

LA AGRIDULCE EMIGRACIÓN ANDALUZA A HAWÁI

The Bittersweet Story of Andalusian Migration to Hawaii

Miguel Alba Trujillo

Universidad de Málaga (España)

En el siguiente artículo se relata la desconocida diáspora que, principalmente a causa de la grave crisis que arrastraba la caña de azúcar a finales del siglo XIX y principios del XX, llevó a ocho mil españoles a emigrar a las plantaciones de caña de las islas Hawái.

El relato incide en la primera recluta de trabajadores llevada a cabo en Andalucía (1907) y en la odisea en que se convirtió la travesía por mar del *Heliópolis*, el buque elegido para su traslado a Honolulu.

Las promesas incumplidas y el trato vejatorio sufrido en las plantaciones dieron lugar a un nuevo éxodo a California, lugar que posteriormente describirían como similar a su «amada Andalucía».

Un relato que pone en valor el esfuerzo y sacrificio de estos miles de españoles que sus nietos y biznietos hoy comienzan a conocer y a valorar.

This article relates the unknown diaspora which forced eight thousand Spanish people to migrate to the cane plantations of Hawaii Islands because of the acute crisis of the sugar cane since the end of the nineteenth century to the beginning of the twentieth century.

The story focuses on the first recruitment of workers carried out in Andalusia (1907) and the odyssey that became the sea crossing of the *Heliopolis*, the ship chosen for transfer to Honolulu.

Broken promises and mistreatment suffered in the plantations caused a new exodus to California, a place that they would later describe as similar to their "beloved Andalusia".

A tale that underlines the effort and sacrifice of these thousands of Spanish people and that is now starting to be known and valued by their grandsons and great grandsons.

Palabras clave

Caña de azúcar, Hawái, *Heliópolis*, plantaciones, emigrantes, españoles

Keywords

Sugar cane, Hawaii, *Heliopolis*, plantations, migrants, Spaniards

Este artículo es una sinopsis del libro «SS Heliópolis». *La primera emigración de andaluces a Hawái (1907)*, trabajo de investigación que da a conocer las causas que motivaron la emigración de miles de españoles a las islas Hawái, la odisea en la que se convirtió el viaje y las razones que determinaron un nuevo éxodo a California. La mayoría de los que partieron rumbo al archipiélago pertenecían a la clase conocida como artesana o trabajadora y por ello fueron tratados como parte de la carga.

Desde principios del siglo XX, España, y más concretamente Andalucía, venía padeciendo una falta de lluvias que había arruinado las cosechas y había afectado de manera significativa a las provincias de Málaga, Granada y Almería. El cultivo de la caña de azúcar, uno de los principales motores económicos de la región, se vio seriamente afectado, circunstancia que agravó la seria crisis que venía arrastrando el sector desde finales del siglo XIX.



Rafael Campos Marfil (Vélez-Málaga). Emigró en el Heliópolis y fue uno de los pocos españoles que hicieron fortuna en Hawái. Cuando murió, fue reconocido por la prensa hawaiana como «el decano de los lecheros de Hawái». (Imagen cedida por la familia Campos).

Para colmo de males, el invierno de 1906 fue inusualmente frío en la costa tropical andaluza, con temperaturas de $-5\text{ }^{\circ}\text{C}$ a $-6\text{ }^{\circ}\text{C}$ a pie de playa. La gramínea no maduró y sufrió una importante merma, lo que, junto al desplome del precio del azúcar, dejó los marjales sin recolectar. La complicada situación laboral asfixiaba al agricultor de la zafra y lo volvía presa fácil de los *ganchos*¹, comisionistas

¹ *Gancho*: comisionista de las casas consignatarias que visitaba pueblos y lugares muy apartados, donde la necesidad era manifiesta y el éxito de la recluta estaba asegurado.

de dudosa reputación que, con falsas promesas, lo persuadían para marchar a la emigración. Estos peculiares personajes solían ser hombres de mediana edad «con sombrero hongo, chaqueta entallada, pantalones acampanados, cuellos y puños de goma, gruesa cadena y dedos llenos de sortijas» (Alba, 2016).

Un claro ejemplo del desasosiego que causaba al campesino el trance de emigrar aparece reseñado en los primeros renglones de los estatutos fundacionales de la sociedad obrera de agricultores La Nueva Vida (1910) de Benagalbón (Málaga), que exponen de manera espontánea y categórica el problema del exilio forzoso. Parte del articulado dice: «Entre la clase obrera somos los agricultores los más necesitados de la fuerza que proporciona la unión, pues por nuestra ignorancia y medios atrasados de producción en nuestro país, somos los que menos podemos seguir en la tierra en que vivimos, como lo prueba el gran contingente que damos a la emigración, para ir a ser explotados en otros territorios, estando en el nuestro inculcas la mayor parte de las tierras laborables [sic]» (Alba, 2007).

En Andalucía existió un tenebroso personaje que tuvo una significativa importancia a la hora de sopesar la decisión de emigrar y que fue conocido con el nombre de *cacique*. Esta figura ostentaba diferentes grados de autoridad, según su posición en el escalafón caciquil. El de menor categoría, el caciquillo de pueblo, dependía de otro de mayor rango –diputado o senador– e indudable poder económico que garantizaba a su acólito el pucherazo electoral y la elección como alcalde. Esta corruptela otorgaba al primero, casi a perpetuidad, el gobierno municipal y un desmedido enriquecimiento, circunstancia que aseguraba la hegemonía política y lucrativa de la comarca a su mentor. Esta deriva opresora propició la aparición de una oligarquía local a la sombra de estos caciques, formada por estómagos agradecidos que controlaban los puestos clave de la administración local.

El incumplimiento de las directrices caciquiles era razón, más que suficiente, para que el *sedicioso* fuese invitado a emigrar a tierras lejanas. Para datar esta realidad, se transcribe lo ocurrido en 1911 a un vecino de Canillas de Aceituno (Málaga) si no cumplía con la obligación de votar en las elecciones municipales al cacique local. «El alcalde, José Marín Pardo, en vísperas de las elecciones de marzo, llegó a la casa de José Alarcón Calderón y, no estando este, dejó dicho a su mujer que le advirtiera que le diese el voto y que, de no hacerlo, que apañara para embarcar» (Alba, 2016).

Conocidas algunas de las causas por las que numerosas personas se vieron obligadas a emigrar, comienza una historia que ha permanecido poco



Matrimonio formado por Matías Salado Segura y Ana Anaya Gómez, de Benagalbón (Málaga). Emigraron en el Heliópolis junto a sus siete hijos. Natividad, de dos meses de edad, murió durante la travesía. (La imagen se encuentra en el Museo de Artes Populares de Benagalbón, en Málaga).

documentada y que relata la primera emigración de más de 2.000 andaluces a las islas Hawái, de los 8.000 españoles que, en siete buques, cruzaron dos océanos para trabajar a más de 20.000 km de sus pueblos de origen.

El *Victoria* fue el primer vapor y partió desde Vigo (1899) con 250 españoles, la mayoría de origen gallego; le siguieron el *Heliópolis* —el segundo en partir y primero en transportar andaluces—, el *Orteric* (1911), el *Willesden* (1911), el *Harpalión* (1912), el *Willesden* en un segundo viaje (1913) y el *Ascot* (1913). Los dos primeros salieron de puertos españoles, los demás desde Gibraltar. El pasaje del *Heliópolis* y el *Ascot* estaba formado íntegramente por españoles; el resto, por lusos e hispanos.

A finales de 1906 llegó a Gibraltar Mr. Raymond Brown, inspector jefe de emigración del gobierno hawaiano, para iniciar una campaña publicitaria con el objetivo de reclutar agricultores andaluces y llevarlos a las plantaciones de Hawái. La agencia consignataria elegida por Brown fue Jaime Lucas Imosi & Sons, con sedes en Gibraltar y en San

Roque. «Imosi era el apellido de una rica familia de la burguesía mercantil gibraltareña desde el siglo XIX. Luis Imosi fue cónsul de Perú y de la República Argentina en Gibraltar» (Alba, 2016). La consignataria de los Imosi fue una de las que mayor número de emigrantes envió a las Américas. La empresa gibraltareña subcontrató otra consignataria malagueña regentada por Antonio Crovetto, antiguo cónsul de Italia en Málaga, para las labores de captación, cuyo director era Carlos Crovetto. Estas agencias, por lo general, estaban regentadas por diplomáticos que, gracias a su actividad profesional, gozaban de múltiples contactos e influencias relacionadas con su estatus social; ese contexto les permitía acceder al lucrativo negocio del tráfico de *carne humana*, como lo tildaba la prensa.

Desde la colonia británica se emitieron miles de folletos que las agencias consignatarias, realizando labores de contratación, distribuyeron por pueblos y apartadas pedanías, con la decisiva colaboración de los agentes o ganchos. La campaña no se limitó a la región andaluza y la difusión llegó a pueblos de León, Zamora, Salamanca, Madrid, Alicante, Cáceres e incluso Menorca, como certifica la lista de embarque.

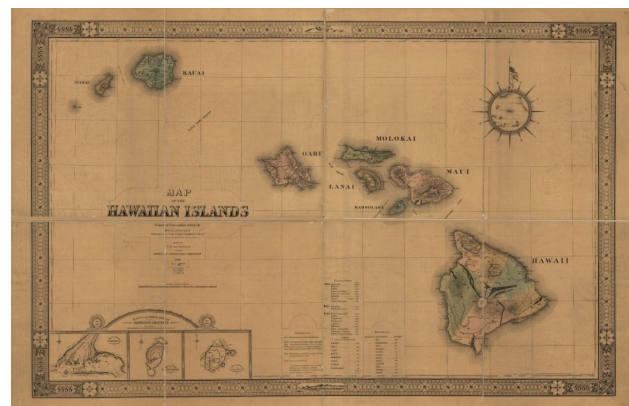
El impreso ofertaba pasaje gratuito para el matrimonio y trabajo en Hawái si el marido no sobrepasaba los cuarenta y cinco años de edad ni la esposa los cuarenta. Esta llamada tuvo una rápida respuesta. Además, en el pasquín aparecían una descripción idílica de las islas y unas magníficas condiciones laborales que incluían casa, un acre de terreno, asistencia médica y colegio, todo gratuito. La promesa más atractiva era el sueldo, que sobrepasaba los veinte dólares de plata. En las puertas de ayuntamientos, oficinas de correos, colmados alimenticios y fondas de multitud de pueblos aparecía colocado el panfleto anunciador. Los ganchos fueron los encargados de visitar los lugares de difícil acceso, escenarios que, al depender la vida de sus moradores de los rigores del campo, auguraban una buena recluta.



Francisco García Aparicio, Felicia López y el primer hijo nacido en Hawái, Anthony. Ambos navegaron en el Heliópolis. (Imagen cedida por María Victoria Martín López).

El principio de la historia

Los chinos fueron los que construyeron el primer ingenio en la isla de Lanai (1802), donde trabajaron nativos (kanakas²); además, plantaron arroz en los parches de taro³, prueba que dio excelentes resultados. Con la llegada de los foráneos, también irrumpieron enfermedades hasta esos momentos desconocidas en las islas que causaron una enorme mortandad entre los aborígenes. Una de las epidemias con mayor efecto nocivo sobre la población indígena fue la lepra, «desconocida hasta 1848, introducida por los chinos [...], y es probable que la expedición del capitán Cook llevara allí la sífilis»⁴.



Mapa de Hawái de 1876. (Biblioteca del Congreso de Estados Unidos. Giles, H.).

EMIGRACION CON PASAJE GRATUITO AL ESTADO DE HAWAI,
(ESTADOS-UNIDOS DE AMERICA)
Descripción de las Islas Hawái, según el célebre viajero M. C. de Varigny

CONDICIONES QUE DEBEN REUNIR LOS EMIGRANTES

Documentos que necesitan presentar las familias que desean emigrar

DESCONFIAR DE LOS INTERMEDIARIOS
Para mayores detalles y presentación de documentos:
DON CARLOS CROVETTO, Encargado del Departamento de Revisión
CALLE DE RIOS ROSAS (antes Cañón) núm. 3.-Málaga

Panfleto anunciador distribuido por los ganchos en pueblos y pedanías. (Museo de Artes Populares de Benagalbón, en Málaga).

Este hecho fue la causa de la progresiva pérdida de mano de obra indígena y generó la necesidad de buscar trabajadores, en un principio en recónditas islas del Pacífico y la India, pero posteriormente serían chinos y japoneses quienes compararon los puestos de trabajo en las plantaciones.

² Kanaka: nativo de ascendencia hawaiana o polinesia.

³ Parche de taro: terreno muy húmedo donde se planta el taro, cuyas raíces son utilizada para hacer poi, alimento básico del hawaiano.

⁴ Alba Trujillo, Miguel. *La odisea del «Orteric»* (próxima edición).

En la segunda década del siglo XIX se realizan los primeros intentos de hacer productivas las plantaciones de caña de azúcar en Hawái. A partir de 1835 se comienza a mercantilizar el cultivo de esta gramínea.

A raíz de la anexión del archipiélago hawaiano a Estados Unidos (1898), hay un cambio significativo en el prototipo racial del futuro emigrante y los rusos, los portugueses y los españoles serían los preferidos. Para fiscalizar y controlar la llegada de foráneos, se crea en 1905 el Consejo o Junta de Inmigración de Hawái (The Immigration Boards of Hawaii; IBH). Antes de la anexión ya existía una junta de similares características tutelada por los principales plantadores de las islas, pero había quedado inactiva tras la anexión.

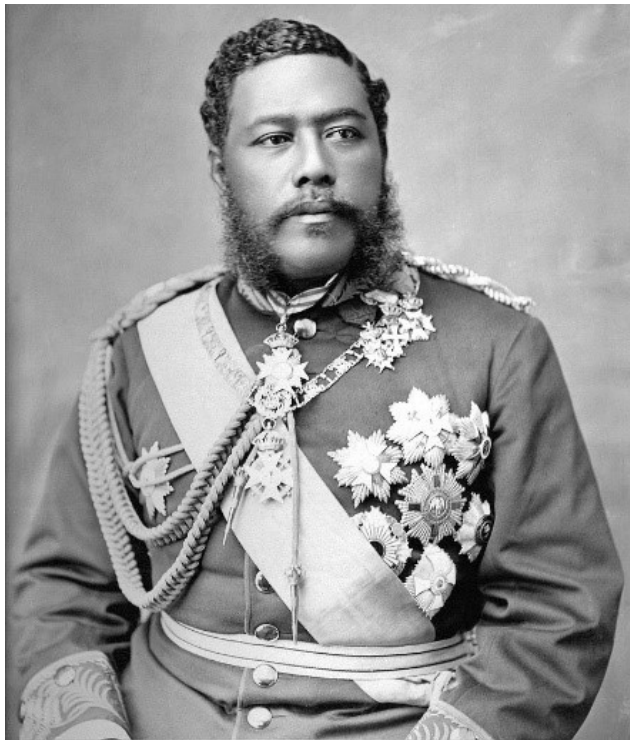
El nuevo consejo, a diferencia de su antecesor, era controlado por el gobierno. La continua llegada de asiáticos era vista por la administración norteamericana como una seria amenaza, el *Yellow Peril* («peligro amarillo»), y aún más tras la victoria en la contienda armada contra Rusia (1906), que equilibraba los poderes en el Pacífico y consolidaba al país nipón como nueva potencia imperialista en el escenario mundial. Una de las consecuencias derivadas del final de esta guerra fue el importante número de japoneses que llegaron a Hawái, con una preocupante salvedad: «Muchos de ellos eran veteranos de la guerra contra Rusia. La mayor parte vagan por las calles de Honolulu sin tratar de buscar trabajo, lo cual no ha dejado de levantar sospechas» (Alba, 2016).

Madeira y Azores

Un importante paso para garantizar la llegada de mano de obra extranjera a las islas lo lleva a cabo, en 1881, el rey David Laamea Kamanakapuu Mahinulani Naloiaehuokalani Lumialani Kalakaua, más conocido como Kalakaua I. El monarca emprende un largo viaje para estrechar lazos políticos y comer-

ciales con las grandes potencias mundiales. Uno de sus principales cometidos era dar a conocer el floreciente comercio de la caña de azúcar y la necesidad de importar mano de obra para las plantaciones.

El monarca llega a Madrid procedente de París el día 17 de agosto de 1881 y se hospeda en el Palacio Real. De allí se traslada a El Escorial, donde admira los extraordinarios tapices y visita la tumba de Felipe II.



Kalakaua I. (Archivo estatal de Hawái. Call n.º PPWD14-4.018. James J. Willians).

Como el rey Alfonso XII se encontraba de viaje por las provincias del noroeste español, no pudo recibirlo personalmente y fue atendido protocolariamente por el gobernador civil de Madrid y por Sagasta, presidente del gobierno español, quien disculpó la ausencia del rey y le entregó el collar de la Real Orden de Isabel la Católica. Esa misma tarde, Kalakaua I partía rumbo a Lisboa.

A Portugal le prestaría especial atención, debido a que el primer contingente de lusos enviado a Hawái desde Funchal (1878) había dado un extraordinario resultado. Los maderienses y azoríes no solo eran buenos trabajadores, sino que además conectaron rápidamente con la sociedad isleña. La prensa hawaiana se hacía eco de la buena acogida que tuvo el monarca en el país vecino. El diario *The Pacific Commercial Advertiser* refería: «La visita real a Portugal fue un gran éxito en todos los aspectos. La emigración desde Madeira y Azores se facilita-

rá tanto como sea posible y se ha anunciado que 300 familias navegarán pronto rumbo a Honolulu» (Alba, 2016).

La influencia y el peso que la comunidad portuguesa tuvo en el archipiélago se refleja en la rápida fundación de dos sociedades de beneficencia: «La más antigua fue San Antonio Beneficent Society y, posteriormente, Sociedade Lusitana Beneficente de Hawaii» (Alba, 2016). Incluso el ukelele, instrumento de cuatro cuerdas, proviene del *cavaquinho* portugués, introducido en Hawái por emigrantes maderienses llegados en el barco *Ravenscrag* a finales del siglo XIX (en 1879).

Tras el golpe de Estado y el derrocamiento de la monarquía hawaiana (1893), se instaura una república proamericana formada por los miembros de las principales familias de plantadores, que eran descendientes directos de los misioneros protestantes que, desde Boston (Nueva Inglaterra), habían llegado a la isla en 1820. Este grupo de magnates patrocinó la fundación de un partido político llamado Missionary Party, que se convirtió en la fuerza política más influyente de las islas y era poco partidaria de las mezcolanzas étnicas. La alta sociedad hawaiana, de corte anglosajón, prefería inmigrantes blancos, de ahí la predilección por el trabajador portugués, que era reconocido por su laboriosidad y aceptado por sus creencias religiosas; nada que ver con los ritos de las tribus polinesias ni con costumbres de los asiáticos.

Uno de los primeros asuntos tratados por la recién fundada IBH fue buscar financiación para poder llevar cabo la recluta en Europa. La Asociación de Plantadores de Azúcar de Hawái (Hawaiian Sugar Planters Association; HSPA)⁵ daba el visto bueno para patrocinar el proyecto.

La IBH era responsable de encontrar la persona idónea que se responsabilizaría de llevar a buen fin la importante labor de reclutar emigrantes en Europa. El elegido fue el inspector jefe de aduanas de Hawái, el norteamericano Eduardo R. Stackable, al que se le asignó como ayudante a Edward Abbott Fraser.

El 7 de mayo de 1906 ambos parten de Honolulu con dirección a la costa californiana. Desde San Francisco se dirigen a Washington, donde se

⁵ La Asociación de Plantadores de Azúcar de Hawái (HSPA) se funda en marzo de 1882 con el nombre de Planters Labor and Supply Company. Esto sucede en la reunión anual de plantadores, quienes deciden dar un nuevo e importante impulso al grupo. Para poder acometer nuevos retos, se necesitaba consolidar una potente asociación de plantadores que defendiera sus intereses. En 1895 la asociación vuelve a cambiar de nombre y a partir de entonces se llamaría Hawaiian Sugar Planters Association (HSPA), cuyo primer presidente fue F. M. Swanzy. Entre sus nuevos retos se encontraba potenciar la industria del azúcar con el apoyo de una estación experimental y un laboratorio.

entrevistan con altos cargos de la administración norteamericana y reciben cartas y credenciales diplomáticas. Cruzan el país de oeste a este y a finales de junio Stackable y Fraser parten de Nueva York rumbo a Boston y embarcan en el vapor *Canopic*, que los lleva a la isla de San Miguel, en las Azores.

El agente y su ayudante ubican el cuartel general en la capital de la región, Ponta Delgada, y allí centran las labores de reclutamiento.

En la primera captación se contabilizaron un total de 1.324 individuos en la isla de Faial (Azores) y Funchal (Madeira) que embarcaron en el vapor inglés *Suveric*. Se pensaba realizar otro envío de similares características, pero el plan quedó suspendido tras unos serios incidentes que tuvieron como protagonista al capitán del *Suveric*. El mal trato que brindó a los primeros embarcados motivó la intervención de la policía, que advirtió al oficial que sería detenido si continuaba con esa conducta violenta. Tras el altercado, el vapor abandonó el puerto de forma súbita y muchos de los que habían bajado para protestar perdieron sus pertenencias. Los afectados se dirigieron a la oficina del agente reclutador y, rodeándola, le pidieron una indemnización. La protesta fue degenerando en una violenta algarada y la policía tuvo que intervenir para proteger a los funcionarios americanos.

El momento no era el idóneo para llevar a cabo una segunda recluta, porque los ánimos estaban bastante alterados. El agente viaja al norte de Italia, conocedor de las preferencias del presidente Theodore Roosevelt por los trabajadores italianos —según le había comunicado Frank S. Sargent, comisionado norteamericano de asuntos de emigración—. La razón principal para visitar exclusivamente el norte de Italia —y no el sur— se puede deducir tras leer un artículo aparecido en el diario *Hawaiian Gazette* de 1890 que enumeraba una serie de diferencias específicas entre los italianos según fuesen de una región u otra. «Los emigrantes del norte de Italia, a excepción de las provincias de Padua, Treviso y Rovigo, casi siempre tienen dinero suficiente para su viaje; a menudo bastante para su regreso; y algunos llevan una cantidad adicional para un caso de emergencia. Quien no ha visto de cerca el estado de los obreros en el sur Italia no puede tener ni idea de la miseria que les obliga a abandonar su tierra natal. En ninguna parte he visto tantos vagabundos como en el sur de Italia» (Alba, 2016).

Los agentes reclutadores en España

La España de finales del siglo XIX y primeros del XX se desangraba por los cuatro costados. La crisis del hambre, los problemas económicos ocasionados por la crisis industrial y la depreciación de la mo-

neda tenían asfixiado al país. A estos graves inconvenientes se les unían otros no menos significativos que estaban encastrados desde tiempos inmemoriales en la sociedad española. El exacerbado clericalismo, la falta casi total de instrucción, la cuestión agraria y la corrompida vida municipal formaban un complicado puzzle que impedía el progreso de la nación, con especial incidencia en el mundo rural.

El fracaso de la vía italiana y el conocimiento de las necesidades perentorias de multitud de agricultores dedicados a la caña de azúcar determinaron la llegada de los agentes americanos a España. El temor al rechazo del gobierno español era palpable y la principal razón para que esta captación hubiese quedado como tercera opción: la administración norteamericana recelaba del éxito de la misión debido a la reciente guerra de Cuba.

Desde Italia, vía París, el agente llega a Madrid y, en contra de lo esperado, las autoridades españolas dan el visto bueno para que se pueda realizar la recluta. Mientras esto ocurría, Fraser se había desplazado a Málaga para estudiar sobre el terreno las posibilidades de llevar a cabo su labor. Stackable realiza una rápida visita a Londres para finiquitar el pago del *Suveric*, que ya había llegado a Honolulu, y volver a contactar con las navieras para contratar un nuevo barco para el siguiente envío.

El día 6 de febrero cierra el contrato con la consignataria Alliance; en primera instancia, se acuerda la salida del vapor entre los días 15 y 28 de febrero de 1907. Un carguero de reciente construcción, de nombre *Heliópolis*, sería el elegido para transportar a los emigrantes desde Málaga a Honolulu.

Días después, el agente llega a la capital andaluza para comprobar las buenas noticias que su ayudante le había teleografiado. En pocos días se había rebasado, con creces, la cifra de mil alistados, que en principio se daba como excelente.

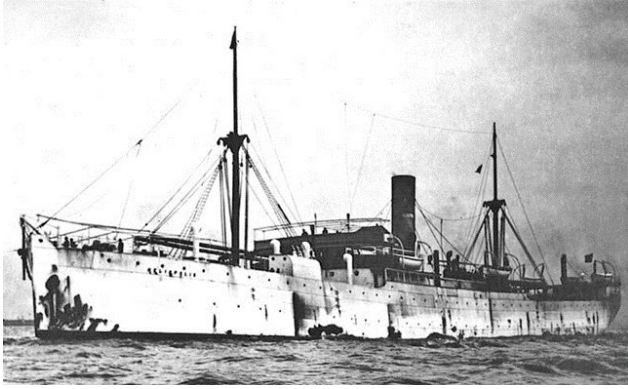
El vapor ‘Heliópolis’

El *Heliópolis* era un buque de carga construido en 1906 por D. & W. Henderson & Co. en Glasgow (Escocia). Su primer propietario fue Alliance S. S. Co. Ltd.-Harris & Dixon Ltd. (Londres). Sus bodegas eran enormes espacios diáfanos, acondicionados para almacenar grandes cantidades de carga.

En el momento de su contratación se encontraba en el río Támesis en labores de descarga y se le dio la orden de dirigirse al puerto de Cardiff (en Gales) para adecuar sus bodegas al inusual cargamento que llevaría a Hawái.

El formidable habitáculo fue remodelado para que sirviera de dormitorio, salón y zona de esparcimiento a los emigrantes. Las literas, colocadas en forma de U, y una mesa eran la *habitación* reservada

para cada familia. El lugar era muy reducido y de nula privacidad, por lo que durante el tiempo que duró el viaje las mujeres se vieron obligadas a colocar mantas alrededor de las literas y esperar a la noche para buscar un poco de intimidad, lo que fue muy difícil conseguir.



El vapor Heliópolis. (Imagen autorizada por Caledonian Maritime Research Trust).

Tras finalizar los arreglos pertinentes, el 16 de febrero el *Heliópolis* pone rumbo a Málaga. Un trágico suceso trastoca los planes: el día 18, cuando atravesaba el canal de Bristol, colisiona con otro vapor británico, el *Orianda*, y en el accidente perece el capitán de dicho barco y resultan heridos trece tripulantes. Este percance motiva que el carguero tenga que volver al puerto de salida para su reparación. El infortunio tiene una primera y grave consecuencia: el retraso de su llegada agrava el perjuicio y alarga la incertidumbre de quienes lo esperaban en Málaga en unas condiciones deplorables. Hubo familias que vivieron semanas y hasta meses bajo el techo de los almacenes de carga del puerto, entre bultos, inmundicias y ratas. Los que aún conservaban algo de dinero alquilaron, a veces entre varias familias, locales donde guarecerse de las frías y húmedas noches de invierno.



Expectación en el muelle de Guadiaro horas antes de partir el Heliópolis. (Nuevo Mundo, Madrid, 14 de marzo de 1907. Hemeroteca Digital BNE).

Los alrededores y los soportales de las casas del centro de Málaga, al llegar la tarde, comenzaban a abarrotarse de personas que buscaban refugio para dormir. La enorme afluencia de necesitados congregaba en los alrededores a un buen número de policías y guardias civiles.

A mediodía del 7 de marzo de 1907 hace su entrada en el puerto de Málaga el vapor inglés y queda fondeado, en punta, en el muelle Conde de Guadalhorce (en la actualidad, muelle 2).

Una vez atracado, comienza una vertiginosa actividad a su alrededor. Se descarga arroz, harina y patatas; se cargan calabazas, tomates, acelgas, habas, ajos, etcétera. Para la manutención de los emigrantes, se cargan naranjas, higos y pasas, además de seis mil arrobas de vino de la casa Jiménez y Lamothé. Un equipo sanitario comienza a realizar un escrupuloso reconocimiento a los emigrantes en presencia del agente Fraser. Uno a uno son auscultados, medidos, pesados y tallados. Los que padecían alguna enfermedad contagiosa, como la tiña, infecciones oculares, sarna o defectos físicos, eran excluidos. Los más de tres mil bultos de equipajes son desinfectados antes de ser izados al barco.

La confusión reinante y el trasiego de personas que suben y bajan ocasionan momentos de tensión. Una madre corría de un lado a otro del muelle gritando el nombre de su hija, que fue encontrada en el interior del vapor. Otra mujer a la que no se le permitió el embarque, presa de la desesperación, comenzó a implorar a los que estaban a punto de subir al barco que se llevaran a su hija recién nacida, mientras maldecía y gritaba que no podía mantenerla.

Estalla el escándalo

Eran las dos de la tarde del segundo día de la llegada del vapor; comenzaron a circular por el centro de Málaga rumores que vaticinaban que algo grave había ocurrido en el *Heliópolis*. Se comentaba que habían fallecido varios niños en su interior debido al hacinamiento y las malas condiciones higiénicas en las que se encontraba el barco. Los rumores parecían tener visos de realidad, pues desde el puerto se podía ver a un importante número de emigrantes bajando por la escalerilla del barco para volver al muelle en las barcazas que poco antes los habían transportado al navío. No hubo fallecidos, como se murmuraba, pero sí una secuencia de sucesos que originó la indignación de los recién embarcados. La tripulación, de origen chino, presentaba un estado higiénico lamentable y era imposible la comunicación oral con ellos. La primera cena consistió en una mezcla de arroz hervido con patatas, poca agua y, en vez de pan, unas galletas que no se podían comer por su dureza. El estado de desesperación lle-

gó al límite cuando en la mañana del día 9 el café se les sirvió con agua de mar.

Los que abandonaron el navío intentaron convencer a los que aún se encontraban en el muelle de que renunciaran a subir a bordo. La primera medida tomada por los desembarcados fue dirigirse a la casa de Antonio Crovetto Damonte, antiguo cónsul de Italia en Málaga y propietario de la agencia que les había contratado. El diplomático se excusó argumentando que su misión había finalizado al llegar el barco a puerto.



Momento en que los emigrantes abandonan el Heliópolis. (Nuevo Mundo, Madrid, 14 de marzo de 1907).

Al encontrarse abandonados a su suerte, optaron por marchar al Gobierno Civil a presentar la oportuna denuncia. Una representación de los afectados pasó a entrevistarse con el gobernador. Tras la reunión, este se comprometió a tomar las medidas oportunas para solucionar el problema.

Las circunstancias en las que se desarrollan los acontecimientos van teniendo eco en la prensa nacional, lo que se convierte en duras críticas a la pasividad del gobierno en la toma de decisiones para solucionar el problema. Esto obliga al Ministerio de Gobernación a tomar cartas en el asunto. Su titular, Juan de la Cierva, pide urgentemente al gobernador civil de Málaga informes sobre lo ocurrido. En el telegrama enviado por el ministro, se le ordena que proceda a adoptar las medidas oportunas para comprobar las denuncias.

La primera disposición tomada por el mandatario fue convocar al cónsul de Inglaterra para informarle de lo ocurrido; este eludió responsabilidades alegando que, aunque el barco enarbolara la bandera inglesa, había sido contratado

por los norteamericanos. En vista de lo acontecido, también es llamado a consulta el cónsul de Estados Unidos.

Como ninguno de los diplomáticos daba una solución al problema, convocó una reunión de urgencia en la aduana a la que asistieron el director de sanidad marítima, un teniente de navío en representación del comandante de marina, un teniente de la guardia civil y el consignatario del buque. La primera medida fue prohibir la salida del vapor hasta que no fuera inspeccionado por las autoridades españolas. Para ello, se presentaron en el muelle el jefe de la policía, varios inspectores y veinticinco guardias civiles, que subieron al *Heliópolis* al mando del oficial que horas antes había participado en la reunión en el Gobierno Civil.

La Benemérita inspeccionó la nave en busca de polizones y comprobó la documentación de los embarcados. Al percatarse del caos que había ocasionado la distribución del espacio que debía ocupar cada familia, los agentes comenzaron a repartir números para identificarlas y asignar a cada una un sitio concreto; curiosamente, ese mismo dígito serviría como identificativo personal y aval para comprar en los economatos de las plantaciones. Según los diarios hawaianos, un funcionario del gobierno, durante la travesía, fotografió a cada familia con el número identificativo que le había asignado la guardia civil y posteriormente envió esas fotos a la sede de la HSPA en Honolulu.

Se contaron los embarcados y eran 2.100 individuos, de los 3.800 que se habían inscrito en la lista de embarque; se estimaba que unos 1.700 no habían subido o habrían abandonado el *Heliópolis*. Algunos de los que habían renunciado fueron convencidos para regresar al barco, pero no llegaron a 300 los que retornaron.

La documentación de embarque

Un buen número de los que se disponían a emigrar no tenían toda la documentación exigida para poder salir del país; era necesario presentar el certificado de nacimiento, de matrimonio, de buena conducta, certificado médico, un comprobante de no tener deudas pendientes, certificado de legitimidad de los hijos, estar libre del servicio militar y, además, el visto bueno del cura y del alcalde del pueblo de origen.

El casi inexistente control oficial había ocasionado la aparición de un buen número de agencias clandestinas de contratación y un sinfín de oscuros comisionistas que, con malas artes y engaños, tenían como única misión sacar a los pobres emigrantes los pocos cuartos de los que disponían.

Esto propició un mercado negro y un lustroso negocio a ganchos y agencias que, una vez satisfecho el pago, arreglaban de manera poco clara la falta de cualquier documento. Para conseguir el visado, se falsificaban certificaciones de matrimonio, de viudedad, de nacimiento, etcétera. Un número de embarcados, imposible de cuantificar, viajaron a Hawái con *los papeles arreglados* e incluso con suplantación de identidad. Este oscuro trasiego administrativo originó que las familias quedaran a merced de esta banda de corruptos. El suceso ocurrido en Priego de Córdoba puede servir de ejemplo: «La guardia civil registró la casa de Catalina Ávalos Arjona, de setenta y cuatro años, viuda y dueña de una taberna. El resultado fue encontrar 66 cartas dirigidas a esta por la agencia de embarque de Juan Carrara y J. L. Lucas e Hijos, de Gibraltar, y 17 certificados de buena conducta, otros de nacimiento y de defunción, expedidos a nombre de vecinos de Priego. La dueña de la taberna ha sido puesta a disposición del Juzgado con la documentación que se le ocupó, por considerar la casa que habitaba como Agencia clandestina de emigración» (Alba, 2016).

La salida y el viaje

Una vez concluidas las labores de carga de los equipajes, a mediodía del día 10, el navío soltó amarras y abandonó lentamente el puerto de Málaga con 2.246 emigrantes, según cifras oficiales, rumbo a Honolulu.

Les esperaba un largo trayecto –más de 13.000 millas marinas–, con una sola escala en Punta Arenas. Una buena parte de los pasajeros jamás había visto el mar ni barco alguno y mucho menos de esas dimensiones. Tras los primeros días de navegación, los mareos y descomposiciones comenzaron a hacer estragos. La mayoría de las mujeres eran jóvenes, muchas de ellas embarazadas, lo que complicaba aún más las penalidades propias del viaje. El continuo vaivén del barco tenía como consecuencia que buena parte de los aquejados pasasen la mayor parte del tiempo acostados y con las escotillas cerradas, lo que evitaba la entrada de agua... y de aire fresco. El hacinamiento y los efluvios producidos por los vómitos unidos a la falta de ventilación convirtieron las bodegas en cloacas que desprendían un hedor irrespirable. El serrín mezclado con alquitrán serviría para tapar las deposiciones que aparecían en los lugares más oscuros del vapor, cuyas emanaciones apestaban. Las grandes latas de conservas vacías fueron utilizadas como improvisadas letrinas. Los que se encontraban sanos preferían quedarse en cubierta a pesar del frío o el excesivo calor; solo se veían

obligados a guarecerse en sus compartimentos los días de mala mar.

A las dos semanas de haber zarpado, los bidones que contenían el agua potable comenzaron a corromperse y se restringió el suministro. Las labores de limpieza del barco comenzaron a disminuir y la higiene personal prácticamente era nula, lo que suponía un inmejorable caldo de cultivo para enfermedades como el sarampión o la varicela. Los días iban pasando y el personal se iba habituando a la rutina diaria. Los hombres se reunían para jugar a las cartas, tocar la guitarra y cantar; las mujeres cuidaban de los pequeños y solían coser juntas y tender la ropa en cubierta. Los niños correteaban por los estrechos pasillos y subían y bajaban por las empinadas escalerillas. Uno de los fallecidos durante el trayecto fue un menor que se cayó por una escotilla mal cerrada.

Las zonas cercanas a la cocina solían estar concurridas por jóvenes que esperaban la distracción de algunos de los cocineros para agenciarse algo de comida extra para su familia.

La legalidad e ilegalidad de los emigrantes

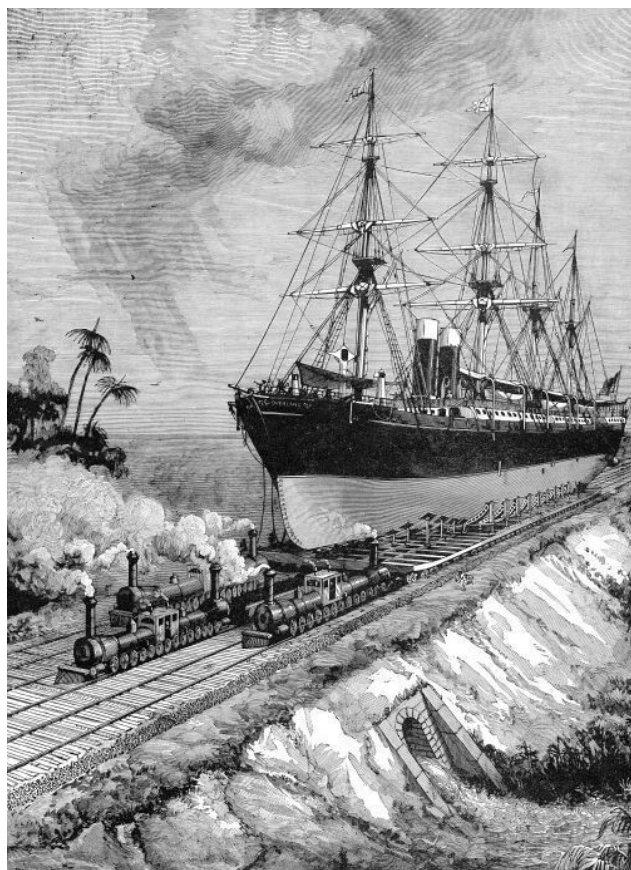
Una nueva ley de emigración era refrendada por el fiscal general de Estados Unidos, Charles Bonaparte, cuando los emigrantes andaluces se disponían a salir de Málaga. Entre otras medidas, la que más sorprendió a las administraciones hawaianas fue la prohibición de la contratación subsidiada. Su fugaz entrada en vigor había cogido de imprevisto a la IBH y a la HSPA, que habían realizado una fuerte inversión para reclutar agricultores de países del sur de Europa. La inminente llegada de los emigrantes del *Heliópolis* y el patrocinio de una nueva recluta que ya se encontraba en marcha habían supuesto un considerable desembolso. Esta ley se implantaba para intentar resolver el problema de la numerosa emigración japonesa que, vía Hawái, llegaba continuamente a California y estaba generando graves problemas raciales en la costa oeste. Los inmigrantes japoneses sobrepasaban los 60.000 en San Francisco.

Si la disposición se aplicaba en Hawái, no solo se iba a perder lo ya invertido, sino que alguien tendría que hacer frente al pago de los costes del viaje de ida y vuelta del buque. Lo que la IBH y la HSPA planteaban al gobierno norteamericano era quién iba a asumir esos costes.

Las presiones de los influyentes plantadores tuvieron una rápida respuesta. En pocas horas, Bonaparte resolvió que la nueva ley no se aplicaría en Hawái. Los emigrantes del *Heliópolis* habían pasado de ser emigrantes legales a ilegales y nuevamente a legales.

El istmo de Tehuantepec

La asociación de plantadores, junto con la IBH, había estudiado las diferentes rutas que facilitarían la llegada de emigrantes a Hawái. Se consideraba que la más idónea sería pasar por el istmo de Tehuantepec. Para ello se contaba con la inauguración del ferrocarril transoceánico nacional de Tehuantepec, que uniría el puerto de Coatzacoalcos, situado en el golfo de México –en la costa atlántica–, y el puerto de Salinas Cruz –en la costa del Pacífico–. Este quedó inaugurado el 22 de enero de 1907.



Dibujo del proyecto inicial del paso de los barcos por el istmo de Tehuantepec. El buque sería izado a las vías por unas potentes grúas que lo sacarían del puerto. Posteriormente, sería remolcado por varias locomotoras a través de los 310 km que separan el puerto de Coatzacoalcos y el de Salina Cruz. Este proyecto no se llevó a cabo por su enorme coste económico. (Catskill Archive – The interoceanic ship railway).

Atravesar el istmo era esencial para el transporte de la caña de azúcar hawaiana y para el tránsito de emigrantes. Suponía acortar los tiempos de los desplazamientos y con ello el abaratamiento del transporte.

Los vapores de las compañías norteamericanas tardaban una media de sesenta y cinco días en trasladar la mercancía desde Hawái hasta los puertos

del Atlántico, pues tenían que cruzar por el estrecho de Magallanes. La apertura de la ruta ferroviaria de Tehuantepec proporcionaba un ahorro medio de unos veintiocho días de viaje.

La posibilidad de que el *Heliópolis* atravesara el estrecho de Magallanes quedaba como último recurso, debido a los riesgos que aquellas aguas ofrecían para la navegación.

Cuando esta nueva vía de comunicación queda abierta, conseguir la autorización para atravesarlo se convierte en una cuestión prioritaria para el agente reclutador. Su petición fue desestimada de manera categórica, lo que quedó argumentado en el informe encargado al jefe de los servicios médicos de la isla de Cuarentena, quien había sido enviado expresamente a la zona para analizar las condiciones sanitarias en las que se encontraban ambos puertos mexicanos.

El dossier entregado por el doctor a la IBH detallaba que el puerto de Salinas Cruz no estaba expuesto al contagio de enfermedades, porque su situación natural, el clima y el punto de embarque lo hacían seguro. Sin embargo, en el de Coatzacoalcos, situado en el océano Atlántico, el trasiego de personas de muy diferentes nacionalidades era continuo y lo desaconsejaba por la alta probabilidad de que se produjeran contagios.

La decisión final de prohibir el paso por el istmo se tomó cuando se supo que, según el informe del galeno, el trayecto era conocido por los nativos como *la ruta del mosquito*, debido a la proliferación del insecto portador del virus de la fiebre amarilla. Las autoridades hawaianas estaban muy sensibilizadas con el problema de los contagios, de ahí que todos los inmigrantes llegados a Hawái pasaran por la estación de Cuarentena.

Punta Arenas

La negativa dada a Stackable de cruzar por el istmo obligaba a la expedición a navegar hacia la costa sur de Chile. Estos momentos serían los más delicados de la travesía, porque tenían que poner rumbo hacia las complicadas aguas del estrecho de Magallanes. Los temporales del Pacífico suroriental se dejaban sentir en el interior del estrecho; las corrientes, el intenso oleaje y los chubascos de agua o nieve impedían ver los faros y la costa. La angustia comenzaba a dejar huella en los pasajeros y aún quedaba por franquear el trayecto más angosto.

La llegada a Punta Arenas, única escala antes de acabar en Hawái, tuvo lugar el lunes 1 de abril de 1907. Stackable envió un telegrama a la dirección de la IBH que confirmaba la llegada y que se había repartido jabón y toallas entre las familias emi-

grantes. El telegrama finalizaba: *Immigrants good health* («Los emigrantes gozan de buena salud»). Las dificultades y sufrimientos padecidos por los embarcados se plasmaban en un corto y deprimente telegrama publicado por el diario genovés *Il Sécolo* que fue reproducido por el periódico malagueño *La Unión Mercantil*. En él se notificaba la llegada del *Heliópolis*, «que conduce a los emigrantes andaluces, quienes han sufrido a bordo martirios sin cuento, nutriéndose de alimentos en mal estado y de agua corrompida» (Alba, 2016). Una vez en el puerto chileno, los emigrantes serían testigos de varios sucesos desconcertantes. El barco atracó a las afueras del muelle, por lo que las labores de aprovisionamiento, víveres y agua se realizaron mediante barcas. Desde las bodegas del barco inglés, bajo la mirada atónita de los pasajeros, se comenzaron a descargar grandes cantidades de bacalao podrido y lleno de gusanos. Una extraña visita tuvo lugar a la caída de la noche: un grupo de personas se aproximaron al barco en pequeños botes y, en perfecto español, se dirigieron a los que desde las barandillas del buque los observaban. De viva voz, les incitaban a que abandonasen la embarcación, comunicándoles que había abundante trabajo en Chile y tierra para todos. Uno de los testigos relató el momento: «Nos dijeron que en el lugar al que íbamos la gente hablaba como los perros cuando ladran». Además, los amedrentaron contándoles que en Hawái trataban a los recién llegados como esclavos. Un número no cuantificado de emigrantes abandonaron el barco por una escalerilla de cuerda y los más atrevidos llegaron a nado a tierra firme. Algunos desistieron del intento ante la negativa de sus mujeres a descender por tan complicado medio. Posteriormente, hubo quien aseguró que había recibido cartas de algunos de los huidos en las que afirmaban que se habían convertido en ricos terratenientes en Chile.

Poco después de reanudar el viaje, llegarían los momentos de mayor dificultad de la travesía, cuando el *Heliópolis* alcanzaba el cabo Galante y enfilaba hacia al océano Pacífico por el cabo Pilar. Las enormes y puntiagudas rocas hacían temer al capitán por las hélices y el casco del navío.

La complicada navegación y la adversa meteorología obligaron a cerrar las escotillas durante un largo período de tiempo, lo que originó que los contagios se multiplicaran, principalmente entre los recién nacidos y los niños de corta edad. El numeroso grupo que permanecía en cubierta fue obligado a refugiarse en las bodegas del barco, lo que agravó la situación de hacinamiento y el aire viciado de los compartimentos. El número de enfermos aumentó de forma alarmante. Durante el trayecto, murieron diecinueve personas y hubo catorce nacimientos.

La llegada a Honolulu

El viernes 26 de abril, a las 14.30 h, después de cuarenta y siete días de navegación, las sirenas del *Heliópolis* sonaban en las inmediaciones del puerto de Honolulu. Era la señal inequívoca de que el viaje había llegado a su fin. El vapor fue desviado hacia un pequeño saliente de arena, conocido con el nombre de isla de Cuarentena (Quarantine Island), hoy Sand Island. El islote, utilizado como estación transitoria, era el lugar al que se enviaba a los inmigrantes llegados al archipiélago; allí quedaban aislados hasta que pasaran el preceptivo reconocimiento médico. El lazareto era un cordón de arena rodeado de agua salada y estancada que apestaba; un gran pantano lleno de basura, incluso cuerpos de animales en descomposición. Todo estaba preparado para recibir a los pasajeros. Un nutrido grupo de funcionarios dirigidos por comisionados de la IBH y el equipo médico esperaban la llegada de los inmigrantes.

Las autoridades portuarias habían decidido bautizar, de forma temporal, la zona del muelle que iba a servir de asentamiento transitorio a los inmigrantes andaluces con el nombre de Nuevo Madrid. En la zona acordonada del muelle, comenzaron a bajar los primeros inmigrantes, cuyo aspecto ponía de manifiesto las dificultades del viaje. Iban cargados de arcones, sillas y numerosos objetos, de los que sobresalían imágenes sagradas y cruces. Algunos se agachaban y besaban el suelo y otros maldecían las condiciones del viaje; todo ello, acompañado por el murmullo de los rezos de las mujeres.

El diario *Hawaiian Star* dibujaba el perfil del recién llegado con evocaciones novelescas muy del gusto anglosajón: «Entre ellos hay villanos, hombres cuya sangre es como la bebida para el bandolero. Usan la navaja para dirimir sus disputas y necesitan la fuerza de la ley cuando se empapan en alcohol» (Alba, 2016). Para suavizar el tono de la crónica, finalizaba con estas palabras: «Son mayoría los hombres honestos, confiados, razonables, sanos, limpios, cariñosos y cuya filosofía a veces es pintoresca» (Alba, 2016).

En un principio, se barajó la posibilidad de utilizar un barco-albergue como residencia provisional para atender a las familias que contaran con algún enfermo entre sus miembros. Posteriormente, se desechó esta idea y se acordó acondicionar uno de los pabellones de la isla de Cuarentena como hospital de campaña. Se había establecido un dispositivo de urgencia con el objetivo de atender con la máxima rapidez los casos de mayor gravedad; estos serían trasladados a The Queen's Hospital, en Honolulu. Los funcionarios conducían a los que superaban el reconocimiento médico a la estación de emigración para su identificación. Pasadas las

primeras formalidades administrativas, los volvían a llevar al final del canal del muelle, la zona acotada donde vivirían hasta que fueran llevados a las plantaciones. El recinto elegido para que pernoctaran fue una enorme nave situada al final del muelle, donde unos días antes habían instalado, en hileras de tres, más de mil literas, ya que las existentes eran insuficientes para albergar a tan grueso número de personas.

Una de las principales cuestiones que debía resolver la organización era establecer la infraestructura necesaria para alimentar a tan colosal número de invitados. En la parte trasera de la estación de emigración, se instaló una gran carpa –utilizada anteriormente por el Zoo– que haría las veces de comedor. Se dividió el nutrido grupo de comensales en tres tandas. Para tal menester, se prepararon grandes cantidades de macarrones, espaguetis y judías. Se contaba con el apoyo de cuarenta asistentes para servir las mesas, más otros veinte para cuidar del equipaje y de las necesidades de hombres, mujeres y niños. El origen asiático de la servidumbre llamó poderosamente la atención de los comensales, que desconocían su existencia.



Labores de carga de la caña de azúcar. (Frank and Frances Carpenter Collection. Library of Congress).

El momento más complicado para veintiséis de los inmigrantes fue cuando se les comunicó que padecían tracoma, una enfermedad ocular contagiosa producida por el hacinamiento y la falta de higiene. Todos quedaron aislados, bajo observación. Se esperaba la evolución de los enfermos para decidir si serían devueltos a España. La prensa informaba de que estos casos de enfermedad ocular eran muy bajos en comparación con los que habían llegado en los vapores desde Japón. Unas trescientas personas, entre enfermos y familiares, quedaron en las dependencias hospitalarias de Cuarentena a la espera de recibir el alta médica.

Los representantes de las plantaciones estaban convocados por la IBH para hacerse cargo de los recién llegados y trasladarlos a las diferentes islas y plantaciones. Los terratenientes fueron seleccionando a las familias que querían contratar e iban anotando el número que portaban en su lista.

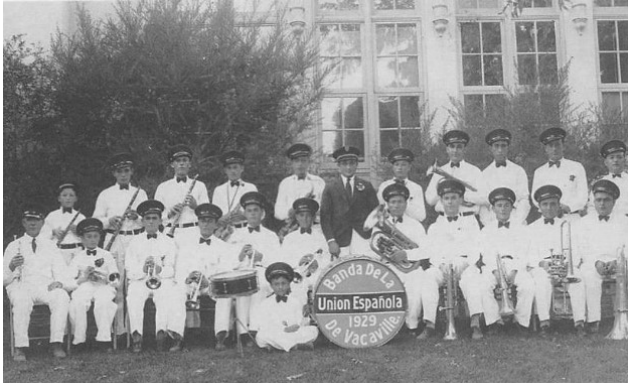
Todas las consultas o gestiones que afectaban a los emigrantes fueron realizadas a través del cónsul luso, Canavarro. España no tuvo representación diplomática hasta 1911. La prensa hawaiana daba cuenta de los oficios de los recién llegados que aparecían en el listado de embarque; la mayoría eran agricultores, aunque también se hacía referencia a un concertista de guitarra que posteriormente dio conciertos en Honolulu, gente del mundo de la tauromaquia, funcionarios de ayuntamientos, etcétera. Una vez pasados todos los controles burocráticos y médicos, los inmigrantes comenzaron a ser trasladados en pequeños barcos y distribuidos por las diferentes islas.

La vida en las plantaciones fue muy dura: el abusivo precio de las provisiones, el trato vejatorio dispensado por los *lunas* –los capataces en las plantaciones– y las promesas incumplidas de terrenos y otros parabienes originaron que más del 80 % de los 8.000 españoles llegados en siete barcos a Hawái abandonaran el archipiélago en dirección a la costa californiana.

La huida a California

El puerto de San Francisco sería el primer destino de los huidos. En poco tiempo se extendieron por todo el valle de California, los varones trabajaban en la recogida y poda de frutales y las mujeres en fábricas de conservas. Vacaville, Woodland, Winters, Santa Clara, San Leandro, etcétera, serían las ciudades en las que se concentraría el mayor número de españoles y donde comenzaron a proliferar asociaciones y clubes impregnados de ambiente español. Existieron en Hayward (condado de Alameda), el Club Español de Rockin (Roseville), el Círculo Español de Stockton (fundado por Dolores Jiménez, nacida en Maui), el Club Cervantes (para hombres) y el Isabel la Católica (para mujeres), ambos en Sunnyvale y Santa Clara, el Club Ibérico de España (Woodland) y San Leandro, otro en Winters, etcétera. Sirva de ejemplo la imagen de la banda de música del Club Español de Vacaville.

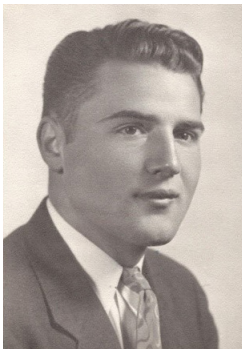
Una vez en California fueron tratados como hispanos, es decir, con el mismo desprecio que dispensaban a los mexicanos. En los años veinte del pasado siglo, había salas de cine en California que colocaban una cuerda para separar los asientos reservados a los norteamericanos; incluso los entierros de los españoles se llevaban a cabo en



Banda de música del Club Español de Vacaville. (Imagen cedida por Manuel Garrido).

lugares apartados de los cementerios, alejados del resto de las sepulturas. En los bancos no los admitían como clientes y no aceptaban su dinero. Cualquier lugar discreto de la casa era utilizado para guardar lo ahorrado. La negativa de las entidades financieras a negociar con los ahorros de los españoles tendría una importancia crucial cuando llegara la Gran Depresión del 29. Como disponían de dinero en efectivo, comenzaron a comprar tierras y casas a los arruinados americanos, lo que consolidó su despegue económico y respeto social.

En la ciudad de Fairfield, en el condado de Solano (California), una de las principales avenidas lleva el nombre de Manuel Campos Escaño como agradecimiento a su ingente labor como médico y alcalde. Manuel Campos era hijo de andaluces emigrados en el *Heliópolis*.



Izquierda: Manuel Campos Escaño. Derecha: Señalización con el nombre de Manuel Campos. (Imágenes cedidas por Steven Alonso).

A día de hoy, los descendientes de estos héroes –la tercera y cuarta generaciones– comienzan a vislumbrar el esfuerzo titánico realizado por sus ancestros para darles un futuro mejor. Muchos de ellos comienzan a viajar a España para conocer el lugar de origen de sus abuelos y bisabuelos y conocer a sus «primos» españoles.

Susan Tavares-Kenney, profesora y bibliotecaria de la Universidad de Hawái, nieta y biznieta de emigrantes andaluces que emigraron en el *Heliópolis*, recientemente ha viajado desde la isla de Maui (Hawái) a España y más concretamente a Cuevas Bajas (Málaga) para conocer a sus «primos» y cumplir con la promesa que le hizo a su abuela, nacida allí, de llevarle piedras de su pueblo a la tumba.



Susan Tavares-Kenney, en Málaga en 2018. (Imagen cedida por Susan Tavares-Kenney).



María Molero Repiso y su hija Rosario Benítez Molero, bisabuela y abuela de Susan emigradas en el *Heliópolis*. (Imagen cedida por Susan Tavares-Kenney).

Albert Marques, originalmente Márquez, profesor de español en una universidad de California, es un extraordinario guitarrista de flamenco. Su abuelo, natural de Pinos Puente (Granada), emigrado en el *Heliópolis*, transmitió la afición a su padre y este, a su vez, a Albert Marques. Todos los años visita España.



Albert Marques anuncia sus conciertos de guitarra flamenca con esta foto.

La gratitud y reconocimiento del esfuerzo realizado por estos emigrantes se reflejan en una carta que me envió Steven Alonso, originalmente Alonzo, nieto y biznieta de uno de ellos. El escrito en su parte final dice:

Mis hijos y yo tenemos una enorme deuda de gratitud con nuestros antepasados por su fortaleza, perseverancia y, sobre todo, por la sacrificada decisión tomada en 1907 de ir a trabajar a un lugar tan lejano como las islas Hawái. Gracias a ello pudieron educar a sus hijos, salir de la pobreza y ofrecer un mejor futuro a su familia. Somos lo que somos por los que vinieron antes que nosotros –su espíritu forma parte de nuestra naturaleza–, a quienes les debemos la vida y les damos las gracias por allanar el camino y llenar de oportunidades a los que vinimos después.

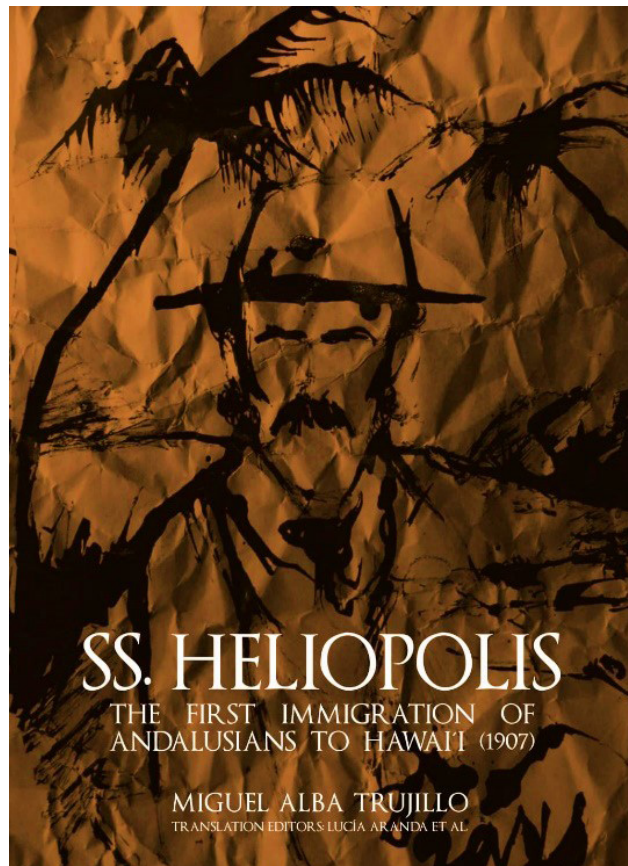
Gracias y mil gracias. (Alba, 2016).



Steven Alonso es biznieta y nieto de emigrantes del Heliópolis.

Los miles de españoles que emigraron al continente americano han colaborado de forma determinante con su denodado trabajo e ilusión en el

resurgir de Estados Unidos. Infinidad de historias perdidas en el tiempo corroboran estas palabras; algunas de ellas han sido recuperadas y pronto verán la luz..., pero eso es otra historia⁶.



Cubierta de la versión inglesa de «SS Heliópolis». La primera emigración de andaluces a Hawái (1907), obra de Miguel Alba Trujillo.

Fuentes y bibliografía

- Alba Trujillo, Miguel (2007): *Supercherías electorales en el municipio de Benagalbón (1903-1922)*. Ediciones del Genal.
- (2016): «SS Heliópolis». *La primera emigración de andaluces a Hawái (1907)*. Ediciones del Genal.

⁶La insistencia de los familiares de los emigrados a Hawái –hoy ciudadanos norteamericanos– en conocer la historia de sus antepasados ha propiciado que durante la visita realizada a Hawái para rodar parte del documental *Pasaje a Hawái (1907-1913)* –que fue estrenado en Málaga en septiembre de 2018, producido por CEDECOM y dirigido por Eterio Ortega, y se puede ver en YouTube: https://www.youtube.com/watch?v=PNWG6C_Vkdq– se contactara con la española Marta Lloret, profesora de University of Hawai'i at Mānoa (isla de Ohau), quien a su vez contactó con Lucía Aranda, profesora de traducción de dicha universidad. Esta, junto a un equipo de alumnos graduados en español, ha traducido el libro al inglés y se está estudiando su edición en Estados Unidos.