

# MULAS, BONDES Y FERROCARRIL: LAS INFRAESTRUCTURAS DE VIAJE EN EL IMPERIO. MIRADAS ALEMANAS HACIA BRASIL

RICARDA MUSSER\*

---

## RESUMO

El objetivo de este ensayo es analizar cómo los viajeros del ámbito de habla alemana describieron la infraestructura de viaje del país. Para ello se empezará por la travesía a Brasil, que en la mayoría de los casos terminaba en el puerto de Río de Janeiro. A continuación se analizarán las posibilidades que la capital brasileña ofrecía a los visitantes en cuanto a alojamiento y movilidad por la ciudad; finalmente se expondrá la información que aportaban las crónicas sobre los viajes por el interior del país.

**PALABRAS-CHAVE:** viaje; infraestructura; viajeros de habla Alemana; Brasil; siglo XIX

## ABSTRACT:

The objective of this dissertation is to analyse how travellers from German-speaking areas described this country's travel infrastructure. To this purpose, attention will be paid first to the voyage to Brazil, which in the majority of cases ended in the port of Rio de Janeiro. Afterwards it will be elaborated on the possibilities of accommodation and mobility through the city that the Brazilian capital offered to the travellers, and finally the information given by the reports on travelling in the Brazilian hinterland will be dealt with.

**KEYWORDS:** travel; infrastructure; German travelers; Brazil; 19<sup>th</sup> century.

---

*Quien recorre Europa volando en el vagón cómodo y mullido de un ferrocarril, en agradable compañía, pudiendo abrir y cerrar las ventanas a su antojo y según la temperatura; quien puede disfrutar de un fino desayuno en el limpio vestíbulo de una estación, o de un buen, si bien algo apresurado, almuerzo; quien, si no desea pasar la noche viajando, puede al anochecer tenderse plácidamente en el sofá de su acogedora habitación de hotel ante un té humeante y pocos minutos después dejarse caer sobre un lecho bien blandito para despertar a la mañana siguiente con el olor aromático del café; quien así viaja, no puede saber cómo es de extenuante un viaje por Río Grande.<sup>1</sup>*

## INTRODUCCIÓN

En el transcurso del siglo XIX, el desarrollo de las infraestructuras técnicas, como la introducción de la navegación a vapor y la creación de líneas de ferrocarril, llevó a una gran transformación en la forma de viajar. Los horarios y la unificación de la medida del tiempo hicieron que fuese notablemente más fácil planificar los viajes tanto dentro de Europa como transatlánticos, influidos estos últimos principalmente por la gran cantidad de emigrantes que abandonaban Europa rumbo a las Américas.

Asimismo, aumentó el número de viajeros que por interés científico o turístico partían a conocer el Nuevo Mundo y después relataban su experiencia. En este contexto, también el Imperio del Brasil fue con frecuencia objeto de visitas y descripciones. Para realizar un viaje afortunado a este país era de esencial importancia estar al corriente de las formas de moverse dentro de una población o entre distintas poblaciones y del modo de encontrar alojamiento, así como equiparse con todos los objetos necesarios para el viaje. En esta empresa también dependía uno por regla general de la información que pudiesen aportar quienes ya habían viajado a Brasil o de la ayuda de conocidos que viviesen en el país. La primera guía de viaje de Brasil orientada por completo al turismo se presentó en el mercado de libros alemán en 1909 como parte del *Reise-Führer von Europa nach Südamerika*.<sup>2</sup> Hasta 1914 no se publicó la primera guía con Brasil como destino exclusivo, el *Reiseführer von Europa nach*

*Brasilien*.<sup>3</sup> También esta guía daba especial prioridad a la información sobre las formas de viajar por el país:

La [...] nueva edición revisada nos acerca a Brasil, el país con las más ricas perspectivas de futuro y modernos medios de transporte terrestres y acuáticos. El objetivo principal de los horarios de las compañías de ferrocarril y navegación a vapor [...] es dar al viajero una orientación acerca de con qué frecuencia hay conexiones, cuál es su precio, cuáles las distancias y cuál la duración de los trayectos que requiere el respectivo viaje.<sup>4</sup>

El objetivo de este ensayo es analizar cómo los viajeros del ámbito de habla alemana describieron la infraestructura de viaje del país. Para ello se empezará por la travesía a Brasil, que en la mayoría de los casos terminaba en el puerto de Río de Janeiro. A continuación se analizarán las posibilidades que la capital brasileña ofrecía a los visitantes en cuanto a alojamiento y movilidad por la ciudad; finalmente se expondrá la información que aportaban las crónicas sobre los viajes por el interior del país.<sup>5</sup>

## **LA TRAVESÍA HACIA BRASIL**

En la primera mitad del siglo XIX, el viaje a Brasil solía realizarse en buques de vela. En Brema se creó la primera línea de buques de vapor en 1847; en Hamburgo, en 1850. Con la fundación de la naviera Norddeutscher Lloyd en Brema en 1857 y la introducción de buques de vapor en la línea Hamburgo-América (Hamburg-Amerika-Linie), aumentó la importancia del tráfico de vapores procedentes de Alemania. La duración de la travesía se redujo en un tercio con la navegación a vapor en comparación con la navegación a vela.

Los buques de vapor se introdujeron primero en el trayecto más corto hacia Estados Unidos, mientras que durante algún tiempo se siguieron emplearon buques de vela para las travesías hacia Sudamérica y Australia.<sup>6</sup>

La ruta de navegación elegida en la mayoría de los casos partía de Hamburgo o de Brema y llegaba a Río de Janeiro vía Madeira, islas Canarias e islas de Cabo Verde. Otra línea, empleada también con frecuencia, pasaba por los puertos holandeses e Inglaterra.

Ya en los primeros años del Imperio del Brasil el tráfico marítimo con Europa era regular e intenso. Para la travesía podían emplearse paquebotes o también barcos mercantes. Friedrich von Weech no dudaba en recomendar los primeros para la travesía por el Atlántico:

Quien [...] se lo pueda pagar, debería, si se lo permiten sus negocios, esperar siempre a que zarpe un paquebote de los que actualmente casi cada mes se hacen a la mar, en particular desde Inglaterra, en todas las direcciones del mundo; encontrará toda la seguridad y comodidad posibles, y puedo confirmar que incluso cuando se viaja a los países más lejanos se vive en estas embarcaciones mejor que en la mayoría de las regiones del continente europeo. Además hay buques comerciales equipados con muchas comodidades para los pasajeros y cuyos pilotos destacan por sus buenos [...] modales y su exhaustivo conocimiento especializado. En la mayoría de los buques mercantes la carga es naturalmente lo más importante y se tiene más consideración con un barril de queso o una bala de café que con todo el pasaje.<sup>7</sup>

La estancia a bordo de un buque de vela se prolongaba entre dos y tres meses. Los buques de vapor en funcionamiento a partir de los años cincuenta requerían mucho menos tiempo y en el transcurso del siglo XIX aumentaron en velocidad. A finales del siglo XIX, los vapores necesitaban 20-26 días para cubrir el trayecto desde Hamburgo a Río de Janeiro; desde Brema vía Amberes, unos 31 días.<sup>8</sup>

El pasaje no siempre era igual de numeroso. Ida Pfeiffer habla de siete compañeros de viaje de los cuales tres viajaban, como ella misma, en camarote<sup>9</sup> y cuatro en la entrecubierta.<sup>10</sup> Por motivos de salud, Hermann Burmeister había escogido expresamente la modalidad de viaje con el menor número de compañeros posible.<sup>11</sup> Johann Jakob von Tschudi habla de numerosos pasajeros, aunque no especifica más.<sup>12</sup>

La mayor inconveniencia para los pasajeros parece haber sido el mal del mar o mareo, en especial con tiempo tormentoso, que traía consigo otras molestias:

Así nos embistió [...] un viento considerable que causó muchas olas muy altas y persistió hasta la noche, cuando lo reemplazó una lluvia tropical que nosotros llamaríamos aguacero. Nuestra cubierta quedó de repente convertida en un lago. [...] Esta lluvia me costó una noche, puesto que cuando quise tomar posesión de mi litera me encontré la ropa de cama

completamente empapada y hube de buscar acomodo en un banco de madera.<sup>13</sup>

La mar estaba constantemente tan arbolada que comer suponía el mayor esfuerzo. Con una mano habíamos de sujetar el plato y a la vez sujetarnos nosotros mismos a la mesa, mientras con la otra a duras penas dirigíamos la comida a la boca. De noche en la litera tuve que envolverme bien usando el abrigo y la ropa como acolchamiento para proteger el cuerpo de moretones.<sup>14</sup>

Todos los viajeros valoran de forma bastante positiva las condiciones de viaje, tales como compañía, instalaciones y manutención. Las quejas se refieren sobre todo a la larga duración de la travesía y al consiguiente aburrimiento. El arribo al puerto de Río de Janeiro se describe como una de las vistas más hermosas posibles. Aunque después de echar el ancla el pasaje esperaba impaciente poder desembarcar y pisar tierra, aún había que sortear algunos escollos:

Primero tuvimos que detenernos en Santa Cruz e informar, después esperar a un oficial que recibió los pasaportes y las cartas lacradas, después al médico, que nos examinó por si traíamos la peste o la fiebre amarilla, y finalmente a otro oficial que recibió distintos paquetes y cajas, y nos señaló el fondeadero. Así se nos acabó haciendo muy tarde y finalmente el capitán fue el único en pisar tierra.<sup>15</sup>

Los controles o la expedición de pasaportes de los viajeros foráneos no parecían causar demasiadas dificultades. Aunque las normas legales preveían controles de pasaporte, los pasajeros mencionaron casos en los que este no tuvo lugar. En cualquier caso, era recomendable tramitar el pasaporte ya antes de comenzar el viaje para evitar la visita a la oficina de pasaportes brasileña:

Es necesario tramitar un pasaporte que cuesta unos 4 milréis para entrar al país y zarpar por mar desde Río de Janeiro. Esta es la única tasa directa que el visitante forastero debe abonar al Estado brasileño. [...] Yo ya había solicitado mi pasaporte ante el cónsul brasileño en Brema, lo cual le ahorra a uno la molestia de tener que ir a la oficina de pasaportes nada más llegar a Río.<sup>16</sup>

Finalmente, equipaje, maletas y cajas eran inspeccionados en la aduana. Aquí hacían bien los pasajeros en armarse de paciencia, si bien por norma general el trato y despacho a los “viajeros no sospechosos” se describe como

amable y no excesivamente estricto.<sup>17</sup> El control aduanero podía extenderse durante un día entero. Tras la inspección, los viajeros podían recoger ellos mismos su equipaje en la *alfandega* o pedir que se lo llevaran al hotel o piso.

## EN RÍO DE JANEIRO

La búsqueda de un alojamiento adecuado en la capital brasileña era uno de los primeros retos a los que se enfrentaban los visitantes extranjeros. La queja más recurrente se refería sobre todo al hecho de que no hubiese en todo Río de Janeiro ningún hotel que pudiese medirse con uno de primera clase de Europa, en concreto de Alemania. Sin embargo, al formular esta crítica queda sin tratar la cuestión de si los viajeros se hubiesen alojado en un hotel así en Alemania. Además, a su parecer Río era la única capital de Sudamérica en la que se podía constatar una carencia tan evidente de hoteles de la más alta categoría. Son objeto de crítica la limpieza y tamaño de las habitaciones, la manutención, el servicio y los precios desproporcionados. Tschudi narra su experiencia de forma así de gráfica:

Las pensiones de Río, con las cuales el forastero debe trabar conocimiento nada más llegar a la capital brasileña, no destacan ni por su comodidad ni por su elegancia. En el centro de la ciudad solo el Hôtel de l'Europe en la esquina de la Rua do Carmo con la Rua do Ouvidor tiene un cierto aire europeo. Sin embargo, las habitaciones no son más que mediocres; la comida, cocina francesa, por regla general exquisita y sin tacha; los precios, no obstante, especialmente los del vino, exorbitantes. Los demás hostales del casco antiguo apenas se corresponden con los alemanes de segunda y tercera categoría. [...] En el barrio periférico de Botafogo cerca de Largo do Cattete está el famoso Hôtel dos estrangeiros. [...] La ubicación es sana y muy agradable. En el año 1857 me alojé en este hotel durante un par de semanas y me encontré con una comida mediocre y mal servicio a precios muy elevados. Con todo, las habitaciones son más acogedoras que las del Hôtel de l'Europe. Ya la primera noche tuve que levantarme y subir mis maletas a las sillas porque las ratas empezaban a roerlas por todos lados.<sup>18</sup>

Los restaurantes y cafés de la capital no salen mucho mejor parados que los hoteles. Por lo menos Schanz señala como algo positivo el que *“ los excesos en cuanto a las propinas en hoteles y restaurantes [...] están en Brasil mucho menos extendidos*

*que en Europa*".<sup>19</sup> Según parece, en la elección del hotel no entraban en juego solo la comodidad y la calidad del servicio, sino también otras consideraciones. Koseritz, por ejemplo, se hospedó en el Hôtel Vista Alegre en el Morro Santa Theresa porque hasta su llegada no había habido en esta zona ningún caso de fiebre amarilla.<sup>20</sup> Un motivo para hospedarse en un hotel fuera de la ciudad o incluso en Petrópolis era que allí el clima era más fresco en verano, si bien a cambio había que asumir el camino a la capital.

Tratándose de estancias más largas en Río de Janeiro, algunos de los viajeros podían decidirse a alquilar un piso propio, normalmente con el servicio incluido.

Para poder visitar Río de Janeiro y sus monumentos era de gran importancia conocer bien los medios de transporte y las vías de comunicación dentro de la capital. La ciudad había invertido muy pronto en un servicio de transportes público, de forma que "*las distancias en Río no suponen ningún impedimento*".<sup>21</sup> Río de Janeiro fue la primera ciudad sudamericana que invirtió en medios de transporte sobre raíles.<sup>22</sup> En el Imperio el tranvía se convirtió en el medio de transporte más importante. Por el nombre de la Companhia Botafogo, la primera compañía de tranvías que emitió bonos a partir de 1868, los tranvías se denominaron *bondes*.<sup>23</sup> Estos tranvías eran usados por personas de distintas capas sociales, si bien a "*los pasajeros sin calzado y sin corbata no se les permite acceder a los vagones ordinarios, sino que hay vagones específicos para 'descalzos'*".<sup>24</sup> Varias veces al día circulaban también vagones portaequipajes que transportaban paquetes y maletas por ejemplo de la aduana a los hoteles. Estos modernos medios de transporte causaban una impresión general bastante positiva en los viajeros:

No creo que haya en el mundo otra ciudad en la que funcionen tantas líneas de tranvía; es realmente increíble cuántos miles y miles de personas van en *bondes* aquí. Toda la extensión de la ciudad, desde Santa Theresa y casi hasta Tijuca, a leguas de distancia, está cubierta de líneas de tranvía que van en todos los sentidos; en cualquier dirección se encuentran *bondes* que pasan cada 5 minutos, y siempre van bastante llenos. Muchas líneas circulan sin descanso toda la noche, por ejemplo la de Botafogo. Los rieles son de vía estrecha, los vagones ligeros y por lo general los arrastra solo una mula fuerte. [...] La infraestructura del ferrocarril es excelente, los rieles de la mejor calidad y los vagones ligeros y cómodos. Los conductores suelen ser amables.<sup>25</sup>

Moritz Schanz y numerosos autores después de él llegan incluso a describir la introducción de los tranvías como una "*revolución en el modo de vida de Río*"<sup>26</sup> que hizo posible una comunicación relativamente fácil entre la periferia y el centro de la ciudad. La velocidad y la seguridad con que se efectuaba el transporte en *bonde* era constantemente destacada y elogiada. Koseritz indica que el recorrido desde el Ministerio de Agricultura, situado en la *Praça do Palácio*, hasta su hotel en Santa Theresa solo le llevaba unos 45 minutos en distintos *bondes*.<sup>27</sup>

Como consecuencia del amplio uso de los *bondes*, también entre las clases sociales más altas, los viajeros veían pocos carruajes privados en las calles de la capital. Aún así, había un gran número de coches de alquiler disponibles, si bien debido al mal adoquinado de las calles y la consiguiente incomodidad estos se usaron con menos frecuencia a partir de los años sesenta.

Con anterioridad los coches de alquiler habían sido sin duda de gran importancia para la movilidad en la ciudad y hacia la periferia. En este sentido, la empresa de von Suckow parece haber desempeñado un papel central:

[Se cruzó con] muchos coches de alquiler tirados por mulas, conducidos por cocheros negros o morenos de chaqueta azul con cuello rojo y botas altas. Esta librea recuerda a la antigua librea prusiana y de hecho es de origen prusiano, ya que el comandante retirado v. Suckow, propietario de todos estos carruajes, había servido en el Regimiento de Granaderos del Emperador Francisco. Tras los años de guerra abandonó el servicio prusiano y se unió a la legión alemana en Brasil, de la cual se despidió al disolverse esta, para marcharse entonces a Río, donde estableció estos carruajes de alquiler y se hizo con el control de todo el comercio de caballos y mulas de la capital: ¡así que ni viaje al interior ni trayecto por la ciudad ni paseo a caballo sin el señor v. Suckow!<sup>28</sup>

No obstante, el alto coste que podía conllevar el alquiler de un coche a menudo disuadía a los viajeros de hacer uso de este medio de transporte. Ida Pfeiffer contaba que para realizar un breve trayecto había que pagar tanto como si se fuese a usar el coche todo el día: tanto lo uno como lo otro costaba 6 milréis.<sup>29</sup>

Como alternativa y medio de transporte público más económico estaban los llamados ómnibus, coches tirados por mulas, como más adelante los *bondes*, que circulaban regularmente y recorrían la ciudad en varias líneas. También aquí

existía ya la regla de no admitir "*esclavos ni personas sin corbata en los vagones*".<sup>30</sup> Los ómnibus contribuyeron de forma esencial a la libertad de movimientos de los visitantes forasteros por la capital brasileña. No obstante, se criticaba que a menudo los revisores retrasaban la salida hasta que los coches estaban llenos y que por ello no era infrecuente que hubiese variaciones en el horario. En cualquier caso, en el siglo XIX la mayoría de las calles de Río no estaban pensadas para soportar el creciente tráfico rodado:

Muchas de las calles más importantes son tan estrechas que, cuando dos carruajes circulan uno al lado del otro, uno de ellos invariablemente ha de ocupar la acera; por ello, para no estorbar al tráfico y para evitar desgracias, se ha adoptado la medida policial de que en determinadas calles los coches circulen siempre en una sola dirección. El sistema de calles con cruces en ángulo recto, tan popular entre españoles y portugueses y por lo tanto también empleado en la mayoría de las ciudades por ellos fundadas en Sudamérica, supone un gran inconveniente cuando las calles, como ocurre en Río de Janeiro, son muy estrechas, pues al girar en las esquinas puede haber una desviación en la trayectoria, por lo cual también es el pan de cada día que los coches choquen y se ponga en peligro a los peatones.<sup>31</sup>

Para visitar los monumentos y edificios públicos del centro de la ciudad, a menudo ni siquiera era necesario utilizar los medios de transporte. Los viajeros se refieren a paseos a través de la animada vida callejera de la ciudad y en ningún caso parecen haber tenido reparos a la hora de confundirse con la multitud de personas que llenaban las calles. Según la estimación de Schanz, la seguridad pública en Río de Janeiro no era peor que en cualquier capital europea. No obstante, recomendaba tomar "*medidas de precaución durante el tránsito nocturno de calles solitarias*". A esas horas también los cocheros y los conductores de *bondes* iban armados con revólveres. En cualquier caso, la modélica iluminación de la capital brasileña parece haber contribuido a que los viajeros se sintiesen bastante seguros también por la noche. El entusiasmo por los paseos se veía coartado más bien por las aceras estrechas, de adoquinado irregular, y los coches, que no dudaban en hacer uso de ellas, así como por la considerable suciedad de las calles.

Todo tipo de tránsito quedaba paralizado casi por completo cuando había fuertes lluvias. En dichos casos la falta de un alcantarillado era

responsable de que las calles y plazas se convirtiesen en ríos y lagos que impedían realizar paseos a pie, en coche o a caballo.

Uno de los mayores inconvenientes de Río de Janeiro es que carece por completo de desagüaderos. Cuando hay aguaceros fuertes todas las calles quedan prácticamente convertidas en ríos en los cuales no se puede poner el pie; uno tiene que dejarse llevar por negros. Normalmente se paraliza entonces todo el tráfico, las calles quedan despobladas, no se atiende ninguna invitación, en días así ni siquiera se cobran las letras de cambio.<sup>32</sup>

A este respecto no se lograron mejoras hasta el final del Imperio, cuando se empezaron a construir cloacas.<sup>33</sup> Así, también Koseritz puede describir de forma muy expresiva el estado de Río de Janeiro en tiempo lluvioso en el año 1883:

Había ido muy temprano a la ciudad [...] cuando un auténtico chaparrón cayó sobre Río. En poco tiempo empezó a correr agua por todas las calles. El temporal me sorprendió en la Rua dos Arcos, donde quería tomar el *bonde* a Plano Inclinado, pero advertí horrorizado que los tranvías ya no podían circular y enseguida me encontré yo mismo en medio de una corriente amarillenta con el agua hasta encima de las rodillas. Con esfuerzo indescriptible me abrí camino a través del raudal amarillo hasta la Rua do Passeio, donde había una caballeriza, y alquilé un carruaje. Pero cuando ya habíamos ascendido la mitad del camino desde Mont'Algre, el coche quedó atrancado, las mulas no podían seguir y tuve el placer de trepar durante media hora el Morro Santa Theresa en medio de una fuerte corriente hasta llegar por fin a mi Hôtel muerto de cansancio y chorreando.<sup>34</sup>

## **EXCURSIONES A LOS ALREDEDORES DE RÍO DE JANEIRO**

La mayoría de los viajeros no se conformaban con conocer la capital del Imperio del Brasil, sino que también hacían excursiones a los alrededores de Río de Janeiro. Eran especialmente frecuentes las visitas a Petrópolis, la residencia imperial veraniega, adonde se podía llegar sin problemas debido a la escasa distancia a Río de Janeiro y la buena conexión de transporte.

El primer trecho del viaje se recorría en barco. Antes de la apertura del tramo del ferrocarril a partir de Porto de Mauá el trayecto iba hasta Porto d'Estrella,

primero atravesando la bahía de Río, después a través de la desembocadura del Inhumerim. Ya antes de que se introdujesen los buques de vapor había en este tramo conexiones regulares varias veces al día, según relata Ida Pfeiffer. Con viento en calma se recurría a los remos. Así, las 22 millas marítimas de distancia podían recorrerse en unas 7 horas. Tras hacer noche en Porto d'Estrella se continuaba el viaje a Petrópolis en mula o en coche. Ida Pfeiffer, que tenía la intención de recolectar insectos por el camino, decidió incluso recorrer el trayecto de 7 leguas a pie con su acompañante, lo cual aparentemente no era infrecuente y tampoco se consideraba peligroso:

Las frecuentes *tropas* [...] junto con los peatones particulares que nos íbamos encontrando nos quitaron todo el miedo. [...] No llevábamos armas encima porque nos habían dicho que esta excursión no era nada peligrosa, así que no teníamos más que nuestros quitasoles para defendernos.<sup>35</sup>

Y de hecho se hizo necesario usar los quitasoles, ya que Ida Pfeiffer fue asaltada por el camino. No obstante, ella no se dejó intimidar y también hizo el camino de vuelta a pie.

Con la apertura del primer tramo del ferrocarril en Brasil el 30 de abril de 1854, el viaje a Petrópolis cambió notablemente: ahora los barcos de vapor atracaban en Porto de Mauá y las siguientes 12 millas de viaje se recorrían en tren. Desde la estación terminal Raiz da Serra hasta Petrópolis se empleaban coches tirados por mulas. De esta forma alrededor de 1860 ya solo se tardaba 4 horas en hacer todo el camino.<sup>36</sup> Más adelante también el último trecho se realizaría en tren.

Todos los pasajeros coinciden en describir el viaje en barco por la bahía de Río como agradable, seguro y con un paisaje impresionante. Sin embargo, hay división de pareceres en cuanto al ferrocarril. En opinión de Tschudi:

El ferrocarril no está bien construido, lo cual en parte puede ser culpa del terreno pantanoso por el que pasa en algunos tramos; tal vez también tenga algo que ver el hecho de que se trata del primer intento de establecer un ferrocarril en Brasil. En algunos puntos el desnivel entre ambas vías férreas es injustificadamente grande, lo cual no hace más agradable el viaje. Los vagones son pequeños, incómodos y sucios. [...] Por norma general en este tren se viaja a mucha velocidad, lo cual, teniendo en cuenta su deficiente construcción, no es muy inteligente.<sup>37</sup>

En cambio, Koseritz describe así el viaje en ferrocarril:

El tren es excelente, los rieles descansan sobre traviesas de hierro y se viaja como en una mecedora; los vagones son grandes y amplios, muy cómodos; todo es confortable y la velocidad no se suele notar estando uno acostumbrado a la marcha despaciosa de nuestro bendito tren de São Leopoldo.<sup>38</sup>

Además del propio trayecto, a Tschudi también le horrorizó el precio exigido por el billete, que ascendía a aproximadamente seis veces lo que según su experiencia se pagaría por ese trayecto en Europa.

Otras excursiones frecuentes entre los viajeros les llevaban, entre otros destinos, a Niterói y al Corcovado. También en estos casos se dispuso ya relativamente pronto de medios de transporte públicos para llegar hasta allí.

A Niterói iba un transbordador que en los años ochenta circulaba cada aproximadamente 10 minutos y tardaba 20 minutos: *"Estos bondes de mar son una excelente construcción; se trata de grandes buques de vapor según el sistema americano y son iguales por delante y por detrás de forma que pueden tomar puerto por ambos extremos"*.<sup>39</sup> Por lo general el viaje era muy seguro y ofrecía una vista fantástica de Río de Janeiro. No obstante, podía haber consecuencias desagradables en caso de fuerte marejada o si alguna tormenta sobrevenía de repente:

La [...] travesía en barco puede resultar desagradable a los más asustadizos en caso de mar gruesa, ressaca, en la bahía; pero no suele haber mar de fondo y los tifones, como el que nos sobrevino aquí con violencia tropical y de improviso el 1 de julio de 1881, son muy poco frecuentes. En aquella ocasión, no obstante, el timonel de la barca no pudo hacer nada contra el temporal y las olas; el huracán rompió todas las ventanas de cristal e inclinó por completo la nave; desviada totalmente de su rumbo, fue solo gracias a una benévola providencia que escapamos al destino de encallar en una de las rocas.<sup>40</sup>

El camino al cerro del Corcovado fue descrito como *"uno de los paseos más hermosos desde Río de Janeiro"*<sup>41</sup> y según la crónica de Ida Pfeiffer se podía hacer en tres horas y veinte minutos<sup>42</sup> hasta que también aquí se construyó un moderno medio de transporte: en 1884 se puso en funcionamiento un ferrocarril de cremallera que cubría un recorrido de 3780 metros venciendo una de las

pendientes más empinadas del mundo.<sup>43</sup> En la fase de proyección de esta empresa ya se contaba con 600 pasajeros diarios.<sup>44</sup>

## EXCURSIONES A OTRAS REGIONES DEL PAÍS

Mientras, como se ha descrito, Río de Janeiro y sus alrededores fueron dotados bastante pronto de una impresionante infraestructura que se ajustaba a las necesidades de los visitantes, los viajes a otras regiones del país siguieron siendo durante mucho tiempo una aventura que debía prepararse y perfeccionarse de forma muy individual. Eran visitados con particular frecuencia los estados federados de Minas Gerais y São Paulo, junto con el noreste del país. Por el contrario, se viajaba mucho menos a las provincias del sur. Con el objetivo de ayudar a los viajeros que les siguiesen, algunas crónicas de viaje incluyen explícitamente indicaciones acerca de la mejor forma de planear los viajes ya que, en palabras de Tschudi, solo *"de los errores se aprende y siempre es mejor aprender de los ajenos que de los propios"*.<sup>45</sup>

Los extensos consejos de conducta para planificar y realizar con éxito un viaje de Friedrich von Weech, por ejemplo, dicen así:

Aún no hace tanto tiempo que para viajar por Brasil sin echar de menos todas las comodidades indispensables para un hombre culto debía uno proveerse de un engorroso equipaje y hacer acopio de alimentos. Desde entonces, las cosas han cambiado un poco, el lujo europeo se ha abierto camino incluso a través de las selvas de Brasil y ahora, si bien seguirá añorando las ventajas de su patria, en casi todos los lugares donde los habitantes estén comunicados unos con otros el viajero encontrará albergue y el alimento propio del país. [...] No obstante, para realizar un viaje al interior sí es necesario hacer algunos preparativos dado que para seguir avanzando no hay más alternativa que servirse de un caballo o mula, puesto que es del todo imposible viajar en coche. [...] Quien quiera viajar por Brasil debe ser un jinete fuerte e intrépido. De lo contrario corre el riesgo de exponerse con frecuencia a algún peligro o de quedar en ridículo ante los nativos, que son todos excelentes jinetes. [...] Algunas personas no son capaces de viajar sin llevar consigo bultos muy numerosos y a menudo completamente innecesarios; esto puede convertirse en un extraordinario estorbo en Brasil. El viajero debería llevar tan solo un par de maletas fáciles de cargar que contengan algunas ropas, mudas, velas, café molido, té y algunos medicamentos. En lugar de un colchón o una cama de campaña, difíciles de transportar y proteger de la lluvia, recomiendo una hamaca reticular. [...] Algunos europeos

tienen la costumbre de viajar vistiendo las prendas que traen de sus países de origen, que distan mucho de ser apropiadas. Las ropas regionales son mucho más adecuadas y saludables. [...] Un par de buenas pistolas fijadas en el lugar acostumbrado de la silla de montar nunca están de más y son absolutamente necesarias en viajes largos.<sup>46</sup>

Provistos de estos consejos y otros similares se planeaban y realizaban los viajes al interior del país. Para los viajes a caballo y en mula había que contar con suficiente tiempo, ya que los caminos en mal estado no permitían recorrer más de entre cuatro y seis leguas al día. Además había que decidir si de verdad se quería emprender el viaje sin compañía, es decir, solo con un guía, o si prefería uno unirse a una de las *tropas* que atravesaban el país. Como narra von Weech, viajando de esta forma económica podía uno arreglarse con 1200 réis diarios.<sup>47</sup>

De camino entre un lugar y otro con bastante frecuencia no se podía hacer uso de ningún tipo de pensión, mucho menos de un hotel. Aquí era útil poder visitar a conocidos o al menos estar recomendado a personas concretas que pudiesen ayudar si surgían preguntas o problemas. Por lo general los viajeros europeos eran recibidos en las *fazendas* que había cerca de los caminos. Estas estancias podían aprovecharse para familiarizarse con la forma de vida en el campo y ponerse al corriente de los métodos agrícolas empleados. Pero tampoco este tipo de alojamiento estaba siempre disponible. Así, Burmeister informa a sus lectores: "*Hoy de verdad sentí una cierta desesperación y me vi en la tesitura, si esta sucesiva disminución de asentamientos continuaba aunque solo fuese en cierto grado, de tener que dormir mañana a cielo abierto*".<sup>48</sup> Tampoco el aprovisionamiento de alimentos era siempre fácil: "*En raras ocasiones se encuentran tiendas. Pretender comprar comida en una estancia es una empresa incierta ya que la gente no vende nada, solo regala; por lo tanto habría que pedir la comida, lo cual también es fatal*".<sup>49</sup>

Los viajeros que no dominaban el portugués se ayudaban de sus conocimientos de francés o también del inglés, que no obstante solo eran de esperar entre personas pertenecientes a las capas adineradas y cultas. Para no ofender a los brasileños se recomendaba también seguir las costumbres del país<sup>50</sup> y cumplir las normas de cortesía vigentes de la forma más rigurosa posible.

De los consejos de von Weech se podía deducir, casi como advertencia, que no se esperase demasiado de un viaje por el interior de Brasil y que se reflexionase con detenimiento sobre si de verdad estaba uno dispuesto a exponerse a las fatigas del viaje, ya que, como él expone:

Quien espere un gran entretenimiento podría llevarse una decepción; quien no sea naturalista, tendrá muy poco que contar sobre su largo viaje por Brasil; caminos en mal estado, bosques impenetrables, enormes pastos desnudos, haciendas alejadas unas de otras, casi siempre iguales en arquitectura y cultivo, se alternan y terminan fatigando al viajero.<sup>51</sup>

Aunque el viaje por tierra estuviese muy bien preparado, sucesos inesperados obligaban constantemente a cambiar de planes y a reaccionar con cierta flexibilidad, por ejemplo debido a vicisitudes del tiempo que dejaban la ruta prevista intransitable o a accidentes durante el viaje que obligaban a prolongar la estancia en algún lugar por convalecencia. Así, Burmeister, que se fracturó una pierna al caer de su caballo, tuvo que permanecer en reposo durante seis semanas hasta que le fue posible empezar a andar con muletas. Hubieron de pasar otros tres meses y medio antes de que pudiese siquiera pensar en continuar su viaje a caballo. Y ello pese a que había tenido la suerte de encontrar un médico en Minas Gerais que controlaba la evolución de la fractura.<sup>52</sup>

Además del desplazamiento por caminos en mal estado, en muchos casos también era posible hacer al menos una parte del viaje a través de las numerosas vías navegables que atraviesan Brasil o a lo largo de la costa. Ya en los años cincuenta muchas líneas regulares de barcos de vapor comunicaban las distintas regiones. Así, Avé-Lallemant se refiere a la empresa de buques de vapor del comerciante Ferreira, que tenía un barco que circulaba cada dos semanas entre Río de Janeiro y Desterro en Santa Catarina. Mientras se tomaba puerto en Ubatuba, São Sebastião, Santos, Jguape, Cananea, Antonina, Paranagua y São Francisco, el vapor necesitaba diez días para hacer el viaje. El trayecto era, al parecer para sorpresa de Avé Lallemant, muy agradable:

Al oír el nombre de Paraense como perteneciente al barco en el que quería hacer mi viaje a Santos, me esperé una embarcación de lo más infame, pero para mi satisfacción estaba equivocado. [...] Me encontré

con un casco que, aunque viejo, era muy sólido, y que gracias a sus amplias proporciones descansaba bien sobre el agua y maniobraba con mucha facilidad. [...] Además en la cubierta de popa había mucho [...] espacio para los pasajeros; uno podía ir y venir con bastante libertad; en breve, tenía motivos para sentirme muy satisfecho a bordo del Paraense.<sup>53</sup>

Por estas fechas ya se podía realizar el viaje entre Río de Janeiro y Río Grande de forma mucho más rápida sin paradas intermedias. Pero entonces, según señalaba Avé-Lallemant, los compañeros de viaje eran sobre todo comerciantes “*de corte tan europeo que un viajero que quiera investigar no podrá encontrar nada que estudiar en ellos*”.<sup>54</sup>

En esta época también era muy intenso el tráfico costero con el norte y el noreste del país, en particular para el transporte de productos agrícolas, pero por supuesto también para el tránsito de pasajeros.

En el interior del país solo era posible la navegación de barcos de vapor en ríos que llevasen suficiente caudal y tuviesen el calado necesario todo el año, y en cuyo curso no hubiese ningún salto de agua insuperable. Pero en caso contrario siempre se podía recurrir a medios de transporte que habían probado su eficacia durante siglos: las canoas de los indígenas. Avé-Lallemant narra un viaje así en Río Pardo:

Los indios me invitaron a subir directamente al *funil*. [...] Los indios zarparon y dirigieron la barca al tumulto de la corriente. Rápidos como flechas adelantamos las rocas como si fuésemos en ferrocarril, pasamos veloces a través del *Prejuízo* sin sufrir lo que su nombre, “perjuicio”, anuncia. Sentado, aplastado en el suelo de la canoa de solo veinte pulgadas de ancho, con el rostro a poca distancia del agua agitada y adelantando rocas a la velocidad de una bala [...] nos deslizamos realizando un trazado extremo. [...] En segundos escasos pero trepidantes bajamos volando la misma parte del río que unas horas antes habíamos tardado horas en ascender.<sup>55</sup>

Para realizar travesías más largas en los ríos brasileños también era posible alquilar barcos particulares con tripulación incluida.

Después de que la primera línea de ferrocarril se pusiese en marcha en 1854, la posibilidad de viajar por el interior del país en tren siguió aumentando permanentemente durante el siglo XIX. En 1855 se habían tendido 15 km de

vía, en 1875 eran 1801 km y en el año 1887 los trenes recorrían 8400 km a través del país.<sup>56</sup> Koseritz informa con todo detalle sobre un viaje en tren de Río de Janeiro a São Paulo que realizó en noviembre de 1883. Esta conexión existía desde 1877. El tren salía de la estación central de Río de Janeiro a las cinco de la mañana; el precio del billete para una persona en primera clase ascendía a 37\$300 réis; solo se transportaba de forma gratuita el equipaje que se pudiese colocar bajo los asientos del vagón, de lo contrario se cobraban 2\$300 réis por cada diez kilos de equipaje. Este hecho inducía a los viajeros a llevar consigo tan solo dos maletas y remitir a Santos en buque de vapor el resto del equipaje. Ya la propia estación, con su animado ajeteo, y el equipamiento del tren parecen haber impresionado notablemente a Koseritz:

El conjunto da una impresión europea. [...] El orden es ejemplar: al andén (cubierto de cristal) no pueden acceder más que los pasajeros, los funcionarios y los mozos provistos de letrero y número, que son sometidos a un riguroso control. [...] En seguida pudimos tomar asiento en nuestras cómodas mitades del compartimento (según el sistema americano los vagones tienen un amplio pasillo en el centro), de las cuales cada una tiene una pequeña mesa de pared. [...] Dado que el ferrocarril es de vía ancha, los vagones son grandes y en ellos se viaja muy a gusto.<sup>57</sup>

Después de siete horas y 266 km de viaje en ferrocarril, Koseritz llegó a la estación de Cachoeira en la que los viajeros con destino a São Paulo tenían que cambiar al tren de la *Estrada do Norte de S. Paulo*. Este segundo trecho desmerecía claramente del primero, tanto en cuanto al orden en el andén y la comodidad de los vagones como en cuanto a la conducta de los empleados. No obstante, la velocidad del viaje en tren no tenía parangón: después de solo once horas ya se habían recorrido los aproximadamente 500 km, lo cual significaba una velocidad media de 40 km/h.

## CONCLUSIONES

Con los avances tecnológicos del siglo XIX, los viajes entre Europa y Brasil se hicieron más predecibles y su organización más sencilla. Los buques de vapor que circulaban por el Atlántico de forma regular redujeron considerablemente la duración del trayecto y atraieron al Imperio a cada vez

más viajeros para estancias más o menos cortas. El destino más importante dentro del país era la capital, Río de Janeiro, junto con sus alrededores. Allí *"se vivía por completo como en Europa, la vida tampoco es más cara que en nuestras capitales"*.<sup>58</sup> La infraestructura de comunicación de la ciudad cumplía desde muy pronto todos los estándares que los viajeros de habla alemana podían esperar de una capital: había medios de transporte públicos que facilitaban la movilidad por la ciudad y que estaban todos a la altura de las posibilidades técnicas respectivas, así como numerosos hoteles, si bien estos no se valoraban positivamente en todos los aspectos. De hecho, la ciudad parecía europea hasta tal punto que Avé-Lallemant perdonaba a todos los viajeros que en sus crónicas de viaje no daban una imagen completa de la capital: por un lado ya había sido descrita muy a menudo, por el otro el parecido con una metrópolis del sur de Europa era demasiado como para poder ser realmente interesante para los lectores.<sup>59</sup> Lo mismo se podía decir sobre los destinos para excursiones cercanos a la capital.

No ocurría lo mismo con las provincias brasileñas, sobre las cuales el público europeo sabía mucho menos y cuya forma de vida estaba muy alejada de la habitual en Europa. La mezcla de aventura y exotismo que podían transmitir los viajes al interior, como por ejemplo las interminables marchas a caballo a través de zonas casi vírgenes pero llenas de peligros hasta llegar a los salvajes indios siguieron siendo durante todo el siglo XIX y también más adelante sumamente interesantes para los lectores de las crónicas de viaje, por mucho que el viaje en sí se describiese como monótono y casi sin ninguna singularidad. En el mismo período de tiempo, también los extranjeros que viajaban al interior suponían una gran novedad para los habitantes de los distintos estados: *"La aparición de un forastero ha dejado de ser algo extraordinario para la población rural de Brasil, pero sigue despertando mucha curiosidad en estas zonas"*.<sup>60</sup>

Dondequiera que hiciesen su entrada las nuevas tecnologías, aumentaba el número de viajeros que hacían uso de los nuevos barcos de vapor y líneas de ferrocarril y después plasmaban su impresión, en la mayoría de los casos positiva, acerca de la infraestructura de viaje brasileña. En la valoración del país, el tamaño y eficiencia de la red de ferrocarriles y del sistema de tranvías de la capital eran sin duda un indicador de la modernidad y orientación al futuro de Brasil.

## NOTAS

\* Ricarda Musser é doutora em História. Colaboradora no Instituto Íbero-Americano de Berlim – Alemanha. E-mail: musser@iai.spk-berlin.de

<sup>1</sup> AVÉ-LALLEMANT, Robert. *Reise durch Süd-Brasilien*. Leipzig: Brockhaus, 1859, p. 422.

<sup>2</sup> Guía de viaje de Europa a Sudamérica.

<sup>3</sup> Guía de viaje de Europa a Brasil.

<sup>4</sup> REIMERS, Heinrich Johannes. *Reise-Führer von Europa nach Brasilien*. Hamburgo: Friedrichsen, 1914.

<sup>5</sup> De la exposición se exceptúan de forma explícita las expediciones puramente científicas a territorios casi inexplorados, como la región amazónica.

<sup>6</sup> Cf. GELERG, Birgit: *Auswanderung nach Übersee. Soziale Probleme der Auswandererbeförderung in Hamburg und Bremen von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Ersten Weltkrieg*. Hamburgo: Christians, 1973, p. 48.

<sup>7</sup> WEECH, Johann Friedrich von. *Reise über England und Portugal nach Brasilien und den vereinigten Staaten des La-Plata-Stromes während den Jahren 1823 bis 1827*. München: Auer, 1831, p. 281.

<sup>8</sup> SCHANZ, Moritz. *Das heutige Brasilien. Land, Leute und wirthschaftliche Verhältnisse*. Hamburgo: Mauke. 1893, p. 1.

<sup>9</sup> Las plazas en camarote eran el doble de caras que en entrecubierta. Las primeras costaban 100, las segundas 50 dólares.

<sup>10</sup> PFEIFFER, Ida. *Eine Frauenfahrt um die Welt*. Vol. 1. Viena: Gerold. 1850, p. 6-7.

<sup>11</sup> BURMEISTER, Hermann. *Reise nach Brasilien, durch die Provinzen von Rio de Janeiro und Minas geraës*. Berlin: Reimer, 1853, p. 12.

<sup>12</sup> TSCHUDI, Johann Jakob von. *Reisen durch Südamerika*. Vol. 1. Leipzig: Brockhaus, 1866. p. 1.

<sup>13</sup> PFEIFFER, Ida. *op. cit.*, 1/1850, p. 19.

<sup>14</sup> *Idem*, p. 23.

<sup>15</sup> *Idem*, p. 28.

<sup>16</sup> BURMEISTER, Hermann. *op. cit.*, 1853, p. 517.

<sup>17</sup> SCHANZ, Moritz *op. cit.*, 1893, p. 19.

<sup>18</sup> TSCHUDI, Johann Jakob von. *op. cit.*, 1866, p. 70-71.

<sup>19</sup> SCHANZ, Moritz *op. cit.*, 1893, p. 17.

<sup>20</sup> KOSERITZ, Carl von. *Bilder aus Brasilien*. Leipzig: Friedrich, 1885, p. 26.

<sup>21</sup> SCHANZ, Moritz *op. cit.*, 1893, p. 16.

<sup>22</sup> WEID, Elisabeth von der. *O bonde como elemento de expansão urbana no Rio de Janeiro*. 2011, p. 1.

<sup>23</sup> SCHANZ, Moritz *op. cit.*, 1893, p. 35.

<sup>24</sup> *Idem*, p. 36.

<sup>25</sup> KOSERITZ, Carl von. *op. cit.*, 1885, p. 65.

<sup>26</sup> SCHANZ, Moritz *op. cit.*, 1893, p. 35.

<sup>27</sup> KOSERITZ, Carl von. *op. cit.*, 1885, p. 27).

- 28 Adalbert von Preußen (Adalberto de Prusia). *Reise seiner königlichen Hoheit des Prinzen Adalbert von Preußen nach Brasilien*. Berlín: Hasselberg, 1857, p. 233-234.
- 29 PFEIFFER, Ida. *op. cit.*, 1/1850, p. 38.
- 30 TSCHUDI, Johann Jakob von. *op.cit.*, 1/1866, p. 96.
- 31 *Idem*, p. 56.
- 32 PFEIFFER, Ida. *op. cit.*, 1/1850, p. 38.
- 33 En la capital alemana de Berlín, tras largos debates políticos, tampoco se comenzó a trabajar en el alcantarillado hasta el año 1873.
- 34 KOSERITZ, Carl von. *op. cit.*, 1885, p. 27-28.
- 35 PFEIFFER, Ida. *op. cit.*, 1/1850, p. 71.
- 36 TSCHUDI, Johann Jakob von. *op.cit.*, 1/1866, p. 199.
- 37 *Idem*, p. 197.
- 38 KOSERITZ, Carl von. *op. cit.*, 1885, p. 71.
- 39 *Idem*, p. 33.
- 40 SCHANZ, Moritz *op. cit.*, 1893, p. 37.
- 41 WEECH, *op. cit.* 2/1831, p. 115.
- 42 PFEIFFER, Ida. *op. cit.*, 1/1850, p. 65.
- 43 REIMERS, Heinrich Johannes. *op. cit.*, 1914, p. 178.
- 44 KOSERITZ, Carl von. *op. cit.*, 1885, p. 234.
- 45 TSCHUDI, Johann Jakob von. *op. cit.* 1/1866, p. 220.
- 46 WEECH, *op. cit.* 2/1831, p. 131-135.
- 47 WEECH, *op. cit.* 2/1831, p. 143.
- 48 BURMEISTER, Hermann. *op.cit.*, 1853, p. 281.
- 49 AVÉ-LALLEMANT, Robert, *op. cit.* 1/1859, p. 385.
- 50 Aquí von Weech recomendaba por ejemplo ir a misa, por lo menos los días festivos, incluso aunque no se profesase el credo católico, Cf. Weech *op. cit.* 2/1831, p. 144.
- 51 WEECH, *op. cit.* 2/1831, p. 136.
- 52 BURMEISTER, Hermann. *op. cit.*, 1853, p. 424-426.
- 53 AVÉ-LALLEMANT, Robert, *op. cit.* 1/1859, p. 381-382.
- 54 AVÉ-LALLEMANT, Robert, *op. cit.* 1/1859, p. 382.
- 55 AVÉ-LALLEMANT, Robert. *Reise durch Nord-Brasilien im Jahre 1859*. Leipzig: Brockhaus, 1860. p. 103.
- 56 Summerhill, William R. "Railroads in Imperial Brazil, 1854-1889". En: Coatsworth, John H. / Alan M. Taylor. *Latin America and the World Economy since 1800*. Cambridge: Harvard Univ. Press, 1998, p. 387.
- 57 KOSERITZ, Carl von. *op. cit.*, 1885, p. 342.
- 58 BURMEISTER, Hermann. *op.cit.*, 1853, p. 203.
- 59 AVÉ-LALLEMANT, Robert, *op. cit.* 1/1859, p. 79.
- 60 WEECH, *op. cit.* 2/1831, p. 187.