14 para que te sobre tiempo. Ahora te encargo que no vayas a hacer alguna de las tuyas y entonces lo vas a pasar mal pues en ese caso me quejaría a las autoridades de modo que no seas tonto y bente al rebaño [¿regazo?] de tu madre. Si en Almería te ocurriera alguna cosa o algún entorpecimiento preguntas por D. José María Muñoz y le dices que eres hijo de una hermana de su a parsero [aparcerero] Nicolas.

Le dices a ¿Javielo? que aquí es como en todas partes el que quiere trabajar cama y trabajo no le falta lo de mas de industria eso ya pende de la suerte de cada cual y la ajilidad es todo lo que hay aquí

Sin mas que decirte recuerdos para todos y tu recibe el cariño de tu madre y hermanos

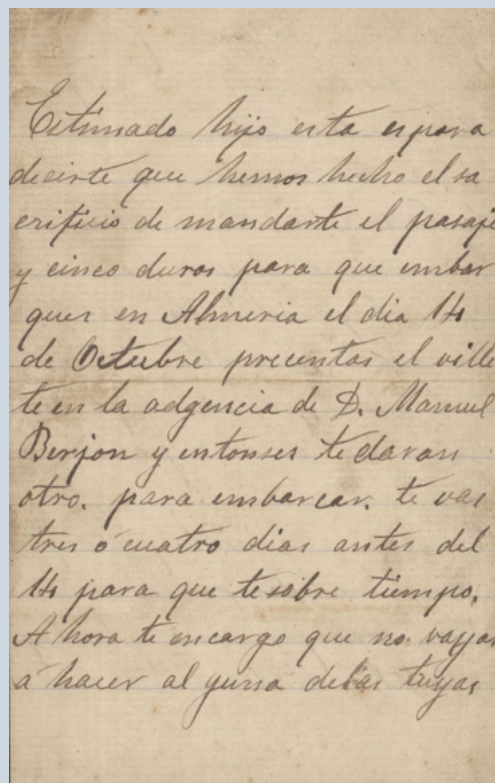
Antonia Moreno

San Paulo 14 de septiembre de 1911

Vas por el pasaje y los cinco duros, casa de nuestro tio Antonio no te los dara hasta que no te vayas a embarcar.

Le das recuerdos a Manuel Figueredo y su familia y le dices que que cualidad de sombrero es el que pide pues no nos dan explicación que clase es

Sello: Inspectoria de Immigraçao. Out 30 1911. Santos



Fragmento de carta de una inmigrante en Sao Paulo a su hijo en Almería.

En julio de 1911, Anacleto Gallardo y Anselma García escriben esta carta a sus padres dándoles consejos para su viaje al Brasil y previniéndoles sobre los ganchos y sus marrullerías:

Brasil a 2 de Julio de 1911

Queridos padres, despues de saludar les pasamos ¿? Nosotros buenos

A.G padres les jiramos aljunto para sus biajes la cantidad de 333 pesetas pues esperamos que tan pronto los reciban se pongan en marchas y lo an de acer en las formas siguientes sacan los pasajes para Santos; padres cuando ballan llegando a Santos les preguntaran si ban por la Emigracion ustedes les dicen que si que los llaman los Hijos que residen en la fazenda de San Luis de procopio estación Guatapara. padres antes de salir sabiendo el día que sale el vapor escriben 3 o 4 días antes para que estemos prevenidos al llegar a la emigración nos ponen un telegrama para salir a recibirlos a la emigración.

Padres para sacar los pasajes en al meria se enteran primero de la misma Casa Consignataria no fiandose nunca de nadie por fuera que ay muchos ganchos por fuera en almeria que pudieran sacarles el dinero.

Padres toda la ropa que traigan la meten en las alcas?? y las facturan para santos Teniendo en cuenta que cada pasaje le permiten 100 quilos y a la mano se traen lo mas preciso Teniendo en cuenta de no dejarlo de la vista que suelen quitar algunas prendas padres sobre lo que digo en la Carta de mi suegra de una escopeta en vez de una si puede ser que sean dos por que Antonio quiere otra padres traen una caja de Crausalas del numero 15 espoleta

Sin mas que decirles por oy dan Recuerdos de nuestra parte y ustedes los Reciven de estos sus queridos Hijos que lo son

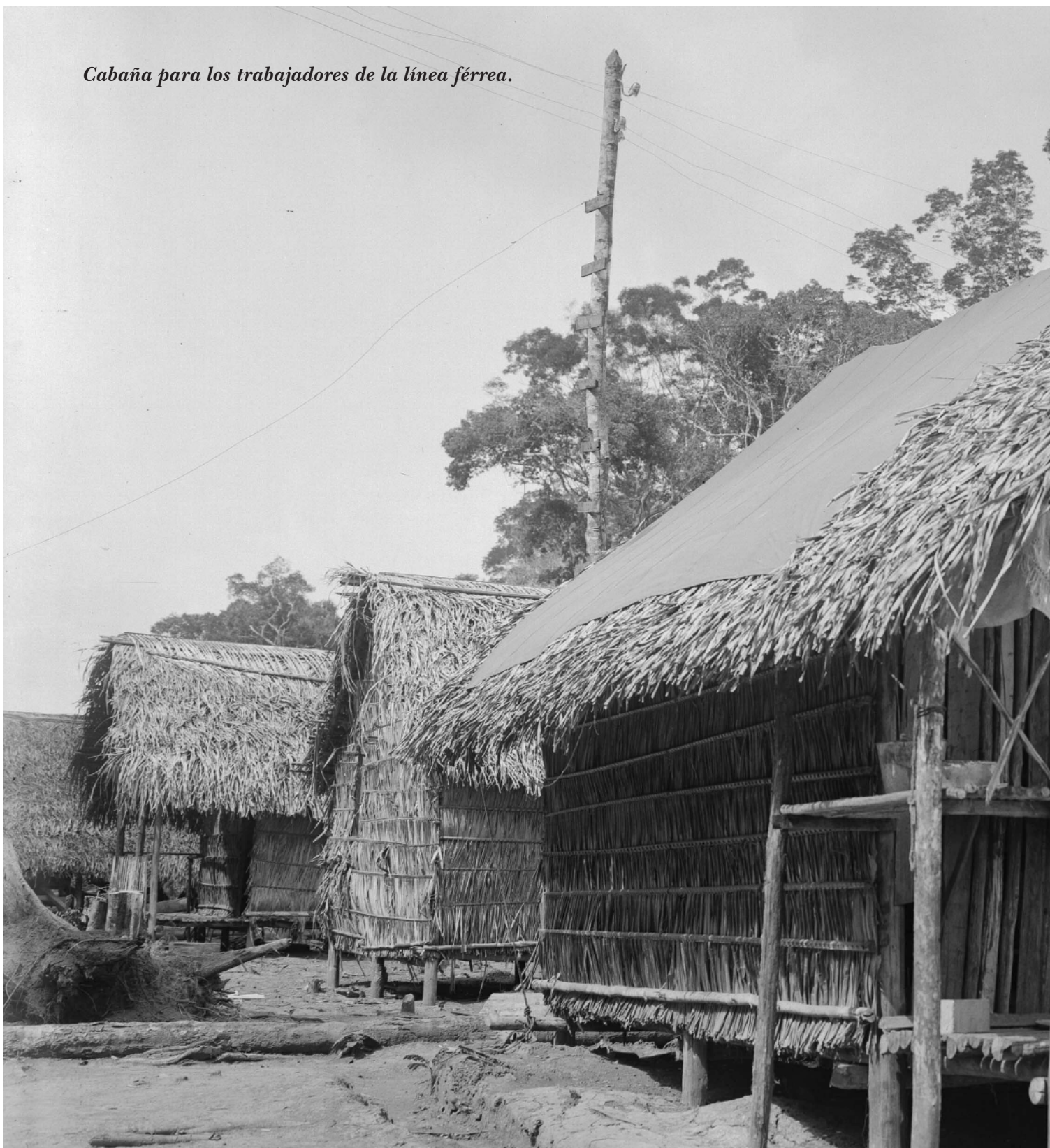
Anacleto Gallardo y Anselma García.

Sello Inspectoria de Immigraçao Set 10 1911 Santo

Padres le traen a Gados unos lazos para el pelo

Y además traen toda las semillas que puedan que no se les olviden procurar semiente de cevollas galelas

Cabaña para los trabajadores de la línea férrea.





5

En Río de Janeiro

El *Amazon* arriba al puerto de Río de Janeiro al atardecer del 18 de noviembre y durante los días siguientes, D´Ozouville cumple sus obligaciones protocolarias ante el Consulado en Río y se presenta ante el ministro plenipotenciario en Petrópolis, Manuel García Jove.

La estancia en la capital brasileña se preveía corta, pues era deseo del inspector salir hacia el norte el día 25 en un buque del *Lloyd Brasileiro*. Sin embargo, por causas ajenas a su voluntad, hubo de permanecer en la ciudad carioca hasta el día 4 de diciembre, en que volvió a embarcar en el *Amazon* de la Mala Real con destino a Recife, la capital de Pernambuco.

D´Ozouville aprovecha su forzosa estancia para visitar la Hospedería de Inmigrantes, la Dirección General de Colonización e Inmigración y las tres Asociaciones españolas de la ciudad: Sociedad de Beneficencia, Centro Gallego y Centre Catalá.

De las noticias estadísticas recogidas en estas visitas -en 1909 entraron en el Brasil por los puertos de Río Janeiro, Santos, Paranagua, Ytajahy (Itajaí), San Francisco, Florianópolis, Porto Alegre, Victoria, Bahía, Recife, San Luis y Pará, 16.219 españoles; en 1910 entraron por los mismos puertos 20.843, y en 1911 hasta 27.141 españoles- el inspector deduce que la emigración española aumentó considerablemente durante el tiempo que estuvo prohibida, “lo que bien a las claras demuestra lo poco que en emigración hay que esperar de las leyes prohibitivas”, plasmadas en el Real Decreto de 1910.

Los campos de internamiento, también denominados Hoteles y Hospederías, constituían una parada obligatoria para todos aquellos que no llevaran consigo un contrato de trabajo o alguna credencial o carta de llamada de algún organismo que avalara su entrada en el país.

La permanencia de los inmigrantes en estos centros oscilaba entre los dos y tres días, aunque en caso de necesidad podía ampliarse, incluso, hasta los ocho.

De la Hospedería de Inmigrantes de la *Ilha das Flores*¹⁵, localizada a seis o siete millas del embarcadero de Río de Janeiro, cuenta el inspector el orden y buen estado de sus instalaciones:

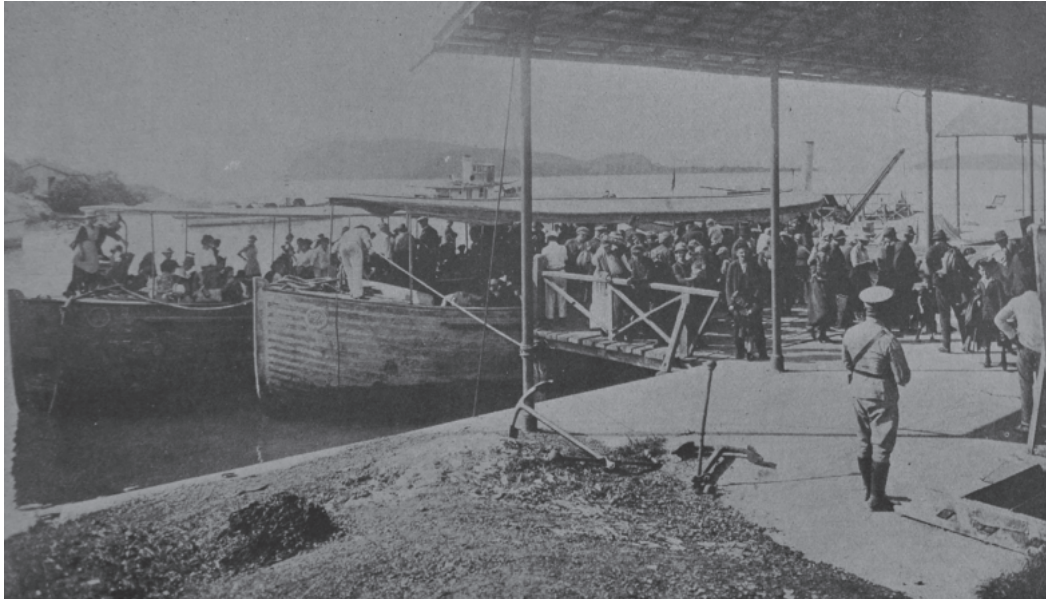
¹⁵ SANCHES, Carolline de Medeiros. *A Imigração Portuguesa E A Hospedaria Da Ilha Das Flores No Início Do Século XX*. Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento. Ano 06, Ed. 06, Vol. 02, pp. 69-92. Junho de 2021.



Cocina de la Hospedería de Inmigrantes.



Refectorio de la Hospedería de Inmigrantes.



Desembarco de emigrantes en Ilha das Flores. Foto incluida en memoria del viaje en el vapor "Arlanza".



Emigrantes en la sala de comidas de la Ilha das Flores. Foto incluida en memoria del viaje en el vapor "Arlanza".

cuatro grandes pabellones, con capacidad para albergar a unas mil setecientas personas adultas y dos departamentos para alojar a familias enteras.

El personal encargado de atender la Hospedería era bastante completo: “un director y su secretario, cuatro médicos, uno de ellos oculista, dos o tres empleados de oficina, tres o cuatro encargados de almacenes, un intérprete y varios auxiliares, dos o tres acompañantes de inmigrantes, un encargado del servicio de desinfecciones, un maquinista para los servicios de desinfección e iluminación eléctrica, un enfermero, una enfermera, tres patronos de embarcación, tres maquinistas para éstas, cuatro o seis fogoneros, doce o catorce marineros, otros tantos tripulantes, más de veinte sirvientes, dos o tres cocineros y otros tantos pinches. Además de este personal fijo podía contratarse el eventual que fuese menester, y estaba autorizado para “admitir una o más parteras, previa petición de los médicos”.

El equipamiento de la farmacia y el hospital estaba “bien montado, atendido y en perfecto estado de limpieza”, así como el servicio de abastecimiento de aguas, las cocinas y el lavado de ropas a vapor. De la comida que sirven durante su estancia opina que es “sana, abundante y bien sazónada”, con alimentos de primera calidad.

Por último, destaca la existencia de estufas de desinfección, de una estación telegráfica y de la infraestructura suficiente para que los emigrantes pudieran trasladarse a Río de Janeiro para realizar los trámites que fuesen necesarios.

Esta favorable impresión de la *Ilha das Flores* difiere con las realizadas por otros inspectores sobre diferentes hospederías de inmigrantes en Brasil. Así, por ejemplo, en el informe que realiza el inspector Ángel Gamboa en 1910, se recoge la llegada a la Hospedería de São Paulo, en la ciudad brasileña de Santos y del tratamiento de los inmigrantes como si fueran esclavos o secuestrados¹⁶.

En su visita a la Sociedad Española de Beneficencia le hacen entrega de una carta dirigida a la Junta de emigración, con el fin de denunciar los abusos sufridos por los españoles y reclamando una tutela más eficaz para evitar los desmanes de las compañías navieras, los contratistas y los patronos.

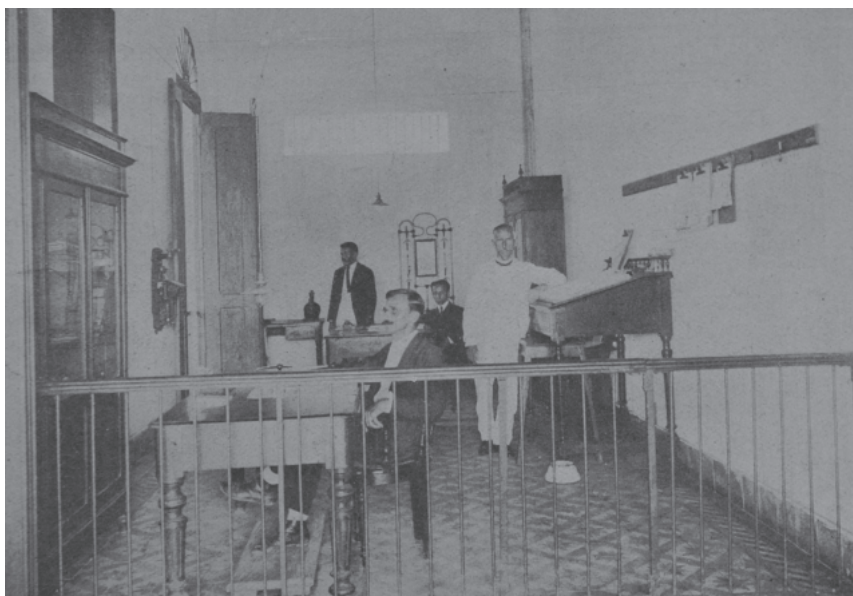
Más adelante, ya en el estado de Pará, visitará otras dos grandes Sociedades: el Centro Gallico y la Unión española de Socorros Mutuos, localizadas en la ciudad de Belém, en las que se le expondrán demandas similares.

En las quejas y reclamaciones oídas durante estas visitas se funda la sentencia que vierte el inspector en su relato: “cuando el español está más necesitado de protección es desde el momento en que, abandonando su casa, cambia el nombre de emigrante por el de emigrado”.

¹⁶ Gamboa, A.: *Situación de los emigrados españoles en el Brasil*, 1910. Ejemplar manuscrito.



Directorio del Centro Español de Santos en 1903.



Sala de intérpretes en Ilha das Flores. Departamento Estadual do Trabalho de Sao Paulo.





Hombre y animales en un terreno inundado por el río Madeira.

6

La mirada brasileña

Antes de proseguir con el relato del viaje de D'Ozouville es conveniente hacer un breve excursio sobre la percepción de la inmigración desde el otro lado de la cadena migratoria, Brasil, donde la visión oficial difiere de la plasmada en las memorias de los inspectores y en las normas que sus conclusiones y propuestas, de una u otra forma, inspiran.

Aunque ya desde mediados del siglo XIX, la soterrada política de *branqueamento*¹⁷ de la población había atraído a miles de emigrantes europeos al Brasil, la gran oleada migratoria iniciada en los años finales de gobierno del emperador Pedro II encuentra su fundamento toral en la triple necesidad de “poblar la frontera lusitana con los dominios españoles cisplatinicos”, de sustituir la dócil mano de obra asegurada durante siglos por la esclavitud, abolida por la Ley Áurea del 13 de mayo de 1888, y de conseguir la hegemonía en el comercio mundial de determinados recursos naturales, intensificando su producción y explotación¹⁸.

La política inmigratoria brasileña respondió a dos modelos claramente definidos. Uno de ellos consistió en atraer mano de obra para los cafetales en la región paulista; el otro, llevó a la práctica el desarrollo de la pequeña propiedad agrícola con el fin de obtener productos para los mercados urbanos, a la vez que se poblaban espacios vacíos, generalmente en zonas fronterizas del sur del país.

¹⁷ Blanqueamiento racial.

¹⁸ Zubillaga Barrera, Carlos (2005): Reseña de la obra de González Martínez, Elda: *La inmigración esperada: la política migratoria brasileña desde Joao VI hasta Getúlio Vargas*. Madrid, 2003. CSIC. Col. Biblioteca de Historia de América, 28. En: *Revista Complutense de Historia de América* 205, 2005, vol. 31 265-296.



Mapa de Brasil de la época de la república (1910).

los hacendados que podía reclamarlos en temporada de cosecha del café o en determinadas y puntuales faenas agrícolas y su precio podía oscilar en función de su localización y de la calidad de las tierras.

Estaban constituidos, sobre todo, por inmigrantes de procedencia alemana, suiza, holandesa, rusa y polaca, debido a su preparación técnica notable para la explotación de la industria agrícola y por hallarse en posesión del capital suficiente para atender a sus necesidades personales durante los primeros tiempos, en los que no puede contarse con los productos de la tierra¹⁹,

El primer período migratorio tras el fin de la etapa colonial, durante el Imperio, se caracterizó por el fomento de la implantación de colonias agrícolas, sobre la base del principio de propiedad.

Los primeros núcleos coloniales se fundaron en la primera mitad del XIX (en 1827, se crea el núcleo colonial de Río Negro y en 1829 el núcleo de Santo Amaro), pero no será hasta finales de siglo cuando el gobierno brasileño comience a implantar una política orientada al fomento de creación y desarrollo de los núcleos coloniales. Entre 1877 y 1930 fueron creados 31 núcleos agrícolas patrocinados por el Estado o por iniciativa privada.

La organización de los núcleos coloniales consistía en el reparto de parcelas a familias de inmigrantes extranjeros, con preferencia agricultores, para el cultivo de cereales, hortalizas y frutas para su propio abastecimiento y de los mercados de las áreas más próximas. Estos núcleos, localizados en el entorno de las haciendas, favorecían a

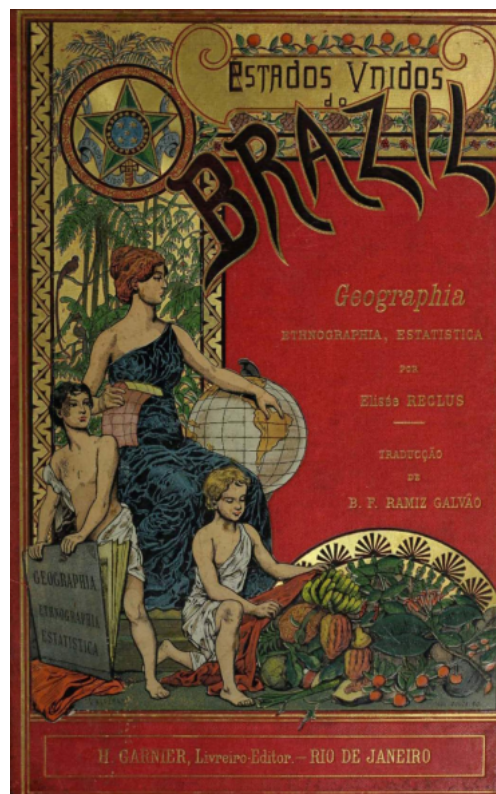
¹⁹ D´Ozouville menciona las llamadas “casas aviadoras”. Se llama “aviadores” a los grandes almacenistas que anticipan víveres, materiales, herramientas y hasta dinero a los propietarios de los *seringales*, recibiendo este último nombre las grandes extensiones de terreno en que se produce el árbol lechoso del que se extrae la goma elástica, vulgarmente conocida con el nombre de *borracha*.

mientras que, con alguna excepción, el número de españoles era mucho menor. Los informes de la Secretaría de Agricultura se hacen eco de la llegada de 37 españoles en 1856, como una excepción a la entonces hegemónica presencia de inmigrantes portugueses. Con la llegada de los primeros italianos en 1874 se iniciará un largo período de intensa inmigración procedente de Italia.

Con la *República Velha* (República Vieja), de 1889 a 1930, el modelo migratorio viene marcado por la fuerza de las oligarquías, en especial los barones del café paulistas, bajo el sistema de aparcería. Es en este período cuando la llegada de los inmigrantes españoles adquiere caracteres masivos, alcanzando a superar a los italianos y portugueses, en especial durante los años inmediatamente anteriores a la Primera Guerra Mundial²⁰.

La magnitud de esta emigración, denominada gratuita por integrar a trabajadores emigrantes cuyos pasajes serán pagados por el gobierno brasileño, es significativa: entre 1885 y 1914, un total de 575.847 españoles emigraron acogiéndose a esta política migratoria; en 1932, alrededor de 400.000 españoles residían todavía en tierras paulistas, de los cuales 240.000 eran andaluces, la mayoría trabajadores en las plantaciones de café.

Entre 1908 y 1936 el 76,6% de los españoles que llegaron a São Paulo figuraban como agricultores²¹. Se trata de una inmigración formada por grupos familiares, pues viajar en familia, unido al hecho de ser agricultores, era condición indispensable para conseguir el pasaje gratuito. La emigración de unidades familiares enteras supondrá un desarraigo mayor de sus lugares de procedencia, ya que, como relataba el inspector Gamboa, “al resolverse a abandonar el suelo patrio no dejan aquí nada que les reclame (...) pues ese carácter defini-



Portada del libro *Estados Unidos do Brasil* de Elisée Reclus.

²⁰ González Martínez, Elda (2003): *La inmigración esperada: la política migratoria brasileña desde João VI hasta Getúlio Vargas*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Colección Biblioteca de Historia de América: 28. Madrid.

²¹ *Boletim do Serviço do Imigração e Colonização*. Sao Paulo. Secretaria de Agricultura, Industria e Comércio. Março de 1941, p. 11.



Hospedaria de Inmigrantes. Departamento Estadual do Trabalho de Sao Paulo.

tivo parece que tiene la emigración cuando los que marchan lo hacen acompañados de sus respectivas familias”²².

En la captación de trabajadores aparece la figura de los ganchos. Esta labor de propaganda para la captación de trabajadores en el lugar de origen constituía, según el informe, causa esencial de la emigración y explica la gran corriente migratoria hacia las haciendas cafeteras. Periódicos como *O Inmigrante* eran utilizados para llevar a cabo campañas propagandísticas en Europa presentando las bonanzas de la llamada emigración gratuita.

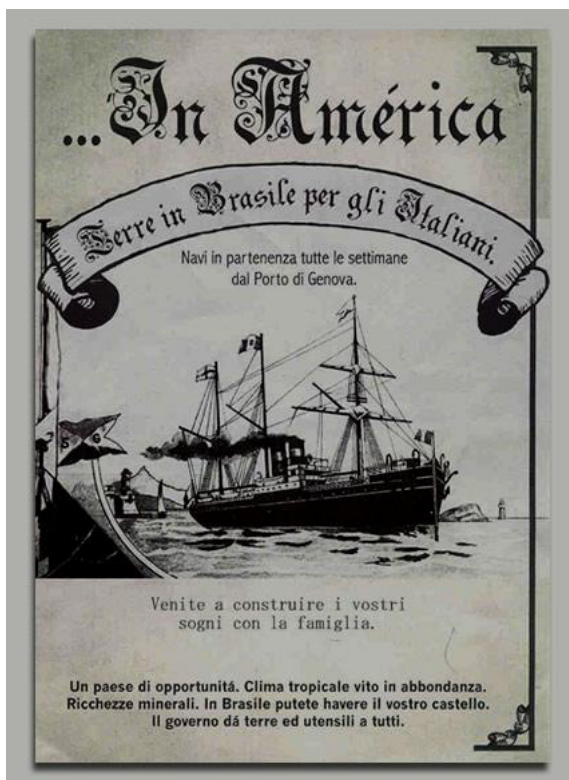
A juicio de Gamboa, “todas estas promesas, tan halagadoras, no la miseria, como a ojos cerrados se cree a fuerza de oírlo repetir un día y otro a quienes afirman rotundamente sin datos bastantes para juzgar, son las que, ilusionando a los pobres campesinos de Almería, Granada y Murcia principalmente, les determinan a abandonar la patria”.

Sin embargo, ya antes de esta afluencia masiva para trabajar en las haciendas cafeteras, algunos inmigrantes españoles participaron, durante el primer ciclo migratorio, en la experiencia colonizadora desarrollada en la región amazónica.

Estos inmigrantes llegaban en familia (con al menos un varón en edad de trabajar)²³ y con pasajes subsidiados. Las parcelas de tierra se repartían gratuitamente, con la intención de

²² Gamboa, A: Situación de los emigrados españoles en Brasil, 1910. Ejemplar manuscrito

²³ Klein, H. (1996). *La inmigración española en Brasil (siglos XIX y XX)*. Colombres, Asturias: Archivo de Indianos.



Cartel anunciador de viajes a Brasil para atraer inmigrantes italianos.

Tras el veto a la emigración subsidiada en 1911, el proyecto de colonización fue abandonado y con él los núcleos agrícolas. Apenas 200 personas continuaron residiendo en los mismos, sobre todo en Monte Alegre, que contaba en 1912 con unas 40 familias de la provincia de Salamanca, y en Benjamín Constant, donde vivían 29 españoles. El resto de los españoles que habían llegado a las colonias o bien se instalaron en Belém, o bien emprendieron viaje a los estados del sur, y sólo algunos pudieron regresar a España. Con ellos concluía este ciclo

poblar los inmensos espacios vacíos de las zonas fronterizas del Imperio; sin embargo, tras la Ley de Tierras de 1850, las parcelas ya debían comprarse²⁴.

Esta primera iniciativa apenas contó con presencia española. En cambio, el proyecto colonizador del norte brasileño con el que pretendió solventarse el severo problema de abastecimiento de productos alimenticios que el veloz crecimiento demográfico debido a la fiebre extractiva del caucho (durante el denominado *ciclo de la borracha*) había provocado en la provincia del Gran Pará y su capital Belém, contó con una mayoritaria participación de agricultores españoles.

Pionera de este modelo fue la colonia Benevides, fundada en 1875, que contó con un grupo de inmigrantes españoles, si bien su existencia fue bastante efímera. Más éxito tuvo el “burgo agrícola” de Marapanim, creado en 1893, en donde residían, según el censo de 1900, 68 familias españolas, la mitad del total. La presencia española fue también mayoritaria en el núcleo Benjamin Constant, fundado en las cercanías de Bragança en 1894, así como, a partir de 1895, en las colonias de la zona central de la región Bragantina, sobre todo Jambu-Açu, Ferreira Pena y Anita Garibaldi. En 1902, en el conjunto de colonias de Pará prácticamente sólo quedaban brasileños y españoles.

²⁴ Por la Ley de Tierras para ser propietario había que registrar la propiedad en el Registro Civil y pagar a la corona una cantidad de dinero estipulada. Este hecho hizo imposible la compra a los pequeños agricultores más pobres lo que impidió la legalización de las tierras que estaban ocupando.

de colonización de la región amazónica. El fracaso del modelo llevó a muchos españoles a abandonar los núcleos agrícolas y dirigirse a la capital del Estado, a convivir en la miseria y en la indigencia.

En su viaje a Brasil de 1912, D'Ozouville menciona el núcleo colonial de Sabauna, fundado a comienzos del siglo por doscientas familias españolas, de las cuales ya quedaban entonces muy pocas, forzadas la mayoría a abandonar sus propiedades por el absoluto olvido y la falta de protección del Gobierno brasileño.

Por esas fechas, el otro gran foco de interés para los emigrantes españoles, la construcción del ferrocarril Madeira–Mamoré, destino del viaje de D'Ozouville, también estaba prácticamente concluido²⁵.

²⁵ González Martínez, Elda (2005): “Los inmigrantes escogidos: los pequeños propietarios españoles en la Amazonía brasileña”. *Anuario americanista europeo*, número 3, 2005, pp. 113-119.



Inmigrantes en el patio central de la Hospedaria.

LA INMIGRACIÓN EN BRASIL TRAS LA VISITA DE D'OUVILLE

En *La inmigración y las condiciones de trabajo en São Paulo*, de la Secretaría de Agricultura, Comercio y Obras Públicas (1915), además de numerosas fotos de plantaciones, inmigrantes y casas de colonos, se exponen diversos datos sobre el movimiento migratorio en el Estado.

El estudio *Datos para la historia de la inmigración y la colonización en São Paulo*, publicado por el *Departamento Estadual do Trabalho* (1916), divide este fenómeno migratorio en tres grandes períodos. El primero, de 1887 a 1895, caracterizado por la masiva llegada de emigrantes italianos; el segundo, hasta 1905, la inmigración italiana se mantiene, pero convive ya con las corrientes migratorias procedentes de otros países; el tercero, desde 1905 a 1916, está marcado por el incremento de la emigración española y portuguesa.

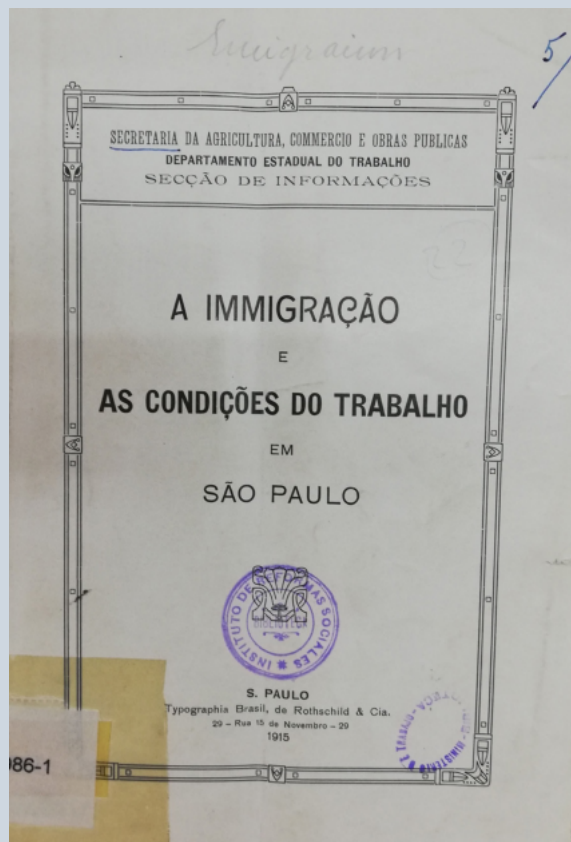
De forma muy precisa se cifra en 293.916 el número de españoles llegados a São Paulo entre 1827 y 1916, si bien la mayor afluencia se concentra en los períodos que van de 1892 a 1901 (81.634) y de 1902 a 1911 (110.923). Del total de inmigrantes arribados a São Paulo en calidad de pasajeros de tercera clase (1.728.620), dos quintas partes eran espontáneos (es decir, asumían el coste del viaje) y tres quintas partes llegaban con billete pagado o gratuito. En ese mismo período, el número de pasajeros con billete de primera y segunda clase fue de 183.726 personas.

En este mismo informe se recoge el valor de las explotaciones agrícolas y de las propiedades urbanas en función de la nacionalidad de los propietarios: el valor de las explotaciones de los españoles no alcanza el 0,3% del total y el de los inmuebles urbanos apenas supera el 3% del valor total, en ambos casos en manos mayoritariamente brasileñas (y portuguesas en el caso de las ciudades).

Si bien los datos concretos de llegada de inmigrantes difieren de unas fuentes a otras, así como la atribución de valores a la participación de los emigrados en la propiedad rural y urbana, en esencia todas coinciden en señalar el limitado acceso de los españoles a las propiedades agrarias y en situar la mayor afluencia migratoria hispana en los años inmediatamente anteriores a la Guerra del 14.

Durante el mismo período de las Memorias de la inspección, en Brasil, el Decreto número 9081, de 3 de noviembre de 1911, regula el *Servicio de Inmigración y Colonización*, que

tanta influencia habría de tener sobre las condiciones de los trabajadores migrantes. El Decreto número 2.400, de 9 de julio de 1913, “manda observar las leyes, decretos y decisiones consolidadas sobre inmigración, colonización y patronato agrícola”.



Publicación del gobierno de São Paulo sobre las condiciones de trabajo de los inmigrantes.

*siempre con una nueva patria y una nueva familia*²⁶.

Un folleto del *Departamento Estadual do Trabalho* de São Paulo sobre el *Régimen inmigratorio del Estado de São Paulo* de 1923 ensalza la política del “billete de llamada”, a través

En los años de la Primera Guerra Mundial y posteriores se dictaron diversos Decretos y Órdenes en materia de inmigración que insisten en esa visión complaciente con el modelo de acogida brasileño, sin duda veraz en gran medida pero que elude la cara oscura del sistema inmigratorio en su conjunto, en especial en el interior de las haciendas cafeteras y en las obras ferroviarias del Amazonas.

Una publicación de 1919 del Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio lleva el significativo título de *Resumen de las disposiciones reglamentarias, referentes a los servicios de inmigración en Brasil. Ventajas concedidas por el Gobierno Federal a los inmigrantes recién llegados*, al que sigue esta entrañable leyenda: *El inmigrante que pisa el suelo brasileño es siempre bienvenido. En la amistad de sus habitantes, bondad de su clima, incomparable fertilidad de sus tierras y la entera garantía de libertad de trabajo se encuentra*

²⁶ *Resumo dos dispositivos reglamentares*. Ministerio de Agricultura, Industria e Comercio. Río de Janeiro, Imprenta Nacional, 1919.

del cual los emigrados pueden traer de forma gratuita, con pasaje de tercera clase, a sus parientes, siempre que sean agricultores de profesión y se incorporen a tareas agrícolas.

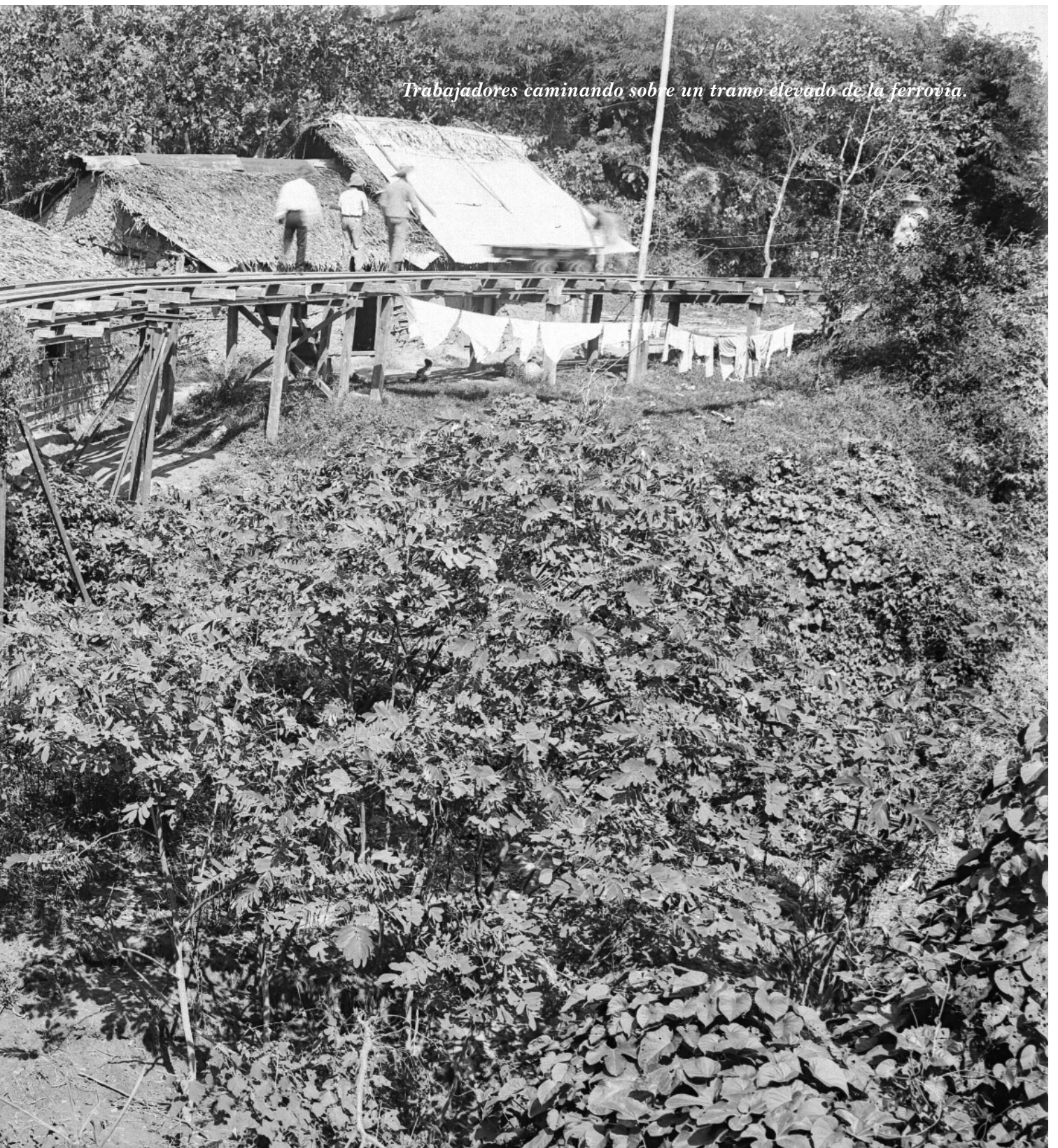
En *Lo que el inmigrante debe saber del Brasil*, hojas informativas publicadas en Gibraltar en 1926, se describen las instalaciones del Hotel de Inmigrantes como dotadas de amplios y espaciosos dormitorios, provistos de buenas camas e instalaciones sanitarias, donde los inmigrantes son distribuidos de forma que las familias ocupen camas seguidas. En el apartado dedicado a la búsqueda de trabajo, canalizado a través de la Oficina de Colocaciones, se orienta al inmigrante (siempre que vaya en familia) al trabajo en las fincas cafetaleras. Los trámites administrativos para la colocación y las condiciones de trabajo, salario y alojamiento en las haciendas se pintan con el barniz deslumbrante de un edén terrenal.

Muchos años más tarde, Stefan Zweig describe su “visita al café” en términos elogiosos no sólo hacia el producto, es decir, el propio café (“un señor tan poderoso y que muchas veces había adelantado mi trabajo y en horas sin cuento me había aumentado el placer de la vida social”), sino también con las *fazendas* y sus plantaciones extendidas por suaves colinas onduladas en torno a una casa chata y hospitalaria. Las casas de los trabajadores, que antaño fueron esclavos, se agrupan -dice el escritor austriaco- en torno a una plaza “por donde deambulan negros encanecidos, silenciosos y contentos que acaso todavía recuerden las melancólicas canciones de la esclavitud”²⁷.

²⁷ Zweig, Stefan (1941): *Brasil, país de futuro*.



Trabajadores caminando sobre un tramo elevado de la ferrovía.



7

Escala en Recife: el inspector apócrifo

La segunda escala de D´Ozouville en Brasil, entre los días del 5 al 13 de diciembre, es Recife, ciudad donde apenas residen cincuenta españoles (la mitad de los cien que viven en todo el estado de Pernambuco), la mayoría empleados como dependientes en hoteles y cantinas.

Debido a esta escasa presencia de compatriotas, Recife hubiese sido una escala intrascendente en el viaje hacia el norte si no fuese porque en esta ciudad D´Ozouville recibe del vicecónsul una noticia insólita: un español, “llamado XX”, haciéndose pasar como delegado de emigración, se había presentado ante las autoridades unos días antes en demanda de datos y ayuda económica. Como quiera que ningún español culto había puesto pie en el distrito consular desde la estancia del *Nautilus* en aguas de Pernambuco, se extremaron las atenciones con el impostor hasta su marcha hacia Pará y Manaus.

La aparición de este inspector apócrifo preocupa sobremanera al verdadero inspector, por la sombra de desconfianza que puede verter sobre su propia persona y cargo, y de la que ya ha tenido ejemplo nada más desembarcar en Recife. D´Ozouville recaba de inmediato más información de las autoridades y recibe una carta del cónsul de Río de Janeiro, Emilio de Motta, dándole traslado a su vez de lo que ha informado al ministro García Jove sobre el extraño caso del falso inspector:

Se trata de un vividor que va recorriendo el Brasil con una cupletista, dejándose mantener por ella, y como esto está muy perseguido en este país, disfraza su chulería con la supuesta profesión de periodista y de comisionado por la Casa de América de Barcelona, para estudiar privadamente la emigración española en el Brasil.



Puerto de Recife. Instituto Moreira Salles. Francisco du Bocage (1860-1919).

El cónsul es consciente de que esto puede perjudicar a D'Ozouville porque precisamente dicho individuo se encuentra ya en la zona de Pará y Amazonas y precede, por tanto, al auténtico inspector, que, por llegar después, tal vez será recibido con desconfianza, habida cuenta el rastro deplorable de trampas y de embustes que va dejando el otro. De Motta no habla de oídas porque conoció al tal sujeto en São Paulo en julio de ese mismo año:

Me preparaba a comer una noche en el Hotel-Restaurant São José en compañía del doctor Asprey, Vicecónsul honorífico, cuando se nos acercó un joven, de unos treinta años, elegantemente vestido, que había estado comiendo en una mesa cercana, y me saludó diciendo que iba ir al día siguiente al Consulado, pero habiendo sabido que era yo el Cónsul se apresuraba a saludarme. Me dijo que era periodista y oficial de Infantería de Marina, de reemplazo, y que viajaba por orden del periódico la Prensa, de Barcelona, como corresponsal para la América del Sur; enseñándome la carta de dicho periódico en que se hacía su nombramiento. Enseguida me dijo que necesitaba algunos datos estadísticos sobre emigración, pues la Casa de América, de Barcelona, le había encargado que informase privadamente sobre el asunto. Le contesté que le daría los datos al día siguiente en el Consulado. Dijo que era gaditano, y entonces el Dr. Asprey, que es de Cádiz, terció en la conversación y comenzaron a hablar de Cádiz y de todas las familias principales, incluso de la familia del mismo Asprey, de la que el tal periodista dio pelos y señales, como de todas las demás. Salimos



*Recife, capital de Pernambuco, a mediados de la década de 1820.
Mauricio Rugendas (1802–1858).*

juntos del restaurant, siempre hablando de Cádiz, y al despedirnos de él me dijo Asprer que debía ser de muy buena familia, y no nos quedó duda de que habla sido oficial de Infantería de Marina por los mil detalles que dio. Se llama XX, y dijo ser sobrino de Don ... (Un personaje muy conocido en política).

Prosigue De Motta relatando como, al día siguiente en el Consulado y tras facilitar al presunto corresponsal algunos datos estadísticos sobre emigración, empieza a recelar de él cuando, al reclamar sus documentos para expedirle el pasaporte, el simpático joven presenta solamente una cédula de España de hace cinco años. Por este motivo, el mosqueado cónsul decide aplazar la inscripción del señor XX y, cuando le pide una tarjeta de presentación para visitar la Hospedería de Inmigrantes, le da solamente una tarjeta con dos líneas de presentación, escrita con lápiz, en forma seca y sin firma.

Esa misma noche y en el mismo restaurante, el sujeto le cuenta al cónsul su visita a la Hospedería, afirmando que para presentarse ha enseñado al Director su Real Despacho de Oficial. Pero en esta conversación también le detalla sus amores con una cupletista, llamada Concha B., que trabajaba entonces en el café concierto *El Casino* de São Paulo. Estas extrañas confesiones acaban de avivar las sospechas de De Motta de que el tal personaje es un simple periodista y vividor que se irroga fanfarronamente ese título de comisionado de la Casa de América.

La suspicacia del cónsul deviene convicción cuando al día siguiente el director de la Hospedería do Inmigrantes, Major Luiz Ferraz, le comenta su extrañeza porque el señor XX le contase sus amores con la suripanta y sobre todo al revelarle que en ningún momento le había mostrado su Real Despacho de Oficial: “Entonces comprendimos -escribe De Motta- que era un intrigante y un embustero, y quedamos prevenidos ambos contra él”.

Algo debió de recelar a su vez el mentado XX, porque no volvió a aparecer por el Consulado a buscar el pasaporte solicitado ni se presentó más en la Secretaría de Agricultura (de la que depende la Hospedería), con lo cual no se dio más Importancia al asunto:

Sólo supe después que, en efecto, vivía con la cupletista, no sabiendo, ni pudiendo saber, si era él quien mantenía a ella o al contrario. Únicamente después que se fue del hotel, diciendo que venía a Río para embarcar para España con ella, supimos que se había ido dejando una deuda de setenta mil reis al hostelero, y que no dio propinas a los criados. Esto me lo dijo el mismo mozo del restaurant, así como que el día que se fue trataba de encontrar comprador para un abrigo de invierno que ofrecía por treinta mil reis.

El mozo me dijo también, y esto me convenció de que era un souteneur, que un día regañaron en la mesa ella y él, y la cupletista le dejó solo en la mesa, diciendo a voces al levantarse: “es un hombre que chupa la sangre a las mujeres”. Ese es el tipo en cuestión. Hombre muy culto, de amenísima conversación y modales perfectos de hombre educado, pero mintiendo más que habla y echándose a la ingeniosa. Sus maneras y sus formas engañan a cualquiera. No hay duda de que ha pertenecido a la Armada...

El cónsul transmite al ministro el peligro que este marrullero individuo puede suponer para D’Ozouville, pues resulta que no regresó a España, sino que continúa por el Brasil y la mala fama que va dejando en todas partes hace suponer que el verdadero inspector va a ser luego recibido por las autoridades con prevención y hasta con dudas acerca de su condición.



*Barrio de Recife, circa 1910. Francisco du Bocage.
Instituto Moreira Salles.*

Aterrado por esta perspectiva, pide que se prevenga a las autoridades estatales y locales de Pará y Amazonas contra dicho individuo “y hasta enjaularle, si se puede”, o decretar su expulsión del territorio brasileiro, “para lo cual hay de sobra recurso legal en cuanto descubran su condición de *casten*²⁸, como aquí llaman a los *souteneurs* que viven de las mujeres”.

D’Ozouville escribe de inmediato al vicecónsul de la nación y obtiene de éste, Federico Pastor, más información sobre el impostor. El vicecónsul le confirma que, en efecto, a principios de noviembre, se presentó en el Consulado “un español que, por su porte y manera de expresarse, parecía de esmerada educación e ilustración”. Este Don XX repite en Pará

²⁸ *Casten*, en portugués informal, y *souteneur*, en francés, equivalen a chulo, proxeneta, alcahuete, hombre que vive de las mujeres, en español.

los mismos argumentos empleados antes en São Paulo: comisionado por la Casa de América de Barcelona, traía como misión estudiar las condiciones para trasladar emigrantes e introducir en el mercado productos españoles. Y a tal fin precisaba datos, informes y contactos con las autoridades. Dado el carácter particular de su estancia, el vicecónsul se abstiene de presentarlo de forma oficial y se limita a facilitarle algunos datos y a acompañarlo al Centro Galaico.

Todo este incidente del falso inspector lleva al auténtico inspector de emigración a exponer una serie de reflexiones sobre el perjuicio causado por el farsante, dada la impunidad en que suele quedar esta delincuencia, y a proponer al Consejo Superior de Emigración medidas como las siguientes: proveer a los inspectores en viaje de cartas identificativas; avisar a las autoridades de los países que se visitan, enviando incluso relaciones nominales de los inspectores; pedir al cuerpo diplomático la persecución de este tipo de abusos y el desenmascaramiento de los impostores; asignar a cada inspector un secretario tanto para facilitar el trabajo como para dar relieve a su condición; y en fin, dar traslado a los inspectores en viaje de los acuerdos que se adopten.

Es, sobre todo, el deseo de no interrumpir el relato del pseudo-inspector, tan desasosegante para él, junto a la escasa presencia de españoles en los estados de Parahiba, Río Grande do Norte, Ceara y Maranhao, la excusa de D' Ozouville para no hacer mención en su memoria de las visitas a Cabedello, Natal, Fortaleza, Tutoya y San Luis, capitales de dichos estados, en las que por otra parte apenas permaneció el tiempo en que hizo escala el *Olinda*, durante el recorrido desde Recife a Belém, entre los días 13 y 18 de diciembre. Eso, y que las instrucciones de viaje, tan precisas, no le encomendaban tal tarea, lo que para un hombre tan cumplidor como el inspector era mandamiento más que consejo.



Fuerte de los Reyes Magos en Natal (Gillis Peeters).



Plaza de Ferreira con quiosco de música en Fortaleza (Archiivi Nirez), en los tiempos de la visita de D' Ozouville.



Las abundantes lluvias de la región se infiltran en los terraplenes destruyendo tramos de vía.



8

En Belém

Es fácil imaginar la desazón de D´Ozouville cuando desembarca en el puerto de Belém el 19 de diciembre de 1912, ante las previsibles tropelías que pudiese haber cometido el *caften* embaucador a su paso por los estados de Pará y Amazonas.

En Belém, capital del estado brasileño de Pará, D´Ozouville permanece sólo tres días. A la vista del escrito que le dirige el vicecónsul de Pará, Federico Pastor, indicando que no existen núcleos de españoles y que los pocos españoles viven diseminados por el interior, el inspector decide reanudar de inmediato su viaje hacia el Amazonas y acepta el camarote que la *Booth Line* pone a su disposición en el vapor *Hilary*, con salida el día 22 de diciembre.

Reconoce que podría haber salido incluso al día siguiente de su llegada, en el vapor *São Paolo* del *Lloyd Brasileiro*, pero prefiere detenerse un par de días más para recabar noticias de interés sobre la emigración, así como todas aquellas que le permitieran adoptar las precauciones adecuadas para salvaguardar su seguridad personal.

El de Pará es el último puerto marítimo del norte de Brasil y la cabeza de línea de la navegación fluvial por el Amazonas y sus tributarios. Además, Belém es punto obligado de paso de los vapores que conducían las expediciones de trabajadores a las obras del ferrocarril Madeira-Mamoré. Aquí fue donde a principios de 1908 se negó a proseguir viaje para Madeira-Mamoré la primera expedición española procedente de Santiago de Cuba a bordo del vapor *Amanda*. En Belém existía además una respetable colonia española, resto de la fuerte emigración que en el último lustro del siglo XIX llevó contratada al estado de Pará el español Francisco de Cepeda, además de algunos cientos de españoles que trabajaban entonces en la construcción de la línea férrea de la Alcoaça.



Una tienda en Pará. Biard, Auguste François, 1798-1882.

ñas habitadas por los indios colorados, al Guajará, que en su desembocadura forma la gran bahía de Belém. Estos ríos conforman un tapiz de innumerables canales, lagos, ensenadas, islas, entre las cuales destaca Marajó, de más de 40.000 kilómetros cuadrados.

²⁹ Se denominan cachuelas a los saltos de agua y rompientes de los ríos: esta palabra es de origen portugués y traducción de *cachoeira*, y se dice que un río está *encachoeirado* cuando tiene muchos saltos de agua.

³⁰ A orillas del río Tapajós se fundaría en la década de 1930 la localidad de *Fordlandia*, una iniciativa del magnate Henry Ford para cultivar 20.000 hectáreas del árbol del caucho con destino exclusivo a satisfacer las necesidades caucheras de la Ford Motor Company. La empresa fracasó por la poca predisposición de los trabajadores a ser explotados, la imposibilidad de trasladar la mecánica laboral norteamericana al Amazonas y la aparición del caucho sintético y la población fue abandonada en los años cuarenta.

Todas estas circunstancias suscitan el interés del inspector y le llevan a recabar “sin exposición alguna” las primeras noticias relativas a la odisea de los trabajadores de la línea férrea del Madeira y sobre los graves altercados y desórdenes públicos ocurridos en Pernambuco, Pará y Amazonas, incluido el secuestro del presidente.

Siempre precavido, D´Ozouville quiere conocer el alcance que podría tener el movimiento revolucionario y hasta qué punto podría correr peligro su seguridad personal al internarse en el *país de los hombres de la flecha y el arco*, como denominan a la Amazonia los habitantes de las regiones del sur del Brasil.

Tras una breve referencia a los datos sobre la superficie, habitantes y densidad, obtenidos en los centros oficiales y particulares “dignos de crédito” del estado de Pará, el inspector pormenoriza en su informe el majestuoso tejido de caudalosos ríos que lo atraviesan: desde las *cachoeiras*²⁹ del Trombetas a los 51 afluentes del Tocantins, del fértil cauce del Xingú al extenso Tapajoz³⁰, del magnífico Jamunda al laberinto de canales que forma el Pará, desde el Capi, que nace en las monta-

Tan minuciosa como la descripción del sistema hidrográfico es la de las líneas de navegación fluvial que parten de Belém y de Manaus y que son “no muy bien” atendidas por la *Amazon River Steam Navigation Company Limited*, con indicación de la frecuencia de salida y de los puertos de escala. Además de las *gaiolas*³¹ de servicio permanente, las casas dedicadas al comercio de la borracha disponen de vapores propios que admiten también fletes y pasajeros, subordinados, eso sí, a la conveniencia de los armadores.

El único camino de hierro que cruza el territorio paraense es el ferrocarril de Braganza, siempre deficitario. Entre 1904 y agosto de 1912, justo antes de la visita de D´Ozouville, se construyó un trecho de la línea de Alcobaça a Praia da Rainha, en la que trabajaron unos cuatrocientos españoles. Las fiebres palúdicas causaron la muerte de un 17 por ciento de los trabajadores en general y del 25 por ciento entre los españoles.

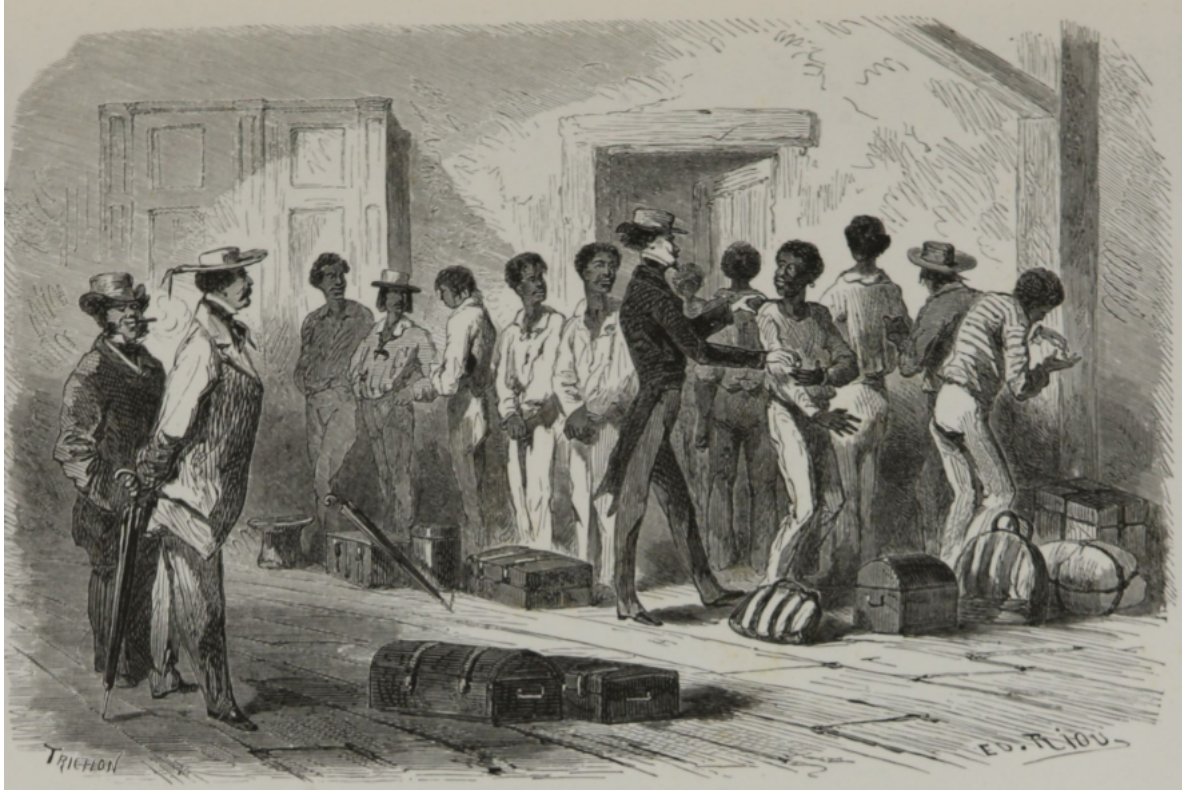
En el informe hace un alto para describir el estado de higiene en Belém y en el resto del estado de Pará, por la incidencia en la mortalidad de los emigrantes españoles de enfermedades como la fiebre amarilla, el beriberi, la tuberculosis y la viruela, pues el *stegomy fasciata* encuentra, dice, un caldo de cultivo inmejorable en el calor y la humedad de las regiones ecuatoriales.

Como los habitantes de las tierras del interior, por una u otra razón, precisan establecerse en los márgenes de los ríos, “donde el oro y la muerte marchan íntima y fuertemente enlazados”, al cabo de un tiempo la mayoría de las personas, sean indígenas o extranjeras, acaban atacadas por los microbios del paludismo, como sucede precisamente a las orillas del Madeira. Y al ser Belém la ciudad toral de la región, “la verdadera capital del emporio del Ecuador”, acuden a ella hasta desde los confines peruanos y bolivianos las personas acomodadas que contraen estas enfermedades:

En mis excursiones fluviales he tropezado con muchas personas amarillentas, lívidas, de debilidad y delgadez realmente inconcebibles, que veían en Belém la Meca de sus supremas aspiraciones de moribundos.

Conscientes las autoridades de la quimérica pretensión de erradicar el paludismo de la Amazonia, al menos intentaron un plan de saneamiento de Belém a través de una comisión de la profilaxis de la fiebre amarilla, que puso en marcha una campaña de desinfección sis-

³¹ Embarcaciones a vapor de tamaño mediano para navegación fluvial. Literalmente *gaiola* significa jaula y se usa para este tipo de barcos porque los pasajeros dormían en redes, hamacas, que se balanceaban como pájaros en la jaula.



El pago de los comisionistas, en Pará. Biard, Auguste François, 1798-1882.

temática de la ciudad a finales de 1910 y se mantenía activa, aunque no con el rigor inicial, durante la estancia del inspector en Pará.

Las fiebres palúdicas endémicas de todo el territorio y la escasez de médicos “malos y caros” en el interior del estado constituyen, a juicio de D’Ozouville, peligros suficientes para recabar de los gobernantes españoles medidas para evitar “que nuestros crédulos y alucinados emigrantes se dirijan a tan inhospitalarios parajes”.

No exige el inspector prohibir la emigración al Brasil o a otras naciones, sino una campaña intensa y amplia de información sobre las circunstancias reales de cada país en cuanto a salarios, condiciones de trabajo, enfermedades, pasajes, para que el presunto emigrante pueda

elegir destino no en base a la carta de un vecino o a las falaces promesas de los ganchos sino en fundadas razones.

Ciertamente que al emigrante aventurero y arriesgado nada le arredra y todo lo subordina a la mayor retribución, sin parar mientes en la magnitud de los riesgos que se exponga a correr; ni las fiebres malarias, ni la peste, ni el beriberi, ni la viruela, ni la tuberculosis, ni el cólera, le detienen si esta compensado por un lucro probable, pues él sólo ve la disyuntiva de morir o hacer fortuna.

Pero aclara que, si los temerarios supieran el jornal que pagan los patronos, el coste del pan y del vino en las haciendas, la precariedad de los alojamientos, las enfermedades padecidas en la selva o las condiciones de los hospitales tal vez antepusieran el espíritu de supervivencia al deseo de hacer fortuna.

No hay que olvidar que un factor decisivo en la avalancha migratoria ibérica durante el auge de la economía del caucho en la Amazonia fue la propaganda desarrollada por los agentes para el reclutamiento de trabajadores europeos a finales del siglo XIX e inicios del XX³².

³² Nazaré Sargés, María de (2012): “El Amazonas, el mediterráneo de agua dulce: migración y propaganda”. *Boletín Americanista*, núm 64, pp. 73-85 Barcelona.

Deforestación para abrir camino a la vía férrea.





9

La odisea del *Amanda*

D'Ozouville detiene su memoria en este punto para relatar los sucesos de la primera expedición de trabajadores españoles a estas tierras a bordo del vapor noruego *Amanda*. De esta tragedia ya había tenido noticias en abril de 1910, en su primer viaje de inspección a América del Sur y la califica como una de las páginas “de más negra orla” en la historia de nuestra emigración.

Según le cuenta un ingeniero, redactor de la revista técnica *A Engenharia*, los contratistas del ferrocarril Madeira-Mamoré eran los mismos que habían terminado en 1907 la construcción de otra línea en Cuba, en la que tuvieron empleados cuatro mil trabajadores gallegos, a los que habían pensado utilizar en la nueva obra en la selva, por estar ya acostumbrados a trabajar en regiones de condición climatológica semejante a la de la cuenca del río Madeira.

En enero de 1908, en cuanto el tramo por el que iba a discurrir la línea quedó limpio de floresta, enviaron a Santiago de Cuba al vapor *Amanda*, en el que, con destino a Porto Velho, embarcaron doscientos cincuenta españoles, entre contramaestres, herreros, cocineros, capataces y jornaleros.

La intención de los empresarios era botar periódicamente un navío a Cuba para seguir recogiendo trabajadores con experiencia, pero, al llegar el *Amanda* al puerto de Pará, contaron los paraenses tales cosas a los españoles sobre la insalubridad de la región hacia donde se dirigían y la informalidad de la Compañía, que todos abandonaron el navío y cerca de trescientos se negaron a proseguir viaje.

El arsenal de datos que D´Ozouville recopila en esta nueva y más larga estancia en Brasil en 1912, con información de todas las instituciones implicadas y entrevistas a pasajeros del *Amanda*, le permiten “reconstituir cuanto cinco años atrás acaeciera”.

Detrás de toda la peripecia se encuentra el formidable sindicato Farquhar, verdadero concesionario de la ferrovía Madeira-Mamoré, que había encomendado la construcción de la línea a tres norteamericanos, los señores May, Jekyll y Randolph, muy prácticos en esta clase de trabajos y que acababan de construir en la isla de Cuba las vías férreas de Palma Soriano a Bayamo y las que ligan este último punto con Manzanillo y Martí (Puerto Príncipe).

Aparte las dificultades inherentes a una obra de ingeniería de tal magnitud y en territorios tan ingratos, la tarea de encontrar trabajadores constituía un problema de complicadísima solución. Como el obrero brasileño no era susceptible de ser engañado para trabajar en la selva ni podía contarse con el europeo, pues eran de sobra conocidos los desastres de las expediciones de Church, Morsing, Collins y Pinkas, que tuvieron gran resonancia en Europa, los empresarios volvieron los ojos hacia la isla de Cuba, donde tenían cierto ascendiente con varios de los cuatro mil obreros españoles que habían tenido a sus órdenes.

Se hizo el trabajo preparatorio de rigor en estos casos: se enviaron agentes reclutadores, nada cortos en prometer; se repartieron folletos llenos de seducciones; se firmaron contratos sin valor legal de ninguna clase, y así que estuvo todo ultimado, se presentó en el puerto de Santiago de Cuba el vapor noruego *Amanda*, verdadera potala³³ en que debían embarcar a los doscientos cincuenta españoles a quienes se había hecho creer que la vía férrea donde iban a trabajar estaba en Manaos; pues a pesar de saber los empresarios que se dirigían a gente resuelta, no se atrevieron a pronunciar un nombre que, como el de Madeira-Mamoré, tan lúgubremente sonaba en los oídos de todos los obreros del globo.

No cabe la menor duda de que a los españoles se les dijo en Cuba que iban a Manaos, pues se demostró a la vista de algunos billetes que con toda claridad decían: “*De Cuba a Manaos*”.

D´Ozouville descubre ahora en sus nuevas investigaciones que el *Amanda* ya tuvo problemas antes de zarpar de la isla caribeña. Tal era el estado del buque que las autoridades del puerto de Santiago de Cuba prohibieron el embarque “por no reunir condiciones para el transporte de pasajeros”. El *Amanda* abandonó entonces las aguas cubanas y se presentó en su lugar el vapor *Oteri*, comprado de urgencia por un hermano político de mister Jekyll y puesto a nombre del maquinista del buque. El *Oteri* partió entonces con los confiados españoles a

³³ Buque pesado y poco marinerero.

bordo y los condujo a Jamaica, donde se les transbordó al *Amanda*, que estaba esperando en el puerto de Kingston.

Con esta argucia, la *Madeira-Mamoré Railway Company* sorteó la prohibición y retomó su verdadera intención: surcar el río Madeira en la marchita embarcación noruega desde Itacoatiara, sin pasar por Manaus, y desembarcar directamente a los obreros españoles en Porto Velho.

Durante la travesía hasta Brasil la comida fue tan escasa y pésima “que, agujoneados por el hambre, se vieron precisados un día a romper la puerta de la despensa para tomar algunos víveres”. El buque no llevaba literas, ni se baldeaba casi nunca y la bodega destinada al pasaje carecía de ventilación y despedía muy mal olor. Los españoles lo bautizaron con el nombre de barco-chiquero y “le faltó poco para convertirse en barco ataúd”.

Pero es al fondear el *Amanda* en el puerto de Belém la tarde del 28 de marzo de 1908 cuando los españoles toman conciencia de que han sido engañados respecto a su destino, tras hablar con los empleados de la Sanidad marítima, la aduana y los boteros que acercaron sus embarcaciones al costado del barco. Al negarse el capitán a concederles permiso para ir a tierra a pedir protección a las autoridades, tres de los pasajeros, José López, Antonio Casas y José Rubio, se arrojan a las aguas del río Guajará, que desemboca en la bahía de Belém, y logran alcanzar la costa.

Al parecer, el indignado capitán llegó a ordenar abrir fuego contra los fugitivos y sólo la presencia del guardia de la aduana, recién subido a bordo para prestar el reglamentario servicio de vigilancia, evitó que se les disparara. A pesar de redoblarse la vigilancia y de que buena parte de la tripulación se puso sobre las armas, a las diez de la noche se arrojó al agua Ramón Brigano, pese a no saber nadar (cuál no sería su desesperación), y que fue milagrosamente arrastrado por la corriente de la marea hasta la orilla. Horas después se echaron también a nado Manuel Jurjo y Baltasar Malabares, que, exhaustos de fuerzas, pidieron auxilio y fueron salvados por el vapor *Solheiro Motta*.

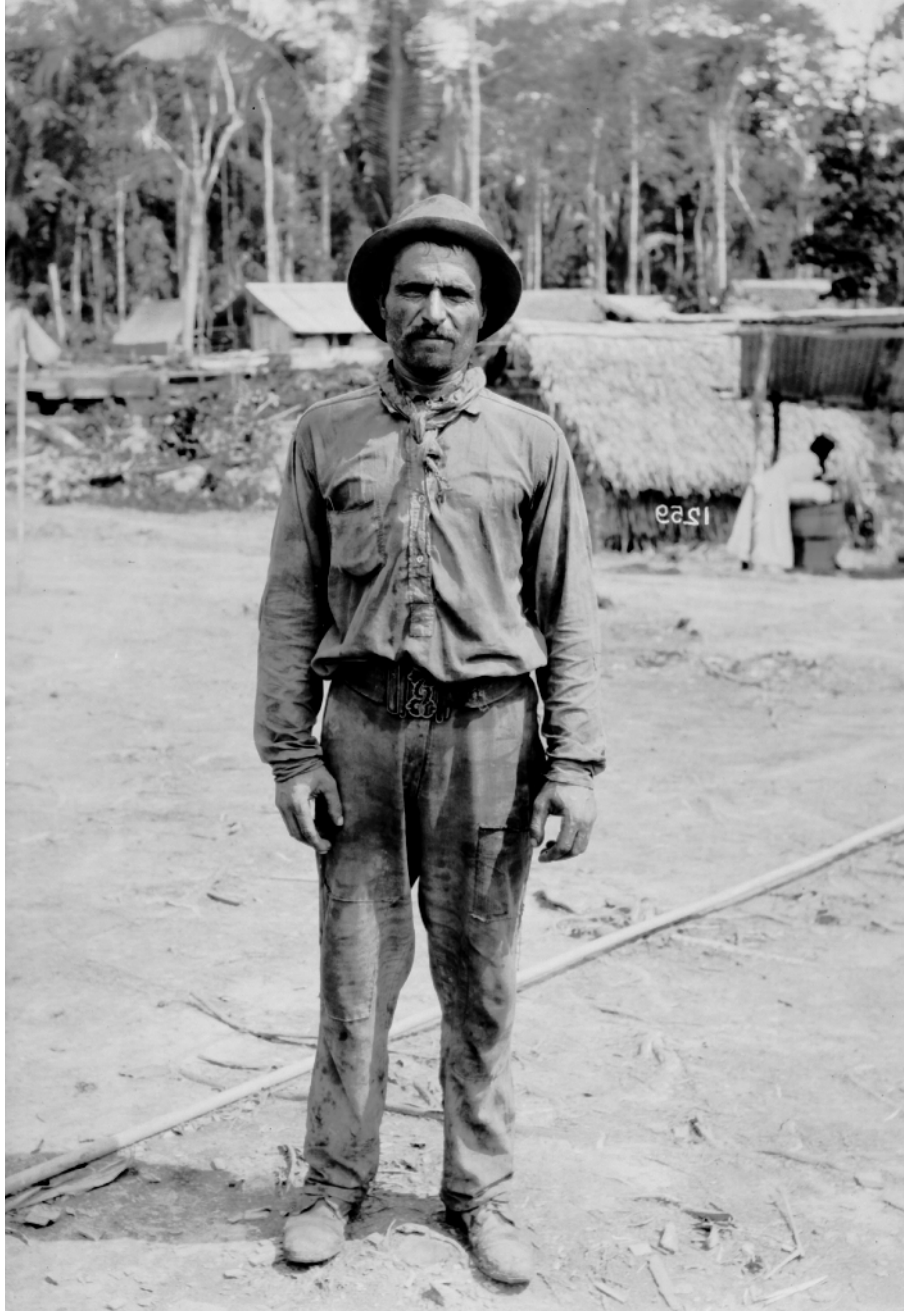
Por su parte, el guardia de la aduana, alertado por unos gemidos procedentes de la infecta bodega, encontró en un rincón “tirados en el suelo, desfallecidos y casi muertos de inanición, a cuatro jóvenes que a duras penas pudieron declarar que hacía seis días que no tomaban alimento de ninguna clase”. Impresionados ante los estragos del hambre en aquellos jóvenes, muchos españoles amenazaron con asesinar al capitán del *Amanda* para vengarse de sus crueldades y recobrar su libertad. Menos mal que, una vez más, intervino el guardia de la aduana y pidió refuerzos a la *Guardamoria da Allandega*. Ante la presencia de ocho guardias

armados, “los españoles aplazaron para la mañana siguiente la muerte del capitán si no eran debidamente protegidos por las autoridades de Belém”.

Con objeto de comprobar los hechos denunciados y recabar el desembarque de los pasajeros españoles, se dirigió al buque un grupo de miembros de la Sociedad Española de Socorros Mutuos y del Centro Galaico, acompañados del Ingeniero Jefe Mr. May, del representante de la compañía del Madeira- Mamoré, Mr. Wilson, del vicecónsul honorario de España y del cónsul de los Estados Unidos, que amenazó con exigir responsabilidades a España y al Brasil si la expedición española no embarcaba de nuevo en el *Amanda*.

Resultado de toda esta actividad, con toda la colonia española en los muelles, en la sede de la Sociedad Española de Socorros Mutuos se redacta un contrato, cuyas bases fijaban que los salarios de los mecánicos, electricistas, herreros, carpinteros, picapedreros y jornaleros se pagasen de acuerdo con lo que se les había ofrecido en Cuba, que la comida fuera buena y que se les alojase en habitaciones análogas a las que acostumbran a vivir los obreros españoles. La sospechosa negativa de mister May a firmar el contrato, pese a merecer su aprobación inicial las condiciones señaladas, determinó que sólo prosiguieran viaje en el *Amanda* cincuenta y tres españoles de los doscientos cincuenta desembarcados.

Aleccionados por este lúgubre episodio, concluye D´Ozouville en su relato, los empresarios procuraron evitar que se exteriorizasen los abusos que se cometieron, pero “ni por un momento abandonaron su innoble campaña de explotación de los obreros”.



Trabajador de la ferrovía. Foto Dana Merrill.

Barcos (gaiolas) utilizados para transporte a lo largo del curso del Madeira.





10

Por el Amazonas en el *Hilary*

El 22 de diciembre de 1912 parte D´Ozouville desde Belém hacia Manaus a bordo del *Hilary*, de la compañía naviera *Booth Line*, que enseguida abandona las aguas del Guajará para surcar “las del majestuoso y sin rival Amazonas”.

El modesto narrador de *Un viaje a Brasil* no considera su pluma tan briosa y hábil como para osar describir las emociones que despierta la navegación por el Amazonas y las bellezas de éste y, según explica, sólo se atreve con una breve digresión histórica sobre la leyenda de El Dorado:

Había un país atravesado por un mar blanco, cuyas aguas arrastraban arenas de oro y piedras de diamante. Su capital Manoa (nombre de una tribu india, Manao o Manoa, y que es el que actualmente lleva la capital del Estado del Amazonas), era una gran ciudad llena de palacios cimentados sobre plata y con tejados de oro, y sus habitantes llevaban calzado también de oro. Al rey de dicho país llambanle El Dorado, porque tenía su cuerpo lleno de estrellas de oro.

La mentalidad mgica de la época y la fiebre de riquezas alimentaron las leyendas sobre las que se construyó en buena medida el descubrimiento y conquista del Nuevo Mundo: las siete ciudades de oro, Cbola y la Gran Quivira, la fuente de la eterna juventud, la Ciudad de los Csares en la Patagonia, el reino de Paititi, las minas perdidas de Moribeca, el País de la Canela o la ciudad perdida de Z.

Aunque parece que la primera expedición en llegar al lugar donde supuestamente se había El Dorado fue la comandada en 1536 por Gonzalo Jmenez de Quesada, que sometió a la confederación muisca, D´Ozouville otorga en su informe el protagonismo a Gonzalo



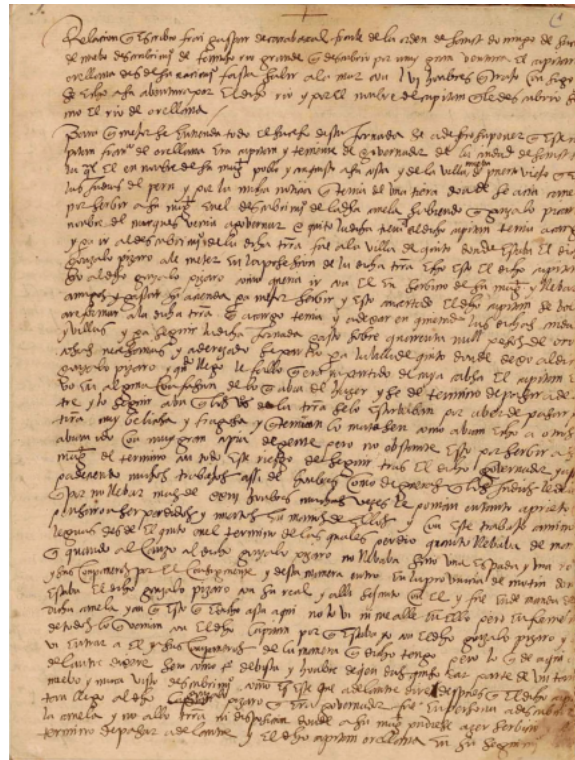
Vapor "Hilary" en el puerto de Liverpool.

Pizarro, hermano menor del conquistador del Perú, quien, en 1539, al frente de un grupo de españoles, y con Francisco Orellana (1511- 1546) como lugarteniente, partió de Quito "con el propósito de conquistar los escudos y corazas de oro que llevaban, según la tradición, los guerreros de *El Dorado*".

Tras meses de penalidades entre ríos y selva, diezmada la expedición, Pizarro retornó al Perú sin haber encontrado la encantada ciudad que al parecer tantas riquezas encerraba. Por su parte, Orellana, encargado de la custodia del puñado de pepitas de oro conseguido en esos meses, embarcó con cincuenta hombres en un bergantín, decidido a poner tierra de por medio entre el magro tesoro y su antiguo jefe. Descendió por el río Napo, que le condujo a un gran río, a cuya vertiginosa corriente se abandonó sin escrúpulos: "navegaba sin duda alguna por el *Mar Blanco*, por las aguas plateadas de *El Dorado*".

A dos de sus compañeros, el fraile dominico Gaspar Carvajal y el hidalgo extremeño Hernando Sánchez de Vargas, cuando “le hicieron observar que, si seguían navegando con tanta rapidez, tal vez no lograra alcanzarles Pizarro”, no dudó en desembarcarlos en la primera playa, sin armas y sin provisiones³⁴.

Orellana logró vencer a las tribus ribereñas y desembarcó en el Océano Atlántico el 24 de agosto de 1542, tras navegar durante 18 meses todo el curso del *mar dulce* y al que bautizó con su nombre³⁵. Al regresar a España contó con tanta exageración y éxito en la divulgación por toda la península que había sido atacado por “una especie de Amazonas amarillas”, mujeres salvajes que se cortaban y quemaban el pecho derecho para tender mejor el arco, que finalmente todo el mundo acabó por conocerlo como el Río de las Amazonas.



Página de la Relación de Gaspar de Carvajal.

Sobre una traición y muchas fantasías se funda pues el nombre del río más grande del globo, al que D´Ozouville dedica varias páginas en su informe:

Entre los muchos nombres que recibiera el Amazonas, pueden citarse los siguientes: Río Blanco, El Dorado, Mar Dulce, Río-Mar, Mediterráneo de Agua Dulce, Orellana, Tunguragua, Paraná Grande, Gran Pará, Marañón, Solimoes y Amazonas³⁶. Con estos dos últimos nombres es en el día designado en el Brasil, donde se da el nombre de Amazonas a la parte de este río comprendida desde la desembocadura en el Atlántico hasta la desembocadura del Río Negro, o sea, hasta cerca

³⁴ Descubrimiento del río de las Amazonas. Relación de Fray Gaspar de Carvajal (1500-1584). Prensas de la Biblioteca Nacional. Bogotá, 1942.

³⁵ Encinas Moral, A.L. (Ed.) (2020): *La expedición de Francisco de Orellana al Amazonas de Gaspar de Carvajal*. Miraguano.

³⁶ A los nombres que cita D´Ozouville se pueden añadir otros varios: Lloqueta, Apurímac, Ene, Tambo, Ucajali, Parana-Uassú o Paranaguasú.



Mapa del valle del Amazonas. Biblioteca Luis Ángel Arango. Biblioteca de la República de Colombia.

de Manaos, y se da el nombre de Solimoes a la comprendida desde su confluencia con el Río Negro hasta la boca del río Javary, que es uno de sus tributarios, y que sirve de límites al Brasil y al Perú. El nombre de Marañón (tomado del apellido de un soldado de Pizarro), es empleado en el Perú para designar la parte de río que baña esta República.

Según unos, nace el gigantesco Amazonas en la inmensa laguna Mari-Cocha (corrupción española de la palabra indígena Mauri-Cocha), al pie de los Andes peruanos de Huanuco cuya altitud, aunque no definitivamente fijada, se calcula en 4.833 metros. Se calcula que su curso es de unos 7.000 kilómetros, de los cuales corresponden 4.000 al territorio del Brasil, y de estos más de las tres cuartas partes al Estado del Amazonas.

Su anchura es muy variable, hay partes que tienen más de cien kilómetros de ancho. Cuando al llegar a Ovidos se me dijo que era la parte más estrecha del río, yo me resistía a creerlo, pues me parecía haber pasado por lugares en que el río tenía menos anchura; pero esto era debido a que por la parte baja de su curso había muchas islas de aluvión, y yo tomaba los límites de estas islas por las verdaderas márgenes del río. En Ovidos, que todavía pertenece a Pará, mide el Amazonas 1.892 metros de anchura, estando su puerto defendido por una fortificación, cuyo objeto principal es la defensa del Amazonas; pero hoy debe estar totalmente desguarnecida, por lo menos yo no ví nada que revelase lo contrario.

En algunas de sus partes alcanza una profundidad de 300 metros, y es de 60 la profundidad media.

Desagua en el Atlántico 250.000.000 metros cúbicos por hora; su velocidad media es de tres millas por hora; la influencia de su flujo y reflujó se nota a 900 kilómetros de distancia en el mar. Hasta muchos kilómetros de su desembocadura no presenta sabor salado el agua del mar. Recibe en su decurso las aguas de más de cien tributarios de importancia, y exceden de mil el número de ríos conocidos que vierten en él sus aguas.

En los días finales de 1912, fecha del viaje del militar español, la navegación entre las capitales de los dos estados de Pará y Amazonas (un trayecto de 924 millas) es tarea de dos compañías: la inglesa *Booth Line*, que hace tres viajes al mes, y la alemana *Hamburg Sudamerikanischen Dampfschiffahrts Gesellschaft*, que solo hacía uno. De Manaos a Iquitos (Loreto, Perú) la compañía inglesa hace un viaje mensual, en vapores de 2.000 toneladas y una duración de nueve a diez días. El resto del Amazonas es navegado por canoas y *gaiolas*.

De la dificultad de las comunicaciones y del tiempo que llevan los viajes por estas tierras da idea el caso de su compañero de viaje, el prefecto de Iquitos, Dr. Calle, quien saliendo de Lima fue a Panamá, Colón, Barbados y Pará; desde Pará fue en el *Hilary* hasta Manaos, y en Manaos trasbordó al *Huayna* que le llevó a Iquitos; es decir, que “para trasladarse desde un punto (Lima), a otro (Iquitos) del Estado peruano, invirtió no menos de treinta y siete días”.

Por este motivo, D´Ozouville se atreve a proponer a la superioridad que el Departamento de Loreto (donde residen más de 500 españoles, atraídos hasta Iquitos por el idioma y por la riqueza de la zona) se haga depender de la Agencia consular de Manaos y no de Lima.

Junto a la mención de las ciudades y villas más importantes de ambas márgenes del Amazonas entre Belém y Manaos, el viajero da cuenta del ingente movimiento de embarcaciones

menores y de la elevadísima temperatura, que los fuertes y frecuentes aguaceros no bastan para suavizar.

A bordo del *Hilary* iban nueve emigrantes españoles, de los que siete habían embarcado en Vigo con destino a Manaos; los otros dos procedían de Panamá, habían transbordado en Pará y se dirigían los infelices al ferrocarril de Madeira-Mamoré en busca de trabajo: “estos dos desgraciados se mesaban los cabellos cuando les dije que las obras estaban terminadas y que la Empresa había empezado ya a despedir al personal sobrante, impresionándome tanto su situación que, cuando llegué a Manaos, le expuse el caso al cónsul, quien consiguió se les trasladase a Río de Janeiro en un vapor del *Lloyd Brasileiro*”.

Devoto de su oficio, el inspector vigila hasta en aguas dulces el trato dado a los emigrantes y se cerciora de la buena calidad y abundancia de la alimentación, de la amabilidad de la tripulación y de las excelentes condiciones de las instalaciones de tercera clase, similar a los demás vapores de la Compañía.

En época de inundación del río Madeira sus aguas suben 14 metros por encima de la tasa mínima pluviométrica.





11

El comercio de la *borracha*

Durante los días de navegación por el Guajará y el Amazonas y su estancia en Manaus, entre el 22 de diciembre de 1912 y el 4 de enero de 1913, tiene lugar otro episodio que incrementa las tribulaciones del Inspector sobre su seguridad personal, asunto siempre de sumo inter para .

El día 23 estalla una revolución en Manaus y la policía militar secuestra al presidente del Estado, Antonio Clemente Ribeiro Bittencourt, cuando apenas faltaban ocho días para su relevo por el nuevo presidente, Dr. Pedrosa, quien ya había salido en el vapor *São Paulo* desde Río de Janeiro para Manaus. Al parecer, detras de este turbio incidente sedicioso estaban el vicepresidente Dr. S Peixoto y la opulenta familia Nery, dos de cuyos miembros, Silvrio José Nery primero y Constantino Nery habían sido gobernadores de Amazonas desde 1900 hasta 1907. Afortunadamente, el mismo día del traspaso de poderes, el 1 de enero, son puestos en libertad el S, Bittencourt y su familia. Sin embargo, constata atónito D´Ozouville, “a ninguno de los individuos de la familia Nery, ni a ninguno de sus secuaces, ni a los revoltosos, ni tan siquiera a los conocidsimos autores materiales del secuestro, se exige ningún género de responsabilidades”, dejando en la absoluta impunidad hechos que en cualquier país civilizado serían tenidos por delitos de gravedad.

Si la fortuna e influencia de los Nery bastaba para dejar impune el secuestro del primer magistrado del Estado, de qué no sería capaz el formidable sindicato Farquhar, mucho más poderoso que los Nery, si consideraba molesto al humilde funcionario de Consejo Superior de Emigración español destinado a inspeccionar la línea férrea Madeira-Mamoré?



Trabajadores bolivianos embarcando en el puerto de Manaos. Albert Frisch. Graphische Kunstanstalt, Druckerei und Verlag. 1875 - 1925.

El miedo del inspector se acentúa por estos incidentes: “yo, que todavía no conocía las condiciones del terreno que tenía que explorar, entreveía la posibilidad de necesitar hacer excursiones a caballo, vadear ríos, tomar guías, etcétera, etc., y iera tan fácil justificar que había perdido pie al pasar un vado!”

Aconsejado por el cónsul, Rafael Seco, el temeroso D´Ozouville decide no emprender viaje mientras perdurase el gobierno ilegal y salir en el vapor *Justo Clermont*, perteneciente a una compañía subvencionada por el Gobierno, en lugar de partir antes en el *Machado*, perteneciente a una casa de comercio, pues ésta le ofrecía menos garantías, aunque salía antes para el río Madeira.

Por otra parte, el cónsul le aconseja ocultar el motivo real de su viaje y decir que iba a estudiar las mejores zonas para establecer colonias españolas; sin embargo, D´Ozouville prefiere ser franco con la Compañía, dueña y señora de los territorios que cruza la línea férrea, por razones prácticas, pues es ésta la que costea sus pasajes para navegar por el Madeira y viajar en ferrocarril, y para no comprometer su independencia, pues, “si como presumía, eran ciertos los atropellos que se atribuían a la Compañía, estaba obligado a denunciarlos”,

Terminadas ya las obras del ferrocarril Madeira-Mamoré, podría creerse que poco o nada importaría a la empresa que se descubriesen los abusos ya cometidos. Sin embargo, el hecho de que la compañía Farquhar todavía emplease obreros españoles en la construcción de otro ferrocarril en Bolivia fundamentaba la voluntad de la empresa por ocultarlos y el empeño del inspector en descubrirlos para evitar su reproducción.

Con este fin, D´Ozouville, ayudado por el cónsul Seco, recaba, con escaso éxito, cuanta información estima de interés para su investigación sobre los españoles empleados en las obras y sus condiciones laborales y vitales. A modo de ejemplo señala que nunca figura la nacionalidad en las listas de los trabajadores que viajaban en los vapores que iban con destino a Porto Velho y que pasaban por la aduana de Itacoatiara, de forma que “por ellas, no podía venirse en conocimiento del número de los obreros españoles que tomaron parte en la construcción”. Y por facilitarles el dato del número total de los obreros empleados les pedían la friolera de 300.000 reis.

A fuerza de tenacidad y rodeos y a pesar de esta actitud obstruccionista, el inspector avanza en su investigación y relata las inmoralidades e irregularidades que pudo observar en el comercio en el norte de Brasil: “Rara es la casa de comercio que no cuenta en su haber varias quiebras fraudulentas o cuando menos alguna injustificada suspensión de pagos”.

La goma elástica, el caucho y la castaña que bajaban por el Amazonas se sometían a ciertas formalidades en la aduana de Belém, pero al recuperar Manaus su autonomía comercial los grandes almacenistas, las denominadas *Casas aviadoras*, que tenían sede en Belém se trasladaron o abrieron sucursales en la capital amazónica.

El negocio de la borracha estaba en manos de alemanes, ingleses y norteamericanos, mientras que el resto del comercio de los estados de Pará y Amazonas estaba monopolizado por la colonia portuguesa.

De todas las irregularidades comerciales desgrana D´Ozouville varios casos con protagonistas españoles:

Primero. En octubre de 1909 muere en Belem la española Fuensanta García, cupletista en el teatro del Bar Paraense, y para atender los gastos ocasionados por su enfermedad y entierro, el empresario Comendador Correa se presentó a cancelar unas letras que la interfecta había sacado poco antes sobre Madrid en la Casa de Santos Sobrinho, y no obstante no estar capacitado legalmente ni como testamentario ni como albacea, y careciendo en absoluto de toda autorización o poder, el mentado Sr. Correa consiguió de dicha Casa la cancelación de las letras, tras mediar una fuerte comisión y descuento.

Segundo. El obrero Miguel Mínguez, de la provincia de León, giró a su mujer 500 pesetas. Se le extravió la única letra de cambio que le dieron en el Brazilian Bank, de Manaos, contra la Casa de los Sobrinos Fernández; pidió una segunda, que también se extravió, pues no hay en el mundo un país en que esté más desatendido el servicio de Correos que en Manaos. Al pedir la tercera, le exigieron poder de su mujer, Manuela García, y la garantía de dos comerciantes de Manaos. ¿Cómo le era posible conseguir a un trabajador anónimo y por añadidura español que nadie respondiera por él?

Sobre este caso, apunta D´Ozouville, que, si en vez de ser Mínguez un bodoque, hubiera sido un particular, le habrían dado tres letras de cambio sin problema y sin exigirle ese poder. El caso es que el interesado se dirigió desde Porto Velho al cónsul, en septiembre de 1911, para enviarle un recibo del departamento de giro de la Madeira-Mamoré, pues ésta nada hizo, a pesar de corresponderle a ella hacer las gestiones para que el dinero llegase a su destino.

Tercero. El obrero español José López, natural de Villalibre, distrito de Ponferrada, provincia de León, con cédula personal número 766, expedida en Ponferrada a 20 de Abril de 1912, popularísimo en toda la línea del Madeira-Mamoré a consecuencia de su natural modo de ser y por haber desempeñado uno de los principales papeles en el drama desarrollado a bordo del vapor noruego Amanda sacó sobre Vigo, en la Casa de banca de Soussa (llamada más tarde Santos Sobrino), una libranza de 10.000 pesetas contra la Casa de Bárcena. La letra fue expedida el 20 de febrero de 1912, y el día 4 de marzo embarcó José López para Vigo en el vapor Río Negro, de la Compañía Hamburguesa.

Días antes de sacar dicha letra, negoció José López a un tal Varela otras dos por valor de cinco contos y medio que tenía contra la Casa de Suarez en Belém, circunstancia que demuestra la pre-existencia del dinero.

Así que el Río Negro se hizo a la mar, echó de menos José López la letra que llevaba y algunos otros efectos, y sospechó que se los había sustraído de la maleta, momentos antes de salir de Belém, el español Juan Martínez, natural de Vigo. Al llegar a Lisboa desembarcó la Compañía a José López y le envió a Vigo por el ferrocarril. En cuanto el 21 de marzo llegó José López a Vigo, se presentó en la Casa de Bárcena, donde le expidieron un cablegrama a su cuenta, en el que interesaba la tercera de cambio, y recibió la contestación de que el giro estaba anulado. Es de advertir que cuando José López sacó la letra en la Casa de Santos Sobrino, le recogieron la firma.

En septiembre del mismo año volvió otra vez José López a la Madeira-Mamoré y como en el mismo vapor viajaba el cónsul de España, Sr. D. Rafael Seco, le explicó el caso y le pidió protección. Al llegar a Belém, fueron juntos a la Casa de Santos, donde se les dijo que el día 6 de marzo se había presentado un individuo llamado José López, quien manifestó que se veía precisado a negociar el

cheque de las 10.000 pesetas, porque lo habían robado cuanto tenía en el hotel de Valparaíso, a lo que la Casa accedió después de hacerle firmar el recibí.

El cónsul me aseguró que la firma primeramente recogida a José López era muy diferente de la que tenía el recibí, y que, en vista de esta diferencia, preguntó a los banqueros si estarían dispuestos a pagar la letra al auténtico José López si llegaba a demostrarse plenamente que habían sido víctimas de una estafa, cuyos perjuicios de ninguna manera podían repercutir a José López, a lo que le contestaron que no lo harían ni aun en el caso de que recayera providencia judicial en tal sentido, pues de antemano le advertían que entablarían recurso contra ella.

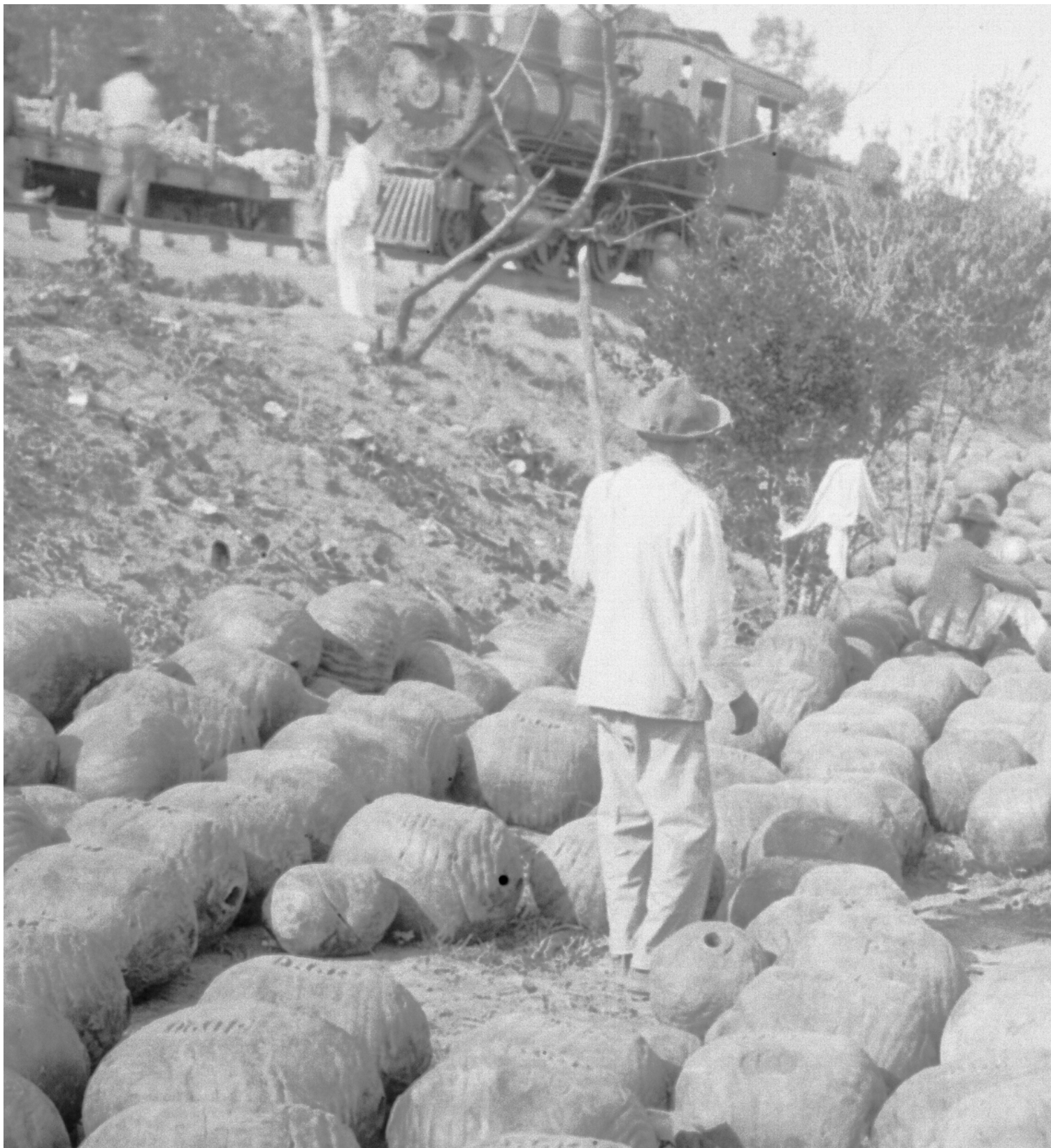
En este estado de cosas, José López otorgó ante notario poder a favor del Cónsul D. Rafael Seco, quien no encontró abogado que se hiciera cargo del asunto si no se le anticipaban 2.000 pesetas, y como el primero no disponía de recurso alguno, hubo necesidad de abandonar la cuestión.

Tras escuchar su historia, el inspector prometió a José López hacer algo en su obsequio cuando a su regreso a España se detuviera en Belém; pero dio la coincidencia de que el vapor *Hildebrand*, en el que viajaba, no llegó a dicho puerto hasta las tres de la tarde del 4 de febrero de 1913, y como era día festivo, por ser martes de carnaval y estar cerrados todos los establecimientos, no pudo hacer nada en el poco tiempo que estuvo allí.

A su regreso a Vigo, D´Ozouville solicitaría al inspector de emigración del puerto que levantara acta, en la que, haciendo constar los datos que traía, se demostrara que en la fecha en que se anuló la operación del giro de 10.000 pesetas no podía encontrarse en Belém el verdadero José López, por si, estimándose digno de tutela el caso expuesto, existiera algún procedimiento legal, oficial u oficioso, en virtud del cual pudiera ponerse al citado José López en posesión de lo que tan legítimamente parece pertenecerle.

Estos casos individuales, junto con los análogos que tienen lugar todos los días en la banca de Belém y Manaos, ponen de relieve la mala fe de algunos establecimientos bancarios y de la Madeira-Mamoré. Cuando los obreros españoles entregaban el efectivo que deseaban remitir a España, el departamento de giros de la Compañía no expedía las libranzas a la orden, sino a su nombre, y les entregaba un solo ejemplar *no endosable*, de forma que, para hacer efectivos sus créditos, los interesados debían cobrarlos por sí mismos en el lugar designado.

A todo ello habría que añadir cómo en los casos, no muy inhabituales, de muerte o extravío del obrero, que el importe quedaba a beneficio de los bancos o de la misma Madeira-Mamoré.



Bolas de borracha preparadas para cargarse en la ferrovía Madeira-Mamoré.



12

La fiebre del caucho y los crímenes del *Putumayo*

Caucho es el nombre genérico con el que se conocen en los países de habla hispana diversos tipos de goma elástica; del mismo modo que en Brasil se utiliza con el mismo afán generalizador el término *borracha*.

La explotación del caucho o *siringa*³⁵ en la zona amazónica de Brasil, Perú, Colombia, Bolivia, Ecuador y Venezuela tuvo su mayor auge entre los años 1879 y 1912, durante lo que se conoce como fiebre del caucho o primer *ciclo de la borracha*. A partir de esa fecha se reduce sustancialmente su cultivo en América, al surgir en el mercado las plantaciones inglesas en el sudeste asiático (Malasia, sobre todo), hasta donde diplomáticos británicos habían transportado de forma clandestina miles de semillas del árbol. Se registrará un ligero repunte entre 1942 y 1945, en plena Guerra Mundial, pero de mucha menor proporción³⁶.

El árbol del caucho era conocido antes del descubrimiento de América con el nombre de *cahuchu*, que significa “madera” o “árbol que llora”³⁷, y su goma era utilizada por los indígenas desde tiempo inmemorial. Su explotación a gran escala se desató tras los inventos y descubrimientos de mediados del siglo XIX (el proceso de vulcanización, la llanta neumática...) y su incorporación a la fabricación de ruedas en las industrias del automóvil y de multitud de artículos, por sus propiedades de elasticidad, resistencia, impermeabilidad y como

³⁵ Aunque caucho y siringa difieren en la forma de recolección, se utilizan como sinónimo. A la persona que extrae el caucho se le denomina cauchero en Bolivia y Perú; en Brasil se utiliza el nombre de *seringueiro*.

³⁶ Bethel, Leslie (1991): *Historia de América latina. América Latina: economía y sociedad, c. 1870-1930*, t. 7, Editorial Crítica, Barcelona. Vol.10. p.343.

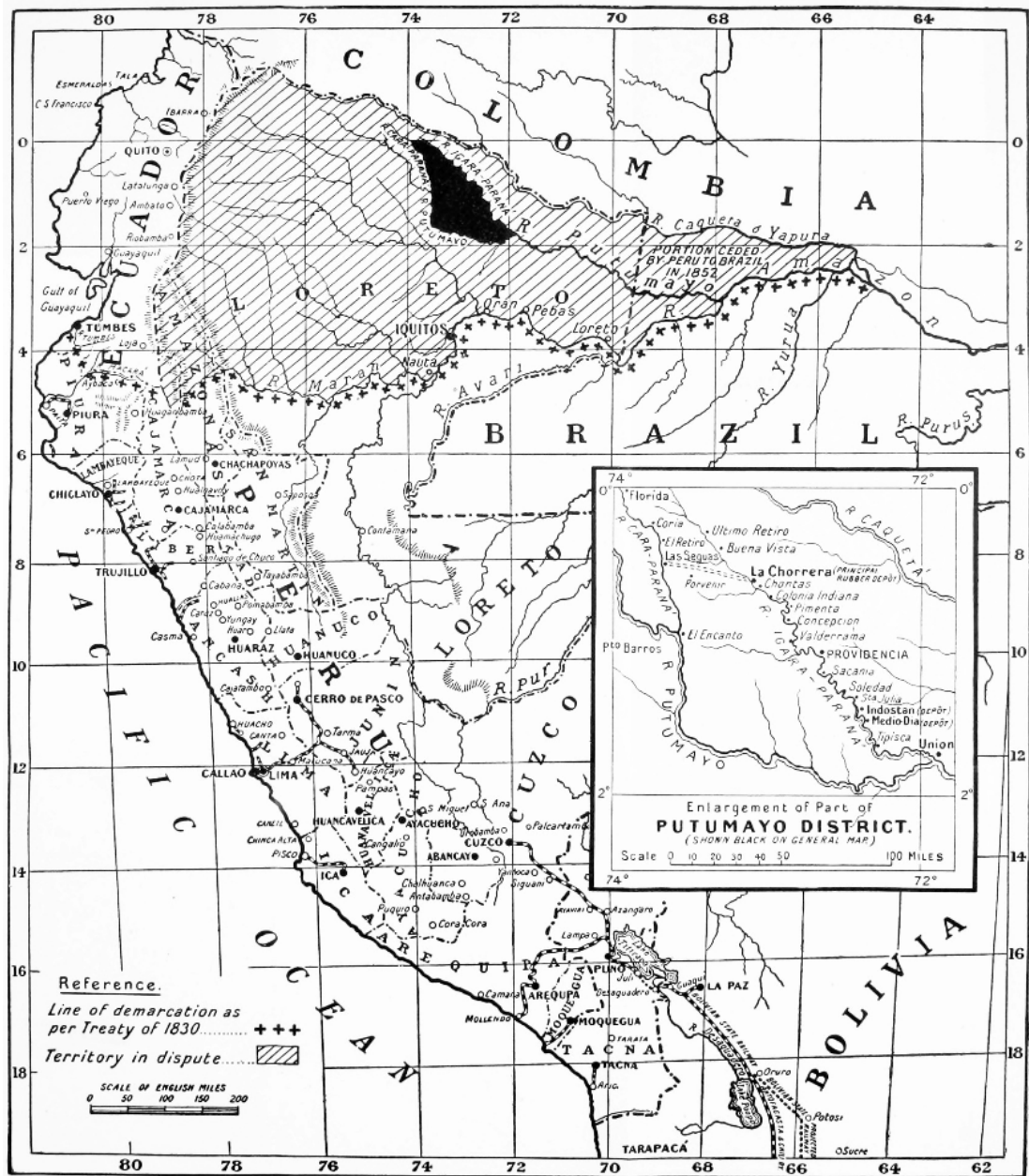
³⁷ Etimológicamente viene de la palabra *káuchu*, impermeable en quechua. Desde el punto de vista químico, el caucho es un hidrocarburo, cuya unidad estructural es la molécula de isopreno.



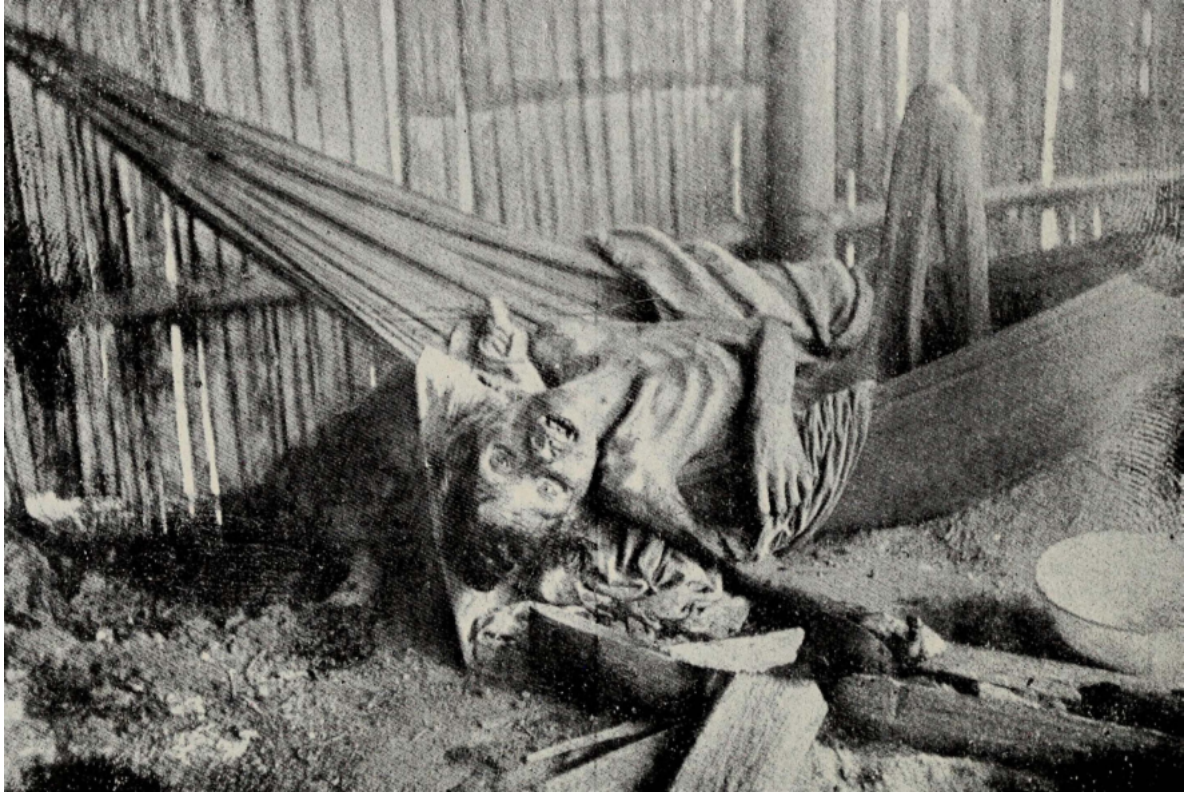
Hardenburg, Walter E. The Putumayo, the Devil's Paradise; Travels in the Peruvian Amazon Region and an Account of the Atrocities Committed Upon the Indians Therein.

aislante. El caucho se hizo imprescindible en las industrias de Estados Unidos y de Europa, que estaban dispuestas a pagar altos precios por él. De esta manera, se instalaron empresas europeas y americanas en las regiones caucheras para gestionar directamente la extracción, explotación y comercialización y se desató la denominada *fiebre del caucho*.

Es la época de crecimiento económico de muchas ciudades amazónicas ubicadas en lugares antes inaccesibles. Los elevados impuestos que se facturaban por la exportación del caucho atrajeron a muchos banqueros y comerciantes europeos y norteamericanos, que influyeron y dejaron su huella también en la arquitectura, en la sociedad y en los modos de vida de la región.



Mapa del distrito de Putumayo. The Times.



Hardenburg, Walter E. The Putumayo, the Devil's Paradise; Travels in the Peruvian Amazon Region and an Account of the Atrocities Committed Upon the Indians Therein.

Ciudades como Belém o Porto Velho estaban dotadas de redes de saneamiento, sistemas de iluminación eléctrica, abastecimiento de agua, fábricas de hielo, matadero, imprentas, panaderías,... El caso de Manaus, en el estado del Amazonas, es paradigmático. Entre 1890 y 1920 se convirtió en una de las ciudades más desarrolladas y lujosas de Brasil, provista de grandes infraestructuras, como adoquinado de las calles, alcantarillado, luz eléctrica, acueducto, el primer tranvía eléctrico de toda América Latina o, también, un gran teatro de ópera (el Teatro Amazonas), inaugurado en 1896. Sobre este teatro se escribe:

El teatro tenía por modelo a la Ópera de París. Los trajes de noche de las damas provenían también de París, lo mismo que sus largos guantes, sus enormes sombreros y sus perfumes. Los grandes y vistosos diamantes que rodeaban los cuellos de las damas y brillaban en los dedos de los caballeros habían sido

*tallados en Ámsterdam; el oro había sido incrustado en sus dientes por dentistas norteamericanos, y el fino barniz de su educación había sido adquirido en las escuelas privadas de Suiza.*³⁸

Según Wade Davis, antropólogo canadiense estudioso de las comunidades indígenas del continente americano, “los magnates del caucho prendían sus habanos con billetes de cien dólares y aplacaban la sed de sus caballos con champaña helado en cubetas de plata. Sus esposas, que desdeñaban las aguas fangosas del Amazonas, enviaban la ropa sucia a Portugal para que la lavaran allá. Los banquetes se servían en mesas de mármol de Carrara, y los huéspedes se sentaban en asientos de cedro importados desde Inglaterra”³⁹.

Frente a la opulencia de los favorecidos por el negocio extractivo, la otra cara de la moneda tenía gravada la miseria y degradación de las comunidades indígenas, hasta el punto de que, según Davis, “por cada tonelada de caucho producida, asesinaban a diez indios y centenares quedaban marcados de por vida con los latigazos, heridas y amputaciones que se hicieron famosos en el noreste amazónico”.

El control por su explotación desencadenó pugnas entre los Estados limítrofes de la Amazonia y condujo a la conformación de grandes compañías que luchaban por su control. Estos grandes grupos tenían la suficiente capacidad para llevar a cabo grandes proyectos de infraestructura que permitían su explotación, acceso y transporte en un territorio complicado, a cambio del control de la producción.

En un primer momento, el látex se obtenía de la especie *castilla ullei*, cuya goma fluye cortando el árbol. Como la regeneración natural no podía compensar la tala indiscriminada, se empezó entonces a extraer de forma masiva el jebe a partir de la especie *hevea brasiliensis*, mediante el sangrado continuado del árbol. Este sistema exigía disponer de enormes áreas bien delimitadas de árboles y de un contingente estable de trabajadores.

Una de las mayores y más significativas compañías caucheras en territorio amazónico, fundada en 1881 por el peruano Julio César Arana del Aguila (1864-1952)⁴⁰, fue la *Peruvian*

³⁸ Baum, Vicki: (1952): *El árbol que llora*. Barcelona

³⁹ Davis, Wade (2004): *El río: exploraciones y descubrimientos en la selva amazónica*. Fondo de Cultura Económica.

⁴⁰ En “El sueño del celta”, Vargas Llosa traza este retrato del empresario: *Era un hombre más bajo que alto, moreno, de rasgos mestizos, con una insinuación asiática en sus ojos algo sesgados y una frente muy ancha, de cabellos ralos y cuidadosamente asentados, con raya en el medio. Llevaba un bigotito y barbilla recién escarmenados y olía a colonia. La leyenda sobre su manía con la higiene y el atuendo debía ser verdad. Vestía de manera impecable, con un traje de paño fino cortado acaso en una sastrería de Savile Row... Quieto como un ídolo, no se movía de su asiento y ni siquiera pestañeaba. Su expresión era*

*Amazon Rubber Company*⁴¹, que controló el cultivo del caucho en amplias zonas de la selva y suministraba a las mayores naciones europeas. Entre sus diversos edificios y dependencias distribuidos por las explotaciones caucheras destaca *La Chorrera* en el Amazonas, también denominada *Casa Arana*, donde vivían los empleados de la Compañía y estaban ubicadas sus oficinas.

El trabajo se realizaba en el interior de la selva, con las dificultades propias de unas condiciones climáticas caracterizadas por la humedad constante y el calor intenso. Los trabajadores, en su mayoría indígenas, debían extraer el látex de los árboles, luego se recopilaba para el *siringalista* y este a su vez lo entregaba a una empresa que comerciaba con empresas extranjeras.

Este sistema de explotación fue denunciado en muchas ocasiones y por distintos medios. El franciscano Gabriel Sala relató en su diario (1897) las barbaridades cometidas por el cauchero Carlos Fermín Fitzcarrald en la cuenca del alto Ucayali para doblegar a los indígenas en su afán por explotar los gomales del Purús⁴².

En un telegrama de 27 julio de 1911, un grupo de campesinos denuncia ante la Asociación Pro-Indígena la venta criminal de indios para trabajar en los gomales de San Carlos.

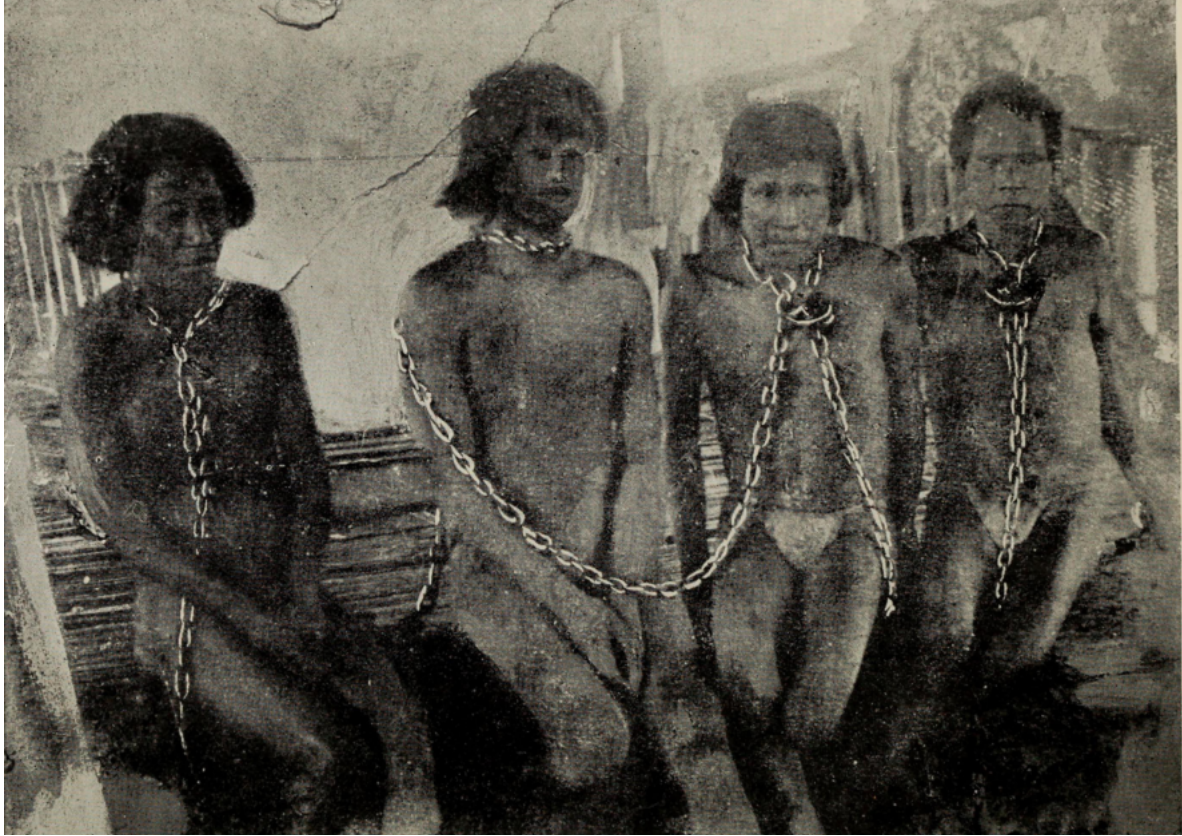
Apenas unos meses antes del viaje de D´Ozouville, el 17 de abril de 1912, había muerto en Cerro de Pasco el periodista peruano Benjamín Saldaña Roca, obligado a una huida permanente por el acoso a que estaba sometido desde que entre agosto y diciembre de 1907, en las páginas de sus diarios artesanales *La Felpa* y *La Sanción*, había publicado en Iquitos varios artículos sobre las condiciones de esclavitud de los indígenas obligados a trabajar para la Compañía Arana como recolectores de jebe.

En agosto de ese año, Saldaña llegó a presentar una denuncia formal ante el Juez del Crimen de la Corte Superior de Justicia de Loreto contra empleados de la Casa Arana por los crímenes cometidos contra los indígenas del Putumayo, que incluían violaciones, torturas,

impenetrable. En su mirada dura y fría había algo inflexible. A Roger le recordó esas miradas vacías de humanidad de los jefes de estación de las caucherías del Putumayo, miradas de hombres que han perdido (si alguna vez la tuvieron) la facultad de discriminar entre el bien y el mal...

⁴¹ También conocida como *Anglo-Peruvian Amazon Rubber Co.*, se constituyó el 27 de septiembre de 1907 con un capital de un millón de libras esterlinas. Tenía participación de capital británico y su sede estaba en Londres. De ahí el interés de la prensa inglesa por sus actividades en el Putumayo.

⁴² Carlos A. Valcárcel: *El proceso del Putumayo y sus secretos inauditos*. Publicado inicialmente en 1915 y reeditado en 2004 por el Centro de Estudios Teológicos de la Amazonía (CETA).



Hardenburg, Walter E. The Putumayo, the Devil's Paradise; Travels in the Peruvian Amazon Region and an Account of the Atrocities Committed Upon the Indians Therein.

mutilaciones, robos, estafas y asesinatos, mediante el uso de veneno, armas, fuego y horca. En base al informe encargado por el juez para investigar lo sucedido en los campamentos caucheros, se dictaron 230 órdenes de detención que nunca se llegaron a ejecutar⁴³.

⁴³ El juez que dictó las órdenes de detención fue Carlos A. Valcárcel, sobre la base del informe preparado por su sustituto Rómulo Paredes, y José Salvador Cavero Ovalle fue el fiscal supremo que llevó la investigación contra Arana. Valcárcel recibió amenazas de muerte y hubo de huir al Brasil. La Corte de Iquitos, además de revocar las detenciones, abrió proceso contra el juez Paredes (que dirigía un diario llamado “El Oriente”).

A través del periodista norteamericano Walter Hardenburg⁴⁴, las denuncias de Saldaña sobre las atrocidades cometidas por la *Peruvian Amazon* llegaron hasta la prensa inglesa (en 1909, en la revista *The Truth*) y obligaron al gobierno británico a involucrarse en el asunto. El irlandés Roger Casement, cónsul en Río de Janeiro, recibió en 1910 el encargo del gobierno de inspeccionar la zona y comprobar e informar sobre los abusos de la empresa *The Peruvian Amazon Co.* en el Putumayo hacia las comunidades indígenas. Sus resultados fueron recopilados en el denominado *Libro azul británico*⁴⁵, donde se recogen los informes y otras cartas sobre el sistema de explotación y las atrocidades, llevadas a cabo por la empresa presidida por César Arana, en base a las entrevistas realizadas a treinta trabajadores barbadenses, que transcribe de forma pormenorizada⁴⁶ y que delatan la existencia de un auténtico genocidio.

A causa de estas revelaciones, se investigó y llevó a juicio a Cesar Arana, pero las denuncias no tuvieron consecuencias ya que el juicio se paralizó al comenzar la Primera Guerra Mundial y la *Peruvian* siguió impunemente con sus abusos hasta mediados de la década de 1930.

Casement por su parte fue ejecutado años después, acusado de traición a la patria por su acercamiento al bando alemán durante la Primera Guerra Mundial en su lucha a favor de la independencia de Irlanda.

Pero si existe un verdadero héroe en la historia de las atrocidades del Putumayo, ese es sin duda Benjamín Saldaña Roca, quien desde las páginas de sus diarios artesanales se enfrentó en solitario a uno de los magnates más poderosos de la época y es presumible suponer que pagó con su vida tamaño atrevimiento⁴⁷.

⁴⁴ Hardenburg, Walter E. (1913) *The Putumayo, the Devil's Paradise; Travels in the Peruvian Amazon Region and an Account of the Atrocities Committed Upon the Indians Therein*.

⁴⁵ Roger Casement ya había informado en 1904 sobre la explotación llevada a cabo en el Estado libre del Congo, propiedad de Leopoldo II de Bélgica, contra las comunidades nativas, conocido como el *Informe Casement* y donde se detallan asesinatos, mutilaciones y atrocidades (no fue publicado hasta 1985).

⁴⁶ El informe fue traducido al castellano por vez primera en el 2011 y en él se recogen sangrantes descripciones “*Vio a muchos indios ser flagelados brutalmente, cortados con heridas sangrantes y también golpeados*” (...) “*Allí vio flagelar a tres hombres a muerte*”, “*Le amarraron las manos detrás de la espalda y le golpearon la cabeza con palos*” (...) “*Ha visto flagelar a indios tan brutalmente que sus heridas se llevaban de gusanos y dice que ha visto a indios comer estos gusanos porque no tenían nada más que comer*” (...) “*colgado por el cuello, golpeado con machetes y después inmovilizado por los pies en un pesado aparato de madera, localmente llamado el cepo*”.

⁴⁷ Vargas Llosa sostiene que fue arrojado por sicarios del cuñado de Arana a las pirañas del Amazonas.

UNA ABUNDANTE LITERATURA

Sobre la explotación del caucho en la cuenca amazónica existe abundante bibliografía, tanto de obras generales, artículos con temáticas específicas y literatura basada en hechos reales. Varios autores de renombre han ambientado sus obras en tierras caucheras.

La escritora austriaca Vicky Baum (1888-1960), en su novela *El bosque que llora*, de 1946, ubica a sus protagonistas en los años de la explotación cauchera, rememora La Chorrera de Arana y dedica algunas páginas a la construcción del ferrocarril Madeira-Mamoré



Hardenburg, Walter E. The Putumayo, the Devil's Paradise; Travels in the Peruvian Amazon Region and an Account of the Atrocities Committed Upon the Indians Therein.

y pone en boca de sus personajes la macabra broma de la historia: cuando se inicia la obra del ferrocarril, el caucho es el negocio rey de la Amazonía; cuando se logró acabar, su razón de ser había dejado de tener sentido, pues la producción del caucho se había trasladado de forma masiva a las colonias británicas de Asia:

No encontrará a muchos hombres que puedan decir que han trabajado en el Madeira-Mamoré y estén vivos aún (...) Cada travesía de ese ferrocarril cuesta la vida de un hombre ¡Cuántos hombres se perdieron por muerte, abandono y enfermedad! (...) Muchos hombres iban a Madeira-Mamoré desde el Canal de Panamá, de las Barbados, de las Antillas, de España. Necesitaban cada vez más hombres, porque los hombres morían siempre y precisaban hombres nuevos para reemplazarlos (...) Teníamos un lugar próximo al Campamento Veinte; se llamaba la Caldera del Infierno, todos hervíamos en esa caldera, mil hombres, dos mil hombres sudábamos, trabajábamos, éramos devorados por los piumas, los toreros, los cupins; perdimos mil hombres por muerte, abandono y enfermedad.

*¿Porqué viven y mueren así los hombres? Porque es importante construir un ferrocarril a través de la selva. Es muy importante construir trescientos condenados kilómetros a través de la selva, desde Porto Velho hasta Guajará-Mirim, para poder enviar el caucho por tren (...) El 15 de julio de 1912 nuestros condenados trescientos kilómetros quedaron terminados, y los hombres que estaban vivos aún pudieron volver a casa. Pero ¡ahora viene lo más gracioso, amigo. Ahora verá por qué le hablo del Madeira-Mamoré. En 1913, el gran periodo próspero del caucho había terminado. Cuando empezamos a construir aquel ferrocarril, el caucho pasaba por un momento de gran prosperidad (...) En 1913, aquello había pasado. Los precios bajaron (...) Habíamos sido estúpidos. Habíamos estado locos. Hay un ferrocarril a través de la selva, de Porto Velho a Guajará-Mirim, y nadie necesitaba usarlo ¡Un ferrocarril nuevo, un hermoso ferrocarril que va de ninguna parte a ninguna parte y el caucho no vale la pena ser embarcado ¡Qué gracia tiene! Cada travesía cuesta la vida de un hombre, y ahora la prosperidad ha terminado y nadie necesita esa ramera que es el ferrocarril...
... Después del Madeira-Mamoré nada es terrible.*

José Eustaquio Rivera, en *La vorágine*, recoge un retrato demoledor del trabajo en la selva amazónica colombiana:

La selva trastorna al hombre, desarrollándole los instintos más inhumanos: la crueldad invade las almas como intrincado espino y la codicia quema como fiebre. El ansia de riquezas convalece al cuerpo ya desfallecido, y el olor del caucho produce la riqueza de los millones. El peón sufre y trabaja con deseo de ser empresario que pueda salir un día a las capitales... En el desamparo de vegas y estradas, muchos sucumben de calentura, abrazados al árbol que mana

leche, pegando a la corteza sus ávidas bocas, para calmar, a falta de agua, la sed de la fiebre con caucho líquido; y allí se pudren como las hojas, roídos por ratas y hormigas, únicos millones que les llegaron, al morir.

El Nobel Mario Vargas Llosa, en *El sueño del celta*, da vida de ficción a Roger Casement, uno de los primeros europeos en denunciar la crueldad del colonialismo a través de sus informes sobre el Congo Belga y en el realizado en el Putumayo amazónico, pasando siempre por su compromiso con la independencia de Irlanda:

Debía describir con claridad el sistema de explotación del caucho basado en el trabajo esclavo y en el maltrato de los indígenas atizado por la codicia de los jefes que, como trabajaban a porcentaje del caucho recogido, se valían de los castigos físicos, mutilaciones y asesinatos para aumentar la recolección. La impunidad y su poder absoluto habían desarrollado en estos individuos tendencias sádicas, que, aquí, podían manifestarse libremente contra esos indígenas privados de todos los derechos.

¿Serviría su informe? (...) El martirio de las comunidades indígenas de la Amazonía proseguiría, hasta su extinción. Esta perspectiva lo deprimía. Pero en vez de paralizarlo, lo incitaba a esforzarse más, investigando, entrevistando y escribiendo. Tenía ya un alto de cuadernos y fichas escritos con su letra clara y apurada.

Márcio Souza, en su novela *Mad María*, también narra la historia de la construcción de la línea de ferrocarril Madeira-Mamoré e incluye al magnate Farquhar como uno de sus personajes:

La historia de un desafío y también de su fracaso. Construida a través de la selva amazónica brasileña, para transportar la producción de caucho de Bolivia y Brasil hacia el puerto de Belém, en el océano Atlántico. Una “hazaña” tecnológica que, a principios del siglo XX, costó dinero, sufrimiento y muchas muertes para ir de ningún lugar a ninguna parte.

En la literatura española también ha estado presente el asunto del ferrocarril de la selva, desde la visión aventurera típica de Alberto Vázquez-Figueroa, en su novela *Manaos*. Este largo pasaje es un buen resumen de la historia del caucho y la línea férrea:

Aquellos bosques podían enriquecer a centenares y miles de hombres, pero estaban condenados a quedarse allí para siempre. De un lado se alzaba la inaccesible cordillera de los Andes; de otro, las cataratas del Madeira y las tribus antropófagas y necrófagas.

Cuantos lo intentaron habían muerto, y el caucho seguía en el mismo lugar riéndose de los siringueiros. Algún boliviano bajaba desde la alta sierra, pero no había forma de regresar. Las caravanas que ascendían pesadamente la cordillera eran aniquiladas por las tribus hostiles, y sólo una de cada veinte llegaba al Pacífico con la décima parte de su carga inicial.

Allí estaba el tesoro, y nadie podía alcanzarlo.

Pero la ambición de los hombres no tiene límites, y un buen día, en 1854, nació la idea de construir un ferrocarril de la selva que comunicase —a través de casi cuatrocientos kilómetros— los bosques de heveas con la parte navegable del Madeira.

Era un sueño de locos, imposible!, pero nada hay imposible para quien pretende hacerse rico.

Una compañía inglesa inició los trabajos de la «Madeira-Mamoré Railway», pero muy pronto los miles de muertos lo hicieron desistir del absurdo empeño. Las obras quedaron abandonadas, y años más tarde “los americanos de Filadelfia decidieron continuar lo que ya se llama «el ferrocarril de la muerte». Lanzaron sobre la selva todo el poderío de su dinero y sus máquinas, y al fin comprendieron que habían gastado treinta toneladas de oro puro para montar cinco kilómetros de raíles. Había muerto la tercera parte de la mano de obra, y cada kilómetro de vía estaba marcado por un cementerio.

Los indios surgían de lo más profundo de la espesura y se entretenían en lanzar sus flechas envenenadas sobre los trabajadores, o acudían, en lo más cerrado de la noche, a llevarse los rieles y las traviesas. Las serpientes venenosas causaban estragos, y la fiebre amarilla y el paludismo hacían el resto. Primero se ofrecían sueldos fabulosos y se contrataba a la gente en la lejana Europa y hasta en el Extremo Oriente. Luego, sabida ya la fama del «ferrocarril de la muerte», ni siquiera esos sueldos surtían efecto, y la gente huía selva adentro. De setecientos alemanes contratados, sobrevivieron cincuenta, que decidieron emprender la huida a campo traviesa, selva adentro, perseguidos por sus capataces y acosados por los salvajes. Tan sólo seis —hambrientos, desesperados, enloquecidos— llegaron al fin a las márgenes del Amazonas y alcanzaron Manaos.

Miles y miles de muertos, y la empresa fracasó de nuevo.

Pero el caucho continuaba allí.

Y también la ambición.

Otra empresa norteamericana, esta vez del Maine, acababa de hacerse cargo de las obras. Había hecho cálculos exactos: se llegó a la conclusión de que costaría cincuenta muertos por kilómetro de vía férrea, es decir, un muerto cada veinte metros, pero estaban dispuestos a pagar el precio. No necesitaban más que encontrar la gente dispuesta a morir de ese modo. La solución, como siempre, estaba en los esclavos; buscar lejos los esclavos, y esclavizar también a quien apareciese por las cercanías de Santo Antonio.

El ferrocarril Madeira-Mamoré se terminaría al fin en 1912, y su tributo en vidas sería bastante más alto del calculado en un principio. Aún hoy, pueden verse hileras de tumbas que jalonan la vía a todo lo largo de su recorrido, y en sus cruces no existe nombre alguno. Tan sólo una inscripción común: «muerto por los indios», sin importar si fue en verdad un indio o la malaria.

Y hubo algo tragicómico en esa empresa maldita. Después de cincuenta años de trabajos, después de montañas de cadáveres y tanto sufrimiento, al año de inaugurarse el ferrocarril —1913—, las caucherías inglesas de Malasia comenzaron a rendir a plena producción, el caucho amazónico perdió su valor, y el ferrocarril Madeira-Mamoré se convirtió en inútil.

Los caucheros, supersticiosos, creyendo que era ese «ferrocarril de la muerte» el que había traído la mala suerte, quisieron destruirlo arrancando sus rieles, y fue necesaria la intervención del Ejército para conservar su naciente inutilidad.

En su obra *El río de la desolación*, Javier Reverte recoge fragmentos del libro *Por la América desconocida* del viajero, aventurero y escritor español Ciro Bayo (1859-1939) donde se describe la vida de los trabajadores y sus familias en las explotaciones de caucho en la década de 1920:

Las casas que les dan en las haciendas tienen una sola habitación, y en su mayoría están construidas con estacas clavadas en tierra y, entrelazando palizadas, cubren luego con barro esta especie de tejido. Tienen que dormir en el suelo, sobre la tierra, hasta que se proporcionan lecho, que suele ser un montón de hojas de maíz...

Los emigrantes son víctimas de toda clase de vejaciones; no se les paga en dinero, sino con vales, solamente utilizables en el almacén de la hacienda, por la cantidad indispensable. En algunas haciendas pasan hasta siete meses, sin que les den estos vales y, forzados por el hambre, tienen que huir, abandonando los pocos enseres que poseen...

Hay noticias de violaciones cometidas por hijos de administradores o hacendados en hijas de colonos. En lupanares de algunos poblados hay gran número de muchachas prostituidas por las haciendas.



Pasajeros en el vagón plataforma del tren, a la altura del kilómetro 151 de la Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.



13

En Manaus

“Puede decirse que el Amazonas es Manaus”.

Esta sentencia de D´Ozouville da fe de la despoblada inmensidad del estado de Amazonas, apenas habitado por trescientas mil almas en una superficie de un millón ochocientos cincuenta mil kilómetros cuadrados, de los cuales en torno a 60.000 personas viven en Manaus⁴⁸, la más adelantada de las capitales del norte del Brasil, excepción hecha de Belém.

Pese a su riqueza y definirla como una ciudad moderna, D´Ozouville no oculta la otra cara de la urbe: la escasa limpieza de las calles, la existencia de charcas en las aceras, “verdaderos criaderos de mosquitos”, la necesidad de hervir y filtrar el agua para hacerla potable, el clima caliente y húmedo, con una temperatura de hasta 37,5°, insoportable al mediodía, con una humedad media de casi el 78%; lo que “aniquila la naturaleza del más fuerte”.

Por fortuna, su estancia no coincide con la temporada de lluvias, entre los meses de febrero y junio, cuando se registraban además grandes inundaciones y el nivel de los ríos del Amazonas podía subir más de 20 metros.

La población de Manaus en 1912 vive casi exclusivamente del caucho y de la goma elástica. Todos los productos que consume su población proceden de fuera y se pagan por ellos altas tasas de aduana, lo cual genera una extraordinaria carestía de la vida. Tanto los hoteles como la comida que, a precios exorbitados, se sirven en ellos son de pésima calidad.

⁴⁸ En 2020, la población de Manaus es de 2.219.580 habitantes.



Casa del presidente de Manaus. Biard, Auguste François, 1798-1882.

La ciudad está íntimamente ligada a la *Madeira-Mamoré Railway Company*, pues el sindicato Farquhar construye y controla el muelle flotante, de donde parten las *gaiolas* que recorren el río Negro, la aduana y los almacenes del puerto, unidos a la ciudad por un puente de hierro.

La colonia española en Manaus sumará apenas 700 personas de ambos sexos. La mayor parte de los hombres trabajaba en hoteles, fondas, pensiones, cafés y cantinas, como camareros o dependientes. Algunos, muy pocos, estaban modestamente establecidos por su cuenta y las 50 o 60 mujeres estaban casadas o se dedicaban al servicio doméstico, mejor remunerado que en Belém.

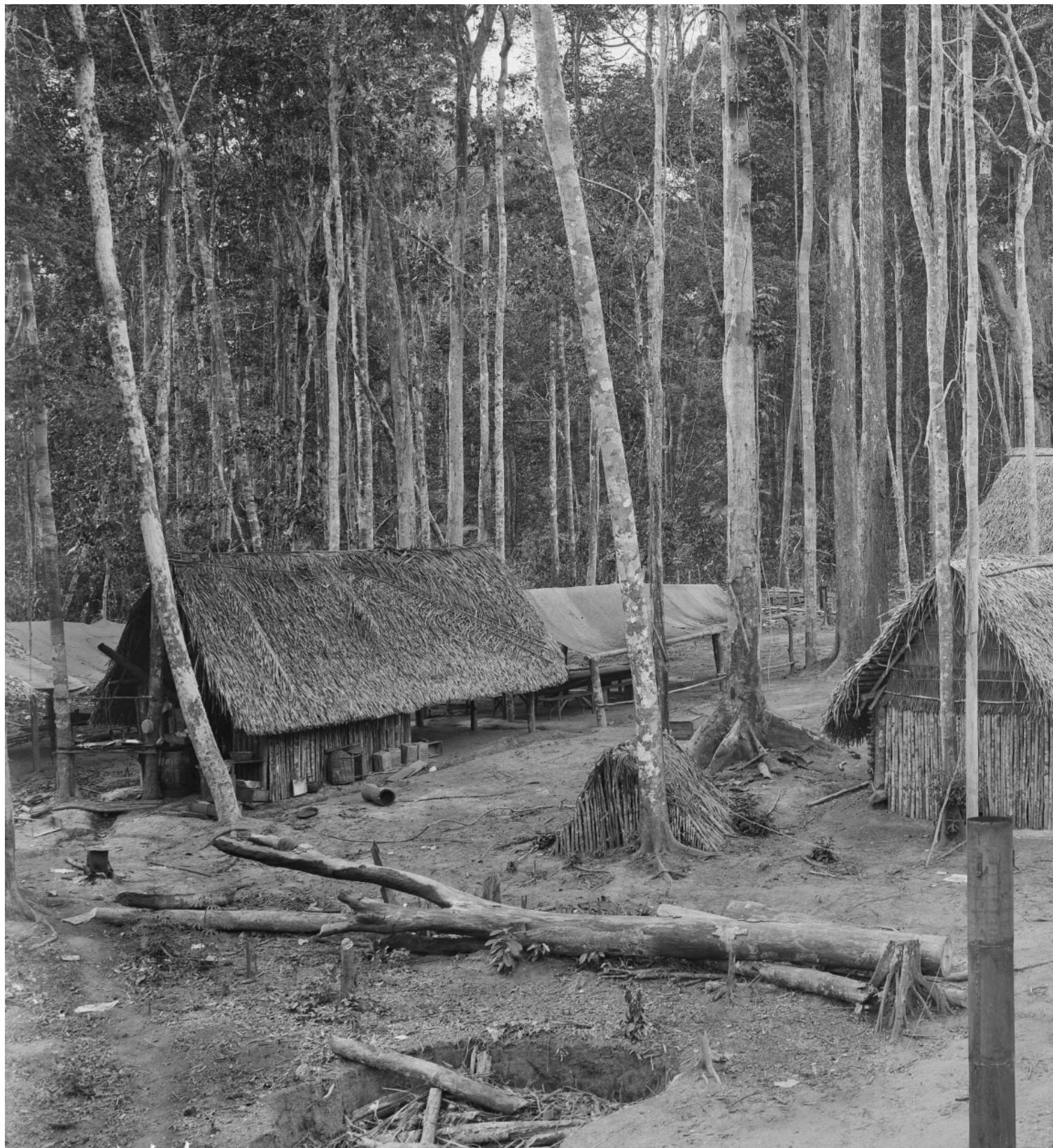
En el Consulado de Manaus se registraron 8.376 españoles con destino a las obras del ferrocarril, cifra que el inspector estimó en un 30% inferior al total de españoles que trabajaron realmente en la obra. Pero, concluye, poco importa que los datos numéricos vengan afectados de errores, máxime si son por defecto: murieran 6.000 españoles o 5.999, “lo irrefutable es que la página fue horrorosa, y que a todo trance hay que evitar su reproducción”.

Muchos de los inscritos en el Consulado procedían de la compañía *Madeira-Mamoré* y se registraban para conseguir que el cónsul les gestionara un pasaje gratuito a Rio Janeiro o ayuda económica para regresar a España. Habían sido transportados por los vapores *Oteri*, *Hespérides*, *Honorues*, *Ruider*, *Versailles*, *Ovidense*, *Solent* o *Anatre* en una dura travesía de cuarenta días durante los que sufrieron pésimas condiciones de alimentación e higiene. Casi todos, oriundos de las provincias del noroeste de España, “parecen dominados de gran tristeza, viven como cohibidos”, si bien no hay indigentes y no están constituidos en ninguna sociedad.

D´Ozouville constata desolado como durante seis años el representante de España en la demarcación, en calidad de vicedcónsul, hubo de ser un ciudadano alemán, el Sr. Peters, al no encontrar entre los españoles quien reuniese las indispensables cualidades para asumir el puesto.

Entre los españoles que constituían colonia se encontraban algunos que habían sido reclutados por el boliviano Vaca Diez para poblar los tan malsanos como ricos territorios acreanos, poco tiempo antes de la guerra del Acre⁴⁹ y pasar la región a manos del Brasil en virtud del tratado de Petrópolis. Mediante este tratado Bolivia cedió una superficie de cerca de 191.00 km², que corresponde aproximadamente al actual estado de Acre y que producía anualmente la enorme cantidad de 10.000 toneladas de borracha, a cambio de una compensación de dos millones de libras esterlinas, unas tierras del Matto Grosso y el compromiso de la construcción por Brasil de una línea férrea en el área de las cachuelas de los ríos Madeira y Mamoré, que hacían imposible la navegación y la libertad de tránsito de las mercancías bolivianas hasta los puertos ubicados en el océano Atlántico (Belém de Pará), al noreste del país y puerta de acceso a la región brasileña del bajo Amazonas.

⁴⁹ La Guerra del Acre, también llamada Revolución acreana o Guerra del caucho, se desencadenó por el control de las plantaciones caucheras en las regiones fronterizas entre Bolivia y Brasil. La contienda tuvo lugar en dos fases durante los años 1899 y 1903. El 17 de noviembre de 1903 se firma el acuerdo de paz entre Bolivia y Brasil en la ciudad brasileña de Petrópolis, a partir del cual Brasil se comprometió a construir la línea del ferrocarril Madeira-Mamoré para unir las tierras del Madeira con Guajara, sobre el río Mamoré.





Campamento de obreros durante la construcción de la vía ferrea Madeira-Mamoré.

14

El estado de Amazonas y el río Madeira

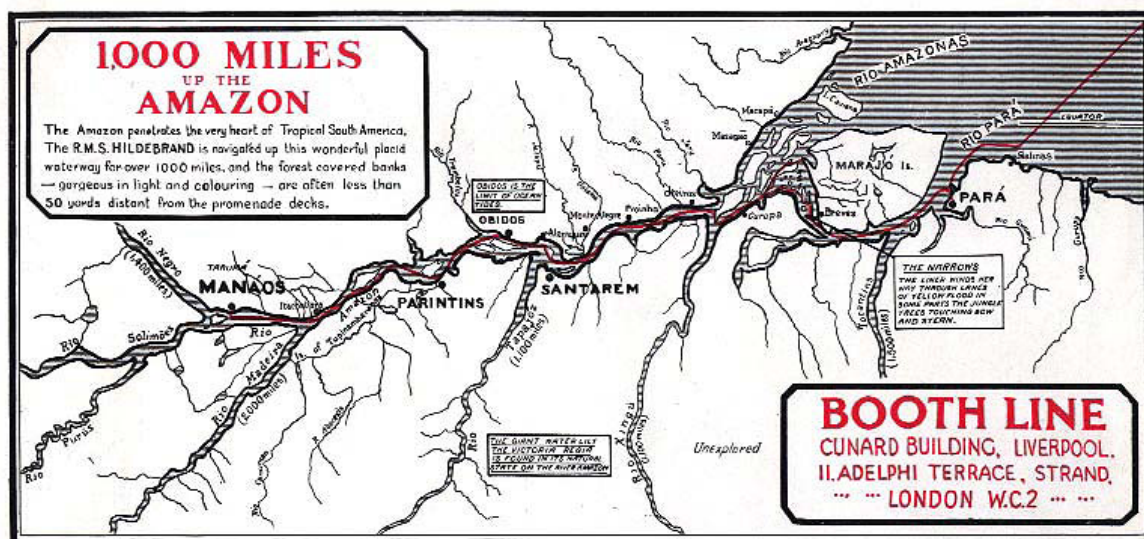
¿Cómo es el estado del que Manaus es la capital y la única ciudad digna de tal nombre?, se pregunta D´Ozouville.

En el momento de su visita al norte del Brasil, el estado amazónico carece en absoluto de caminos de hierro pues el 98% de la vía férrea del Madeira-Mamoré corresponde al Mato Grosso y su vasto territorio está cruzado por numerosos ríos navegables que, con mayor o menor dificultad, permiten el acceso a los puntos más distantes.

Por ese motivo, el informe del inspector incluye una minuciosa relación de los ríos del estado, afluentes del Amazonas:

En la parte meridional del Amazonas, son dignos de mención el Javary, que marca el límite entre Brasil y Perú y baña grandes extensiones de plantaciones de goma elástica y caucho; el Purús, el más poblado, pues en verano permite la navegación de grandes vapores en gran parte de su curso; los afluentes septentrionales más destacados son el Yca o Putumayo, que viene desde la República de Ecuador y atraviesa Colombia; el Japurá y sobre todo el Río Negro. En la margen izquierda de este río se encuentra Manaus, cerca de su confluencia con el Solimaes, que en ese punto toma el nombre de Amazonas hasta el Atlántico. Se comunica con el Orinoco, que desagua en Venezuela, por el canal de Cassiquare y permite navegar por sus aguas a grandes vapores hasta Santa Isabel.

Entre los tributarios de la margen derecha destacan el río Branco, que forma con sus afluentes un inmenso valle donde pastan miles de cabezas de ganado bovino de los que Manaus importa más de 5.000 cabezas anuales, y el Nhamundá, limítrofe entre los estados de Pará



La ruta de la Booth Line por el Amazonas

y Amazonas y legendario hogar de la ciudad encantada de Manoa⁵⁰, que suponía sus casas cubiertas de oro y esmeraldas.

El río Madeira (que debe su nombre a la majestuosidad de los árboles de los inmensos y tupidos bosques que baña en su imponente curso) es el mayor de los afluentes del Amazonas. Nace en la cordillera de los Andes y está formado por el Beni (río donde desagua el Madre de Dios), el Mamoré y el Cuaporé. En la confluencia del Beni con el Mamoré pasa a denominarse Madeira, convirtiéndose en uno de los principales tributarios del Amazonas.

Según el informe del inspector, el Madeira por su margen izquierda recibe las aguas del Abuná, Ferreiros, Maparaná, Apony, Arraias, Baetas, Capaná, Murucuteuba y Araras; y en su margen derecha desembocan el Jamary, Cassipé, Gy-Paraná o Machados, Mahisé, Flechas, Piras-iauara, Arauapiáua, Marmellos, Manicoré, Anhamgapinga, Matuará, Aripuana, Canusnan, y su afluente Abacaxy, que se comunica con el río Maués, que va a desaguar a la ciudad de Parintins.

⁵⁰ Giovanni Domenico Coleti (1771). *Diccionario histórico-geográfico de la América Meridional*. 2 vols.

A lo largo de su curso se forman numerosas islas, como Canuma, Uruá y Firahayba. Manicoré y Humaythá son las principales ciudades situadas en sus márgenes. Manicoré, en la margen derecha, tiene en 1912 diez mil almas, está regularmente urbanizada, y su comercio se basa en la exportación de borracha y castaña. Humaythá, en la margen izquierda, tiene seis mil habitantes y es centro de comercio entre el alto Madeira y Bolivia.

En Humaythá ocurrieron en diciembre de 1909 sucesos muy graves que habrían permanecido ignorados si no los hubiera dado a conocer el Reverendo P. Pedro Ordóñez, religioso agustino residente en dicha ciudad:

Había hecho escala en Humaythá un vapor que conducía 200 braceros españoles para el ferrocarril, y tres ó cuatro de ellos bajaron a tierra a comprar licores en la casa de un comerciante hebreo. Cuando abrieron las botellas vieron que el licor era de mala calidad, por lo que volvieron a la tienda a exponer sus quejas. Siguió un pequeño altercado que dio lugar a la intervención de la policía, la que apaleó brutalmente a los braceros. Enterados del suceso los demás compañeros descendieron todos a tierra con ánimo de atacar el destacamento, y es seguro que le habrían aniquilado sin la oportuna mediación del religioso, el cual consiguió calmarlos y conducirlos a bordo del vapor.

La villa de Borba, en la margen derecha del Madeira, es una de las más antiguas; tendrá aproximadamente unos dos mil habitantes y produce y exporta copaiba, borracha, castaña y tabaco. Hay, además, en la margen derecha las poblaciones de Porto Velho, San Antonio, Abuná, Villa Murтинho y Guajará-Mirim.

Las casas y barracones situados en las márgenes del Madeira no son tan malos como las del resto del estado. Además, aunque en los ríos Juruá y Purús hay mayor movimiento de embarcaciones, la navegación en el río Madeira sufre menos retraso que en el resto del Amazonas.

La navegación fluvial durante la época del auge cauchero era lenta e insegura. Los recorridos eran cambiantes según las estaciones de lluvia, sujetos a las crecidas constantes, con la proliferación de troncos flotantes a lo largo del río o la formación de bancos de arena y cieno. A las dificultades para salvar los abundantes saltos de agua había que añadir, además, las molestias causadas por los mosquitos y las enfermedades.

Entre 1844 y 1847, algunos años antes del primer ciclo de la borracha, el geógrafo ayacucho José Agustín Palacios emprendió la navegación del Mamoré y del Madeira con el objetivo de estudiar las ventajas y posibilidades que ofrecían las arterias fluviales para el incremento comercial e industrial de la región y sin “que le arredrasen ni las corrientes rá-

pidas de estos ríos, ni el desastroso fin que tuvo la expedición de don Tadeo Gorriti, quien, al dirigirse del Brasil a las cachuelas del Madeira, fue victimado con sus tripulantes por los bárbaros que habitan cerca de la caída Teotonio”⁵¹.

Entre los años 1881 y 1884 el geógrafo y religioso franciscano Nicolas Armentia Ugarte (Bermeo, España, 1845 – La Paz, Bolivia, 1909) había explorado también la región por orden del gobierno boliviano. Surcó los ríos *Beni*, *Madre de Dios*, *Heath* y *Orton* y estudió las posibilidades de navegación, así como las características naturales de la zona y recopiló importantes datos estadísticos, geográficos y antropológicos de las comunidades indígenas pacahuaras, toromonas, guarayos, araanas, cavinas (cahivas)⁵² de la región.

En 1887 realizó una expedición por el río Madre de Dios, afluente del Beni, en la región del Acre, de la que publicó un *Diario de la navegación*. En una de sus páginas dice: ⁵³.

En los ocho días de mi permanencia en San Antonio, tuve ocasión de examinar la inmensa cantidad de material amontonado para el tan suspirado ferrocarril Madeira-Mamoré; rieles, parece haber suficiente para toda la línea, aunque algunos montones que había sobre la misma barranca del río se han hundido con su enorme peso y han caído al río (...) Existen catorce o dieciséis locomotoras, completamente oxidadas y fuera de servicio, por haber estado tantos años expuestas a la intemperie (...) el material de toda clase allí botado es inmenso. De las casas construidas por los norteamericanos, solo quedan dos: todas de madera y techadas con calamina...

Que veinticinco años antes de la conclusión de las obras, el religioso alavés contemplase ya rieles hundidos, locomotoras oxidadas, ruedas abandonadas y casas derruidas, pone de manifiesto la dilatada y azarosa vida del proyecto ferrocarrilero en la selva.

Por lo que atañe al río Madeira, distante cincuenta millas de Manaos, era navegable durante todo el año hasta San Antonio. Un vapor lo surca desde San Antonio hasta Guajará-Mirim, si bien ha de atravesar dieciocho *cachuelas*, lo que dificulta y hace peligrosa la navegación y donde “cada paso es un peligro y sus riberas un vasto cementerio”. Para sortear las *cachuelas* que se encuentran desde San Antonio hasta el río Mamoré se utilizan lanchas, a las que denominan batelones, que, aunque con pihuela, esquivan los rápidos y saltos de agua:

⁵¹ *Exploraciones de Don José Agustín Palacios realizadas en los ríos Beni, Mamoré y Madera y el lago Rogo-aguado, durante los años 1844 al 47*. Imprenta “El Comercio”. Loaiza, 52, La Paz, 1893.

⁵² Córdoba I, Lorena (2015): “Barbarie en plural: percepciones del indígena en el auge cauchero boliviano”. *Journal de la Société des Américanistes*, pp. 173-202.

⁵³ Armentia, Nicolás (1887): *Navegación del Madre de Dios*. La Paz.

Cuenta el Madeira con diez y ocho saltos de agua: la de Theotonio, que es la mayor y más bella, mide la altura del salto de 10 a 12 metros siendo en esa parte la anchura del río de unos 400 metros. Encuéntrase esta cachuela a unos 17 o 18 kilómetros de Porto Velho y se calcula que podría proporcionar cerca de 1.000.000 de caballos de fuerza. Algunos han pensado en la posibilidad de utilizar esta fuerza para emplear la electricidad en la tracción del ferrocarril; pero esto no es más que pura teoría.

En la cachuela de Girau hay que llevar a hombros toda o la mayor parte de la carga en un trayecto de medio kilómetro; toda la inmensa masa de agua del Madeira pasa por un canal de unos 30 metros de anchura.

La cachuela de Ribeirao tiene más de cinco kilómetros de extensión, habiendo sido preciso descargar cuatro veces la embarcación. Presenta el curioso fenómeno hidrográfico de cambiar su nivel de agua en dirección contraria de la normal.



*Brazo del río Madeira. Biard, Auguste François.
1798-1882.*

Precisamente en las dificultades y peligros de la navegación fluvial en el estado está el origen del proyecto de ferrocarril del Amazonas. Los lentos (entre cuarenta a cincuenta días para cualquier trayecto), molestos, costosos, escasos e irregulares viajes fluviales llevaron a la conclusión de que “el peor ferrocarril del mundo es mil veces preferible a la navegación fluvial” y, aunque costoso y de tratarse de un proyecto de larga duración, se optara por llevarlo a cabo.

La falta de higiene en el estado de Amazonas, y en Manaus en particular, hacía de ésta una región del todo insalubre. La poca precaución y las escasas medidas de prevención llevaban consigo la propagación de enfermedades como la fiebre amarilla, el paludismo o la disentería. Como señala el inspector en su informe: “Examinando los boletines demográfico-sani-

tarios se observa que el 60 por 100 de las defunciones ocurridas en el último lustro se debe a enfermedades transmisibles y las que contribuyen con mayor contingente son la fiebre amarilla, el paludismo, la filiarisis⁵⁴ y la disentería”.

Ante esta situación y en base a los datos recogidos, D´Ozouville decide visitar los hospitales de la ciudad de Manaos en los que no le ofrecen información alguna, a excepción de la recibida en el hospital de la Santa Misericordia, donde logra confirmar que en los años 1908 y 1909 se recibía allí a los enfermos procedentes de las obras del ferrocarril Madeira-Mamoré, que contribuyeron al 75% del total de fallecidos del hospital, muertes provocadas fundamentalmente por la disentería.

Los estudios realizados para combatir las enfermedades tropicales y la actuación de los médicos sobre el territorio fueron claves para hacer viables algunos de los grandes proyectos llevados a cabo en esos años.

Oswaldo Da Cruz (1872-1917) fue un médico epidemiólogo brasileño, dedicado al estudio de las enfermedades tropicales. Creó el Instituto Sueroterapéutico Nacional (hoy llamado Instituto Oswaldo Cruz) y como Director de Salud pública luchó contra la propagación de epidemias como la fiebre amarilla, la viruela, la peste bubónica, el tifus o la lepra. Propuso una campaña de higiene y saneamiento urbano y de vacunación obligatoria (Ley de vacuna obligatoria, 1904) lo que provocó un rechazo popular que dio lugar a la denominada “re-vuelta de la vacuna”.

En la región donde se realizaban los trabajos de la línea férrea Madeira-Mamoré, trabajó Da Cruz para erradicar la fiebre amarilla y valorar las enfermedades tropicales que diezaban a la población trabajadora durante su construcción) y donde “los hombres morían como moscas”. Tal como relata el inspector, se logró reducir considerablemente el número de muertes por estas enfermedades en la ciudad de Belém, mientras que en las zonas de la selva donde precisamente trabajaban los españoles las campañas de erradicación tuvieron mucha menos repercusión.

Belisario Penna (1868-1939), trabajador de la salud pública brasileña, destacó por su lucha contra la malaria. Según sus palabras: “un trabajador después de noventa días en la región es un inútil (...) es la región más enferma del mundo”. También destacan los médicos esta-

⁵⁴ Enfermedad tropical causada por un parásito que penetra en el sistema linfático de los humanos a través de la picadura del mosquito *culex quinquefasciatus*.

dounidenses H.P Belt y Carl Lovelace /1878-1941), epidemiólogos y directores del hospital de Candelaria.

Los primeros intentos de construir la línea férrea en esta región, entre 1872 y 1907, fracasaron por no haber tenido en cuenta la importancia de las enfermedades características de la Amazonia. De hecho, Oswaldo Cruz y Belisario Penna viajaron en 1910 al Amazonas para estudiar la propagación de la malaria, contratados por el propietario de la *Madeira-Mamoré Railway Company*, Percival Farquhar.

Se describe pormenorizadamente en el informe de D´Ozouville la existencia de “verdaderos ejércitos” de insectos transmisores de enfermedades, presentes en los charcos de las calles y en los patios de las casas donde ponen sus huevos, que luego se convierten en larvas y crisálidas. Son condiciones totalmente favorables las de la Amazonia para el desarrollo de este tipo de insectos lo que hace muy difícil su total erradicación, hasta tal punto que incluso sugiere que para su aniquilación sería preciso “cambiar a la Amazonia de latitud y longitud geográficas”.

Los procedimientos para luchar contra estas enfermedades tropicales, evitar las plagas y mejorar las condiciones sanitarias debían lograrse mediante costosos medios preventivos tales como “cegar y desinfectar los pozos negros; estar en posesión de un perfecto sistema de alcantarillado; disponer permanentemente de una bien entendida distribución de buenas y abundantes aguas, y que sea verdaderamente potable la que haya de beberse; desecar todos los charcos y pantanos naturales y artificiales; tener muy atendidas y perfectamente pavimentadas las calles y aceras” sin olvidar el evitar que se estanque el agua cuando llueva. A estos puntos habrá que añadir el proceso de incineración de las basuras y la desinfección de las casas.

En pocas palabras “declarar la guerra a los mosquitos” y aceptar que las enfermedades tropicales como el cólera, la fiebre amarilla o la malaria, entre otras, son endémicas de la región.

Las detalladas explicaciones sobre el clima y las enfermedades en el Amazonas dan pie a D´Ozouville para un excursio sobre la propaganda migratoria, con objeto de denunciar el “sofisma” que encierra la propaganda dirigida a atraer al trabajador extranjero al Brasil. Y pone como ejemplo la farsa de la temperatura media del Amazonas, obtenida como media aritmética de la máxima y la mínima.

Una vez más insiste en los contraproducentes efectos de la prohibición de la emigración, como a los que condujo el Real Decreto de 26 de agosto de 1910, y aboga por una campaña



Huracán en el Amazonas. François-Auguste Biard, 1798-1882.

de información dirigida a contrarrestar los sugestivos folletos de los propagandistas y a sacar de sus errores a la desinformada población rural, principal protagonista y víctima de una emigración inconsciente y ciega a la realidad del país de destino.

A falta de erudición y de elocuencia que permitan dar forma más exquisita a su pensamiento, el siempre modesto D'Ozouville cita los siguientes hechos:

Primero. Tras la derrota de la *Revolta da Chibata* en 1910, se condenó a la tripulación de los acorazados *Minas Gerais* y *São Paulo* al destierro: de los mil marineros confinados en las regiones de Acre y río Madeira, a los seis meses, sólo quedaba un centenar de supervivientes.

Segundo. Las compañías de seguros tienen establecidas tres tarifas para los países de América, en función de su latitud y a cuál más elevada: semitropical, tropical y extratropical. Esta última es la que se aplica a las personas que viven en el interior de los estados de la Amazo-



Cachoeira de Teotônio, en el Río Madeira, en una ilustración del libro de Franz Keller-Leuzinger, Vom Amazonas und Madeira, publicado en 1868.

nía, excepto las capitales de Belém y Manaus. Y no se admiten seguros, ni siquiera con esta prima adicional en Acre, Santo Antonio, Cruzeiro do Sul y en el río Madeira.

Tercero. Cuando el tren de Madeira-Mamoré llegó al campamento 19 1/2 (kilómetro 111), antes de salir de Río de Janeiro se aseguró la vida del doctor enviado por el Gobierno federal en 300 cantos de reis, equivalentes a 540.000 pesetas, cifra entonces exorbitante.

Cuarto, y muy significativo. Los constructores May, Jekill y Randolph nunca vivieron ni en la línea ni en Porto Velho, ni tan siquiera se turnaban en el servicio; procuraban estar en Manaus todo cuanto podían, “y eso que pasados los primeros tiempos vivían en Porto Velho como verdaderos sibaritas”.

Asentamiento de railes sobre puente en afluente del río Rio Madeira.





977.

15

Robar a los muertos

Durante sus días de obligada permanencia en Manaus, ayudado por el cónsul Seco, rastrea D´Ozouville bibliotecas, archivos y oficinas en busca de antecedentes sobre el ferrocarril de Madeira. En el número 2.856 del *Jornal do Commercio*, del 13 de septiembre de 1911, topa con un artículo contra la *Madeira-Mamoré Railway Company*. En primera página y bajo el significativo titular, “Odisea horrorosa”, la entrada remacha: *La empresa constructora de la vía férrea Madeira-Mamoré somete a sus obreros a un régimen presidiario*. En el cuerpo del artículo se asegura que la Compañía retenía ilegítimamente en su poder, por concepto de depósitos hechos por operarios fallecidos, más de 2.000 contos (cuentas de depósitos), unas 3.599.991 pesetas⁵⁵.

Tanto el cónsul como el inspector, al compartir y analizar cada noche sus descubrimientos del día, apenas dan crédito a la denuncia del *Jornal do Commercio* y consideran la noticia fruto de la exageración periodística: “con esta impresión salí de Manaus a recorrer la línea, donde me persuadí de que lo que en un principio parecía imposible se transformaba en evidente”. Tras convencerse de la culpabilidad de la empresa en estos manejos durante los días de recorrido por la vía férrea, D´Ozouville convence al cónsul, ya persuadido también por sus propias averiguaciones, de la necesidad de denunciar los desmanes de la compañía ante el Consejo Superior de Emigración.

El inicio de las obras del ferrocarril de Madeira-Mamoré había coincidido con la derogación de los tratados en materia de *abintestatos* (fallecimientos sin testamento). El nuevo régimen legal no permitía la intervención consular en la formación de los inventarios ni en la administración de los bienes de los connacionales fallecidos.

⁵⁵ El jornal de un agricultor estaba en 1910 en torno a 2 pesetas y el de un obrero no llegaba a 4 pesetas. *Estadísticas históricas de España*. Fundación BBVA.



Portada y página interior del *Jornal do Commercio* donde se publica la “horrorosa odisea” de los obreros del ferrocarril.

El ferrocarril se construía en una zona desdoblada que pertenecía a los dos estados de Amazonas y Matto Grosso. En lo judicial, correspondía desde Porto Velho hasta San Antonio al distrito de Humaitá, un pequeño pueblo a doce horas de navegación de la estación inicial de la vía férrea, y obviamente el Juzgado no tenía en aquellos parajes ningún representante. Desde San Antonio hasta el extremo de la línea pertenecía a Mato Grosso, pero este estado nunca intervino para nada. La única policía de Porto Velho era pagada por la Compañía y la Delegación fiscal que representaba al Gobierno federal se limitaba a la cuestión técnica de las obras. En definitiva, la Compañía era “la única y verdadera reina de todo el territorio que cruzaba” el ferrocarril.

Aunque el hospital de Candelaria estaba muy próximo a Porto Velho, como muchos de los operarios morían en la línea, resultaba fácil eludir la obligación de dar cuenta de las defunciones y sostener que tal o cual defunción acaecida en la línea había tenido lugar en su hospital o a la inversa, según conviniese.

Así la Madeira-Mamoré encontró el terreno abonado para ocultar la mayor parte de las defunciones ocurridas entre el personal obrero a sus órdenes y para incautarse de los fondos de los muertos. Como además casi todos sus obreros tenían el nombre cambiado, aunque los amigos de los fallecidos escribiesen a sus familias denunciando las ocultaciones, nada tenía la Compañía que temer, “ni aún en el absurdo caso de que se acudiese a los Tribunales de Justicia”.

Según D´Ozouville, el número de los obreros que fallecieron en la línea no fue menor de 12.000, y el término medio de los bienes en metálico de cada uno de ellos no era inferior al de 200.000 reis. De ambos factores resulta que la cantidad *desaparecida* asciende a 2.400 contos, o sea 4.324.324 pesetas. “Y como el número de los españoles fallecidos es algo superior a la mitad del total, se tiene en último término que la Compañía ferroviaria ha podido



Día de paga en Porto Velho. Biblioteca Nacional de Brasil.

impunemente apoderarse de más de 2.000.000 de pesetas de nuestros infelices compatriotas obreros”.

Conscientes de estos desmanes, los Consulados europeos trataron inútilmente de organizar el Registro Civil de defunciones. Solamente el cónsul de Portugal, a quien habían conferido su representación los de Alemania y España al viajar a la línea, consiguió del juez de Humaitá un auto por el que se concedía a los cónsules la administración de los bienes de sus respectivos connacionales fallecidos al servicio de la Compañía, aunque limitado a los abintestatos de pequeña importancia. Merced a este auto se pudieron recoger libres de derechos de transmisión, de habilitación y de toda clase de gabelas y formalismos, algunos depósitos de obreros españoles fallecidos en la selva amazónica, si bien “nadie podrá reclamarlos a causa de no conocerse a los fallecidos por sus verdaderos nombres”.

El inspector señala que uno de los ardides empleados, con buen éxito, por la Compañía consistía en cambiar alguna letra en los nombres y apellidos de sus obreros, o recurrir a la costumbre del país de llamar a las personas por el apellido materno.

D´Ozouville hace gran hincapié en el asunto de los *abintestatos* y depósitos de fallecidos, en la confianza de que la denuncia de los abusos a que se presta el régimen existente en el interior del Brasil mueva a las autoridades del país a no desatender “nuestras justas aspiraciones”. Prueba de ello es que incorpora a su informe una larga lista de depósitos de fallecidos, de las dos que pudo conseguir en el estado de Amazonas (pues la otra se le extravió). Con su habitual rigor, no se limita a exponer reflexiones y conclusiones generales sino que pone nombre y apellidos a los obreros estafados, se abre paso entre la maraña de confusión sembrada por la Compañía y menciona los casos de Alfonso Enríquez, cuyo resguardo por el depósito de 400.000 reis en las cajas de la “Madeira” quedó sin atender al reclamarlo su familia, y del logroñés Fermín Martínez, de 25 años, cuyos padres, Roque Martínez Carasa y Romualda Muro Medrano, supieron de su muerte por fiebre amarilla fulminante al remitirles su compañero Donato Gutiérrez la chapa número 6.163 de su hijo y advirtiéndoles que se le debían 31 días de trabajo. Estos otorgaron un poder al cónsul español en Manaos para gestionar el cobro de lo devengado por su hijo. El vicecónsul acudió a la Agencia de la *Madeira Mamore Railway Company* en Manaos, que pidió información a Porto Velho y le respondieron que nada constaba allí con *respeito ao fallecimiento de un súbdito español con este nome*. Los jornales devengados por los treinta y un días de trabajo quedaron pues para siempre sin cobrar.

Para cerrar el círculo de la connivencia entre Compañía y autoridades en el fraude a los trabajadores, D´Ozouville señala el apartado de *Herenças vagas* (que quedan a beneficio del Estado) que figura en el capítulo de ingresos de los presupuestos de los Estados de Pará y Amazonas por un importe anual de unos 150 contos, es decir, 256.000 pesetas.

De los antecedentes que obraban en el archivo del Consulado, resulta que la *Madeira-Mamoré* únicamente dio aviso del fallecimiento de 300 españoles, de los que tan sólo 140 dejaron dinero. Sin embargo, solamente se recibieron cinco reclamaciones de las familias de los fallecidos interesados por la remisión de los bienes y depósitos de éstos, debido a que la mayor parte de los fallecidos procedían de otras Repúblicas de América, por lo que sus familias ni siquiera sabían de su presencia en el Amazonas, ya que, al tener el nombre cambiado, sus familiares no podían reconocerlos al examinar las listas de fallecidos.

Por todas estas circunstancias, los herederos de los obreros fallecidos no llegan a cobrar las cantidades que de derecho les pertenecen, y que están depositadas en la Caja de la Agencia de Preces del Ministerio de Estado, porque el reglamento interno de este centro exige en todo caso la oportuna formación del expediente de declaración de herederos, y cuando la

cantidad es superior a mil pesetas, la liquidación previa del impuesto de derechos reales, que casi siempre viene gravado con multas y recargos.

Por otro lado, el expediente judicial no se incoa en los Juzgados de primera instancia por menos de 125 pesetas, a las que hay que agregar el indispensable poder, que cuesta 16 pesetas y cuatro más la legalización; además de estas 145 pesetas tienen que pagar los herederos una fuerte comisión a sus apoderados.

En resumen, de los cuarenta y tantos contos que por concepto de *abintestatos* entregó la Compañía del ferrocarril, correspondientes a unos 150 fallecidos, la mayor parte acabará en las arcas del Tesoro público, por cuanto que a los herederos les será imposible hacerlos efectivos, por ser los dispendios previos a que se ven obligados, superiores a la herencia que en derecho les corresponde.

Como estos mismos hechos, y aún con mayores proporciones, habían tenido lugar en las obras del Canal de Panamá y en los ferrocarriles de la isla de Cuba, y era previsible la segura repetición de hechos análogos al acometerse la construcción de nuevas vías férreas, el inspector emplaza al Consejo Superior de Emigración, encargado por la ley de la protección y tutela de los intereses de los emigrados y sus familias, a reformar la ley a imitación de Portugal y permitir que los depósitos procedentes de *abintestatos* fuesen retirados de la caja por los herederos mediante la simple prueba de filiación e identidad, siempre que la cuantía de la herencia no sea superior a un determinado importe, en cuyo caso sí se exigiría el expediente judicial completo.

De esta forma se reforzarían los depósitos de la Caja de emigración para asistir a las necesidades de los demás emigrados y lo ganado por el sudor de los trabajadores muertos sirviese para aliviar a los emigrantes vivos.



Obrero junto a la oficina ferroviaria en Porto Velho.

Grupo de trabajadores junto a una cachoeira del río Madeira en época seca.





16

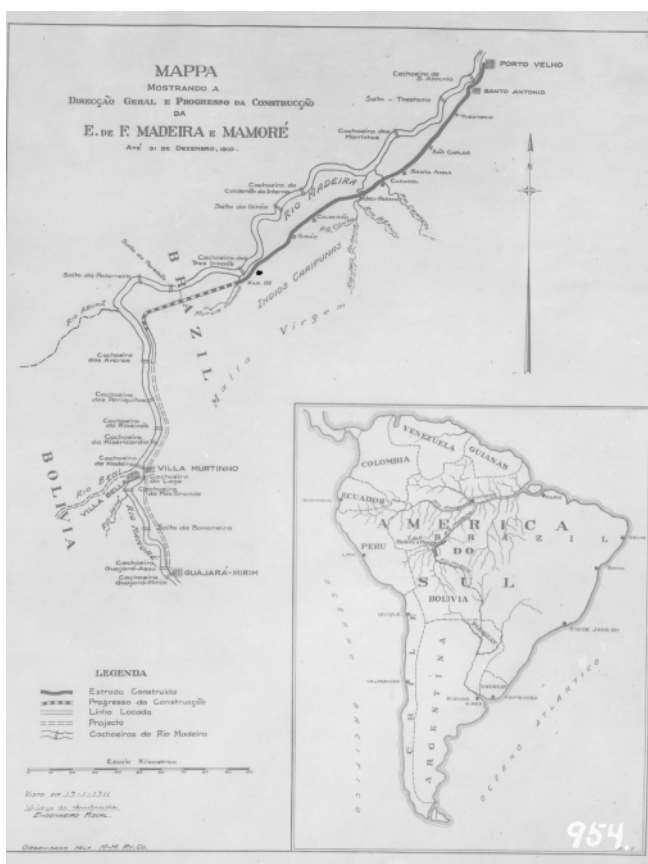
La línea férrea Madeira-Mamoré

Los intentos por abrir un camino en la selva para llegar hasta el inmenso y abandonado norte brasileño se remontan a 1867, bajo el poder imperial de Pedro II (1825-1891). Brasil gozaba de un importante auge económico y social, la inmigración había aumentado y comenzó a germinar la idea de construir una vía de comunicación que atravesara la selva amazónica y el inmenso estado de Mato Grosso.

Hacer navegable el Madeira fue una primera opción, pero se descartó por la dificultad insalvable de canalizar el río en el tramo de los saltos de agua o *cachuelas*. Por ello, en el marco de las nuevas leyes ferroviarias, comenzó a estudiarse la viabilidad del transporte por tierra.

Ya en 1846 el ingeniero boliviano José Agustín Palacios había apuntado la viabilidad del transporte de productos desde el este de Bolivia hasta el océano Atlántico a través de los ríos Madeira y Mamoré, con el fin de sortear la formidable barrera natural que para el transporte fluvial constituyen los Andes en el camino al Océano Pacífico, más cercano pero más inaccesible.

El 21 de mayo de 1851, los tenientes de la Marina estadounidense, William Lewis Herndon y Lardner Gibbon, con un grupo de seis hombres, salieron de Lima para explorar el valle del Amazonas e informar sobre las condiciones de la región, siguiendo dos rutas distintas, con objeto de recopilar aún más información sobre dos áreas diferentes. Después de un viaje de 4.366 millas, Herndon llegó a la isla de Marajó, en Pará, el 11 de abril de 1852. El completo e ilustrado informe del viaje se publicó en enero de 1853 con el título de *Exploración del Valle del Amazonas*. En el libro, que se convirtió en un éxito de ventas internacional, se relatan las múltiples calamidades padecidas por los militares y sus hombres durante la expedición.



Mapa del progreso de la construcción de la línea férrea a 31 de diciembre de 1910. Madeira - Mamoré Railway Company.

Amazonas. Con este objetivo, midieron el cauce del río e investigaron el entorno y su estudio fue acompañado de una serie de fotografías realizadas por el fotógrafo Albert Frish, que les acompañó en el viaje, y cuya publicación tuvo gran repercusión internacional⁵⁸.

En 1861, cuando Brasil, al igual que Bolivia, estaba inmerso en la pugna por el control del oro blanco⁵⁶, tras una expedición conjunta del coronel boliviano Quintín Quevedo y el ingeniero brasileño João Martins da Silva Coutinho, se recomendó por primera vez la construcción de una vía férrea por los márgenes de los ríos Madeira y Mamoré.

Poco después, en el contexto de la guerra entre Brasil y Paraguay, se firmó el Tratado de Ayacucho (marzo de 1867), que reconocía como boliviana la región de Acre y permitía el transporte desde Bolivia al Atlántico a través de los valles de los ríos Madeira y Mamoré. En su artículo 9 el Tratado abría la posibilidad de construir la línea férrea Madeira-Mamoré para uso de los dos países⁵⁷.

Se encarga entonces a los ingenieros alemanes Joseph y Franz Keller (padre e hijo) el estudio del área y la viabilidad de la construcción de una línea de ferrocarril en la región del

⁵⁶ Se hablaba de oro blanco por el color lechoso del jugo o látex del árbol del caucho o *seringueira*.

⁵⁷ “O Brasil compromette-se desde já a conceder á Bolívia, (...) o uso de qualquer estrada, que venha a abrir, desde a primeira cachoeira, na margem direita do rio Mamoré, até a de Santo Antonio, no rio Madeira, a fim de que possam os cidadãos da Republica [Bolívia] aproveitar para o transporte de pessoas e mercadorias, os meios que offerecer a navegação brasileira, abaixo da referida cachoeira de Santo Antonio.”

⁵⁸ Albert Frish (1871): *Resultat d'une Expédition Photographique sur le Solimões ou Alto Amazonas et le rio Negro*.

El primer contrato para llevar a cabo la construcción de la vía férrea se firmó con una compañía organizada por el coronel George Earl Church, ingeniero civil estadounidense. El primero de marzo de 1871 se constituyó la *Madeira and Mamoré Railway Company Limited*, como una subsidiaria de la *National Bolivian Navigation Company*. El proyecto comprendía la apertura de una vía fluvial de transporte desde Bolivia al Atlántico para barcos de vapor y el tendido de una línea férrea que sería garantizada por un empréstito del Gobierno boliviano, autorizado por el Congreso y aprobado por el presidente de la República, en agosto de 1871.

Los dos intentos de Church por llevar a cabo la empresa (primero en 1871 y luego en 1877) se malograron a causa de la viruela, que diezma a los indios bolivianos a su servicio, y a los continuos robos de los convoyes por los indígenas de la zona. Los escasos operarios ingleses y el centenar de obreros españoles e italianos que no murieron durante las obras se retiraron gravemente enfermos.

De estos fracasos queda sin embargo una obra fundamental, *The route to Bolivia via the river Amazon*, un informe dirigido por Church a los gobiernos de Bolivia y Brasil, publicado en 1877 por la Universidad de Illinois. De hecho, si bien Bolivia revocó la concesión a Church, Brasil siguió interesada en la construcción del ferrocarril.

En medio de las dos tentativas del coronel, en 1873 otro contrato con el Sr. P. F. Collins, de Filadelfia, también fracasó, “regresando a Belém los obreros en estado miserable”.

Entre las causas que explican estos fracasos se encuentran el parvo conocimiento geográfico de la región, la virulencia de las enfermedades tropicales, difíciles de combatir, como la malaria, la fiebre amarilla o el paludismo, los conflictos con algunas de las tribus indígenas residentes en la región, unido todo ello a unas precarias condiciones de trabajo⁵⁹.



Locomotora Baldwin abandonada en Vila Santo Antonio por P.&T. Collins en 1879. Acervo do Museu Paulista da USP.

⁵⁹ Rodrigues Ferreira, Manuel (1960): *A ferrovia do diabo: história de uma estrada de ferro na Amazônia* Ed. Melhoramentos (reeditado en 1981 y 2005).

Además de estos factores, algunas contrariedades y tragedias explican la paralización de las obras⁶⁰. Es el caso, por ejemplo, del terrible naufragio del vapor *Mercedita*⁶¹, con una expedición enviada desde Estados Unidos a Brasil equipada con material y dinero para ejecutar las obras del ferrocarril y que representaba un asunto de interés nacional. Su partida fue anunciada el 3 de enero de 1878 como un asunto de interés nacional y el periódico *New York Herald* la describió así: (...) *una multitud de 2.000 personas gritaba hurras y despedidas, mientras los pitos sonaban y las banderas eran bajadas en saludos*. Cuando navegaba camino del Brasil, con 246 tripulantes y más de 700 toneladas de material, una tormenta provocó que el vapor se golpeará contra las rocas de la costa de Carolina del Norte y se hundiese en el océano. Murieron en el accidente 80 personas y se perdió todo el material que transportaba. La empresa quebró y hasta la mujer de George Earl Church enloqueció durante su experiencia en la Amazonia y murió tras ser internada en un sanatorio.

En virtud de un convenio entre Brasil y Bolivia, se nombró una nueva Comisión para acometer la obra, dirigida primero por Carlos Morsing y luego por Julio Pinkas. Pero la desastrosa gestión de esta Comisión y el crecido número de muertes sufridas por el personal obligaron de nuevo al abandono del proyecto durante cerca de veinte años.

Finalmente, la construcción de la vía férrea se incorporó como compromiso brasileño en el Tratado de Petrópolis (1903), tras la guerra del Acre entre Brasil y Bolivia. Al año siguiente se autorizó la apertura de créditos para acometerla y el 12 de mayo de 1905 se sacó a concurso la construcción. En 1906, por decreto presidencial, se autorizó al Ministerio de Industria, Comunicaciones y Obras públicas para que se adjudicase al ingeniero civil Joaquín Catramby.

Esta vía férrea tenía que arrancar del puerto de San Antonio, en el río Madeira, seguir hasta Guajará-Mirim, en el río Mamoré, y debía además construirse un ramal que, atravesando Villa Murinho o cualquier otro punto próximo de Mato Grosso, llegase a Villa Bella en la confluencia del Beni y del Mamoré. Se exigía además que las curvas no tuvieran menos de 160 metros de radio y las pendientes no pasaran del 2 por ciento.

En enero de 1908 el ingeniero Catramby transfirió el contrato a la *Madeira-Mamoré Railway Company*⁶², organizada según las leyes del estado de Maine con un capital de 11 millones de

⁶⁰ Santos Rodríguez, Jones Reis: "La construcción del ferrocarril Madeira-Mamoré y el Caribe inglés: la primera inmigración negra libre para Brasil" En: *Vegueta*. Número 11. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Año 2009 – 2010, pp. 89-100.

⁶¹ Santilli, Marcos (1987): *Madeira-Mamoré*. Sao Paulo.

⁶² La *Madeira-Mamoré Railway Co.*, fundada en agosto de 1907 por Farquhar, estaba controlada por la *Brazil*

dólares, que había sido autorizada a funcionar en Brasil en noviembre del año 1907 y cuyo fundador y presidente era el Sr. Percival Farquhar.

Del sindicato Farquhar dependía una cáfila de compañías en todo el mundo, entre otras las que explotaban los grandes yacimientos de petróleo de México, y tenía entonces una presencia destacada en Brasil: fábricas de gas y electricidad, alumbrado de ciudades como Río de Janeiro y Sorocaba, grandes hoteles, multitud de ferrocarriles, compañías frigoríficas de Mato-Grosso y de São Paulo, tranvías de São Paulo, Bahía y San Amaro, compañía de maderas de Paranagua, líneas de navegación por el río Amazonas, colonización del Paraná, gestión de los puertos de Pará y Río de Janeiro,...

Finalmente, la construcción comenzó en agosto de 1908. En un primer momento se instaló un *canteiro* (centro de obras) en Santo Antonio, pero posteriormente el emplazamiento fue trasladado a Porto Velho⁶³. El primer trecho, entre Santo Antonio y Jaci-Paraná, de 90 km, se inauguró el 31 de mayo de 1910 y el tramo final se concluyó el 30 de abril de 1912, con una extensión total de 364 km, que se inauguró el 1 de agosto de ese año. Para ese momento, la línea férrea Madeira-Mamoré había dejado de tener sentido⁶⁴.

La vía férrea se levantaba sobre la margen derecha de la parte no navegable del río Madeira y atravesaba las florestas de los estados de Amazonas y Mato Grosso a lo largo de una enorme y despoblada extensión de terreno cuya única propietaria era la empresa constructora: “Todo cuanto allí existe pertenece a la Madeira-Mamoré; esta es propietaria no sólo del terreno edificado, sino también de veinticinco millones de metros cuadrados”.

En la construcción de la ferrovía participaron obreros de hasta veinticinco nacionalidades, desde brasileños a japoneses, pasando por chilenos, griegos, cubanos, egipcios o daneses. La mayoría de los obreros, así españoles como extranjeros, llegados a Porto Velho procedían de las obras del Canal de Panamá: “¿A qué ir a la Península en busca del obrero español -dicen las Compañías-, cuando lo tenemos tan cerca en todas partes?” Eran obvias las ventajas que encontraba la *Madeira-Mamoré Railway Company* sacando de Cuba, Panamá, Buenos Aires y Montevideo a los trabajadores españoles.

Railway, y no tenía relación con la primera *Madeira and Mamoré Railway Company Limited*, creada por Church en 1871.

⁶³ Porto Velho fue reconocido como municipio en 1914 y más tarde se convertiría en capital del nuevo estado de Rondonia.

⁶⁴ En 1930 se cerró parcialmente, y por completo en 1972, tras la construcción de la Rodovia transamazónica de casi 5.000 kilómetros de longitud. Actualmente se ha mantenido algún trecho únicamente como recurso turístico.

En el primer período de la construcción llegaron numerosos italianos, procedentes de las obras del Canal de Panamá, pero en cuanto percibieron la dureza del clima, las enfermedades y las condiciones laborales, se marcharon e hicieron tal propaganda entre sus compatriotas que no volvió a presentarse ningún italiano en las obras, además de que el *Commissariato Regio* desaconsejó la emigración a todo el Brasil, lo que causó un grave problema diplomático entre ambos países que persistía durante el viaje del inspector.

Alemanes, austriacos y rusos, que también participaron en los trabajos iniciales de la empresa, repitieron la decisión de los italianos. Del cónsul Rudolf von Bülow obtuvo D´Ozouville la historia de los alemanes en la línea:

En el verano de 1909 un ingeniero alemán contrató la construcción de uno de los tajos de la vía, corriendo a su cargo la provisión de obreros. Reclutó en los bajos fondos de la Europa central unos 600 trabajadores, entre alemanes, austriacos y rusos (...). Estos trabajadores fueron transportados desde Hamburgo por los vapores alemanes Río Grande y Rugia, de las compañías números 4 y 5, y llegaron á Porto Velho en el mes de Octubre. El primer transporte de trabajadores sufrió mucho por consecuencia de las enfermedades, del clima y por la carestía y falta de víveres que no llegaban a tiempo a causa de la gran bajante de los ríos que retrasaba mucho la navegación.

Los trabajadores del segundo transporte se declararon en huelga a los pocos días de llegar a Porto Velho, y todos los alemanes, austriacos y rusos se adhirieron a ella, pretendiendo tan sólo aumento de salario. La Compañía se negó y los trabajadores se retiraron, regresando las dos terceras partes a Manaus en dos transportes. De estos 600 trabajadores, solamente cien alemanes tuvieron la suerte de poder regresar a Alemania, otros cien alemanes todavía dispusieron de medios para ir a Río de Janeiro, pero el resto, muy diezmado ya por las enfermedades se vio precisado a seguir a pie la margen derecha del río Madeira con el temerario intento de llegar a Manaus. Los más murieron de hambre y de fatiga en tan penosa marcha; otros, que se lanzaron río Madeira abajo en improvisadas balsas, fueron por la noche sorprendidos por los indios parintintis, los que cruelmente les asesinaron.

La resonancia en Alemania, Austria y Rusia de este trágico drama, “sin rival en la vida contemporánea”, junto con la publicidad dada a las informaciones consulares en los Estados respectivos, tuvo como consecuencia que no volvieran a presentarse para trabajar en la construcción de la línea, ni alemanes, ni austriacos, ni rusos, “como no fuera alguno que otro aislado a quien por circunstancias especiales le ofreciera grandes ventajas prestar sus servicios a la Compañía”.

En cuanto a Portugal, D'Ozouville da cuenta de la rápida visita que en noviembre de 1909 hizo a la línea férrea de Madeira el doctor Magalhaes, cónsul de Portugal en el estado de Pará, sin otra finalidad que la de hacer ver que el Gobierno portugués tampoco desoía las lamentaciones de sus súbditos.

El doctor Magalhaes, largamente obsequiado por la Compañía durante su visita, se limitó a proponer inocentes y superficiales remedios en materia sanitaria, sin atender ninguna de las otras cuestiones que

tanto afectaban a los intereses de la vida obrera. Propone tan sólo que los médicos del hospital sean del país y que se establezca otro hospital en Humaythá, medidas ambas sin ninguna repercusión en la mejora de las condiciones de los trabajadores: primero, porque apenas había trabajadores brasileños, y segundo, porque lo que necesitaban era que se establecieran más hospitales y ambulancias a todo lo largo de la línea: “el establecimiento de un hospital en Humaythá no podía tener mayor influencia para los obreros que si se hubiera establecido en Manaus, o en Río de Janeiro, o en Madrid”.

Sin embargo, en el informe del doctor Magalhaes, entre muchas generalidades y lugares comunes, se consigna de pasada un dato cuya relevancia percibe de inmediato el inspector de emigración español: en el mes de octubre de 1909 (decía el doctor Magalhaes) había en el hospital de Candelaria 715 obreros enfermos, y fallecieron 60 personas durante el mismo.

En base a este modesto dato, D'Ozouville calcula que durante el año 1909 debieron morir aproximadamente 1.440 obreros y, por proyección del número de trabajadores de cada año, deduce que en 1910 debieron morir 2.880 obreros, en 1911 el obituario debió elevarse a 4.320 fallecidos y en 1912 las defunciones debieron llegar a 5.760.

De estas cifras colige que, durante los cuatro años de 1909, 1910, 1911 y 1912, debieron morir en la obra 14.400 obreros europeos. “Y como el número de los obreros españoles no fue en ningún año inferior al 50 por 100 del total, resulta que en la obra ferroviaria fallecieron



Acción de la Madeira-Mamoré. Railway Company



Puente de madera sobre Igarapé.



Obreros posando junto a un castaño talado para la apertura del trazado de la línea Madeira-Mamoré.





Autoridades de visita en un trecho acabado de la Ferrovía Madeira-Mamoré.

17

El sistema de recluta

“La *Madeira Mamore Railway Company* tenía montado un perfecto servicio de recluta de emigrantes en Coruña, Lugo Orense, Pontevedra, Zamora, Salamanca, León, Leixoes, Buenos Aires, Montevideo, Colón, Cartagena de Indias, Barbados e isla de Cuba”.

Esta afirmación la realiza el inspector después de escuchar el testimonio de Valentín Díaz, al que había conocido durante su estancia en Porto Velho y que se le sincera tras la confianza adquirida al visitar ambos el hospital de Candelaria.

Díaz le confiesa que, contratado por la Compañía, había trabajado en Pontevedra como reclutador de emigrantes, por lo que cobraba 600 pesetas mensuales, además de viajes pagados por mar y tierra, hospedaje y otros gastos. Su antecesor era un tal Manuel Álvarez, experto reclutador, natural de Ribadavia (Pontevedra), al que la Compañía le pagaba 1.500 pesetas mensuales libres de gastos y que estuvo en Leixoes, llamado por Mr. May para organizar el servicio de recluta.

Burlando la vigilancia de la inspección de emigración, conseguían embarcar con pasaporte falso a muchos trabajadores con destino al ferrocarril. Con contratos verbales se entregaba un pasaje a cambio y se les prometía el pasaje de vuelta después de estar un año al servicio de la Compañía. Algunos reclutadores exigían además de los emigrantes, con especiosos pretextos, que les entregasen veinticinco y hasta cincuenta pesetas por sus servicios.

Díaz le refiere un episodio sucedido en Vigo, en marzo de 1909, cuando acudió a la casa consignataria de la *Booth Line* para que, por orden de Mr. Randolph dieran pasaje hasta Manaos a 22 españoles contratados para el ferrocarril. Ante la negativa del consignatario,



Familia de un obrero español. Informe del inspector Cabronero.

forzada por la persecución de que era objeto esta práctica por el inspector de emigración del puerto de Vigo, se vieron obligados a embarcarlos en Leixoes en el vapor *Lanfranc* y a cancelar durante todo el año 1909 este tipo de embarques desde Vigo. Pero en septiembre de 1910 volvió otra vez a intentarlo en Vigo, donde pudo embarcar en el vapor *Alltony*, de la *Booth*, a ocho españoles con pasaporte falso.

Ya de vuelta de su visita al ferrocarril, D´Ozouville recibe del cónsul en Manaos una carta de Senén García, en la que éste declara que reclutó en Colón 54 trabajadores entre españoles e italianos:

Octubre 20 de 1911. -Excmo. Sr. Cónsul de España. -Señor: El que suscribe, Senén García, ha venido de la Isla de Cuba, con dirección á la “Estrada-Ferro-Madeira-Mamoré” el año 1909, tocando en Porto Velho el 28 de Mayo del mismo año, prestando mis servicios de la manera siguiente: he terminado dos trabajos en el campamento 14 1/2, uno de zanjeo y otro de trinchera. Terminado esto, presté mis servicios de fogonero en el campamento 12, llegando hasta el 15. Después de este trabajo entré de comisario en el 20, y por fin, me marché á Colón en comisión por el Sr. Richart a buscar gente, en donde el que suscribe, haciendo propaganda en pro de la “Estrada-Ferro-Madeira- Mamoré”, fué detenido por la policía, habiendo estado incomunicado veintitrés días; en esa prisión me sorprendieron con unas hojas sueltas impresas, como cablegramas, para la compañía Mala Real Inglesa, y también algunos pliegos de condiciones impresos para los trabajadores. Mr. Richart me pagó el pasaje desde Barbados á Colón, y todos los demás gastos á cuenta de mi bolsillo; el referido señor me dijo que si necesitaba dinero que lo pidiera por cable; lo gestioné al pie de la letra, pero no obtuve contestación. En vista de que la situación era bastante crítica, dirigí una instancia al señor Presidente de la República del Panamá, y declaró mi libertad el mismo día a las diez de la noche. Al verme libre en la calle, preparé cincuenta y cuatro hombres, españoles é italianos. Llegué a Barbados, me presenté al Sr. Richart, y me dijo que tenia que mandar á Porto-Velho un encargado, y que me pagaría tan pronto le mandasen dinero, pues lo estaba esperando. Llegué a Porto-Velho, me presenté a Mr. Rondolfo y no me atendió en nada. Tomé el tren y llegué al campamento 12, donde ayudé a terminar dos alcantarillas, y llegué al 32, donde estaba Mr. Beles de jefe, y ajustamos siete estaciones de zanjeo con el agua hasta la cintura.

Concluido este trabajo, pasó Mr. Richart y me dijo que fuera al 37, a una panadería. Estuve un mes, porque no me gustaba la administración; tampoco me pagó, engañándome y mandándome que fuera de comisario para el 40 cuando estaba abierto ese campamento. Y termino porque me es imposible describir hechos puramente informales. -Su seguro servidor; q. b. s. m., Senén García.

Aunque la Compañía se había visto obligada a cerrar su casa de recluta en La Habana y Colón por la persecución de las autoridades cubanas y panameñas, llevándola primero a Barbados y, por último, a Cartagena de Indias, donde no encontraba oposición a la propaganda y recluta de trabajadores, lo cierto es que la mayor parte de los trabajadores llegados a las obras de la línea férrea del Madeira procedían de las obras del Canal de Panamá.

Los obreros procedentes de Argentina fueron transportados a Manaos en vapores del *Lloyd Brasileiro* y de la *Booth Line*. Los vapores de la *Mala Real Inglesa* y de la *Booth* embarcaron también a muchos trabajadores en Barbados, Colón y Cartagena de Indias.

El primer viaje que hizo el *Oteri* a Itacoatiara fue el 5 de junio de 1909, llegando a este último puerto el 15 de julio, tras una travesía de cuarenta días con mala comida, según tes-



Cartel de la compañía Hamburg American con destino a las Indias Occidentales, Oriente y Sudamérica.

pesar de que la capacidad de aquél no permite conducir más que 300 plazas.

timonios de quienes la hicieron; en el año de 1911 el *Oteri*, un vapor abanderado en Cuba, realizó más de seis viajes; a mediados de 1912 el buque se perdió en la Isla de Marajó.

Hasta última hora abusó la Compañía de los trabajadores, pues aun cuando el ferrocarril estaba en explotación desde mediados de 1912, continuaba necesitando los servicios del personal obrero para la conservación y afirmado de la línea, debido a que la incesante acción de las aguas agrietaba los terraplenes. Sin embargo, en los últimos meses de 1912, razones de orden económico obligaron a la Compañía a despedir a la mayor parte de los obreros, y quedarse tan sólo con los puramente indispensables.

Durante la estancia de D´Ozouville, despidieron a unos 1.500 españoles, que desembarcaron en Manaos en muy malas condiciones a causa de llevar las *gaiolas* triple número de pasajeros de tercera clase de los que permitía su capacidad. Así, del vapor *Porto Alegre* desembarcaron en diciembre en Manaos 720 pasajeros, de los cuales más de 400 eran españoles, a



Familia de emigrantes españoles en 1910. FEDAC.



En un tramo pantanoso del río Abunã, los trabajadores realizan el asentamiento de los raíles sobre una estiba de ramaje y balasto.



18

A bordo del *Justo Clermont*

Pese a que por un momento D´Ozouville duda de la necesidad de proseguir más lejos su viaje y considera dar por terminado su cometido y regresar a España, tanto por la abundancia de información ya obtenida como por la falta de respuesta del Consejo Superior de Emigración a su demanda de fondos para continuar su misión, finalmente se determina a embarcar el día 4 de enero de 1913 en el *Justo Clermont* en dirección a Porto Velho provisto de dos cartas de recomendación del Presidente del Estado, Dr. Pedrosa, una para el Sr. Kesselring, director del ferrocarril, y otra para el coronel Sousa Ramos, Delegado del Estado en Porto Velho.

Antes de llegar al río Madeira, el vapor debía pasar por la aduana de Itocoatiara, donde se fiscalizaban todos los materiales necesarios que se importaban para las obras del ferrocarril. Allí había dos pontones donde se depositaban víveres, herramientas y demás utensilios que iban con destino a Porto Velho y también se acomodaban los pasajeros y los trabajadores mientras esperaban los vapores que les transportarían hasta la ciudad de Porto Velho:

Antes de embarcar se entregaba á cada obrero una hamaca, un mosquitero, un plato, una taza, un tenedor, una cuchara y un cuchillo, cuyo valor, de 95.000 reis, se descontaba después de los jornales devengados. Este sistema adoptado por la Madeira, no podía ser más perfecto, pues consignados a Itacoatiara los vapores fletados por ella, no venía obligada á llenar ninguna formalidad en los Consulados de Belém y Manaos; y de aquí proviene en gran parte la confusión y el embrollo que hay en todo lo que afecta al obrero, que en realidad se ha visto huérfano de toda protección

Aun cuando el río Madeira fuera navegable desde su boca hasta San Antonio, no por ello la singladura estaba exenta de peligros y molestias. Los mejores mapas, constata D´Ozouville,

no sirven de nada para la navegación por estos ríos, pues los obstáculos con que se tropiezan cambian de lugar a cada momento. En la temporada de lluvias, la corriente es muy fuerte y, como la consistencia de las márgenes es escasa se forman con frecuencia bancos variables, de los que no puede haber un conocimiento previo, “pues los canales de hoy no son los mismos de ayer”. Cuando las aguas bajan bravas se registra un elevado número de siniestros en la navegación de los grandes vapores, a pesar de haber fondo suficiente para su calado. Además, en los viajes de retorno, con la corriente a favor, es preciso proceder con gran cautela para contornear el crecidísimo número de curvas, algunas de pequeño radio, que presenta el río en su decurso.

Asimismo, la corriente del Madeira, fiel a su nombre, arrastra en la época de lluvia multitud de troncos y ramas de variables dimensiones y formas -llamados *galhos* - que comprometen seriamente la navegación a vapor, sobre todo cuando se interponen entre las paletas de la hélice, al igual que la entorpecen los frecuentes bancos de arena: “una tarde en que ya estábamos sentados para comer, pasó el *Justo Clermont* por encima de un banco de arena, produciendo en mi ánimo una impresión desagradable; tuvimos la suerte de que el vaporcito se bastara a sí mismo para salir de su prisión, pues de lo contrario habría tenido que esperar varios días, quizás bastantes, a que otro le remolcase”.

A estas dificultades de la navegación se suman las molestias derivadas de las actividades de transporte de mercancías; a la ida, por la necesidad de realizar múltiples escalas para descargar con la ayuda de changadores en aquellos núcleos por los que pasa el barco cualquier tipo de mercancía: un saco de harina de yuca o una correspondencia –“que muchas veces consiste en una carta o un periódico”-; al regreso, para cargar borracha en los campamentos o barracas que se localizan en los márgenes del río. Toda la carga y descarga además ha de hacerse a hombro y con grandes trabajos, pues no existen embarcaderos y los estibadores han de pasar por un simple tablón estrecho.

La profusa relación de paradas en su viaje a bordo del *Justo Clermont* da una clara idea de la lentitud del viaje: según relata D´Ozouville, se dejó carga en los siguientes lugares: Santarem, Borba, Belem (Desfermino), Gíao Araras, Realeza, Manicoré, Barreira dos Baetas, Bom Futuro, Carará, Sao Roque, Santa Rosa (en Caranapatuba), Dumas, Tres Casas, Jumas (Do Chaves), Paraense, Mirary, Calama, M. San Francisco, Boa Hora, Cavalcante, Victoria, Sobral, Aliança, Porto Velho, Santo Antonio. También se dejó correspondencia en Bocca de Ariouana, América, Gíao dos Araras, Nova Estrella, Vencedor, Manicoré, Bocca do Paraná, Onças, Curuça, Santa María dos Marmellos, Uruapiará, Bom Futuro, Castanhal, Cacary, Carará, Sao Roque, Caranapatuba, Pariry, Juma, Dumas, Tres Casas, Jumas do Chaves, Restauração, Cintra, Paraense, Primavera, Popunhas, Paraizo, Mirary, Pasto Grande, Calama, Sao



Orillas del río Madeira. François-Auguste Biard, 1798-1882.

Francisco, Firmeza, Assumpçaco, Abelhas, Pombal, Santa Luzi, Cavalcante, Victoria, Primor, Itapeurema, Bocca do Jamary, Canadá, Aliança, HuePuranga, Mutums y Porto-Achoello.

Además de las paradas del vapor con objeto de hacer forraje para el ganado que iba a bordo, se aprovechaban las escalas para echar una canoa al agua y tres o cuatro individuos de a bordo proporcionaban pescado para comer. Por si fuese poco, “es frecuente que el capitán detenga más de una hora el vapor ante una barraca aislada donde mora un amigo suyo, con el sólo objeto de ir a saludarle y a beber y fumar con él”.

Las adversidades no sólo son de naturaleza geográfica, sino que los vapores y sus pasajeros habían de afrontar otra serie de peligros y calamidades. Poco antes de llegar el *Justo Clermont* a Calama, próxima a la desembocadura del río Machado, los indios *parintintins* le habían cortado la cabeza a un *seringueiro* de Boa Esperanza. Es cierto, escribe el inspector con afán de ecuanimidad, que los indios cometen de vez en cuando crímenes de esta clase; pero es verdad también que los *seringueiros* diezman con frecuencia sus tribus.

En ambos márgenes del río Madeira hay varias tribus de indios *caripunas* y *pammas*⁶⁶, de las que realiza una descripción denigrante:

El caripuna es indolente, perverso, astuto, traicionero y en ocasiones antropófago. Cuando se ve sorprendido por gran número de personas aparece sumiso y humilde; pero si su número es mayor que el de los visitantes, ó si se consideran en ventajosas condiciones son exigentes, arrogantes y en ocasiones feroces. Piden cuanto ven, y se incomodan si no se les satisface. Muchos pasajeros de los que tuvieron que saltar a tierra al pasar las cachuelas fueron víctimas de sus instintos sanguinarios. Andan completamente desnudos y no tienen la menor noción de la civilización. Algunos, muy lujosos, llevan la casca, que es una camisa hecha de la cáscara de un árbol. Los hombres echan el pelo sobre la nuca y le atan con una tira de tela o bejuco, y los adornan con plumas de guacamayo ó papagayo. Las mujeres llevan por todo vestido una hoja verde con la que ocultan el distintivo de su sexo, y llevan el pelo suelto. Hombres y mujeres cortan los cabellos por la frente.

El caripuna llega en su abyección al extremo de vender temporalmente a sus mujeres e hijas, obligándolas a la fuerza, si de buen grado se niegan, a tan nefando tráfico; esta degradación parece ser que no se encuentra en ninguno de los muchos pueblos salvajes que hay en el Brasil.

*El caripuna es muy aficionado a embriagarse, y cuando se decide a hacerlo, se atavía con sus más vistosas plumas como si fuese a una fiesta. Extrae su licor predilecto de la yuca, del maíz y de algunos otros frutos. Son buenos remadores, y hacen sus canoas de las cáscaras de algunos árboles, entre ellos del almendro. Son ágiles y fuertes, corren detrás de la caza durante mucho tiempo sin experimentar cansancio, y sólo disparan la flecha cuando fatigado el animal, casi no tiene alientos para huir. Sienten gran desprecio por el hombre civilizado. Sus facciones tienen algunos de los rasgos característicos de la raza hebrea. Son muy sucios, y comen los bichos é insectos más repugnantes*⁶⁷.

Por último, a las dificultades hidrográficas y a los aprietos derivados de los enfrentamientos con los indios, se ha de añadir que los barcos más grandes adolecen de las mínimas comodidades. En el viaje realizado por el inspector se carece de todo a bordo: “el agua y toda clase

⁶⁶ Con esta grafía los recoge en su informe D’Ozouville, pero la denominación habitual es pama o apama y se trata de un subgrupo de los caripuna: *Cosmovisión e identidades indígenas en el suroeste de la Amazonía en la primera mitad del siglo XVIII*, artículo de Louise Cardoso de Mello, de la Universidad Pablo de Olavide, en el volumen *Abya Yala Wawgeykun. Artes, saberes y vivencias de indígenas americanos*. Beatriz Carrera Maldonado y Zara Ruiz Romero Editoras. Acer-VOS. 2016.

⁶⁷ La antropóloga Lorena I. Córdoba ofrece una visión diferente del caripuna en “Barbarie en plural: percepciones del indígena en el auge cauchero boliviano”. *Journal de la Société des Américanistes*, número de diciembre 2015.



Trabajadores con indios de la tribu capiruna.

de bebidas se toman sin hielo, lo que no quita para que anuncien los vapores que lo llevan y que pueden además fabricarlo; la comida es detestable, y el trato de a bordo, el aseo, el pasaje y todo, es imposible imaginarlo más deficiente; nadie se sonaba las narices como no fuera a dedo; los camarotes casi nunca tienen agua para lavarse por las mañanas, y la que llega después del baldeo a las palanganas por la tubería, es lo mismo que barro. El excesivo calor de los camarotes no permite utilizarlos nada más que para cambiarse de ropa; se duerme en la cubierta, a cuyo efecto, al llegar la noche, tiende cada pasajero la hamaca de su propiedad; más como la cubierta es pequeña y el pasaje de primera es por lo general numeroso, quedan las hamacas tan juntas que es frecuente verse violenta y desagradablemente despertado por el pie de un negro que se mete por nuestras narices”.

No es de extrañar, por tanto, que D´Ozouville sintiese en algún momento la tentación de echar por la borda el mandato del Consejo Superior de Emigración y regresar a un entorno más civilizado y confortable.

Comitiva en San Antonio para la inauguración del primer trecho de la Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.





19

El sindicato Farquhar

“Es tan poderoso el sindicato Farquhar y tan grande es su ascendiente en el Brasil -señala D´Ozouville-, así en el orden financiero como en el político, que en más de una ocasión me he visto precisado a soportar resignadamente malévolas é insidiosas reticencias que no dejaban en apetecible lugar la independencia que hasta mis más encarnizados detractores en materia de emigración no me han regateado nunca”.

Los hombres de Farquhar en Brasil eran el gerente general, Mr. F. H. May, muy perito en la materia y constructor de varios ferrocarriles en Guatemala, Cuba, Canadá, México y otros países, y sus habituales colaboradores, los empresarios y constructores Mr. Jekyll y Mr. Randolph. Para despejar dudas, D´Ozouville recuerda que el tal Mr. May era el representante de la Compañía que en Belém aprobó las condiciones que le presentaron los españoles secuestrados del vapor *Amanda*, y que se negó a firmar contrato alguno.

Con el inicio de la construcción de la línea férrea se organizó una logística de abastecimiento de bienes y personas que el informe describe con detalle:

Desde que empezaron los trabajos del ferrocarril se estacionaron en Itacoatiara pontones, con el objeto de recibir en ellos toda la carga destinada á Porto Velho; durante bastante tiempo prestaron este servicio los pontones Orocabesa y Nephthis. En el primero se depositaban los víveres, ropas, herramientas, etc., y el segundo servía de depósito de carbón para los remolcadores y gaiolas pertenecientes á la empresa y que viajaban por el río Madeira. Tenían también dichos pontones pequeños talleres de carpintería, herrería, hojalatería, etc.



Excavadora a vapor en las obras de fundición de la construcción de la ferrovía Madeira-Mamoré.

El primero tenía montadas en la cubierta superior algunas oficinas, y en los departamentos libres dormían los empleados. A bordo había un tren de lavado y planchado a vapor”.

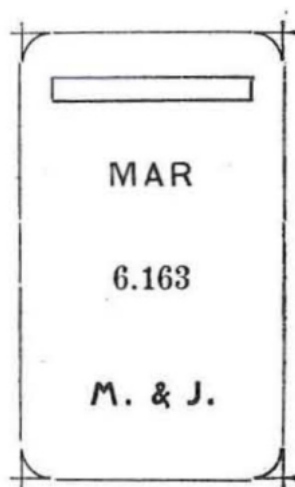
Para controlar la entrada y salida de mercancías, se estableció ya desde 1907 por parte de las compañías concesionarias una aduana dependiente de Manaus, compuesta por un auxiliar de aduanas y cuatro guardias, que controlaban las mercancías que se dirigían a Porto Velho.

Las Compañías tenían una serie de privilegios y entre ellos estaba la autorización por decreto presidencial de 9 de agosto de 1907 de importar libre de derechos todos aquellos materiales necesarios para la construcción del ferrocarril. Se controlaba que no se intentara importar otros artículos de consumo. Sin embargo, poca o nula importancia le daban a los obreros que entraban y ni le preocupaba que las listas de pasajeros fueran defectuosas y estuvieran llenas de informalidades.

D´Ozouville se explaya en explicar las prácticas llevadas a cabo en Itacoatiara antes incluso de su llegada a la selva, persuadido de la intención de las compañías concesionarias de aplicar sistemas fraudulentos similares a los de la *Madeira-Mamoré* en las futuras construcciones ferroviarias en las que podrían estar involucrados obreros españoles. Consciente de la imposibilidad de reparar los abusos del pasado, deseaba al menos evitar su reproducción en el futuro.

Cuando un trabajador entraba al servicio de la Compañía recibía una chapa metálica en la que estaba grabado el mes, un número y las iniciales M & J., de Mr. May y Mr. Jekyll. Desde ese mismo instante “perdía el obrero su personalidad y nombre”, que eran sustituidos por el número de la chapa, circunstancia relevante por los efectos que después tendrá en el reconocimiento de derechos y herederos. Estas chapas tienen una ranura que permite el paso de una cadena para que no las pierdan sus propietarios, como se ve en el dibujo que D´Ozouville incorpora a su informe de la chapa de Fermín Martínez, “a quien todavía se deben los jornales de marzo de 1911”, precisa, con el número 6.163.

El pago de los jornales devengados cada mes se retrasaba hasta el día 10 del mes siguiente. El día de pago el obrero presentaba la chapa al cajero, quien, después de verificar los jornales cobrados durante el mes anterior y de deducir los adelantos, le entregaba el saldo remanente a su favor, y le daba, con el mismo número, la chapa correspondiente al mes siguiente; de modo que la chapa era lo que servía para identificar al obrero, que la llevaba colgada alrededor del cuello.



Chapa.

Para pagar a los obreros que trabajaban a lo largo de la línea se enviaba un pagador y dos ayudantes que la recorrían entera. Más allá de la parte construida, mantuvo siempre la Compañía un cajero permanente, que pagaba el importe de las obras a destajo a la presentación del certificado expedido en Porto Velho.

En Porto Velho tenía la Compañía un banco donde los trabajadores depositaban la parte de sus ingresos que conseguían ahorrar, después de pagar todos sus gastos, en cuyo caso se les daba un resguardo, o bien sacaban giros para enviar a sus familias.

La comida, “detestable” en palabras del inspector, consistía en “una escasa ración de arroz en blanco, bacalao y frijoles”, y el alojamiento se limitaba a unos barracones, donde el obrero colgaba su hamaca, sin protección alguna, a diferencia de las precaucio-



Acción de la Brazil Railway Company. 1910.



Retrato de Percival Farquhar.

nes que sí adoptó la Compañía para garantizar la salud de los norteamericanos que vivían en Porto Velho.

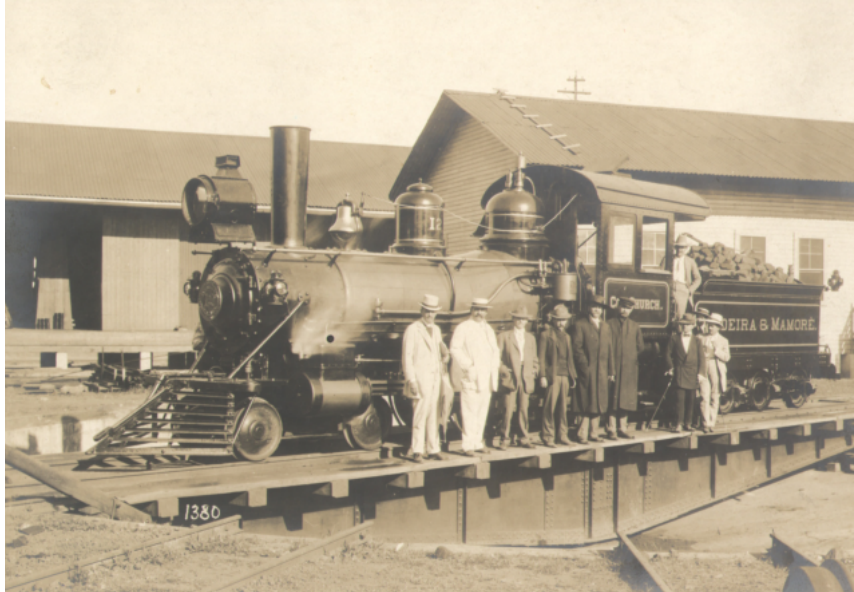
Tanto en Porto Velho como en varios campamentos de la línea, existían comedores de segunda clase, donde el encargado del servicio vendía vales a los obreros a la sola presentación de su chapa; el importe de esos vales se descontaba el día de pago. La Compañía cobraba 3.000 reis diarios por la comida, y, sin embargo, en los anuncios de la propaganda que hizo en la Argentina bien claramente se especifica en la condición 8ª que la comida se facilitaría al obrero por 2.000 reis. Ante las quejas formuladas con este motivo por los obreros, la Compañía, una vez que éstos estaban ya trabajando en la línea, se desentendía diciendo que aquellos contratos impresos no eran obra suya.

Las condiciones pactadas a los trabajadores en los contratos no se cumplían como bien pudo constatar durante su viaje. Así, por ejemplo, observó que en anuncios publicitarios distribuidos en Argentina prometían pasaje gratuito hasta Porto Velho y, sin embargo, este se descontaba del salario.

En otros anuncios distribuidos en España y en la Isla de Cuba se aseguraba que los trabajadores que hubiesen trabajado más de un año en las obras del ferrocarril tendrían una repatriación gratuita a España pagada por la Compañía. Esta promesa no se cumplía prácticamente nunca.

Tampoco le bastaba al obrero presentar la chapa para cobrar, sino que había de exhibir un certificado que a su pie dice: «Aviso. Precisa guardar este certificado para demostrar que no se debe el pasaje». Sin embargo, por la cláusula 9ª del contrato, no estaba obligado el obrero a la devolución del pasaje, y lo mismo consta en la condición 2ª del documento que se entregaba a los obreros que se ajustaron en Barbados, Cuba, España, etc.

En la línea del Madeira-Mamoré no solamente se trabajaba a jornal, sino que existían muchos pequeños contratistas que ajustaban cortos trozos de la línea y también se remataban algunos tajos, en los que los trabajos de zanjeo y trinchera se ajustaban por metros cúbicos, variando el precio de la unidad según que la excavación tuviera que hacerse en tierra o piedra; a esta manera de trabajar eran muy aficionados los españoles, que se reunían en cuadrillas de 15, 20 y hasta de 40 o 50. Pero, escribe el inspector cómo la Compañía recortaba



Grupo de hombres ante una locomotora de la compañía.

los salarios de los trabajadores que trabajaban a destajo, ya que al efectuar las mediciones, siempre les rebajaban el 30 o el 35 % de los metros de zanjeo o de trincheras.

También se especificaba en los contratos que los obreros no tenían que trabajar más que diez horas diarias, pero, al distar los campamentos bastantes kilómetros de los lugares de trabajo, invertían en su recorrido tres o cuatro horas, atravesando terrenos pantanosos a temperaturas insostenibles o bajo lluvias torrenciales, que se sumaban a las diez horas de trabajo diarias estipuladas.

Otro de los abusos que cometía la empresa era el siguiente: cuando un obrero se despedía de la Compañía o era despedido por ella, no se le entregaban los jornales devengados ni los depósitos hasta después del día 10, como ya hemos visto, lo que les obligaba muchas veces a renunciar a ellos, sobre todo si no tenían depósitos por carecer de recursos para vivir a sus expensas o no disponer de persona de su confianza que los hiciera efectivos.

Era tal el despotismo de la Compañía, que ni siquiera respetaba el derecho a la correspondencia, siendo general la creencia de que se abrían muchas de las cartas enviadas por los obreros a sus familias, sobre todo las que contenían cheques o libranzas. Y añade el inspec-



Trabajadores en la oficina de Porto Velho.



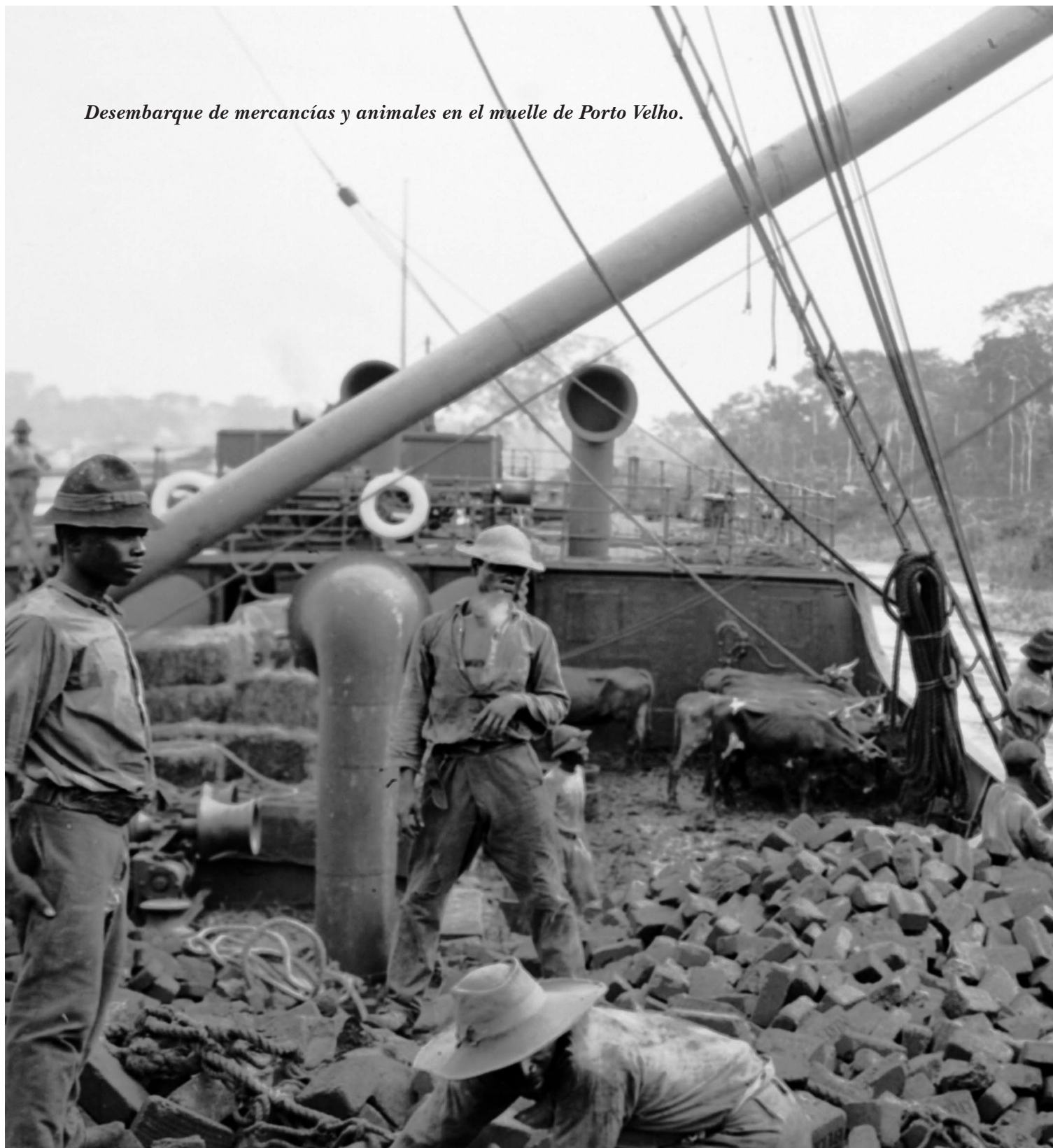
Nave de carga atracada en el muelle de Porto Velho.

tor: “si esto era realmente cierto, y para mí lo era, quedarían explicadas completamente muchas de las pérdidas y extravíos de libranzas, cheques y valores”.

Desde que comenzaron los trabajos y para mantener el control, procuró la Compañía verse excluida de toda jurisdicción civil, llegando a conseguir que el estado del Amazonas le autorizase a organizar a sus expensas un cuerpo propio de policía que era la guardia negra de los constructores Mrs. May, Jekyll y Randolph, cuyas instrucciones eran ciegamente obedidas. Esta policía cometió todo género de desmanes; en una ocasión mató a puñaladas a un español que se había excedido en la bebida, y los días que salía un vapor de Porto Velho apaleaba brutalmente a los obreros que pretendían dirigirse a Manaus. Particularmente a los obreros españoles, que eran los más apreciados, no se les permitía regresar a Manaus a no ser que estuvieran totalmente extenuados, y a ellos se confiaba el trabajo más rudo, como el de piedra, puentes, etc...

A D´Ozouville, curtido en la inspección de esta clase de negocios, no le sorprenden todas estas prácticas, informalidades y abusos, sabedor de que las compañías, aunque sus reclutadores repartan los folletos y hojas de sugestiva lectura que éstas les entregan, no celebran directamente ningún contrato cuyo cumplimiento se les pueda exigir. Como así lo demostró el señor May al negarse resueltamente a formalizar el contrato que le presentaba el vicecónsul de Belém con las condiciones exigidas por los españoles secuestrados en el *Amanda*.

Desembarque de mercancías y animales en el muelle de Porto Velho.





20

En Porto Velho, “la ciudad de la *Company*”

Al atardecer del 10 de enero de 1913 el *Justo Clermont* arriba a Porto Velho y antes de atracar en el muelle recibe la visita del médico del puerto para verificar que todos los pasajeros estén vacunados. D´Ozouville sufre un ataque de pánico, *pues hace más de cuarenta años que no me vacuno*, y teme que una posible calentura, si le obligan a vacunarse, le impida viajar por la línea férrea, hasta que se percata de que el médico es algo corto de vista y hace pasar la cicatriz de un antiguo sablazo por una vacuna reciente. En todo caso, se percata también de que ni a uno solo de los pasajeros del *Justo Clermont* se le obligó a vacunarse, de donde deduce que la visita médica no era sino una mera formalidad reglamentaria, pues el rigor era incompatible con las necesidades de personal obrero de la Compañía.

Porto Velho, entonces un pueblo de apenas mil habitantes, era la estación inicial del “ferrocarril de la muerte” y verdadero destino final de su viaje, y así lo describe D´Ozouville:

Todo cuanto allí existe pertenece a la «Madeira-Mamoré»; ésta es propietaria no sólo del terreno edificado sino también de veinticinco millones de metros cuadrados. Cuando algún particular desea construir alguna vivienda lo ha de solicitar previamente de la Compañía, y si es persona grata se le concede permiso y se le cede gratuitamente el terreno que necesita; pero la Compañía se reserva el derecho de destruir la construcción cuando lo tenga por conveniente.

Todas las casas de la Compañía son de madera y del tipo de las habitaciones tropicales; están cubiertas de teja francesa, aisladas unas de otras y rodeadas por sus cuatro frentes, tanto en su planta baja como en su piso único, por una amplia galería de tres ó cuatro metros de anchura. Estas



Estación inicial de la Ferrovia Madeira-Mamoré, Porto Velho. Arquivo Nacional.

galerías no tienen puertas de cristales, pero en cambio están literalmente recubiertas de tela muy fina de alambre que no permite el paso a los mosquitos. Todas las habitaciones dan a esta galería y las puertas y ventanas que comunican con ella están también protegidas por tela metálica, y, en lugar de abrirse hacia el interior de las habitaciones, se abren hacia la galería, con lo que se evita que entre cualquier mosquito que estuviese sobre dichas puertas. Todas las paredes están pintadas al óleo, y los bastidores metálicos de las camas tienen también un tejido muy tupido.

La mayoría de los edificios disponen de luz eléctrica, agua corriente, teléfono, duchas y saneamientos. En una de las colinas y dominando el lugar, se encuentra la espléndida vivienda del ingeniero jefe Mr. E. Kesselring y en otra gran casa reside el ingeniero jefe de la Delegación fiscal dependiente del Gobierno Federal, Geraldo Rocha, *que estaba en clara convivencia con la Compañía*. Otras viviendas estaban reservadas para el médico del puerto, el abogado de la Compañía, los telegrafistas, delineantes, fotógrafos, empleados de la contabilidad... y

altos empleados. Algunas casas eran reservadas para visitantes destacados y casa aparte para el ayudante del fiscal, Joao Campos. Según palabras del inspector: “un negro sin gota alguna de sangre blanca, que me facilitó varios datos, todos ellos falsos (...) que me engañaba y que me vigilaba muy de cerca”.

También disponía de una estación radiotelegráfica propiedad de la Compañía, un cine, un tren de lavado y planchado a vapor, una fábrica de hielo, un almacén donde los trabajadores podían adquirir víveres y toda serie de artículos por medio de vales, un restaurante donde comían los empleados por 6.000 réis diarios y un hotel, el hotel Berlín, donde estuvo hospedado el inspector, con una capacidad de hasta ochenta personas. Todos los negocios eran explotados por la Compañía, por administración o por arrendamiento.

Próximo a las oficinas generales había estado la redacción de un periódico quincenal, cuya divisa era “La vida sin literatura y quinina es muerte”. Este lema más que lema es todo un poema, casi tan elocuente como el calembour *Madeira ma mort est*. Quizá para probar su veracidad, la quinina se consumía de forma generalizada en la ciudad, hasta tal punto que era común ver por doquiera grandes frascos con cápsulas que contenían cada una un gramo de quinina, siendo tal su abuso que algunos empleados llegaban a consumir diez o doce gramos diarios.

En una de las colinas más alejadas del pueblo estaba el barrio de los barbadianos. A diferencia de otros grupos, muchos de ellos vivían con sus familias y las mujeres solían trabajar en el tren de lavado o en el servicio de las casas.

Más de 3.000 barbadianos negros trabajaron en la construcción del ferrocarril. Fueron los primeros negros que llegaron a Brasil sin ser esclavos y su llegada produjo una polémica entre el Gobierno de Brasil y las empresas contratistas. Ya se había intentado con anterioridad reclutar trabajadores afroamericanos, ante la dificultad en conseguir mano de obra. Sin embargo, la política migratoria de “blanquear” a la población con trabajadores europeos, no lo permitió⁶⁷.

⁶⁷ Santos Rodríguez, Jones Reis: “La construcción del ferrocarril Madeira-Mamoré y el Caribe inglés: la primera inmigración negra libre para Brasil” En: *Vegueta*. Número 11. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Año 2009 – 2010, pp. 89-100.



Aspecto interno de la lavandería a vapor en Porto Velho.

Por intermedio del doctor Kesselring, ingeniero jefe del ferrocarril, quien puso a su disposición billetes de ida y vuelta para el tren, conoció D´Ozouville la satisfacción de la Compañía con el trabajo de los operarios españoles, y muy particularmente de los gallegos, “de quienes dijo que eran unos obreros insustituibles”.

Más interesante que la visita a las oficinas de la dirección de la compañía del ferrocarril, de la que salió convencido de que no iba a obtener mucha información, fue la realizada al coronel Joao Sousa Ramos, delegado del estado de Amazonas, para quien había entregado una carta de recomendación el propio presidente del Estado. Ramos le confiesa que su papel en Porto Velho era de carácter puramente simbólico y que allí se hacía exclusivamente lo que más conviniera a los intereses de la Compañía. Le advierte sobre la previsible actitud



Mujeres barbadianas y hombre norteamericano de lavandería a vapor, en Porto Velho.

negativa de esta hacia su cometido y el riesgo de tener que sortear algunos peligros con el fin de impedir que realice su investigación y le ofrece ser acompañado por él mismo o por su secretario particular, doctor Cavalcante, durante su recorrido por la línea. D'Ozouville rechaza el ofrecimiento por el precario estado de salud del coronel.

Por último, acude a la Delegación fiscal, donde el ingeniero Joao da Silva Campos le proporciona datos sobre el fallecimiento de obreros en los trabajos del ferrocarril durante los años 1907 y 1912. Del obituario por nacionalidades entre junio de 1907 y noviembre de 1912 resulta que fallecieron 1.693 operarios, de ellos 365 españoles, cifra sólo superada por la de los brasileños, 622. Como es lógico, el mayor número de fallecimientos, tanto en el hospital de Candelaria como en los campamentos y a lo largo de la línea, se produjo en los años de mayos actividad laboral: 1909 (514 muertos), 1910 (438) y 1911 (422).

Según los datos que le aportan en cuanto al número de trabajadores al servicio de la Compañía, desde el principio de los trabajos del ferrocarril hasta el 31 de diciembre de 1911 desembarcaron en Porto Velho un total de 20.528 personas: 1.444 pasajeros de primera clase y



Pareja norteamericana en su residencia en Porto Velho. Un ejemplo de calobiótica, el arte del buen vivir.

19.084 trabajadores. En 1907 apenas había 123 trabajadores, pero año a año fue subiendo la cifra, hasta alcanzar un número máximo en 1911, con 5.100 trabajadores.

Basado en los antecedentes que ya conocía, D´Ozouville desconfía de estos datos, pide aclaraciones y pregunta sobre la suerte, *paradero o destino de los 13.984 trabajadores sobrantes*, precisiones respondidas siempre con evasivas o con razones cuya debilidad las hacía inaceptables, aunque para no “crearse enemistades” finge darse por satisfecho y no insiste en sus preguntas.



Porto Velho en la época del viaje de D´Ozouville a la ciudad

Para hacerse cargo de la importancia de las informalidades detectadas, apunta en su memoria, “basta con observar que, excepción hecha del poblado de San Antonio, de cuatro baratilleros que fueron más tarde al Abuná y Villa Murtinho y de las tribus de indios más o menos bravos y de los cearenses que iban durante seis meses a la cosecha de la seringa, no había en muchos miles de kilómetros cuadrados otros habitantes que los trabajadores de la línea, y, en su consecuencia, todo cuanto pudiera referirse a su entrada, salida, fallecimiento, etc., tenía que constituir una verdadera efemérides”.

En cualquier caso, es obvio que, llegado a este punto del viaje, la Compañía ya tenía información acerca del inspector y del objetivo de su viaje por lo que intentó controlar sus pasos y no facilitarle sus investigaciones.





Campamento de obreros al lado de la vía férrea.

21

En el ferrocarril del diablo

Por fin, el día 12 de enero de 1913, a las ocho de la mañana, parte D´Ozouville en el tren⁶⁹, siendo despedido en la estación por el ingeniero jefe de la línea doctor Kesselring, por el coronel Ramos y por unos cuantos españoles.

El convoy va deteniéndose en los campamentos distribuidos a lo largo de la línea, de los que el inspector cuenta unos cincuenta y que constituían la única señal de vida en un territorio por lo demás despoblado. Estos campamentos no se parecen a las estaciones de otros lugares, están compuestos por barracones erigidos con hojas de palma, donde residían los trabajadores durante la construcción de la línea y ocupados ahora por las cuadrillas dedicadas a reparar y mantenerla, y por almacenes en que se guardaban materiales, maquinas, útiles y herramientas y se facilitaban víveres y artículos de primera necesidad a los obreros. También hay comedores donde se daba de comer a los que no preferían hacerlo por su cuenta.

La zona de las obras estaba totalmente despoblada, por lo que se hizo preciso construir caminos paralelos a la vía férrea a fin de hacer posible el transporte de los materiales, víveres, maquinaria y todo lo necesario para las cuadrillas. Cuatrocientos kilómetros de costosos caminos para los que hubo que sortear desniveles, levantar puentes, vadear arroyos... que en el momento de la visita de D´Ozouville ya estaban totalmente destruidos y abandonados, una vez finalizada la construcción de la línea.

⁶⁹ El ferrocarril de Madeira-Mamoré fue llamado *Ferrocarril del diablo*, en español, o *Devil's Railroad*, *Dead Railroad* y *Ghost Railroad*, en inglés.



Obreros de la construcción atravesando riberas y arroyos anegados por las aguas de las lluvias.

Sorprende al inspector la cantidad de puentes que fue necesario levantar en la línea y de los que detalla su localización con su usual acribia: trece de ellos salvan los ríos Lusitana, Caracol, Jacy-Paraná (afluente del Condo), Mutum Paraná, Castanho, Taquera, Ygarapé Araras, Periquitos, Yguarapé-Chocolatal, Ribeirao, Ygarapé Lage y Bananeira, en los kilómetros 61, 79, 89, 120, 169, 206, 248, 265, 277, 286, 292, 319 y 348.

Durante la construcción de la vía, los víveres se transportaban en carros con álabes y en mulas. En Porto Velho contabilizó el inspector más de 300 mulas que se subastaban en el mercado. Sin embargo, como el servicio de aprovisionamiento tardó bastante tiempo en regularizarse, durante los dos primeros años los obreros pasaron hambre, debido a que los



Grupo de obreros recibiendo su salario junto a un carro de línea.

convoyes tropezaban con muchas dificultades y empleaban mucho tiempo para llegar a su destino.

Durante el recorrido de la línea, D´Ozouville observa como en largos trayectos contiguos a la vía hay enormes cantidades de agua encharcada. Como casi todo el terreno amazónico es llano y bajo, no son de extrañar las lagunas, charcas, pantanos y tembladeras, “pero lo que más sorprende es la espesa floresta, que no se concibe sino viéndola”. Todo ello da una idea de las condiciones del trabajo: “solamente recorriendo la línea es posible hacerse cargo de las penalidades que debieron pasar los obreros”, a quienes en las fotografías de la época se ve en muchas ocasiones con el agua hasta la cintura.

En muchos lagos y terrenos pantanosos no fue posible encontrar el firme, razón por la cual varios trozos de línea se asientan sobre lechos formados con ramas y troncos de árboles. El tren pasa muy despacio por dichos tramos y, en muchos lugares, con evidente riesgo de hundimiento, ya que el agua que hay por ambos lados reblandece la tierra y pudre la madera. En concreto, en los campamentos del 16 al 23, una zona con muchas lagunas que despiden pestilentes emanaciones y donde hay toda clase de mosquitos, insectos venenosos y serpientes coral, hubo en el año 1909 una gran mortandad: “los obreros caían a racimos atacados de la fiebre amarilla, beriberi y paludismo”.

Habría entonces todavía en la línea unos trescientos obreros empleados en los trabajos de reparación, cien de los cuales eran españoles. D´Ozouville procuró hablar con alguno de ellos, pero no le fue posible por temor a ser denunciados por los dos norteamericanos que iban en el mismo coche, que acechaban las actuaciones del inspector -vigilancia que no cesó en los cuatro días que invirtió el tren en su viaje- y a las consiguientes represalias por parte de la Compañía. Sin embargo, “aun cuando no ignoraba que en la floresta amazónica no impera otra ley que la suprema del rifle, no hice gran caso de ellos, pues aparte de que yo también había tomado mis precauciones, estaba en la persuasión de que la fiscalización no podía tener más finalidad que la de dar cuenta de mis actos a la Compañía y saber de este modo a qué atenerse con respecto a mí”.

El tren llegó al campamento 9½ a las 12,30, donde se detuvo media hora para almorzar “muy mal y muy caro” en un inmundo barracón explotado por la Compañía y siguió su recorrido hasta Abuná, en el campamento 33, en el kilómetro 220, donde llegan a las cinco de la tarde. Como el tren no viaja de noche, es preciso cenar y pernoctar en un hotel “muy caro también”. La fuerte lluvia y su estado febril impiden, de nuevo, al inspector interrogar a alguno de los españoles que trabajaban en ese campamento, como hubiera sido su deseo.

Entre las siete y ocho de la mañana del día 13 reanuda el viaje, atravesando la llanura amazónica, lagunas, charcas y el espeso ramaje, hasta el mediodía en que el tren hace parada de media hora en Villa Murinho, donde en un barracón tan malo como el anterior, almuerza “peor y más caro” antes de proseguir hasta Guajará-Mirim, donde llegó algo después de las cinco de la tarde.

A su llegada a Guajará-Mirim entró el inspector en un barracón donde se vendían café y bebidas. En el local había un grupo de siete u ocho personas entre los que estaban los dos norteamericanos que habían realizado el viaje en el mismo tren. Escuchó el inspector a uno



Grupo de operarios junto a un vagón de línea.

de los españoles que decía: *«Ese será tan Inspector como el que me estafó a mi cuarenta mil reis»*. No cabía duda de que el operario se refería a él y que no trataba de buscar pendencia, pues no le había visto entrar al estar de espaldas, pero como todos los presentes habían escuchado el comentario, D´Ozouville se vio obligado a dirigirse al español en demanda de explicaciones. El español explicó que hacía tres meses en un viaje de Río de Janeiro a Manaus había sufrido una estafa de 40.000 reis por un individuo que dijo ser también inspector de emigración y que al conocer por los norteamericanos y bolivianos que había llegado un inspector a recorrer la línea comentó si el recién llegado sería como el otro. La cuestión quedó más o menos zanjada con la explicación, pero de esta forma vuelve a aparecer en plena selva el abrumador fantasma del señor XX.



Grupo de obreros manejando una grúa en los márgenes del río para embarcar una máquina.

En el viaje D´Ozouville había conocido a un español llamado Soto que subió al tren en Villa Murtinho, quien le dijo que sería difícil encontrar comida y alojamiento en la parte brasileña y que debía ir con él al Guajará-Mirim boliviano, donde residía, porque estaba mejor provisto de infraestructura.

Nuestro inspector ignoraba que hubiera dos poblados con el mismo nombre de Guajará-Mirim, perteneciente el uno al Brasil y el otro a Bolivia. Soto le explicó que el extremo de la línea férrea se llamaba desde hacía poco tiempo Guajará-Mirim y pertenecía al Brasil; pero que en la orilla opuesta al río Mamoré y perteneciente al territorio boliviano, había otro pueblo que se llamaba igual y al que ahora llamaban muchos Puerto Palmira.

El pequeño núcleo urbano al que se refiere Soto es Guayaramerín (“cachuela chica” en lengua tupí guaraní) y se localiza en la margen izquierda del río Mamoré, en el departamento del Beni, frente a la población brasileña de Guajará-Mirim, del estado de Rondonia. Fundada en 1892 con el nombre de Puerto Palmira por los pioneros de la goma, entre 1905 y 1915 se denominó Puerto Sucre y en 1915 pasó a llamarse oficialmente Guayaramerín.

Con perturbadoras dudas por salirse del itinerario trazado, pero empujado por la incertidumbre de no encontrar alojamiento y la necesidad de descansar en su estado febril, D’Ozouville decide aceptar la oferta del español. Toman una canoa para cruzar el río Mamoré hasta la parte boliviana, pero la velocidad de la corriente y una furiosa tempestad acompañada de una lluvia torrencial les impide llegar a la otra orilla. Tras cuatro horas de una lucha desesperada contra el vendaval, la canoa vuelca dos veces y sólo logran salvarse gracias a que sabían nadar bien los tres que iban en ella.

Una vez en Puerto Palmira, el tembloroso inspector se dirige a la fonda con el propósito de acostarse, ya que la fiebre le había subido durante la tormenta y no tenía ropa seca para cambiarse al haberse mojado todo lo que llevaba en la maleta. Con el temor añadido de empeorar y no poder llegar al día siguiente al tren que le llevaría a Porto Velho, donde esperaba el vapor hacia Manaus, pues de no poder tomarlo se complicarían sus planes de regreso.

Para complicar el escenario, nada más entrar en la fonda, Soto es detenido por dos soldados bolivianos que le estaban esperando y le llevan preso. D’Ozouville, cada vez más enfermo, quiso conseguir una cama en la fonda, pero el patrón le comunicó que no había camas, pues la costumbre en el lugar era que cada huésped tendiera su hamaca. Hamaca de la que el inspector no podía disponer por encontrarse empapada y chorreando agua la que portaba en su equipaje.

En esta precaria situación, enfermo, mojado, hambriento y sin alojamiento donde poder reponerse, el inspector decidió sentarse a comer algo. Sin haber empezado aún, se presentó una mujer llorando amargamente. Era la mujer de Soto, suplicando que intercediera por su marido ante el intendente M. Jesús Añez, responsable de su detención.

Comprendió el inspector que había sido utilizado desde el principio por Soto para que le acompañara a Puerto Palmira y, sabiendo que iba a ser detenido, pudiera ayudarlo pensando que era una persona influyente. A pesar de su impulso para rechazar la petición de la mujer, entendiendo que necesitaba del español para que le proporcionase ropa y le sirviese

de ayuda en la situación en la que se encontraba, accede visitar al intendente “aun cuando la lluvia torrencial no había disminuido nada, a mí ya me era igual todo”.

El Sr. Añez le recibe de malos modos e incluso le amenaza con llevarle preso a él también. La diplomacia y la tranquilidad del inspector logran aplacar al funcionario, quien accede a sus ruegos y pone en libertad a Soto con la condición de que le diera la palabra de honor de que al día siguiente saldrían los dos de territorio boliviano.

Este incidente y la amenaza del ingreso en prisión alarman al inspector, a quien se le pone por delante todo un cuadro de horrores:

¿Qué hubiera sido de mí si a mis guardianes se les hubiera ocurrido -que seguramente se les ocurriría- registrarme y quitarme el dinero que yo llevaba encima, y que, si milagrosamente no se había inutilizado al caer dos veces al agua, fue debido a que, acostumbrado yo a recorrer los parajes americanos, había tenido la precaución de guardar el papel-moneda en un tubo de hoja de lata? ¿Cuánto tiempo no habría transcurrido hasta que nuestro cónsul del Amazonas hubiera tenido noticia del brutal atropello de que se me había hecho objeto? ¿Qué adelantaba yo con que a la postre se me hiciera una solemne función de desagracios?

Al salir de la Intendencia, vuelve a encontrarse a los dos norteamericanos que le seguían desde Porto Velho junto a un grupo de bolivianos, a los que hace responsables de lo sucedido, por las dudas que habían sembrado sobre él y su condición de inspector de emigración, circunstancia que en la entrevista con el intendente se había mencionado.

La libertad de Soto empero no mejoró la situación de D´Ozouville, ya que el emigrante no pudo proporcionarle ni ropa seca para cambiarse ni cama para dormir, apenas pudo facilitarle “un bastidor de tela que, colocado entre dos cajas de cerveza, hacía las veces de cama”. Como la fonda solamente disponía de una habitación, hubo de colocar la improvisada cama debajo de una ventana mal cerrada por la que entraba la lluvia “que con gran fuerza caía”. Resignado a su suerte, el viajero se echa sobre el bastidor, “más como los listones de madera de los costados eran muy débiles se rompieron en seguida, pasando toda la noche en el suelo y materialmente comido por los mosquitos”.

Por fortuna, D´Ozouville amanece sin fiebre y muy temprano visita con Soto el proyecto de la vía férrea que uniría Puerto Palmira con Riberalta (localizada en la confluencia de los ríos

Beni y Madre de Dios)⁷⁰. Soto conocía bien el terreno ya que había contratado con el sindicato Farquhar el trabajo de limpiar de floresta los primeros kilómetros de la futura línea⁷¹.

De las explicaciones de Soto y las manifestaciones de algunos de los españoles residentes en Puerto Palmira, D´Ozouville extrae varias conclusiones: el número de obreros que trabajaron en el ferrocarril del Madeira superó los 24.000, de los que la mitad eran españoles; y de ellos, debieron morir a lo largo de la línea y en los campamentos más de 4.000, la mayoría sin recibir asistencia médica, en el anonimato y sin cruces en sus tumbas.

⁷⁰ El proyecto de la construcción de un puente desde Guajará-Mirim hasta Guayaramerín y de una estación terminal en Riberalta nunca se llevó a cabo.

⁷¹ Este trabajo recibe el nombre de *chapeo* en Cuba y *derruba* en Brasil

LA CARESTÍA DE LA VIDA

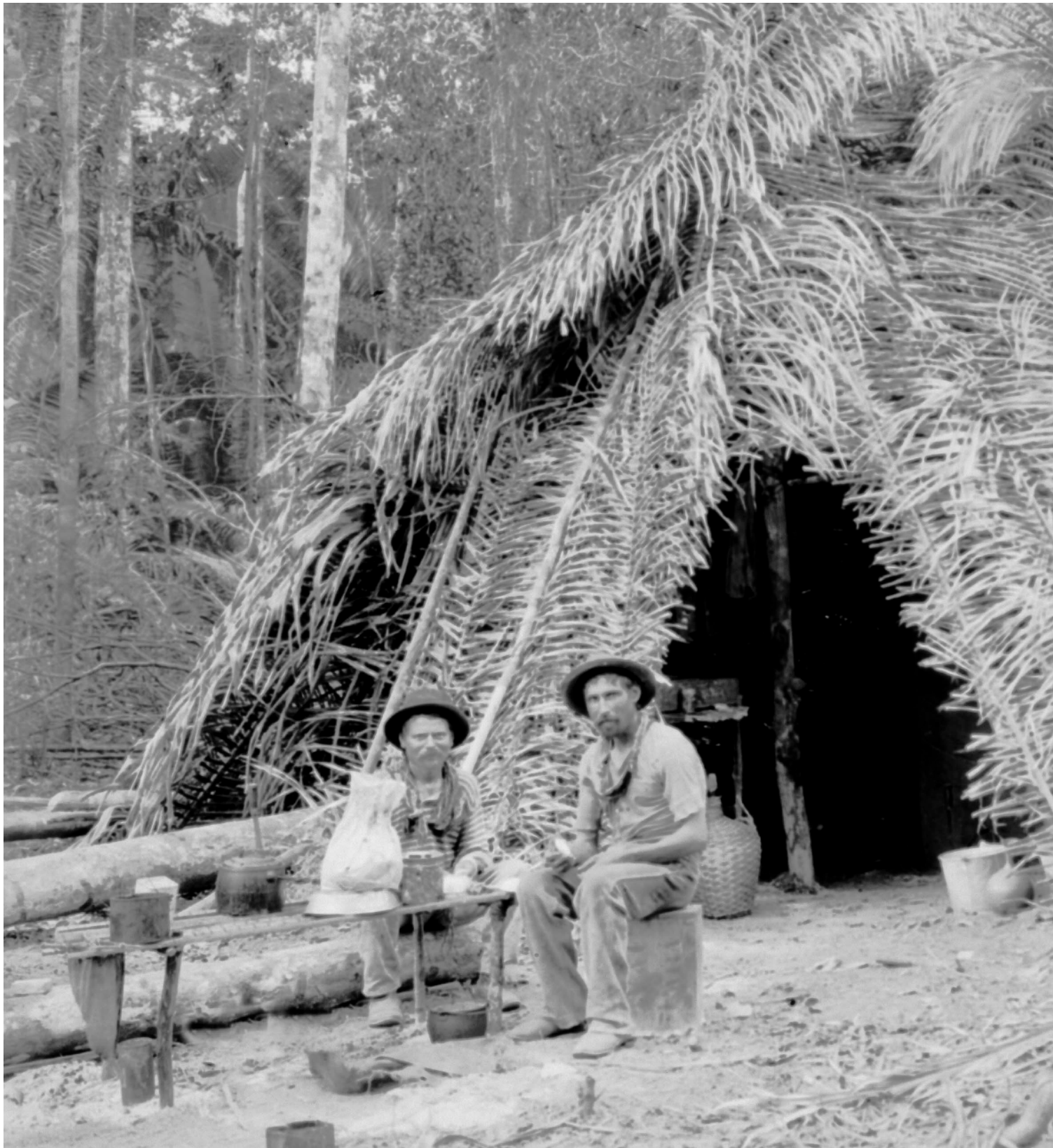
Es muy interesante e ilustrativa la detallada lista de precios de todo tipo de mercancías y servicios proporcionada por la Asociación comercial de Manaos que había sido entregado al Ministro de Agricultura, Industria y Comercio, Sr. Pedro de Toledo, por el ingeniero Alberto Masó y referida al territorio acreano, aunque puede aplicarse también a la región de Madeira:

“Un par de chanclos de goma, 10.000 reis; un par de botas regulares, 40.000 reis; un sombrero de fieltro ordinario, 20.000 reis; un traje de dril, 60.000 reis; una camisa de hombre, 25.000 reis; un par de medias de algodón, 4.000 reis; un par de calzoncillos de algodón, 10.000 reis; un frasquito de esencia de industria nacional, 40.000 reis; un jabón del país, 10.000 reis; un cepillo de dientes, 5.000 reis; un frasquito de brillantina, 15.000 reis; un frasquito de loción, 25.000 reis; un kilogramo de alubias, 2.500 reis; cien naranjas, 3.000 reis; una piña (Anana), 3.000 reis; un racimo de plátanos, 10.000 reis; un kilogramo de pescado, 5.000 reis; un kilogramo de carne de vaca, 4.000, 6.000 y hasta 10.000 reis; una tortuga, 50.000 reis; una botella de leche, 3.000 reis; un kilogramo de hielo (donde lo hay), 1.000 reis; una lata de leche condensada, 5.000 reis; una lata pequeña de sardinas, 4.000 reis; una lata de salmón, 7.000 reis; una libra de carne en lata, 7.000 reis; un kilogramo de harina de yuca (pan del país), 2.500 reis; una botella de miel, 2.000 reis; una gallina, 20.000 reis; una docena de huevos, 12.000 reis; un borriquillo, 1.000.000 de reis (o sea un conto, aproximadamente 7.000 reales); un buey, 1.000.000 de reis; un lechoncillo, 50.000 reis; una caja de petróleo, 100.000 reis; un kilogramo de sal, 2.000 reis; 30 kilogramos de yuca, 80.000 reis; un kilogramo de azúcar, 4.000 reis; un kilogramo de café, 5.000 reis; un kilogramo de tasajo, 5.000 reis; una docena de cajas de fósforos, 3.000 reis; una arroba de tabaco, 400.000 reis; una hamaca de algodón, 70.000 reis; un mosquitero, 50.000 reis; una caja de cincuenta balas, 50.000 reis; un rifle Winchester, de 200.000 a 300.000 reis; un frasco de píldoras Bristol, 14.000 reis; uno ídem de Mattos, 12.000 reis; uno ídem de Easton, 15.000 reis; uno ídem de Anopheles, 20.000 reis; un frasquito de Amargo sulfuroso, 25.000 reis; una botella pequeña de vino de Labarraque, 18.000 reis; Agua inglesa nacional, 18.000 reis; Agua de Lisboa, 25.000 reis; una cataplasma de Langleber, 20.000 reis; una botella de aguardiente común, 6.000 reis; una botella de vino de Oporto, 15.000 reis; una botella de vino de Collares, 8.000 reis; una docena de pimo blanco, 15.000 reis; una viga de siete metros de largo, 70.000 reis; un millar de tejas francesas, 600.000 y 400.000 reis más de flete desde el puerto de Manaos; un barril de cemento, 45.000 reis; un barril de cal, 100.000

reis; un jornal de carpintero, 50.000 reis; un jornal de remero, 20.000 reis; un jornal de picapedrero, 20.000 reis; un jornal de mecánico, de 30.000 a 50.000 reis; un tenedor de libros, 800.000 reis mensuales, casa y comida; alquiler mensual de una pequeña casa de madera, 300.000 reis; cortar la barba y el pelo, 5.000 reis; lavado y planchado de un traje de dril, 12.000 reis, lavado y planchado de un par de puños, 2.000 reis; lavado y planchado de un cuello, 1.000 reis; lavado y planchado de una camisa, 2.000 reis; un millar de rajas de leña de un metro de largo, 150.000, 200.000 y hasta 300.000 reis; un pasaje da primera clase de Manaus a Empresa en época de navegación, 400.000 reis, y en tiempo de seca, por lanchas y canoas, 1.000.000 de reis y un mes o más de viaje”.

Los precios del transporte de mercancías son elevados y aumentan a medida que crece la distancia, tanto en ferrocarril como en la navegación fluvial hasta el punto de que la mayoría “de los aviadores de Pará y Manaus disponen de navíos propios para la conducción de sus mercancías”.

Como último detalle digno de consignarse debe citarse que en la mayor parte de los poblados situados en las márgenes de los ríos tributarios del Amazonas la moneda más pequeña en circulación es el de *mil reis*, casi equivalente a la de dos pesetas.





Trabajadores preparando la comida delante de una cabaña de hojas de palma.

22

El relato de Canella

Poco después de las nueve de la mañana del día 15 de enero de 1913, D´Ozouville sube al tren en Guajará-Mirim de regreso a Porto Velho.

En Villa Murtinho se separa de Soto, que se dirigía a Villa Bella en Bolivia, y se incorporan al tren un grupo de diez o doce españoles que se dirigían a Porto Velho para embarcar en el vapor *Justo Clermont* en dirección a Manaus. De éstos, los que habían sido despedidos por la Compañía viajaban gratis hasta Manaus, los demás debían pagar el pasaje en el *Justo Clermont* y a ninguno de ellos se les facilitó el viaje a España, aunque así figurara en los contratos.

En el siguiente campamento suben de nuevo los dos norteamericanos que había encontrado en el viaje de ida y constata, por decírselo los obreros españoles, que pertenecían a la Dirección de la Compañía. La sospecha se confirmó al llegar a Porto Velho, donde uno de los españoles, que entendía bien el inglés y el portugués siguió a los yanquis hasta la Delegación fiscal, donde se entrevistaron durante más de una hora con el jefe Sr. Kesselring y el ayudante fiscal, doctor Campos.

Aunque D´Ozouville se traslada a los vagones de tercera clase para conversar con ellos, las reticencias de los españoles a hablar eran evidentes, temerosos ante la presencia de los norteamericanos y por la posible represalia de la Compañía. El inspector procura convencerles de que hasta su llegada a España no pondría en conocimiento del Consejo Superior de Emigración todos los desmanes que pudieran contarle y sólo con el fin de ordenar las medidas pertinentes e impedir que se reprodujeran este tipo de comportamientos. Una vez que se convencieron de que sus declaraciones no podrían ser motivo de represalia, tomaron todos la palabra, “dominados de tan fuerte excitación” que D´Ozouville se ve obligado a pedirles moderación con el fin de evitar que los dos espías norteamericanos escucharan la conversación.

Entre los obreros españoles había un asturiano, llamado Santiago Canella y Canella, que, según dijo, conocía al inspector de haberlo visto en La Habana, donde había trabajado.



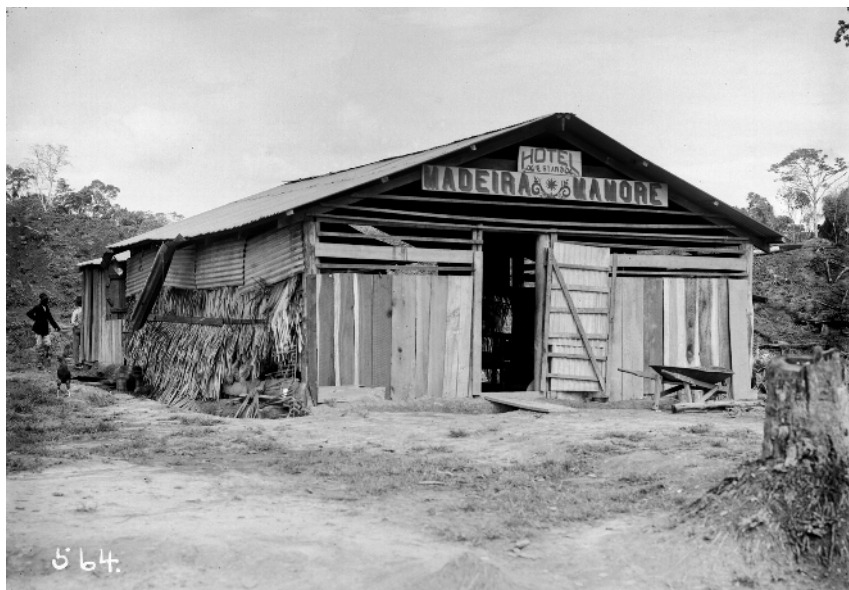
Obreros en las obras de construcción de la ferrovía en un afluente del Río Madeira.

Al saber cómo se llamaba y que era primo hermano de unos íntimos amigos suyos, fueron tales los detalles que D´Ozouville le dio de su familia que se ganó muy pronto la confianza del trabajador y, como era “persona de clara inteligencia”, pudo explicarle el inspector la finalidad del viaje y detallarle los beneficios que sus revelaciones podrían aportar a la causa de la emigración.

Tras señalar que no era extraño que muchos españoles no se atrevieran a decir nada, porque tenían mucho miedo a las represalias de los norteamericanos, Canella, arropado por el silencio de sus compañeros, se expresó en los siguientes términos: “En los cuarenta meses que llevo trabajando en la línea no estuve enfermo nada más que una vez que me atacó el beriberi, pero al mes ya estaba bueno; como tengo bastante vigor físico y buena naturaleza, no perdí ni un día de trabajo como mi oficio es el de carpintero y cobraba 16.000 reis diarios (equivalentes a 29 pesetas), he podido reunir más de 20.000 pesetas. Le digo a usted todo esto para que no se crea que soy un despechado que obra impulsado por bajas pasiones”.

Hecha esta advertencia, con el asentimiento de los demás españoles, ofrece el asturiano una síntesis de la realidad de los trabajos en la línea que corrobora todo lo que el inspector había ido recopilando durante su viaje:

Aun cuando llegaron a la línea muchos españoles procedentes de la Isla de Cuba, de la Península, del Uruguay y de la Argentina, y algunos italianos residentes en esta última república, la mayor parte de los obreros, así españoles como extranjeros, procedían de las obras del Canal de Panamá.



Hotel junto a la vía ferrea.

En el Canal se castigaba por cualquier cosa al personal obrero y el castigo consistía generalmente en quince o veinte días de suspensión de trabajo; pero como había muchos campamentos y más de 70.000 obreros, éstos cambiaban de nombre é iban de una a otra parte. A esta razón se debe principalmente que la casi mayoría de los obreros españoles del Madeira-Mamoré hayan llevado el nombre cambiado; pues como en Panamá mismo era donde se extendían los contratos, o, por mejor decir, donde se alistaban, no se les ocurrió a casi ninguno de ellos recobrar sus verdaderos nombres y apellidos.

Claro es que también había algunos que ya salieron de España con documentación ajena, bien por carecer de la propia, bien por eludir los rigores del Código o el cumplimiento de sus deberes militares, etc., etc.; pero la causa principal del cambio de nombre venía de Panamá. Esta circunstancia era perfectamente conocida por la Empresa, y de ella se ha valido para quedarse con muchos de los depósitos de los fallecidos.

Todos hemos podido observar varias veces que a los tres cuatro meses de saberse positivamente que había en la línea nueve o diez mil trabajadores se notaba en todos los campamentos gran escasez de ellos, lo que claramente nos demostraba que los que faltaban o habían muerto o se retiraban gravemente enfermos para morir en otros lugares. Además, por lo que pasaba en cada campamento presuñíamos lo que debía ocurrir en los demás.

La Compañía no enviaba más enfermos al hospital de Candelaria que los que trabajaban en los campamentos más próximos, pues, aparte de que muchas veces encontraba grandes dificultades

para su conducción, érale más fácil ocultar las defunciones acaecidas en la línea que las del hospital, donde además no había lugar para todos. Los obreros de la línea atacados de enfermedad grave morían irremisiblemente, porque los llamados Hospitales subalternos estaban a cargo de practicantes que sabían muy poco: se enterraba a los obreros donde caían y nadie se preocupaba siquiera de poner una cruz en las tumbas de los cristianos.

Tantos males se veían además muy agravados por los mismos obreros, pues, aun cuando entre ellos los había muy honrados y dignos, el mayor contingente procedía de los detritus de todas las naciones; había muchos que tenían sus cuerpos llenos de tatuajes, siendo no pocos los que también tenían tatuada el alma.

Así es que, dado el personal que ocupaba algunas barracas, no era de extrañar que desde que un obrero caía gravemente enfermo estuviesen varios de ellos al acecho para robarle los billetes que tuviese en la cartera; a muchos se les robó antes de morir, llegando la impiedad de algunos obreros al extremo de abrir la fosa a sus compañeros enfermos antes de expirar; y en ocasiones hasta a su vista. Con el dinero robado iban a las factorías o a Porto Velho a embriagarse con champagne que no les costaba menos de 100 pesetas la botella, y si alguien les llamaba la atención por aquellos derroches no vacilaban en replicar cínicamente: No te preocupes que paga uno que no puede hablar.

Todo este bandidaje era bien conocido de la Compañía, pero no decía nada porque ella también se lucraba con los depósitos que los fallecidos tenían en el Banco. La Compañía no indemnizó nunca a ninguno de los muchos obreros que quedaron mutilados al emplear la dinamita ó al desarrollar



Campamento hecho con vagones cubiertos de hojas de palmera para suavizar el calor debido al fuerte sol.



Deslizamiento de raíles provocado por las lluvias.



Estiba de troncos de palmera en tramo pantanoso en la recta del río Abunã.



Terraplén en un tramo comprendido entre los ríos Mutumparaná y Abunã.



Barraca de técnicos en campamento.



Trabajadores en obras de fundición en la vía férrea.

grandes esfuerzos, limitándose a enviarlos a Manaos, y en casos muy especiales a Europa. Tampoco socorrió a ninguna de las familias de los fallecidos a su servicio por consecuencia de accidentes del trabajo.

La policía tenía la orden de evitar las contiendas entre obreros, pero si llegaban a tener desenlace trágico, ni siquiera procedía a la detención del agresor, pues este proceder habría lesionado los intereses de la Compañía, que en vez de perder un obrero habría perdido dos.

A todas estas afirmaciones de Canella, otro de los españoles añadió que, estando en Colón, no pudo embarcar en el vapor *Oteri* porque un cañonero norteamericano salió en su persecución y llegó a hacerle varios disparos.

En definitiva, concluye D´Ozouville tras estas manifestaciones, “es difícil precisar el número de los españoles que han muerto en las obras: desde luego puede afirmarse que han muerto más españoles que de los demás países reunidos, y que murieron también más españoles a lo largo de la línea y en los campamentos, que en el hospital de Candelaria; pero fijar su número no creo que haya quien pueda hacerlo con exactitud como no sea la Empresa misma: sin embargo, todos calculamos que cuando menos han muerto 6.000 españoles entre el hospital y la línea, no siendo menos de 4.000 los españoles enterrados en la vía”.



Cementerio de Candelaria, ubicado detrás del hospital.



23

El hospital de Candelaria

En la tarde del 15 de enero de 1913 llega D´Ozouville de vuelta a Porto Velho, dando así por finalizado su recorrido por la línea del ferrocarril.

Como la salida del vapor *Justo Clermont* hacia Manaus, anunciada para el día 17, se retrasó varias veces y no partió hasta la noche del 23 de enero, el inspector tuvo tiempo en esos días de ultimar sus averiguaciones sobre las condiciones de los trabajadores.

Siguiendo el consejo de Canella, a su llegada a Porto Velho, el inspector se puso en contacto con Valentín Díaz y el capataz Blanco para que le informaran sobre el hospital de Candelaria. En un establecimiento de bebidas, “el mejor de Porto Velho”, propiedad del primero, instaló su centro de información. Como Díaz había sido empleado en la administración del hospital y podía serle de gran ayuda, le invitó a acompañarle en su visita al hospital y fueron juntos en un automóvil que “galantemente” puso la Empresa a su disposición

Creado en 1907 para asistir a los trabajadores de la línea Madeira-Mamoré, el hospital se alzaba en una colina entre San Antonio y Porto Velho: “el panorama que se descubre desde la galería del espléndido chalet donde reside el director-médico hace olvidar que se está en las márgenes del mortífero Madeira y a tres kilómetros del inmundo poblado de San Antonio”.

La Candelaria, de 1908 a 1911, asistió a más de 30.000 enfermos. En su primer año estuvo dirigido por el médico estadounidense HP Belt y a partir de 1908 lo dirigió Carl Lovelace,



Sala del hospital con camas y enfermos.

contratado por Percival Farquhar. El médico Oswaldo Cruz lo visitó en 1910 y describió con todo detalle sus instalaciones⁷².

El complejo hospitalario contaba en ese momento con 15 edificios básicos y salas con capacidad de hasta 28 enfermos, una sala de operaciones, habitaciones para los enfermeros, enfermería de cirugía y gabinete de operaciones, enfermería de distinguidos, cuatro enfermerías generales para obreros consistentes en unas salas de 25 o 30 metros de largo por unos 10 o 12 de ancho y en las que había montadas 50 camas en cada una. Según el médico que guiaba

⁷² Cruz, Oswaldo (1910). *Madeira-Mamoré Railway Company: Consideraciones generales sobre las condiciones sanitarias del río Madeira*. Río de Janeiro. Papelería americana.



Alojamiento de médicos y enfermeras del Hospital de Candelaria, Rondonia.

a los visitantes, una de estas salas estaba exclusivamente dedicada a los españoles, “pero yo ya sabía que casi siempre hubo dos y hasta tres”, escribe D´Ozouville.

Además de las salas, el hospital contaba con varios chalets para el director y los médicos auxiliares, dormitorios para empleados, cuarto de autopsia, depósito de víveres, cocina, comedor de empleados, sala de fiebre amarilla, sala de tuberculosis, una farmacia con medicamentos necesarios y personal sanitario cualificado y un laboratorio para el diagnóstico de las enfermedades.

Como apuntó Oswaldo Cruz, los diagnósticos siempre están respaldados por recursos de laboratorio: “En los casos en que se sospeche la existencia de supuraciones, el estudio de la forma leucocitaria de la sangre es un elemento constante en el balance diagnóstico y en



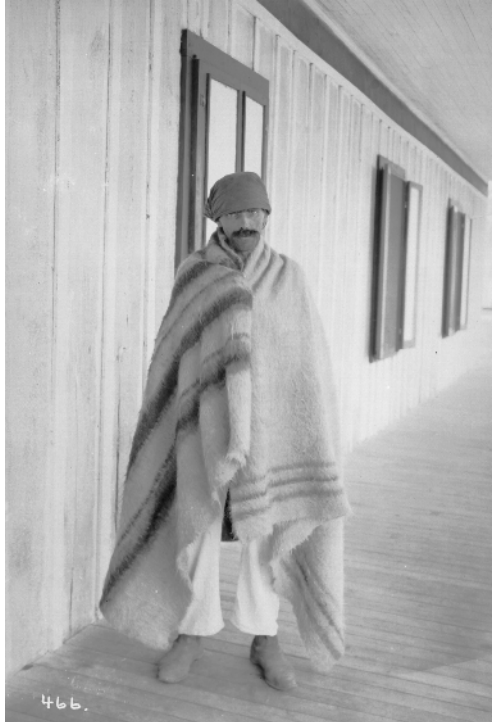
Conjunto de residencias del Hospital de Candelaria.

las indicaciones y en la determinación de la oportunidad de las intervenciones quirúrgicas, desde la entidad mórbida, hasta el diagnóstico de la especie del parásito. El diagnóstico de tuberculosis se verifica siempre al microscopio”.

El sanatorio posee alcantarillado que vierte sus aguas sucias al río Madeira y el agua potable “era todo lo buena que podía ser en aquellos parajes”.

La comida para los enfermos era insuficiente. El régimen alimenticio consistía en “café por desayuno; por almuerzo, tasajo con frijoles o con macarrones, y pescado de río, por comida”. “La única variedad consistía en que algunas veces se servía el pescado por la mañana, y en que una vez por semana se daba carne fresca y bacalao; pero no se daban caldos, huevos, leche, pollo, gallinas, vinos, cerveza...”.

Durante la visita, el director médico explica que las obras eran recorridas por diez médicos de forma regular y trata de convencerles de los buenos servicios del hospital, pero lo cierto, escribe en el informe el inspector, es que “cuando más, hubo solamente tres médicos, que, por la dificultad de comunicaciones, prestaban un servicio muy deficiente”.



Trabajador enfermo en el Hospital de Candelaria.

En el cementerio del hospital, donde termina la visita, D´Ozouville comprueba que las sepulturas tienen únicamente un número, a excepción de las de algunos empleados de categoría o de los norteamericanos. Interesándose por conocer a quién correspondían los números le comunicaron que a través de los expedientes se podía identificar cada tumba. Ante la petición para acceder a ellos se le deniega por el médico, con la excusa de que “la Compañía había dado orden de que se me enseñaran los locales, pero que respecto a interioridades de cierta índole no se podía decirme nada.” Tras ser despedidos por el médico, se queja de no haber podido visitar algunas zonas internas del hospital y piensa de la existencia de fosas comunes donde fueron enterrados los cadáveres

Al salir del hospital y ya sin la presencia del médico que les guiaba, el grupo visita la oficina de entrada, donde trabajaba un amigo de Díaz. En esta oficina los enfermos que ingresaban recibían un pijama de algodón y depositaban su ropa y todo aquello de valor que poseían y podían guardar en una caja de caudales hasta su salida del hospital para evitar los robos (e



*Cuerpo médico y de enfermería norteamericanos del hospital de Candelaria.
Sentado, indio capiruna.*

incluso asesinatos) que habían sido tan frecuentes en los primeros años de funcionamiento, como les relató el encargado.

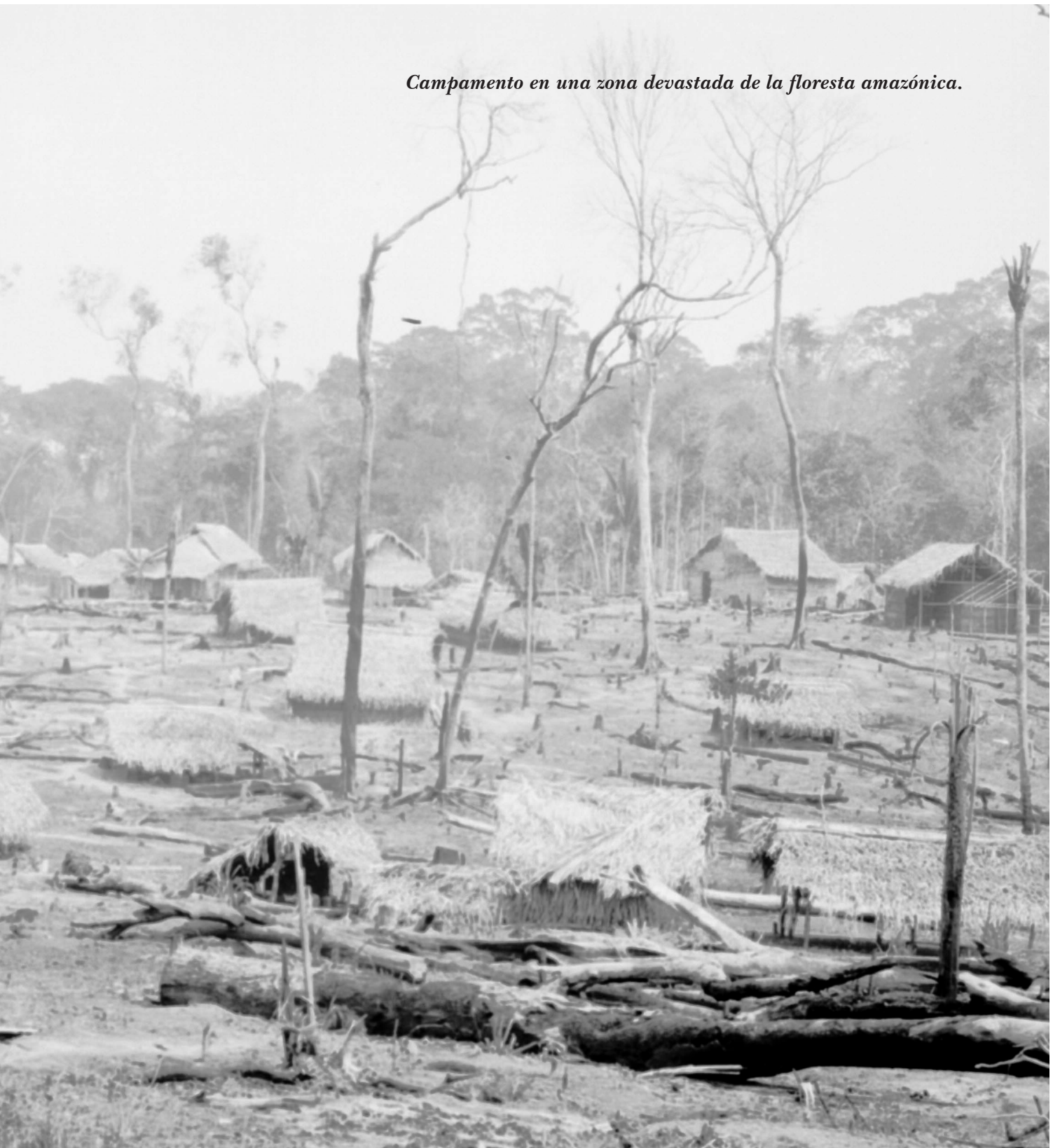
Durante los primeros años de existencia del hospital, los enfermos debían llevar consigo todas sus pertenencias, lo que dio lugar a muchos abusos y extorsiones. Según varios testigos (un capataz del hospital llamado Blanco, Santiago Canella, Valentín Díaz y otros muchos españoles), en el hospital se cometieron varias muertes violentas durante esos años, “pues cuando los enfermeros, españoles inclusive, sabían que un enfermo escondía bajo la almohada una cartera que contuviera siquiera cien mil reis no vacilaban en envenenarlo. Me citaron, entre otros casos, el de un capataz llamado Santiago Rodríguez, natural de Monforte, provincia de Lugo, quien por correo recibía frecuentes amenazas de su pueblo porque se

sabía que asesinó en la Candelaria a varios paisanos suyos, con el objeto de robarles”. Este hecho hizo necesaria la creación en 1910 de una oficina de entrada.

En un libro de registro que había encima de una mesa y que pudo hojear “aparentando indiferencia”, el inspector comprueba que estaban inscritos todos los enfermos del hospital desde el 1 de enero de 1910 hasta el 16 de enero de 1913 y constata que en ese periodo se contabilizaba el ingreso de 22.325 enfermos (una media de 20 enfermos diarios) que según palabras del inspector y teniendo en cuenta el tamaño del hospital y la importancia de las enfermedades “este número representa un verdadero horror”.



Campamento en una zona devastada de la floresta amazónica.



24

El banquete que no pudo ser

Una de sus noches finales en Porto Velho, D´Ozouville es despertado por varios disparos de arma de fuego al pie mismo de su habitación y, al bajar, identifica a los contendientes como “dos catalanes que estaban disgustados” y tenían por fortuna mala puntería, pues a pesar de las seis o siete balas que se cruzaron no se infringieron daño alguno. Al día siguiente asiste en casa del coronel Ramos a la disputa entre éste y el jefe de la policía de la Compañía, que exigía la puesta en libertad del agresor de la noche anterior, por ser protegido de aquélla, llegando hasta el extremo de amenazar al coronel con llevarle a la cárcel.

Ante este incidente, que “permitía formar juicio de la autoridad e independencia del representante del estado de Amazonas”, el siempre minucioso D´Ozouville decide averiguar el número de procedimientos criminales instruidos durante la construcción de las obras, pensando que sería un número crecido, “dada la cantidad de gente maleante” que había acudido a la línea.

Con gran naturalidad, adquirida a lo largo de tantas semanas de conocer negligencias y tropelías, D´Ozouville recibe la nada sorprendente noticia de que no existe estadística de hechos criminales, pues la Delegación estadual casi nunca era obligada a intervenir, ya que la Compañía era quien arreglaba del mejor modo posible cuantas diferencias pudieran surgir.

Los últimos días en Porto Velho los pasó el inspector recopilando informaciones y recogiendo testimonios de los ciento cincuenta trabajadores españoles residentes en la ciudad. Subraya que todos ellos, “incluso varios anarquistas”, se sintieron emocionados por su presencia y le guardaban cariñosas y respetuosas atenciones, hasta el punto de que proyectaron darle un banquete, que finalmente no pudo celebrarse.



En un tramo pantanoso del río Abunã, un grupo de obreros asienta los raíles sobre una estiba de ramas y piedras.

Según le explicó Canella, de todas las personas que con carácter más o menos oficial habían estado anteriormente en Porto Velho y en la línea férrea, con el fin de enterarse de lo que ocurría con los obreros, había sido la única que no había dado margen a la murmuración, pues “todas las demás se vieron muy agasajadas por la Compañía, y, como las apariencias no estaban de su parte, la suspicacia fue quizás más lejos de lo debido”. Como D’Ozouville estaba en antecedentes de estos agasajos, había determinado permanecer alejado de la Compañía y cultivar el trato de los españoles. Ello dio por resultado que éstos, “orgullosos de que un funcionario de su nación procediera de tal suerte”, quisieran exteriorizar su satisfacción celebrando en su obsequio un banquete en el que pensaban entregarle un mensaje para el Gobierno elogiando su conducta.

Sin embargo, la sombra del inspector apócrifo se cierne de nuevo sobre el inspector verídico, temeroso de ver dilacerar su reputación.

Estando ya acordado el convite, algunos españoles exigieron cerciorarse de la identidad del homenajeado para que no se repitiese el caso del fingido inspector que había recorrido el Brasil cometiendo una estafa tras otra. Canella arguyó que había conocido a D’Ozouville en La Habana de capitán de Artillería, pero hubo quien contestó que también el señor XX

había sido capitán de Marina, de forma que las opiniones se dividieron, y Canella pidió entonces al verdadero inspector que se defendiera y desvaneciera las sospechas.

Ante la insistencia del asturiano, D´Ozouville les da a conocer todo el proceso vivido en torno al señor XX; lo que dijo el español en Guajar´a-Mirim a los bolivianos y a los dos norteamericanos a quienes ´el ya conoc´ia; lo ocurrido en Puerto Palmira con el Intendente; les hace ver que era seguro que los norteamericanos hubieran comunicado sus descubrimientos a los doctores Kesselring y Campos, y les convence en fin de que el fracaso del banquete obedec´ia a ocultos manejos de estos ´ultimos.

Aunque en cada una de estas razones encontraba Canella un nuevo motivo para anonadar a los suspicaces, D´Ozouville estima que la celebraci3n del banquete puede servir en bandeja un ´ultimo favor del se˜or XX, pues es seguro que los doctores Kesselring y Campos habr´ian encontrado en la abundancia de vino y licores en el convite motivo suficiente para la intervenci3n de la polic´ia, “la que, si bien se mostrar´ia generosa conmigo, no desperdiciar´ia tan propicia ocasi3n para ponerme en rid´iculo”.

En definitiva, D´Ozouville expresa su sentimiento y su cansancio con estas palabras: “consegu´ı salir de aquel infierno en la noche del 23 de enero de 1913”.

Tan contundente habr´ia de ser su hast´io que apenas dedica unas l´ıneas a se˜alar que el viaje de regreso desde Porto Velho a Manaus por el r´ıo Madeira fue m´as r´apido, debido al menor n´umero de escalas y a una corriente a favor de tres millas.

Su ´ultima anotaci3n se limita a constatar que a bordo del barco supo de los muchos enterramientos de obreros del ferrocarril en las m´argenes del r´ıo Madeira.

Y sin ocurrir nada m´as digno de menci3n, llegamos el 27 a Manaus.

Con su laconismo de costumbre, Leopoldo D´Ozouville finaliza la descripci3n de sus peripecias por el ferrocarril del diablo con estas sucintas palabras. A˜ade, con escasa perspicacia literaria, el listado de precios, materiales, salarios y fletes objeto del informe que le facilita la Asociaci3n Comercial de Manaus, y concluye su *Viaje al Brasil*. sin menci3n alguna a su traves´ia de regreso a Espa˜a, con este funcional p´arrafo:

Quiz´a debiera poner fin ´a este ya largo trabajo, formulando las conclusiones definitivas ´a que conduce la consideraci3n de cuanto encierran sus luctuosas p´aginas; pero me abstengo de hacerlo y me limito ´a la exposici3n de los hechos, no precisamente por encontrarme frente a un serio problema de conjunto, sino por entender que dicha labor incumbe m´as bien a la Superioridad.





Obreros en un tramo de vía donde se ha producido un descarrilamiento.

Final

Del mismo modo que en el origen del proyecto de ferrocarril de la selva estuvo la avidez de la incipiente industria automovilística por el caucho de la *Hevea brasiliensis*, el fracaso primero y el olvido después de la línea férrea Madeira-Mamoré son consecuencia también de los cambios en el negocio del caucho: el monopolio amazónico de la producción del látex se perdió al abrirse nuevas plantaciones en las colonias británicas de Asia (Malasia, Ceilán), donde las semillas procedentes de la Amazonia se cultivaban con mayor facilidad y a menor coste; el precio del caucho en los mercados internacionales sufrió un considerable descenso y su explotación en Brasil y Perú dejó de ser rentable y competitiva; Bolivia ya había logrado dos vías de salida al Pacífico a través de la línea de ferrocarril Antofagasta-Uyuni (terminada en 1889) y la línea La Paz-Arica, finalizada en 1913; la entrada en funcionamiento del Canal de Panamá en 1914, uniendo los dos océanos mayores, acortó los días de navegación entre los puertos de Asia y Europa; y las condiciones ambientales de la selva amazónica, que destruyeron muchos trechos de la vía y de sus infraestructuras, determinaron que ya no tuviera sentido su mantenimiento.

Como recuerdo fantasmagórico de este episodio de tesón, sufrimiento, arrogancia y barbarie, un siglo después de su abandono, siguen pudriéndose, en silencio y al amparo de la oscuridad de la fronda, los vagones, las locomotoras, las traviesas, las máquinas, los oxidados raíles que tantas muertes causaron.

En definitiva, la irónica tragedia de la historia del ferrocarril Madeira-Mamoré es que la línea nació muerta: los miles de cadáveres que su construcción dejó en las orillas de los ríos amazónicos, entre ellos los de tantos desventurados trabajadores españoles, no sirvieron a la postre para transportar el caucho a ninguna parte, solo para alimentar a las variedades de víboras que viven entre sus tumbas y abonar el suelo de la selva que la propia obra contribuía a destruir.

BIBLIOGRAFÍA

- ARAUZ, Y. (1875): “New Fluvial Outlet for Bolivia”. Translated from Spanish by Jas. Wm. Barry, secretary of the Madeira and Mamore Railway Company, Limited. In: CHURCH, G. E.: *Explorations made in the Valley of the River Madeira from 1749 to 1868. Published for the National Bolivian Navigation Company*, pp. 189-202.
- ARMENTIA, N. (1887): *Navegación del Madre de Dios*. La Paz.
- AZCÁRATE LUXÁN, B. y RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, J. J. (2018): *Pasajeros de tercera clase*. Ministerio de empleo y Seguridad Social.
- BAUM, V.: (1952): *El árbol que llora*. Barcelona.
- BETHELL, L. (Ed.) (1991): *Historia de América latina. 1870-1930*. 16 tomos. Editorial Crítica, Barcelona.
- Boletim do Serviço de Imigração e Colonização*. Sao Paulo. Secretaria de Agricultura, Industria e Comércio.
- BUENO MEDINA, J.B. (1942): *Descubrimiento del río de las Amazonas / Relación de Fray Gaspar de Carvajal; exfoliada de la obra de José Toribio Medina -Edición de Sevilla, 1894-* Prensas de la Biblioteca Nacional. Bogotá.
- CARDOSO DE MELLO, L. (2016): “Cosmovisión e identidades indígenas en el suroeste de la Amazonía en la primera mitad del siglo XVIII”. En: CARRERA MALDONADO, B. ; ZARA RUIZ ROMERO, Z. (coord.) *Abya Yala Wawgeykuna. Artes, saberes y vivencias de indígenas americanos*, pp. 120-133.
- CARRERAS DE ODRIOZOLA, A.; XAVIER TAFUNELL SAMBOILA (coords.) (2005): *Estadísticas históricas de España. Siglos XIX-XX*. FBBVA.
- CASEMENT, R. (1904): *Casement Report*.
- CASIANO, R. (1954): *O Tratado de Pretópolis*. Río de Janeiro, Ministerio das Relações Exteriores.
- CEPEDA, F. (1895): *El Pará: Estados Unidos del Brasil*. Barcelona. Tipografía la Académica.
- COLETI, G. D. *Diccionario histórico-geográfico de la América Meridional*. Bogotá.
- CÓRDOBA, L.I. (2015): “Barbarie en plural: percepciones del indígena en el auge cauchero boliviano”. En: *Journal de la Société des Américanistes*, pp. 173-202.

- CRAIG, N. B. (1947): *Estrada de Ferro Madeira-Mamoré: história trágica de uma expedição*, Ed. Nacional, São Paulo.
- CRESPIN, J.A. (2014): *O Tratado de Petrópolis de 1903 entre Brasil y Bolívia e a construção da estrada de ferro Madeira-Mamoré*. Escola de Sociología y Política de São Paulo.
- CRUZ, O. (1910). *Madeira-Mamoré Railway Company: Consideraciones generales sobre las condiciones sanitarias del río Madeira*. Río de Janeiro. Papelería americana.
- CRUZ, E. (1963): *Historia do Pará*. Belém. Universidad de Pará.
- CHURCH, G.E. (1875): *Explorations made in the Valley of the River Madeira, from 1749 to 1868*. London: Published for the National Bolivian Navigation Company.
- DAVIS, W. (2004): *El río: exploraciones y descubrimientos en la selva amazónica*. Fondo de Cultura Económica.
- DE MARCHI-MOYANO; B.; y Laura ARRAYA-PAREJA (2021): “Guayaramerín: una frontera marcada por el río Mamoré y las cachuelas”. *Íconos, Revista de Ciencias Sociales* 70/25(2), pp. 15-36.
- DE REZENDE VERGARA, M. (2022): “A Exploração dos rios Amazonas e Madeira no Império Brasileiro por Franz Keller-Leuzinger: imprensa e nação”. *En: Almanack*, nº 6.
- D’OZOUVILLE DE BARDOU Y CRUZ ALVAREZ, L (1913): *La inspección del Amazon en su viaje a Río de Janeiro*. Madrid, Consejo Superior de Emigración.
- D’OZOUVILLE DE BARDOU Y CRUZ ALVAREZ, L. (1916): *Un viaje a Brasil. Información acerca de la situación de los emigrados españoles en los estados de Pará y Amazonas y zonas de trabajo del ferrocarril Madeira-Mamoré*. Madrid, Consejo Superior de Emigración.
- D’OZOUVILLE DE BARDOU Y CRUZ ALVAREZ, L. (1916): *La tutela del emigrante español*. Madrid, Consejo Superior de Emigración.
- ENCINAS MORAL, A.L. (Ed.) (2020): *La expedición de Francisco de Orellana al Amazonas de Gaspar de Carvajal (Viajes y Costumbres)*. Ed. Miraguano, Madrid.
- FERNÁNDEZ FLÓREZ. A. (1921): *Informe acerca de un viaje en el vapor Brabantia*. Madrid, Consejo Superior de Emigración.
- FERREIRA LOBO, M.; y ALINE DE KASSIA MALCHER, L. (2021): “Jacobinos da Amazônia: nacionalismo, trabalho e violência no Pará (1890-1920).” *En: Revista Maracanan, Historia Regional novas perspectivas*, nº 26, pp. 119-145.

- FOOT HARDMAN, F. (1991): *Trem Fantasma: a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras.
- FORTE, E. (1883): Mattoso Maia *Do Rio de Janeiro ao Amazonas e Alto Madeira. Itinerário e Trabalhos da Comissão de Estudos da Estrada de Ferro Madeira Mamoré. De um membro da mesma comissão*. Rio de Janeiro: Typ. Soares & Niemeyer
- FRISCH, A. (1871): *Resultat d'une Expédition Photographique sur le Solimões ou Alto Amazonas et Rio Negro*.
- GAMBOA NAVARRO, A (1910): *Situación de los emigrados españoles en el Brasil*. Madrid, Consejo Superior de Emigración (ejemplar manuscrito).
- GAMBOA NAVARRO, A (1912): *Memoria del viaje realizado a Buenos Aires en el vapor "Manchester City" de la Compañía "Argentina Cargo Line"*. Madrid, Consejo Superior de Emigración.
- GONZÁLEZ MARTÍNEZ, E. (2003): *La inmigración esperada: la política migratoria brasileña desde João VI hasta Getúlio Vargas*. Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Colección Biblioteca de Historia de América, 28.
- GONZÁLEZ MARTÍNEZ, E. (2005): "Los inmigrantes escogidos: los pequeños propietarios españoles en la Amazonía brasileña". *Anuario americanista europeo, número 3, pp. 113-119*.
- HARDENBURG, W. (1913): E. The Putumayo, the Devil's Paradise; Travels in the Peruvian Amazon Region and an Account of the Atrocities Committed Upon the Indians Therein.
- ISIDIO CARDOSO, A. A. (2021): "Engenheiros, Indígenas e Operários: os malfadados caminhos da estrada de ferro Madeira-Mamoré (1870-1883)". En: *Revista do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Amazonas vol. 13, nº 1, jan./abr.*
- ISIDIO CARDOSO, A.A. (2018): *O Eldorado dos Deserdados: indígenas, escravos, migrantes, resgates e o avanço rumo ao oeste amazônico no século XIX*. Tesis doctoral. Universidad de São Paulo.
- KELLER, J. ; KELLER, F. (1870): *Exploración del Rio Madeira en la parte comprendida entre La cachuela de San Antonio y La embocadura del Mamoré*. La Paz, imprenta de la Unión Americana - Traducción por César Sevilla, 1870.
- KELLER, F (1875): *The Amazon and Madeira River: Sketches and descriptions from the Note-book of an explorer*. New edition with sixty-eight illustrations on wood. Philadelphia: J. B. Lippincott & Co.

- KLEIN, H. (2001). “La inmigración española en Brasil (siglos XIX y XX). 1770-1840”. En: *Boletín americanista*, 2001, n° 51, pp. 268-269.
- KOHL, F. S. (2006): “Um jovem mestre da fotografia na Casa Leuzinger: Christoph Albert Frisch e sua expedição pela Amazônia”. En: *Cuadernos de Fotografía Brasileira*, n° 3, São Paulo.
- La tragedia del Congo* (2010): Textos de George W. Williams, Roger Casement, Arthur Conan Doyle y Mark Twain (1859-1930). Ediciones del viento. A Coruña.
- Ley Áurea, 13 de mayo de 1888*. Archivo Nacional de Brasil.
- LIMA DA SILVA, A. (2012): “Inhospitalarios Parajes: representações da Amazônia no relato de viagem do inspetor espanhol Leopoldo D’Ozouville”. En: *Revista Estudos Amazônicos*, vol VII, n° 1, pp. 95-116.
- MACÍAS MARTÍN, F. y CASTELLANO GIL, J.M. (1990): “Anotaciones en torno a un informe de inspección en viaje: los vampiros de la emigración”. En: *Cuadernos de Investigación Histórica n° 13*, Seminario Cisneros de la Fundación Universitaria Española.
- MINISTERIO DE AGRICULTURA, INDUSTRIA E COMERCIO (1919): *Resumo dos dispositivos regulamentares*. Río de Janeiro, Imprenta Nacional.
- MONTEIRO PAIVA, A.C. (2018): “Madeira-Mamoré: um estudo de caso sobre o renascimento do acontecimento”. Universidade Federal da Paraíba). *XII encontro estadual de história da ANPUH-PE*.
- NAZARÉ SARGES, M. de (2012): “El Amazonas, el Mediterráneo de agua dulce: migración y propaganda”. En: *Boletín Americanista*, núm 64, pp. 73-85 Barcelona.
- OLARÁN MÚGICA, M. I. (Ed.) (2013): *La emigración y colonización española en Brasil (1880-1930)*. Madrid.
- PAIVA, Ana Carolina Monteiro (2020): *Trabalho e cotidiano na Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (1907-1919)*. Dissertação de Mestrado em História. Universidade Federal da Paraíba.
- PAIVA, Ana Carolina Monteiro (2017): “Nesta febril ferrovia não há tempo para alegria: a cotidiana exploração de trabalho na ferrovia Madeira- Mamoré.” *31º Simposio Nacional de História*. Río de Janeiro.
- PALACIOS, J.A. (1893): *Exploraciones de Don José Agustín Palacios realizadas en los ríos Beni, Mamoré y Madera y el lago Rogo-aguado, durante los años 1844 al 47*. Descripción de la provincia de Mojos. Imprenta “El Comercio”. Loaiza, 52, La Paz.

- PINHEIRO, M.L. UGARTE (2021): “Imigração e Imprensa Espanhola em Manaus”. En: *Imprensa e Sociedades na Amazônia, 1870-1930. Curitiba, pp. 183-209.*
- PINHEIRO, M.L. UGARTE (2021): “Presença espanhola na cidade da borracha: Manaus 1901-1922”. En: *Estudios Ibero-americanos*, Porto Alegre, v. 47, nº 2, pp- 1-14.
- RIBEIRO DA FONSECA, D. (2018): *As _desventuras _do _cidadão _Manuel _Mostajo: um comerciante boliviano e o processo de colonização do rio Madeira no século XIX.* Universidade Federal de Rondônia.
- RODRIGUES FERREIRA, M. (1960): *A ferrovia do diabo: história de uma estrada de ferro na Amazônia* Ed. Melhoramentos (reeditado en 1981 y 2005).
- SALIDO LÓPEZ, P. (2020): “Emigración a Brasil a principios del siglo XX. El periplo de dos familias santistebanas”. En: *Memoria de Santisteban* (<https://memoria.santisteban.org>)
- SANCHES, Carolline de Medeiros (2021): “A Imigração Portuguesa E A Hospedaria de Imigrantes da Ilha Das Flores no Início Do Século XX”. En: *Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento. Ano 06, vol. 02, pp. 69-92. Junho de 2021.*
- SANTA ANNA-NERY, F. J. (1889): *Guide de l'émigrant au Brésil.* París: Librairie Charles Delagrave.
- SANTILLI, M. (1987): *Madeira-Mamoré. Imagem & Memória.* Sao Paulo.
- SANTOS, R. (1980): *Historia económica da Amazônia 1800-1920.* Sao Paulo.
- SANTOS RODRÍGUES, J.R.: “La construcción del ferrocarril Madeira-Mamoré y el Caribe inglés: la primera inmigración negra libre para Brasil” En: *Vegueta, nº 11.* Anuario de la Facultad de Geografía e Historia. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Año 2009 - 2010, pp. 89-100.
- SOUZA, Murilo Mendonça Oliveira de (2010): “Entre a ferrovia do diabo e o tren fantasma: uma viagem pela história da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré”. En: *Revista Campo-Territorio v.5, nº 9.*
- SOUZA, M. (1987): *Mad Maria.* Traducción de Basilio Posada. Ediciones B.
- VALCÁRCEL, C.A. (2004): *El proceso del Putumayo y sus secretos inauditos.* CETA.
- VARGAS LLOSA, M. (2010): *El sueño del celta.* Alfaguara-Santillana Ediciones Generales.
- WEINSTEIN, B. (1993): *A borracha na Amazônia: expansão e decadência (1850-1920).* Sao Paulo, Editora Huicitec. Universidad de Sao Paulo.

ZUBILLAGA BARRERA, C. (2005): Reseña de la obra de Elda González Martínez: *La inmigración esperada: la política migratoria brasileña desde Joao VI hasta Getúlio Vargas*. Madrid, 2003. CSIC. Col. Biblioteca de Historia de América, 28. En: *Revista Complutense de Historia de América* 205, 2005, vol. 31 265-296.

ZWEIG, S. (1941): *Brasil, país de futuro*. Ed. Capitán Swing.



334



Locomóvil, máquina de vapor generadora de energía, montada sobre ruedas, abandonada por la P&T Collins, en San Antonio.

*La odisea de los trabajadores españoles en la selva amazónica
según la memoria del viaje a Brasil del inspector de
emigración Leopoldo D'Ozouville en 1912*



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL
Y MIGRACIONES