

Emigración a Brasil a principios del siglo XX

El periplo de dos familias santistebneñas

Un repaso por el origen y circunstancias de la emigración del campesinado andaluz a Brasil a principios del S. XX.

A review of the context of Andalusian emigration to Brazil at the beginning of the 20th century.

Pedro SALIDO LÓPEZ

Mi madre vio a su madre llorando. ‘De aquí a un año, o un año y medio, estaré de vuelta’, le decía. Entonces mi abuelo, que era muy comprensivo y tenía una visión muy amplia, dijo: “Hija mía, esto es una despedida eterna. No te veré más, ni tampoco me verás a mí. Nos estamos separando para siempre. Yo moriré aquí y tu morirás allí”. Y partimos... (Testimonio de un emigrante sirio expuesto en el Museo de la Inmigración de São Paulo)

En 1913, varias familias de la comarca de El Condado de Jaén, como tantas otras en Andalucía y en toda España, emprendieron un viaje sin retorno en busca de una vida mejor. Su destino eran los cafetales de Brasil, pero lejos de encontrar allí las ventajas y oportunidades que les prometieron, se encontraron con una situación similar —si no peor— que las que ya sufrían en la tierra que dejaban.

El recuerdo de los que partieron siguió muy vivo en la memoria de sus familiares y los descendientes de estos. Y aunque el tiempo iba diluyendo sus historias, ese recuerdo llegó hasta nuestros días como un murmullo, casi como un rumor de tiempos ya lejanos.

También al otro lado del charco aquellos emigrantes, como si no tuvieran bastante con la ingrata situación que allí encontraron, sufrieron y arrastraron el desarraigo y el anhelo por sus orígenes, esos que tantas oportunidades les habían negado, pero que fueron, al fin y al cabo, su cuna y hogar.

Y ese sentimiento de anhelo por todo aquello que dejaron atrás pasó de generación en generación. Muchos de sus hijos y nietos, nacidos ya en una nueva tierra, también conservaron el vínculo con los orígenes familiares. En su imaginario se establecieron los recuerdos y vivencias transmitidos por sus mayores, sintiendo como suya la tierra de sus padres y abuelos, aunque ellos nunca hubieran pisado sus calles ni contemplado sus cerros.

No sabemos con exactitud cuántos partieron desde nuestra comarca, pues este tipo de emigración, con un alto componente de clandestinidad, nunca contó en las estadísticas oficiales de nuestro país. Seguro que fueron muchos más, pero en Santisteban conocemos al menos a dos familias que partieron con apenas un mes de diferencia hacia el puerto de Santos en Brasil. Fueron reclutados como colonos para las grandes *fazendas*¹ de cafetales.

Juan José Olid Maza y su esposa Magdalena Salido Ruiz, partieron de Santisteban en 1913 junto con sus hijos Josefa y Segundo, de 5 y 4 años. En el viaje los acompañaron Fernando Salido Ruiz y su esposa Luisa González Armijo.

Semanas más tarde, dejaron nuestra tierra Juan Gallego Olid (santistebeño) y Luisa Fernández Martínez (de Chiclana de Segura), también con sus hijos María Encarnación, Deogracias (12 y 8 años) y Santiago (de tan sólo un año).

¹ En portugués, fazenda significa hacienda o finca agrícola. En el caso que nos atañe, dedicada al cultivo de café. Utilizaremos frecuentemente el término fazenda a lo largo de este artículo, así como el de fazendeiro, cuyo significado entenderemos como el de patrono o dueño de la hacienda.



Vamos a intentar conocer más detalles sobre las circunstancias en las que se produjeron estos viajes sin retorno de tantas familias andaluzas, concretamente las familias de Santisteban. Intentaremos también buscar alguna pista en los archivos y en la prensa de la época para poder recrear su recorrido por los lugares y momentos más destacados.

Santisteban del Puerto en la década de 1910

Según los datos del censo de la época (Censo de la población de España, 1910), de los 6.089 habitantes de hecho que tenía Santisteban, Un 49,30% eran hombres (3.002) y un 50,7% mujeres (3.087). Del total, un 85% no sabían leer ni escribir. Un porcentaje de analfabetos mayor que el del conjunto de la provincia de Jaén (77%).

El censo nos da también los datos sobre las ocupaciones, pero en este caso para el conjunto de la provincia. Así en el caso de los hombres, descontando a los “improductivos” (fundamentalmente niños menores no aptos para el trabajo), el 72,83% de los varones productivos se dedicaban a las tareas agrícolas, 6,22% a la minería y 1,21% a la cría de animales (Censo de la población de España, 1910).

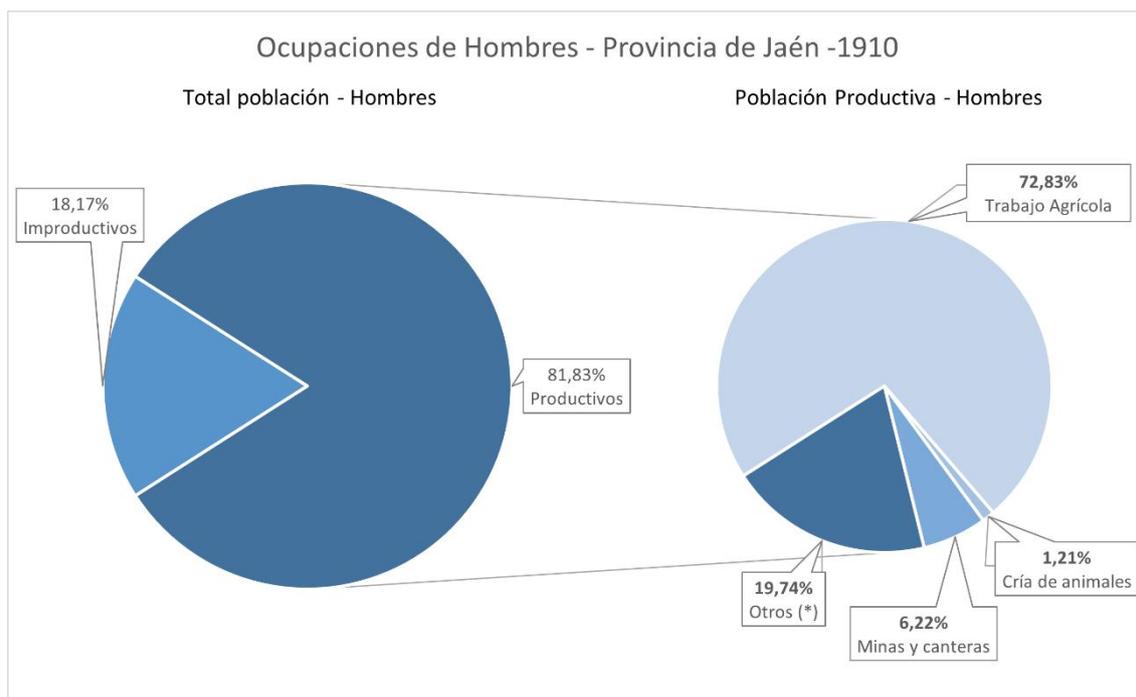


Gráfico 1 Ocupación de los hombres según el censo de población de 1910– Provincia de Jaén

(*) En el gráfico “Otros” se refiere a otras ocupaciones como a industria, transporte, comercio, artesanía, empleados públicos, fuerzas del orden, clero, abogados, médicos, maestros, profesiones liberales, grandes propietarios y rentistas.

Los datos de ocupaciones provinciales se aproximan bastante a los del censo electoral de Santisteban del Puerto de 1917. En este censo electoral solo figuran varones mayores de 25 años —los que tenían derecho a sufragio—. Nos tomaremos la licencia



de equiparar esta muestra con el conjunto de los hombres “productivos” del censo de 1910.

En el análisis de este censo electoral de 1917 publicado en la revista La RAÍZ (Mercado Pérez, 2015), vemos cómo un 77% de los hombres trabajan en el campo, dato muy similar al 72,83% que arroja el censo provincial, aunque ligeramente superior, explicable quizá por la ausencia de minería.

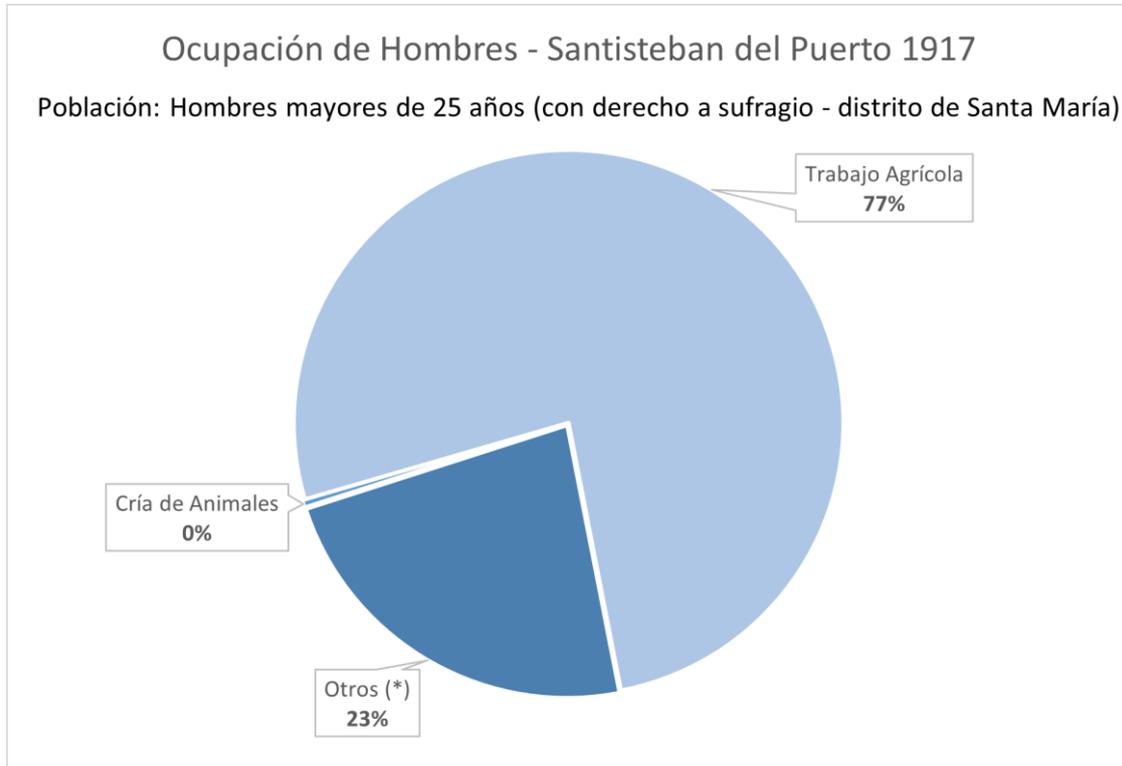


Gráfico 2 Ocupación de los hombres mayores de 25 años– Santisteban del Puerto 1917, según censo electoral del distrito de Santa María

Merece la pena comentar la situación de las mujeres en el citado censo provincial. Descontando a las consideradas “improductivas” (fundamentalmente niñas menores como en el caso de los varones), la estadística nos dice que en la provincia de Jaén un 98% se dedican a las tareas del hogar familiar. Como poco, esta estadística se puede calificar de injusta, ya que no refleja la imprescindible participación de la mujer en las tareas agrícolas, sobre todo en la recolección de aceituna.



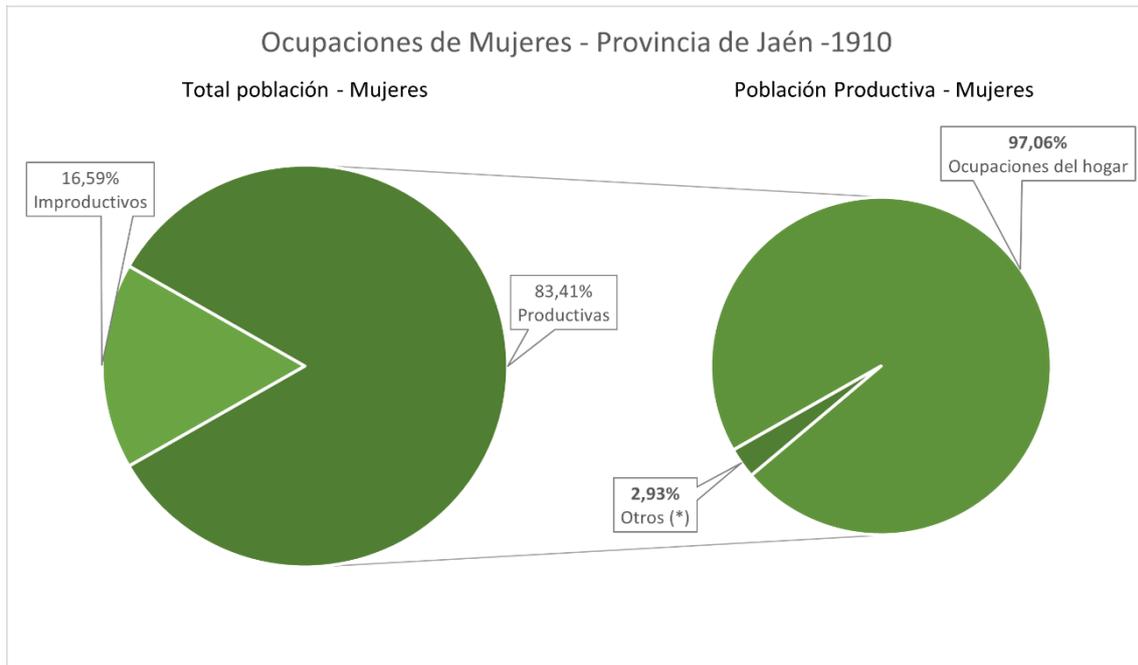


Gráfico 3 Ocupación de las mujeres según el censo de población de 1910– Provincia de Jaén

Aplicando los porcentajes anteriormente detallados a los datos de población de Santisteban del citado censo de 1910, tenemos 2.442 hombres aptos para trabajar (81,83% del total, ya que el 18,17% restante son improductivos). De estos, unos 1.900 (el 77%) se emplearán en las faenas del campo.

Algunos de estos campesinos tendrían la capacidad y los medios —burros, yuntas de mulos, herramientas...— necesarios para arrendar un trozo de tierra y poder vivir de ella con mucho esfuerzo, aunque pocas comodidades. Puede que incluso fueran pequeños propietarios de algún olivar en cuesta o algún pedazo de tierra humilde, muy probablemente necesitados también del complemento del jornal en lo ajeno para salir adelante.

En el citado estudio del censo de 1917, estos pequeños arrendatarios y propietarios se corresponden con el 31% de los hombres mayores de 25 años —que son los reflejados en el censo—. Y la parte más importante, sin duda, serían jornaleros, meros asalariados sin más patrimonio que sus propios brazos. Estos suponen un 45% de este censo electoral, casi 1.100 hombres si lo extrapolamos a los hombres en edad de trabajar.

Según Tuñón de Lara en su obra *Luchas obreras y campesinas en la Andalucía del siglo XX*, en esa época los jornales rondaban entre las 2,5 y las 3 pesetas diarias (Tuñón de Lara, 1978, pág. 50). Para hacernos una idea de lo que suponía, un pan podía costar 0,35 pesetas y una docena de huevos más de 2 pesetas (pág. 37). Pero hay que tener en cuenta que no todos los días se trabajaba. Lógicamente la climatología o la enfermedad privaban del necesitado jornal. Existía también un paro forzoso, estructural, marcado por los ciclos de los cultivos y las cosechas. Además, muchas labores como la cava, la corta, la siembra, la siega y la propia recolección de aceituna



no daban para emplear a todos. La oferta de trabajo nunca superó la demanda (págs. 52-53).

Como podemos afirmar basándonos en las series sobre precipitaciones (Carreras & Tafunell, 2005) y catálogo de sequía (CEDEX, 2013), 1913 fue un año particularmente seco, especialmente en la provincia de Jaén, hecho que no ayudaba a la ya difícil situación de los que vivían del campo. El 20 de agosto de ese año se recoge en las actas de sesiones (Ayuntamiento de Santisteban del Puerto, 1913) la situación de extrema necesidad de un grupo de jornaleros que “pedían auxilio para salir de la aflictiva situación en que se hayan ellos y sus familias, careciendo como carecen de las primeras y más perentorias necesidades de la vida”. Ante el compromiso incumplido de darles trabajo por parte de los grandes propietarios y contribuyentes, el ayuntamiento recurre a emprender algunas obras municipales, como el recubrimiento de la cañería y arreglo de los caminos de *La Calzada* y *El Pedregal* para hacerles más llevadera su situación. Mientras, esperaban una obra más ambiciosa que daría empleo de una manera más estable a muchos jornaleros necesitados: el camino vecinal que uniría Santisteban con la carretera de Arquillos a Villacarrillo.

Además de esto, las habituales, pero no por ello menos dañinas epidemias ayudaban a hacer todavía más difícil la situación de los más desfavorecidos. En la citada sesión de 20 de agosto de 1913 se acuerda abonar, con cargo a la beneficencia, los botes de suero antidiftérico adicionales que hubo que traer, ya que los inicialmente provistos se habían agotado y la epidemia de difteria continuaba haciendo estragos. Sólo un dato, en octubre de 1913 un 19,25% de las muertes en la provincia de Jaén se debieron a enfermedades epidémicas, la mitad de las cuales eran o por viruela (6,6% del total) o por difteria (5,7% del total). Fuente (Boletín Oficial de la Provincia de Jaén, 1914).

Esta vida de fatigas y miserias era llevada con resignación por los campesinos andaluces y particularmente por nuestros vecinos. Tímidamente los movimientos obreros iban calando en el campo, y aunque a veces lograran ligerísimas mejoras en cuanto al jornal, todo lo más que se conseguía era una fuerte represión en forma de palizas (Olid Egea, 2001), así como señalamientos de jornaleros comprometidos para evitar que los emplearan en los tajos.

La dramática situación del campo no era nueva, como tampoco el fenómeno de la emigración a América —concretamente a Brasil—. Pero el hecho de que familias enteras del interior de Andalucía tomaran ese camino lo podemos entender mejor resaltando el factor fundamental que lo propicia: la recluta de campesinos subvencionada por el estado de São Paulo.

Los cafetales de Brasil y la recluta de colonos

Desde la independencia de Portugal en 1822, la economía de Brasil cambió de un sistema colonial a capitalista, experimentando un gran crecimiento económico, aunque todavía se sustentaba en la esclavitud. Los esclavos se empleaban en la producción de café, azúcar, algodón, tabaco... Precisamente desde mediados de la



década de 1840 el café sobrepasó al azúcar consolidándose después como el principal cultivo, convirtiéndose así el país en el mayor productor mundial de café. Pero en mayo de 1888, la esclavitud fue abolida en Brasil —siendo el último país en hacerlo— (Klein, 1996).

La abolición de la esclavitud generó una gran necesidad de mano de obra para cultivar las grandes *fazendas* del café. Esto propició que los estados brasileños, presionados por los *fazendeiros*, como era el caso del estado de São Paulo, pusieran en práctica esta política de fomento de la inmigración con pasajes subvencionados y el reclutamiento de familias de campesinos procedentes de Europa (Redondo Carrero & González Martínez, 2019). La propia inmigración se convirtió en un negocio más, participando de él las principales familias terratenientes (Alegre, 2014).

El estado de São Paulo puso en marcha todo un engranaje orientado a reclutar la mano de obra necesitada en Europa. Y para ese fin adjudica a numerosas compañías la labor de reclutamiento. Una de ellas era la *Fioritta & Cia*, para traer a São Paulo 40.000 inmigrantes italianos. Otra de ellas era la *José Antunes dos Santos & Cia*, a la que se 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 de Galicia, País Vasco, Navarra, Andalucía y de Extremadura. No es casualidad que se indicara el origen de los colonos, ya que se pretendía que estuviesen habituados al cultivo de las tierras y el trabajo en el campo (González Martínez, 2003).

Otra referencia más sobre los contratos del gobierno brasileño para reclutar inmigrantes la podemos ver en el Boletín de la Unión Panamericana, donde se indica que, a finales de 1913, el Estado de São Paulo está negociando con la compañía *Antunes dos Santos & Cia* la recluta, ni más ni menos, que de 150.000 inmigrantes para trabajar en la agricultura (Union of American Republics, 1914, pág. 609).

Era patente la necesidad de mano de obra europea para el cultivo del café, y una forma de atraerla era ofrecer el pasaje subvencionado para familias que tuvieran al menos un varón en edad de trabajar (Klein, 1996, pág. 58). El hecho de preferir familias completas haría menos probable que los emigrantes decidieran volver, disminuyendo la añoranza y sobre todo haciendo más difícil el regreso de todo el grupo a su tierra de origen, ya que emprender de nuevo un viaje de esas características con toda la familia conllevaba mayores dificultades, sin olvidar el precio a pagar por la vuelta.

Para organizar el desplazamiento, las compañías reclutadoras se aliaron con las compañías navieras. Así, la propia *Antunes Dos Santos* será agente de la naviera francesa *Société Générale de Transports Maritimes a Vapeur* —conocida como la *SGTM*—, una de las principales compañías que transportaba emigrantes desde Europa hasta América del Sur, especialmente entre España y Brasil (Bouis, 1907).

En Madrid, el propio gobierno de São Paulo establece un “Centro de Información Comercial”, que de manera oficiosa se dedicaba a la propaganda de la emigración a Brasil y a facilitar la recluta de las familias (Contreras Pérez, 1996, pág. 65).



Las cifras de la emigración

Tal y como se expone en (Redondo Carrero & González Martínez, 2019), “De esta manera, 315.678 españoles llegaron a São Paulo entre 1885 y 1929, la mayoría de ellos provenientes de Andalucía oriental” (pág. 4). En 1930 el Consulado General de São Paulo informó de que el 60% de los residentes españoles en el territorio del estado provenían de Andalucía, frente a un 20% que lo hacían de Galicia, un 10% de Castilla y el resto de otras regiones (Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores (AMAE) I. R721, e. 49, 1933 citado en Redondo Carrero & González Martínez, 2019). Es una cifra curiosa, pues popularmente se asocia mucho con Galicia la procedencia del emigrante español a América. También es notable la alta presencia de gallegos en las asociaciones y casas de España fundadas por los emigrados. No es casualidad, ya que el perfil de los andaluces era el de familias muy humildes que se instalaban en el medio rural, quedando más aislados de las comunidades urbanas, lo que ha conllevado a una menor visibilidad.

En este gráfico se muestran el número de españoles llegados en distintos periodos a Brasil. Las cifras totales que ofrece para el periodo 1885-1929 mencionado anteriormente son ligeramente superiores a las referidas en el párrafo anterior, pero lo importante de los datos es que permiten identificar el periodo comprendido entre 1904 y 1914 como el de más actividad migratoria de españoles hacia el estado de São Paulo.

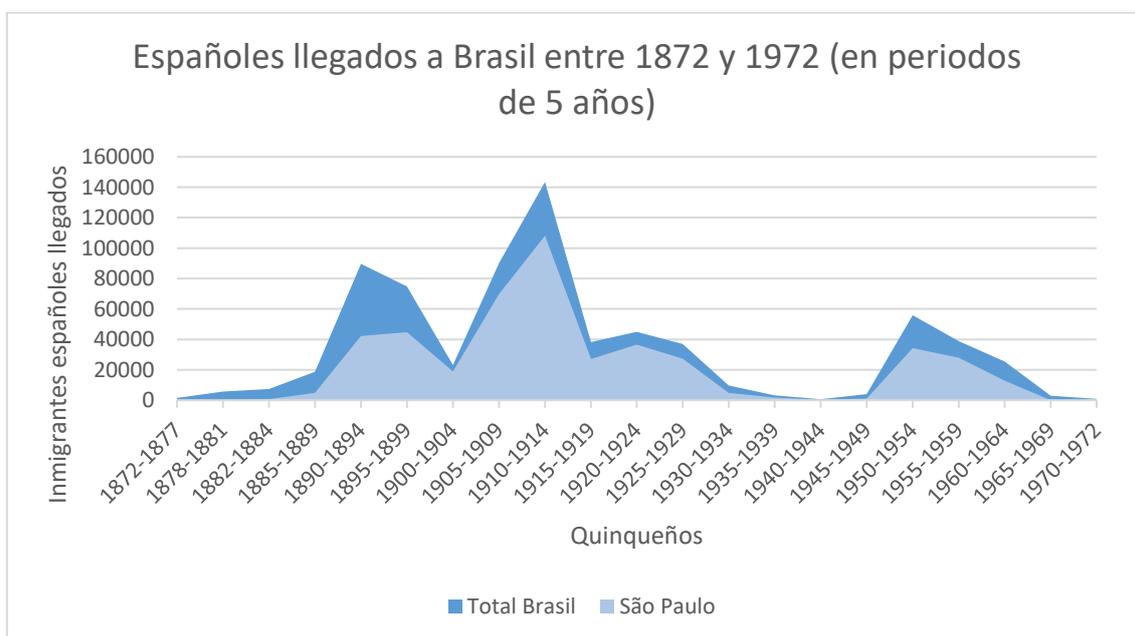


Gráfico 4. Españoles Llegados a Brasil entre 1820 y 1972 Fuente de datos: (Levy, 1974, pág. 84 Tabela 8.)

Este otro gráfico corrobora los hechos. Entre 1911 y 1914 en el puerto de Santos (São Paulo) se produce un incremento considerable de la llegada de pasajeros españoles de tercera clase, correspondiéndose con toda seguridad con los campesinos reclutados.



La diferencia entre los procedentes de Europa y el total se corresponde con los pasajeros españoles que llegan desde otros puertos de América. Nótese que el número de llegadas desde Europa disminuye de una manera acusada en el periodo 1915-1918, coincidiendo con la I Guerra Mundial.

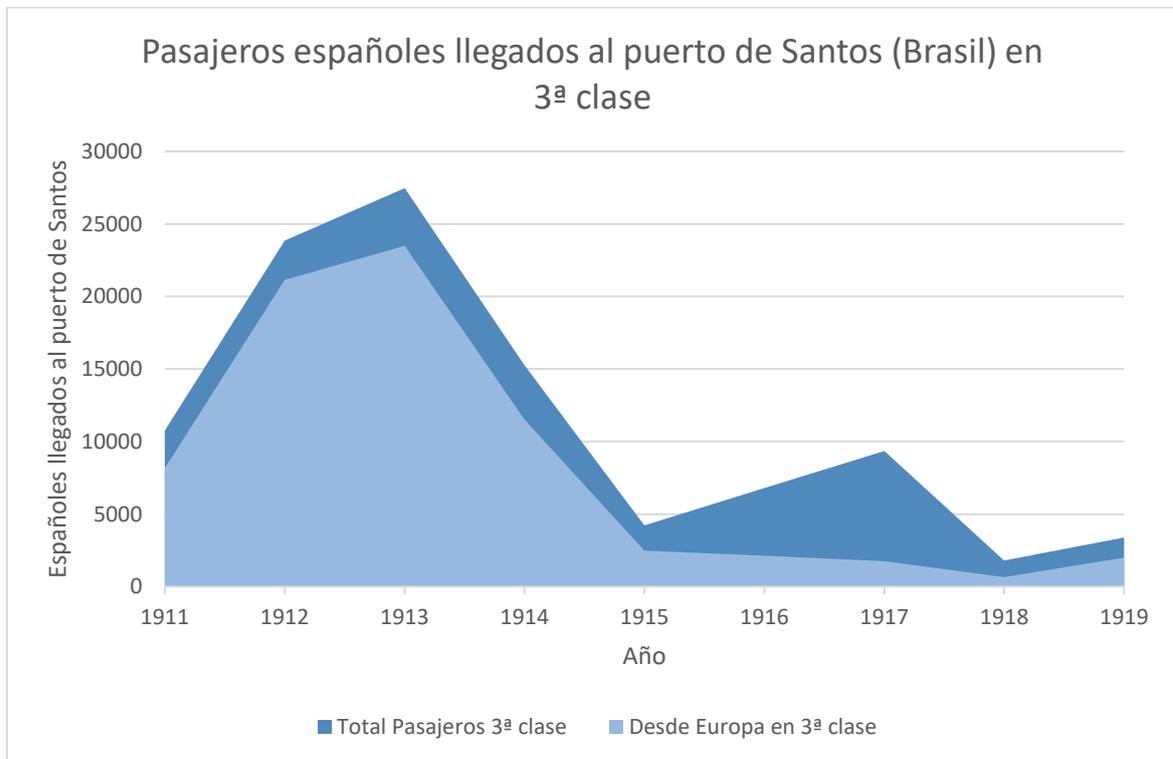


Gráfico 5. Españoles llegados al puerto de Santos (Brasil) en 3ª clase. Datos recopilados en (Klein, 1996, pág. 100 cuadro 3.7)

Con estos datos vemos de manera clara como es precisamente en el periodo de 1905 a 1914 en el que se producen las reclutas de colonos españoles impulsadas por el gobierno del estado paulino, siendo 1913 el año donde esta actividad llega a su máximo. Como también se ha apuntado, más de la mitad de estos emigrantes proceden de Andalucía.

El problema de la emigración para España

La emigración estaba mal vista desde el gobierno y la prensa en España, pues ponía en evidencia la decadencia y atraso que arrastraba el país (Domínguez Villaverde, 2011). En numerosas ocasiones era referida como una enfermedad o una sangría, como podemos ver en uno de los muchos artículos sobre el tema publicados en la prensa de la época:

“La espantosa sangría suelta que la constante emigración abre en las venas de la patria” (de la Torre J. , 1905)



En 1907 se redactan dos leyes para contrarrestar la emigración y sus efectos. Por una parte, una ley de colonización que pretendía arraigar a las familias desprovistas, repartiendo terrenos y montes públicos para su cultivo y así contrarrestar la emigración (Ley de colonización, 1907). Esta ley no tuvo apenas impacto (Paniagua Mazorra, 1992, pág. 390). Por otra parte, la ley de emigración, donde se establecían ciertos derechos y requisitos en los contratos y transportes de emigrantes, así como inspecciones a las navieras (Ley de emigración, 1907). Por esta última ley se crea el Consejo Superior y el Negociado de emigración, así como las Juntas de Emigración establecidas en los puertos de mar. También, mediante esta ley **quedaba prohibida la recluta de emigrantes**.

En 1908, Ángel Gamboa Navarro, funcionario del recién creado Negociado de emigración es enviado a São Paulo para conocer de primera mano las condiciones de los españoles. De su visita resultará el informe que remitirá al Consejo Superior de Emigración. Este informe detalla las dramáticas condiciones de los emigrados, responsabilizando sobre todo a las compañías reclutadoras.

Como consecuencia de este informe, del que citaremos algunas partes más adelante, en 1910 se publica un decreto **prohibiendo emigrar a Brasil con billete gratuito**. Antes de eso, países como Alemania, Holanda y sobre todo Italia, habían prohibido también esta emigración subvencionada.

Los informes oficiales demuestran, sin dejar lugar a duda, que la situación de los emigrados españoles en el Brasil es verdaderamente lastimosa. Las condiciones del clima les hacen víctima de enfermedades [...]. Por otra parte, los contratos que los inmigrantes suelen celebrar en las Hospedarias con los representantes de las haciendas carecen con frecuencia de las garantías necesarias para asegurar su cumplimiento [...] y el trato que se da a la familia de los inmigrantes es a veces tan duro, que el 98% de ellos volverían, si pudiesen, a la patria que dejaron; se comprenderá fácilmente el indiscutible fundamento de la propuesta hecha por el Consejo Superior de Emigración. (Real decreto de 25 de agosto de 1910 prohibiendo emigración con billete gratuito a Brasil, 1910)

Esta prohibición duró poco, sólo hasta febrero de 1912 (Real decreto de 5 de enero de 1912 autorizando emigración subsidiada a Brasil, 1912), y se debe a un informe del cónsul donde se indican mejoras en el trato a los colonos. Parece claro que este informe favorable obedece más a intereses políticos que a la realidad. Si bien en 1911, se crea en São Paulo el *Patronato Agrícola*, institución paternalista que tutelaba las relaciones entre los propietarios y los colonos, la situación de estos últimos no mejoró sustancialmente (Redondo Carrero & González Martínez, 2019, pág. 8). En un segundo viaje, Ángel Gamboa Navarro nos indica lo siguiente:

Visité al Cónsul español para enterarme de la situación de nuestros compatriotas en aquel país y si habían mejorado sus condiciones de vida desde mi último viaje y lo mismo que entonces, cuando presencié tanta miseria y



tantos horrores, me dijo que estaban muy bien y que los trataban muy bien [...] Al llegar a España no tuvo límites mi sorpresa cuando leí en el Boletín de Emigración el Real Decreto equiparando el Brasil a los demás países de emigración, fundándose en el mejoramiento que había experimentado la situación de los emigrados españoles, según noticias facilitadas por el Cónsul de España en San Pablo [...]. Bien claro me habló el Secretario del Ministro de Agricultura cuando al verse acosado por mis razonamientos y las pruebas que le presenté al tener una conferencia con él, a mi regreso del viaje, exclamó «Señor, con los fazenderos no podemos, el Gobierno está lleno de buen deseo, pero no podemos con ellos». (Gamboa Navarro, 1912, citado en Azcárate Luxán & Rodríguez Hernández, 2019, págs. 344-346)

Como vemos, la prohibición de pasaje subsidiado a Brasil fue temporal, pero la prohibición de reclutar emigrantes estaba vigente desde la promulgación de la citada ley de emigración. Para sortear estas prohibiciones legales, las compañías reclutadoras operaban fundamentalmente desde el puerto de Gibraltar, eludiendo los requisitos e inspecciones de los puertos españoles (Contreras Pérez, 1996, pág. 68).

Existen varias agencias de emigración gibraltareñas, como *Longlands, Conwell and Company*, agente de la *SGTM*, y *Lucas Imossi & Sons*, agente, entre otras, de la *France-Amérique*, compañía subsidiaria de la mencionada *SGTM*, creada precisamente por los problemas que la matriz tenía con el gobierno español por el transporte de emigrantes a América del Sur (Contreras Pérez, 1996, pág. 71) y (Mey & Martínez, s.f.).



J. LUCAS IMOSSI & SONS
GIBRALTAR

Agencia de Vapores Trasatlánticos
SERVICIO DEL
BRASIL, URUGUAY Y REPÚBLICA
ARGENTINA

El vapor «PROVENCE»
se espera llegue a este puerto sobre el
día 3 de Diciembre para
Rio Janeiro y Santos
admitiendo cargas y pasajeros.
Para más informes diríjense a sus
agentes,
J. Lucas Imossi & Sons
Irish Town, No. 1

Imagen 1 Anuncio en la prensa de la época de la agencia Lucas Imossi & Sons. (Lucas Imossi - Agencia de Vapores, 1916)

PASAJES GRATUITOS
AL
ESTADO DE SAN PABLO
POR GRANDES VAPORES TRASATLANTICOS

Instalados rigurosamente de acuerdo con la Ley de Emigración y provistos de todo lo necesario para la seguridad, higiene y comodidad del pasajero, concedidos por

J. Lucas Imossi e Hijos

Apartado de Correos, No. 11. Dirección telegráfica, "PUMP" — Gibraltar

Los AGRICULTORES que deseen acudir a las concesiones que ofrecen las Leyes de Colonización de los Estados Unidos del Brasil, pueden obtener **pasajes gratuitos** por los referidos vapores, que hacen dos salidas mensuales de este puerto para Santos, de donde pueden dirigirse **gratis** a cualquier parte del Estado de San Pablo en que deseen establecerse.

Los emigrantes, a su llegada al Brasil, son alojados y mantenidos en la hospedería hasta quedar colocados en las haciendas, por lo que nada tienen que pagar. Además, están en completa libertad de tratar con los hacendados y aceptar los sueldos y condiciones que más le convengan, debiendo extender el contrato por escrito y registrarlo en las oficinas de Emigración, establecidas al efecto para protección del emigrante e imponer su estricto cumplimiento si fuese necesario.

Todos los gastos de pasaje, manutención, flete de equipaje, desembarque en el Brasil y conducción a las Haciendas a que se destinan, son de cuenta de la Junta de Agricultores, y jamás se reclama su importe al emigrante, pero los gastos en que incurran hasta embarcar en este puerto, son de cuenta de ellos mismos.

Es condición indispensable que los emigrantes sean AGRICULTORES, que gocen de buena salud, que no padezcan de la viruela, Trachoma (Granduciones) o cualquier otra enfermedad peligrosa o contagiosa o defecto físico que los impida trabajar, y que sean de constitución fuerte. Deben someterse a una inspección médica local, y al no encontrarse en las condiciones expresadas, o no ser agricultores, no tendrán derecho a reclamación alguna y quedarán en tierra a su riesgo y propio recargo.

No deben solicitar pasaje aquellas familias que no se encuentren en las condiciones siguientes:

- 1.º Matrimonio teniendo más edad de 45 años, llevando al menos tres hijos (varones o hembras) mayores de 12 años.
- 2.º Matrimonio de 45 o menos, llevando al menos un hijo (varón o hembra) de no menos de 12 años cumplidos.

Imagen 2 Parte del cartel con instrucciones detalladas para obtener el pasaje gratuito a Brasil, de Lucas Imossi e Hijos (Pasajes gratuitos al Estado de San Pablo, s.f.)

Estas agencias despliegan una serie de intermediarios o ganchos en muchas zonas agrarias del territorio español, especialmente Andalucía. Estos ganchos visitaban los pueblos reclutando gente —por la que recibían una comisión—, sirviéndose en ocasiones de posaderos o taberneros del lugar, que les ayudaban a elaborar listas y les mantenían informados sobre los candidatos. Estos contribuían también a animar a los vecinos y a difundir propaganda, casi siempre engañosa, creando falsas ilusiones a los más necesitados, como la posesión de tierra y facilidades de prosperar en los grandes cafetales (Contreras Pérez, 1996, pág. 67) y (Sallé Alonso, 2009, pág. 65).

Ni que decir tiene que esta actividad ilegal era perseguida por la justicia. Podemos leer esta interesante nota publicada en la prensa de la época, precisamente en 1913.

AGENCIA DE EMIGRACIÓN CLANDESTINA
(TELEGRAMA OFICIAL)

CORDOBA. (Recibido a las 19.) Gobernador al ministro:

Según comunica jefe línea Guardia Civil de Priego, con fuerzas a sus órdenes realizó un registro en casa Catalina Avalos Arjona, de sesenta y cuatro años, viuda, dueña de una taberna de aquel pueblo. El resultado fue encontrar 66 cartas dirigidas a ésta por las Agencias de embarque de Juan Carrara e hijos y J. Lucas, de Gibraltar, y 17 certificados de buena conducta, de nacimiento y defunción, expedidos a nombre de vecinos de la expresada ciudad.

La dueña de la taberna, Catalina Avalos, ha sido puesta a disposición del Juzgado con la documentación que se la ocupó, por considerar la casa que habitaba como Agencia clandestina de emigración. (Agencia de emigración clandestina, 1913)



La emigración no subvencionaba (y no reclutada) seguía existiendo, pero a unos precios fuera del alcance de cualquier jornalero. Como ejemplo tenemos el anuncio de varias salidas de vapores de la citada SGTM desde el puerto de Almería con destino a Brasil, Uruguay y Argentina. El precio de los pasajes en tercera era de 125 pesetas.



Vapores correos franceses de la Société Générale de Transports Maritimes à Vapeur

Servicios fijos, rápidos y directos los días 2, 12 y 22 de cada mes, por el puerto de ALMERIA para el transporte de pasajeros con destino a **BRASIL, URUGUAY y ARGENTINA**, con los magníficos y modernos trasatlánticos de gran tonelaje, dos hélices y telégrafo sin hilo

"FORMOSA", "PAMPA", "PARANA", "PLATA", "SALTA" Y "VALDIVIA"

PARANA Saldrá de Almería el día 2 de Agosto de 1912, para Santos, Montevideo y Buenos Aires.	PLATA Saldrá de Almería el 12 de Agosto de 1912, para Rio de Janeiro, Santos y Buenos Aires.	SALTA Saldrá de Almería el 22 de Agosto de 1912, para Buenos Aires.
--	--	---

Estos vapores admitirán pasaje en Cámaras de PRIMERA, SEGUNDA, SEGUNDA ECONOMICA y TERCERA CLASE, haciendo breve escala en DAKAR (Costa de África), para abastecerse de carbón y agua, siendo la duración probable del viaje de 15 días.

Las cámaras de primera y segunda de estos buques están montadas con todo el lujo y las comodidades que requieren los adelantos modernos, tienen espaciosos salones, alumbrado eléctrico y el trato es inmejorable.

PARA LOS DE TERCERA CLASE, COMIDA A LA ESPAÑOLA

Precio del pasaje de tercera clase, 25 duros

A los nuevos y magníficos vapores SALTA y VALDIVIA, por sus excelentes condiciones para todas clases de pasaje, hay pocos paquetes que les iguallen y ninguno que les supere. Son de 11.500 toneladas de desplazamiento y desarrollan un andar de dieciocho millas por hora.

AVISO IMPORTANTE.—Para obtener plaza en estos vapores correos hay que solicitarla con tiempo.—Los pasajeros de TERCERA CLASE, mandarán con bastante anticipación los documentos que ordena la vigente ley de emigración.—Los manifiestos de pasaje se cierran dos días antes de la salida de cada vapor, ó antes, si están cubiertas las plazas asignadas á este puerto.

Para más informes, sus consignatarios. **Hijo de Ricardo Jiménez S. en C.**—Boulevard del Príncipe. 72 y 75.—Almería

Imagen 3. Anuncio de vapores de la SGTM hacia América desde Almería. (Vapores correo franceses. Consignatario hijo de Ricardo Jiménez., 1912)

Destacamos otra referencia más que nos da una idea de la problemática de la emigración por Gibraltar, expuesta en la memoria de los años 1911-1915 (Consejo Superior de Emigración, 1916, pág. 119):

1913 [...] mantuvo sus cifras aterradoras la de familias campesinas que se expatriaron por Gibraltar con propósito de contratarse en los cafetales de San Pablo.

Vapor *Provence*, en Julio, con 769 emigrantes; *Espagne* en Septiembre, con 207 familias que sumaban 1207 individuos; *Provence* en Octubre con 420 de aquellas y 1193 emigrantes en total. *Italie*, que rindió viaje -un viaje horriblemente macabro-, en Noviembre [...] 1586 individuos; *Aquitaine*, en el mismo mes con 206 de los primeros y 1346 de los segundos. Y así, análogamente durante todo el año; desalojando en cada viaje un pueblo, dejando yerma una comarca.

Según esta memoria, de los 20.428 emigrantes embarcados en Gibraltar rumbo a Santos en 1912 (cifras que coinciden prácticamente con las de españoles procedentes de Europa que llegaron a Santos ese año, expuestas en el gráfico 5), tan sólo 800 embarcaron en 1915 (acorde con la tendencia del gráfico 5). Como ya hemos dicho, y recoge también la memoria, esto se debió a la crisis en las economías de los países sudamericanos provocada por la I Guerra Mundial. A esta causa la memoria añade otra: el establecimiento en 1914 de una Inspección de Emigración en el Campo de Gibraltar.



Como veremos más adelante, precisamente en los viajes que partieron de Gibraltar en 1913 embarcaron varias familias de santistebeños; los Salido Olid en el *Espagne* y los **Gallego Fernández** en el *Italie*.

La partida

Nuestras familias santistebeñas, recurrieron a la emigración subvencionada, y es comprensible dada la labor de las agencias reclutadoras, las promesas de los ganchos —que resultaron ser prácticamente engaños— y, sobre todo, la gratuidad del pasaje para toda la familia, que de otro modo no hubieran podido pagar.

Nos es difícil conocer con exactitud cómo afrontaron el viaje hasta Gibraltar. Puede que organizaran grupos de más emigrantes que partían desde la misma localidad o pueblos cercanos.

Según el anuario de industria y comercio de 1911, la estación de ferrocarril más cercana entonces, al igual que ahora, era Vilches (Anuario del comercio, 1911). Desde allí podrían haber comenzado el viaje en ferrocarril, hasta Linares, donde tendrían acceso a varias compañías ferroviarias que les permitirían seguir el trayecto hasta el destino.

Suponiendo que utilizaran el tren en la mayor parte del trayecto, y a la luz de la información consultada sobre la existencia de cabotajes entre puertos que harían parada en Gibraltar para sortear los controles (Contreras Pérez, 1996, pág. 68), podemos plantear los siguientes trayectos hipotéticos basándonos en las líneas de ferrocarril existentes en la época.

- A. Viajar en tren desde Linares hasta San Roque con la compañía Ferrocarriles Andaluces —el tramo Bobadilla-Algeciras pasó a pertenecer en 1913 a la citada compañía (Línea Bobadilla-Algeciras, s.f.)—. Tras varios trasbordos llegarían a la parada de San Roque, apenas a 3 km a pie de Gibraltar. Sin embargo, puede que llegaran al peñón en falucho desde Puente Mayorga para eludir posibles controles.
- B. Viajar en tren desde Linares hasta Málaga, con la citada compañía Ferrocarriles Andaluces, haciendo trasbordo en Puente Genil. Desde el puerto de Málaga cogerían un vapor de cabotaje. Hay documentados cabotajes desde el puerto de Málaga hasta Puente Mayorga y otros puntos de la bahía de Algeciras, que antes de llegar al destino se desviaban al puerto de Gibraltar para desembarcar a los emigrantes sorteando los controles. Para eludir declarar los pasajeros en el puerto de origen se servían de listas ocultas o cambios de última hora (Contreras Pérez, 1996, pág. 68).
- C. Una variante del trayecto anterior en la que viajaban desde Vilches hasta Córdoba en la compañía MZA y desde esta ciudad tomarían el tren hasta Málaga con Ferrocarriles Andaluces.



D. Por último, una posibilidad más improbable, sería tomar el tren desde Linares a Almería utilizando la Compañía de Caminos de Hierro del Sur. Desde Almería tomarían un vapor de cabotaje como en el caso de Málaga.

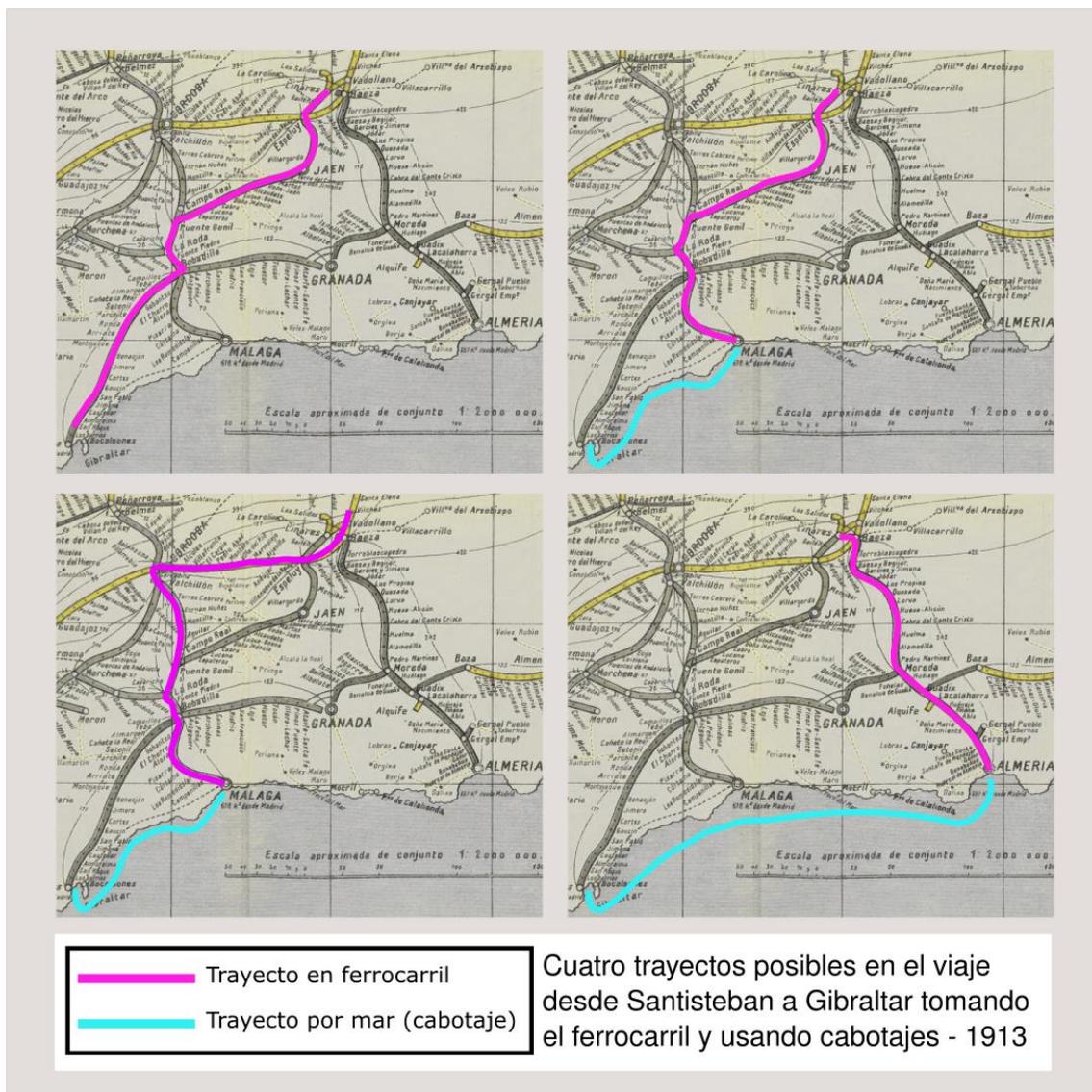


Imagen 4 Cuatro trayectos posibles desde Santisteban del Puerto hasta Gibraltar tomando el ferrocarril y usando cabotajes por mar.

Para estas suposiciones hemos tomado como base el mapa de ferrocarriles de 1906 (Anuario de ferrocarriles españoles, 1906), ya que para la zona que tratamos presenta las mismas líneas y se ve más claro que el de 1913.

Pensamos que las opciones más probables serían la segunda o la tercera indicadas (viajar en tren hasta Málaga), ya que es un trayecto más directo que la última opción —con cabotaje desde Almería—. Además, se tiene constancia de cabotajes desde Málaga hasta Puente Mayorga (San Roque) que en realidad descargaban el pasaje en Gibraltar (Contreras Pérez, 1996, pág. 68).



El hecho de que la tercera opción pasase por Córdoba obedece a que desde Vilches se enlazaba directamente a esta ciudad, aparentemente sin más trasbordos, utilizando la red de la compañía MZA. Desde allí harían trasbordo a la red de Ferrocarriles Andaluces hacia Málaga.

Para una familia con dos niños pequeños y en esa época, en la que probablemente fuese la primera vez que salen de su comarca, ya se intuye un viaje lleno de vicisitudes. Una vez nuestras familias llegaron a Gibraltar, no sabemos a qué situación tuvieron que enfrentarse. En ocasiones los emigrantes reclutados se ven arrastrados por los reclutadores que los hacen llegar a la colonia británica con varios días de antelación a la salida del vapor. De esta manera los reclutadores podían ir a buscar a otras familias, y las casas de emigración iban asegurando con antelación los grupos. Los campesinos no tenían más remedio que gastar los pocos ahorros que tenían en alguna fonda gibraltareña.

La citada memoria de los años 1911-1915 (Consejo Superior de Emigración, 1916, pág. 119) se refiere así a los campesinos reclutados.

¡Gentes infelices arrastradas por la falacia de reclutadores inhumanos a un puerto extranjero, donde faltos de calor, de la ayuda o del consejo [...] embarcaban en buques cuya divisa era casi siempre llegar al abarrote de carne humana, aunque para ello hubieran de omitir el mínimo de condiciones de capacidad, higiene, seguridad y trato que pueden exigirse a las naves!

Con la misma, o incluso más acusada retórica propia de la época, el Diario Español el 26 de abril de 1921 nos sigue ofreciendo el mismo panorama en un extenso artículo de denuncia donde volvemos a encontrarnos con nombres familiares como *Lucas Imosi*, *Antunes do Santos* y los aciagos vapores *Aquitania* y *Provence* de la SGTM.

El desgraciado español que embarca en Gibraltar es inhumana y cruelmente sacrificado y explotado, pues familias hay que esperan en aquel puerto inglés 20, 30, 40 y más días la llegada del buque negrero que ha de transportarlas a la tierra de promisión, consumiendo durante ese tiempo los últimos céntimos que les dejó el agente, y, como no sean suficientes tales recursos, los desgraciados jefes de familia robados y engañados se ven obligados a vender las ropas de su uso y de toda su prole, para poder alimentarse hasta su embarque...

Todo ser racional transportado al Brasil en condiciones que lo hacen los vapores *Aquitania* y *Provence*, o en otros que estén al servicio de la Compañía Comercial y Marítima, organizada por el Sr. Orey Antunes, ha de renegar y maldecir contra todo lo existente, incluso contra los gobernantes de la Patria que dictan leyes magníficas para que sean burladas por los que hacen con la emigración un negocio de gran magnitud...

D. Lucas Imosi, el famoso avaro consignatario que en Gibraltar monopoliza el negocio de la emigración tendrá [...] otra remesa [...] en las condiciones



horribles de costumbre burlando las leyes españolas y despreciando las que imponen los sentimientos humanos...

Ese tráfico inmoral, perverso, odioso, inhumano, por ganar algunos millares de libras esterlinas, pone de relieve, una vez más, de cuanto son capaces los ingleses, que por un lado pretenden hacer ver, hipócritamente que [...] nadie enajene su libertad y renuncie a sus derechos y por otro apoyan y fomentan la emigración clandestina....

Aparte de todos los inconvenientes [...] como han procedido a espaldas de la ley y de la nación, y han llegado con documentación falsa, es imposible que se les reconozca su verdadera nacionalidad y la protección que debieran tener en los consulados respectivos.

En una palabra, los pobres españoles embarcados en Gibraltar son infamemente explotados en ese puerto inglés, y más infame e inhumanamente explotados y tratados en los buques que se dedican al transporte de esclavos... blancos. (Los buques negreros y el embarque de españoles por el Puerto de Gibraltar, 1921)

A veces se sometía a los emigrantes a alguna revisión médica antes de embarcar, generalmente poco exhaustiva. Los médicos cobraban por pasajero embarcado y no ponían demasiado empeño en la revisión. No era extraño que durante el viaje en el vapor los pasajeros sufrieran alguna infección consecuencia de los contagios por el hacinamiento y malas condiciones higiénicas (Contreras Pérez, 1996, pág. 70). Es más, hubo algunos casos en los que además de numerosos infectados de sarampión, tifus y viruela, se produjeron fallecimientos entre los pasajeros (Zamorano Blanco, 2010, pág. 72).

Gracias a los registros del Archivo Público do Estado de São Paulo sabemos que la familia **Olid Salido**, tomó el vapor *Espagne* en el puerto de Gibraltar el día **17 de septiembre de 1913**.

Este vapor perteneció a la citada compañía *SGTM*. Como ya hemos señalado, esta compañía tuvo un papel crucial en el transporte de emigrantes a América del Sur. Fue fundada en Marsella (Francia) el 18 de marzo de 1865, siendo también matriz de la compañía *France-Amérique*, como ya hemos mencionado anteriormente. Por ese motivo ambas compañías solían usar los mismos vapores. El *Espagne* fue construido en 1891, tenía 121 metros de longitud podía alcanzar los 15 nudos (Bouis, 1907) y (Mey & Martínez, s.f.).



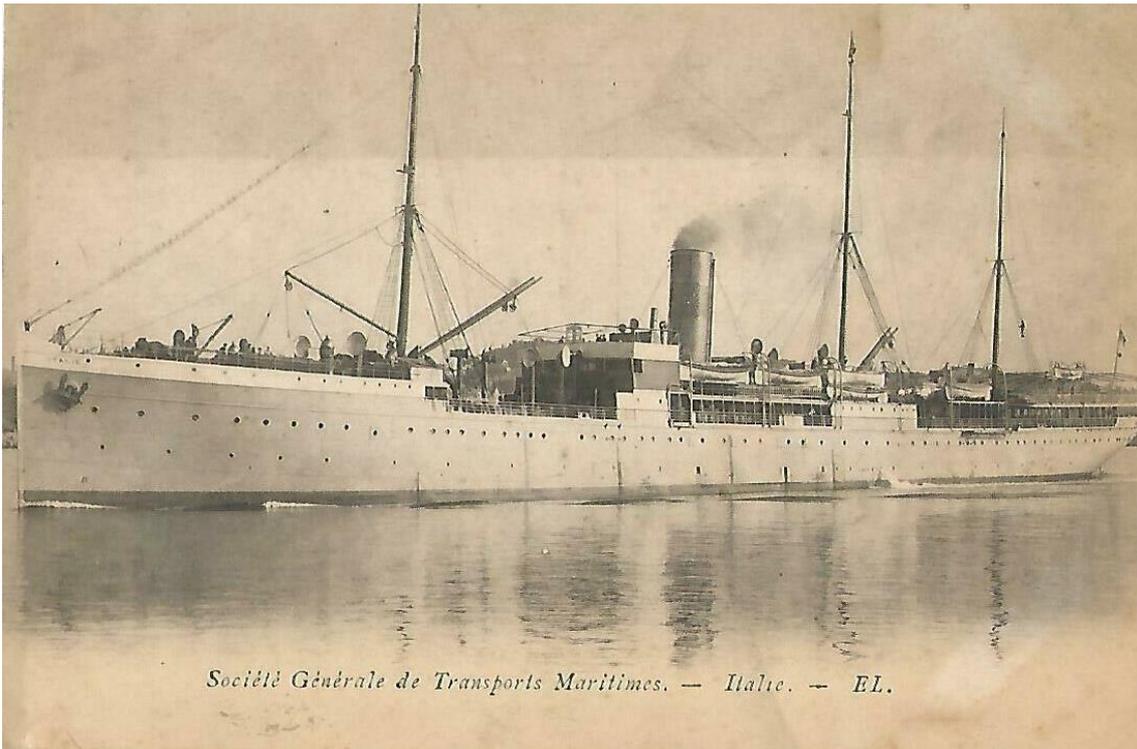


Fotografía 1. Espagne. Vapor francés de la SGTM (Prunet, 2018)

Por su parte, vemos también en los citados registros que la familia **Gallego Fernández** embarcó en **Gibraltar** el **27 de octubre de 1913**, en el vapor **Italie**, en un “viaje horriblemente macabro” como hemos citado en el capítulo anterior.

Este vapor fue construido en 1895 también por la *SGTM*. Por lo que mencionan los anuarios, y a la vista de las fotografías, era un barco muy similar al *Espagne*.





Fotografía 2 Vapor Italie. (anto-roma-ca, n.d.)

No nos ha llegado ningún testimonio sobre cómo vivieron nuestros paisanos el viaje a bordo de estos vapores, pero como ya hemos mencionado, las condiciones higiénicas solían dejar mucho que desear para los pasajeros de la tercera clase. No era raro que muchos llegasen enfermos al puerto de destino, e incluso en muchas ocasiones se producían fallecimientos entre los emigrantes que viajaban a bordo de estos vapores.

La llegada

Debido al papel encomendado a la compañía *Antunes Dos Santos & Cia* por el estado de São Paulo para el reclutamiento de colonos, es lógico que esta controlara todo el proceso. Y, aunque en la recluta participaban también intermediarios —agencias y ganchos, como ya hemos visto— la llegada de los emigrantes reclutados y su colocación en las *fazendas* era gestionada directamente por la compañía, siendo la parte más delicada de todo el proceso. Pensemos que debido a los numerosísimos contingentes que arribaban, había que organizar todo lo rápido posible el desembarco y el alojamiento provisional de miles de personas, así como asignarles un destino de trabajo en los próximos días. Se comprende con esto que *Antunes Dos Santos* sea agente de la naviera *SGTM* en todos los puertos del estado brasileño.

El 19 de septiembre, dos días después de la salida del *Espagne* de Gibraltar, ya se anunciaba en la prensa en español editada en São Paulo los próximos viajes del vapor. El *Espagne*, que proviene de Gibraltar, partirá de Santos a Montevideo y Buenos Aires



el **2 de octubre de 1913**. En este viaje llegaron al puerto de Santos nuestros paisanos Juan José y Magdalena junto con sus hijos y cuñados, tras 15 días de travesía marítima.

De igual modo, el 7 de noviembre, diez días después de su salida desde el puerto de Gibraltar, se anunciaban también en la prensa los siguientes destinos del vapor *Italie*. Después de 17 días surcando el Atlántico, este vapor llegaría al puerto de Santos el **13 de noviembre de 1913** y de él desembarcarían Juan Gallego y Luisa Fernández junto con sus tres hijos.

Société Générale de Transports
Maritimes à Vapeur de Marseille

Aquitaine
El rápido paquete francés
Saldrá de Santos el día 30 de Septiembre para
Rio, Bahía, Dakar, y Marsella

Espagne
El paquete francés
Saldrá de Santos el día 2 de Octubre para
MONTEVIDEO Y BUENOS AIRES

FORMOSA
El paquete francés
Saldrá de Santos el día 27 directamente para
Buenos Aires

AVISO. — Se previene á los señores cargadores que no se aceptan encomiendas el día de la salida de los vapores :: Los vapores de esta Compañía tienen camarotes de lujo y ventiladores eléctricos en los salones y en los camarotes :: Los servicios médicos, los medicamentos y el vino de mesa son gratuitos :: Las encomiendas serán recibidas en la Agencia hasta la víspera de la salida de los vapores :: Esta Compañía emite billetes de llamada :: Llamamos la atención de los señores Pasajeros para nuestros vapores, de 15 millas por hora, tratamiento de primer orden, desembarcando en Marsella en el muelle, haciendo el viaje á Paris en 15 días á precios muy reducidos.

Para más informes con los Agentes:
ANTUNES DOS SANTOS & COMPAÑÍA
Rio Janeiro || S. Paulo || Santos
Av. Rio Branco, 14 y 18 || RUA DIREITA, n. 41 || Rua 15 de Novembro, 94

Société Générale de Transports
Maritimes à Vapeur de Marseille

Pampa
Italie
Saldrá de Santos el 12 de Noviembre para Rio, Dakar y Marsella
Saldrá de Santos el 13 de Noviembre para Montevideo y B. Aires.

AVISO. — Se previene á los señores cargadores que no se aceptan encomiendas el día de la salida de los vapores :: Los vapores de esta Compañía tienen camarotes de lujo y ventiladores eléctricos en los salones y en los camarotes :: Los servicios médicos, los medicamentos y el vino de mesa son gratuitos :: Las encomiendas serán recibidas en la Agencia hasta la víspera de la salida de los vapores :: Esta Compañía emite billetes de llamada :: Llamamos la atención de los señores Pasajeros para nuestros vapores, de 15 millas por hora, tratamiento de primer orden, desembarcando en Marsella en el muelle, haciendo el viaje á Paris en 15 días á precios muy reducidos.

Para más informes con los Agentes:
ANTUNES DOS SANTOS & COMPAÑÍA
Rio Janeiro || S. Paulo || Santos
Av. Rio Branco, 14 y 18 || RUA DIREITA, n. 41 || Rua 15 de Novembro, 94

Imagen 5 Anuncios en la prensa de las llegadas del *Espagne* y del *Italie* a Santos, viajes en el que llegaron a Brasil las familias santistebanas Olid Salido (*Espagne*) y Gallego Fernández (*Italie*), procedentes del puerto de Gibraltar (Anuncio rutas SGTM 19 septiembre, 1913) y (Anuncio rutas SGTM 7 de noviembre, 1913).

Tras desembarcar en el puerto de Santos, los emigrantes eran conducidos a la *Hospedaria de Imigrantes* en la ciudad de São Paulo.





Fotografía 3 Hospedaria de Imigrantes en São Paulo (Álbum Vistas de São Paulo, circa 1900, pág. 5)

Ubicada en el barrio de Brás, la *Hospedaria de Imigrantes* funcionó entre 1887 y 1978. Por ella pasaron más de dos millones y medio de personas de 70 nacionalidades. Su construcción fue promocionada por los grandes cosecheros de café, con el propósito de acoger a los migrantes mientras encontraban un destino. Se situaba al lado de la línea del ferrocarril, lo que facilitaba la llegada de grandes contingentes de personas desde el puerto de la ciudad de Santos (Museu da Imigração do Estado de São Paulo, s.f.). En el recinto de la *Hospedaria* se encontraba la Agencia de Colocación y Trabajo donde firmaban los contratos entre los colonos reclutados y los empresarios del café. (Redondo Carrero & González Martínez, 2019, pág. 13).



Pedro SALIDO LÓPEZ – Emigración a Brasil a principios del siglo XX

Numero de Ordem	NOME POR EXTENSO	NASCIMENTO				IDADES		
		ANNO	DIA	MEZ	LUGAR	Menores de 12 años	De 12 a 45 años	Maiores de 45 años
21170	Fernando Galido Ruiz	1888	6	1	J. Estelau		24	
1	Luzia Gonzales Arnejo	1884	15	5			28	
2	Juan José Olid Maya	1881	13	12	11		31	
3	M ^a Magdalena Galido	1886	6	5			26	
4	M ^a Josefa Olid	907	22	12			5	
5	Segundo	908	14	8			4	
6	Mirbau Alujado Casilla	1880	17	1	Zanzabuti		33	
7	Martina Velas Moreno	1880	26	3			33	
8	Patrocínio Alujado	1898	14	3			14	
9	Visitacion	1902	2	7			10	

Imagen 7 Fragmento del libro de registro de la Hospedaria de Inmigrantes donde figuran los miembros de la familia santistebeña Olid Salido (Arquivo Público do Estado de São Paulo)

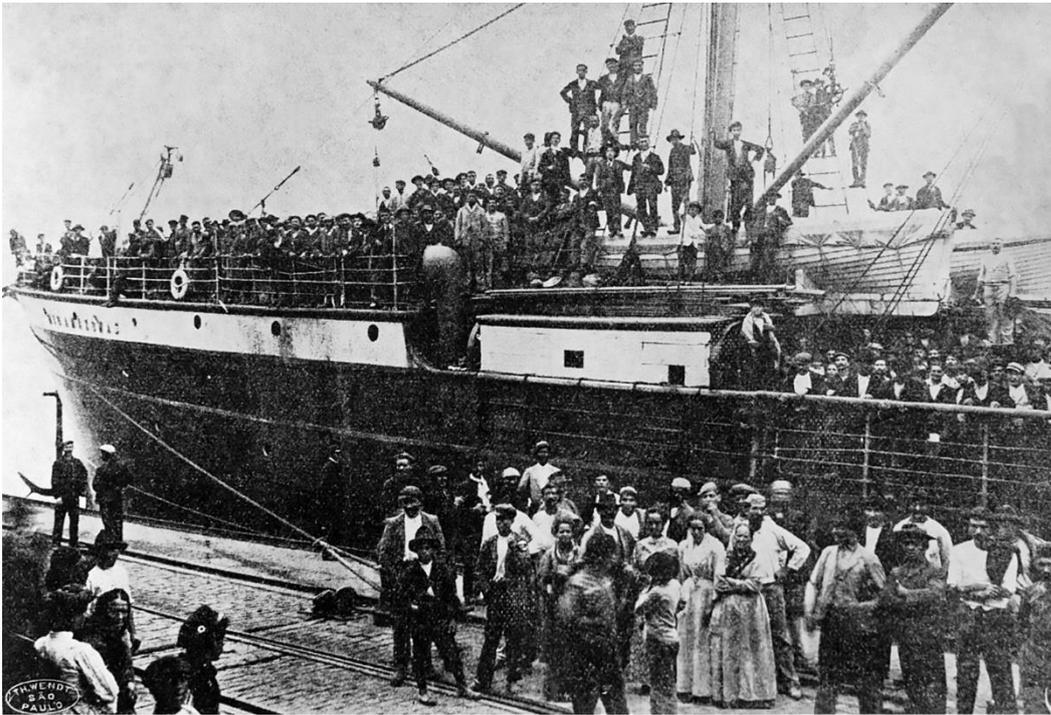
Numero de Ordem	NOME POR EXTENSO	Nascimento				Idades		
		Anno	Dia	Mez	Lugar	Menores de 12 años	De 12 a 45 años	Maiores de 45 años
9	Yrene Porotica	909	25	3			4	
26850	Juan Gallego Olid	1876	20	12	J. Estelau		36	
1	Luzia S ^{ta} Martin	1880	13	2	El Estelau		33	
2	M ^a Lucamación J.	907	20	6	P. Princip		12	
3	Teogracias	905	14	6			8	
4	Santiago	912	19	5			1	
5	Galucel Martin Santiago	1883	20	4	alborn		30	
6	M ^a Dolores Estelau Casado	1843	2	1			20	
7	M ^a Asunción M.	911	9	4			2	
8	Josefa	913	13	1			6/12	
9	S ^{ta} Miras Martin	1868	5	3	Ubeda			65

Imagen 8 Fragmento del libro de registro con los nombres de la familia Gallego Fernández (Arquivo Público do Estado de São Paulo)



Testimonios

El inspector Ángel Gamboa, en su citado informe que condujo a la prohibición temporal de emigración a Brasil, detalla todas las etapas del proceso (Gamboa Navarro, 1912, citado en Azcárate Luxán & Rodríguez Hernández, 2019, págs. 292-298). Las descripciones pormenorizadas de su testimonio presentan un panorama que refleja una indiferencia tal hacia los emigrantes que más parecían ganado que personas.



Fotografía 4 Vapor Rio Amazonas desembarcando en el puerto de Santos en 1907 procedente de Italia. (T.H. Wendt, 1907)

Nada más llegar, un inspector del gobierno y un empleado de *Antunes Dos Santos & Cia* recogían la lista de emigrantes reclutados con pasaje gratuito y los hacían desembarcar en una plancha que extendían hasta el muelle. Allí, una fila de hombres a cada lado les impedía establecer comunicación con nadie en el puerto. Los dirigían hacia el tren que los llevaría a la *Hospedaria* de São Paulo. Los andenes estaban custodiados por funcionarios que vigilaban, y ya en los trenes les cerraban la puerta con llave, abriendo mínimamente las ventanas para permitir la ventilación. En su informe, Ángel Gamboa pone de manifiesto la desconsideración del personal hacia los pasajeros:

Con asistencia del Comisario de a bordo se procede al desembarque por lista y en condiciones tales, con tal desconsideración y tan notorio olvido de todos los respetos, que ello basta por sí solo, para presumir en términos generales, que no habrá vejación a que no estén expuestos, cuando menos, los desdichados que acogidos a la emigración gratuita, llegan al país.



La distancia entre Santos y São Paulo es de poco más de 70 km, pero los trenes con emigrantes tardaban una eternidad en realizar el trayecto.

Existe una carta remitida por la compañía reclutadora *Antunes dos Santos & Cia* al Secretario de Agricultura del estado de São Paulo. La carta está fechada en octubre de 1913 y se refiere probablemente al viaje que trasladó a nuestra familia **Olid Salido** desde Santos a la *Hospedaria* de São Paulo.

En ella, la compañía traslada una queja sobre la extrema lentitud del ferrocarril. El vapor *Espagne* llegó a Santos a las 8 de la mañana, y hasta las 9 de la noche no llegaron los 11 coches para transportar a 1300 personas. El tren salió a las 5 de la mañana y llegó a la hospedería a las 11 de la noche. En total 21 horas esperando para salir hacia *la Hospedaria* y luego, ¡18 horas de viaje!

De nada servirá demostrarle a Vuestra Excelencia los daños materiales que nos causan estas irregularidades, así como el mal efecto que esto produce en esta pobre gente que pasa horas sin comer ni beber, todo por culpa del Ferrocarril que nunca presta la debida atención a las continuas quejas del señor Inspector de Santos. (Klaumann Cánovas, 2005 citado en *São Paulo minha cidade*, 2011, traducción).





Fotografía 5. Llegada en el ferrocarril de inmigrantes a la Hospedaria de São Paulo, 1908 (MI_ICO_AMP_019_001_002_001 Desembarque de imigrantes, 1908)

Continuando con el relato de Ángel Gamboa, podemos ver que una vez en São Paulo, los emigrantes bajaban del tren a un andén construido en el lateral del edificio de la Hospedería. Esa zona estaba protegida por dos altas vallas con compuertas que se abrían para dejar entrar y salir el tren, por lo que los reclutados no podían ir a ningún sitio salvo a la propia hospedería. Ésta estaba rodeada de un muro para evitar la comunicación con el exterior y, por supuesto, las visitas estaban prohibidas.

Las autoridades brasileñas afirmaban que todas estas medidas eran tomadas por el bien del emigrante, para evitar que fuese víctima de estafadores. Según Ángel Gamboa, la situación expuesta era tolerada pacientemente por nuestros compatriotas, más que por humildad, por “el natural encogimiento de quien no habiendo salido jamás de su aldea llega a un país extraño, después de un largo viaje, donde no halla nada que le sea familiar.”



*Fotografía 6 Inmigrantes en el patio interior de la Hospedería.
(MI_ICO_AMP_019_001_003_001 Inmigrantes no pateo interno da hospederia, 1910)*

Una vez en la hospedería se les servía “una comida que no tiene nada de buena [...] un arroz con unas hojas de berza, sin más condimento que agua, sal y pimentón y panes, no todos tiernos y algunos durísimos [...]”

Los dormitorios extensos de la Hospedería podían albergar hasta 150 personas, con divisiones para familias y solteros, pero las camas no contaban con ropa ni colchón. Los hospedados tenían que dormir sobre una suerte de somier de tela metálica y sin nada para cubrirse, pues el equipaje les fue retirado a su llegada para ser inspeccionado en aduana y sólo se lo entregarán cuando lleguen a su destino definitivo.



Fotografía 7 Dormitorio en la Hospedaria de Inmigrantes de São Paulo (National Diet Library - 100 anos de Imigracion Japonesa no Brasil, circa 1909)

Los *fazendeiros* irán seleccionando de la hospedería a los hombres y familias, y un funcionario participará en el proceso, no tanto para ofrecer garantías de equidad, sino para tomar nota de qué familias son contratadas por los empresarios y así poder cobrarles a éstos los gastos de la recluta y del pasaje, pagados previamente por el estado (La Emigración española nº 18, 1923, pág. 190).

Llegados a la *fazenda* disponían de una vivienda; prácticamente un chozo vacío con tejado de caña y sin más suelo que la propia tierra, sin paredes y sin enseres, ni siquiera una cama. Todo había de comprarse en las tiendas de las haciendas. Los precios, fijados por el empresario eran abusivos. Dado que los colonos no disponían de dinero, contraían una importante deuda desde el comienzo por la adquisición de los enseres y las herramientas de labor necesitadas. (Redondo Carrero & González Martínez, 2019, págs. 13-14).





Fotografía 8. Construcciones rurales para los campesinos en Brasil. (Álbum Vistas de São Paulo, circa 1900, pág. 95)

Los abusos estaban casi amparados por los contratos y la legislación de Brasil, que incluso permitía que los *fazendeiros* impusieran multas a los colonos por el importe que ellos mismos estimaran (La Emigración española nº 18, 1923). En numerosas ocasiones, los patronos, alegando indolencia y trabajos no realizados, retenían el salario, los bienes del colono o incluso al grupo familiar, impidiéndoles su libre movimiento (Redondo Carrero & González Martínez, 2019, pág. 8).

En definitiva, más que trabajadores bien pasarán a ser una suerte de nuevos esclavos.

Y de esta manera tan desgraciada comenzaban nuestros emigrantes una nueva vida que distaba mucho de ser la que le habían prometido.





Fotografía 9 Hombres recogiendo café en una finca del estado de São Paulo (Álbum Vistas de São Paulo, circa 1900)

Una nueva vida

La tremenda decepción que sufrieron tantos españoles que pusieron su esperanza en un trozo de tierra en Brasil que les sacase de la pobreza, hizo que muchos de ellos intentaran escapar de los cafetales, yendo al encuentro de nuevas oportunidades, sobre todo en Argentina, buscando “no sólo la afinidad lingüística y cultural, sino también los lazos de parentesco y/o paisanaje de otros campesinos” (Pérez Murillo, 2012).

Los santistebeños Fernando Salido Ruiz y su esposa Luisa González Armijo volvieron a España. En la familia siempre se contaba escuetamente que el tío Fernando volvió de Brasil, porque “aquello no le gustó”. Por la situación que hemos relatado, lo vemos muy comprensible.

Por su parte, Juan José Olid y Magdalena Salido permanecieron un tiempo en Brasil, quizá posiblemente por la dificultad que entrañaba un nuevo viaje, esta vez de vuelta. Dificultad que se acrecentaría con el nacimiento de un nuevo hijo, Rafael.

No sabemos si su situación fue mejor que la de la mayoría de los emigrados, si tuvieron o no la suerte de dar con un *fazendeiro* justo... pero sí sabemos por el testimonio de sus descendientes, que un desafortunado incendio arrasó con su vivienda y perdieron, una vez más, todo lo que tenían. El fuego les arrebató los pocos frutos de su gran



esfuerzo, pero no les quitó las ganas de buscar un futuro mejor. Fue por ello por lo que decidieron emprender un nuevo viaje de miles de kilómetros, esta vez por tierra, que los llevaría al que sería su hogar definitivo y patria de sus descendientes: Argentina (Salido López, 2018).

Juan José, Magdalena y sus tres hijos Josefa, Segundo y Rafael llegaron a Argentina y se asentaron inicialmente en Santiago del Estero. Después se establecieron en Charata, provincia del Chaco. Desde su llegada a Argentina tuvieron otros cuatro hijos, José, María, Fernando y Juliana, la menor, nacida a finales de 1922.

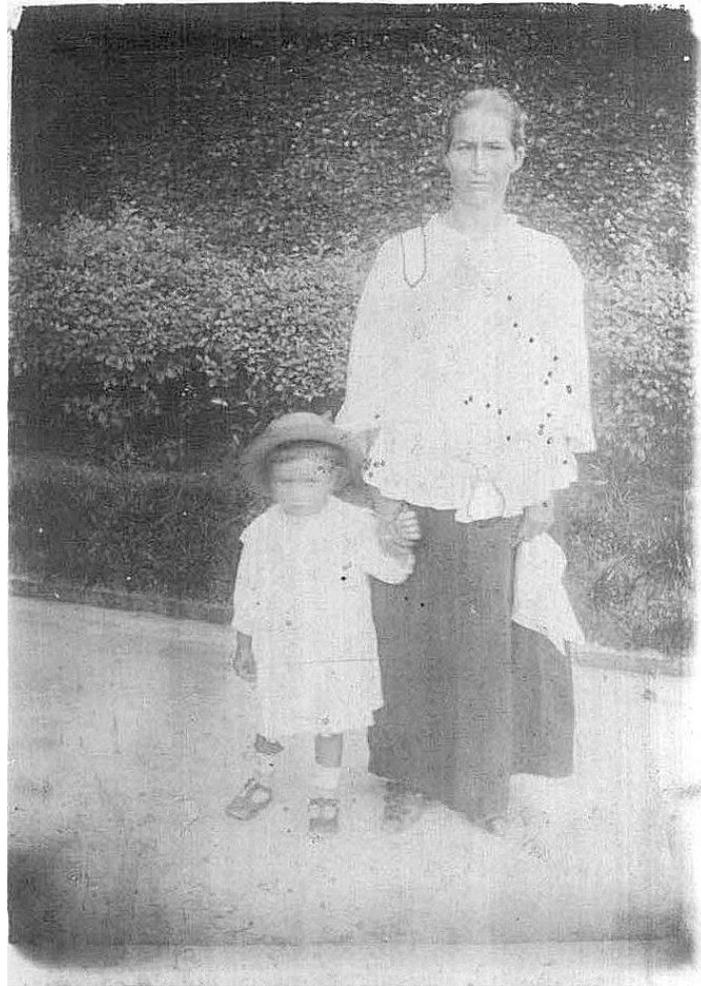
Una preciosa anécdota que ilustra muy bien los lazos establecidos entre los emigrantes españoles nos es relatada por Olga Pérez Olid.

Mientras vivían en la provincia de Santiago del Estero, Magdalena y Juan José tuvieron a su hijo José, y conocieron a otra familia de emigrantes de Almería, María García y José Pérez, naturales de la localidad de Nacimiento. Ya que María no podía amamantar a su hijo por no producir leche, Magdalena se encargó de hacerlo. Un tiempo después, en 1940, este niño, llamado José Pérez García, casó con Juliana Olid, hija de Juan José y Magdalena. Juliana y José tuvieron por hijas a Olga y Lidia Martha.



Fotografía 10. Primera fila, de izquierda a derecha: Segundo Olid Salido, nacido en Santisteban del Puerto (Jaén), junto a su esposa Anita. Juliana Olid Salido, nacida en Charata, provincia del Chaco, junto a su esposo José Pérez García, hijo de emigrantes almerienses (uniformado). Abajo las niñas, Martha, hija de Segundo y Anita, junto a sus primas Martha y Olga, hijas de Juliana y José. Fotografía cortesía de D^a Olga Pérez Olid. Buenos Aires circa 1949.

Por su parte, la familia de Juan Gallego y Luisa Fernández debieron permanecer más tiempo en Brasil, pero de igual modo acabaron estableciéndose en Argentina.



Fotografía 11. Fotografía tomada en São Paulo en 1927. Aparecen Luisa Fernández, emigrada de Santisteban del Puerto, junto con su nieto mayor (Fernández Oliva, 2011)

El anhelo

Como dijimos al principio, fueron muchas más familias las que partieron de Santisteban y los pueblos de la comarca de El Condado. Mirando al azar páginas de los libros de registro donde figuran las familias citadas, vemos más grupos de Santisteban, de Castellar, de Chiclana de Segura... pero también de Villacarrillo, Úbeda, Jódar y numerosos pueblos de Jaén.

Ignoramos si permanecieron en Brasil, si volvieron desengañados —como fue el caso de Fernando Salido y su esposa Luisa Armijo—, o si finalmente buscaron otro destino como Argentina.

Lo ignoramos casi todo sobre estos paisanos, que por la vida mísera y sin esperanza que nuestra tierra les daba, escogieron probar suerte lejos de ella, pensando que en un tiempo volverían con ahorros y posibles. Emigrantes que fueron casi olvidados por sus pueblos, su patria y sus gobernantes. Ellos, sin embargo, jamás se olvidaron de su



tierra. Y se encargaron de transmitírselo a sus hijos y nietos con una pasión tan desbordante que fijaron en ellos una querencia más que asombrosa por ese lugar que jamás habían pisado. Un lugar cada vez más lejano para los que un día partieron, según se esfumaban las esperanzas de volver. Pero, paradójicamente, un lugar familiar y cercano para sus hijos y nietos. Un lugar que ellos han sentido como propio, grabado en su imaginario con el fuego de la nostalgia de sus ascendientes. Un lugar que conocían casi como si hubieran vivido allí, y al que se sentían vinculados por un legado sagrado.

Juliana Olid nombraba y anhelaba la calle de la Higuera como si realmente la hubiera visto alguna vez, y con ese anhelo dejó este mundo. Trini Fernández vivió soñando con Santisteban y sus tradiciones, teniendo finalmente la dicha de volver y vivir un tiempo en su amado pueblo.

Que hoy sepamos de ellos mediante este trabajo se lo tenemos que agradecer a Olga Pérez Olid, con su vitalidad desbordante y sus arraigados afectos, heredados de su madre Juliana. Y también a nuestra querida y recordada Trinidad Fernández.

Ellas han mantenido viva la llama del anhelo por la tierra de sus abuelos. Que nunca se apague esa llama en el corazón de sus hijos. Santisteban no debe olvidarlos.



Referencias

- Agencia de emigración clandestina. (16 de agosto de 1913). *La Correspondencia de España*, pág. 2. Recuperado el 20 de octubre de 2020, de [http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0000669079&page=3&search=Lucas+Imossi&lang=es%20\(LUCAS%20IMOSI\)](http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0000669079&page=3&search=Lucas+Imossi&lang=es%20(LUCAS%20IMOSI))
- Álbum Vistas de São Paulo*. (circa 1900). Recuperado el 20 de octubre de 2020, de Arquivo Publico do Estado de São Paulo: http://www.arquivoestado.sp.gov.br/site/acervo/repositorio_digital/vistas_sp
- Alegre, S. (2014). "O café dá para tudo". A participação das elites cafeeiras no negócio de atração e transporte de imigrantes. *Anais do XXII Encontro Estadual de História da ANPUH-SP*. Santos. Recuperado el 20 de octubre de 2020, de http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/29/1405480593_ARQUIVO_Ocafedaparatudo.Aparticipacaodaselitescafeeirasnonegociodeatracaoetransportedeimigrantes.SilviaAlegre.pdf
- anto-roma-ca. (n.d.). *ebay*. Recuperado el 2020 de octubre de 20, de Paquebot Italie de la SGTM: <https://www.befr.ebay.be/itm/PAQUEBOT-ITALIE-DE-LA-SGTM/184367945876>
- Anuncio rutas SGTM. (19 de septiembre de 1913). *Diario Español*, pág. 6. Recuperado el 20 de octubre de 2020, de <http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=217867&pagfis=996>
- (1933). *Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores (AMAE)*, l. R721, e. 49.
- Arquivo Público do Estado de São Paulo. (s.f.). Livro de matrícula 10A da Hospedaria 1913. Recuperado el 20 de octubre de 2020, de http://www.inci.org.br/acervodigital/upload/livros/pdfs/L10A_076.pdf
- Arquivo Público do Estado de São Paulo. (s.f.). Livro de matrícula 9A da Hospedaria 1913 (pág 162).
- Ayuntamiento de Santisteban del Puerto. (1913). Libro de sesiones 1913-1915. Sesión 20 de agosto de 1913. Santisteban del Puerto, Jaén.
- Azcárate Luxán, B., & Rodríguez Hernández, J. (2019). *Pasajeros de tercera clase* (2ª ed.). Madrid: Subdirección General de Información Administrativa y Publicaciones. Recuperado el 20 de octubre de 2020, de https://emigracion.xunta.gal/files/publicacions/2020/04/pasajeros_de_tercera_clase_la_odisea_migratoria_transatlantica_a_traves_de_las_memorias_de_viaje_de_los_inspectores_de_emigracion.pdf
- Bailly-Baillièrre, C. (Ed.). (1911). *Anuario del comercio, de la industria, de la magistratura y de la administración*. Madrid. Recuperado el 20 de octubre de 2020, de <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0005389257&page=2739>



- Boletín Oficial de la Provincia de Jaén. (12 de febrero de 1914). Estadística del movimiento natural de población - Mes de octubre - año 1913. pág. 2.
- Bouis, A. (1907). *Le livre d'or de Marseille, de son commerce et de ses industries...* Marseille: Typographie & Lithographie Ant. Ged. Recuperado el 20 de octubre de 2020, de <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k57446715.textelimage>
- Carreras, A., & Tafunell, X. (. (2005). *Estadísticas Históricas de España Siglos XIX-XX. Vol. 1. (2ª Ed.)*. Madrid: Fundación BBVA. Recuperado el 20 de octubre de 2020, de https://www.fbbva.es/wp-content/uploads/2017/05/dat/DE_2006_estadisticas_historicas.pdf
- CEDEX. (2013). *Catálogo y Publicación sobre Sequías Históricas - Anexo I*. Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas. Recuperado el 20 de octubre de 2020, de https://www.miteco.gob.es/images/es/anexo1-fichas-eventos-sequia_tcm30-436652.pdf
- Censo de la población de España. (1910). *INEBase Fondo Histórico*. Recuperado el 20 de 10 de 2020, de Censo de la población de España - Tomo IV. Clasificación de los habitantes por su profesión - Jaén: <https://www.ine.es/inebaseweb/treeNavigation.do?tn=81065&tns=81072#81072>
- Censo de la población de España. (1910). *INEBase Fondo Histórico*. Recuperado el 20 de 10 de 2020, de Censo de la población de España - Tomo I Resultados definitivos. Detalle por provincias - Jaén: <https://www.ine.es/inebaseweb/treeNavigation.do?tn=79778&tns=79784#79784>
- Consejo Superior de Emigración (Ed.). (1916). *La Emigración española transoceánica. Memoria de los años 1911/1915*. Recuperado el 20 de octubre de 2020, de <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0059477575&search=&lang=es&page=119>
- Contreras Pérez, F. (1996). El río revuelto de la emigración:: el papel de las agencias gibraltareñas a principios de siglo. *Almoraima*(Nº 16), 63-73. Recuperado el 20 de octubre de 2020, de <http://institutoecg.es/wp-content/uploads/2019/02/Almoraima16-Articulo6.pdf>
- de la Torre, E. (Ed.). (1906). *Anuario de ferrocarriles españoles*. Madrid. Recuperado el 20 de octubre de 2020, de <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0012129630&page=428>
- de la Torre, J. (5 de octubre de 1905). Se va la gente. *La Vanguardia*, pág. 9. Recuperado el 20 de octubre de 2020, de <http://hemeroteca-paginas.lavanguardia.com/LVE07/HEM/1905/10/05/LVG19051005-009.pdf>
- Domínguez Villaverde, M. (2011). *Reflejos de la Emigración. Las representaciones de la emigración española a Argentina en la prensa liberal. 1902-1923*. Madrid:



Ministerio de Trabajo e Inmigración. Subdirección General de Información Administrativa y Publicaciones. Recuperado el 20 de octubre de 2020, de http://ciudadaniaexterior.inclusion.gob.es/es/documentacion/pdf/Reflejos_de_la_emigracion.pdf

Fernández Oliva, T. (2011). *La Luna del Agua*. Recuperado el 20 de octubre de 2020, de Charlá Conmigo... Santisteban - Blog de Trinidad Fernández: <http://charlaconmigasantisteban.blogspot.com/2011/02/la-luna-del-agua.html>

Gamboa Navarro, A. (1910). *Situación de los emigrados españoles en el Brasil (Manuscrito)*. Madrid.

González Martínez, E. (2003). *La inmigración esperada: la política migratoria brasileña desde João VI hasta Getúlio Vargas*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Recuperado el 20 de octubre de 2020, de <https://books.google.es/books?id=Xa3gZKKzTVsC&pg=PA167&lpg=PA167&dq=Antunes+Do+Santos+%26+Cia+inmigrantes+a+brasil&source=bl&ots=04sqTuSX7F&sig=ACfU3U2N-5oGra4k9HadVJhOJhRfOyuiFg&hl=es&sa=X&ved=2ahUKEwIqjOvf-a7nAhXN8eAKHQDiBt8Q6AEwAXoECAkQAQ#v=snippet&q=A>

Klaumann Cánovas, M. (2005). *Hambre de Tierra - Inmigrantes espanhóis na cafeicultura paulista 1880 - 1930*. Lazuli.

Klein, H. (1996). *La inmigración española en Brasil (siglos XIX y XX)*. Colombes, Asturias: Archivo de Indianos. Recuperado el 20 de octubre de 2020, de https://www.academia.edu/4381145/La_inmigraci%C3%B3n_espa%C3%B1ola_en_Brasil_Libro_versi%C3%B3n_m%C3%A1s_completa_

La Emigración Española. (30 de septiembre de 1923). La Emigración española nº 18. Madrid. Recuperado el 20 de octubre de 2020, de <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0003063417&search=&lang=es&page=12>

Levy, M. (1974). O papel da migração internacional na evolução da população brasileira (1872 a 1972). *Revista de Saúde Pública*, 49-90. Recuperado el 20 de octubre de 2020, de <https://www.scielo.br/pdf/rsp/v8s0/03.pdf>

Ley de colonización de 30 de agosto de 1907. (8 de septiembre de 1907). *Gaceta de Madrid*, 252. Recuperado el 20 de octubre de 2020, de <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1907/356/A01085-01088.pdf>

Ley de emigración de 21 de diciembre de 1907. (22 de diciembre de 1907). *Gaceta de Madrid*, 356. Recuperado el 20 de octubre de 2020, de <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1907/356/A01085-01088.pdf>

Línea Bobadilla-Algeciras. (s.f.). Recuperado el 20 de octubre de 2020, de https://es.wikipedia.org/wiki/L%C3%ADnea_Bobadilla-Algeciras



Los buques negreros y el embarque de españoles por el Puerto de Gibraltar. (26 de abril de 1921). *Diario Español*, pág. 1. Recuperado el 20 de octubre de 2020, de http://memoria.bn.br/pdf/217867/per217867_1921_04431.pdf

Lucas Imossi - Agencia de Vapores. (8 de febrero de 1916). *El Campo de Gibraltar - Diario Liberal Independiente*, pág. 3. Recuperado el 20 de octubre de 20, de http://www.bibliotecavirtualdeandalucia.es/catalogo/i18n/catalogo_imagenes/imagen_id.cmd?idImagen=4794953

Mercado Pérez, J. (2015). Panorama laboral en Santisteban del Puerto a principios del S. XX. *La RAÍZ(IV)*. Recuperado el 20 de octubre de 2020, de <https://drive.google.com/file/d/0Bz7BLrO0GeYyd2Z1SWNENXpHWjA/view>

Mey, C., & Martínez. (s.f.). *Historia y Arqueología Marítima*. Recuperado el 20 de octubre de 2020, de Líneas de buques de pasajeros desde europa a Sud América. Société Générale de Transports Maritimes a Vapeur-Francesa: <https://www.histarmar.com.ar/LineasPaxaSA/35-SGTM.htm>

Museu da Imigração do Estado de São Paulo. (s.f.). Recuperado el 20 de octubre de 2020, de Wikipedia: https://pt.wikipedia.org/wiki/Museu_da_Imigra%C3%A7%C3%A3o_do_Estado_de_S%C3%A3o_Paulo

National Diet Library - 100 anos de Imigracion Japonesa no Brasil. (circa 1909). Recuperado el 20 de octubre de 2020, de Dormitório da Hospedaria dos Imigrantes em São Paulo: https://www.ndl.go.jp/brasil/pt/s2/s2_2.html#k2_2_1

Nº topografico MI_ICO_AMP_019_001_002_001 - Desembarque de imigrantes na estação ferroviária da Hospedaria de Imigrantes São Paulo, 1908. (1908). Recuperado el 20 de octubre de 2020, de Museu da Imigração do Estado de São Paulo: http://www.inci.org.br/acervodigital/fotografias.php?pesq=1&tema=&local=&Ano_ini=&descricao=&palavra_chave=&topografico=MI_ICO_AMP_019_001_002_001&Reset2=Pesquisar

Nº topografico MI_ICO_AMP_019_001_003_001 Imigrantes no pateo interno da hospedaria 1910. (1910). Recuperado el 20 de octubre de 2020, de Museu da Imigração do Estado de São Paulo: http://www.inci.org.br/acervodigital/fotografias.php?pesq=1&tema=&local=&Ano_ini=&descricao=&palavra_chave=&topografico=MI_ICO_AMP_019_001_003_001&Reset2=Pesquisar

Olid Egea, A. (2001). *Memoria de una larga lucha*. Madrid: Compañía Literaria.

Paniagua Mazorra, A. (1992). *Repercusiones sociodemográficas de la política de colonización durante el siglo XIX y primer tercio del siglo XX*. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación Secretaría General Técnica. Recuperado el 20



de octubre de 2020, de

https://www.miteco.gob.es/ministerio/pags/Biblioteca/fondo/pdf/17350_all.pdf

Pasajes gratuitos al Estado de San Pablo. (s.f.). Recuperado el 2020 de octubre de 2020, de Biblioteca Virtual de Andalucía:
http://www.bibliotecavirtualdeandalucia.es/catalogo/es/consulta/resultados_busqueda.cmd?id=140247&posicion=1&forma=ficha

Pérez Murillo, M. (2012). *Testimonios de un siglo de migraciones a Brasil.* Sevilla: Padilla Libros Editores & Libreros.

Prunet, O. (5 de marzo de 2018). *ImageShack.* (H. Grimaud, Fils, et Cie, Ed.)
Recuperado el 2020 de octubre de 20, de Ricordo di Viaggio - Espagne - Vapor Francese della Società Général T.M.: <https://imageshack.com/i/pozOBsqKj>

Real decreto de 25 de agosto de 1910 prohibiendo emigración con billete gratuito a Brasil. (31 de agosto de 1910). *Gaceta de Madrid*, 243. Recuperado el 20 de octubre de 2020, de <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1910/243/A00694-00695.pdf>

Real decreto de 5 de enero de 1912 autorizando emigración subsidiada a Brasil. (4 de febrero de 1912). *Gaceta de Madrid*, 35. Recuperado el 20 de octubre de 2020, de <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1912/035/A00355-00356.pdf>

Redondo Carrero, E., & González Martínez, E. (2019). La prensa étnica de São Paulo y la acción gubernamental ante los abusos a inmigrantes españoles en los inicios del siglo XX. *Revista Internacional de Historia de la Comunicación*(12), 244-265. doi:<http://dx.doi.org/10.12795/RiHC.2019.i12.12>

Salido López, P. (2018). Santisteban en el corazón de los emigrantes - cien años de añoranza. *Pascuamayo 2018*, 38. Recuperado el 20 de octubre de 2020, de <https://www.santisteban.eu/2018/05/16/programa-de-fiestas-pascuamayo-2018/>

Sallé Alonso, M. A. (2009). *La emigración española en América: historias y lecciones para el futuro.* Fundación Directa. Recuperado el 20 de octubre de 2020, de http://www.fundaciondirecta.org/Documentos/memoria_espanola_def.pdf

São Paulo minha cidade. (2011). Recuperado el 20 de octubre de 2020, de Memorial do imigrante - a outra face:
<http://www.saopaulominhacidade.com.br/historia/ver/5719/Memorial%2Bdo%2Bimigrante%2B-%2Ba%2Boutra%2Bface>

T.H. Wendt. (1907). *Desembarque de imigrantes no Porto de Santos, 1907.* Memorial do Imigrante de São Paulo.



Tuñón de Lara, M. (1978). Luchas obreras y campesinas en la Andalucía del siglo XX: Jaén (1917-1920), Sevilla (1930-1932). Madrid: Siglo veintiuno de España editores S.A.

Union of American Republics. (1914). Bulletin of Pan American Union., 38, pág. 609. Washington D.C. Recuperado el 20 de octubre de 2020, de https://books.google.es/books?id=C2AqAQAAMAAJ&pg=PA609&lpg=PA609&dq=1913+ANTUNES+DOS+SANTOS&source=bl&ots=fDeEgdviSW&sig=ACfU3U1JaOauk7ozB_YqE0psSGcjBmzDg&hl=es&sa=X&ved=2ahUKEwjko7fj-K7nAhWj3OAKHaWuBLMQ6AEwBXoECAkQAQ#v=onepage&q=ANTUNES%20DOS%20SANTOS&f

Vapores correo franceses. Consignatario hijo de Ricardo Jiménez. (3 de agosto de 1912). *La Independencia*, pág. 3. Recuperado el 20 de octubre de 2020, de https://prensahistorica.mcu.es/es/catalogo_imagenes/grupo.do?path=2136880&presentacion=pagina&posicion=3®istrardownload=0

Zamorano Blanco, V. (2010). De agentes del progreso a elementos del desorden: inmigrantes españoles y exclusión social en Río de Janeiro (1880-1930). Salamanca: Universidad de Salamanca. Recuperado el 20 de octubre de 2020, de http://gredos.usal.es/jspui/bitstream/10366/76592/1/DHMMC_Zamorano_Blanco_VD_De_agentes_del_progreso.pdf

