

BOLIVIA A VAPOR

Diego Villar

BOLIVIA A VAPOR

Antropología histórica
del barco cauchero (1880-1920)



Santa Cruz de la Sierra

2020

984 VILLAR, Diego

Bolivia a vapor. Antropología histórica del barco cauchero (1880-1920),
Diego Villar / Colección Ciencias Sociales e Historia N° 47, El País /
Santa Cruz de la Sierra: 2020
230p.: 21cm

DL: 8-1-3021-19
ISBN: 978-99974-19-03-3

<BOLIVIA><AMAZONÍA><ANTROPOLOGÍA HISTÓRICA>
<BARCOS><CAUCHO>

Cubierta: *Tahuamanu* artesanal (Diego Villar, 2019)

1ª edición 2020

En coedición con:



© Diego Villar
dvillar@conicet.gov.ar

© Editorial El País

Impreso: Imago Mundi Ltda.
Calle Cronenbold N° 6
Tel 3363730
Imprentaimagomundi@cotas.com.bo
Santa Cruz de la Sierra

Impreso en Bolivia - Printed in Bolivia

Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida ni en el todo ni en sus partes, ni registrada en (o transmitida por) un sistema de recuperación de información, en ninguna forma ni por ningún medio, sea mecánico, fotoquímico, electrónico, magnético, electro-óptico, por fotocopia o cualquier otro, sin el permiso previo por escrito del autor y de las editoriales.

Las civilizaciones sin barcos son como niños cuyos padres no tienen una cama grande sobre la cual jugar; sus sueños se secan, el espionaje reemplaza a la aventura y la fealdad horrible de la policía, a la belleza soleada de los corsarios.

Michel Foucault

Índice

Introducción. Barcos negros y ruedas de fuego	13
Capítulo 1. Argonautas del río oriental	27
Rafael Paz se ahoga	27
Tetralogía del remo	30
Enemigo del hombre	33
Fiebre salvaje	40
El factor humano	46
Máquinas de remar	51
País de remadores	56
Capítulo 2. El vapor y el caucho	63
La última escena de Fitzcarraldo	63
El coronel no tiene quien lo financie	66
Nicolás, el patriarca	72
Catálogo de las naves	80
Una avanzada del progreso	85
El gitano del Mamoré y el viejo ojos de chiroptero	92
La ciencia de lo concreto	101
A su impulso todo se levanta	105
Capítulo 3. El viaje de vapor	111
Feliz Navidad	111
Huésped de un palacio encantado	113
Los otros pasajeros	122
Un buen vaso de agua turbia del Mamoré	125
Pasatiempos	128
Imágenes de <i>Las mil y una noches</i>	132
Ritmos del agua	141

Capítulo 4. Vapor, guerra y nación	147
Aventuras del capitán Posnansky	147
Un ideal	153
La <i>drôle de guerre</i>	159
Ampliación del campo de batalla	165
Nuevas aventuras del capitán Posnansky	169
La guerra como continuación de la economía por otros medios	176
Epílogo. El vapor cauchero: imágenes, dilemas y líneas de sombra	193
Agradecimientos	213
Bibliografía	215

Índice de ilustraciones

Fig. 1 - La Amazonía boliviana y sus ríos en tiempos del caucho ..	23
Fig. 2 - Batelón	31
Fig. 3 - Cachuela Chocolatal, río Madeira	34
Fig. 4 - Cachuela Riverón en el río Madeira	38
Fig. 5 - Encuentro con los caripunás en el Madeira	41
Fig. 6 - Cachuela Jirau en el río Madeira	45
Fig. 7 - Cayuvavas - Asalto del tigre a mi canoa	48
Fig. 8 - Cachoeira San Antonio	58
Fig. 9 - El <i>Sucre</i> en el río Madeira, cerca de San Antonio	68
Fig. 10 - Nicolás Suárez	75
Fig. 11 - Cachuela Esperanza	78
Fig. 12 - Lancha <i>Francia</i> de la Casa Hecker	84
Fig. 13 - Los rápidos de Cachuela Esperanza	87
Fig. 14 - La lancha <i>Presidente Frías</i>	95
Fig. 15 - El <i>Sucre</i> en San Antonio	106
Fig. 16 - Las clases de pasajeros llegando a Porto Velho	116
Fig. 17 - Sorteando obstáculos	212
Fig. 18 - Ernst Leutenegger en Inglaterra, 1925	125
Fig. 19 - El <i>Rodolfo Arauz</i>	131
Fig. 20 - El vapor en la pintura regional	135
Fig. 21 - El naufragio de la <i>Helvetia</i>	139
Fig. 22 - La <i>Esperanza</i> atracando	142
Fig. 23 - El capitán Arthur Posnansky	151
Fig. 24 - La lancha <i>Ichilo</i>	156
Fig. 25 - La <i>11 de octubre</i>	163
Fig. 26 - La <i>Iris</i> en Manaos	167
Fig. 27 - Plano de reconstrucción de la <i>Iris</i>	171
Fig. 28 - La <i>Tahuamanu</i> en la postguerra	177
Fig. 29 - Monumento a los héroes del Acre	186
Fig. 30 - La <i>11 de octubre</i>	189
Fig. 31 - Últimos días activos de la <i>Francia</i>	194

Fig. 32 - La <i>Francia</i> en la actualidad.....	200
Fig. 33 - La <i>Francia</i>	202
Fig. 34 - Motor de la <i>Francia</i> en una calle de Riberalta	206
Fig. 35 - Placa del motor de la <i>Francia</i>	207
Fig. 36 - El <i>Tahuamanu</i> , hoy	208
Fig. 37 - El <i>Tahuamanu</i> como artesanía	210

*Los que descienden al mar en naves
y hacen negocio sobre las grandes aguas.*

Salmos 107: 23

Introducción. Barcos negros y ruedas de fuego

En las décadas de 1850 a 1870, mientras los estilizados *clippers* cruzan los océanos con las bodegas repletas de oro de Estados Unidos, lana de Australia o níquel de Nueva Caledonia, las marinas más importantes del mundo comienzan a adoptar el barco de vapor y poco a poco se inicia el canto del cisne de la navegación a vela. No puede decirse, sin embargo, que la primacía del vapor sea realmente novedosa. En 1807, tras varios experimentos más o menos fallidos –el *Pyroscaphe* del marqués Claude de Joffroy, el *Experiment* de John Fitch, el *Charlotte Dundas* de William Symington–, el ingeniero norteamericano Robert Fulton logra remontar el río Hudson a bordo del *Clermont* y recorre la distancia entre Nueva York y Albany en menos de un día y medio. Para 1820 hay 60 vapores operando en los ríos Ohio y Mississippi, en 1830 ya son 187, en 1840 hay 557 y casi 740 a mediados de siglo.¹ Desde un punto de vista global, el creciente predominio del vapor refleja la preponderancia geopolítica de la marina mercante británica, que a mediados de siglo cuenta con una cuarta parte de los vapores del mundo, en 1870 con poco más de un tercio y para 1880 dispone ya de la mitad del tonelaje mundial: si los británicos habían comenzado el siglo XIX con apenas dos vapores, en 1834 cuentan con más de 400 y con 810 tan sólo cuatro años más tarde.²

Sin embargo, hay que insistir en que no se trata de un corte limpio: la agonía de la vela no es fulminante y el barco de vapor sigue compitiendo con ella durante un buen tiempo. Del 14% del tonelaje mundial en 1840, el vapor pasa a transportar un 49% recién en 1870;

-
- 1 Headrick 2011, p. 174. Se estima, incluso, que en su momento de máximo esplendor los vapores norteamericanos consumen como combustible 200 kilómetros cuadrados de bosque por día.
 - 2 Hobsbawn 1998a, pp. 35-36, 71; 1998b, p. 69.

es sólo durante las décadas de 1870 y 1880 cuando la proporción comienza a invertirse y, a finales de esa última década, los barcos de vapor transportan el 75% del tonelaje mundial. En 1882, el número de vapores en todo el mundo supera las 22.000 unidades. Poco a poco el vapor supera las dificultades iniciales (velocidad escasa, coste elevado, reducida capacidad de carga, escasez de puntos de suministro de carbón y personal idóneo) y comienzan a surgir empresas navieras como la célebre East India Co., la Cunard Line, la Compagnie Générale Transatlantique, la Norddeutscher Lloyd o la Hamburg Amerikanische Packetfahrt Actien Gesellschaft. Con la competencia de barcos de vapor cada vez más modernos y eficientes, la sobreabundancia en la oferta de veleros desemboca en una aguda crisis del flete, lo cual acelera a su vez la sustitución por vapores o bien su relegamiento hacia rutas secundarias. Para fines de siglo XIX, el triunfo del vapor es completo.³

Las flotas navales experimentan el mismo desarrollo vertiginoso. En la primera mitad del siglo XIX, Francia y Estados Unidos se ponen a la cabeza de la utilización del vapor para presionar con su poderío a enemigos circunstanciales como Argelia, México o Portugal. En la segunda mitad del siglo los vapores comienzan a dominar los mares: además de la aparición de nuevas categorías navales (monitores, torpederos, cruceros, acorazados), se propaga la carrera armamentista entre las potencias, con lo cual los motores evolucionan tan rápidamente como el blindaje o la artillería. En 1853, el comodoro norteamericano Matthew Perry y su flota de “barcos negros” –así llamados por el color del casco y por el humo de sus calderas– obligan a Japón a abrir sus ríos al mercado internacional. De igual modo, en la década de 1860, las “ruedas de fuego” de los vapores anglo-franceses protagonizan la apertura de los ríos chinos al libre comercio, y luego las cañoneras son igualmente instrumentales para la colonización de Birmania, del Congo o del Sudán –es inevitable pensar, por ejemplo, en el clásico *The River War*.⁴ En algunos casos combatiendo directamente y en otros no,

3 Mas Godayol (ed.) 1983 (vol. 1), pp. 100-102; Headrick 1989, pp. 19-52; 2011, pp. 173-174; Stafford 2017, pp. 70-71; McLin 2012, p. 3.

4 Churchill 1899, vol. 1, pp. 238-240, 254, 262-263; vol. 2, pp. 66-67.

dedicados a las tareas logísticas, los vapores facilitan la penetración civil y militar a través de las arterias fluviales y se transforman en un instrumento indispensable de la expansión colonial.⁵ No extraña, así, que en pleno auge de la goma una potencia como Gran Bretaña envíe al crucero *Pelorus* a “hacer flamear la bandera” por las 2.100 millas de río que hay entre Belém do Pará e Iquitos.⁶

El dominio estratégico del vapor se refuerza asimismo en las batallas navales de la segunda mitad del siglo XIX. La guerra de Crimea (1853-1856) despliega vapores rusos, franceses e ingleses en el Mar Negro, y los nuevos buques asumen un protagonismo aun mayor en la independencia italiana, en la guerra de secesión norteamericana, en la guerra japonesa del shogunado, en el conflicto austro-prusiano-danés o bien en la guerra austrohúngara contra Italia, con escenas memorables como el lento, titánico e inconcluso duelo de Hampton Roads entre los monstruosos monitores acorazados *Monitor* y *Merrimack*, o la fragata *Ferdinand Max* partiendo en dos con su espolón al *Re d'Italia* en la batalla de Lissa. La primacía del vapor se consolida con el bloqueo francés en la guerra franco-prusiana o asimismo con la guerra entre rusos y turcos, tal como sucedería luego en la década de 1880 con la toma francesa de Túnez, con la colonización británica de Egipto, o bien en la de 1890 con la contienda chino-japonesa o la guerra entre España y Estados Unidos por Puerto Rico y Cuba.⁷

En Sudamérica las flotas navales son ciertamente más modestas, pero los vapores intervienen de todos modos en la desigual guerra de la Triple Alianza que enfrenta a Paraguay con Brasil, Argentina y Uruguay (1865-1870), en la que hay episodios emblemáticos como la corbeta *Amazonas* embistiendo a varios vapores paraguayos en la batalla del Riachuelo, el acorazado *Rio de Janeiro* desfondado por una mina o el abordaje al estilo pirata de unidades navales brasileñas por parte de los aguerridos paraguayos. Poco después, los vapores tendrán un protagonismo aún mayor en la guerra del

5 Gerber 1974; Headrick 1989, pp. 19-54; 2011, pp. 190-210; McLin 2012, pp. VI, 2-6, 80.

6 Highams 1909.

7 Mas Godayol (ed.) 1983 (vol. 1), pp. 19-217.

Pacífico (1879-1883) que enfrenta a los chilenos con los peruanos y bolivianos, en la cual destacan la batalla cruenta entre el cañonero chileno *Esmeralda* y el monitor peruano *Huáscar*, el pequeño *Covadonga* cañoneando al acorazado peruano *Independencia* en Iquique, o el duelo entre el mismo *Huáscar* y los acorazados chilenos *Blanco Encalada* y *Almirante Cochrane* en Angamos. Finalmente, el vapor también es actor fundamental de las revoluciones chilena de 1892 y brasileña de 1893, en las cuales surge otro actor inusitado: el torpedo. En la revolución chilena se produce el primer éxito de esta arma cuando el *Almirante Lynch* hunde al navío rebelde *Blanco Encalada*, y en la brasileña el torpedero del gobierno *Gustavo Sampajo* obliga a encallar a la nave rebelde *Aquidaban* al abrirle un boquete de 7 metros de ancho.⁸ En un contexto de disputas limítrofes latentes, el poderío naval de Brasil y Chile provoca a su vez que la Argentina modernice su propia flota entre 1874 y 1875 con la llamada *Escuadra Sarmiento*, compuesta de monitores y cañoneros fabricados en Gran Bretaña, luego con el acorazado *Almirante Brown* en 1880 y por último con los cruceros de origen italiano *Garibaldi*, *General San Martín*, *General Belgrano* y *Pueyrredón*. De esta forma, a principios del siglo XX se produce una suerte de carrera armamentista que lleva a las principales potencias sudamericanas a adquirir costosos acorazados *dreadnought*: los *Minas Gerais* y *São Paulo* (Brasil), *Moreno* y *Rivadavia* (Argentina) y *Almirante Latorre* (Chile).⁹ Mientras las flotas asumen un papel cada vez más determinante en la estrategia militar de sus vecinos, la marina boliviana –que luego del proceso independentista cobra cierta dimensión con el guardacostas *General Sucre*, el bergantín *María Luisa* o el cañonero *El Morro*– desaparece progresivamente de la escena, al punto de que el peso de las acciones navales durante la guerra del Pacífico es asumido en soledad por los peruanos: la derrota final sella esa deriva decadente con Bolivia perdiendo definitivamente la salida al mar.¹⁰

A la hora de entender el fenómeno de la navegación de vapor, podemos comenzar por el hecho de que se trata de una tecnolo-

8 Mas Godayol (ed.) 1983 (vol. 1), pp. 85-87, 131-134, 145-146.

9 Ribas 2009.

10 Alcón Aliaga 2010, pp. 38-44.

gía que al parecer lo cambia todo tanto en los escenarios civiles como en los bélicos. Los estudios al respecto son concluyentes: “La aparición del barco de vapor fue uno de los puntos de quiebre de la historia de la humanidad”.¹¹ Se trata, sin lugar a dudas, de un diagnóstico compartido:

Entre 1805 y 1830 se produjo una de las invenciones más revolucionarias de toda la historia de la humanidad: la máquina de vapor. Su aparición en el mar, como nuevo medio de propulsión, liberó a los barcos de los condicionamientos atmosféricos y meteorológicos, entre ellos la presencia de vientos más o menos propicios. La máquina de vapor revolucionó y transformó totalmente la técnica de la navegación y modificó los planteamientos de la guerra naval y del tráfico marítimo; ni siquiera la propulsión nuclear ha tenido, al menos hasta hoy, unos efectos tan importantes.¹²

Palabras más, palabras menos, estas líneas contienen casi todos los puntos que una y otra vez se repiten sobre el tema: la liberación de la geografía y el clima, el aniquilamiento de las constricciones de tiempo y espacio, la esperanza revolucionaria en el progreso, la racionalización de la industria naval. Al mismo tiempo, esa clave interpretativa evoca la famosa fórmula marxiana que concibe a la mecanización –y en particular al vapor y al ferrocarril– como brazos técnicos de la modernidad capitalista:

Los medios principales para reducir el tiempo de circulación son las mejores comunicaciones. Y, en este aspecto, los últimos cincuenta años han provocado una revolución sólo comparable a la revolución industrial de la segunda mitad del siglo pasado. En el campo, las carreteras de macadán han sido relegadas a un segundo plano por el ferrocarril; en el mar, las rápidas y regulares líneas de vapores han desplazado al lento e irregular velero, y a través de todo el globo terráqueo se tienden los cables del telégrafo. Sólo el canal de Suez ha abierto en realidad el Asia Oriental y Australia al tráfico de vapores. El tiempo de circulación de un envío de mercancías al Lejano Oriente, que en 1847

11 Armstrong y Williams 2011, p. 1.

12 Mas Godayol (ed.) 1983 (vol. 1), p. 14.

aún era de por lo menos doce meses, se ha podido reducir hoy día a aproximadamente igual número de semanas.¹³

El problema, no obstante, es que esta grilla de lectura nos hace hablar de la mercancía, del mercado o del propio capitalismo más que de los vapores y de los hombres que navegan en ellos: factor revolucionario, sí, pero da igual si se trata de un barco, de un ferrocarril, de un camión o de cualquier otro transporte mecánico. En definitiva, de un medio para un fin. Se trae a colación al vapor sólo para descartarlo; o, en todo caso, para entenderlo como cifra de otra cosa: el mercado, el capital, el poder militar, el colonialismo.¹⁴

Por eso es lícito preguntarnos qué pasa con el barco de vapor propiamente dicho. Porque, además de las biografías, de las historias, de las experiencias de la gente del barco, hay también –por qué no– una cierta belleza del barco, una cierta memoria afectiva del mismo como objeto de valor técnico y a la vez como soporte simbólico, estético o hasta nostálgico; en otras palabras, toda una serie de factores que nos permiten entenderlo como una “tecnofanía” en el sentido simondoniano¹⁵. La pregunta, entonces, es si podemos analizar el barco como hecho social total.¹⁶ Al mismo tiempo, es claro que no nos interesan las características técnicas del barco en sí, como si se tratara de un capítulo más de la historia naval: qué cosa es un motor compound, cuántas toneladas de carga desplaza, cuál es su tonelaje, su eslora o su manga –es decir, para conservar la terminología simondoniana, que no se trata de esbozar un problema de mecanología.¹⁷ Procuramos, apenas, que el vapor no se diluya en el escenario más amplio pero acaso también más vago de la economía política: en su papel como herramienta de mercado, su contribución a las exportaciones o su impacto en la economía transnacional. No se trata, tampoco, de proponer una fenomenología del barco (¿cómo sería posible?), encadenada a la percepción empática del tripulante o aun a las representaciones asociadas individual o colectivamente

13 Marx 2009 [1894], pp. 84-85.

14 Ver, por ejemplo, Gordillo 2011.

15 Simondon 2007, 2017.

16 Mauss 1971.

17 Simondon 2017, p. 392.

con cada nave. Ni tampoco, como terminan haciendo muchos historiadores, de usarlo como ícono de una apología de la civilización y el progreso (en el caso del boom cauchero) o bien de la soberanía nacionalista (en la guerra del Acre). Hay suficientes textos sobre eso.

Al mismo tiempo, abordar una eventual semántica del barco podría entrañar nuevos peligros. Porque ciertamente tampoco sirve entenderlo de forma abstracta, como un conjunto de significados disociados de conexiones tangibles con la gente, con el ambiente y con la propia misión que cumple en determinado escenario. No basta, entonces, con declamar la polisemia del barco porque al fin y al cabo replicaría lo mismo que sucede con cualquier otro objeto simbólico: podríamos tomar dos observadores –incluso no tan lejanos entre sí– y comprobar la enorme distancia que puede mediar en el juego de las interpretaciones. Así, por ejemplo, para Michel Foucault el barco representa la reserva abierta de posibilidades y promesas de los nuevos mundos; o, en una palabra, el potencial de la imaginación colectiva:

Y si pensamos que el barco, el gran barco del siglo XIX, es un trozo de espacio flotante, un lugar sin lugar, que vive por sí mismo, cerrado sobre sí, libre en un sentido, pero entregado fatalmente al infinito del mar y que, de puerto en puerto, de barrio de chicas en barrio de chicas, de derrotero en derrotero, va hasta las colonias a buscar lo que éstas encubren de más precioso en esos jardines orientales que evocábamos en su momento, se comprende por qué el barco fue para nuestra civilización –y esto por lo menos desde el siglo XVI– a la vez el mayor instrumento económico y nuestra mayor reserva de imaginación. La nave es la heterotopía por excelencia.¹⁸

Lejos de constituir un instrumento de liberación, lo que en Foucault es posibilidad y apertura es en Roland Barthes una suerte de mecanismo claustrofóbico de clausura y encerramiento. Analizando los relatos clásicos de Julio Verne, declara que el barco evoca la nostalgia burguesa y aun infantil por instalarse, protegerse y apropiarse del mundo para poder catalogarlo, coleccionarlo y reducirlo a un espacio conocido y cerrado:

18 Foucault 2010, p. 32.

Indiscutiblemente, el gesto profundo de Julio Verne es, pues, la apropiación. El viaje del barco, tan importante en la mitología de Verne, no la contradice; por el contrario: el barco bien puede ser símbolo de partida pero, más profundamente, es la cifra de la clausura. El gusto por el navío es siempre la alegría del encierro perfecto, del dominio del mayor número posible de objetos. De disponer de un espacio absolutamente finito: amar los navíos es, ante todo, amar una casa superlativa –cerrada sin remisión– y no las grandes partidas hacia viajes sin destino.¹⁹

Una tercera grilla exegética podría enfatizar asimismo el impacto cultural del vapor. En el por otra parte bello capítulo que Julius Lips dedica a las naves, propone una lectura no menos nostálgica pero todavía más lúgubre y desesperanzada. Lo que en Foucault es una reserva del imaginario y en Barthes el gesto maniaco del coleccionista burgués aquí se percibe como una distopía desintegradora, irrupción brutal de la historia en la cual no es posible atisbar otra cosa que no sea aculturación y pérdida del sentido:

Donde fuera que apareciese, el barco del hombre blanco tenía una gran influencia revolucionaria sobre el conjunto de la vida y el arte del hombre primitivo. No sólo traía al hombre blanco sino a la vez sus depósitos, su poder, su medicina y su religión: su mundo entero. Era el heraldo de una nueva época que, para las tribus nativas, significó siempre una época de ruina; era el espíritu maligno que ni ellas ni sus almas podían resistir. Aunque la aparición del barco desde costas lejanas pudo haber enriquecido el arte nativo por su forma general o bien por el detalle de sus velas, de sus cabinas, de sus chimeneas y de sus anclas, siempre daba el puntapié inicial a la aniquilación de la civilización nativa. Era el heraldo de la muerte no sólo para los individuos sino para la tribu como entidad colectiva. Con el barco del hombre blanco llegaron también el mundo de los blancos, el soldado blanco, el mercader blanco, y llegaron también la duda y el cálculo a la vida del hombre primitivo, para sacudir la armonía de siglos de cultura.²⁰

Podríamos acumular más citas. El juego de las interpretaciones –parciales, caprichosas, fragmentarias, por momentos contradicto-

¹⁹ Barthes 2001, pp. 56-58.

²⁰ Lips 1937, p. 72.

rias entre sí— resulta tan fascinante como inagotable.²¹ Pero el corolario es evidente. La grilla economicista hace del barco una cifra de otra cosa al tamizarlo a través de determinaciones que diluyen casi por completo su sentido como objeto técnico. Igualmente improductiva resulta una lectura trascendental del barco que confía sus intuiciones a variables como “apertura”, “clausura” o “burguesía”: categorías atrayentes por su inmediato poder de evocación, sí, pero a la vez tan abstractas que terminan diciendo poco. No resulta menos parcial la lente fatalista que, más allá de anular por completo la voluntad y determinación de todo aquel que por una u otra razón existe afuera del barco, ignora casi deliberadamente los matices sociológicos del cambio social. Si se nos permite un mal juego de palabras, estas llaves de lectura hacen que la experiencia del barco se nos escurra como agua entre las manos. Para entender en toda su riqueza la influencia del vapor como hecho social, entonces, parece más razonable —y, por qué no, más atractivo— el proyecto de situar y analizar con paciencia sus condiciones materiales, sociales e ideológicas, y apuntar sólo entonces a una lectura antropológica del barco de vapor, de su gente y de su contexto que nos ayude a captar la red de relaciones que componen un escenario bien determinado.²²

Entre 1870 y 1920, los países amazónicos explotan y comercializan la goma (*Hevea brasiliensis*): en primer lugar Brasil, con casi

21 Tan sólo a modo de muestra podemos rastrear las mismas ambigüedades en la caracterización literaria del vapor. Por un lado puede evocar una auténtica añoranza afectiva: “Sentí gran alivio al dejar aquel hombre para volver a mi influyente amigo, el apaleado, torcido y arruinado vapor de hojalata. Subí a bordo. El barco crujía bajo mis pies como una lata vacía de galletas que se hace rodar a puntapiés por un canalón; su estructura no era tan sólida y su forma era bastante más fea, pero le había dedicado tanto trabajo que lo amaba” (Conrad 1992 [1899], pp. 54-55). Pero también puede provocar sensaciones de desasosiego y desconfianza: “Las viejas embarcaciones de madera le daban la sensación de acceder a un espacio cálido. Los nuevos navíos, cuyos cascos estaban formados por planchas blindadas y soldadas, creaban espacios fríos, imprevisibles. En el fondo sospechaba que aquellas embarcaciones no se dejaban domesticar. Además de las máquinas de vapor, que funcionaban con carbón, o de los nuevos motores, que lo hacían con petróleo, latían otras fuerzas que no era fácil controlar” (Mankell 2007, p. 14).

22 Mumford 1967, p. 4.

un 80-90% del mercado mundial; luego Bolivia y Perú, con una cuota de entre un 5 y 10%; finalmente Colombia y Venezuela, con una producción algo menor.²³ En Bolivia la industria gomífera se desarrolla inicialmente en dos áreas: por un lado, el bajo Mamoré-Iténez y, por el otro, la región del Beni, a medio camino entre las viejas misiones de Reyes y Cavinás. El itinerario inicial de las bolachas desde Cavinás a Reyes insume dos largos meses; desde allí se envían por tierra hasta el río Yacuma y sólo luego por el río hacia Santa Ana, Exaltación y el Mamoré: un recorrido, en suma, de casi 600 kilómetros. Cuando Edwin Heath descubre la conexión entre los ríos Beni y Mamoré no sólo abre la posibilidad de comunicar ambas regiones sino que, al mismo tiempo, amplía la penetración a los ríos Orthon, Tahuamanu, Manuripi, Acre o Abuná, y abre una vía de exportación más directa por el Madeira hacia los principales puertos de Brasil (Belém do Pará y Manaos), desde donde la goma se embarca hacia Europa. Por primera vez la Amazonía boliviana se conecta fluidamente con el mundo: además de reducir los costos del flete, la nueva ruta favorece la llegada de trabajadores de las tierras altas bolivianas y hasta incluso de operarios europeos, atraídos en masa por la gran aventura gomera.²⁴

Combinada con la logística favorable, la demanda del mercado mundial dispara el precio de la goma y de la noche a la mañana se amasan grandes fortunas. Las historias de derroche y lujo se vuelven moneda corriente en el Oriente boliviano: de repente, como por arte de magia, hay champagne, gramófonos, teatros, libras esterlinas, joyas y ropa europea en medio de la selva. Porque el boom gomero es mucho más que un fenómeno económico: inserta al Oriente, hasta entonces relativamente ignorado, no sólo en el imaginario nacional sino también en el mercado internacional. Hay toda una literatura que analiza bien el proceso: además de la migración masiva se produce la fundación de ciudades, la apertura de vías de comunicación, la sanción de las primeras leyes de concesión de tierras, la exploración e incorporación de territorios boscosos

23 Weinstein 1983; Barham y Coomes 1994; Paredes Pando 2013.

24 Córdoba 2015.

En este escenario frenético la explotación gomífera se propaga velozmente a lo largo de los principales ríos del norte boliviano: Madeira, Mamoré, Beni, Orthon, Acre, Purús, Madre de Dios. Se forma una suerte de red extractiva troncal, ramificada, arbórea, que, como veremos, se apoya en gran medida sobre la navegación a vapor.²⁶ Con todos los sesgos del discurso gomero, se trata entonces de analizar un universo abigarrado de fuentes realistas, ficcionales o híbridas del boom del caucho en la Amazonía boliviana (1880-1920), que nos permita reconstruir en lo posible la experiencia del barco de vapor sin privilegiar una perspectiva (económica, estética, lúdica, militar) por sobre las demás, y componer a la vez un cuadro razonable a partir de los testimonios heterogéneos y fragmentarios de caucheros, exploradores, naturalistas, funcionarios, misioneros, militares, tripulantes, pasajeros, aventureros e indígenas. Para esta tarea contamos con fuentes de calidad dispar: si algunas crónicas nos permiten captar el papel del barco gomero lateralmente, casi como al pasar, por medio de menciones esporádicas, oblicuas o hasta de silencios (Pando, Ballivián, Keller Leuzinger), otras nos permiten aprehenderlo de forma más detallada (Armentia, Bayo, Suárez), mientras que otras, finalmente, ofrecen un testimonio excelente que otorga acceso a facetas impensadas de la vida en los ríos amazónicos (del Castillo, Posnansky, Fawcett, Ritz, Leutenegger). Se plantea, entonces, nuestro interrogante: si a partir de estas fuentes diversas es posible reconstruir la experiencia del barco de vapor en el boom del caucho; si es posible leerlas desde el punto de vista del barco o, más bien, de la realidad percibida desde la cubierta del barco.

26 Richard 2013.

*Parece que hoy pasa algo malo con
nuestros malditos barcos.*

David Beattie

Capítulo 1

Argonautas del río oriental

Rafael Paz se ahoga

En 1884, comisionado por el gobierno boliviano, fray Nicolás Armentia explora el caudaloso río Madre de Dios. Su objetivo consiste en analizar el potencial colonizador de la región y, a la vez, tantear la posibilidad de reducir a las numerosas parcialidades de indígenas salvajes. Experimentado conocedor de la floresta amazónica, Armentia percibe de inmediato el impacto transformador del boom cauchero: “Hace dos años, no había una sola barraca en todo el Madre de Dios, y ahora hallo doce barracas establecidas: ¡cuánto cambio en tan poco tiempo!”.¹ Recorre ríos, arroyos y afluentes con su canoa; traza cartas hidrográficas y consigna meticulosamente temperaturas, distancias y profundidades; bautiza a unos pocos indígenas y administra sus limitados conocimientos médicos por más que la fiebre sea devastadora y los pacientes mueran uno tras otro.

Ha habido cambio, sí, pero no necesariamente positivo. Pese a sus amistades gomeras no se le escapan al franciscano los dilemas de la política extractiva, y advierte que en los campamentos los indígenas ocultan a sus hijos varones para que no los lleven por la fuerza a trabajar en el caucho. Con su naturaleza inquisidora y reflexiva anota en su diario algunos episodios de comprensión intercultural, pero también aquellas otras ocasiones en que los indígenas le repugnan por su suciedad porque le acarician los pies, le ofrecen comida desagradable o hasta incluso alguna jovencita. Por sobre todas las

1 Armentia 1885, p. 23. Las expediciones del religioso dependen notoriamente de la logística gomera, y no sorprende así que las entradas del diario desplieguen una toponimia marcada por los nombres de Calisto Roca, Napoleón Suárez, Timoteo Mariaca, Juan Salvatierra o Joaquín Farfán (ver, por ejemplo, Armentia 1890, p. 63; 1887, pp. 82, 174-179).

cosas, Armentia está cansado. Desde el comienzo el viaje ha sido un catálogo de calamidades: el cura de Ixiamas intenta obstaculizar su expedición, el fraile que debía acompañarlo a la selva se marcha a Reyes sin dejar siquiera una nota de aviso (ofendido porque él lo cree demasiado delicado), los misioneros aislados que encuentra en las reducciones del monte desesperan y estallan en llanto, las embarcaciones naufragan, los mozos se fugan y la peste mata a la gran mayoría de sus conocidos. Por todas partes reporta la desolación de las barracas y los campamentos desiertos, donde a veces ni siquiera se sepultan los cadáveres.²

Sin embargo, Armentia cree en su misión y no se deja amedrentar por los obstáculos. Junto a una quincena de remeros prosigue la exploración en el batelón del cauchero Federico Claussen. Al poco tiempo encallan cerca de San Buenaventura y, tras una jornada de labor agotadora, no logran liberarse. Envían dos mozos a pedir ayuda a un puerto próximo. A la mañana siguiente, aprovechando la crecida del río y que han llegado algunas balsas que los alivian al cargar parte de la goma, logran finalmente desencallar. Debido a los rápidos cercanos a Turiapo se ven forzados a transportar el equipaje a través de una milla de tierra, lo cual les insume otra jornada completa. Al día siguiente prosigue la marcha, pero poco antes del mediodía vuelven a encallar en un banco de arena. Claussen sondea el lecho del río con una vara y a las tres de la tarde logran encontrar un canal más profundo. Sin embargo, el batelón sigue atascado. Tras un momento de descanso los viajeros advierten a los mozos que tengan cuidado y Claussen reparte aguardiente para darles nuevos bríos. Ansioso por comprobar cuánto falta para poner la nave a flote, el remero Rafael Paz sigue tanteando el fondo del río con su pie y, de repente, desaparece. Su compañero Zoilo Torres se arroja al agua a salvarlo y Armentia, Claussen y los mozos restantes también acuden al rescate: logran recoger a Zoilo cuando está a punto de ahogarse, pero en el preciso momento en que la mano de Rafael reaparece en la superficie se hunde una vez más para ya no volver.

2 Armentia 1885, pp. 24-26, 30; 1887, pp. 80; 1890, pp. 10-11, 22-23, 36-38, 54, 68, 73-78, 86-88, 92-94, 102-123.

La tragedia dura apenas instantes y la consternación es total. En medio de las lágrimas de los tripulantes y las recriminaciones de Claussen por la imprudencia de los mozos, muchos de los cuales no saben nadar, el fraile deja asentada la muerte de Paz con un trozo de carbón en un tronco de la orilla del río. Luego, sin mayor ceremonia, prosiguen la marcha. Unos días más tarde Claussen parte llevándose unos mozos del grupo de Armentia como compensación por la pérdida: considera que entre ellos han quedado “cuentas” pendientes.³

Leído desde la actualidad seguramente sorprenda el tono lacónico, neutro y casi distante del relato de Armentia. Molesto por la actitud del cauchero, reconoce no obstante: “Nadie tuvo culpa alguna: el mozo se ahogó por imprudente y temerario: todos hicimos lo posible para salvarlo”.⁴ Por un lado es cierto que el fraile parece preocuparse más por deslindar responsabilidades que por la suerte de Rafael Paz. Pero, por otra parte, veremos que la escena no es en modo alguno un episodio excepcional, lo cual no impide que nos permita plantear ciertos interrogantes. ¿Hay alguna especificidad local o regional en la navegación a remo? ¿Qué relación hay entre los batelones y los ríos amazónicos? ¿Cuál es, en otras palabras, el contexto más amplio de la navegación en ese escenario inhóspito y marginal? Porque parece evidente que la exploración y el aprovechamiento de la red fluvial tienen fines precisos. ¿Qué relación podemos encontrar, entonces, entre la industria de la goma, la técnica naval y la experiencia de los tripulantes? Más aún: ¿quiénes son esos navegantes? ¿Podría trazarse una suerte de sociología del remero amazónico? Al mismo tiempo, el relato se cierra con un epílogo casi inadvertido: Claussen reclama como si el remero fuera un objeto de su propiedad. ¿Es posible establecer alguna conexión significativa entre la lógica del extractivismo gomero y la práctica cotidiana de la navegación fluvial?

3 Armentia 1885, p. 40.

4 Armentia 1885, p. 14; 1890, p. 34.

Tetralogía del remo

Como queda claro en el relato de Armentia, antes del vapor las embarcaciones de remo son el único medio de transporte disponible en los ríos del norte amazónico. Las hay de varios tipos y, a la hora de describirlas, la mayoría de los observadores coincide en adoptar una clasificación cuatripartita: 1) la canoa, formada por un solo tronco ahuecado con fuego, la embarcación más simple y pequeña que sirve para transportar unos pocos tripulantes o hasta 300 kilos de carga; 2) la montería, de hasta 6 metros de eslora, que con una tripulación de seis a ocho remeros alberga hasta 2 toneladas; 3) la garitea, de hasta 8 metros, que con una docena de remeros carga unas 3,5 toneladas; 4) el batelón, de 12 metros de eslora, tripulado por alrededor de una quincena de hombres (un timonel y remeros) y una carga de entre 8 y 15 toneladas.⁵ Las últimas tres embarcaciones disponen de un espacio (“honrado con la designación de camarote”, apunta un viajero) protegido precariamente del sol con hojas, ramas, cueros o tela.⁶

Hay, al mismo tiempo, toda una literatura secundaria sobre la balsa. Si bien para José Manuel Pando “este medio de transporte es de los más primitivos”, también es cierto que se trata de la única forma de bajar rápidamente desde los Andes hacia la selva.⁷ Los informes, en efecto, revelan que la mayoría de los balseros son indígenas del piedemonte: lecos, mosetenes o yuracarés. El explorador italiano Luigi Balzan proporciona una detallada –y a decir verdad tediosa– descripción de las balsas y los callapos confeccionados con balsas o maderos unidos por tablones de madera transversales, con sus respectivas medidas, técnicas de confección, materiales y peso.⁸ Asimismo, el célebre explorador Percy Fawcett refiere el agitado viaje por el Mapiri en una balsa de 8 metros de eslora por 2 de manga con dos pasajeros, seis balseros y 3 toneladas de carga: si

5 Armentia 1887, pp. 151-153; Balzan 2008 [1885-1893], pp. 181-185; Keller y Keller 1875, p. 20; Bayo 1911, pp. 182-183; del Castillo 1929, pp. 156-160; Church 1874, pp. 501-503; Craig 1907, p. 316; Fawcett 1954, p. 78; Matthews 1879, pp. 33-34; Knox 1886, p. 298.

6 Bayo 1911, p. 183.

7 Pando 1897, p. 158.

8 Balzan 2008 [1885-1893], pp. 123-129, 134-136; cf. Pando 1897, p. 158.

bien conducirla es un “deporte bastante estimulante y que requiere mucha pericia”, sobre todo en las curvas o cuando hay que sortear rocas, remolinos y rápidos, los balseros no resultan ser demasiado competentes y el viaje de Mapiri a Tipuani le “destrozó los nervios”.⁹



Fig. 2 - Batelón
(Emil Bauler, 1908-1911, Archivo W. Wiggers)

Sin embargo, el radio de acción de la balsa parece limitado a la franja occidental de la Amazonía y el alto río Beni y, sobre todo, a las bajadas de los ríos del piedemonte. En el Oriente, y particularmente en lo que es el área cauchera, las estrellas de la navegación regional son la montería y el batelón. Recién llegado de Suiza para trabajar en la Casa Braillard, Franz Ritz bosqueja con placidez la rutina de la navegación fluvial:

Me despedí de mis compañeros y proseguí viaje río abajo con mi guía, al que me habían encomendado en El Havre, en una montería. La montería es un bote de remos hecho con tiras de madera, parecida a nuestros pequeños botes “Waidling” de los lagos, aunque algo más grande. Nuestro bote podía cargar aproximadamente 2.000 kilogramos. Pusimos el equipaje además

⁹ Fawcett 1954, pp. 69, 78.

de las necesarias provisiones, generosamente calculadas. Como tripulación recibimos cinco indígenas. Dos de ellos estaban situados a cada lado de la parte delantera, y el quinto manejaba atrás el timón. Para mi compañero de viaje y para mí montaron un techo semicircular de hojas de palmera en la popa, similar a los que ocasionalmente se observan en los botes en el lago de Lugano. Así nos protegíamos de los rayos del sol y teníamos suficiente espacio en la cabina como para instalar dos tumbonas. En una cabina equipada de esta manera teníamos que viajar durante casi dos semanas más. No era exactamente cómodo pero la cosa iba bastante bien. Nuestros remeros batían sus pequeños remos en forma de cuchara desde la mañana hasta la noche sin interrupción, y cada día recorríamos largos trechos.¹⁰

Para otros testigos, en cambio, la recorrida de los ríos amazónicos es cualquier cosa menos idílica. Más allá de viajar en canoa, gari-tea, montería o batelón, lo cierto es que se trata de trayectos largos, imprevisibles y peligrosos. La exploración de los ingenieros Keller, desde Serpa a Exaltación, les demanda 103 días.¹¹ Solamente para atravesar los rápidos del Madeira, el coronel Labre tarda 35 días.¹² El propio Fawcett requiere veinte días para llevar su bote de San Antonio a Villa Bella, y tan sólo el rápido de Chokolatal le insume tres laboriosas jornadas.¹³ Ciro Bayo tarda dos semanas para atravesar ese mismo trayecto río abajo y casi dos meses para remontarlo al regreso, tal como luego haría el propio Franz Ritz.¹⁴ Según algunos testigos, desde Belém do Pará a San Antonio, y luego desde allí hasta el alto Beni o el Mamoré, se necesitan tres semanas navegando río abajo y algo más de dos meses en el retorno río arriba; pero otros afirman que el itinerario entre Belém y el Beni supone no menos de doscientos días remontando las corrientes y no menos de setenta para regresar.¹⁵

10 Ritz 2015 [1934], pp. 85-86.

11 Keller y Keller 1875, p. 19.

12 Morrison, Brown y Rose (eds.), 1987, p. 96.

13 Fawcett 1954, p. 142.

14 Ver, respectivamente, Bayo 1911, p. 331; Ritz 2015 [1934], p. 70.

15 Pearson 1911, p. 121; Fifer 1970, p. 130; Van Valen 2013, p. 69. Por su parte Lizzie Hessel, esposa de un cauchero británico, anota que el correo entre Londres y la barraca del Orthon tarda tres meses en llegar (Morrison, Brown y Rose eds. 1987, p. 96).

Enemigo del hombre

El viaje fluvial no sólo es prolongado sino, a la vez, inseguro y poco confortable. Nuevamente, podríamos acumular testimonios. El coronel George Earl Church, experto en la navegación sudamericana, recuerda sus largas jornadas en los ríos amazónicos a bordo de “las más extrañas naves jamás inventadas”.¹⁶ Al explorar los ríos del Beni, el prefecto José Agustín Palacios protesta a su vez por la inseguridad de las embarcaciones.¹⁷ Otro autor afirma que “la sola contemplación de esas cáscaras de nuez” basta para producir “el pavor de lo ignoto”.¹⁸ Y un viajero curtido como Fawcett es aún más terminante: “El batelón es la peor diseñada de todas las embarcaciones. La creó la mente de algún forastero que no tenía idea de construcción y diseño, y sigue manteniendo su forma primitiva pese a sus obvios defectos”.¹⁹

A decir verdad las ansiedades no se deben, o no se deben únicamente, a la calidad dispar de las embarcaciones. Si bien la belleza de los ríos amazónicos suele animar una prosa exaltada (pensemos en los “ríos de oro” de Bayo)²⁰, los reportes suelen insinuar la percepción de un paisaje caprichoso e inconstante, marcadamente estacional, con exceso de agua en la estación húmeda y demasiado poca en la seca, plagado de troncos flotantes o sumergidos, de sorprendivos bancos de arena, de corrientes imprevisibles de cieno estancado, de cachuelas²¹ y de rápidos traicioneros, por no hablar de la fiebre y los insectos.²² No extraña, entonces, que Armentia reporte un Madeira “donde cada paso es un peligro y sus riberas, un vasto cemente-

16 Church 1874, p. 500.

17 Palacios 1852, p. 7.

18 Coimbra y Pinto Parada 2016 [1946-1983], p. 70.

19 Fawcett 1954, p. 77.

20 Bayo 1911, p. 8.

21 Regionalismo derivado del portugués *cachoeira* que designa a un rápido o cascada.

22 Sobre las palizadas compuestas de palos, troncos y ramas flotantes o sumergidos, ver Armentia 1976 [1883], pp. 108-109; Pando 1897, p. 209; Ritz 2015 [1934], p. 147. Sobre batelones encallando, ver Armentia 1885, pp. 12-13, 16-17; 1887, pp. 154-156; 1890, p. 32; Cabrera 1889, pp. 4-6.

rio".²³ Hernando Sanabria Fernández evoca la ambivalencia del río en líneas pintorescas:

No es ni con mucho el mismo que el de las glosas poéticas, las acuarelas de salón y los cuentos de parejas enamoradas [...] Belleza, sí, pero belleza bravía, chúcara y morbosa [...] El río de nuestras jornadas sirangueras era otro enemigo del hombre. Enemigo declarado y franco, a quien había que afrontar con el remo y la sirga y el buen temple de ánimo.²⁴



Fig. 3 - Cachuela Chocolatal, río Madeira
(Emil Bauler, 1908-1911, Archivo W. Wiggers)

Más allá del eventual temple de los navegantes, lo cierto es que la tarea misma del remo es físicamente agotadora. Edwin Heath describe la fatiga “luego de remar diez horas y de trabajar como un sirviente, sin tiempo para dormir”.²⁵ No puede insistirse demasiado en el esfuerzo de remar diez o doce horas por día bajo un

23 Armentia 1885, p. 2.

24 Sanabria Fernández 2009 [1958], p. 129.

25 Heath 1882, p. 131; cf. Barham y Coomes 1994, p. 263.

calor ardiente, sorteando una y otra vez un sinfín de obstáculos. En ocasiones las jornadas de remo llegaban hasta las catorce, dieciséis o dieciocho horas.²⁶ El joven Franz Ritz experimenta el desgaste en carne propia:

A nuestro guía de viaje se le ocurrió la idea de arriar el bote salvavidas. Quería viajar en él hasta Bahía. Conocedor del río asumía el papel de piloto, mientras que nosotros, los tres empleados –el médico no quiso venir–, debíamos remar con unos remos de tracción completamente inútiles. Pues cuando el nivel del agua es bajo, la corriente en el estrecho río es bastante fuerte. Además, el lecho está lleno de los árboles que el agua ha ido arrastrando y que sacan sus ramas por todas partes. Por lo tanto no hay sitio para emplear los remos de tracción, ya que siempre chocan con esos obstáculos. Nos embarcamos, no obstante, y con espíritu emprendedor nos alejamos. El resultado fue que después de quince minutos de trabajo duro –ninguno de nosotros sabía remar– llegamos a la orilla opuesta a un kilómetro más abajo, donde nos agarramos de la maleza. ¡La corriente resultó ser más fuerte que nuestras desentrenadas fuerzas! Después de descansar un rato emprendimos el viaje de retorno y, tras más o menos una hora, llegamos nuevamente. Ahora por lo menos estábamos en la orilla, donde la corriente no era tan fuerte. Nuestro orgullo no nos permitía volver, así que pasamos de largo. Entretanto también habíamos aprendido a manejar mejor los largos remos. Por lo que pudiera pasar teníamos a bordo conservas, coñac y whisky en buenas cantidades. Con el fin de presentarnos correctamente cuando llegáramos a Bahía, nos habíamos vestido con ropa blanca de dril. No llevábamos otro equipaje porque esperábamos llegar pronto. Yo me esforzaba en colaborar aplicadamente. Sin embargo, los largos remos exigían mucha más fuerza de la que me había imaginado. Al poco tiempo mis manos estaban desgarradas y sangrando. Y para empeorar las cosas, como consecuencia del esfuerzo excesivo, me daban náuseas. Ya no podía más. Estaba forzado a abandonar la carrera. A mis dos compañeros no les resultó molesto cuando le anuncié al piloto que había llegado al límite de mis fuerzas.²⁷

²⁶ Church 1874; Keller y Keller 1875; Matthews 1879.

²⁷ Ritz 2015 [1934], pp. 64-67.

Por si el esfuerzo físico fuera poco, las tripulaciones están obligadas a reparar las embarcaciones de modo casi continuo.²⁸ Las crónicas de los viajes de Fawcett son una colección ininterrumpida de pequeños desastres: a la salida de Altamarani su batelón choca con un obstáculo oculto, algunos remeros caen al río y otros se arrojan al agua por miedo, lo que evita que la nave se hunda pero a la vez provoca filtraciones que debe reparar precariamente con machetes y estopa. Naturalmente, el arreglo no dura. El hediento cuero de la cabina y el fondo del viejo batelón están podridos, por lo que Fawcett debe tapan las vías de agua con un parche que cede a cada rato: "Invariablemente deja filtrarse agua, pues es imposible calafatear efectivamente las juntas abiertas de los tablones de modo que hay que emplear de continuo uno o dos hombres de la tripulación en baldear el agua". Finalmente, desesperado, tapa el agujero con su propia ropa y se sienta encima hasta llegar a la siguiente barraca, donde consigue algunas tablas para realizar una nueva reparación tan precaria como efímera.²⁹

Entre los peligros del viaje, sin duda, sobresalen las cachuelas. Con admirable celo clasificatorio el prefecto José Agustín Palacios las agrupa en: 1) "peligrosas" (como Riberón, Yerón o Teotonio: aquellas que las tripulaciones deben sortear por tierra); 2) "regulares" (que eventualmente pueden atravesarse como Bananera, Pao-Grande, Madeira, Araras, Pedertera o San Antonio), y 3) "sencillas" (Guayaramerín, Layes, Misericordia, Tres Hermanos).³⁰ Pero, en líneas generales, la impresión que surge de las fuentes es que no hay una forma sencilla de cruzar los rápidos. La estación húmeda forma un caudal de agua torrentosa que permite atravesarlos extremando las precauciones, pero en la estación seca es imposible. En ciertos puntos, como en la localidad de Cachuela Esperanza o en el tramo entre San Antonio y Villa Bella, no hay forma de sortearlas. En el mejor de los casos se las puede vadear dirigiendo las embarcacio-

28 Palacios 1852, pp. 12, 19; Armentia 1890, p. 67; Bayo 1911, pp. 331; Heath 1882, pp. 131-133; Maccheti 1886, pp. 15, 18; Keller y Keller 1875, p. 10.

29 Fawcett 1954, pp. 78, 82, 100, 161-162.

30 Palacios 1852, p. 21. Para una completa descripción de las cachuelas y los rápidos, ver Keller y Keller 1875, pp. 13-15.

nes desde las orillas con poleas y sogas, pero la mayoría de las veces hay que vaciar o al menos aligerar los botes transportando la carga por tierra; o, peor aún, rodear las cachuelas llevando a hombro tanto la carga como los propios botes.³¹ Además de repetirse una y otra vez, esta “labor matadora” es increíblemente lenta y fatigosa.³² Tan extenuante, de hecho, que las tripulaciones prefieren muchas veces aventurarse a través de los peligrosos rápidos.³³ Los testimonios son elocuentes:

La carga fue depositada en una isla cerca de la costa boliviana. El sendero conducía hacia abajo durante unas cuatrocientas yardas, a través de la vegetación. El trabajo de transportar las cajas entre los molestos enjambres de moscas era insufrible, y no sin dificultad Richards pudo lograr que el miembro mal dispuesto de la tripulación llevara tantas cajas como él mismo. El río fluye de forma sinuosa y la carga podía pasar, pero el bote debía arrastrarse, remolcarse, levantarse y empujarse durante una milla a través de las rocas y del agua incontenible. Era trabajo muy duro: el calor del sol era enorme, los negros resbalaban y apenas lograban evitar que el bote se les fuera de las manos por la fuerza del agua que atravesaba los tramos inundados. Con el agua hasta el cuello, sostenían el bote. Las rocas apenas sobresalían unos pies del nivel del agua, suavizadas por el pasar del agua y la madera a la deriva. No era nada fácil para ellos mantenerse en pie debajo del agua.³⁴

Algunos de los rápidos pueden atravesarse sin peligro descendiendo por el río, sin necesidad de descargar el equipaje; en otros, la carga debe llevarse a hombro mientras se pasa la embarcación vacía por los rápidos; mientras que en otros, finalmente, tanto el bote como la carga deben ser transportados por tierra. La distancia que los botes recorren por tierra firme llega hasta

31 Ver por ejemplo Macchetti 1886, pp. 9, 10, 12, 14, 18, 21; Herndon y Gibbon 1875, p. 152; Evans 1903, pp. 637-638; Balzan 2008 [1885-1893], pp. 216-217; Bayo 1911, pp. 243-247; Armentia 1890, p. 71; Keller y Keller 1875, p. 10; Pando 1897, p. 175; Heath 1883, pp. 333, 337; Matthews 1879, pp. 43, 64, 75, 119; Knox 1886, pp. 298, 306; Craig 1907, pp. 317; Ritz 2015 [1934], pp. 70, 147.

32 Fawcett 1954, p. 142.

33 Armentia 1887, pp. 163, 166-168.

34 Herndon y Gibbon 1875, p. 144.

las tres millas, y durante dos millas más hay que seguir transportando la carga para que las embarcaciones no se dañen o se hundan. Se arrastró la garitea rodando sobre unos troncos por un camino que no era precisamente suave. Es un gran trabajo para los indios, particularmente en un día tan caluroso, pero lo soportaron con firmeza, sin hacer pausa desde que botaron la embarcación cerca de Guajara-Merim.³⁵



Fig. 4 - Cachuela Riverón en el río Madeira
(Emil Bauler, 1911, Archivo W. Wiggers)

En estas circunstancias poco propicias para la navegación no es raro que las mismas fuentes reporten una multitud de accidentes. Armentia nos ofrece el relato de un naufragio en primera persona:

A las doce en punto nos pusimos en marcha, saliendo por el arroyo a desembocar al Madera, navegando por medio de una arboleda, encubierta de agua hasta las ramas. Llevaba la delantera el batelón llamado *San Ramón*, perteneciente a don Nicanor Salvatierra; y en el momento en que acabábamos de entrar al río lo vimos arrastrar por el remolino, y tragarlo con carga y tripulación. Grande fue el pánico que se apoderó de nuestros tripulantes: soltando todos

³⁵ Knox 1886, p. 306. Hay ciertamente, en franca minoría, alguna percepción disonante: "He formado la opinión de que las cachuelas son fáciles de salvar" (Cabrera 1889, p. 2).

maquinalmente sus remos, y dejándonos llevar insensiblemente al mismo precipicio. Pero en fuerza de gritos y órdenes acompañadas de amenazas, los hicimos remar y ganamos la orilla. Allí, precipitadamente, botamos la mitad de la carga, parte a tierra y parte al agua; entre tanto, los tripulantes del batelón *San Javier*, perteneciente también a don Nicanor Salvatierra, se fugaron al monte, por no verse obligados a entrar a socorrer a sus compañeros. Éstos entre tanto (el batelón se había volcado, y por ser de Palo María flotaba en la superficie), se habían agarrado del batelón, en número de doce: y estaban dando vueltas en el remolino con una velocidad espantosa. Todo nuestro temor era que los metiese a la corriente de medio río, donde las olas eran elevadísimas, y los desprenderían infaliblemente del batelón, pereciendo sin remedio. Varias veces los llevó el remolino a las olas, y otras tantas fueron rechazados por ellas, dando vueltas en el remolino. Sus gritos eran ahogados por el ruido de las olas, pero veíamos los gestos con que nos pedían socorro.³⁶

Los testimonios son lapidarios: “Se cuentan por centenares los hundimientos de embarcaciones”.³⁷ Según algunos cálculos, se pierde no menos del 15% de la goma.³⁸ Las cifras podrían parecer exageradas pero el repaso de los documentos revela ciertamente una asombrosa cantidad de incidentes: así, en su viaje desde San Buenaventura a Manaos, el franciscano Jesualdo Maccheti presencia no uno sino varios episodios que culminan con gariteas y batelones hundidos; el batelón del naturalista Luigi Balzan choca con un tronco y vuelca perdiendo toda la carga; los miembros de la expedición Fawcett naufragan cinco veces, salvándose a duras penas “porque los indios nadan como nutrias”, y el coronel Pando se hunde mientras los tripulantes apenas atinan a rescatar parte de la dinamita que transportan, que luego harán explotar en el río para conseguir sábalos e improvisar un asado con el cual recobrar fuerzas.³⁹ No es por nada,

36 Armentia 1887, pp. 161-164.

37 Sanabria Fernández 2009 [1958], p. 122.

38 Pearson 1911, p. 119.

39 Respectivamente, Maccheti 1886, pp. 16-17, 25-26, 28, 69-70; Balzan 2008 [1885-1893], p. 185; Fawcett 1954, pp. 121, 144, 236; Pando 1897, pp. 194, 201. Para más incidentes ver Armentia 1887, pp. 154-159; 1890, p. 69; Heath 1882, p. 133; Bayo 1911, p. 331; Craig 1907, pp. 321-322; Cabrera 1889, pp. 12, 21.

de hecho, que se recomienda que las partidas que navegan los ríos del norte boliviano lo hagan con tres o más embarcaciones.⁴⁰

Fiebre salvaje

Los obstáculos de la navegación no son sólo geográficos. Si bien suele limitarse a una amenaza latente o al menos potencial, son recurrentes las noticias de ataques de los “salvajes” o “bárbaros”. Ciro Bayo describe a su tripulación capturando a un salvaje sirionó: debe hacer un gran esfuerzo para que los remeros no lo ultimen a machetazos ya que los indígenas suelen trabar “batalla campal con los viajeros”.⁴¹ Una vez más la amenaza podría sonar exagerada pero, ciertamente, no se trata de un testimonio aislado: las fuentes nos enseñan a los indígenas matando a un cónsul brasileño o al piloto de un batelón (“Lo encontramos con cuarenta y dos flechas en el cuerpo”, anota Fawcett), y el propio coronel Pando relata un intercambio de descargas de fusilería contra la “lluvia de flechas” que arroja “el enemigo”.⁴² En otras ocasiones las trifulcas son modestas, como cuando de repente surge un bárbaro entre la vegetación de la orilla y la excitada tripulación de Cabrera le dispara dos tiros.⁴³

Pero otras veces el sentido del ataque parece invertido, puesto que no sólo los blancos atacan a los indígenas sino que son estos últimos los que están navegando. Mientras visita Cachuela Esperanza, en 1907, Fawcett observa a un grupo de pacaguaras que surge repentinamente en canoas provocando la alarma general. Los peones disparan históricamente: “Los salvajes ni se inmutaron. El río, en ese punto, tiene seiscientas yardas de ancho, o sea, casi el límite del alcance de un Winchester .44. Con serena dignidad, los indígenas pasaron de largo, hasta perderse en algún pequeño afluente. Hubo rostros malhumorados después de la orden de ‘¡cese

40 Matthews 1879, p. 33. Además, hay que tener en cuenta que se necesitan dos o tres tripulaciones para arrastrar por tierra los botes con su carga.

41 Bayo 1911, pp. 202, 339.

42 Ver, respectivamente, Maccheti 1886, p. 5; Fawcett 1954, p. 142; Pando 1897, p. 179. Para más noticias de ataques indígenas ver Church 1874, p. 505; Matthews 1879, p. 34; cf. Van Valen 2013, pp. 81-84.

43 Cabrera 1889, p. 28.

el fuego!', cuando se hizo un balance del gasto de municiones de precio exorbitante".⁴⁴ Estos matices nos permiten entender por qué los estudios actuales enseñan que la atribución de "salvajismo" suele darse en el marco de los intereses de la agenda colonizadora: así, el propio Fawcett es perfectamente consciente de que las poblaciones autóctonas son estereotipadas como "bárbaras", "salvajes" o incluso como "caníbales" para justificar el despojo de sus tierras.⁴⁵



Fig. 5 - Encuentro con los caripunas en el Madeira
(grabado de Franz Keller)

Al mismo tiempo, las fuentes muestran que hay indígenas más salvajes que otros, y que es conveniente identificar con cierta precisión a los agresores. La enorme mayoría de los informes de violencia incrimina a los caripunas, de lengua pano:

Los caripunas son los que atacan las tripulaciones que hacen el transporte de la carga del comercio de San Antonio al Mamoré y de éste al río Beni. Estos mismos son los que atacan los establecimientos gomeros del Bajo Beni y Orton, hasta la altura de

⁴⁴ Fawcett 1954, p. 147.

⁴⁵ Fawcett, 1954: 135-150; cf. Córdoba 2012.

Puerto Rico. Son temibles en sus asaltos y precipitados en la fuga [...] cuando son tomados de sorpresa y conducidos como prisioneros, por mejor trato que se les dé, prefieren morir antes que aceptar alimento del enemigo. ¿Serán antropófagos? No cabe la menor duda; y si lo son, no es precisamente por necesidad de carne, sino por la sed de sangre de su carácter belicoso.⁴⁶

El mismo grupo es imputado por el asesinato del cauchero Gregorio Suárez, en 1873:

Gregorio había hecho un viaje de Cachuela Esperanza hacia San Antonio. Un día, recibió la visita de un grupo de garipunos y quiso convencerse de si los salvajes eran tan buenos con el arco como se decía. Fueron con flechas y eligieron un blanco. Para mostrarle a los indios que él también se sabía defender muy bien, tiró con su Winchester al mismo blanco con el mismo éxito con que los indios lo hacían con sus flechas. Uno de los indios pareció interesarse en su arma y le hizo saber a Suárez que él también quería intentarlo. Suárez le explicó el mecanismo y le entregó el arma. Súbitamente el salvaje se volvió con el arma contra Suárez y le disparó. El tiro lo mató y los restantes indios se arrojaron sobre él para robarle la mercadería [...] El indignado [Nicolás] Suárez mandó entonces una expedición de castigo, que viajó con botes de caucho río hacia abajo en el Madera. Como se esperaba, apareció una tarde un grupo de garipunos y se acercaron al bote. De la manera usual fueron obsequiados con té dulce y luego se sirvieron los licores. Suárez había envenenado una parte de los licores con estricnina y los salvajes se emborracharon. Poco tiempo después, naturalmente todo el grupo se murió. Suárez había vengado a su hermano.⁴⁷

Sin embargo, más allá del detalle macabro hay una realidad estadística que nos indica que la mayoría de las bajas en las tripulaciones amazónicas se debe a otro factor. Los testimonios al respecto son unánimes: los navegantes son “diezmados” por la disentería, el beri-beri y sobre todo la malaria. Más que el clima impiadoso, las alimañas, los accidentes o los ataques sorpresivos de los salvajes

46 Ballivián y Pinilla 1912, pp. 75-76. Ver, asimismo, Baldivieso 1896, p. 61; Bayo, 1911, p. 339; Ritz 2015 [1934], p. 70. Para un análisis del imaginario asociado con los caripunos y otros grupos nativos, ver Córdoba 2015.

47 Ritz 2015 [1934], p. 37. Para otra versión de este “secreto a voces”, ver Torres López 1930, pp. 194-198.

lo peligroso es, definitivamente, la fiebre.⁴⁸ Fawcett reporta que en un solo viaje caen “fuera de combate” nueve tripulantes de su batelón.⁴⁹ La crónica de viaje del ingeniero Neville Craig es una suerte de colección de trastornos febriles.⁵⁰ De igual forma, en las monterías de Nicolás Armentia y Antenor Vázquez prácticamente todos los tripulantes caen enfermos: no sólo los expedicionarios sino también los propios caucheros y hasta los indígenas que encuentran por el camino, e incluso el propio Armentia, que se pierde varios días delirando por la selva como un lunático.⁵¹ Otro buen ejemplo es el viaje de ida y vuelta de Trinidad a Villa Bella de Ladislao Cabrera, que comienza transportando a Vanegas, aduanero gravemente enfermo, y a lo largo del recorrido va sumando víctimas hasta que son siete los tripulantes afiebrados que vomitan todo el día con los ojos inyectados en sangre. El propio Cabrera termina su relato con erupciones, reumatismo y los pies hinchados y, en el camino de regreso, se encuentra con unas canoas de la Casa Suárez que transportan dos pacientes graves que a su vez morirán: Justiniano y el médico británico de Cachuela Esperanza.⁵²

En muchos casos la fiebre es paliada con sulfato de quinina; otras veces, directamente, tan sólo con alcohol.⁵³ Pero no es raro que el tratamiento resulte inútil. Contratado por la línea ferroviaria Madeira-Mamoré, el ingeniero Edward Matthews refiere dos episodios particularmente desgraciados en apenas pocos días:

Uno de los chicos bolivianos, un muchacho de catorce o quince años, se había estado quejando de la fiebre hoy y ayer, así que le

48 Bayo 1911, pp. 184, 331; cf. Van Valen 2013, p. 71. Además de la fiebre palúdica, la afección más frecuente en la zona, son corrientes asimismo los brotes de fiebre amarilla, fiebre biliar, disentería, reumatismo, inflamación intestinal y neumonía.

49 Fawcett 1954, p. 164.

50 Craig 1907, pp. 323, 330, 348, 373-378, 384, 405. Para otros testimonios, ver Herndon y Gibbon 1875, p. 164; Heath 1883, p. 332; Matthews 1879, pp. 62-65.

51 Armentia 1883, pp. 52-57; 1887, p. 88, 95-98; 1890, pp. 68, 73. La epidemia de fiebre palúdica es una de las constantes más notorias del relato del fraile (Armentia 1883, pp. 23, 25-26, 28-29, 61-62, 72).

52 Cabrera 1889, pp. 10, 24-27, 29-30.

53 Ver, respectivamente, Keller y Keller 1875, p. 24; Cabrera 1889, p. 25; Herndon y Gibbon 1875, p. 158.

permití dejar el remo y descansar sobre la carga, único espacio posible para quien tenía las manos libres. Apenas la canoa tocó el banco lo vi caer hacia atrás y, para mi horror, cuando llegué a él desde la cabina noté que evidentemente estaba muriendo. Le apliqué sales aromáticas en la nariz y le bañé la frente en *cachaça*, lo primero que tenía a mano; pero murió rápido, aparentemente sin dolor [...] Durante la noche se materializó mi presentimiento de que iba a perder otro hombre por enfermedad, Mariano, que finalmente falleció al amanecer. Era el que había robado licor en Morinhos y caído al río durante la noche; había tomado frío y desde entonces estaba enfermo. Le di los mejores remedios que tenía a mano y también vino, arrurruz y extracto de carne Liebig, pero no se veía que hubiera enfermedad amenazándolo; sin embargo hace un par de días su mujer y sus parientes evidentemente decidieron que no se recuperaría y, de acuerdo con las costumbres de muchas tribus indígenas, le encargaron lo que debía transmitir a los ancestros que lo precedieron en el último viaje.⁵⁴

Si las pérdidas de naves y de goma llaman inmediatamente la atención, las pérdidas humanas son lisa y llanamente aterradoras. Entre epidemias, accidentes y episodios de violencia, se calcula que se pierden entre un 25% y un 50% de los remeros.⁵⁵ Lewis Herndon y Lardner Gibbon observan de forma lacónica que son pocos los navegantes indígenas que llegan a la edad madura: “Generalmente mueren temprano”.⁵⁶ Fawcett ofrece mayores detalles: “El índice de defunciones, entre las tripulaciones de los batelones que iban y regresaban de San Antonio, alcanzaba el 50% anual, cifra terrible, a la que ya me estaba acostumbrando. Ese era el tributo que pagaba el caucho boliviano en ese período, y no creo que sea una exageración decir que cada tonelada embarcada costaba una vida humana”. El mismo explorador pierde rápidamente cuatro remeros tumupaseños, luego otro por un presunto ataque de pirañas y finalmente a otro enfermo de beri-beri, que queda paralizado y muere poco

54 Matthews 1879, pp. 53-54.

55 Ver por ejemplo Limpías Saucedo 2005 [1942], pp. 174; Fifer 1970, p. 130; Guiteras 2011, p. 526; Van Valen 2013, p. 71. Para una estimación considerablemente menor, de alrededor de un 5%, ver Roux 2000, p. 185.

56 Herndon y Gibbon 1875, p. 165.

tiempo después en Villa Bella.⁵⁷ Palacios pierde por su parte un tripulante canichana en Elvira y, cuando naufraga la montería *Madidi*, se ahoga Azogue, un tripulante de origen brasileño.⁵⁸



Fig. 6 - Cachuela Jirau en el río Madeira
(Emil Bauler, 1908-1911, Archivo W. Wiggers)

Una suerte similar padece Faustino Maldonado, ingeniero militar exiliado de Perú que, tras explorar los ríos Beni y Madre de Dios, se ahoga en las cachuelas del Madeira.⁵⁹ Camacho, otro de los mozos de Armentia, cae súbitamente en un pozo mientras sondea el río y es llevado por las aguas: nada desesperadamente unos minutos contra la corriente hasta hundirse justo en el momento en que sus compañeros logran rescatarlo.⁶⁰ Pero otros acompañantes del franciscano no tienen tanta suerte: cuando los prácticos buscan evitar el fatigoso rodeo por tierra y se aventuran imprudentemente por los rápidos,

⁵⁷ Fawcett 1954, pp. 142-145, 201.

⁵⁸ Palacios 1852, p. 20; Ministerio de Instrucción Pública y Colonización 1896, p. 35; Bayo 1911, p. 331; Ritz [1934] 2015, p. 114.

⁵⁹ Keller y Keller 1875, p. 12.

⁶⁰ Armentia 1885, p. 16.

naufraغان dos batelones y se ahogan dos tripulantes mojeños (José María N. y Juan de la Cruz Salvatierra). Armentia se resigna: “Fue un verdadero milagro que no se hubiesen perecido todos”.⁶¹

El factor humano

Más allá de las dificultades de la navegación, lo cierto es que los batelones y las monterías logran mantener un flujo de tráfico considerable entre Bolivia y la baja Amazonía. Tanto en el ocaso del boom de la quina (*Cinchona officinalis*) como en los inicios del auge cauchero, el comercio y el transporte fluviales son empresas enormemente lucrativas:

Para el año 1870 la cantidad de carga que atravesaba esta línea de obstáculos excederá las mil toneladas. En total habrá unas dos millas y media que tienen que atravesarse por tierra, mientras que en otro tanto la carga se lleva a hombro y las embarcaciones se remolcan por el río. En promedio se consumen diecisiete días en el viaje, en todas las estaciones; puesto que algunos rápidos son difíciles de atravesar en la estación seca pero no presentan obstáculos serios en la estación húmeda, y viceversa. El mayor trabajo es realizado por los remeros.⁶²

Podemos hacernos una idea aproximada del volumen y el alcance de esta red fluvial si recordamos que no sólo se transportan goma y mercaderías, sino incluso bienes suntuarios: “Hasta se han enviado pianos de Brasil al interior de Bolivia por esta ruta y, lo más extraño, es que han llegado intactos, listos para usarse luego de un poco de atención por parte del afinador”.⁶³ Los fleteros monopolizan la red cobrando sumas exorbitantes y haciendo, según un observador, “pingües ganancias”: “Cobrábese por arroba hasta media libra inglesa, sin asumir responsabilidad alguna por siniestros”.⁶⁴ Según

61 Armentia 1887, p. 163.

62 Church 1874, p. 502.

63 Knox 1886, p. 306; cf. Morrison, Brown y Rose eds. 1987, p. 94.

64 Sanabria Fernández 2009 [1958], p. 112; cf. Vallvé 2010, p. 76. No es raro, incluso, que la mercadería se arruine por los accidentes y las continuas cargas y descargas, sin que sea posible atribuir responsabilidad alguna al fletero de turno (Bayo 1911, p. 307).

Pearson, el costo del flete río arriba entre Belém do Pará y el Beni es de 800 a 1.200 dólares por tonelada, y el viaje de regreso, mucho más sencillo, se cobra entre 300 y 350 dólares.⁶⁵ Pero, además de los fleteros y los caucheros, la navegación se vuelve rentable para los comerciantes: “Sirios y armenios pululaban en el río durante la época del tráfico; sus batelones estaban atestados de mercadería barata, que cambiaban por caucho. Hacían fortuna mucho más rápidamente que sus hermanos, los infatigables *mercachifleros* de las tierras altas”.⁶⁶

La bonanza económica, así, comienza a ser compartida en algún punto por las tripulaciones. Para 1889, Cabrera informa que el viaje de Trinidad a Villa Bella cuesta 500 pesos: la embarcación cuesta 80 pesos, cada tripulante 28, el capitán 32 y el resto se invierte en provisiones.⁶⁷ Más tarde Bayo observa que los prácticos piden hasta 200 bolivianos por sortear las cachuelas y él mismo debe pagar 50 bolivianos para ir de Yotaú a Villa Bella en el batelón *Patria*. Sabemos que esa misma suma cobran los tripulantes indígenas de los batelones de la Casa Suárez por el viaje de ida y vuelta desde Cachuela Esperanza a San Antonio (quince días para bajar el río y casi dos meses para remontarlo en el regreso), y se precisan entre 120 y 130 bolivianos para pagar el viaje entre Villa Bella a Trinidad debido a la gran cantidad de cachuelas: de Trinidad en adelante el viaje es más simple y el costo baja a 80-100 bolivianos.⁶⁸ En definitiva, el auge gomero incrementa los salarios de las tripulaciones de forma notable y no es raro que cada remero cobre entre 300 y 400 bolivianos por viaje.⁶⁹ Ni tampoco que se calcule que la tripulación promedio, compuesta por una docena de remeros, gana al año entre 12.000 a 15.000 bolivianos.⁷⁰

Sin embargo, por más que se trate una industria lucrativa no resulta fácil garantizar la afluencia de brazos. Por medio de arre-

65 Pearson 1911, p. 121.

66 Fawcett 1954, p. 104.

67 Cabrera 1889, p. 31.

68 Bayo 1911, pp. 181, 245, 307, 331.

69 Sanabria Fernández 2009 [1958], p. 112; Van Valen 2013, pp. 84-85.

70 Roca 2001, p. 247.

glos más o menos públicos con las haciendas, las prefecturas, los cabildos y los caciques indígenas, los fleteros procuran controlar la mano de obra nativa al urdir un cúmulo de relaciones que van del patronazgo al trabajo asalariado y del compadrazgo al enganche engañoso e incluso violento.⁷¹ Así, por ejemplo, a la hora de formar su propia tripulación, Cabrera debe apelar al corregidor Gregorio Acurusa de Exaltación, respetado cacique que gobierna a su gente “despóticamente”. Acurusa paga a los remeros, aunque el viajero sospecha que menos que lo que corresponde, y no duda en hacer uso del látigo “para mujeres, hombres y niños”. Pero el dato más escalofriante es que buena parte de los remeros son menores de edad: “Los hijos varones desde la edad de ocho años ya son tripulantes, las embarcaciones que tiene están servidas por éstos, de los cuales el de más edad tiene doce años”.⁷²

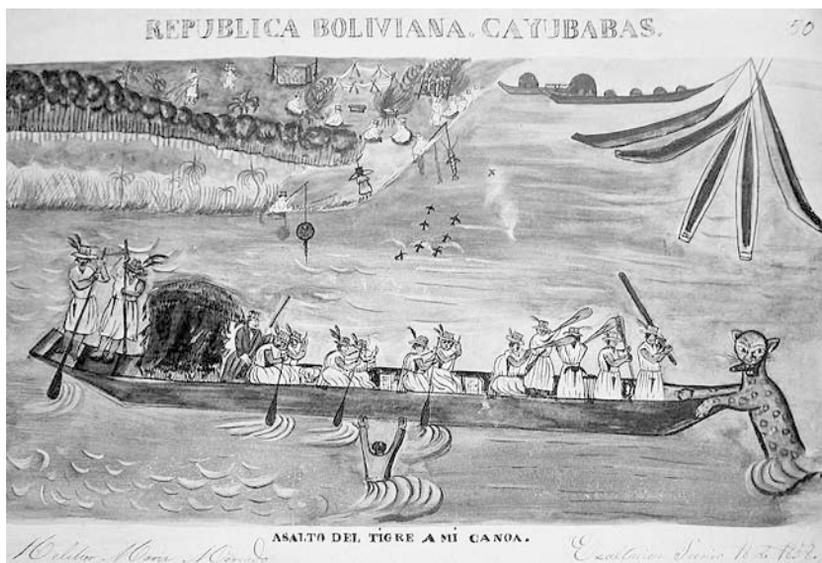


Fig. 7 - Cayuvavas - Asalto del tigre a mi canoa
(Melchor María Mercado)

71 Vallvé 2010, p. 76; Guiteras 2011.

72 Cabrera 1889, p. 5.

Por otra parte, la composición étnica de las tripulaciones es heterogénea. Si bien hay un buen número de tripulantes de origen cruceño, poco a poco son desplazados por remeros indígenas debido a “su mayor experiencia en trajines fluviales y a su mejor pasividad de ánimo”.⁷³ Así, por ejemplo, la partida de los ingenieros Keller se compone de siete embarcaciones con “ocho blancos y setenta indios bolivianos de las misiones del Mamoré”, mayormente de origen mojeño y canichana.⁷⁴ Por su parte, la tripulación de Fawcett consta de diez ixiamenños y ocho tumupaseños, un piloto y un soldado intérprete (“resultó ser un buen compañero, cuando estaba sobrio”).⁷⁵ Heath lleva consigo un ayudante movima y varios remeros araanas que le presta el cauchero Antonio Vaca Diez; Palacios emplea remeros canichanas de San Pedro y cayubabas de Exaltación; las tripulaciones que observa Bayo están compuestas por guarayos y sobre todo por mojeños, trinitarios y cayubabas; las de Maccheti, de canichanas, cayubabas y trinitarios; las de Church, de canichanas y mojeños; la crónica acreana de Nicolás Suárez desborda de ixiamenños y tumupaseños y el ingeniero Matthews prodiga copiosos elogios a sus remeros canichanas y cayubabas.⁷⁶

¿Es posible encontrar algún rasgo común en esta masa heterogénea y variopinta? El cauchero suizo Ernst Leutenegger identifica con lucidez el común denominador: “Los indígenas a mi cargo fueron civilizados en gran parte por los jesuitas [...] Entonces vino el verdadero gobierno y los más jóvenes de mis indígenas ya nacieron como ciudadanos bolivianos y no como pupilos de las misiones. Entraron a trabajar en la industria de la goma y en el comercio”.⁷⁷ Su compatriota Ritz tiene una impresión similar:

Los trabajadores de la goma se reclutaban casi exclusivamente entre los indígenas. Sin embargo, éstos no son gente salvaje sino

73 Sanabria Fernández 2009 [1958], p. 112.

74 Keller y Keller 1875, p. 6.

75 Fawcett 1954, p. 98.

76 Ver, respectivamente, Heath 1882, p. 127; Palacios 1852, p. 7; Armentia 1976 [1883], pp. 13, 108; 1890; Maccheti 1886, p. 5; Church 1874, p. 505; Bayo 1911, pp. 189, 245; Suárez 2018 [1928]; Matthews 1879, pp. 62, 70, 120.

77 Leutenegger 2015 [1940], p. 314. En realidad, fueron evangelizados por los franciscanos tanto como por los jesuitas.

indígenas que ya vivían entre población civilizada desde hacía varias generaciones. Todavía son incultos y sólo unos pocos tienen alguna noción de lectura y escritura. Nuestra gente provenía sobre todo de Reyes y de Tumupasa, asentamientos indígenas situados en el curso superior del Beni. Eran contratados mediante “enganche”, lo que significa reclutar, contratar.⁷⁸

En efecto, la mayor parte de las tripulaciones proviene de las antiguas reducciones jesuitas y franciscanas de Mojos y Apolobamba: Trinidad, Santa Ana, San Pedro, Exaltación, Tumupasa, Ixiamas, etc. Si esos cayubabas, mojeños, canichanas o tumupaseños se consideran buenos navegantes, es porque al mismo tiempo se entiende que los indígenas “salvajes” no lo son: “Son inhábiles para el remo y hasta es peligroso navegar con ellos; por cuanto en los lugares más peligrosos dejan el remo, exponiéndonos a un naufragio, como he tenido ocasión de verlo navegando con ellos en el Orthon y el Madre de Dios. Como para remar es preciso aguantar el ardor de un sol abrasador, no pueden ellos tolerarlo, y quedan rendidos por la falta de costumbre en el trabajo”.⁷⁹ En este contexto, entonces, las fuentes distinguen básicamente entre los indígenas “civilizados” (cayubabas, canichanas, mojeños, baures, movimas), que han pasado por el tamiz misional y son por tanto más dóciles o en todo caso adaptables a las demandas de la nación y el mercado, y por otra parte los “salvajes” (araonas, pacaguaras, chacobos, caripunás), que en esos mismos términos no pueden definirse más que por la negativa: son aquellos grupos que carecen de cultura del trabajo, de civilidad o de capacidad para generar excedentes.⁸⁰

78 Ritz 2015 [1934], p. 108.

79 Armentia 1890, p. 121. El juicio es compartido por otros autores (Ballivián y Pinilla 1912, p. 71; Vallvé 2010, p. 220). Hay, por supuesto, alguna excepción, como los araonas de las barracas de Vaca Diez, que aparecen auxiliando a los eventuales viajeros (Heath 1882, pp. 128, 1883, p. 332; Armentia 1976 [1883], p. 5).

80 Córdoba 2015, p. 195.

Máquinas de remar

No son pocas las opiniones que exaltan positivamente la competencia de los tripulantes indígenas. “Parecen máquinas de remar”, observa Marius del Castillo sobre sus remeros “guayochochos”. Aun mejores le parecen los famosos cayubabas de Exaltación, “remeros sin igual” que por condiciones físicas, técnica y conocimiento del río conforman una “casta especial para las tareas de navegación a remo”.⁸¹ El coronel Church estima el ritmo de su propia tripulación en cincuenta y cinco golpes de remo por minuto, e incluso dedica líneas nostálgicas a su experimentado timonel: “Acompañando la expedición había un viejo mulato llamado Fortunato. Era un piloto de gran habilidad que conocía cada isla y cada costa del Madeira: uno de esos extraños personajes como los que se encuentran en los grandes ríos del continente occidental, con instintos tan exactos y tan confiables como una brújula, que ubicaban cada punto en la más oscura noche: en algún caso, incluso, hasta hubiese querido que él mismo confiara más en ellos”.⁸² El propio Pando, que no es precisamente un abogado de la población autóctona, se maravilla por la habilidad de los navegantes nativos:

Sólo la pericia y el arrojo de tripulaciones pueden vencer las enormes dificultades de esa travesía, en la que hay peligro a cada instante y en la que un falso golpe de timón basta para perder una canoa; todo el secreto de esa navegación consiste en que sólo el piloto y el puntero miden y dominan el peligro, mientras reman los tripulantes encorvados sobre el costado de la embarcación, sin ver la dirección impresa a la marcha, ni darse cuenta del riesgo, aunque el agua invada la parte cóncava del botalón.⁸³

Sin embargo, conviene no exagerar puesto que en las mismas crónicas podríamos acumular referencias que acrediten lo contrario. En efecto, al mismo tiempo que los remeros nativos o mestizos cosechan elogios, otros testimonios bosquejan una realidad distinta.

81 Del Castillo 1929, pp. 164, 168.

82 Church 1874, pp. 503-505.

83 Pando 1897, p. 215. Para más testimonios sobre la habilidad de los remeros y pilotos nativos, ver Herndon y Gibbon 1875, pp. 141, 144; Ballivián y Piniella 1912, p. 71; Knox 1886, p. 260; Craig 1907, p. 316.

Más allá de la falta de cartas hidrográficas que señalen la ubicación de piedras, rápidos o eventuales obstáculos, Cabrera informa que la mayoría de los accidentes se debe a la impericia de los capitanes nativos: “¿Qué conocimientos puede tener un indio del Beni, que no sabe leer ni escribir, de navegación fluvial?”. A su juicio la respuesta es tajante: la navegación no puede quedar librada “a la ignorancia de los naturales del Beni”. Asimismo, a diferencia de otros testigos reporta la “flojedad de los tripulantes para remar”, y afirma que sólo ponen empeño como los caballos, cuando advierten que regresan a su hogar.⁸⁴ Fawcett también se queja:

Hace unos pocos años, el Mamoré no era considerado navegable por lanchas en la estación seca, pero cuando las introdujeron por fin formaron cauces, y ahora operan durante todo el año. Antes de esto no era raro que los botes fuera detenidos por los bancos de arena y protuberancias, y entonces los tripulantes –generalmente indios sometidos o esclavos– se amotinaban, asesinaban al capitán y partían río abajo por las orillas [...] En el Oriente boliviano son indios y mestizos. Ambos son poco confiables, difíciles de satisfacer, haraganes, y huyen sin aviso. Suelen ser difíciles de conseguir, cualquiera que sea el precio.⁸⁵

En efecto, son bastante frecuentes las noticias de asesinatos de capitanes, patronos o comerciantes por parte de los remeros, que de forma repentina pueden dejar librada la embarcación a la fuerza de la corriente provocando un “accidente”.⁸⁶ Además, la idiosincrasia de las tripulaciones multiétnicas es una amalgama inestable de costumbres criollas, mestizas e indígenas, marcada por la condición fronteriza de la Amazonía boliviana –así, Bayo se sorprende porque la mayoría de los términos técnicos de la navegación provienen de préstamos del portugués: “batelón”, “garitea”, “leme”, “correntesa”, “encostar”, “apalancar”.⁸⁷ En esa síntesis abigarrada no faltan las creencias ex-

84 Cabrera 1889, pp. 6, 9-10, 24.

85 Fawcett 1954, pp. 283, 521.

86 Van Valen 2013, p. 72.

87 Bayo 1911, p. 184. Lo mismo observa Marius del Castillo (1929, p. 156); lo cual, por otra parte, no es extraño si pensamos que gran parte del léxico de la industria cauchera proviene asimismo del portugués (por ejemplo, “siringa” de *seringa*, “habilito” del *aviamento*, etc.) (Córdoba 2015, pp. 13-14).

trañas: “Como viese la cachuela de sorpresa, me puse a gritar a los tripulantes, que remasen fuerte; y ellos me contestaban: ‘Calla padre’. Después que hubimos pasado, me dijeron muy formales que en esos lugares no se grita, porque el agua se enoja, y que ellos lo saben muy bien por experiencia”.⁸⁸ En estas circunstancias, los malentendidos interculturales no son raros. Fawcett se incomoda cuando los remeros toman los accidentes y aun las muertes de sus compañeros cómicamente, casi como una trivialidad; se queja asimismo de que el único “combustible” de las tripulaciones sea el alcohol, y describe frecuentes borracheras y peleas entre los remeros.⁸⁹ Muchas veces, además, los tripulantes roban cultivos o ganado: “No podemos evitar mencionar un hecho grave del que suelen quejarse los caucheros del Madeira: con el consentimiento y la aprobación de sus patrones, que muchas veces no les entregan suficientes provisiones para un viaje tan largo, los remeros indios de las canoas bolivianas roban constantemente las granjas vecinas de las riberas, y hasta toman por la fuerza el fruto del trabajo de sus propietarios, que intentan defenderlo”.⁹⁰ Otras veces, directamente, los remeros se fugan: Silverio Palomeque huye con la escopeta y las provisiones de Armentia, y pocos días después lo siguen Vicente Vargas y Juan Morales.⁹¹ Extremando los pruritos, Herndon y Gibbon describen una relación con los remeros teñida por el recelo y la suspicacia:

Por lo que hemos visto de los hombres, estamos convencidos de que eran un grupo duro y salvaje que nos mataría sin ceremonias como a un perro. Expresaron una satisfacción impúdica cuando ordené a Tito colocar un centinela de guardia toda la noche. Descansamos hasta el amanecer con los revólveres listos para cualquier ataque. Los asesinos negros de los caminos del Perú son más desesperados e impiadosos que cualquier español o mestizo; tal es el caso del negro africano semicivilizado. De día tenía la precaución de dejarle ver a cada uno de ellos mi revólver.

88 Armentia 1887, p. 169.

89 Fawcett 1954, pp. 142-144, 163, 201; cf. Bayo 1911, p. 331; Matthews 1879, pp. 46-47; Ritz [1934] 2015, p. 114.

90 Keller y Keller 1875, p. 8.

91 Armentia 1885, p. 15, 1887, p. 89, 1890, pp. 35-36; cf. Fawcett 1910, pp. 119, 521; Matthews 1879, p. 39.

Los vigilábamos de cerca tanto de día como de noche. Por alguna razón que ignorábamos estaban disgustados con Richards, que jamás les había dado una orden excepto cuando estaba en tierra, para que llevaran el equipaje. Como Tito y Pedro me hablaban en castellano tenían la impresión de que ignorábamos lo que decían al hablar en su propia lengua. En una ocasión, al salir del Mamoré, luego de que Richards le dijera que no tirara más agua dentro del bote con su remo, escuché decir al más irritado de ellos: “¡No sé todavía si no voy a ponerle una bala a ese tipo por accidente!”. Luego de lo cual perdí la confianza en ellos y le dije a Richards que nuestra seguridad se basaría tanto en estar atentos como en la buena condición de nuestras armas.⁹²

Sin embargo, haríamos mal si imputáramos toda la violencia a los tripulantes, pues no faltan casos de abuso por parte de los capitanes o los patrones. Sabemos fehacientemente por Cabrera que el corregidor Acurusa azota a sus remeros.⁹³ De forma similar, el capitán del batelón que transporta al franciscano Maccheti recibe veinticinco azotes por intentar cruzar los rápidos por donde no era posible hacerlo a fin de evitarse el trabajo de descargar, transportar y recargar el equipaje –escena que se repetirá pocos días después en otro batelón.⁹⁴ El azote no es un castigo infrecuente en el Beni para sancionar faltas disciplinarias como la holgazanería, la desobediencia, la desertión o hasta el robo de licor⁹⁵. Pero a veces los episodios son más graves, como cuando a un capitán que limpia su carabina se le escapa un tiro y mata instantáneamente al timonel guarayo: “El infeliz no hizo más que llevarse una mano al ombligo y caer en nuestros brazos, muriendo instantáneamente”. Para calmar al resto de los remeros, visiblemente irritados, se les da doble ración de alcohol, se vela a la víctima en una pequeña ceremonia y se indemniza a la viuda con 50 bolivianos.⁹⁶

92 Herndon y Gibbon 1875, p. 146. Matthews (1879, pp. 34-35) comparte esta percepción de los “marineros indios”, aunque también es cierto que no generaliza su recelo y habla de “casos” de “ovejas negras” que atacan a los patrones sin representar necesariamente a la mayoría de los remeros.

93 Cabrera 1889, p. 5.

94 Maccheti 1886, pp. 17, 43.

95 Limpías Saucedo, 2005 [1942], pp. 35-36, 111; Van Valen 2013, pp. 72, 89.

96 Bayo 1911, p. 190.

Las fuentes nos permiten entrever asimismo que, al menos en el plano del lenguaje, se considera que los mozos y los remeros son objetos de propiedad a disposición de los patrones. Recordemos que Federico Clausen presta y devuelve “sus” mozos a Armentia.⁹⁷ Fawcett se cruza en el río con un alemán llamado Hesse que se irrita al reconocer a alguno de los remeros del explorador, a los que considera de su propiedad.⁹⁸ Heath no tiene reparos en aclarar que los remeros indígenas “pertenecían” (*belonged to*) a Antonio Vaca Díez.⁹⁹ E incluso hay noticias de patrones que apuestan a sus propios remeros: “Hasta se llegó al caso (de don Jesús Jiménez) de jugarse batelones enteros cargados de siringa que pasaban de dueño en dueño. Lo cual nada tendría de extraordinario si no fuera que justamente con los batelones, que valían 15 o 20 mil bolivianos, se copaban apuestas incluyendo 12, 14 o 20 tripulantes”.¹⁰⁰ Anna Guiteras analiza el caso del comerciante alemán David Cronenbold, que en 1866 contrata los servicios de remeros mojeños, movimas, cayubabas y canichanas para armar una flotilla de siete embarcaciones dirigida al puerto brasileño de Pará. Cronenbold termina denunciado por hacer trabajar excesivamente a los remeros, por hacerlos pasar hambre, por amenazarlos a punta de pistola, golpearlos y hasta flagelarlos (entre 50 y 500 azotes). La mayoría de los indígenas huye porque, según confiesa una de las víctimas, “vendió nuestro trabajo como si fuéramos esclavos”.¹⁰¹

97 Armentia 1885, pp. 40-41.

98 Fawcett 1954, p. 160.

99 Heath 1882, pp. 128, 1883, p. 332; Torres López 1930, p. 209. Según algunos informes, este cauchero llega a obligar a su tripulación a cruzar los rápidos a punta de pistola (Van Valen 2013, p. 72).

100 Cómbrá y Pinto Parada 2016 [1946-1983], p. 149.

101 Guiteras 2011, pp. 523-524. Podría notarse que los testimonios citados se refieren a aquellos indígenas que navegan para actores privados. Sin embargo, los servicios prestados al Estado colonial, como en el caso del postilloneo o transporte del correo (Lehm 1999, p. 39), se asimilan en algún caso con la mita andina: “Cabe recordar que la obligación de remar era comparable, en materia de servidumbre, a la mita minera de Potosí durante el período colonial, debido al sacrificio que suponía y el alejamiento de los remeros de sus familias. Rehusarse a hacerlo era considerado como una suerte de insubordinación” (Lema 2016, p. 26). Hay noticias, incluso, de una parcialidad trinitaria denominada correonos, en cuyo caso el etnónimo aparece formado por “correo” y *-ono*, un sufijo de afiliación colectiva de origen arawak (Zulema Lehm, comunicación personal).

A raíz del escándalo internacional en el Putumayo por el trato inhumano a los trabajadores de la Casa Arana, las compañías caucherías que tienen capital en Londres –entre ellas Suárez Hermanos– son sujetas a escrutinio por parte del Foreign Office y la opinión pública londinense. Uno de los testigos clave es, precisamente, el propio coronel Fawcett. Aunque el famoso explorador aclara en reiteradas ocasiones que no cree que la situación sea tan grave como en Perú, ciertamente reporta los frecuentes castigos corporales y la existencia de una suerte de semiesclavitud encubierta tras las formalidades legales, añadiendo que sería complicado para un investigador externo trazar un cuadro certero de la situación en el norte boliviano sin fuerte protección gubernamental, sin la cual correría riesgo de tener un “accidente”.¹⁰² El propio Fawcett conjetura la razón por la cual la demanda de mano de obra es “más humana” en el Beni que en el caso peruano: “Se dice que el valor de mercado de un indígena era de 80 libras esterlinas o 1.000 bolivianos. El alto valor y la relativa escasez de mano de obra vuelve antieconómico el control a la ligera de la vida humana”.¹⁰³

País de remadores

La escasez de recursos humanos es un diagnóstico generalizado en las fuentes de fines del siglo XIX.¹⁰⁴ De hecho, siguiendo la intuición de Fawcett, tal vez se trate efectivamente de la mejor pista disponible para comprender el relativo “humanitarismo” de la industria gomera boliviana en comparación con la peruana y, al mismo tiempo, la necesidad de integrar a las poblaciones indígenas a la econo-

102 Fifer 1970, pp. 137-139. Sobre el escándalo del Putumayo, ver Chirif y Cornejo 2009; Paredes Pando 2013.

103 Percy Fawcett, cit. en Fifer 1970, p. 139. Para un testimonio adicional sobre el mejor tratamiento humanitario de los trabajadores bolivianos, ver Ritz 2015 [1934], pp. 107-108. En cambio, para explicaciones que relativizan el poder coercitivo de los caucheros y resaltan la agencia de la mano de obra criolla e indígena, ver Weinstein 1983; Barham y Coomes 1994; Van Valen 2013.

104 Ver, entre otros, Armentia 1890, p. 30; Arnous de Rivière 1900, p. 436; Ballivián y Pinilla 1912, p. 66; Knox 1886, p. 266; o los estudios respectivos en Fifer 1970, p. 127; Barham y Coomes 1994, pp. 48, 67; Roca 2001, pp. 99-100.

mía regional.¹⁰⁵ El etnólogo sueco Erland Nordenskiöld recorre la región gomera a principios del siglo XX, cuando el barco de vapor se vuelve una postal representativa de los ríos amazónicos, y capta agudamente la situación:

En todos los ríos bolivianos existe la misma dificultad de encontrar remeros. Debido al traslado de indios a los bosques de caucho, y a que son esclavizados por deudas, cada vez es más difícil conseguirlos. No hay indios libres que un viajero pueda contratar por un corto tiempo, siéndole muy difícil comprar esclavos por deudas: éstos le resultan muy caros pues al final del viaje no puede venderlos si es persona decente, y tendrá que liberarlos. Aquí, los indios son importantes para las actividades comerciales; por todos los ríos se transportan mercancías, correo y pasajeros en grandes o pequeñas canoas y botes a remo, tripulados por indios civilizados, perseverantes y aplicados remeros que pueden bogar hasta doce, catorce e incluso dieciséis horas al día. Los grandes ríos son transitados por pequeños vapores que, sin embargo, no pueden circular por las pequeñas corrientes y que en gran medida dependen de la época de lluvias. Por ello es importante emplear la fuerza de trabajo indígena sin someterla a una explotación abusiva. Remar es una ocupación que va con los indios: no es algo inventado por los blancos. Los indios se extinguen, pero me agrada poder decir que los blancos los van a echar de menos, pues los necesitan imperiosamente. Si los indios recibiesen todo el dinero que sus señores blancos ganan con el transporte les iría realmente bien, pero estoy seguro de que apenas reciben el diez o el veinte por ciento, y el resto va al bolsillo de sus patrones.¹⁰⁶

105 Véase, por ejemplo, la opinión de una obra especializada: “La falta de brazos para la explotación de la industria gomera decidió a los industriales a entrar en relaciones con los salvajes que habitan las selvas” (Ballivián y Pinilla 1912, p. 70). La situación parece más o menos similar en Brasil: si al inicio del boom se tendía hacia la eliminación sistemática del indígena (en tanto obstáculo al progreso), a principios del siglo XX cesan las grandes oleadas migratorias a los centros gomeros y el nativo pasa a ser un “recurso natural” imprescindible (Piedrafita Iglesias 2010, pp. 76, 86, 291, 467; cf. Córdoba y Villar 2015, pp. 168-169).

106 Nordenskiöld 2003 [1922], p. 33.

A partir de la década de 1860, se percibe en el norte boliviano una demanda cada vez más activa de tripulantes concebidos como “recurso escaso” debido a las epidemias, la migración, la desestructuración comunitaria e incluso la competencia por la mano de obra de las industrias gomera, agropecuaria o forestal.¹⁰⁷ O sea que, al mismo tiempo en que se producen los abusos denunciados por Fawcett y otros tantos cronistas, la situación comienza a cambiar aunque más no sea porque la razón instrumental se impone por sobre el prejuicio: al menos hasta la aparición del vapor, la industria de la goma incrementa exponencialmente la necesidad de navegantes nativos y, en ese contexto, no sorprende la exaltación discursiva del remero indígena como motor del desarrollo nacional, al punto de que el propio Gabriel René Moreno llega a hablar de “un país de remadores”.¹⁰⁸



Fig. 8 - Cachoeira San Antonio
(Emil Bauler, 1908-1911, Archivo W. Wiggers)

107 Keller y Keller 1875, p. 82; Mathews 1879, pp. 123, 131-135.

108 Moreno 1973 [1888], p. 21.

Paralelamente, mientras los indígenas comienzan a trabajar más o menos libremente en la navegación fluvial y se transforman en un recurso valioso, comienzan los intentos de regularizar su contratación. El pedido de tripulantes a un corregidor por parte de un comerciante se transforma en una orden a un cacique y, finalmente, en la imposición a un individuo indígena que muchas veces no desea abandonar su hogar:

Nombran por consiguiente a los tripulantes sin averiguar si la esposa grávida o el hijo tierno necesitan de su auxilio, sin consultar si les place el pago que se ofrece, sin fijarse en que sus labores agrícolas demandan su presencia o si les afecta alguna dolencia que no les es permitido representar; y lo que es peor, más triste y doloroso, porque afecta a la moral pública, es que esos titulados jefes de parcialidad nombran precisamente al esposo a cuya mujer virtuosa se trata de pervertir y al padre de la hija cuya inocencia se quiere corromper.¹⁰⁹

Si en principio una gran parte de los salarios de los tripulantes se pierde a través de la maraña corrupta que enhebran capitanes, empresarios, autoridades de cabildos y caciques indígenas, la tendencia general es que poco a poco los nativos dejen de navegar compulsivamente para comenzar a ser eximidos de sus cargas impositivas y luego, incluso, a ser retribuidos mediante el trueque e incluso cobrar un salario.¹¹⁰ Para neutralizar la complicidad entre las autoridades y los empresarios locales a la hora del enganche, la prefectura beniana redacta el primer reglamento de navegación para la región en 1858 y elimina la navegación fluvial de los servicios gratuitos que los indígenas deben prestar al Estado: estipula la forma apropiada de establecer el contrato, el número de remeros necesario para cada tipo de embarcación, los derechos y las obligaciones respectivos de fleteros, comerciantes, pasajeros, capitanes y remeros, así como también las rutas y los sueldos en función de los diversos trayectos. Asimismo, en las décadas de 1860 y 1870 surgen nuevas regulaciones regionales y nacionales que buscan promover el desarrollo económico de la Amazonía protegiendo cada vez más los derechos

109 Carmelo María del Rivero, cit. en Guiteras 2011, p. 519.

110 Limpias Saucedo, 2005 [1942], pp. 37, 44-45, 66; Guiteras 2011, pp. 516-517.

civiles de las tripulaciones: en este contexto se constatan aumentos salariales progresivos, restricciones a la duración de los contratos y la prohibición de cambiar de patrón sin consentimiento previo del remero.¹¹¹

Durante el último cuarto de siglo XIX la navegación de la Bolivia amazónica se altera dramáticamente por la aparición de las primeras lanchas de vapor, propiedad de empresarios regionales y luego del propio Estado. Sin embargo, como veremos, la revolución tecnológica se circunscribe a los principales ríos del norte y, en consecuencia, siguen apareciendo por doquier las embarcaciones a remo, con la consecuente demanda de remeros indígenas y por tanto la necesidad de salvaguardar la mano de obra nativa mediante ordenanzas que hagan hincapié en garantizar la seguridad, los derechos y las obligaciones de los tripulantes.¹¹² A pesar de las cachuelas, de las epidemias, de los abusos y de la violencia, a pesar de las muertes, de los accidentes, de los naufragios y hasta del propio vapor, el país de los remeros se resiste a desaparecer.

111 Limpias Saucedo, 2005 [1942], pp. 147-148; Guiteras 2011, pp. 520-521; Van Valen 2013, p. 84-88.

112 Guiteras 2011, p. 528.

Hay barcos rentables y barcos que no lo son.

Joseph Conrad

Capítulo 2

El vapor y el caucho

La última escena de Fitzcarraldo

Inmortalizado en su avatar fílmico con su desordenada melena rubia, sus ataques de cólera, sus planes impracticables y su legión silenciosa de indígenas y mestizos, Carlos Fermín Fitzcarraldo es una auténtica leyenda amazónica. Luego de estudiar en Lima, de vender fertilizantes en la frontera sureña, de ser admitido en la logia masónica y de ser sospechado de espiar para el gobierno chileno, se dedica bajo el alias de “Carlos Fernando” a comercializar el caucho. Mientras su fortuna crece contrae matrimonio con Aurora Velasco, “la más bella mujer de Iquitos”, construye un caserón en Mishagua con zoológico y un jardín botánico curado por jardineros japoneses, y envía a sus hijos a estudiar a París. Como en el caso de tantos pioneros, la clave de su éxito parece ser una rara mezcla de audacia, resolución e inconsciencia.

Seguido por una flotilla de canoas indígenas, el “rey del caucho” zarpa a bordo de la lancha *Contamana* para explorar la selva meridional. Navega hasta Serjali, desmonta el vapor y lo transporta a través del lodazal selvático en una travesía épica de varios kilómetros. La gesta pronto asume el carácter fantasmagórico de leyenda regional y se enciende el reguero de los rumores: se dice que además del francés, el inglés y el alemán, el cauchero domina el portugués, el chino, el quechua, el campá y el piro; que ha necesitado para su hazaña dos meses de trabajo infernal con cien caucheros mestizos y un millar de indígenas; que ha arrastrado la lancha a lo largo de 10 o hasta 20 kilómetros; que trepa penosamente crestas imponentes de centenares de metros con el vapor a cuestas. También se cuenta que muchos mozos han muerto y que el cauchero ha pactado con el demonio. O que, si bien es cierto que mantiene buenas relaciones con

los indígenas campas y piros, también lo es que organiza correrías para reprimir violentamente a los “mashcos” (harakmbut) y a los “guarayos” (esse’ejjas) que se oponen a sus designios. En todo caso, más allá de la fábula, el corolario es conocido: descubre el istmo que hoy lleva su nombre y que conecta el departamento de Loreto con el río Madre de Dios. Tal como sucede con Heath en Bolivia, el hallazgo geográfico tiene inmensas repercusiones prácticas, puesto que la flamante conexión fluvial permite a la goma peruana salir por el Madeira y Manaos hacia el Atlántico.¹

Ésa es la gesta conocida, y hasta allí llega el mito. Menos afamado, tal vez, es su más modesto epílogo. Luego de que Fitzcarraldo encuentre el río que al fin y al cabo esperaba encontrar, reagrupa a su gente, reensambla la *Contamana* y continúa navegando hacia las desembocaduras del Manu, el Tambopata y el Madre de Dios. Replicando la ruta de los ejércitos incaicos que descendieron desde el Cuzco hacia Apolobamba y más allá, prosigue navegando los ríos del norte boliviano y, en septiembre de 1894, llega a la base de Nicolás Suárez en Cachuela Esperanza. Ambiciosos, arriesgados, visionarios, los grandes hombres pronto comienzan a negociar. Fitzcarraldo propone vender mercadería que trae de Perú a precio inigualable; Suárez ofrece su incomparable infraestructura para mejorar la ruta del istmo que ha descubierto el colega peruano; imaginan, al mismo tiempo, vastos emprendimientos comerciales con filiales en Beni, Belém do Pará y Londres, que involucran a las modernas naves de vapor *Shiringa* y *Esperanza*.

Fitzcarraldo también se entrevista con el otro gran patriarca del caucho boliviano, Antonio Vaca Díez, fundador de The Orthon Bolivia Rubber Co. Juntos proyectan una moderna flota de vapores que recorra la ruta fluvial desde la selva boliviana hasta el Ucayali. Médico, político, escritor, periodista y explorador, el polifacético Vaca Díez es una figura clave para entender la historia de la navegación de vapor en Bolivia. De espíritu renacentista, el “Cecil Rhodes boliviano” viaja a Europa para conseguir trabajadores y técnicos españoles: regresa entusiasmado con 500 inmigrantes y 900 toneladas

1 Sobre la biografía de Fitzcarraldo, ver Reyna 1941; Zarzar 1998.

de carga, que incluyen a los vapores *Cintra*, *Adolfito* y *Bolívar*; da un largo rodeo por Perú –según algunos por un brote de fiebre amarilla en el Madeira y, según otros, por complicaciones con los impuestos y permisos de inmigración en Brasil. Pero los inmigrantes españoles no resultan tan buenos trabajadores como esperaba Vaca Díez y, poco a poco, la mayoría lo abandona.²

Vaca Díez negocia con Fitzcarraldo en Iquitos y, en julio de 1897, resuelven explorar juntos las cuencas de los ríos Urubamba y Uca-yali. Los prácticos locales les aconsejan hacerlo en bote de remo pero ellos prefieren viajar en el *Adolfito*, un pequeño vapor de 8 toneladas recién importado de Europa. El piloto es Albert Perl, antiguo oficial alemán que reside en el Beni y que ha sabido ganarse la confianza del cauchero boliviano. Pronto se vuelve evidente que los prácticos tenían razón. El pequeño motor tiene problemas para vencer la fuerza de la corriente y, al pasar por Sepa, cerca de la cachuela Pucallpa, se rompe súbitamente la cadena del timón, el piloto alemán pierde el control y el buque se estrella contra las rocas. Los aterrados tripulantes no consiguen amarrarlo a la orilla, la corriente se lleva la nave y la vuelca sumergiéndola en un enorme remolino. Perl, el mecánico alemán José Feitchner y algunos mozos piros se arrojan al agua y logran salvarse, pero los socios no tienen tanta suerte: Vaca Díez a duras penas se mantiene a flote tomado de un sillón de junco, y la última imagen de Fitzcarraldo lo muestra soltando un cajón para ayudar a su socio, tras lo cual el agua los devora y ambos desaparecen. Los piros logran recobrar el cadáver de Fitzcarraldo algunos días después, pero el cuerpo de Vaca Díez se pierde para siempre.³

Por un lado, la trágica escena nos permite abrigar alguna duda respecto de la célebre sentencia marxiana del vapor como máquina del tiempo que aniquila el espacio. Pensada de forma genérica para

2 Reyna 1941.

3 Según Ernesto Reyna (1941, p. 129), en el naufragio mueren veintisiete personas y sólo se salvan un ingeniero alemán, el cocinero y el capitán francés Henriot. Para más detalles sobre la relación con Vaca Díez, ver Sanjinés 1895, p. 27; Chávez Saucedo 2009 [1926], pp. 153-160; Torres López 1930, p. 335; Fifer 1970, p. 133; Morrison, Brown y Rose (eds.), 1987, pp. 64-67; Roca 2001, pp. 284-288; Paredes Pando 2013, p. 177.

el transporte mecánico, o acaso teniendo en mente los ritmos de la navegación marina, la tesis no se aplica del todo a una hidrografía marcadamente estacional con rápidos, cachuelas y corrientes de cieno y de arena. En el río amazónico el vértigo del vapor se ralentiza y, en este sentido, podríamos pensar que la necesidad de desmontar las lanchas es la muestra más acabada de su falta de adaptación a un escenario agresivo y hostil. Para sobrevivir en la selva el vapor debe desarmarse, mutar y transformarse. El episodio, por otra parte, complejiza el paisaje del río en un sentido adicional: además de los caucheros y de los indígenas, nos presenta la aparición estelar de migrantes españoles o pilotos y mecánicos alemanes, símbolo de los nuevos actores sociales que surgen por doquier en las fuentes y de la consecuente reconfiguración del mapa sociológico de la navegación amazónica. La última escena de Fitzcarraldo, por último, nos revela casi inadvertidamente que, más allá de algún brote de euforia nacionalista –al fin y al cabo esperable en regiones de frontera–, la red fluvial amazónica es un espacio tercerizado: la exploración, el transporte y el comercio constituyen la columna vertebral de un paisaje dominado por los actores privados. Para el norte boliviano, en este sentido, la repercusión inmediata de la tragedia del *Adolfito* es que la desaparición de Vaca Diez deja la Amazonía casi totalmente libre a su socio y principal competidor: Nicolás Suárez.

El coronel no tiene quien lo financie

Lejos de la “política de la cañonera” de potencias imperiales como Francia o Gran Bretaña, a mediados del siglo XIX surgen matices significativos a la hora de delinear los diversos proyectos colonizadores. Sin dejar de plantear una articulación casi colonial con las periferias, Estados Unidos procura expandir el mercado de capitales, el comercio y la influencia exterior por medio de las “arterias fluviales” de un mercado sudamericano concebido como “desierto” o en todo caso abierto al talento. Como en esta doctrina estratégica los ríos se consideran como una puerta de entrada natural del progreso, la civilización y el libre comercio, se emprenden exploraciones para garantizar la navegabilidad de las grandes vías fluviales sudamericanas como las del teniente John Page por el río Paraná y la cuenca del Río de

la Plata (1853-1855), o bien la de los citados Herndon y Gibbon por la Amazonía boliviana (1851-1852).⁴ En la Amazonía –reportan estos últimos–, el desarrollo civil y comercial dependerá en gran medida de la disponibilidad de una moderna red de transporte y comunicación: así, cuando Brasil abre sus ríos al libre comercio, en 1867, el tráfico fluvial se incrementa de forma considerable. Sin embargo, más allá de los obstáculos naturales (el clima, la estacionalidad, la escasa profundidad de los ríos), surgen otros problemas de orden político: Paraguay se muestra hostil a la apertura a la libre navegación, en la Argentina los intentos son tibios e inicialmente Brasil se niega a declarar el libre tránsito, otorgando una concesión exclusiva de treinta años a la Amazon Steam Navigation Co.⁵

La navegación de vapor amazónica comienza con los viajes entre Belém y Manaus en 1853 y luego, lentamente, se propaga por los cauces tributarios. A fines de esa misma década, Jesualdo Maccheti reporta los primeros vapores en el Madeira.⁶ En 1873, el río Madeira se abre al libre comercio y, para 1877, hay ya funcionando un servicio mensual de vapores. En Bolivia, no obstante, habrá que esperar a la década de 1890 para apreciar las lanchas navegando regularmente por el Beni o el Mamoré.⁷ En efecto, durante el último cuarto de siglo hay una serie de proyectos y polémicas (muchas veces bizantinas) sobre la necesidad de montar una red de comunicación moderna con vapores, canales y ferrocarriles que trascienda las constricciones geográficas y conecte el país con el mundo.⁸ Numerosos documentos atestiguan el fervor tecnófilo del momento. Manuel Salinas resume las preocupaciones de la época al insistir en la necesidad de establecer la libre navegación de los ríos, esos “caminos que andan” que unirán a Bolivia con el océano Atlántico transformándola en un “emporio del comercio” y dando un impulso incontenible al progreso nacional: “Todo debido al vapor que impele naves y trenes

4 Ver, respectivamente, Page 1889; Herndon y Gibbon 1875.

5 Salvatore 2006, pp. 673-674.

6 Maccheti 1886; cf. Ribeiro da Fonseca 2017, pp. 77-78.

7 Van Valen 2013, p. 67.

8 Keller y Keller 1875, pp. 58-70; Bayo 1911. Ver, asimismo, Lema 2016, p. 27; García y Podgorny 2018.

con admirable velocidad, abreviando el tiempo, suprimiendo las distancias y ahorrando los gastos de transporte”.⁹



Fig. 9 - El *Sucre* en el río Madeira, cerca de San Antonio
(Emil Bauler, 1908-1911, Archivo W. Wiggers)

El Estado boliviano ciertamente procura acatar el espíritu de la época al apoyar tanto la navegación de vapor como la apertura comercial de los ríos. A tono con el imaginario modernista, de hecho, en la segunda mitad del siglo XX casi todos los exploradores que recorren a remo la Amazonía recomiendan la necesidad de favorecer la navegación de vapor: así, por ejemplo, el prefecto José Palacios prescribe la necesidad de embarcaciones de hierro angostas, con poco calado, de no más de 15 o 20 toneladas; Quintín Quevedo imagina una poderosa flota de vapores que capitalice la canalización de ciertos tramos de los ríos y asimismo vías ferroviarias que alivien el pasaje de la carga por las pe-

⁹ Salinas 1871, pp. 5, 30-31. Igualmente, Cabrera (1889, pp. 1-2, 36) preconiza “la construcción de vías férreas y la navegación fluvial a vapor” como cuestiones fundamentales “que afectan el porvenir de Bolivia”.

ligrosas cachuelas; Ladislao Cabrera recomienda la construcción de vapores de escaso calado y desplazamiento además de dinamitar cachuelas, construir caminos laterales y canalizar los ríos con diques; y, en pleno auge del caucho, un ingeniero de la línea Madeira-Mamoré opina por su parte que los vapores deben desplazar no menos de 80 y 100 toneladas, con un calado de no más de medio metro y propulsión con rueda de popa, que juzga más práctica que la hélice.¹⁰ El barco de vapor, en suma, se presenta como la solución técnica más eficaz para el progreso de la Amazonía y, al mismo tiempo, la navegación fluvial como la mejor vía de transporte posible: la más sencilla, la más barata, la más segura –y, en todo caso, se atribuyen los accidentes circunstanciales a errores humanos como la mala construcción de las embarcaciones, la ignorancia técnica de los capitanes o el exceso de carga mal estibada.¹¹

En un encuentro social en Nueva York, Quintín Quevedo discute sus ideas con George Church, “gran propagandista de la civilización moderna y promotor de una nueva era de progreso”.¹² Veterano de la guerra de secesión norteamericana, este corresponsal, geógrafo, explorador e ingeniero civil se interesa particularmente por Sudamérica y participa de hecho en varios proyectos ferroviarios de Brasil, Argentina y Bolivia. Church queda inmediatamente seducido por las innovadoras propuestas de Quevedo. Describe asombrado el tamaño de la cuenca amazónica y su potencial hídrico: si se volcara en ella el Mississippi entero, apenas elevaría el nivel del agua en 15 centímetros. Calcula que sólo en Bolivia hay unos 24.000 kilómetros de río navegables por los vapores, con profundidades de hasta 50 metros en ciertos afluentes principales del Beni y el Madeira.¹³ Sin embargo, de acuerdo con las estadísticas oficiales, hay en rigor casi 19.000 kilómetros navegables, de los cuales algo menos de 10.000 son

10 Ver, respectivamente, Palacios 1852, pp. 3, 11, 22; Cabrera 1889, p. 33; Craig 1907, pp. 31-33; Matthews 1879, p. 172; Chávez Saucedo 2009 [1926], p. 259. Hay que reconocer, por otra parte, que estas recomendaciones están a tono con los criterios técnicos habituales en las potencias navales de la época (Kubicek 1990, p. 435; Headrick 2011, pp. 178-187, 207).

11 Cabrera 1889, p. 36.

12 Salinas 1871, p. 15.

13 George Church, cit. en Knox 1886, p. 314.

realmente aptos para vapores de no más de 2 metros de calado (para el caso puntual de la Amazonía boliviana, el alto Purús, el Acre, el Orthon, el Madre de Dios, el Beni, el Madidi, el Iténez, el Mamoré y sus respectivos afluentes). Además de los bancos de arena y cieno, de las cachuelas y de los rápidos a franquear transportando la carga por tierra, debe tenerse en cuenta la marcada estacionalidad, que hace alternar sustancialmente el paisaje fluvial entre la abundancia de agua en la estación húmeda (de noviembre a abril) y la escasez de la fase seca (de mayo a octubre). La navegación de vapor sólo es realmente fluida en la estación húmeda, cuando las lanchas pueden surcar los ríos más caudalosos como el Beni o el Madre de Dios: en junio y julio hay poca agua y un número inviable de obstáculos; de agosto a noviembre, con la crecida de las aguas, pueden entrar en acción los vapores pequeños y mejor adaptados al medio; y por fin, entre julio y agosto, la navegación resulta inconveniente por la gran cantidad de barro.¹⁴

Tras estudiar el problema fluvial desde todos los ángulos, Church consigue en 1868 que el gobierno boliviano le encomiende la creación de la Compañía Nacional de Navegación Boliviana. El proyecto es tan atrayente como ambicioso. Se trata de canalizar las cachuelas del Madeira y Mamoré y posibilitar la navegación de vapor entre las principales localidades amazónicas bolivianas, como a la vez una salida fluvial hacia las costas del Atlántico. La compañía tendrá derechos exclusivos de navegación durante un cuarto de siglo y, asimismo, la potestad de cobrar impuestos de tránsito a todo aquel que quiera navegar por los canales y ríos concesionados.

Gracias al patrocinio gubernamental, la empresa contrae un crédito de cerca de dos millones de libras esterlinas en Europa y adquiere la goleta *Silver Spray*, que en 1871 transporta las piezas necesarias para ensamblar el vapor *Mamoré* en la localidad brasileña de San Antonio. También se construye especialmente en los astilleros Yarrow el *Explorador*, de 12 metros de eslora, diseñado especialmente para los ríos bolivianos. El plan es transportar el

14 Barham y Coomes 1994, pp. 257-261.

vapor junto al señor Velarde, los mecánicos norteamericanos de Church y ochenta cargadores indígenas a través de las cachuelas para ensamblarlo finalmente en El Cerrito –a la postre, sería el primer vapor en surcar los ríos bolivianos.¹⁵ Church zarpa de Trinidad al mando de una flotilla de cuatro batelones y ochenta hombres, atraviesa las cachuelas y llega a San Antonio, donde encuentra a un contingente de la firma que incluye al mecánico norteamericano Silas Totten y a varios trabajadores indígenas. Pero el *Explorador* llega con la inquietante noticia de que la *Silver Spray* está varada por la muerte repentina de varios oficiales: Church embarca entonces en el flamante *Explorador* rumbo a Serpa y luego prosigue hacia Londres. Desde entonces queda enredado en una maraña de pleitos jurídicos y negociaciones burocráticas. El *Explorador* logra a duras penas retornar a Bolivia y el pasaje vertiginoso a través de los rápidos daña de forma irreparable el casco y la maquinaria. La compañía alquila entonces dos vapores brasileños para transportar a San Antonio la maquinaria y los ingenieros necesarios para comenzar las operaciones, pero mientras Church negocia con las autoridades brasileñas cae en Bolivia el gobierno de Manuel Melgarejo y se incrementan los problemas financieros, legales y políticos de la empresa. En 1876 Bolivia declara oficialmente nula la concesión y retira el apoyo a la compañía.¹⁶ Mientras el proyecto se

15 Matthews 1879, pp. 119-120; Craig 1907, pp. 55-55.

16 La fusión de capitales nacionales y extranjeros parece mucho más aceptada en el vecino Brasil. Además de comenzar casi treinta años antes, el capital invertido, la dinámica del mercado y la propia geografía resultan mucho más propicios para el fomento de la navegación de vapor (Guise 1922, p. 112; Ballivián y Pinilla 1912, pp. 54-55). En 1852 se funda la Companhia de Navegação e Comercio do Amazonas, que pronto se amalgama con la Amazon Steam Navigation Co. Ltd. e incorpora a otras firmas menores como la Companhia Fluvial Paranaense o la Companhia Fluvial do Alto Amazonas. La empresa crece de forma exponencial y, para fines de siglo, dispone de 34 embarcaciones de vapor, 114 empleados y 8 líneas de navegación. En conjunto, se reporta en Brasil la existencia de 16 firmas dedicadas a la navegación, con 4.000 empleados, 114 vapores y un desplazamiento total de 84.000 toneladas (Humphery 1901, pp. 224, 238). Cuando Maccheti llega a Belém do Pará, navegando desde Bolivia, queda pasmado por un puerto floreciente con veinte mil habitantes y un constante tráfico desde Europa y Norteamérica (Maccheti 1886, pp. 78-79).

desmorona económicamente, las casas y las tiendas de la empresa caen a pedazos y la malaria hace estragos entre los trabajadores. Los vapores no eluden el desenlace fatídico: se abandona el oxidado *Explorador* en El Cerrito y la *Silver Spray* finalmente naufraga en San Antonio, perdiendo para siempre las piezas de ensamble del *Mamoré*.¹⁷

Nicolás, el patriarca

Quien más rápida y certeramente descifra el nuevo escenario gome-ro es el beniano Nicolás Suárez. Apenas se entera de que Heath ha descubierto la conexión entre el Mamoré y el Beni, emprende una solitaria expedición en canoa más allá de las barracas de Vaca Diez y los hermanos Chávez que le permite advertir el potencial económico del río Ivon y sobre todo de la confluencia de los ríos Beni y Madre de Dios, donde más tarde se fundaría Riberalta, y asimismo el lugar estratégico que pronto transformará en su propia base de operaciones: Cachuela Esperanza. En efecto, honrando la angustiante tradición de los batelones, la canoa naufraga en los rápidos, lo cual no impide al joven captar de inmediato la importancia de la localidad ubicada a tan sólo dos horas del Mamoré y la frontera brasileña: se trata, en efecto, de la única barrera de rocas totalmente infranqueable que obstaculiza la principal vía hídrica que conecta a los Andes con el Atlántico. Quien domina esa vía no sólo tiene acceso privilegiado a los gomaes adyacentes sino, a la vez, el control de una inmensa red de tránsito fluvial, pues todo aquel que desee exportar al mercado internacional debe pasar necesariamente por allí: "Controlando el transporte alrededor de las cachuelas se aseguró un impuesto por cada bolacha de goma enviada río abajo y un porcentaje de todos los bienes transportados río arriba por el Madeira. Fuera familia o no, no había diferencia en el negocio, así que cada botella de cerveza que llegaba al Orthon hacía crecer el patrimonio de Nicolás".¹⁸ Algunos testigos refieren nostálgicamente

17 Craig 1907, pp. 43-64; cf. Tambs 1966, pp. 261-262; Pearson 1911, p. 135; Morrison, Brown y Rose (eds.) 1987, pp. 30-31.

18 Morrison, Brown y Rose (eds.), 1987, p. 101.

la placidez bucólica de la vida cotidiana en Cachuela Esperanza.¹⁹ Pero otros, como Henry l'Anson, contador británico contratado (y posteriormente despedido) por Suárez, se atreven a denunciar públicamente su monopolio:

Salvo con la tolerancia de los dueños, no se podía vivir en un lugar como Cachuela Esperanza. Es imposible abandonar el sitio sin dinero y menos sin el permiso de los dueños, que prácticamente controlan todo el tráfico en canoa y mula por cientos de millas a la redonda [...] Es necesario comprender cabalmente la absoluta imposibilidad de vivir o viajar en esa región salvo bajo la protección y buena voluntad de un gran empresario. No hay dinero que lo vuelva posible, puesto que en esas regiones las firmas comerciales son déspotas absolutos.²⁰

La alarma por la concentración gomera no es sólo la imaginación despechada de un antiguo empleado. Para 1914 Suárez posee ofi-

¹⁹ Ver, por ejemplo, Leutenegger 2015 [1940].

²⁰ Henry l'Anson cit. en Freear 1986, p. 149. Muchos de los informes del período van en el mismo sentido. Escribe Fawcett (1954, pp. 94-95, 255): "Mientras todo el transporte en los ríos estuviera en manos de las firmas grandes, no había esperanza para aquella gente. Cualquier intento de escapar seguro que terminaba en desastre". El mismo autor encuentra a un herido con el brazo colgando, arrancado de cuajo al estallar "uno de los cañones carcomidos que les venden a los caucheros a precio exorbitante", o destaca la forma inaceptable en que se trata a los nativos: "Como regla general, esta gente de la selva era muerta a tiros a primera vista, como animales peligrosos, o cazados sin piedad para ser enviados como esclavos a lejanos estados gomeros". Como rige la ley del más fuerte, la violencia es endémica y no se limita en modo alguno a los indígenas: "Cierta vez cuatro hombres lograron huir de una firma francesa y continuaron río abajo en una canoa. El jefe de los peones, más conocido como el mayordomo, les dio caza, los cogió y, en lugar de llevarlos de regreso, les vació los sesos con la culata de su Winchester, mientras estaban arrodillados ante él pidiendo misericordia. Una reparación legal en estos casos era cosa remota. Los jueces locales sólo percibían salarios de 16 libras mensuales y dependían del soborno para poder vivir. Con todo el dinero y el poder en manos de las firmas de caucho, poca esperanza quedaba de que se hiciese justicia". Podría pensarse que se trata de una exageración de Fawcett o de episodios aislados, o que en el río rige el código moral del navegante, pero otros cronistas denuncian hechos más o menos similares: tan tarde como en 1925, una lancha se topa con una balsa con 53 náufragos vendidos por un cauchero a otro y, alegando que se trata de "pícaros", la tripulación decide abandonarlos a su suerte (del Castillo 1929, p. 301). Para más episodios de violencia gomera en Bolivia, ver Córdoba y Villar 2015.

cialmente casi 9 millones de hectáreas en el Territorio de Colonias.²¹ Y semejante caudal económico se traduce, más tarde o más temprano, en otro tipo de poder:

Aquellas vastas y valiosas propiedades, conquistadas a fuerza de audacia y de ingenio, habían convertido al patrón en un señor omnipotente en quien se concentraban todos los poderes y privilegios de la autoridad. Las estradas gomíferas, más que propiedades particulares, constituían verdaderos estados con sus leyes especiales, su ejército, su moneda, su justicia, su policía y su flota mercante [...] La barraca era la capital del Estado, la fortaleza y el castillo del señor, para quien Dios estaba muy arriba y el gobierno demasiado lejos.²²

Al principio Suárez no cuenta con barracas o tierras propias sino que se limita al lucrativo negocio de transportar lo que producen los demás.²³ Contratado por los brasileños tanto como por los bolivianos, avanza a la vez sobre la frontera con Perú y amasa velozmente una fortuna con sus caravanas y sus embarcaciones, además de cobrar flete en su ferrocarril para sortear los rápidos.²⁴ Esta influencia, como anticipamos, se incrementa todavía más al perecer Vaca Díez.²⁵ Cachuela Esperanza se transforma en una ciudad moderna

21 Viola Recasens 1994, p. 536. Observa un trabajador de otra firma: “Los barcos de carga podían alquilar esta vía y así llevar fácilmente los productos hasta la parte navegable del río, aguas abajo del rápido, y en el regreso transportar la mercancía que había llegado allí hasta sus embarcaciones río arriba. Más tarde también se levantó un astillero propio, en el que se ensamblaban los pequeños vapores fluviales que Suárez compraba. En el momento del auge de la goma Suárez poseía varios millones de hectáreas de tierras. ¡Durante el apogeo de la goma era el mayor exportador de goma y caucho, y sus ganancias ascendían a muchos millones de libras esterlinas!” (Ritz 2015 [1934], p. 47).

22 Vaca Chávez 1927, pp. 53-54.

23 En otro contexto, observa Nicolás Richard (2013, p. 53): “Lo primero fue organizar y controlar los troncales, construirlos, producir esos espacios como una cuenca principal. Organizar los trenes y los barcos, sin importar lo que lleven dentro, mientras paguen su arriendo o derecho: el troncal en sí mismo es ya un fabuloso negocio: todo el territorio fluyendo por una misma línea”.

24 Torres López 1930, p. 246; Roca 2001, p. 195.

25 Justamente sobre el tema de los barcos, Ernesto Reyna (1941, p. 133) alega que Suárez aprovecha la tragedia del Adolfito para hacerse con la flotilla del frustrado consorcio peruano-boliviano: “El socio Suárez reclamó para sí

con hotel, iglesia, hospital, casino, almacenes, oficinas y hasta un teatro, repleta de inmigrantes indígenas, cruceños, benianos, andinos y europeos.²⁶ La firma extiende asimismo sus actividades a la industria ganadera del Beni y adquiere grandes extensiones de tierra confiscada a barraqueros endeudados, con lo cual acapara más de veinte mil estradas gomeras en el Territorio Nacional de Colonias y los ríos Manuripi, Orthon, Madre de Dios, Tahuamanu y Beni. Por si fuera poco, se asocia con la línea de vapores Booth, el fondo financiero de Percival Farquhar (accionista de la línea ferroviaria Madeira-Mamoré) y una serie de inversores franceses y británicos. La meta es crear una compañía anglo-brasileño-boliviana para la navegación de vapor, inspirada en la Amazon Steam Navigation Co. de Brasil²⁷.



Fig. 10 - Nicolás Suárez

todos los derechos de la sociedad, apropiándose de las lanchas Shiringa y Esperanza, lo mismo que de la Campa, que llegó después de la muerte de Fitzcarrald. Don Nicolás se quitó en ese momento la careta de amigo del Perú, y mostró la verdadera”.

²⁶ Leutenegger 2015 [1940].

²⁷ Barham y Coomes 1994, p. 245.

Poco a poco Suárez logra controlar más de la mitad de la producción nacional de goma. Pero no sólo eso. Su empresa es virtualmente autosuficiente, pues abarca la totalidad del proceso productivo. El sistema laboral de la industria gomera es conocido. La metodología (“habilito” en castellano o *aviamento* en portugués) puede resumirse en estos términos: un “patrón” asigna un territorio determinado a un *gobero* o *siringuero*, en el cual raya diariamente varias *estradas* o vías de árboles para recolectar la leche de *hevea*, que luego es ahumada y coagulada en *bolachas*. El patrón adelanta al empleado diversas mercaderías a cuenta: alimentos, vestimenta, medicina, armas, herramientas, etc. El empleado debe pagarlas con caucho saldando parte de su deuda y recibiendo un nuevo adelanto de mercaderías, con lo cual reinicia el ciclo de crédito que constituye un círculo deudor vicioso del cual es difícil salir aun para los mismos trabajadores europeos.²⁸ A la vez, el patrón tiene derechos exclusivos sobre la compra de la goma y la venta de mercadería. El patrón transporta la goma a una “casa central” que administra numerosas barracas y comercializa el producto en Europa. Muchas de las firmas caucheras más importantes cuentan con filiales en Brasil o en Londres y abastecen la demanda gomera de Inglaterra, Estados Unidos, Alemania, Francia o Rusia. En este escenario, Suárez se transforma prácticamente en el único empresario boliviano que controla la totalidad del circuito productivo, desde la recolección de la goma en la selva hasta su comercialización en Brasil, Londres o Nueva York.²⁹

Más allá de las exorbitantes ganancias de la goma, el transporte sigue siendo un negocio sumamente rentable. Algún historiador afirma que el barco de vapor ofrece “alivio a los brazos entumecidos de los remeros indígenas”.³⁰ Sin embargo, parece evidente que la introducción de la nueva tecnología procura ante todo maximizar las ganancias de las firmas gomeras más allá de colocar al país a tono con el imaginario de la modernidad. Pese al precio ascenden-

28 Córdoba 2015.

29 Fifer 1970, pp. 125-128; Roca 2001, pp. 248-249; Córdoba 2012, 2015, 2017; Gamarra Téllez 2017.

30 Roca 2001, p. 182.

te de la goma en el mercado internacional, el costo del flete sigue multiplicándose entre 1880 y 1900.³¹ La bonanza hace que en toda la región gomera los precios comiencen a calcularse en libras esterlinas, cotizadas por entonces a 12 bolivianos, y se vuelvan los más caros de toda Sudamérica:

De tanto en tanto llegaba el correo y de tanto en tanto salía. Leíamos el periódico de cabo a rabo y nos sabíamos de memoria cada aviso. Cuando después de semanas de ausencia un vapor volvía a subir hasta Cachuela se solía organizar una gran borrachera. Los maquinistas ingleses y alemanes traían los bolsillos llenos de libras de oro y además una sed incontinente. Las cajas de cerveza, vino, whisky y coñac desfilaban a granel. Queríamos desagrar la soledad de meses en el río. Con una libra inglesa se compraban dos, o a veces una sola botella de cerveza. Las libras de oro rodaban por cada cabaña gomera, también por las más pobres. El precio de la goma estaba subiendo, y quien podía mostrar goma tenía crédito y oro. Pero con la misma facilidad con la que las libras de oro llegaban rodando, también se iban.³²

El costo creciente del transporte multiplica el valor de los bienes de consumo. Como ama y señora de su propia barraca, Lizzie Hessel –quien en las cartas a su familia se entroniza como “reina del Orthon”– explica que se siente obligada a exhibir cierto lujo. Precisamente por el costo del flete, cada botella de champagne cuesta alrededor de 24 libras y 14 la de cerveza; es decir, 42 veces más que los 4 peniques que por entonces vale esa misma botella en Inglaterra.³³ El caso de su majestad selvática no es una excepción aislada. Si para 1880 el transporte de una arroba (poco más de 11 kilos) de mercadería cuesta entre 20 y 25 bolivianos, hacia fin de siglo la tarifa roza los 40 y llega finalmente a los 60 bolivianos. Los fletes, que al principio cobran 4 bolivianos por arroba para transportar goma

31 Guise 1922, pp. 144-145.

32 Leutenegger 2015 [1940], p. 232.

33 Morrison, Brown y Rose (eds.), 1987, p. 96. Menos romántico, un viajero italiano describe los “líquidos infames a los que dan el nombre de Bordeaux, Chambertin, Medoc, Champagne, Cognac, Vermouth, etc.” vendidos a razón de 150 liras (50 bolivianos) por damajuana (Balzan 2008 [1885-1893], p. 204).

desde Riberalta al puerto brasileño de San Antonio, aumentan de igual forma hasta llegar a los 12 bolivianos.³⁴



Fig. 11 - Cachuela Esperanza
(Diego Villar, 2013)

Queda claro, en todo caso, que el transporte fluvial es una industria próspera. La competencia no abarata los precios sino que las cosas parecen funcionar al revés, bailando al ritmo del valor internacional de la goma: cuando el vapor de los hermanos Chávez es el único que recorre el Mamoré los precios son equitativos pero luego, cuando aparecen los demás buques, es como si los obligasen a subir la tarifa.³⁵ En realidad los costos de los pasajes resultan tan variables como idiosincrásicos. Macchetti refiere un viaje por los ríos brasileños en el *Madeira* repleto de goma y quina del siringuero Arauz, quien lo alquila por 400.000 reis a su dueño Storn; luego los eventuales viajeros pagan su pasaje al propio Arauz: algunos abonan 25.000 reis,

³⁴ Sanabria Fernández 2009 [1958], p. 146.

³⁵ Bayo 1911, p. 330.

como el propio Maccheti, otros 40.000 (“Dituá y los muchachos”), y hasta algún personaje viaja gratis (“Nada cobró a Mr. Genegó por ser un pobre desgraciado enfermo”).³⁶ Fawcett habla asimismo de la “ganancia del 100%” que dejan las “tarifas fabulosas” de las lanchas de vapor, y juega al ajedrez con Keller, un fletero alemán que cobra entre 24 y 30 libras esterlinas por tonelada de carga. El propio Vaca Díez observa las “fortunas que se han levantado como por encanto”.³⁷ Una novela histórica evoca la bonanza:

Al lado de los pioneros bolivianos como Vaca Díez, Suárez, Salvatierra, Cárdenas, Roca, Mariaca, Velasco, Saravia, Apon-te, se nombraban los Braillard, Clausen, Hénike, Winkelmann y muchos otros. Ya traficaban, como exponentes del progreso, pequeños paquebotes y lanchas movidas a motor con sus descomunales ruedas traseras, sus 60 toneladas y una o dos alvarengas acopladas a los lados, sin por eso dejar de verse enormes cantidades de batelones y monterías que traían mercaderías y llevaban goma dejando en circulación dinero a montones para el derroche fastuoso.³⁸

Si se amasan tales ganancias es porque, en definitiva, las tarifas fleteras no son fáciles de eludir. Si bien eventualmente, como en el caso de Arauz, los encargados de los vapores pueden transportar por su cuenta mercadería o pasajeros de forma gratuita, al no haber un control efectivo de la navegación ésta queda enteramente a su arbitrio: así, del lado brasileño, como los vapores están obligados por ley a transportar el correo más allá de que se les pague, surgen informes de bolsas de correo que se “olvidan” en las barracas o “caen” por accidente al río.³⁹ Si bien se supone que en Bolivia los vapores también prestan servicio gratuito al Estado cuando éste lo requiere, lo cierto es que Suárez cobra 5.000 bolivianos a la propia Delegación Nacional por el uso de sus vapores –modalidad que, como veremos, llega al extremo en ocasión de la guerra del Acre.⁴⁰

36 Maccheti 1886, pp. 65-66.

37 Ver, respectivamente, Fawcett 1954, pp. 104, 111, 126; Vaca Díez cit. en Roca 2001, p. 247.

38 Coímbra y Pinto Parada 2016 [1946-1983], p. 175; cf. Viola Recasens 1994, p. 537.

39 Guise 1922, p. 114.

40 Guiteras 2011, p. 528; Vallvé 2010, p. 223.

Catálogo de las naves

La fortuna de Suárez revela el avance inexorable de la agenda del progreso mientras comienzan a aparecer en Bolivia los primeros barcos de vapor. Al principio, las nuevas naves aparecen en el lago Titicaca:

¡Qué extraño ver vapores en acción aquí arriba, en el techo del mundo! Y sin embargo los hay, y también navíos de gran tamaño. Existe una historia interesante sobre esto; el primero fue traído desarmado desde la costa sobre lomo de mula y rearmado en el lago; los otros buques también fueron entregados en piezas pero llegaron por ferrocarril, para ser armados en el embarcadero de la corporación peruana. El lago Titicaca a veces se torna muy tempestuoso, y tal vez en ninguna otra parte es posible que un viajero sufra al mismo tiempo de mareo y de puna.⁴¹

En la Amazonía, los pioneros del vapor son Rodolfo Arauz y los hermanos Antonio y Ricardo Chávez. En 1888, los Chávez traen de Inglaterra las piezas del *Mamoré* y las ensamblan en un astillero improvisado en la barraca Temuco: con tres pisos y 80 toneladas de desplazamiento, la colosal embarcación es caracterizada como “el Leviatán del río”.⁴² Propulsada por ruedas laterales, tal como los vapores del Mississippi, su motor de 40 caballos de fuerza le otorga una velocidad modesta a una nave lujosa con salones, camarotes y toda clase de comodidades. Los Chávez acarician la ilusión de navegar desde el Beni a Brasil e incluso hasta el Atlántico; pero, tras ser bautizada en una fiesta con toda la pompa por el presbítero David Egüez, en 1899, la nave pasa algún tiempo sin atravesar los ríos benianos y finalmente naufraga, dejando en la ruina a sus propietarios.⁴³

Casi al mismo tiempo la firma Braillard encarga un vapor del mismo nombre en Europa que será ensamblado en Riberalta bajo la dirección del mecánico inglés James Cookson: con su rueda de popa y su caldera de 8 caballos de fuerza, la *Braillard* encalla innumerables veces en el Mamoré, donde también termina naufragando:

41 Fawcett 1954, p. 50. Sobre los vapores en el altiplano peruano-boliviano (Puno, Desaguadero, Titicaca) ver, por ejemplo, Barham y Coomes 1994, p. 259.

42 Bayo 1911, p. 331.

43 Alberdi 1909, p. 24; Monje Roca 1977; Roca 2001, p. 183.

Luigi Balzan la recuerda como “una déforme caja movida por dos pequeñas ruedas a popa, que hizo perder varios miles de pesos al propietario”.⁴⁴ El mismo Cookson ensambla la *Roca* de Augusto y Jesús Roca, con rueda de popa, que Pando empleará más tarde para su exploración de los ríos norteños. Pronto se suman al furor del vapor los caucheros Vaca Díez, con la *Hortensia* (ex *Beni* de Rodolfo Arauz) y *Sernambí*, y obviamente Nicolás Suárez con la *Esperanza*.⁴⁵

Con el vapor como ícono más espectacular del progreso, comienza en plena selva boliviana una carrera naval entre las diversas firmas que compiten por tener más y mejores embarcaciones. Se encargan unidades a diversos astilleros europeos: Cochrane & Co (Birkenhead, Inglaterra), que en 1888 construyen la *Braillard*, cuyo diseño sería premiado en París por su versatilidad en los ríos tropicales, o luego la *Campa* de Suárez, con dos pisos y rueda a popa, que recorre el tramo de Cachuela Esperanza al Madre de Dios; o Holtz & Co. (Hamburgo, Alemania), que construyen la *Iris* y la *11 de octubre* que tan destacado papel tendrían en la guerra del Acre; o bien Chapadare et Frères (Argenteuil, Francia), constructores de la *Concordia* de Deveze & Co.

Con propulsión de ruedas (por ejemplo las *Campa*, *Bolívar*, *Sena* o *Juanita*) o bien de hélice (las *Tahuamanu*, *Germania* o *Francia*), la mayoría de las lanchas benianas es mucho menor que el armatoste gigantesco de los hermanos Chávez, con poco calado y un desplazamiento de entre 20 y 35 toneladas. Hay, sin embargo, naves de mayor desplazamiento, como el *Rodolfo Arauz*, pomposamente calificado como “uno de los colosos de los mares del Beni”. Construido especialmente para los trópicos y perteneciente originalmente al gobierno brasileño, surca majestuosamente el Mamoré bajo el pabellón de Bolivia luciendo sus dos pisos, 32 metros de eslora, 7 de manga, el casco con compartimentos estancos y sus motores compound de 150 caballos de fuerza que propulsan la gran rueda posterior de 3 metros de diámetro a una velocidad de 9 millas por hora.⁴⁶

44 Balzan 2008 [1885-1893], p. 212; cf. Roca 2001, p. 182.

45 Del Castillo 1929, p. 166; Bayo 1911, p. 275; Sanabria Fernández 2009 [1958], pp. 119-120; Roca 2001, pp. 181-182.

46 Del Castillo 1929, p. 166.

Por las condiciones geográficas del norte amazónico persiste la modalidad de trabajo impuesta por Church: los barcos se traen en partes de Europa y se ensamblan en astilleros montados por las firmas caucheras en Riberalta, Villa Bella o Guayaramerín. Asimismo se contratan ingenieros europeos para trabajar en esas instalaciones. Vaca Diez instala su astillero en el Orthon, en la barraca Florida. Dirigido por Bruno Arnold, allí arma las lanchas *Luis Ernesto* de Braillard (1899), la *Illimani* de Reyes Ortiz & Co. (1896), la *Sernamby* (1895) y también muchas de sus propias embarcaciones, como la *Orthon* (1897), la *Tahuamanu* (1898) o la *Inamby* (1895). Por su parte, en el astillero de Suárez, en Cachuela Esperanza, se arman la *Campa* de dos pisos, la *Esperanza* de casco de acero y rueda de popa, la *Roca*, la *Sena*, la *11 de octubre*, la *Madidi*, la *Sucre*, la *Bolívar*, la *Germania* de Velasco y Henicke y la *Concordia* de Devez & Co. Otro astillero famoso es el del emprendedor austríaco David Cronenbold (denunciado en el pasado por maltratar a sus remeros), que de simple importador y ensamblador de lanchas pasa a ser constructor de embarcaciones propias de casco mixto, de madera y acero, propulsadas por hélice o ruedas de popa: sus principales clientes son las casas comerciales alemanas Zeller (lanchas *Guapay*, *Siglo XX*, *Iténez*, *Zeller* y *Chimoré*), Villinger & Cía (*Estrella del Oriente* y *Ana Catharina*), Voss-Stoeffens (*Guillermo II*), Miguel Cuéllar (*San Miguel*) o incluso el propio gobierno boliviano (*Ismael Montes*, *Piray* e *Ichilo*).⁴⁷

Las firmas caucheras apoyan con entusiasmo la creación del Astillero Nacional de Riberalta en 1908, controlado por el general Pando y dirigido por Christian Frederiksen, para el cual se contratan ingenieros, técnicos y maquinistas alemanes: Christensen, Hansen, Fischer, etc. Allí se ensamblan lanchas como la *Beni*, la *Manu* o la *Orthon*, construidas por Holtz, con casco de acero y rueda de popa. En 1914, el astillero amplía sus instalaciones con nueva maquinaria adquirida a la casa matriz de Holtz, y a su lado se crea la Escuela de Comercio y Navegación, de la cual egresan maquinistas y comandantes de lanchas comerciales.⁴⁸

47 Hollweg 1995, p. 177.

48 Hollweg 1995, p. 176.

Desde 1890, en definitiva, las fuentes exhiben todos los trazos de un auténtico boom naval mientras los vapores comienzan a ser una postal corriente del río amazónico. En el Beni y sus afluentes, Suárez cuenta con una flotilla que incluye a las lanchas *Campa*, *Roca*, *Esperanza*, *Sena*, *Illimani*, *Hertha* (antigua propiedad de Arnold), *Madidi*, *Germania* (antes propiedad de Velasco y Henicke), *Manuripi*, *11 de octubre* y *Gaviota*. Vaca Diez, por su parte, tiene a las *Orthon* y *Sernambí*. La Madeira-Mamoré Trading Co. cuenta con las lanchas *Bolivia*, *Villazón* y *Triunfo*. La casa Braillard (luego Seiler y Cía.) dispone de las *Braillard*, *Francia* y *Luis Ernesto* (luego *Helvetia*). Ortiz y Cía. bota la *Illimani*, Salvatierra la *Madre de Dios*, Mariaca la *Maravillas*, Ignacio Aponte la *Carmen*, Alberto Barber y Cía. la *Juanita*, Zeller, Villinger y Cía. la lancha *La Paz*, y la propia marina boliviana las *Beni*, *Frías*, *Manu*, *Pandito* y *Tahuamanu*.

En el río Mamoré, Suárez despliega a las *Sucre* y *Santa Cruz*; Vaca Diez la *Inambary*; Barber y von Beck a la *Estrella del Oriente*, de sistema mixto, con casco de hierro y madera y rueda de popa, cuyo diseño sería luego replicado por la *Ana Catharina*. Llegando hasta Guayaramerín, la Madeira-Mamoré Trading Co. cuenta con los vapores *Rodolfo Arauz*, *Félix de Lima*, *Horta Barbosa*, *Emilia* y *Bolívar* (ex propiedad de Suárez); Alfredo Barber y Cía. con las *Cochabamba*, *Ana Catharina* y *Estrella*; Suárez con la *Britania*, Antonio Velasco con la *Trinidad*, Cicerón Chávez con la *Luisa*, Cronenbold con la *Ismael Montes* de hélice y las *Ichilo* y *Piray* de ruedas de popa, y el Estado boliviano con la pequeña *Montes*. Entre Cachuela Esperanza y Villa Bella navegan asimismo la *Florida* de Suárez, la *Vaca Diez* de la Madeira-Mamoré Trading Co. y la *San Edmundo* de Oswaldo Vaca Diez.

En el Guaporé o Iténez (“antesala del imperio de la goma”)⁴⁹, Maciel y Melo tienen la pequeña *Mekens* de hélice (luego *Lusitania*), Bols y Stoefens la *Guillermo II* y Miguel Cuéllar la *San Miguel*. En el Guapay, o río Grande, navegan por su parte la *Guapay* (Cronenbold), la *Celina* (Rodolfo Barriga) y la *Mercedes* (José Rondeau). Tal como Suárez más hacia el norte, toda una red de caucheros, fleteros y comerciantes de origen alemán disemina por el Oriente los vapores

49 Van Valen 2013, p. 63.

que conectan el Territorio de Colonias con el Beni y Santa Cruz: así, la casa Zeller, Villinger & Cía. cuenta con las lanchas *Guapay* y *Siglo XX*, replicadas posteriormente por las *Iténez* o *Chimoré*, además de las *Amboró*, *Parabanó*, *Cormorán* y *Doctor Grether*; la casa A. W. Barber despliega las *Estrella del Oriente*, *Ana Catharina* y *Cochabamba* junto a los remolcadores *Ricardo* y *Alfredo*; Voss & Stoeffens la *Guillermo II*, Koehler & Cía. la *Río Mequenz* y Heiland & Cía. la *Chimoré*.⁵⁰



Fig. 12 - Lancha *Francia* de la Casa Hecker
(Riberalta, 1990, Hans Joachim Wirtz)

Observando el catálogo de las naves desde otro ángulo, podríamos esbozar un breve repaso de su onomástica; es decir, recapitular los nombres con los que se bautizan las embarcaciones y procurar

⁵⁰ Alberdi 1909, pp. 24-25; Chávez Saucedo 2009 [1926], pp. 55-58; Monje Roca 1977; Hollweg 1995, pp. 180-181; Roca 2001, pp. 181-182; Vallvé 2010, pp. 221-222. Curiosamente, el más detallado y prolijo balance naval de la época sigue siendo el de un empresario argentino radicado en Riberalta, sobrino político del propio Nicolás Suárez (Alberdi 1909).

identificar, si los hubiere, algunos de los criterios de nominación. En primer lugar, aparecen nombres geográficos (*Germania, Francia, Illimani, Bolivia, Villazón, La Paz, Santa Cruz, Britania, Cochabamba, Amboró, Parabonó, Trinidad, Florida*) y, en particular, de forma previsible aunque un tanto redundante, de ríos (*Mamoré, Beni, Tahuamanu, Orthon, Inambary, Madidi, Manu, Guapay, Iténez, Chimoré, Piray, Ichilo, Manuripi, Madre de Dios*). En segundo lugar, nombres personales (*Hortensia, Esperanza, Juanita, Luis Ernesto, Ana Catharina, Frías, Luisa, Celina, Mercedes*), nombres de personajes históricos nacionales e internacionales (*Guillermo II, Bolívar, Sucre, Pandito, Félix de Lima*), de santos católicos (*San Edmundo, San Miguel*) o bien de “ancestros” o figuras eminentes ligadas con la propia industria gomera (*Roca, Zeller, Braillard, Sena, Vaca Diez, Mekens*) y hasta de pioneros de los ferrocarriles, la propia navegación a vapor o el ideario del progreso en general (*Rodolfo Arauz, Orthon, Doctor Grether*). Otros nombres refieren a objetos, animales o eventos (*Cormorán, Gaviota, Triunfo*) y otros a lugares o eventos relacionados con el desarrollo del progreso regional: *Estrella del Oriente, Sernambí* (un tipo de goma), *Maravilla* (barraca de Timoteo Mariaca), *11 de octubre* (fecha de la batalla de Bahía), etc. A diferencia de Brasil o de Perú, donde esporádicamente aparecen naves con nombres referidos al universo indígena (*Shipiva, Indio do Brasil*), en Bolivia no hay nombres autóctonos a excepción de *Campa* –que, sin embargo, es un gentilicio proveniente de la Amazonía peruana pues se trata de una lancha originalmente diseñada para navegar el Urubamba.

Una avanzada del progreso

Si bien en el norte boliviano la navegación no suele seguir itinerarios fijos y hay innumerables accidentes, con el vapor se logra instaurar mayor velocidad, comodidad y seguridad. La diferencia entre el batelón y el vapor, escribe Ciro Bayo, es la misma que hay “de la progresión aritmética a la geométrica”.⁵¹ De hecho, como en otras partes del mundo, la tecnología del vapor se presenta como

51 Bayo 1911, pp. 329-330.

paradigma del orden y la modernidad.⁵² Asimismo, al ser las lanchas un símbolo palpable de eficiencia y estatus, la carrera naval entre las firmas caucheras hace que éstas guarden celosamente sus naves, sus tripulaciones y su *know how*.⁵³ A diferencia de la balsa, el batelón o la montería, el vapor asume una función imaginaria que excede largamente su valor instrumental y lo vuelve un ícono de poder político, social y comercial:

Las lanchas se constituyeron en sala de reunión de la emergente élite oriental que integraban empresarios gomeros, comerciantes, transportistas fluviales, prestamistas, empleados públicos, dueños de estancias ganaderas y de pequeños establecimientos agrícolas. Centenares de estas personalidades se dieron cita en los ríos para conversar, hacer planes y cerrar negocios. Vestidos formalmente con sus almidonados trajes de dril blanco, corbata de rosón y sombrero cortaperro, miraban desde la proa de las nuevas embarcaciones el suave deslizar de los cascos de fierro en medio de remansos y palizadas. Detrás de la hélice, o de la rueda con paletas de madera que impulsaba la embarcación, solían contemplar las largas estelas por donde saltaban, juguetones, los delfines de río que ahí llaman bufeos.⁵⁴

Comienza a propagarse, al mismo tiempo, el discurso razonado sobre la eficiencia del vapor. Más que la velocidad, lo que realmente ofrece el vapor en alta mar es la posibilidad de liberarse de la contingencia climática (vientos, corrientes, tormentas, etc.), que circunscribe la navegación a vela a determinados momentos del año, y le permite zarpar sin necesidad de esperar las condiciones favorables y establecer por tanto rutas navales más fluidas y, sobre todo, predecibles.⁵⁵ Pero en los ríos amazónicos esta superioridad es parcial, pues la presunta eficacia del vapor se ve desafiada por la propia geografía: por un lado, por la marcada estacionalidad climática, que favorece la navegación en determinadas épocas del año y en otras la obstaculiza; por el otro, por la propia disposición de las cuencas fluviales, compuestas de marañas de afluentes, arroyos, cachuelas

52 Headrick 2011; Stafford 2017; McLin 2012.

53 Vallvé 2010, p. 223.

54 Roca 2001, p. 184.

55 Stafford 2017, p. 70.

y rápidos que complican cuando no imposibilitan la navegación de embarcaciones de cierto tamaño y tonelaje.⁵⁶



Fig. 13 - Los rápidos de Cachuela Esperanza
(Diego Villar, 2013)

El auge de las lanchas, en consecuencia, no logra desplazar del todo a las canoas, a los batelones y a las monterías. Entre Cachuela Esperanza y Villa Bella las naves de vapor siguen siendo inviables: no se puede cruzar los rápidos en ellas ni tampoco llevar las pesadas lanchas a hombro como en las gestas febriles de Fitzcarraldo.⁵⁷ La coexistencia forzosa del vapor y el remo, en consecuencia, se vuelve un dato esencial de la navegación amazónica: “Las lanchas a vapor

⁵⁶ Al mismo tiempo, hay que reconocer que una lectura comparativa sugiere que muchas problemáticas fluviales bolivianas (fiebre, problemas mecánicos, obstáculos naturales, ataques armados) son compartidas por otros escenarios coloniales (Headrick 2011, pp. 178-180, 187).

⁵⁷ Bayo 1911, p. 266. Para apreciar algunas de las dificultades prácticas que todavía hoy persisten a la hora de navegar los vapores por los rápidos amazónicos, ver por ejemplo Herzog 2008, pp. 25, 31, 151, 162, 172.

y las movidas por motores de explosión no llegaron tarde, pero por su corto número y condiciones de navegabilidad no pudieron subsistir ni con mucho a embarcaciones indígenas y criollas".⁵⁸ Hemos visto que, efectivamente, el número de lanchas de vapor en los ríos norteños no es pequeño en modo alguno. Pero, de hecho, el circuito completo de comercialización de los productos bolivianos sigue insumiendo varios meses y no es raro entonces que los remeros sigan siendo contratados por períodos de hasta un año. Si el viaje de la desembocadura del Amazonas hasta Europa o Estados Unidos parece largo, el pasaje de la goma entre las estradas del Beni y un puerto comercial como Belém do Pará sigue siendo de unos 270 días: es decir, tres viajes completos desde ese mismo puerto hasta Nueva York.⁵⁹ Las embarcaciones a remo no sólo cubren los tramos inaccesibles para el vapor, sino que suelen ser remolcadas por ellos para aumentar el tonelaje transportado: así, Maccheti refiere que, a causa de una votación en Manaos, el vapor en que viaja está colmado de electores brasileños y remolca un batelón con seis pasajeros y siete toneladas de goma y quina.⁶⁰ Al mismo tiempo, sabemos que los vapores remolcan batelones o canoas como alternativa de navegación en un medioambiente imprevisible:

El pequeño vapor a hélice *Madidi* avanzaba río arriba lento como una tortuga. En medio de las grandes barcazas que lo acompañaban, cargadas con cajas y fardos, la vieja carraca se veía como un presidiario. Además remolcaba un bote de carga sobrecargado de leña. No era del todo seguro que con su calado el *Madidi* pudiera pasar la desembocadura poco profunda del Geneshuaya; tampoco podíamos arriesgarnos a que, cuando bajasen más tarde las aguas del río, el vapor que necesitaba reparaciones quedara varado en el estrecho afluyente. Por eso, de antemano habíamos

58 Sanabria Fernández 2009 [1958], p. 119. El historiador Frederic Vallvé (2010, p. 223) señala que, así como el vapor nunca logró desplazar a la canoa, podría trazarse un paralelismo con respecto a las tierras altas, donde el ferrocarril jamás reemplaza del todo a las mulas y las llamas (para una visión matizada sobre esa situación en los Andes, ver Richard, Moraga y Saavedra 2016).

59 Barham y Coomes 1994, p. 46.

60 Maccheti 1886, p. 65. Asimismo, es frecuente que los vapores remolquen barcas de carga llamadas albarengas (Posnansky 1904, p. 15; Roca 2001, pp. 182-185).

cargado las mercancías en las dos grandes barcazas en caso de que fuera necesario llegar a destino con la ayuda de remeros.⁶¹

Tampoco podemos soslayar que los deslumbrantes logros técnicos del vapor son parciales o al menos relativos. La mecánica rudimentaria, las máquinas proclives a fallar, la falta de cartas de navegación actualizadas, la baja de las aguas durante la estación seca, la escasa maniobrabilidad y el exceso de carga volvían a las lanchas difíciles de timonear, además de que las hélices y las ruedas de popa eran excesivamente vulnerables a los troncos, las palizadas y las rocas: así, por ejemplo, si bien puede sonar exagerado, Fawcett refiere el caso de una lancha que perdió 32 hélices en un solo viaje.⁶² El dato, no obstante, es que las fuentes sugieren que los vapores encallan tanto como antes los batelones.⁶³ No es raro, tampoco, que directamente naufraguen.⁶⁴ Ernst Leutenegger nos regala uno de los relatos más detallados de un accidente:

El río estaba lo suficientemente profundo como para que el vapor no encallara, pero la batalla contra la corriente duraba muchísimo tiempo. El *Campa*, vapor preferido por el gran jefe, en todo caso era un vehículo peligroso que pesaba demasiado. Por orden especial del jefe no se había ejecutado el plan de desarmar la mitad de la cubierta superior. El *Campa* había trabajado diez años sin hundirse, por tanto podría seguir navegando. La cuestión era que los capitanes tuvieran cuidado. Suspiré con alivio cuando después de un cuarto de hora de trabajo superamos el rápido de apenas cien metros de largo. Cuando don Nicolás supo el motivo del retraso en mi salida ordenó a un par de mirones en la orilla ir a buscar a los dos marineros extraviados. Finalmente, los trajeron a rastras borrachos. Se soltaron las amarras. Apenas habíamos navegado unos diez metros cuando un remolino empujó de tal manera al vapor que éste hizo una maniobra brusca y resultó imposible cualquier conducción. Con el impacto el timón se escapó de las fuertes manos del piloto y el *Campa*, en un movimiento pesado y lento, se fue inclinando a un lado. La mesa

61 Leutenegger 2015 [1940], p. 268.

62 Fawcett 1954, p. 111.

63 Ver, por ejemplo, Maccheti 1886, pp. 66-67.

64 Sanjinés 1895, p. 29; Craig 1907, p. 64; Fawcett 1954, p. 47; Roca 2001, pp. 182-183.

sobre la cubierta superior voló contra la barandilla y el correo que se encontraba sobre ella, así como los documentos del barco, revolotearon alegremente hasta el agua. En la cubierta Aldam estaba al lado de la máquina con el agua hasta las caderas. Las olas arrojaban todos los utensilios de cocina por la borda. Las bandejas y sartenes flotaban durante un tiempo al lado del vapor hasta que se sumergían en las olas, amarillas y arremolinadas. El piloto quedaba colgado desesperadamente del timón y yo fui lanzado, junto con un pasajero suizo, contra la barandilla. –¡No hay nada que hacer, nos hundimos! –gritó el suizo. –¡Contemos hasta tres y nos tiramos de cabeza, o si no vamos a acabar en el torbellino que va a hacer el vapor al hundirse! Hasta hoy en día no sé por qué se me vino la idea de contar primero hasta tres, pero en todo caso eso supuso nuestra salvación. “Uno... dos...”. El *Campa* temblaba por efecto de los remolinos que pasaban por la cubierta inferior, una pila de leña que volaba por el aire impidió por un segundo nuestro salto y, en ese mismo instante, sentimos que la baranda que empuñábamos empezaba a elevarse lentamente. Mesa y sillas se movían hacia la barandilla de enfrente; otros segundos de inseguridad, el piso volvió a su posición original y finalmente se mantuvo en posición horizontal. Durante ese tiempo el *Campa* seguía dando vueltas sobre sí mismo una y otra vez. Veíamos a los habitantes de Riberalta en la orilla con los brazos extendidos y los escuchábamos gritar. Pero pronto estábamos mirando la selva de enfrente, llegábamos de nuevo al medio del río y flotábamos río abajo. Aldam había detenido la máquina; en ningún momento había perdido la proverbial tranquilidad inglesa. Una patada había sido suficiente para apartar al fogonero y con otra patada había cerrado la puerta de hierro de la cámara de combustión, evitando así que explotase la caldera de vapor. Una de las dos pilas de maderos a ambos lados de la caldera se había derrumbado contra ella y de ese modo permaneció a bordo. Los leños de la otra pila habían impedido nuestra zambullida de cabeza. Aldam pidió el honor y el derecho de darles personalmente una zorra con una soga de amarre a los dos marineros que habían traído borrachos a bordo. Lo hizo con tanta opulencia que ambos quedaron sobrios.⁶⁵

65 Leutenegger 2015 [1940], pp. 249-251.

Pero aun cuando todo marcha perfectamente, el vapor depende de la geografía aun en otro sentido. Los diarios de viaje, en efecto, reiteran una y otra vez que las lanchas “encostan” por la noche en las barracas. Por un lado, lo hacen para que descanse la tripulación. Pero, por otro, y todavía más fundamentalmente, deben hacerlo para repostar leña:

Así, nuestra tripulación resultaba insuficiente. Nuestro vapor necesitaba leña en todo momento para hacer funcionar la máquina. Había que cortar madera continuamente. Durante el viaje nuestros marineros tenían que otear la orilla en busca de los árboles adecuados. Entonces el vapor se detenía y bajábamos a la ribera para cortar madera y hacer leña. Fusil en mano, el maquinista y yo acechábamos constantemente a todo tipo de seres vivos comestibles [...] Al grito del piloto, que ha descubierto buena leña, dos mozos se tiran de cabeza a las turbias aguas, cargan el cabo que se ha lanzado tras de ellos por el lodo y tiran del vapor hacia la orilla que han alcanzado a nado pasando por espinas y por cañas tan altas como un hombre. Amarran el cabo en el más próximo tronco con buenas raíces. Abren una trocha de un kilómetro de largo a través del sotobosque y derriban los árboles cuyas ramas superiores juzgan como buena señal. Sólo el experimentado hombre de la selva puede descubrir a semejante distancia y entre cientos de árboles aquellos que proporcionan buena leña. Nuestro viaje transcurría con lentitud. La madera cortada en un día apenas alcanzaba para el día y la noche siguientes. Además, las inundaciones dificultaban hacer leña. A menudo nuestra gente se veía obligada a caminar largos trechos por agua que les llegaba hasta las axilas y a transportar la leña sobre la cabeza desde la orilla hasta el vapor.⁶⁶

Si hay que relativizar la velocidad y la seguridad del barco de vapor, todo indica que también conviene poner en cuestión su presunta autonomía: si hay algo previsible en los vapores amazónicos, justamente, es que necesitan reabastecerse de combustible y por ende tocar tierra casi a diario.

66 Leutenegger 2015 [1940], pp. 247-248; cf. asimismo Maccheti 1886, p. 62.

El gitano del Mamoré y el viejo ojos de chiróptero

En la Amazonía boliviana hay otro factor limitante de la revolución tecnológica del barco de vapor, que no siempre se encuentra acompañada consistentemente de los conocimientos y tecnologías de la época. Así, sin mapas actualizados ni cartas fluviales, no hay manera de prever los cursos variables de los ríos ni de conocer con certeza la distancia a recorrer: se conocen aproximadamente, en todo caso, la latitud y longitud de los puntos geográficos más prominentes, pero la mayoría de las distancias sigue envuelta en una suerte de nebulosa indeterminada.⁶⁷

En condiciones en que la navegación mecánica deviene artesanal, la aptitud práctica de las tripulaciones resulta por lo tanto un factor crítico. Pero, una vez más, las fuentes del período no son unánimes al respecto. Algunos autores, en efecto, conceden gran relevancia a la actuación de los capitanes, que en algunos casos son presentados casi impudicamente con títulos ostentosos como “capitán de mar y tierra”.⁶⁸ Algo similar reporta un viajero:

A bordo el capitán era el amo y señor absoluto. Durante el viaje, sin embargo, dormía la mayor parte del tiempo y lo hacía en una hamaca oportunamente colgada delante del lugar de trabajo del piloto, que miraba el río por encima del Todopoderoso y tenía el ininterrumpido placer de escucharlo roncar. Cuando la campana del barco llamaba a comer, el ronquido paraba y el comandante se movía hacia el comedor. Con su traje de lino blanco como la nieve y sus divisas de cintas de oro parecía el almirante de una flota de alta mar. Nadie se sentaba en la mesa hasta que el capitán no había tomado asiento: todos se quedaban de pie y lo esperaban a él, un pequeño hombre proveniente de una mezcla de razas, de piel morena, hombros anchos y cabeza cuadrada.⁶⁹

67 Tomemos, por ejemplo, el caso del trayecto fluvial de Santarém al Atlántico, que según las diversas autoridades abarca 650 millas (Herndon), 500 millas (Orthon) o 400 millas (Keller) (Craig 1907, pp. 124-125).

68 Macchetti 1886, p. 77.

69 Leutenegger 2015 [1940], p. 183.

El pasaje es importante porque pone sobre la mesa dos cuestiones que, como veremos, están ligadas entre sí: primero, la procedencia nacional o étnica del capitán; segundo, su capacidad profesional. Si bien la legislación boliviana exige que los capitanes sean ciudadanos nativos o nacionalizados, sabemos que los marinos brasileños que se adentran por el Mamoré cumplen el requisito “de forma ambigua”.⁷⁰ Pero, por lo general, también es cierto que los estudios historiográficos sobre el Oriente boliviano no insisten demasiado sobre el papel de los marinos brasileños –al fin y al cabo vecinos y por ende más proclives a aparecer en la región–, sino que ensalzan la performance más prestigiosa de los capitanes bolivianos y europeos en tanto protagonistas del boom gomero.⁷¹ Se trata, naturalmente, de una grilla de lectura que recorta la realidad para exaltar de forma romántica la epopeya civilizatoria de los argonautas “enamorados del Oriente” que dejan “su simiente” en Bolivia.⁷² En esta clave re-

70 Del Castillo 1929, p. 166.

71 Ver, por ejemplo, Hollweg 1995 (p. 179) o bien Roca 2001 (p. 185). Véase, así, la extensa lista de comandantes que consigna este último autor: Nataniel Morant, David Cronenbold, Antonio Velasco Ávila, David Banzer Aliaga, Bruno Boheme, Francisco Heinrich, Helmut Abel, Angel Bravo Monasterio, Carlos Herrera, Teddy Ávila Alberdi, Savaraín Suárez Dorado, José Méndez Roca, Melquíades Barbero Ibáñez, Nicolás Suárez Roca, Arnold Tillinger. Raúl Monje Roca (1977) agrega a Máximo Chávez, Hipólito Melho, Nataniel Morant Muñoz, Ernesto Calatayud y Augusto Balcázar.

72 Roca 2001, p. 181; cf. Sanabria Fernández 2009 [1958], Hollweg 1995. La retórica celebratoria del capitán naval no es un fenómeno aislado pues, a la hora de caracterizar a los caucheros en general, los cronistas del período no escatiman adjetivos ni elogios: “Valientes, magníficos, plenos de verdadero ímpetu vital, ¡a cuán elevadas cumbres de vigor enhiestaron la estirpe! Senadores, diputados, abogados, reenganchando 300 o 600 peones –capitanes pacíficos de falanges civilizadoras– al frente casi de pueblos enteros, como en los días de California, al conjunto de ¡al Beni!, ¡al Beni!, abandonando sus empleos, abjurando de la vida quieta y femenil de las ciudades, portadores de su propio sustento, dejando a espaldas hogar, afectos, comodidades y costumbres, se lanzaron a la selva, en pos del oro negro, más fuertes que las enfermedades, el hambre y las nostalgias: más grandes que el dolor y que la muerte” (Torres López 1930, p. 303). Desde un punto de vista más amplio, la mitología de la empresa cauchera complementa y a la vez discute la percepción frecuentemente “andinocéntrica” de la política nacional: en esta clave, la odisea gomera sería una suerte de consumación de la conquista del Oriente iniciada por los españoles (Sanabria Fernández 2009 [1958]; cf. Córdoba 2017, p. 26).

tórica Vaca Diez es un “mártir del progreso de su patria”,⁷³ Ballivián y Pinilla se explayan elogiando a los “adalides” y “héroes del trabajo”⁷⁴ y, para un historiador como José Luis Roca, los comandantes de las lanchas son migrantes europeos, benianos eminentes o cruceños “procedentes de la élite oriental” que no sólo se encargan de las cuestiones técnicas de la navegación y de la disciplina a bordo, sino también de rendir cuentas al dueño de la embarcación por la carga y los pasajeros transportados, la contratación del personal o la compra de combustible y provisiones. Esta literatura apologética encomia por tanto la competencia técnica de los capitanes y suele atribuir a su destreza la “baja tasa de fatalidades y siniestros”.⁷⁵ Lejos de ser nominal, de esta forma, una figura como Guillermo Best –conocido como “Guillermo de Mojos” o “el gitano del Mamoré”– ocupa el podio de la historia beniana en una posición a medio camino entre la historia y la leyenda: marino pero a la vez aventurero, comerciante, ganadero, cazador de tigres y hasta cónsul alemán en Trinidad, encarna a la perfección el paradigma de una categoría de personajes cara al folclore local por su experticia, firmeza y autoridad.⁷⁶

Si algunos autores optan por recalcar las virtudes exóticas o voluntaristas de determinados individuos, otros prefieren en cambio enfatizar su papel como íconos de la migración exitosa. Para Mario Hollweg, por ejemplo, la navegación de vapor de la Bolivia gomera parece ser un mero capítulo ilustrativo de las bondades de la migración alemana, y enumera infatigablemente aquellos ingenieros, mecánicos y marinos de origen germano que contratan las firmas –que también, muchas veces, son como sabemos de la misma filiación: Guillermo Best, los hermanos Heinrich, Otto Gleich, Bruno Boehme, Jorge Busch, Carlos Mayser, Arturo Maertens, Enrique Kleebatt, Albert Perl, José Feichner, Luis Leithard, etc.⁷⁷

73 Chávez Saucedo 2009 [1926], p 153.

74 Ballivián y Pinilla 1912, p. 66.

75 Roca 2001, p. 185.

76 Sobre Guillermo Best, ver Hollweg 1995, pp. 182-183.

77 Hollweg 1995, pp. 182-185.



Fig. 14 - La lancha *Presidente Frías* (Ballivián 1909)

Sin embargo, la lectura cuidadosa de las fuentes vuelve a sugerir matices que conviene retener. No es raro, de hecho, que la jerarquía y la autoridad del capitán estén más ligadas a los negocios que a la propia capacidad profesional: “A los capitanes se les paga un salario y comisiones adicionales por carga y pasajeros. En una temporada próspera, las comisiones son mucho más altas que el salario y, si el capitán tiene una tendencia a la deshonestidad, las oportunidades son excelentes”.⁷⁸ Algo similar observa Leutenegger, que detalla meticulosamente los negocios de los capitanes y su influencia en la disposición de la nave colmándola de ganado a costa de los pasajeros:

El ganado que perecía en el barco era apuntado a la cuenta de la tripulación y los viajeros. Gracias a las diferencias de precio entre el bajo y el alto Amazonas, el capitán acomodaba los precios con toda flexibilidad. Eran sobre todo los viajeros de tercera clase,

⁷⁸ Knox 1886, p. 317.

que recibían un trato indigno debido al transporte de ganado, quienes sufrían los negocios de los capitanes. Lo más importante era que alguien ganase dinero.⁷⁹

Por otra parte, advertimos que la predilección por los migrantes o residentes europeos no es exclusiva de los historiadores. Muchas veces los capitanes son nombrados por ser hombres de confianza de los patrones caucheros cuando no por el solo hecho de ser europeos –y lo más probable, de hecho, es que una cosa implique a la otra. Muchos trabajadores extranjeros se encuentran sorpresivamente al mando de las embarcaciones y, a la hora de la navegación, confían en la pericia de los pilotos indígenas que efectivamente conocen los secretos del río. El propio Leutenegger es nombrado capitán del *Campa* y lo mismo le sucede a su compatriota Franz Ritz, que capitanea –él mismo coloca las comillas– la lancha *11 de octubre*:

Para mí empezó un interesante período cuando me convertí en “capitán” de uno de nuestros barcos a vapor con el que recorría los ríos, vendía mercancías y las cambiaba por goma. Viajaba sobre todo por el río Madre de Dios hasta el Perú. Este río desemboca cerca de Riberalta en el río Beni y a partir de ahí pierde su nombre. El río Madre de Dios es más bello y más grande que el Beni, y en realidad es todo un desdén que pierda su nombre mientras que el Beni mantiene el suyo. Hice el primer viaje como “aprendiz” con el anterior viajante, para ver cómo se trataba con los clientes. Después me enviaron solo a la caza de la goma. A uno le dejaban las manos completamente libres. Se embarcaba la mercancía que se consideraba necesaria, y provisto con algo de dinero y letras de cambio se emprendía el viaje. Por lo general se puede viajar durante un día y medio, y después hay que hacer leña un día entero. La tripulación estaba formada por un maquinista europeo, y el resto eran todos indígenas de confianza que conocen muy bien el cauce del río.⁸⁰

Media hora después me subí al vapor *Campa* con el correo y la carta de porte bajo el brazo y era capitán del barco. Con una sensación de orgullo tiraba del cabo y dejaba correr el vapor por el silbato hasta que el sonido era limpio y claro. Luego: “P-huuuu,

⁷⁹ Leutenegger 2015 [1940], p. 190.

⁸⁰ Ritz 2015 [1934], p. 101.

p-huuuu, p-hu”, dos veces largo y una vez corto; así era la señal de nuestra empresa. La primera parte, por tanto, la había hecho bien. Empujé una manivela y, chapoteando, la rueda hidráulica empujaba a mi barco río arriba siguiendo la orilla. Un enaltecido estado de ánimo me invadió cuando al llegar a la próxima curva del río desaparecía Cachuela Esperanza. Ahora tenía el cometido de visitar al gran jefe en Riberalta y de ponerme a su disposición en caso de eventuales instrucciones y encargos. El gran jefe fue amable, constató mis progresos con el español y me encomendó dos nuevos pasajeros: un español pobre y muy joven y doña Carmen, su consorte recién esposada, tan rica como vieja. La pareja quería viajar a una barraca gomera en el alto Madre de Dios que pertenecía a doña Carmen. Ya en Riberalta tuvimos que dejar atrás a seis marineros que habían sido asaltados por una fiebre alta. Era imposible conseguir sustitutos.⁸¹

Más allá de los nombramientos ad hoc, las fuentes nos revelan un escenario social mucho más policromo y cambiante. Al finalizar su contrato como siringuero, el propio Leutenegger abandona su barraca en una lancha de vapor tras nueve meses en la selva beniana, y se asombra de la composición de la tripulación: “El capitán y el maquinista eran nativos, y entre los pasajeros no había ninguna cara europea. Me hubiera gustado realmente hablar con alguien en mi lengua materna otra vez”.⁸² Lo que marca el pasaje, entonces, es que a la migración europea poco a poco se agrega la migración interna (trabajadores cruceños o andinos), y recordemos que un autor como Fawcett reporta incluso la presencia de navegantes sirios y armenios.⁸³

81 Leutenegger 2015 [1940], p. 247.

82 Leutenegger 2015 [1940], p. 355.

83 Fawcett 1954, p. 104. Otro viajero destinado a la construcción del ferrocarril Madeira-Mamoré reporta que los oficiales del Arary no hablaban “una palabra de inglés” y los pasajeros debían recurrir al diccionario para hacerse entender –e incluso insultar– a los despistados mozos: “Una valiosa lección en la formación de dialectos” (Craig 1907, pp. 122-123).

Pero sin duda lo más llamativo en las fuentes es la forma en que suele invisibilizarse el papel de otro actor fundamental: los navegantes indígenas. Recordemos que a la hora de remontar el Madre de Dios el “capitán” Ritz confía en los tripulantes nativos, que son los que efectivamente conocen el río. En efecto, la experiencia de los pilotos y timoneles autóctonos es crucial:

No hay marcas permanentes a lo largo de la costa. No hay boyas ni faros a lo largo del Amazonas, y sin embargo los indios y los mestizos guían los vapores, tanto de día como de noche, a través de la lluvia y de la niebla, con el mismo hombre al timón por 2400 millas de Pará a Iquitos, y aun así los accidentes graves son infrecuentes. Es una de las maravillas del Amazonas, y hasta los locales elogian con elocuencia la habilidad del piloto indio.⁸⁴

Toda una serie de datos confirma esa percepción. A pesar del potencial técnico del vapor, la navegación en el norte boliviano no deja de ser una actividad artesanal: en plena guerra del Acre Fernández alaba a su piloto, “diestrísimo como todos los naturales de Mojos”, y los dueños de las lanchas caucheras confían en el “ojo de águila” de los Jacinto Noé, Marcelino Masa, Claudio Nauro, Espíritu Semo, Felipe Nocopuyero, Francisco Apaza o Daniel Guayusca a la hora de sortear corrientes caprichosas, palizadas flotantes y submarinas, bancos de cieno y cursos de agua de escasa profundidad.⁸⁵ Leutenegger puede improvisarse como capitán de navío, sí, pero sólo porque está acompañado por mecánicos experimentados y sobre todo por los indispensables Asencio y Mochua:

Nuestro *Campa* tiene que subir a Camacho, Sena, El Carmen, Chivé. La gente no tiene sal, ni azúcar, ni aceite, ni quinina. En el Madre de Dios debe haber un montón de goma. Habría que bajarla. Cargue todo lo que pueda cargar. El capitán está con fiebre y está hablando disparates. No puede viajar. Pero hay que hacer el viaje. Entonces tome el barco en sus manos y viaje mañana. Usted ha escrito las instrucciones: ahora ejecútelas. El maquinista Aldam ha hecho el viaje decenas de veces, los pilotos Asencio y Mochua también. Conocen el río como la palma de su mano, y

84 Kalb 1891, p. 28.

85 Ver, respectivamente, Fernández 1903, p. 71; Roca 2001, pp. 183-183.

usted puede confiar también en ellos dos. Cerca de Chivé aparecen los primeros remolinos. Va a dominar los rápidos más arriba de Camacho sin ningún problema.⁸⁶

El excéntrico explorador, naturalista y arqueólogo Marius del Castillo pasa casi dos décadas de su vida recorriendo Bolivia y su relato de viaje nos regala otro testimonio ejemplar. A diferencia de Ritz o Leutenegger, que asumen sus capitanías con resignación, buen humor y hasta cierta dosis de inconciencia, la falta de profesionalidad de las tripulaciones no le hace ninguna gracia:

Al acordarme de la navegación de los ríos de Bolivia me viene el recuerdo de los inminentes peligros a que cada momento están expuestos los pasajeros. Las embarcaciones están equipadas por personal que adolece de la falta de preparación técnica, lo que contribuye en gran parte al temor para que los capitalistas no se interesen en los problemas de transporte dentro de las zonas fluviales de Bolivia. Pues las embarcaciones andan a tropezones y tienen muy corta vida; los capitanes desconocen los perfiles de los ríos, lo que equivale al desconocimiento de la base de la navegación fluvial.⁸⁷

Su propia experiencia en la *Manu* demuestra a del Castillo que los capitanes son “cabezas de turco” para el papeleo, los negocios o las relaciones sociales, sin peso real a la hora de la navegación. Luego de encallar en un banco de arena perfectamente visible, insiste casi con las mismas palabras: “Estas lamentables faltas, cometidas por las tripulaciones de las embarcaciones bolivianas, son muy comunes, pues los equipos de las flotillas adolecen de la falta de preparación técnica; son hombres que se improvisan de un momento a otro, no tienen preparación de ninguna clase o no conocen sus oficios; con decir que en Bolivia no hay escuelas de maquinistas, ni tampoco de pilotos, está dicho todo”.⁸⁸ De hecho el capitán “es la única persona que no entiende de navegación” en la lancha y el verdadero líder a bordo es el piloto indígena, un curtido tacana al que el viajero no

86 Leutenegger 2015 [1940], p. 246.

87 Del Castillo 1929, p. 157.

88 Del Castillo 1929, pp. 166, 296.

llama por su nombre sino “ojos de ofidio”, “ojos de quiróptero” u “ojos de sumurucucu”:

La *Manu* sigue remontando la corriente del movedizo cauce, cual lepidóptero que no tiene fijeza en sus vuelos, y la navegación se hace bastante dificultosa debido a las grandes “palizadas” formadas por troncos milenarios que parecen haber sido colocados por diabólicas manos con el fin de obstruir el lecho del río. Estamos en la hora indecisa del crepúsculo. El timonel, un indio tacana, de piel bronceada y más arrugada que un viejo pergamino, recomienda atención en las máquinas, que él la pondrá en el timón. Se hizo de noche. La *Manu* avanza haciendo zigzag por en medio de los troncos que se hallan clavados, unos de raíces para arriba y otros para abajo, aquellos inclinados con aspecto amenazador de un espolón de las antiguas fragatas. El telégrafo funciona de continuo, transmitiendo órdenes al maquinista: ¡Atención! ¡Media fuerza! ¡Espacio! El viejo “piloto” pasa rozando con la mura de la lancha por cerca de los troncos con la seguridad de que no los va a tocar: se los conoce con más precisión que si estuviesen localizados en un plano gráfico [...] A las 9 y 40 minutos, el viejo de ojos de “quiróptero” dijo que había muchos palos en el río y que era mejor pasarlos de día, lo que me alegró mucho, y hasta me permití felicitarle por la gran idea y convidarle un cigarrillo.⁸⁹

El indígena se dedica exclusivamente a pilotear las partes más exigentes del río y en los tramos más sencillos prefiere descansar: “El viejo ojos de ofidio, que estaba durmiendo, fue despertado para que viniese a tomar cuenta del gobierno de la embarcación: la *Manu* prosiguió el viaje haciendo el zigzag en medio de los troncos clavados en el curso del canal, y una vez que terminó de pasar los malos pasos de San Rafael, dijo que hasta los ciegos podían pilotear la lancha, y llamó a un jovencito para que lo reemplazara en el timón”. Del Castillo cree imprudente que la embarcación quede al mando del nieto, sobre todo de noche, ya que el reglamento prohíbe explícitamente la navegación nocturna, pero el viejo gruñe que se quede tranquilo: su nieto maneja la lancha tan bien como él. Y, en efecto, mientras los tacanas pilotean la embarcación, el viaje transcurre sin

⁸⁹ Del Castillo 1929, pp. 300-301.

complicaciones –es el propio relato de del Castillo, en definitiva, la mejor prueba de la injusticia de las comillas con que consigna la palabra “piloto”.⁹⁰ En el norte amazónico parece regir entonces una experiencia práctica de cada tramo de cada río con sus vados, sus rápidos, sus bancos móviles y sus caprichos estacionales; o, en otras palabras, un conocimiento hermético, intuitivo, sin mapas, basado en una familiaridad más artesanal que técnica y por tanto bien localizado: no hay una codificación objetiva e infalible del arte de navegar, capaz de recorrer de punta a punta la selva amazónica, porque no hay pilotos para todos los mares ni para todos los ríos.

La ciencia de lo concreto

El largo pasaje de Leutenegger sobre el accidente del *Campa* nos había mostrado a la embarcación casi engullida por el remolino, con la tripulación arrojándose al agua y la caldera a punto de estallar; es sólo la sangre fría del maquinista Aldam la que –literalmente– lleva las cosas a buen puerto.⁹¹ Si bien de forma más breve, Fawcett refiere un episodio casi calcado en el que, curiosamente, se destaca otro técnico de origen británico:

Pocos días antes, la lancha fue arrastrada por ese rápido debido a una falla de la máquina al partir con carga completa de pasajeros. Su escapada fue casi milagrosa, pues, por extraño que parezca, no naufragó. Todos los hombres de a bordo, excepto Smith, el ingeniero inglés, saltaron antes de que fuera arrastrada por las aguas. Las mujeres gritaban desesperadamente, viendo que de un momento a otro naufragarían y se ahogarían en el remolino. Cuando llegó al rápido Smith, que tranquilamente había estado

90 Del Castillo 1929, p. 300. La anécdota no deja de evocar lo profundamente colonial de la épica del “descubrimiento”, que suele consistir en ir a algún lado, preguntar a los nativos dónde está cierta cosa o lugar y luego ser guiado por ellos para descubrir lo que ellos ya saben. Traduciendo los saberes locales al conocimiento estandarizado, propiamente “científico”, “artístico” o “literario”, se lo da por real tan sólo cuando el observador regresa a casa y consagra el hallazgo a través del nombre en un mapa, la conferencia o el relato de viaje presentado ante los pares del ministerio, la academia o la sociedad científica (Pratt 2011, pp. 365-366).

91 Leutenegger 2015 [1940], pp. 249-251.

reparando la máquina atascada, la hizo funcionar y la lancha alcanzó la ribera. Desde esta ocasión se transformó en un héroe.⁹²

Las acciones atildadas de Aldam y Smith ponen sobre el tapete que, más todavía que en el caso de los capitanes, la importancia de la inmigración se percibe fundamentalmente en la aparición de un protagonista clave del nuevo paisaje fluvial que es el técnico mecánico. Provenientes en su mayoría de Inglaterra o de Alemania, muchos son contratados por los propios astilleros para ensamblar las lanchas en Bolivia: Christensen, Hansen, Fischer, etc.⁹³ Otros llegan solamente por un tiempo, asociados con una nave en particular, como Wilhelm Holtz, hijo del dueño del célebre astillero alemán homónimo, a quien contrata Arthur Posnansky para ensamblar y mantener en forma su lancha.⁹⁴

Algunos mecánicos extranjeros se instalan en Bolivia y hacen carrera, como el ingeniero Bowles, que se encarga del Astillero Nacional en Riberalta. Firme creyente en las banderas del orden y el progreso –al punto de que conoce al dedillo la historia de la exploración amazónica y hasta traduce el diario de navegación de Heath–, Bowles se dedica a construir lanchas como las *Madre de Dios*, *Beni*, *Mamoré*, *Casto Rojas*, *Pando* o *Mapiri*, que procuran tanto consolidar la industria local como la soberanía boliviana al transportar pasajeros, carga y correo por los ríos Beni (de Riberalta a Rurrenabaque), Madre de Dios (de Riberalta a Puerto Maldonado), Orthon y Tahuamanu (de Riberalta al Porvenir).⁹⁵ Un visitante describe la atmósfera del astillero con una prosa casi barroca:

Penetramos al salón principal de las máquinas, en pleno funcionamiento. Hay un vibrar de todo el ambiente, magnífico de fuerzas, bajo los émbolos de los motores y el trepidar de los tornos, cepilladoras, taladros, molejones y afiladoras mordientes sobre los duros metales, accionados por numerosas correas entrecruzadas como las jarcias de un barco, fugitivas y afanadas, bajo el imperio de la electricidad que nunca como ahora me parece

92 Fawcett 1954, p. 145.

93 Hollweg 1995, pp. 165, 176.

94 Posnansky 1904, p. 27.

95 Torres López 1930, p. 567.

una fuerza eminentemente humana, inteligente. En sus respectivos aparatos, cada cual trabajando su pieza, hay numerosos operarios con sus trajes de dril, morenas en su mayoría las caras, sudorosos y atentos. Los jefes seccionales son extranjeros, rubios, nietos de vikingos. De pronto, en un extremo, hay un formidable escape de aire de un martillo neumático que empieza a golpear tozudo y bravío sobre una plancha, exactamente como una pena sobre nuestra alma los días negros. De punto en punto vamos examinando lo que hacen, que todo esto me agrada sobremanera, tanto que si no fuese un intelectual, sería mecánico.⁹⁶

Más allá de la adjetivación –y, por qué no, de la curiosa mención a los vikingos que lideran la masa de operarios morenos–, lo cierto es que poco a poco la mecánica se impone como factor crucial de la economía regional. Los técnicos mecánicos como Franz Heinrich, Walter Diederich, Emilio Keller, Luis Holkon, Albert Conrad, Guillermo Zacaryas o Adolfo Gutiérrez encarnan el nuevo conocimiento esotérico sobre la caldera, el pistón o la hélice: un saber que se vuelve cada vez más imprescindible y que, a la vez, no es accesible a cualquiera.⁹⁷ Pero no es menos cierto que en la selva beniana la mecánica debe aprender a mestizarse con la carpintería, la artesanía y el bricolaje. Tal como en el caso de la navegación, todo hace pensar en un conocimiento que opera como artesanía, ingenio o improvisación más que como técnica abstracta: Fawcett describe a un flemático ingeniero Pearson que exhibe orgullosamente las reparaciones hechas a un “decrépito bajel, cuyas partes estaban unidas entre sí principalmente por alambres o cuerdas [...] la caldera en algunos lugares debe haber estado delgada como un papel y, aunque se mantenía a una presión muy baja, significaba en todo momento un peligro de muerte”.⁹⁸

96 Torres López 1930, pp. 564-565.

97 Roca 2001, p. 185; Hollweg 1995, pp. 184-185.

98 Fawcett 1954, pp. 78-79. Ritz (2015 [1934], p. 75) también describe el personaje: “Al lado de la Casa Suárez en Bahía, un inglés, de profesión mecánico –aunque él se denominaba a sí mismo ingeniero–, había instalado un primitivo aserradero de vapor, en el que se cortaban tablas de madera de cedro. Visité también las instalaciones y el buen místico se sentía muy honrado por el interés que yo mostraba por su taller. Enseguida vino hacia mí y se presentó como Mr. Pearson”.

En una región tan alejada de los principales centros urbanos, esta capacidad adaptativa se reconoce e incluso se traduce en prestigio: “Al día siguiente fuimos a Esperanza, cuartel general de los hermanos Suárez, la principal firma cauchera. Aquí encontramos algunos mecánicos británicos muy bien remunerados al servicio de la firma para cuidar las lanchas”.⁹⁹ Por lo general, en efecto, el mecánico amazónico lleva una existencia relativamente cómoda: sabemos, por citar un caso, que el contrato de Posnansky con Wilhelm Holtz le reconoce un sueldo mensual de 40 libras y un pasaje de ida y vuelta a Europa en primera clase.¹⁰⁰ Fawcett refiere algo similar sobre los técnicos extranjeros de Cachuela Esperanza: “Los mecánicos británicos gustaban de su trabajo y lo hacían bien; sus salarios eran generosos y recibían buen trato, y fuera de sus deberes habituales recibían otros encargos, tales como reparar máquinas de coser o rifles, lo que aumentaba considerablemente sus ingresos”.¹⁰¹

Pero, al mismo tiempo, la documentación también ofrece noticias aisladas sobre otros mecánicos que por una u otra razón no regresan a su tierra de origen. Absorbidos por la selva, por la impiadosa cadena del crédito gomero o por alguna razón oscura de la propia biografía, estos personajes singulares parecen condenados a una existencia marginal y precaria, afín al destino de buena parte de la mano de obra gomera:

Durante mi viaje de 1905 conocí a bordo del buque a un joven mecánico de Liverpool que iba a Bolivia. Fue antes de la construcción del ferrocarril y este joven británico pondría su vida en peligro en un viaje en canoa por el Madeira que lo llevó a través de temibles rápidos y cachuelas. Pasaron cinco meses antes de llegar a la meta y, mientras estuve en la región, lo encontré de nuevo luego de ocho años, ayudando en la construcción de una

⁹⁹ Fawcett 1954, p. 145.

¹⁰⁰ Posnansky 1904, p. 27.

¹⁰¹ Fawcett 1954, p. 146. Otras veces la admiración obedecía a razones más prosaicas: “Uno de ellos mereció el imperecedero respeto de la población al caer, botella en mano, por la borda de un batelón en el Mamoré, siendo arrastrado por una cascada y emergiendo un poco más allá, donde pudo salir para sentarse tranquilamente en la ribera a finalizar el contenido de la botella”.

pequeña embarcación fluvial. Lo visité en su casa esperando llegar a una choza decente, pero lo encontré con una vieja india en una habitación que no tenía muebles más allá de dos sillas, una mesa y una hamaca, y dos o tres niñitos que evidentemente eran hijos suyos. Me informó que, pese a que se mantenía con el humilde “masato” de los peones indígenas que consiste de charqui seco y plátano, había vivido y seguía viviendo en deuda, e incluso no le importaba demasiado seguir así.¹⁰²

A su impulso todo se levanta

En poco tiempo la lancha de vapor domina el paisaje fluvial amazónico: “Pocos son, de hecho, los ríos en los cuales no se escucha el silbato del vapor”.¹⁰³ Lo mismo reporta el ingeniero Juan Alberdi, que intuye lo mismo que podría argumentar cualquier otro observador de la época: el vapor se disemina casi en la misma medida en que se propaga la industria de la goma.¹⁰⁴ Las diferencias entre los comentaristas surgen más bien a la hora de valorar el mecanismo relacional de la causalidad o, en otras palabras, la repercusión particular de la navegación de vapor en el boom gomero (o viceversa).

Ciertos analistas del período se inclinan hacia el determinismo tecnológico blandiendo el argumento modernista de que el vapor no sólo es símbolo de las promesas de la revolución industrial sino también su causa o condición necesaria.¹⁰⁵ Ballivián y Pinilla escriben que las “preciosas lanchas” de las firmas caucheras surcan las aguas del Beni o el Madre de Dios “y a su impulso todo se levanta”¹⁰⁶. Roger Becerra Casanovas va todavía más allá: el vapor es el único medio de lograr la “reducción del salvajismo a la vida social”. Para este autor, en efecto, la lancha y el ferrocarril constituyen una suerte de fenómeno copernicano que lo cambia todo: “Tras esa colonización por la maquinaria vendría la colonización por el hombre; el corazón de éste es de tal manera constituido, que en cualquier parte donde humea la

102 Woodrooffe 1914, p. 206.

103 Kalb 1891, p. 22.

104 Alberdi 1909, p. 22.

105 Stafford 2017, p. 71.

106 Ballivián y Pinilla 1912, p. 68.

chimenea de un vapor, en cualquier parte donde brama la locomotora, se encuentran pasajeros que se embarquen y viajeros que llenen los carros. Que vengan las vías de comunicación y el interés individual hará lo demás".¹⁰⁷ La tecnología precede entonces al capitalismo y, en esta peculiar lectura tecnocrática, un problema demográfico como la escasez de mano de obra en las barracas se explica por la falta de aprovechamiento de las arterias fluviales del cuerpo amazónico.



Fig. 15 - El Sucre en San Antonio
(Emil Bauler, 1908-1911, Archivo W. Wiggers)

El determinismo técnico no es solamente una percepción de época sino que sigue ofreciendo la llave hermenéutica que replican algunos historiadores contemporáneos, apenas encubierta bajo la apariencia de una dialéctica:

La navegación a vapor y el telégrafo dieron lugar al boom gomero que, a su vez, consolidó aún más la navegación a vapor y el

¹⁰⁷ Becerra Casanovas 1984, p. 44.

sistema telegráfico [...] Más todavía, el apogeo de la navegación a vapor en la región amazónica desplazó a las canoas, liberando aún más mano de obra para trabajar en la industria de la goma. De esta forma la comunicación y la navegación (de vapor) generaron alguna integración, y el consecuente movimiento de gente (y de otros factores productivos) y el flujo de información crearon las condiciones para sustentar un círculo virtuoso que permitió el desarrollo ulterior del boom gomero. En suma, sin goma hubiera sido más costoso operar los vapores y el sistema telegráfico submarino, que jamás se hubieran desarrollado. Análogamente, sin vapores y comunicación telegráfica jamás hubiera tenido lugar el boom gomero.¹⁰⁸

Más allá del recurso ambiguo a la retroalimentación (o de la casi inexplicable inclusión heurística del telégrafo), el argumento para establecer los flujos de la causalidad parece suficientemente claro: sin vapores no hay auge de la goma elástica.

Para otros autores, en cambio, la tecnología no resulta un motor explicativo tan preponderante y la modernidad que representa el vapor es heterogénea y contradictoria. En esta clave el avance colonizador en general y gomero en particular (y habría que ver en qué medida se trata de factores distinguibles en el caso de la Amazonía boliviana) ciertamente pueden verse facilitados por las lanchas de vapor, pero no es posible sostener que la colonización y la industria gomera se hayan originado en ellas como condición necesaria, puesto que pudieron haber ocurrido igualmente con la continuidad más modesta de canoas, monterías y batelones.¹⁰⁹ Por citar un solo ejemplo que mantiene la lente sobre la relación particular entre la tecnología del vapor y la demografía gomera, Courtenay de Kalb observa que los ríos brasileños Javary, Purús, Juruá, Tapajós, Xingú o Tocantins son recorridos regularmente por los vapores pero no ven por ello incrementada su población:

Se comprende ahora por qué los vapores no han provocado la actividad en la cuenca amazónica. Hay características que deben cambiar por una fuerte infusión de sangre nueva antes de que

108 Tamega 2010, p. 681.

109 Headrick 2011, p. 174.

la región pueda rehabilitarse. Además, debe recordarse que los vapores no podrían haberlo logrado, aun manejados por gente distinta; que en ninguna otra parte del mundo pudo haberse logrado y que, siendo apenas los pioneros del comercio, no pueden necesariamente estimular un desarrollo amplio y noble.¹¹⁰

Más allá de las inocultables ventajas económicas, logísticas, políticas, sociales y hasta estratégicas que supone la navegación de vapor en la Amazonía, parece exagerado postularla como la causa determinante del boom gomero: el vapor más bien facilita aquello que la industria haría de todos modos –y, en definitiva, lo mismo que antes había hecho a puro remo con otro producto extractivo de alcance global como la quina.¹¹¹ Más aún: para evaluar de forma integral el fenómeno de la navegación de vapor es preciso tomar en cuenta su papel en los viajes y, asimismo, dada la condición fronteriza de la mayor parte de los ríos gomeros, en la propia guerra.

110 Kalb 1891, p. 11; cf. Stafford 2017, p. 71.

111 Marcoy 1943, 2001 [1869]; Weddell 2018 [1851]; Viola Recasens 1994, p. 539. Para apreciar la globalidad de la industria de la quina, ver por ejemplo Heald 1989, pp. 55-72; Gänger 2015.

*Siempre me pareció extraño que alguien, por cualquier motivo,
elija viajar por tierra si puede hacerlo en barco.*

Evelyn Waugh

Capítulo 3

El viaje de vapor

Feliz Navidad

Con apenas veinte años Ernst Leutenegger parte de El Havre hacia Bolivia en septiembre de 1905 para trabajar en la firma de Nicolás Suárez. Hace una breve escala en Oporto, cruza el océano y, al llegar a Sudamérica, remonta lentamente el Amazonas desde Belém do Pará hasta Manaos, para luego navegar en vapores cada vez más pequeños a través de los ríos Purús, Acre y Manuripi rumbo a su destino final en Cachuela Esperanza. El último tramo del viaje es en el *Teffe*. El joven evoca con nostalgia la cubierta inferior del vapor avanzando fatigosamente a pocos centímetros de la superficie del agua. Además de varios metros cúbicos de leña apilados en la cubierta y de los innumerables animales que conforman “un pequeño jardín zoológico”, la nave lleva más de cien pasajeros que comparten un único retrete, un malhumorado cocinero negro y un capitán en traje de lino blanco que la mayoría del tiempo hace la siesta en su hamaca.

Un poco adormecido por el sopor tropical y otro poco asombrado por las escenas que presencia desde la cubierta, el viajero se aburre, hace bromas con sus compañeros, se queja por la monótona dieta de bizcocho enmohecido, mandioca y plátano frito o discute con los otros pasajeros por la ubicación de las respectivas hamacas. También procura emplear el tiempo de forma más provechosa conformando colecciones de plantas o insectos que, invariablemente, se echan a perder. Pero, además –y afortunadamente para nosotros– anota en su diario observaciones detalladas sobre la temperatura (“El calor de la caldera de vapor hacía también lo suyo para darnos ya en la Tierra una idea del Infierno. Quemaba, hervía, abrasaba y apestaba a aceite, a carne quemada, a pescado podrido y a gente sudorosa de

raza negra y blanca”), el paisaje (“Con la caída de la noche la misma se hacía cada vez más intensa, y se oía un canto y un estruendo arrullador y vibrante, algo así como el ruido de una hilandería con incontables husos y tornos que roncan, zumban y silban”), la sociología de a bordo (las diferencias entre los pasajeros de primera y segunda clase, las criadas que limpian los orinales o las rencillas de la tripulación) e incluso la higiene (“Una noche desperté porque me llovía en plena cara. La lluvia provenía de la hamaca que colgaba encima de la mía, en la que dormía un niño: era evidente que éste había olvidado llamar a su madre para atender sus necesidades”).

Poco a poco la narración asume la atmósfera irreal de la *stultifera navis*, la nave medieval de los locos. Luego de varios días los pasajeros avistan a la *Andira*, gemela del *Teffe*, pero el vapor no logra frenar a tiempo y la embiste en medio del río: “Se produjo una terrible colisión y varias personas se cayeron al suelo y se rompieron montones de vajilla”. Furiosos, los capitanes se colocan “uno frente a otro como gallos de pelea”, pero finalmente los ánimos se calman y ambos buques prosiguen juntos su viaje.¹ A la mañana siguiente, Leutenegger despierta exaltado por unos disparos (“Soñando con asaltos de indígenas salté de la hamaca y corrí a la cabina para buscar mi revólver”). Pero un pasajero lo calma explicándose que se trata de la celebración de la víspera de la Navidad, y cada seis horas, acompañado por el toque destemplado de la trompeta, se renueva la balacera:

Hubo también una comida festiva en honor al día de Navidad, y nuestro capitán tuvo que presidirla. Los hombres se colocaron trajes de lino blanco, se hicieron la raya en las lanudas cabelleras negras que relucían como el marfil, se pusieron cuellos altos y coloridas corbatas de seda. Las damas cambiaron sus pantuflas por elegantes zapatos de tacones finos y toda clase de diamantes de mayor o menor valor relucieron sobre vestidos decorados con encaje. Tuve que esforzarme para reconocer a los viajeros. Su apariencia había cambiado de forma radical. Tras haberse entregado a bailar, a medianoche todo el mundo se reunió sobre la cubierta y quien poseía un arma de fuego disparó contra

1 Leutenegger 2015 [1940], pp. 182, 184, 187, 196, 210.

el cielo claro y estrellado. Quienes no poseían ninguna hacían ruido con cualquier cosa a mano y metían bulla. Los barcos que se habían encontrado y que viajaban juntos río arriba aceleraron y, a una señal, hicieron sonar sirenas y pitos. A mí este concierto navideño en la selva me recordaba la música de nuestra tierra natal con motivo de la fiesta escolar de fin de año. “¡Viva Navidad! ¡Viva el nacimiento de Cristo!”, gritaba todo el mundo, y se acercaban en larga procesión al Nacimiento instalado en el mostrador del buffet. Allí besaban el pie de un Cristo crucificado de madera. Después bailamos al son de un gramófono chirriante. En atención a nosotros, los suizos, el capitán tenía preparada una sorpresa especial: a través de una linterna mágica con luz de Bengala nos hizo ver la capilla de Tell, el arroyo Staubbach cerca de Lauterbrunnen y las cataratas del Rin próximas a Schaffhausen. El disco en el gramófono chirriaba algo como *Rufst du mein Vaterland*. Ése fue, entonces, nuestro regalo suizo de navidad.²

Huésped de un palacio encantado

La deriva tragicómica del periplo del suizo es paradigmática de las narraciones del período. Pero, sea por afán literario o bien por una disposición meticulosa que lo hace consignar en papel hasta el menor detalle, el joven siringuero describe mejor que nadie la experiencia cotidiana del río amazónico. Su relato minucioso no sólo amplía sino que nos permite entender mejor aquellas otras ocasiones en las que Ciro Bayo dispara a los caimanes del Madeira desde la cubierta del *Mamoré*, Marius del Castillo enumera cada parada del *Rodolfo Arauz* o Ciro Torres López fatiga a los pasajeros de la *Carmencita* con sus monólogos kurtzianos.³ Se trata, definitivamente, de una experiencia de a bordo que está bastante lejos de la opulenta navegación transatlántica –una navegación monótona, burocrática, segura, que según observa un despectivo Fawcett en el *Kaiser Wilhelm der Grosse*, es propia “de pasajeros sobrealimentados”.⁴ Algo similar opina Franz Ritz al cruzar el Atlántico:

2 Leutenegger 2015 [1940], pp. 210-211.

3 Ver, respectivamente, Bayo 1911; del Castillo 1929; Torres López 1930.

4 Fawcett 1954, p. 40.

Nos embarcamos en el buque de vapor inglés *Anselm* de la Línea Booth. Todos nosotros teníamos boletos de primera clase. A pesar de que el buque era pequeño, aproximadamente 3.000 toneladas, a nosotros, cuatro jóvenes trotamundos, nos parecía inmenso. La comida y el servicio eran excelentes y rápidamente nos sentimos como en casa. El viaje empezó en El Havre, pasando por Vigo, Oporto, Lisboa, Madeira hasta Pará, en la desembocadura del Amazonas. Llegamos luego de unos quince días. El tiempo de viaje real fue sólo de nueve o diez días.⁵

En la propia Bolivia, las noticias sobre la navegación en el lago Titicaca no son menos formales ni imponentes:

Había las formalidades de la aduana, los gritos de los estibadores, los mozos de chaquetas blancas esperando en el portalón para recibir el equipaje de la mano de los pasajeros y bajarlo a las cabinas; en una palabra, todo el ajetreo que se produce en la partida de un viaje por el océano. Cuando llegamos a bordo nos recibió el rechinamiento de los montacargas y el estremecimiento de la cubierta, y en la tibia atmósfera del camarote pudimos sentir la vibración de los auxiliares de abajo y escuchar el retintín ocasional de una pala en el cuarto de calderas. Parecía increíble que todo esto sucediera a 12.500 pies sobre el nivel del mar.⁶

En la lejana selva el vapor también es símbolo de lujo, prestigio y estatus social. Los nuevos barcos son los íconos más notorios del progreso regional y a los empresarios gomeros les encanta organizar reuniones en sus cubiertas.⁷ No es raro, en consecuencia, que los historiadores reflejen esa percepción destacando la velocidad, la eficiencia, el confort o la seguridad del viaje. Atrás parece quedar el hacinamiento en frágiles batelones con camarotes precarios de cuero o de palmas:

En la lancha, en cambio, había comandante, maquinista, fogoneero, un piloto a la vez que un práctico y una docena de marineros. Atracaba regularmente en las barracas para aprovisionarse de víveres y de leña para el caldero [...] La marcha estaba controlada y, puesto que los riesgos de la navegación no eran responsabilidad

5 Ritz 2015 [1934], p. 48.

6 Fawcett 1954, p. 51.

7 Vallvé 2010, p. 224.

de los pasajeros, éstos se sentían con derecho a disfrutarla. Además, anchas y cómodas hamacas amarradas en las albarengas eran el sitio ideal para la siesta y aun para despuntar las tórridas noches amazónicas.⁸

Hay varios testimonios, en efecto, que van en ese sentido. En el colosal *Mamoré*, anota Bayo, se cuelga la hamaca en cubierta, se pasan las tardes “tertuliando” y se come incluso en una auténtica mesa redonda: “Uno se cree huésped de un palacio encantado”.⁹ De forma similar, la viajera británica Lizzie Hessel describe dos viajes: uno con su esposo y Vaca Díez en el *Río Branco*, de bandera brasileña, y otro “sin sorpresas” y “bastante confortable” desde el Orthon a Riberalta a bordo de la *Esperanza* de Suárez, en una cabina espaciosa que hasta cuenta con su propia ducha.¹⁰ En algún momento, incluso, este tipo de viaje se vuelve una atracción para turistas europeos y firmas como la Booth Steamship Co. promocionan la excursión por “el río de la goma” con conferencias, juegos, orquestas y bailes a bordo, alcanzando cierta popularidad durante las décadas de 1920 y 1930.¹¹

No obstante, el examen más detallado de las fuentes nos invita una vez más a alejarnos de una lectura demasiado idealista si queremos captar los matices que reconstruyen la experiencia cotidiana de la navegación por los ríos amazónicos. En efecto, si comparamos un número mayor de textos, se comprueba que el cuadro que traza la mayoría de los testimonios dista de ser idílico:

Yo estaba contrariado: todo me fastidiaba. Los pasajeros, con sus habituales algarabías de viajeros presumidos, el calor desprendido por la irradiación de la caldera, los olores nauseabundos de los hidrocarburos, el traqueteo de las válvulas de alimentación, el ruido continuo y monótono del escape de la expansión del vapor de la máquina de luz. Peor que un neurasténico estaba yo.¹²

8 Roca 2001, pp. 184-185.

9 Bayo 1911, p. 331.

10 Morrison, Brown y Rose (eds.), 1987, pp. 88-92, 96.

11 Fifer 1970, p. 143.

12 Del Castillo 1929, p. 166.

Casi no hay cronista, de hecho, que no registre lamentos recurrentes por el calor, la humedad o los mosquitos.¹³ Pero hay muchos más motivos. Bayo protesta porque los vapores de Suárez rebalsan de goma y el costo del pasaje es excesivo: “Si admiten pasaje es casi por favor, cobrándose una barbaridad: de 150 a 200 bolivianos desde Riberalta a Reyes, con la circunstancia de que en el pasaje sólo va incluida la comida, harto sencilla, y para dormir hay que colgar la hamaca como se pueda”.¹⁴ Se comprueba, asimismo, que las mencionadas comodidades a bordo son relativas y que dependen tanto del tamaño en la nave como de la ubicación del pasajero en ésta.



Fig. 16 - Las clases de pasajeros llegando a Porto Velho
(Rondônia, Dana Merrill)

13 Por ejemplo, Bayo 1911, p. 276; Craig 1907, p. 121; Ritz [1934] 2015, p. 52; Leutenegger 2015 [1940], p. 182.

14 Bayo 1911, p. 275.

En efecto, en los barcos de mayor desplazamiento hay dos cubiertas: en la inferior están la caldera, la carga, los animales, la tripulación y los pasajeros de segunda y tercera clase, y en la superior los oficiales y los pasajeros de primera clase, que a menudo cuentan con más comodidades: cabinas, ventiladores, baños y hasta en algunos casos máquinas de hielo.¹⁵ La separación de las clases naturalmente impacta sobre el confort, la higiene o la seguridad, y llega a haber algún caso en que se reporta que los pasajeros de las clases inferiores no pueden subir a la cubierta de primera bajo pena de que se les dispare.¹⁶

Otras veces el problema es que las lanchas son demasiado pequeñas (como en el caso de Craig, que afirma que la suya apenas basta para transportar a cuatro indígenas y cuatro pasajeros), o bien porque, entre la tripulación, los caucheros y la gente que se recoge en el camino, los pasajeros viajan “apiñados como sardinas en el barril”.¹⁷ En otras ocasiones el problema es que, a pesar del tamaño del buque, los camarotes se usan como depósitos o bien que a causa del calor infernal los pasajeros y la tripulación prefieren viajar en la cubierta:

Las hamacas, el artículo de viaje más importante en el Amazonas, se mecían día y noche, estuviesen vacías u ocupadas. Colocar las hamacas era para el viajero un asunto de extrema importancia. No había ocasión para colgar la hamaca que no fuese aprovechada. Uno tenía que recorrer agachado por debajo de las hamacas los estrechos pasillos entre las cabinas y la mesa de comedor. Los marineros incluso tenían que defender el espacio libre encima de la mesa del comedor contra los poseedores de hamacas, lo que a menudo resultaba en inacabables y agitadas conversaciones *vis à vis* [...] Busqué y encontré un lugar adecuado para mi hamaca: delante de la puerta del vicecapitán. Nadie se había atrevido a instalarse aquí y por eso este lugar estaba libre para mí. Sin decir una sola palabra, el camarero desató mi hamaca. La acción me pareció impertinente y volví a fijarla en el mismo lugar, pero la encontré de nuevo desatada. Este juego debe haberse repetido unas cien veces sin que ni uno ni otro hiciéramos comentario

15 Guise 1922, pp. 112-113; Leutenegger 2015 [1940], p. 181; Craig 1907, p. 117.

16 Hessel, cit. en Morrison, Brown y Rose (eds.), 1987, p. 96.

17 Craig 1907, p. 248; cf. Macchetti 1886, p. 69; del Castillo 1929, p. 166.

alguno. Uno disponía de tiempo de sobra para atar y desatar la hamaca, y también disponía de tiempo para enfadarse.¹⁸

Toda una serie de imponderables, en definitiva, conspira para impedir que los pasajeros disfruten del glamour casi cortesano con que sueña el bueno de Bayo. En la práctica la navegación está ritmada cotidianamente por inconvenientes mecánicos, choques con palizadas, bancos de arena y hasta con gigantescas tortugas que duermen la siesta en el río.¹⁹ Leutenegger refiere uno de estos episodios menores:

Un remolino arrancó el timón de las manos del piloto y de repente el barco se inclinó lentamente y temblando a un lado. ¡Una enérgica y sonora maldición portuguesa! El capitán acudió al lado del piloto y lo ayudó a poner de nuevo bajo manos firmes un timón que giraba rapidísimo. Sólo fue necesario un segundo para que el pequeño capitán, que estaba roncando, volviese a tener la situación bajo control. No tengo la menor idea de cómo salió de su hamaca y llegó hasta el piloto a pesar de que en ese momento yo estaba echado debajo de su hamaca. Viraron el barco describiendo un gran arco y cruzaron a la otra orilla. El capitán me lanzó una mirada envenenada, como si yo fuera quien había desviado la atención del piloto, gruñó algunas palabras ininteligibles y gritó pidiendo una taza de café.²⁰

También podían aparecer en el río los “fósiles” de otros barcos abandonados: “A medio día nos topamos, sin embargo, con otro obstáculo: en el medio del río había un vapor de ruedas sin vida e inutilizable, en el que se habían atorado troncos de árboles y ramas. Se necesitaron largas horas de trabajo para hacer algo de espacio y lograr abrirnos paso”.²¹ Pero otras veces, como en la Navidad

18 Leutenegger 2015 [1940], pp. 182-183. Ver asimismo Bayo 1911, p. 276; Craig 1907, pp. 121-122; Ritz 2015 [1934], p. 52. En algunos pocos casos hay colchones: “El clima era tan cálido y agradable que casi todos los pasajeros sacaban sus colchones a la cubierta y dormían allí por la noche. Las únicas novedades que atraían nuestra atención eran grupos de peces voladores de día y las aguas fosforescentes de noche” (Craig 1907, p. 104).

19 Ver, respectivamente, Pando 1897, p. 164; Leutenegger 2015, p. 185; Knox 1886, pp. 317-318.

20 Leutenegger 2015 [1940], p. 186.

21 Leutenegger 2015 [1940], p. 209.

de Leutenegger, se producen choques entre las embarcaciones que surcan el río:

A eso de la una de la mañana se oyó un grito similar al de “fuego” y, un minuto después, nuestro barco chocó contra un vapor más pequeño de ruedas laterales que venía por el río. Afortunadamente nos vio a tiempo para desviar un poco su camino y la popa del *Arary* no hizo más daño que un gran agujero en la caja de su rueda de paletas. Luego de nuestras experiencias previas este incidente insignificante apenas fue suficiente como para que algunos de los pasajeros se dieran vuelta en sus hamacas preguntando qué había pasado. “¿Eso es todo?”, preguntó uno al enterarse. Y siguió durmiendo.²²

Tal como sucedía en tiempo de los batelones, es muy frecuente que las embarcaciones encallen cuando por una u otra razón baja el nivel del agua. A veces los vapores son remolcados fatigosamente con cables desde la orilla, pero en otras ocasiones no queda más remedio que esperar –varios días– a que crezca la corriente:

Seis horas después de haber empezado a navegar por el Acre el *Teffe* encalló en un banco de arena en medio del río, que en ese lugar apenas era más ancho que el Limago donde sale del lago de Zúrich. Los cables fijados en los árboles de la ribera, con cuya ayuda querían sacar el buque del banco de arena, se rompieron varias veces. No había nada que hacer: estábamos varados. El ancla apenas descendió dos metros hasta el fondo y a partir de entonces el lema era esperar agua. Nadie sabía cuánto tiempo iba a tardar; había que confiar y esperar. La mañana del 11 de diciembre el *Teffe* volvió a flotar. Durante la noche el río había crecido cinco pies y continuamos viaje sin que los indígenas nos hubieran honrado con su visita.²³

En medio de la noche sentimos de pronto una sacudida violenta. Las hamacas golpearon unas contra otras. Cuando nos levantamos hicimos el desagradable descubrimiento de que nuestro barco estaba atravesado en el río, con una fuerte inclinación a un lado. Con la misma celeridad con que el agua había subido, había bajado. Nuestro cascarón estaba encallado en un banco de

22 Craig 1907, p. 117.

23 Leutenegger 2015 [1940], pp. 208-209.

arena y ni con maldiciones ni con buenas palabras se lo podía mover. Lo que era peor, por unas varas que clavamos en la ribera nos dábamos cuenta de que el agua seguía bajando aún más. Nos hubiera gustado mucho arribar por fin a Bahía, donde mantenía una sucursal la Casa Suárez. Pero, ¿cómo podíamos llegar hasta allí? Era imposible dar con una lancha a motor.²⁴

Nos quedamos varados en medio del río durante unos tres días. Cayó por fin una fuerte lluvia tropical. Debajo del fondo del barco empezó a borbotear. De pronto la popa giró bruscamente, fuimos propulsados contra la orilla de enfrente y nuevamente flotábamos. Se encendió la caldera. Al día siguiente por fin llegamos sanos y salvos a Bahía.²⁵

Pero encallar en plena selva no es el problema más grande. Hay peligros mucho más graves como las continuas epidemias de fiebre amarilla o palúdica que suelen obligar a los vapores a alterar su itinerario, como la desatada en San Antonio durante la construcción de la ferrovía Madeira-Mamoré, que culmina con un gran número de víctimas.²⁶ Conteniendo apenas el desprecio por la incompetencia del médico local, el joven Ritz relata la muerte de un pasajero:

En Pará nuestro guía de viaje había contratado a un joven alemán que ya llevaba varios días quejándose de intensos dolores de cabeza y de náuseas. El médico brasileño de a bordo le diagnosticó resaca severa como consecuencia del excesivo consumo de whisky. Administró al paciente una buena dosis de aceite de ricino, remedio contra todos los males. El supuesto doctor caminaba con aire grave por la cubierta levantando el dedo índice, en el que brillaba un gran anillo de esmeralda como símbolo de su profesión. ¡De no ser por él hubiese resultado imposible reconocer al doctor! A la mañana siguiente, por fortuna, el paciente perdió la conciencia, de modo que no sufrió y falleció alrededor de las diez de la mañana. El cadáver pronto se volvió amarillo como el azufre y en la parte posterior del cuello aparecieron manchas violetas. Ahora todo el mundo lo sabía: el pobre tipo había muerto de fiebre amarilla. El médico corrigió su diagnós-

24 Ritz 2015 [1934], p. 64.

25 Ritz 2015 [1934], p. 68.

26 Leutenegger 2015 [1940], p. 194.

tico con todo tipo de pretextos. Pero el muerto no se despertó [...] El mismo día atracamos en la pequeña localidad de Juruty, donde queríamos enterrar al difunto. No teníamos un ataúd a nuestra disposición. Por lo tanto había que poner al cadáver en su hamaca cosida. Sin embargo, la tripulación le tenía un enorme respeto a la fiebre amarilla y se resistía a cumplir con el trabajo. Algunas copitas de aguardiente tranquilizaron finalmente los ánimos. El cadáver y la hamaca fueron rociados abundantemente con creolina y también el barco entero. Luego se ató la hamaca en un palo y dos hombres llevaron al fallecido al bosque donde, en un lugar sin árboles con vista al río, fue entregado a la tierra. Casi todos los pasajeros le rindieron un último homenaje.²⁷



Fig. 17 - Sorteando obstáculos
(Archivo familia Hecker, Riberalta)

²⁷ Ritz 2015 [1934], pp. 63-64.

Los otros pasajeros

A bordo el pasajero amazónico comparte el espacio con una serie impresionante de animales: “Gallinas atadas unas con otras por las patas en haces, cerdos que gruñían en un rincón y otros seres vivos poblaban el barco. Era realmente un pequeño jardín zoológico: uno tropezaba todo el tiempo con tortugas, tejones, monos y otros habitantes de la selva. También había loros de todos los colores y tamaños”.²⁸ Pero, sin duda, la presencia más perceptible en el relato cotidiano de la incomodidad fluvial es la del ganado:

Deambulé por la cubierta de la tercera clase, pues tenía curiosidad de ver cómo habían quedado los espacios después de que embarcasen las dieciséis reses. Sencillamente era imposible abrirse paso; estaba lleno de seres humanos y animales gateando y pateando. El improvisado corral obstaculizaba el paso. Dentro, los animales estaban tan cerca el uno del otro que por entre sus cuerpos no podía caer al suelo ni un fósforo. Uno de ellos yacía inmóvil en el suelo, aparentemente indiferente a que los demás hundieran sus afilados cascos en su cuerpo. Le mostré a un marinero la res pisoteada, a lo cual sonrió e hizo un comentario: *-Kaput!* Mañana carne fresca.²⁹

Entre perplejos y espantados, los jóvenes inmigrantes reportan los impiadosos efectos del embarque de las vacas en el espacio correspondiente a los pasajeros de menor categoría, además de una crueldad en su maltrato cotidiano que seguramente horrorizaría a sus compatriotas. Sin dejar de mencionar la brutalidad insensible de los encargados, trazan escenas tan crueles como grotescas que conviene citar copiosamente:

Nuestra situación se volvía cada día más incómoda. A pesar del ya de por sí limitado espacio, en cada amarre subían nuevos pasajeros que nos diputaban el espacio y el rango. Para alimentar a los recién llegados había que subir a bordo reses que debían sacrificarse. Los animales, un cruce entre vacas y cebús, andaban sueltos y había que capturarlos con el lazo, lo que requería mucha destreza, pues a menudo acometían a sus perseguidores. Una

28 Leutenegger 2015 [1940], p. 182.

29 Leutenegger 2015 [1940], p. 189.

buena docena de estos animales medio salvajes, atados a postes, esperaban el embarque a nuestra llegada. Y no se procedía exactamente de manera muy delicada. Se ata una gruesa soga alrededor de los cuernos de la res y se sujeta en el cable metálico de la grúa del vapor. Entonces la cuadrilla de negros le da una paliza al animal mientras la grúa se pone en marcha. Una vez alcanzada la orilla, la carga viva cae rodando por la pendiente y la grúa chirria algo más rápido para que la soga quede tensa. Una vez que el animal está en el agua ya no es capaz de oponer resistencia y sencillamente se lo sube por los cuernos, colgando tambaleante un tiempo en el aire y finalmente, girando, la grúa lo coloca en la cubierta inferior. En uno de estos embarques, que en Europa provocarían gran indignación, a un toro se le partieron ambos cuernos. El animal bramaba de dolor y regresó a nado a la orilla. Allí se dirigió contra sus torturadores, quienes con la velocidad de los monos se encaramaron a los árboles más cercanos para escapar de una muerte segura. Un negro que no logró encontrar refugio en las ramas echó a correr en dirección al río. El toro salió tras él a toda velocidad. Para su gran suerte, el perseguido alcanzó justo a tiempo la orilla y se tiró de cabeza al agua. El toro también se arrojó al río, y apenas la cabeza negra emergía en la superficie el enfurecido animal estaba ya a su lado. Al negro no le quedó otra cosa que sumergirse de nuevo lo más rápido posible. Finalmente la tripulación logró rescatar al perseguido y subirlo a bordo. Bufando, el perseguidor nadó de regreso a la orilla, donde más tarde fue capturado de nuevo y sacrificado inmediatamente. Entre risas, la tropa de negros bajó de los árboles. Por la noche hubo carne fresca en la mesa.³⁰

El cable metálico del que colgaba el agitado animal que gritaba de dolor era jalado lentamente hacia arriba hasta que las patas traseras colgando llegaban a la altura de la cubierta inferior, es decir por encima del nivel del agua. Entonces dejaban que el infeliz animal patalease hasta que perdía la conciencia. La lengua colgaba en todo su largo del hocico y el animal martirizado e inconsciente permanecía inanimado y quieto [...] Las cabezas de las vacas estaban atadas en la barandilla a apenas un palmo del piso metálico ardiente. Las lenguas ensangrentadas que colga-

30 Ritz 2015 [1934], pp. 62-63.

ban de los hocicos intentaban en vano alcanzar el agua del río, que corría aproximadamente medio metro más abajo. Siempre en función del estado de ánimo de los marineros, éstos abrevaban al ganado con cubos de zinc desde un bote remolcado al costado del barco. Cada res recibía apenas lo necesario para no morir de sed. Si alguna se mostraba cerril o agitada por el ruido de los cubos, recibía un puntapié. Sólo fueron sacrificados los animales que sucumbieron por muerte natural durante el viaje o los que se rompieron una pata. Si no moría ningún animal había que contentarse con pescado, con carne de tortuga o carne salada secada al sol.³¹

No hay que buscar demasiado lejos la explicación de este espectáculo macabro. El transporte y la comercialización del ganado a lo largo del río es un negocio redondo para los capitanes y los dueños del barco; de hecho, si creemos a Leutenegger, las vacas que perecen en el viaje se apuntan incluso a la cuenta de la tripulación y los pasajeros. No sorprende, en estas circunstancias, que a despecho del bienestar de todo el mundo los comandantes aprovechen la menor oportunidad para embarcar nuevas tropillas:

El transporte de ganado en los vapores fluviales del Amazonas es cosa del capitán: se dedica a ello como negocio personal. En el curso bajo del río el ganado no vale mucho, pero cuanto más se llega río arriba más valor tiene. En muchos afluentes se pagan precios astronómicos por una res [...] Eran sobre todo los viajeros de tercera clase, que recibían un trato indigno debido al transporte de ganado, quienes sufrían los negocios de los capitanes. Lo más importante era que alguien ganase dinero. El vapor paraba cada día varias horas a recoger carrizo para el ganado, una caña afilada como un cuchillo, más alta que un hombre, que crece en la orilla y que se apiñaba debajo de los sangrientos hocicos de los animales. Este pienso tenía un efecto purgante, y en la cubierta de tercera clase se propagaban aromas que no eran exactamente dulces.³²

31 Leutenegger 2015 [1940], p. 187, 189.

32 Leutenegger 2015 [1940], pp. 189-190.



Fig. 18 - Ernst Leutenegger en Inglaterra, 1925
(Archivo familia de Carina Solares Suárez)

Un buen vaso de agua turbia del Mamoré

La dieta a bordo tampoco es el punto más alto de la experiencia fluvial. Leutenegger afirma que una “ley no escrita” obliga a los pasajeros de tercera clase a ayudar a los tripulantes a cargar leña en cada parada. A la vez, mientras el barco encalla o se detiene por alguna razón, los viajeros se dedican a pescar o cazar en las inmediaciones para contribuir a la cocina de la nave y no pagar el costo extra de la alimentación, que no cubre el pasaje.³³ Las quejas constantes no sólo se deben a la calidad culinaria, sino también a la higiene:

En la parte trasera estaba la cocina con un negro como cocinero, que siempre estaba sudando y refunfuñando. A su alrededor

³³ Leutenegger 2015 [1940], p. 208.

muchos cacharros de cocina. No lejos de la cocina, en una cabina estaban las duchas, y en otra el único retrete. Entre aceiteras y trapos para limpiar las máquinas, sobre el piso caliente, estaban los cuartos de un buey recién sacrificado. El cocinero ordenaba más tarde que estos pedazos de carne se colgasen en las barras de la barandilla. Los parásitos de las pilas de leña y otras criaturas encontraron el paraíso soñado en estos pedazos de carne.³⁴

Las fuentes nos invitan a pensar que en los grandes vapores brasileños la oferta culinaria es mucho mejor que en Bolivia: café de desayuno y cena suculenta que a veces llega a la media docena de platos (ganso, tortuga, res, pollo, perdiz, mono, roast beef), acompañados por abundante pan, bizcocho, arroz y *farinha*.³⁵ Si las finanzas personales lo permiten, los pasajeros disfrutaban incluso de bebidas espirituosas:

Abrimos una caja de champán y llamamos la atención organizando una francachela, para envidia de quienes se habían burlado de nosotros. Cuando el viejo aduanero vio el jolgorio nos felicitó por nuestro espíritu emprendedor. Naturalmente recibió una copa del precioso líquido. ¡El asunto era contagioso! ¡Quienes se habían burlado de nosotros pronto se reunían de nuevo a nuestro alrededor como amigos buenos y convencidos!³⁶

En cambio, del lado boliviano, la mayoría de los cronistas protesta abiertamente por la dieta. Craig comenta que “el viaje hubiera sido

34 Leutenegger 2015 [1940]: 182. El cuadro pintoresco de la higiene fluvial se completa con los orinales colgados por todas partes: “Un recipiente que también en otros países tiene su razón de ser es el orinal. En el Amazonas trabajamos conocimiento con este objeto, imprescindible artículo de viaje. El puesto que ocupaban en Pará las innumerables escupideras lo ocupaban aquí los no menos innumerables orinales. Colgaban o yacían por todas partes, en todos los colores y calidades. Uno lo llevaba de un lado a otro en las manos o se colocaba bien visible sobre las maletas e incluso sobre la mesa del comedor. Cualquiera madre brasileña que apreciase el orden colocaba como mínimo un orinal en el equipaje, del mismo modo que un inglés no viaja sin gemelos de teatro y el escandinavo sin esquíes. Las mejores familias brasileñas viajaban en compañía de serviciales espíritus, que sobre todo consistían en muchachos o muchachas negras. Éstos también hacían de biombo cuando el señorío hacía uso del orinal” (Leutenegger 2015 [1940], p. 183).

35 Ver, por ejemplo, Knox 1886, pp. 316-317; Craig 1907, p. 122.

36 Ritz 2015 [1934], p. 68.

agradable de no haber sido por las comidas, que eran una constante causa de protesta e irritación”.³⁷ Según Ritz, “las comidas se diferenciaban mucho, desde luego, del menú de los grandes transatlánticos”. Para desayunar le sirven té o café con panecillos de harina, mezclada con los insectos que vuelan directo a la masa que prepara el cocinero, y como almuerzo y cena el reiterado arroz con charque (*pacote*) que los marineros pisotean diariamente en la cubierta.³⁸ Bayo también se indigna por las abusivas tarifas “que hacen salir canas verdes al pobre pasajero ansioso por escapar del Beni, que se ve estacionado en una playa medio desierta sin más vista que el río y el tupido monte de ambas orillas, comiendo charque de Villa Bella y digiriéndolo en el mosquitero a la hora en que se acuestan las gallinas, porque en los ríos del Beni no caben esas contemplaciones nocturnas a que nos tienen acostumbrados los poetas cuando del cielo estrellado de los trópicos nos hablan”. En todo caso, añade, como a bordo el vino y la cerveza resultan prohibitivos, la dieta modesta se digiere mejor “regándola con un buen vaso de agua turbia del Mamoré”.³⁹ Como de costumbre Leutenegger nos ofrece el testimonio más lúcido, que describe la dieta en el río como un pasaje gradual de la civilización a la barbarie:

Desde nuestra partida de Pará poco a poco se nos fue arrancando la civilización y paso a paso se hacía más perceptible el retorno a la naturaleza. Primero tachamos de nuestro diccionario el agua potable clara, limpia y fresca. Sencillamente ya no había algo así. Nuestra agua era un agua sucia, caliente, color café, que sabía a tierra, peces y plantas podridas. Los dos o tres vasos de agua potable caliente, pero aún más o menos clara, que nos proporcionaban cada uno de los filtros que compramos en Pará ya habían corrido por nuestras gargantas sedientas en la mañana; es decir, antes de la peor sed. Y el gran filtro de barro del barco siempre estaba vacío. Juzgando por su color, las botellas de agua sobre la mesa parecían contener café con leche y, sin embargo, siempre estaban vacías. Si uno dejaba reposar uno de esos vasos con agua potable, se depositaba en el fondo una capa

37 Craig 1907, p. 104.

38 Ritz 2015 [1934], pp. 52, 55.

39 Bayo 1911, pp. 332-333.

de lodo de un dedo de grosor en la que palpitaban innumerables seres vivos, pequeños, negros e inquietos. Las palpitaciones de los animalitos no ayudaban a satisfacer la sed, pero hacían que acabáramos envidiando al ganado que en nuestro país se reúne en torno del agua fresca de un manantial. La gente rica bebía vino a diez francos la botella o cerveza caliente a cinco francos. Nosotros no podíamos permitirnos semejante lujo. Nada hubiera sido más fácil que regar cada día la garganta con el sueldo de un mes. De igual modo desdeñábamos una botella de agua mineral considerando su precio escandaloso, de tal modo que no nos quedó otra alternativa que hacer lo que hacía la gente pobre contra la sed: beber el agua sucia del Amazonas. Echábamos de menos el pan. En Europa hasta al presidiario más dudoso le dan agua y pan. A nosotros, a los dos días de salir de Pará, ya nos sirvieron un bizcocho enmohecido nada apetitoso, que luego fue reemplazado por plátanos verdes fritos o también por yuca⁴⁰.

Pasatiempos

Decir que cada pasajero experimenta de forma distinta la temporalidad fluvial sería casi obvio. Sin embargo, las fuentes nos permiten identificar algunas regularidades que ponen de relieve una suerte de experiencia compartida del pasaje del tiempo en el barco. Ante todo, las narrativas de los navegantes se explayan sobre los hitos notables que jalonan el itinerario: “Incidentes no faltaban; gracias a Dios, pues en caso contrario me pregunto cómo habríamos matado el tiempo en ese interminable viaje fluvial”⁴¹. Casi todos los relatos, en efecto, destacan los pasatiempos que permiten atenuar el tedio:

La vida a bordo transcurría monótona entre dormir y comer. La sirena del barco dividía el día en intervalos regulares, llamando a los perezosos titulares de las tumbonas a las comidas. En cambio, entre los migrantes siempre había animación y actividad. Se bailaba o se cantaba al son de la armónica o el acordeón. Las mujeres hacían sus labores manuales, los hombres jugaban a las cartas o los dados. Un chiquillo de unos cuatro años lanzaba su

40 Leutenegger 2015 [1940], p. 188.

41 Ritz 2015 [1934], p. 62.

sedal de no más de dos metros a través de la borda; el continuo fracaso no lograba desalentarlo y un día sacó una rata muerta de las profundidades.⁴²

Además de pasar las horas descansando en la hamaca, comiendo, observando el paisaje, leyendo o conversando, algunos pasajeros persiguen objetivos más nobles como el ensamblaje de colecciones de insectos, peces o plantas: “Resultaba imposible reunir una colección de insectos o plantas raras. Durante semanas llevaba conmigo a todas partes una mariposa caimán, una mantis religiosa, una avispa ermitaña y una tarántula; encontré las atesoradas maravillas de la naturaleza devoradas por otros insectos”.⁴³ Otros prefieren divertirse con travesuras o bromas como esconder objetos de los camareros o robarle comida al capitán:

Quando nos cansábamos de contemplar los magníficos paisajes, buscábamos otros pasatiempos. Para eso en primer lugar nos servía nuestro camarero negro, con el que teníamos contacto a diario. Le escondíamos la escoba con la que cada mañana limpiaba la cubierta tan mal como era posible. Tenía también la llave de una pequeña despensa, en la que el capitán guardaba los plátanos y piñas que recibía como regalo de sus clientes, y de los que para nuestro disgusto nosotros no recibíamos parte alguna. Un día, cuando el camarero entró en este cuarto, hice que un compañero lo llamara de urgencia al otro lado de la cubierta. En el ínterin descolgué del almacén que había quedado abierto un racimo completo de plátanos dulces de color amarillo dorado y repartí las frutas rápidamente entre nosotros y el resto de pasajeros. El negro naturalmente hizo un ruido infernal cuando se dio cuenta del desaguisado y pretendió arrebatar me el botín. Yo saqué rápidamente la escoba oculta. Mis compañeros me apoyaron con armas similares. Pusimos al negro en fuga y dimos fin al botín. Al capitán le cayó en gracia la broma y más tarde él mismo nos hacía llegar las frutas.⁴⁴

42 Leutenegger 2015 [1940], p. 175; cf. Bayo 1911, p. 331; Craig 1907, p. 122; Roca 2001, p. 184.

43 Leutenegger 2015 [1940], p. 196.

44 Ritz 2015 [1934], p. 60.

Una de las mejores soluciones para sazonar la rutina es, como anticipa la postal navideña de Leutenegger, el encuentro con otros vapores en el que tripulaciones y pasajeros se visitan, comercian e intercambian las anheladas noticias.⁴⁵ Pero, a veces, los encuentros no son fructíferos. Así, Fawcett refiere su contacto con el *Antonina*, encallado cerca de Cobija, un “transatlántico” perdido en el medio de la nada que “en ese momento de encuentro inesperado parecía más poderoso que el *Mauritania*” pese a su casco enmohecido, a los mástiles que rozan los árboles y a la chimenea muerta pero aún vibrante por los gases de las calderas encendidas. El hechizo dura poco: “Un camarero salió a cubierta bajo el puente, vació un balde de aguas servidas por la borda y enderezó su figura medio desnuda para contemplarnos”.⁴⁶

Si hay algo en que todos los testimonios coinciden es que uno de los pasatiempos predilectos, tanto de los pasajeros como de la propia tripulación, es disparar desde la cubierta a todo aquello que se mueva en la selva. Si a veces se emprende la cacería para enriquecer la dieta a bordo, otras veces –como en el caso de Bayo, quien reconoce que el barco ni siquiera se detiene a recoger los animales muertos– es por mera diversión.⁴⁷ Una vez más, debemos el pasaje más ilustrativo a la pluma generosa de Leutenegger:

A menudo veíamos por la mañana capiguaras en los bancos de las orillas. La capacidad de adaptación de estos animales es sorprendente. También su capacidad de quedarse totalmente inmóviles. Nuestros ojos sólo captaban un rapidísimo movimiento en la orilla y el contorno del animal del tamaño de un cerdo. Si se desvía la mirada tan sólo un segundo es como si la tierra lo hubiera tragado. Inmóvil se agacha al lado del tronco caído o entre terrones de tierra que se han desmoronado de la orilla. ¡Bang! ¡Bang! ¡Bang! A pocos centímetros del capiguara las balas daban en el lodo sin que se moviese. Sólo un tiro certero los hace estremecerse y como mucho voltearse. Si cae, uno puede observar con sorpresa cómo una docena, incluso toda una colonia, se

45 Leutenegger 2015 [1940], p. 207.

46 Fawcett 1954, p. 128.

47 Bayo 1911, pp. 332-333; cf. Craig 1907, p. 118; Morrison, Brown y Rose (eds.), 1987, p. 55; Leutenegger 2015 [1940], p. 204.



Fig. 19 - El Rodolfo Arauz (Archivo familia Hecker, Riberalta)

estremece electrizada con el movimiento del animal atinado. Y desaparecen. Nada de echar a correr o de darse a la fuga: sencillamente, veloces como el rayo, toman nueva posición hasta el próximo tiro certero. Un capiguara siempre era una adquisición bienvenida en la cocina del barco. A la voz de “¡capiguara!” el barco navegaba más despacio y un tiro certero hacía que se detuviese por completo. Se desembarcaba el bote a remos y un par de brazos fuertes ya estaban arrastrando la rata gigante por el piso metálico del barco. El cocinero y el capitán sonreían satisfechos. Todo el mundo quería ayudar a destripar la presa abatida para apoderarse del hígado o del corazón. Nadie se preocupaba del buen tirador y sus derechos. Si el vapor se había detenido, la presa era un bien común.⁴⁸

Imágenes de *Las mil y una noches*

A diferencia de las partidas de caza, explícitamente organizadas para conseguir alimento y en las cuales el barco debe atracar en una orilla, la práctica de acribillar a balazos a todo ser vivo que tenga la desgracia de toparse con el vapor que pasa de largo nos habla ciertamente de actitudes singulares de los pasajeros y las tripulaciones; pero, a la vez, de una cierta organización de la experiencia según la cual el viaje por el río amazónico se presenta como una secuencia de imágenes. El calor, la humedad, las fragancias o los insectos ofrecen una gama –muchas veces inolvidable– de percepciones sensoriales, pero es llamativo que la mayoría de los registros de los observadores revele una inflexión predominantemente visual; para algunos pasajeros, incluso, esta experiencia de la observación constituye la propia justificación del viaje:

Entre la mesa y las paredes del comedor había ganchos para colgar las hamacas. Manuel me explicó que podíamos colgarlas en cualquier lugar desocupado, usándolas de noche y retirándolas de día. Podían tener cabinas privadas en la cubierta principal si así lo preferían, pero estos cuartos tenían menos aire y por tanto no eran demandados [...] los jóvenes disponían las hamacas donde querían, y disfrutaban el hermoso panorama que se

48 Leutenegger 2015 [1940], p. 195.

desplegaba a sus ojos mientras el vapor navegaba. Frank declaró que descansar cómodamente en la hamaca sin mover un músculo para estudiar el paisaje era la perfección del viaje: mejor aún que la indolencia de la silla en la cubierta de un transatlántico, o que la butaca del coche pulman entre Nueva York y San Francisco.⁴⁹

En un pasaje que luego citaremos más extensamente, Franz Ritz habla de “una galería de paisajes ribereños que prácticamente ninguna otra orilla del mundo puede ofrecer. Imágenes de *Las mil y una noches* se deslizan como en una película cinematográfica por delante del ojo asombrado del espectador”.⁵⁰ Galería, paisaje, imágenes, película, ojo: el vapor es un punto de observación privilegiado, relativamente confortable y seguro, desde el cual se contempla el salvajismo.⁵¹ La excursión por el río pone en escena una representación bien determinada de la geografía amazónica en la cual el pasajero procesa la alteridad y domestica el paisaje al encuadrarlo, regularlo o disciplinarlo de forma moralmente aceptable. En la mayoría de los casos, de hecho, la narrativa acata una cadencia singular: el recorrido fluvial se presenta como una sucesión de diapositivas o viñetas de aquellas locaciones, hitos o momentos estimulantes que ritman el transcurrir de la vegetación.⁵² No es raro que los viajeros empleen el término “monotonía” para describir el tedio del viaje: “La vida a bordo transcurría monótona entre dormir y comer”, recordemos que escribe Leutenegger⁵³. Otros pasajes evocan “la verde monotonía de las dos riberas” e incluso explican la naturaleza casi ominosa de esas secuencias interminables de árboles: “A la izquierda, derecha, delante y detrás de nosotros siempre esa valla impenetrable del bosque, esa monótona muralla verde como el muro de una prisión, que sin consideración alguna limitaba la vista hacia la lejanía”.⁵⁴ Por

49 Knox 1886, p. 316.

50 Ritz 2015 [1934], pp. 55-56.

51 Stafford 2017, pp. 72, 79. Hay noticias, incluso, de viajeros que documentan la Amazonía sin prácticamente bajar a tierra, como por ejemplo Paul Marcoy en su periplo por Brasil –a diferencia, eso sí, de su experiencia más integral en el Perú (Gadenne 2012, p. 256).

52 Stafford 2017, p. 76-80.

53 Leutenegger 2015 [1940], p. 175.

54 Leutenegger 2015 [1940], pp. 195, 200.

momentos, ese letargo adormecedor tiene el efecto de que uno no alcance a ver otra cosa que el propio río.⁵⁵ Se trata evidentemente de una percepción parcial, subjetiva, caprichosa. Así como el relato fluvial está jerarquizado –el viajero observa desde la cubierta una selva que no puede devolverle la mirada–, es evidente que el paisaje resulta “repetitivo” o “aburrido” sólo porque, a sus ojos, no cambia; es decir, porque no le ofrece las distracciones o los estímulos que espera encontrar para elaborar la propia experiencia.⁵⁶

Pero, entonces, podemos preguntarnos cómo se construye efectivamente esa sensación de monotonía que el viajero sólo puede sacudir apelando a anécdotas sobre rápidos, bancos de arena, partidas de caza en el monte o colisiones con otros barcos. Encontramos dos hechos críticos que parecen intervenir en la construcción narrativa de la regularidad. Más allá de los contratiempos, o de la propia impuntualidad de las lanchas, hay ciertas líneas rectoras que marcan la trama argumental de las fuentes.⁵⁷

La primera, el agreste paisaje amazónico, es una regularidad que podríamos caracterizar como continua. En la exploración de los ríos, la percepción del paisaje del “país de la goma elástica” es obviamente un factor crucial. Con celo naturalista los exploradores recorren los afluentes consignando pacientemente la flora, la fauna, las profundidades, las peculiaridades barométricas o termométricas, y también su geografía social: los presupuestos regionales, las estimaciones de producción, los cuadros de barracas gomeras.⁵⁸ La opulencia de los recursos naturales y el consecuente potencial económico son por tanto ejes rectores de este discurso: “Todos los años van expediciones de exploración al Beni, penetran en sus bosques, encuentran nuevos tributarios de sus ríos, examinan sus tierras y

55 Leutenegger 2015 [1940], p. 200; cf. Watt 2004, p. 4.

56 Pratt 2011, p. 392.

57 No hay que confundir regularidad con la puntualidad y previsibilidad del viaje; las cuales, como hemos visto, brillan por su ausencia en los ríos bolivianos: “Dije ya que el itinerario, así del vapor como de las lanchas, no es fijo; sucede muchas veces que el viajero tiene que detenerse días mortales en Guayará-Merí hasta que se completa el equipo de la nave, y por cierto que son días que hacen salir canas verdes al pobre pasajero” (Bayo 1911, p. 332).

58 Ver, por ejemplo, Armentia 1887; Pando 1897; Bayo 1911; Ballivián y Pinilla 1912.

regresan con historias sorprendentes de las minas de oro y de la abundancia de piedras preciosas, de la opulencia de las tierras de pastos y de los valles agrícolas, de grandes riquezas forestales y de plantas medicinales y frutos tropicales y, coronándolo todo, de ilimitados tesoros en caucho, uno de los artículos más importantes en el comercio mundial”.⁵⁹ No extraña, en este contexto, que las descripciones del paisaje sean de corte más bien pragmático: “El lecho del río Beni no es todavía definitivo; la acción niveladora de sus corrientes, que sirven a la vez de azada y de vehículo, tiene aún que operar muchas transformaciones; felizmente, la inundación no amenaza los establecimientos industriales, situados sobre terrenos terciarios de bastante consistencia y suficiente elevación”.⁶⁰

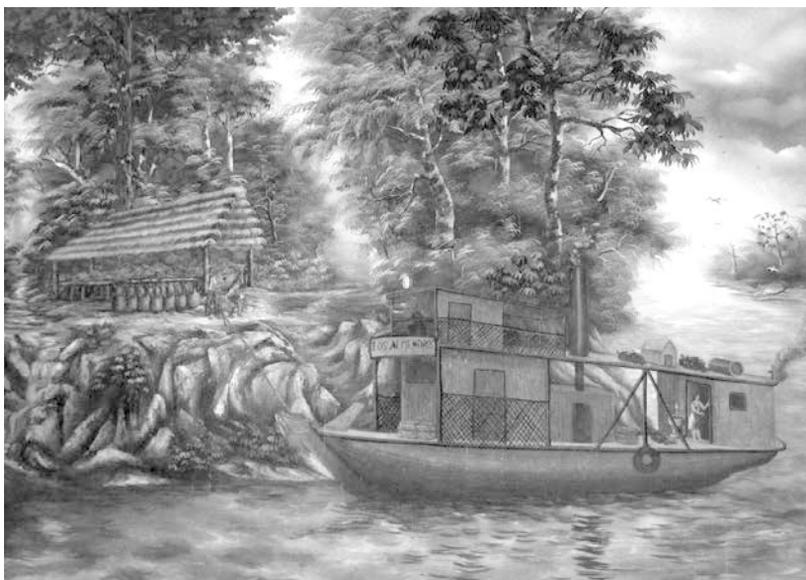


Fig. 20 - El vapor en la pintura regional
(Hotel Colonial, Riberalta)

⁵⁹ Robinson Wright, 1907, p. 415. Para un análisis del impacto del discurso gomero sobre la imagen de la naturaleza inagotable y sus matices regionales, ver Córdoba (2017).

⁶⁰ Pando 1897, p. 163.

Otra variación temática de estas crónicas es la descripción técnica: “El río es sinuoso, voltea en todas las direcciones del cuadrante; pero siempre con inclinación al norte; en los lugares de tierras altas, la vegetación es rica bajo el punto de vista drenológico”.⁶¹ A veces, incluso, los observadores combinan varios registros, como cuando del Castillo consigna los acontecimientos de cada hora y cada día de navegación en un diario de viaje que entremezcla adjetivos efusivos con sobrias caracterizaciones científicas:

En cada curva del río hay una playa, en la que viven millares de habitantes: alados, decenas de ánades, centenas de ‘mycterias boliviensis’, millares de gaviotas, multitudes de garzas, innúmeros ‘manguarizes’, que en una algarabía infernal remontan el vuelo, protestando y blasfemando contra los inoportunos viajeros que han venido a perturbarlos en sus glotonas festines; sin embargo éstos pasan, sin hacerles el menor daño; perezosos caimanes duermen su laboriosa siesta; muy tranquilos en las cálidas arenas de las solitarias playas.⁶²

Estilísticamente más atrayente, la percepción de otros cronistas nos parece hoy más romántica o acaso, podríamos decir, más humboldtiana. Una descripción que enlaza lo subjetivo con lo objetivo apelando a la exuberancia de las fuerzas, las dependencias y las relaciones inesperadas en ese “panorama fascinante: un deleite sin fin”.⁶³ La riqueza y diversidad del paisaje se reflejan mediante el uso copioso de adjetivos, al punto de que casi no hay sustantivo que no aparezca calificado.⁶⁴ La naturaleza se presenta estetizada, como si fuera una pintura, y el placer visual que provoca –como hemos visto en el caso de los jóvenes norteamericanos– justifica de por sí la experiencia del viaje:

El viaje por el río Amazonas es una de las cosas más bellas que uno pueda imaginarse. En el trayecto se va pasando por una galería de paisajes ribereños que prácticamente ninguna otra orilla en el mundo puede ofrecer. Imágenes de *Las mil y una noches* se deslizan como en una película cinematográfica por delante del

61 Del Castillo 1929, p. 162.

62 Del Castillo 1929, p. 164.

63 Fawcett 1954, p. 69.

64 Pratt 2011, p. 367.

ojo asombrado del espectador. En cada momento la mirada se recrea en este esplendor tropical. El aire se colma de fragancias encantadoras. Los escarabajos y otros extraños insectos zumban y vibran. En ningún otro lugar del mundo la flora prolifera en una voluptuosidad tan exuberante y desenfrenada como aquí. De los inmensos árboles cuelga una maraña de lianas, en parte cubiertas de hojas, en parte densamente cubiertas por flores, que forman las guirnaldas más maravillosas.⁶⁵

Las aves acuáticas son tantas que literalmente cubren las playas del río en época de bajante; las garzas y gaviotas, especialmente, están tan apretadas que parecen una nevada, y al acercarse al vapor levantan el vuelo con atronadores gritos, dejando al descubierto en la arena millares de huevos, que son la golosina de los vigilantes caimanes.⁶⁶

El *Teffe*, soñoliento, susurraba y burbujeaba a lo largo de la orilla echada a la luz de la luna. Enormes mariposas nocturnas de alas pesadas se estrellaban contra mis orejas o se enzarzaban en la red de la hamaca del capitán. Los escarabajos que despedían una luz fosforescente iluminaban las enormes dimensiones de los árboles. Las luciérnagas zumbaban a nuestro alrededor, se confundían con la lluvia de chispas que el *Teffe* soplabá por la chimenea y luego desaparecían en una ráfaga de chispas en la superficie burbujeante del agua. El graznido de una lechuza, el ulular de un búho nocturno, el crujir de ramas causado por un animal que huye por el bosque, el sonoro chapoteo en la orilla, el par de ojos rosáceos brillantes de un caimán entre las cañas: todos esos sonidos y apariencias me cautivaron irresistiblemente.⁶⁷

Lejos de la razón instrumental de un Pando o un Ballivián, lo que surge aquí es la caracterización de una naturaleza que no es pasiva ni inerte, y que por tanto se resiste a constituir un “recurso” accesible, mensurable, listo para ser tomado. Luego de elogiar pródigamente la belleza del bosque amazónico, Leutenegger rompe el sortilegio: “Animales y plantas mantienen una despiadada lucha entre sí”.⁶⁸ El pintoresquismo de la prosa intenta aprehender una estética descon-

65 Ritz 2015 [1934], pp. 55-56.

66 Bayo 1911, p. 333.

67 Leutenegger 2015 [1940], p. 185.

68 Leutenegger 2015 [1940], p. 196.

certante, lánguida por momentos pero ominosa en otros, que hasta puede ser cruelmente predatoria desafiando nuestra comprensión⁶⁹. Ya hemos citado, de hecho, la lúgubre imagen conradiana de Leutenegger:

Desde hacía algunos días un sentimiento de cautiverio y encierro se había asentado sobre mi ánimo. A izquierda, a derecha, delante y detrás de nosotros siempre esta valla impenetrable del bosque, esa muralla verde monótona como el muro de una prisión, que sin consideración alguna limitaba la vista libre hacia la lejanía⁷⁰.

En algún caso, incluso, aunque definitivamente no sea lo más frecuente, la observación del paisaje amazónico se combina con inquietudes que hoy podríamos entender como una “ecología” *avant la lettre*. El sopor deja lugar a la lucidez y el viajero logra entrever el impacto dañino de su propia intrusión:

Desde la mañana temprano el *Teffe* se encontraba en una pequeña bahía, delante de la cabaña de un leñador. Conforme el sol ascendía el calor se hacía cada vez más insoportable. Una válvula mal cerrada vibraba contra la chimenea cantando un tono silbilante, continuo y enervante bajo los rayos abrasadores del sol tropical. Vahos de aceite y sudor hediondo flotaban alrededor del barco, se asentaban pesados y pegajosos en los pulmones

69 Cronon 1995; Pratt 2011, pp. 229-230; Wulf 2017, pp. 88, 125. Esta apreciación romántica tiene resonancias en la literatura regional: “Atravesar el majestuoso río Mamoré, con sus encrespadas olas, es un hermoso desafío para esos valientes que en cada momento se juegan la vida contra esa masa líquida que en su eterno correr por el territorio beniano ya lleva en sus entrañas miles de vidas humanas disueltas junto con el limo fértil, transformando la tierra de sus orillas en alimento para los pobladores de esa región. Río de historias no contadas, en cuyas profundidades descansan para siempre, mezclados con el lodo, los restos de muchos barcos de vapor, simples canoas o huesos de navegantes, cuyos cuerpos nunca recibieron cristiana sepultura. Turbidez milenaria en su inevitable ruta hacia el mar. Nervio motor de los transportes primero en la época del Imperio del Gran Paitití, después de las naciones aisladas que encontraron los misioneros jesuitas que se arriesgaron por el mismo cauce hacia lo desconocido. Carretera líquida en la época de oro de las lanchas movidas con la fuerza del calor de los calderos y, por siempre, vía principal en el progreso de los pueblos del Beni” (Coímbra y Pinto Parada 2016 [1946-1983], pp. 268-269).

70 Leutenegger 2015 [1940], p. 200. Sobre la caracterización enigmática de una selva cacofónica, repleta de voces pero a la vez opresiva por lo opaca, accidental e incoherente, ver Watt (2004, p. 3).



Fig. 21 - El naufragio de la *Helvetia* (Archivo familia Hecker, Riberalta)

y quedaban atrapados en las tráqueas de aquellos seres vivos que en la estructura metálica del *Teffe* se cocían lentamente en el bochorno. En la cubierta inferior, una res que moría de sed gritaba afónica. El capitán estaba cómodamente echado en su hamaca, vestido sólo con un pantalón de pijama, roncando aire refrescante sobre su torso. Soñoliento, un viajero se acercó al filtro arrastrando los pies de cansancio, abrió el grifo y se dio cuenta de que no salía ni una gota de agua. Miró de reojo las botellas de agua sobre la larga mesa de comedor, en las que el lodo que había quedado en ellas se estaba secando. “¡Mierda!”, refunfuñó y se dejó caer de nuevo en su hamaca. El camarero colgaba sobre la barandilla como si fuera una manopla de baño estrujada, mirando boquiabierto fijamente los leños que iban de brazo en brazo hasta la bodega como si tuviera que contarlos. Alrededor del barco se había estancado una gruesa capa de lodo; cáscaras de fruta, trapos de aceite y peces podridos se deslizaban de un lado a otro entre troncos de árboles carcomidos y algas; entremedio, la blanca barriga hinchada de un caimán muerto despedía un olor infernal. Varios días antes el animal había sido abatido a tiros por el dueño de la cabaña. Con ayuda de unas varas intentamos empujar el cadáver ya en putrefacción hacia la corriente, pero siempre volvía con el remolino de la bahía y quedaba retenido contra un lado del barco⁷¹.

En casi todos los casos, lo que comparte de forma previsible la narrativa fluvial es una oposición más o menos marcada, pero siempre latente, entre la identidad de la civilización y la alteridad de la barbarie. La reprobación implícita de escenas como la del ganado resalta nítidamente el contraste con la “normalidad” que representa el barco, que podrá tener mil inconvenientes pero de una forma u otra termina representando el orden civilizado que resiste la pulsión del salvajismo externo.⁷² A diferencia del batelón, en el cual pasajeros y remeros comparten prácticamente un mismo espacio y por tanto los mismos peligros, la distinción nítida entre viajeros y tripulación, o bien entre las propias clases de pasajeros, pone en juego una sociología mucho más compleja en la cual el vapor opera

71 Leutenegger 2015 [1934], p. 199.

72 Stafford 2017, p. 74.

como mediador entre distintos órdenes de la realidad. La cubierta del barco se presenta como un espacio colorido pero a la vez estable, ordenado, relativamente seguro, regulado al fin y al cabo por valores más o menos racionales que se ven amenazados continuamente por la exuberancia, la hostilidad o hasta la mera incertidumbre de la alteridad salvaje:

Dos miembros de la tripulación se habían puesto a pelear. Motivo: *Cherchez la femme!* Una bonita muchacha de la barraca, que andaba metida entre la gente, al parecer había prometido sus favores a los dos hombres. Cuando uno de los amantes descubrió el doble juego se inflamaron los ardores del amor, lo que no es sorprendente considerando el calor tropical. Consecuentemente, los dos pretendientes tenían que demostrar a la dama a cuál de ellos debía corresponder. El asunto empezó primero oralmente, con mucho griterío y con mucho uso de palabrotas. Luego se arrojaron leños el uno al otro. Y como tampoco por esta vía se llegaba a una solución, finalmente sacaron el machete. No se podía descartar entonces que uno de los dos gallos de pelea recibiera una cuchillada en el cuerpo y cediera su puesto al otro. A los gritos de los presentes, el capitán, armado con su revólver, vino corriendo hasta el campo de batalla y amenazó con matar a cualquiera que sacara el cuchillo. Después de algunas idas y venidas, logró finalmente restablecer la calma. El herido fue vendado y atendido. El contrincante “victorioso” fue llevado a la cubierta superior, donde lo ataron al mástil y sin compasión lo dejaron bajo el sol ardiente.⁷³

Ritmos del agua

Hemos sugerido que hay dos regularidades notorias en la narrativa fluvial. La primera regularidad, de orden continuo, es la secuencia de paisajes sucesivos regida por la modalidad del diaporama. La segunda regularidad, más discontinua e intermitente pero a la vez periódica, es la parada de cada día.

Por una u otra razón, los vapores amazónicos se ven obligados a detener su marcha: “Cuando cierra la noche el vapor abre sus

⁷³ Ritz 2015 [1934], pp. 60-61; cf. Hasty y Peters 2012, pp. 667-668; Stafford 2017, pp. 79, 81.

válvulas de escape, se para; y a esta señal los mosquitos hacen su irrupción a bordo. Pero las toldetas están ya atirantadas y cada pasajero entra suavemente en la suya, dejando a los cínifes que hagan la ronda afuera sonando su trompetilla, hasta que los ahuyenta el frío de la madrugada".⁷⁴ Para algunos autores, la navegación nocturna se prohíbe por los riesgos de los bancos de arena, las palizadas o las colisiones con otros barcos.⁷⁵ Pero una lectura más atenta invita a pensar que la interrupción de la marcha no se debe a la seguridad sino a un hecho práctico. La razón fundamental que ritma la linealidad de la navegación es el reaprovisionamiento diario de leña.⁷⁶ Leutenegger destaca la voracidad de las calderas: "Nuestro vapor necesitaba en todo momento leña para hacer funcionar la máquina.



Fig. 22 - La *Esperanza* atracando
(Archivo Wolfgang Wiggers)

74 Bayo 1911, p. 333.

75 Del Castillo 1929, p. 302.

76 Ritz 2015 [1934], p. 60.

Había que cortar leña continuamente. Durante el viaje nuestros marineros tenían que otear la orilla en busca de los árboles adecuados. Entonces el vapor se detenía y bajábamos a la ribera para cortar madera y hacer leña”.⁷⁷ Del Castillo consigna día tras día, y por momentos hora tras hora, el diario de la “navegación exótica” del Mamoré a bordo del *Rodolfo Arauz*, que pasa por barracas, estancias y chacras en las cuales se detiene cada dos o tres horas para realizar pequeñas reparaciones, enriquecer la dieta con la cacería y sobre todo recargar combustible.⁷⁸ Según Bayo, el reaprovisionamiento se realiza mayormente en las barracas y el costo de la leña es de 20 bolivianos por cada mil “hachas” o astillas de unos 60 centímetros, de las cuales el vapor engulle por día unas 2.000.⁷⁹ Pero otros informes indican una cantidad de leña mucho mayor, así como también la particular metodología de la carga:

A las cuatro de la tarde paramos nuevamente por leña y comenzamos a comprender que estas frecuentes paradas iban a ser un factor importante a la hora de calcular correctamente el tiempo necesario para llegar a nuestro destino. Al remontar el río, el *Arary* quemaba catorce mil astillas de un metro de largo cada día. Para cargar la leña, la tripulación y los nativos formaban una línea de hasta treinta o cuarenta personas que se extendía de la cubierta a la pila de leña de la orilla. Se pasaban entonces las astillas, una a una, mientras contaban al unísono “uno, dos, tres”, etc. A modo de cuenta, cada décima astilla se arrojaba en una pila separada. Incluso se decía que, en caso de algún error en la cuenta, era común comenzar todo de nuevo. Naturalmente este método ralentizaba la velocidad de la carga para que el último hombre de la fila pudiera levantar y pasar cada una de las astillas y, como todos eran cuidadosos en sus movimientos, el proceso de la recarga solía implicar una demora de varias horas –salvo que la pila de leña no alcanzara para el aprovisionamiento requerido. Para los pasajeros estas paradas eran especialmente exasperantes cuando ocurrían de noche, y el conteo monótono

77 Leutenegger 2015 [1940], p. 247; cf. pp. 187, 200, 247.

78 Del Castillo 1929, pp. 166, 305.

79 Bayo 1911, p. 334. La misma cifra refiere del Castillo 1929, p. 166.

de treinta o cuarenta hombres más el ruido de los leños cayendo hacía que dormir fuera imposible.⁸⁰

Más allá de la presunta celeridad del vapor con respecto a las naves de remo, las fuentes nos revelan que en la selva ambas se ven igualmente forzadas a una detención continua; y, al menos desde esta perspectiva, la navegación por los ríos amazónicos parece una cuestión de ritmo más que de velocidad.⁸¹ Obligados a detenerse periódicamente para recargar leña, las inevitables detenciones son valoradas de diferentes maneras: de forma positiva por quienes aprovechan para sazonar la rutina paseando por la selva, cazando e introduciendo bienvenidas variaciones a la dieta de a bordo, o bien negativa para aquellos exasperados por la demora o las inconveniencias de la carga. Según la iluminadora expresión de Jonathan Stafford, las paradas en las barracas serían una suerte de “puntuación” que segmenta y ordena la secuencia del viaje y, en este sentido, resulta casi inevitable recordar la severa sentencia de Lewis Mumford: la máquina de vapor es como un marcapasos.⁸² En cada una de las paradas el barco integra la geografía gomera a la experiencia del viajero: en este sentido, pues, parece lícito hablar de una “geografía del vapor” que genera una cierta experiencia tangible del espacio selvático. Porque si la selva es un espacio determinado por su naturaleza salvaje, se trata ciertamente de un salvajismo que se regula, se jalona, se gradúa y hasta se racionaliza mediante interrupciones continuas.⁸³ La jungla se percibe como un paisaje visual que pasa de largo pero a la vez sólo puede aprehenderse y domesticarse gracias a la maquinaria omnipresente de la industria gomera: mientras desfilan los atardeceres multicolores, las tortugas, los árboles y los tapires, sin que el pasajero lo advierta, desde la cubierta del barco, “selva” y “goma” se vuelven sinónimos.

80 Craig 1907, pp. 118-119.

81 Anim-Addo 2014, p. 371.

82 Mumford 1967, p. 162.

83 Stafford 2017, pp. 69, 75-77

*La victoria es la flor hermosa, de colores vivos.
El transporte es el tallo sin el cual jamás podría haber florecido.*

Winston Churchill

Capítulo 4

Vapor, guerra y nación

Aventuras del capitán Posnansky

Luego de graduarse en la academia militar de Pola como ingeniero naval con la idea de servir en la Marina Real Austro-húngara, el teniente Arthur Posnansky viaja a Sudamérica en busca de aventuras. Es 1896 y la goma amazónica está en pleno auge: con sólo veintitrés años, el joven austríaco explora la frontera boliviano-brasileña y busca oportunidades de trabajo: adquiere la lancha *Anni*, construida en los astilleros Holtz de Hamburgo, con la cual comienza a hacer flete de goma y mercadería entre Acre y Manaus. Con un casco de acero de 18 metros de eslora, calado escaso y dos potentes motores de 48 caballos de fuerza que consumen por día una tonelada de leña, la lancha parece particularmente apta para la hidrografía selvática; es, de hecho, el único vapor que logra transportar un centenar de personas o hasta 25 toneladas de carga por el río Acre durante la estación seca.¹

Sin embargo, no se trata del mejor momento para hacer fortuna. En esos años la región del Acre es objeto de una agria disputa entre Bolivia y Brasil. Algunas medidas bolivianas de la última década del siglo XIX, como la creación de la Delegación Nacional del Río Purús y Madre de Dios, la instalación de una aduana en Puerto Acre, la extensiva concesión de gomales a un escaso millar de caucheros o el envío de tropas regulares a la zona, no impiden que la presencia nacional sea casi nominal, y de a poco varios millares de *seringueiros* brasileños comienzan a ocupar la frontera. Es en este contexto de falsa quietud cuando aparecen los primeros vapores en el Acre: tan temprano como en 1887, en efecto, inquietos baqueanos indí-

1 Posnansky 1904, pp. 1-2.

genas reportan la presencia de embarcaciones “con humo” y “sin remos” en las barracas brasileñas.² Ante la pretensión boliviana de establecer un impuesto aduanero a la exportación de la goma, los *seringueiros* liderados por José Carvalho se declaran en rebelión en 1899. Brasil apoya más o menos abiertamente la revuelta. El motivo es transparente: para esa época el Acre suministra casi el 60% de la goma amazónica y Manaus no desea perder semejante potencial económico. Junto al aventurero español Luis Gálvez, Carvalho organiza una expedición armada que desembarca en Puerto Acre, bloquea los embarques de goma y declara la secesión, a la espera de que el gobierno federal brasileño reconozca y eventualmente anexe la nueva república. Pero el general José Manuel Pando, flamante presidente de Bolivia, está determinado a aplastar la revuelta: despacha trescientos soldados bajo el mando del coronel Andrés Muñoz en una flotilla de vapores, monta una base de operaciones en Mercedes y logra sorprender a los rebeldes en julio de 1900. Muñoz ocupa Puerto Acre y por un tiempo las cosas se calman.

No obstante, el gobernador del Amazonas Silverio Nery organiza una nueva expedición armada con *seringueiros*, agitadores políticos y aventureros que establece su base de operaciones en Caquetá y bloquea nuevamente Puerto Acre. Los bolivianos son socorridos por dos columnas y comienzan los enfrentamientos: si bien la desnutrición y la fiebre erosionan poco a poco la voluntad de resistencia de las tropas bolivianas, las divisiones internas en el bando rebelde provocan un ataque desordenado a Puerto Acre, que fracasa contundentemente y, para fines de 1900, el Acre vuelve a ser boliviano.³

Brasil responde bloqueando el comercio regional y cuestionando la soberanía boliviana en los foros diplomáticos de Europa. En agosto de 1902, nuevamente financiado y auspiciado por Silverio Nery, Plácido de Castro expulsa a las autoridades bolivianas de la zona y refunda la República del Acre. Mientras parte de los gomeiros bolivianos huye hacia el río Orthon, el cauchero Nicolás Suárez organiza una columna para apoyar a las tropas nacionales sitiadas

2 Mercier [1894] 1981, p. 5.

3 Tambs 1966, pp. 267-270; Scheina 2003.

en Puerto Acre. Inicialmente los rebeldes son derrotados, pero su ejército se incrementa cada vez más y pronto comienza a obtener las primeras victorias: avanza inconteniblemente por el Tahuamanu y el Abuná, a principios de 1903 logra sitiar Puerto Acre y, luego de diez días de combate, los bolivianos se ven forzados a capitular. Los últimos intentos de Pando de enviar tropas se diluyen ante la determinación rebelde, el apoyo financiero prestado por los empresarios caucheros y la amenaza de invasión brasileña: Bolivia firma el Tratado de Petrópolis y ya jamás recuperará el Acre.⁴

Posnansky y su lancha son actores destacados del conflicto acreano. Comerciendo goma y provisiones entre Acre y Manaos con la *Anni*, el joven gana una apreciable experiencia fluvial y, cuando se difunden las primeras noticias del conflicto, el cónsul boliviano en esa última ciudad, al tanto de sus “simpatías por Bolivia”, le ruega que transporte munición y vituallas a Puerto Acre. Posnansky ignora a todos aquellos que intentan disuadirlo y, en agosto de 1899, con “casi todo el personal enfermo”, emprende la peligrosa misión de atravesar las barracas brasileñas para llegar a Puerto Acre, por entonces envuelto en una lucha “desigual y homérica” en la cual los bolivianos no sólo combaten el bloqueo rebelde sino también el clima, la fiebre y la falta de aprovisionamiento.⁵

La *Anni* es puesta a disposición del coronel Muñoz y es rebautizada *Iris*. La explicación del nombre es curiosa pero a la vez entendible en tiempos de inflamación nacionalista: “¡Porque los colores que ostenta el arco sublime en el cielo son los mismos que Bolivia hace flamear en los campos de batalla!”.⁶ Se ordena a Posnansky buscar provisiones en territorio brasileño. Zarpa entonces con diez soldados, el maquinista portugués Monteiro y el mayor Shukrafft en una misión delicada: si bien el conflicto se plantea formalmente entre Bolivia y los rebeldes, y por tanto se supone que los brasileños son neutrales, es un secreto a voces que la enorme mayoría de los colonos vecinos apoya la rebe-

4 Tambs 1966, pp. 271-272; Fifer 1970.

5 Fernández 1903, pp. 159-162. En palabras del propio Posnansky (1932, p. 5): “Era simplemente el altruismo del espíritu aventurero de un joven que se lanzaba decididamente a favor de una causa que consideraba justa”.

6 Aguirre Acha 1902, p. 206; cf. Posnansky 1904, pp. 3-5; Hollweg 1995, p. 164.

lión. La partida resuelve navegar de noche, bajo bandera brasileña.⁷ Mientras intentan recargar leña en la barraca Papirí, los sorprende una partida de una veintena de rebeldes que los intima a entregar la lancha. Posnansky, que está en tierra comprando leña, grita a su tripulación que corte el cable y zarpe de inmediato; Monteiro lo hace y la lancha se aleja mientras comienza un tiroteo en el cual Posnansky es herido en la mano por un balazo de su propia tripulación y muere el líder rebelde Luis Caldas.⁸

Furiosos, los rebeldes –a quienes Posnansky llama “los negros”– apresan al joven marino e incluso proponen pasarlo a cuchillo por ayudar a los bolivianos. Felizmente se impone la razón. Los cabecillas proponen comprarle la *Iris* por 15.000 libras esterlinas en goma y extensas concesiones de sirringales. Posnansky se niega y tampoco acepta firmar una declaración que reconoce el ingreso de tropas armadas en territorio brasileño. Durante varios días los captores procuran quebrar su voluntad con nuevas ofertas, e incluso traman una tentativa de asesinato con un “tiro accidental” mientras caminan a través de la selva.⁹

Finalmente, lo envían a las autoridades rebeldes para que decidan qué hacer con él. Como Posnansky conoce al prefecto del Acre logra ser liberado, sólo para ser recapturado al poco tiempo por los rebeldes, que deciden juzgarlo por la muerte de Caldas. Mientras los captores reúnen a sus testigos, el joven prepara la defensa con un abogado y a la vez soborna a los guardias, que lo dejan escapar tras dos semanas de un cautiverio exasperante. Afiebrado, hambriento, desesperado, huye a pie a través de la jungla mientras los rebeldes lo persiguen.

7 No se trata, como podría pensarse, de un intento de espionaje. Recordemos que los buques brasileños, al surcar los ríos bolivianos, lo hacen bajo el pabellón de Bolivia (del Castillo 1929, p. 166), y que igualmente los propios militares bolivianos reconocen que, como ambos países no están formalmente en guerra, la bandera brasileña es la insignia oficial para navegar las áreas fronterizas y los ríos de ese país (Aguirre Acha 1902, p. 198).

8 Posnansky 1904, pp. 6-7. Luego se sabría que Caldas es enviado de incógnito por el gobernador Nery a fin de estudiar las coordenadas necesarias para que la artillería rebelde bombardeara Puerto Acre.

9 Posnansky 1904, p. 8.



Fig. 23 - El capitán Arthur Posnansky
(1873-1946)

El primer día se alimenta con castañas, al segundo no prueba alimento alguno y al tercer día, muerto de hambre, llega al Alto Purús. Roba una gallina, que devora cruda en el monte, y logra alcanzar la barraca Saumauma, propiedad de un conocido, donde se repone durante algunos días de su “dolorosa peregrinación” y prepara el retorno a Puerto Acre¹⁰. Retrospectivamente, anota:

¡Tal fue el doloroso viacrucis que soporté, nada más que por servir a Bolivia; y haberle vendido una magnífica lancha que aún no estaba pagada, y que era indispensable para las operaciones de las fuerzas bolivianas! ¡Cinco días vagando por el monte, hambriento y casi desnudo, muerto de sed y de fatiga por servir a Bolivia!¹¹

¹⁰ Posnansky 1904, pp. 9-12.

¹¹ Posnansky 1904, p. 12.

En Puerto Acre, el prefecto Muñoz le informa que mientras estuvo ausente la *Iris* se destacó en una serie de enfrentamientos con las fuerzas rebeldes: “Navegando río arriba se batió con su valiente tripulación en Cajueiro (5 de diciembre), en Bagazo, Boasorte, Bom Destino, Estremo da Gloria (17 de diciembre) y otros muchos lugares ya históricos”. Así que, con la ayuda de un maquinista de confianza del Purús, el joven se dedica a reparar la lancha que encuentra “bastante deteriorada por no haber sido confiada a manos competentes”.¹²

La *Iris* continúa colaborando con la logística de las tropas nacionales. Transporta a Muñoz y a 60 soldados convalecientes de fiebre en “uno de los viajes más penosos que pudo hacerse en una embarcación de vapor”. La memoria del joven capitán es precisa: “Arruinado el caldero y con agujeros por las balas recibidas en distintos combates, no levantaba bastante presión para vencer las fuertes corrientes del río que en esta época tienen cerca de 7 millas de velocidad por hora. Los propulsores estaban también rotos por el choque con los palos del río, de modo que no lograban hacer avanzar la embarcación que iba muy cargada”. Finalmente, luego de cuatro días, consiguen llegar hasta la desembocadura del Riosinho, donde componen las hélices: “A bordo había muertes diarias que consternaban; la mortalidad era tan grande que amenazaba concluir con toda la expedición”.¹³ Luego avanzan hasta Xapury, donde embarcan nuevas tropas del batallón Independencia que transportan a Bahía.¹⁴ La *Iris* regresa al Xapury, donde queda varada un mes entero por falta de agua, y luego zarpa hacia Puerto Acre transportando más tropas junto al vapor *Ajuricaba*.¹⁵

12 Posnansky 1904, p. 12.

13 Posnansky 1904, p. 13.

14 En su memoria el joven austríaco rinde homenaje a las sacrificadas tropas, y con ellas a la gesta entera del Acre: “¡Cuántos de estos valientes patriotas dejaron de existir en este difícil trayecto que constituye una página negra de la historia de la campaña del Acre y al mismo tiempo una hoja de la historia de Bolivia, escrita con sangre por un puñado de valientes que, viniendo de muy lejos, atravesaron montes vírgenes, ríos caudalosos, regiones palustres, mal alimentados y peor vestidos! ¡Triste fatalidad! Todos esos esfuerzos han sido estériles. Bolivia luchó y venció, pero la deslealtad de un enemigo tan poderoso como inmoral, el abuso de la fuerza y el poder del dinero agotaron sus fuerzas, obligándola por fin a ceder” (Posnansky 1904, p. 13).

15 Las tropas consisten de los restos del batallón Independencia, cuyos efectivos padecen no menos del 50% de bajas: 2 jefes, 23 oficiales, 160 soldados.

Posnansky procede entonces a “liquidar sus asuntos” con la delegación boliviana y parte hacia Manaos. Allí pasa varios meses armando otro pequeño vapor, el *Sucuriju*, luego rebautizado *Andrés S. Muñoz*, así como también una albarenga de 30 toneladas que –en vista del mal estado de la *Iris*– rápidamente son adquiridos por los representantes nacionales a fin de proseguir las hostilidades. Al llegar a Puerto Acre, se dedica a transportar tropas y abastecer los campamentos militares. Mientras tanto la *Iris* queda varada a la orilla del río “como un veterano que después de haber cumplido con su deber para con la patria, se halla viejo, inválido e inutilizado para nuevas campañas y sin que nadie le reconozca importancia”. El coronel Canseco, encargado de la compra del *Sucuriju*, declara que es imperioso reconstruir y modernizar la *Iris* en Europa para que Bolivia pueda combatir en pie de igualdad, y firma para ello un contrato con Posnansky. Sacudido por la fiebre, navega como agente privado hacia el océano bajo bandera brasileña. Los tornos están rotos, hay vías de agua por todos lados y la maltrecha embarcación encalla a cada rato: “Catorce interminables días duró este penoso viaje hasta la boca del Acre”. Finalmente Posnansky llega a Manaos, desarma la *Iris* y ambos embarcan hacia Hamburgo.¹⁶

Un ideal

Desde los primeros años de la república, Mojos y el norte de Bolivia son regiones completamente marginales para el imaginario nacional. No es sólo que el norte selvático dependa administrativamente de otros departamentos, sino que ni siquiera es conocido: “Del elenco de mandones que se han sucedido en la Presidencia de Bolivia, desde Simón Bolívar hasta Hernando Siles, ninguno se ha tomado interés en conocer personalmente las necesidades de las regiones apartadas del país [...] No pongo en duda los conocimientos de los mandatarios de Bolivia al respecto de las necesidades de los habitantes de la Polinesia o de la Micronesia; pero en cuanto a las de los habitantes del Beni, puedo aseverar al amable lector que no las

16 Posnansky 1904, pp. 14-20.

conocen".¹⁷ La ignorancia de las tierras bajas tiene larga data y se entronca en prejuicios coloniales que identifican casi exclusivamente a "lo boliviano" con las civilizaciones prehispánicas andinas y el circuito minero de Potosí.¹⁸ Para incursionar en los ríos amazónicos, se depende de la información fragmentaria de aventureros, viajeros y exploradores que –como hemos visto– muchas veces son extranjeros: al no haber mapas actualizados o cartas fluviales, se trata entonces de seguir la pista pionera de Heath, Armentia o Palacios y de explorar los tramos desconocidos de los ríos selváticos.

El Estado boliviano sólo comienza a demostrar interés por el problema del "Oriente" durante la presidencia de José Ballivián (1841-1847), quien intenta sistematizar y ampliar la información oficial mediante mapas, censos e informes, y financia varias exploraciones que recogen información actualizada a fin de establecer una red fructífera de comercio y comunicación. Para ello es imperioso comprobar la factibilidad de la navegación en ríos poco conocidos como el Beni, el Mamoré o el Madeira.¹⁹ De ahí en más, la retórica del nacionalismo modernista se vuelve tan entusiasta como encendida. Así, en su prefacio al informe de la expedición de Román Paz, un autor como Alcibiades Guzmán ensalza arrebatadamente la epopeya encarnada "por distinguidos personajes y un alto deber de patriotismo" que franquea "el campo, inexpugnable antes, bosques ignotos y ríos fabulosos", y que dará acceso al Atlántico y "a la civilización europea".²⁰ Y luego agrega: "Ha navegado desafiando los peligros, desprovisto de brazos auxiliares y de esperanzas; es decir, ha realizado un ideal".²¹ Sin embargo, una lectura menos apasiona-

17 Del Castillo 1929, p. 107. De forma similar, un diplomático francés observa que la mayoría de los ciudadanos bolivianos conciben la selva amazónica tal como los franceses consideran sus colonias de ultramar (Paul Walle, cit. en Viola Recasens 1994, p. 533).

18 Viola Recasens 1994, p. 531; cf. Villar y Combès 2012.

19 García Jordán 2001; Groff Greever 1987.

20 Alcibiades Guzmán, en Paz 1895, p. II. La exploración de los ríos nacionales, de hecho, es una suerte de carrera abierta a la maduración personal y el prestigio social: así, en ocasiones, los expedicionarios son acompañados por "jóvenes de la sociedad de La Paz" tal como en el caso de la expedición de 1892 por el Beni, el Inambari y el Madre de Dios (Pando 1897, p. 159).

21 Alcibiades Guzmán, en Paz 1895, p. VIII.

da del relato de Paz nos invita a pensar que el explorador contaba con suficientes brazos, y que no hubo en su viaje demasiados peligros; en todo caso, el diario ciertamente permite apreciar el tono de un típico relato de exploración fluvial del período. En abril de 1894, Paz emprende viaje en una lancha de vapor para remontar los ríos Madre de Dios e Inambari. La lancha sufre numerosos desperfectos: primero, al pasar por la barraca Sena, es arrastrada por la corriente hasta casi estrellarse contra las rocas cuando se rompe una de las barras conectoras del propulsor de la rueda motriz, y es reparada a duras penas por el maquinista que casi pierde la pierna en las aspas. Más tarde se fractura el eje de la pieza “mariposa”, con lo cual deben remolcarla remando hacia la orilla, donde el abnegado maquinista, pese a estar aquejado por la fiebre, logra repararla en veinticuatro horas y la nave sigue su curso como “animal estropeado” e incluso logra franquear los rápidos.²² Al llegar finalmente al Inambari, todos los esfuerzos son premiados:

¡Era el río Inambari! Excuso escribir las emociones y transportes de alegría que desbordaron con tal motivo entre los expedicionarios. Apuntaré solamente un acto, que fue muy sensacional en aquel momento: en medio de los vítores patrióticos y salvas de rifles que se daban, se me presentó el soldado Fabián Vila (corneta), y enseñándome una cuartilla de papel con signos de música, me dijo: “Señor: dispense que les haya estado mortificando con el sonido de mi corneta en estos días; es que me propuse celebrar el suceso feliz de hoy con una diana y un paso doble que he compuesto con el nombre de ‘Inambari’. Con su permiso los he de tocar, dedicándolos a nuestra patria”. Arranque tan sencillo, y tan oportuno, fue calurosamente aplaudido. Formáronse militarmente en la cubierta los expedicionarios para escuchar la fantasía patriótica del joven corneta. ¡Sus últimas notas fueron seguidas del himno nacional, entonado en coro general, con la emoción más intensa, salvas y hurras!²³

²² Paz 1895, pp. 4, 45-47, 413-414.

²³ Paz 1895, p. 415. Para otros informes de exploraciones, ver Pando 1897, pp. 159-167; Suárez 2018 [1928], pp. 169-170; del Castillo 1929, pp. 290 y ss.; Sanabria Fernández 2009 [1958], p. 98.



Fig. 24 - La lancha *Ichilo*
(Emil Bauler, 1908-1911, Archivo W. Wiggers)

Más allá del colorido patriótico de la tropa formada sobre cubierta disparando al aire y dando vivas al trompetista en medio del Inambari, la escena trae a colación un momento histórico en el que la marina boliviana, hasta entonces retraída a una suerte de apéndice del ejército tras la fatídica guerra de Pacífico, comienza finalmente a renacer. En ese contexto se crea el Astillero Nacional de Cobija en 1897, que bota vapores como el *Alonso* o el *Río Affua*, que participará del conflicto del Acre con la misión de custodiar la soberanía nacional en el Territorio Nacional de Colonias. Más tarde, mientras el boom gomero agoniza, la pulsión nacionalista se concreta no obstante en la creación de una flotilla de lanchas estatales que transportan pasajeros, carga y correo por los ríos Beni (de Riberalta a Rurrenabaque), Madre de Dios (de Riberalta a Puerto Maldonado), Orthon y Tahuamanu (de Riberalta al Porvenir); se trata de la *Madre de Dios* y la *Beni*, de 25 toneladas y 75 caballos de fuerza; de la *Mamoré*, de 70 caballos de fuerza y su remolque *Yacuma*; de la *Tahuamanu* de 25 caballos de fuerza, con su remolque *Manuripi*; o de las más pequeñas *Casto Rojas*, *Pando* o *Mapiri*, así como también de una serie

de embarcaciones menores con motor fuera de borda: *Rápido, Heath, Abuná, Río Negro, Acre*, etc.²⁴ En 1922 se funda asimismo el Astillero Militar de Riberalta, bajo el mando de nuestro conocido ingeniero Bowles, que planea emular a los veloces deslizadores norteamericanos empleados en los pantanales de Florida con potentes naves de 8 metros de eslora por 3 de manga capaces de atravesar las cachuelas con una docena de pasajeros y 30 kilos de equipaje por cabeza. En todos los casos el objetivo es claro: fomentar la industria regional y consolidar la soberanía de la nación.²⁵

Si cruzamos la frontera occidental y revisamos la literatura peruana de la época, encontramos una ansiedad similar por formar una flota de vapores modernos que permita preservar la soberanía nacional. Un prolijo Domingo Elboy describe las unidades disponibles en el Madre de Dios, donde percibe la misma preponderancia de las embarcaciones privadas: el vapor *Inca*, de la India Rubber Co., de casco de acero y rueda de popa, construido en Inglaterra en 1903, que desplaza 50 toneladas a 9 millas por hora; la lancha de hélice *Madre de Dios*, con casco de acero y 17 toneladas de desplazamiento, botada por Holtz en 1906 y propiedad de la firma Souza y Vargas; la *Shipiva* del industrial Máximo Rodríguez, con el mismo desplazamiento; la *Inambari*, del industrial Rodríguez, de 15 toneladas y dos ruedas laterales, construida en 1906 en París por Berthen Frères; la *Carmen* de hélice y 17 toneladas, de Bernardo Perdiz, construida en Inglaterra en 1906 por Yarrow & Co., así como también una serie complementaria de botes menores: el *Margarita* de la antigua compañía Paucartambo Rubber, la *Marta* de Bruno Paulsen, etc. El mismo autor recalca la necesidad estratégica de contar con una flotilla nacional apta para las demandas de la paz y de la guerra, y aconseja la adquisición de unidades desmontables de escaso calado en Holtz (por sus confiables motores y calderas) o bien en Yarrow (por la calidad de los cascos).²⁶ Si revisamos a su vez las colecciones de documentos diplomáticos relativos a los

24 Torres López 1930, p. 567.

25 Torres López 1930, pp. 564-571.

26 Elboy 1912, pp. 61-67. Para una opinión contraria, basada en los altos costos y la escasa practicidad de los vapores, ver Portillo 1915, pp. 47-48.

incidentes fronterizos entre brasileños y peruanos en los ríos Purús o Chandless, se percibe asimismo la ubicuidad del vapor como instrumento de negociación, disuasión y eventualmente combate tras las constantes escaramuzas entre civiles, militares y caucheros que involucran fusilamientos, violaciones y hasta secuestro de niños.²⁷ En otras palabras, el vapor sigue siendo la materialización más efectiva y palpable de la soberanía.

La preocupación de Elboy resulta, pues, comprensible. A inicios del siglo XX, bolivianos y peruanos también chocan en el Purús y el Madre de Dios. A principios de 1902, la Casa Suárez y el gobierno boliviano organizan una expedición con el doble propósito de explorar la frontera del noroeste y medir la extensión de los gomales en la región del Tambopata, el Inambari y el alto Madre de Dios. Bajo el mando de Carlos Muggio y el ingeniero civil Luis Varnoux, la partida zarpa en la lancha *Sena* y, pese a la escasez de agua que interrumpe la navegación, logra explorar no obstante los tupidos bosques de la región. A mediados de año, sin embargo, la comitiva se topa con un “comisario del Tambopata” que alega representar al gobierno peruano y exige detener la labor demarcatoria y topográfica. El delegado gubernamental y Suárez envían rápidamente la lancha *Illimani* con el funcionario, el propio Varnoux y un piquete de soldados de Villa Bella hacia la zona, reforzados poco más tarde por el propio Suárez y un destacamento adicional de veinticinco soldados.²⁸ Aunque las cosas no pasan a mayores porque llegan noticias urgentes del estallido de la revolución del Acre y los bolivianos deben regresar, las incursiones peruanas en tierras nacionales no son cosa nueva: sabemos que el propio Fitzcarraldo desciende por los ríos bolivianos en la *Marigüí* y la *Contamana* –aquella que hubo de remolcar famosamente por tierra– y, si para algunos su intrusión presenta una oportunidad

27 Maúrtua 1907, pp. xiv, 209, 260-262, 282, 334, 377, 387, 500-501, 520, 53, 536, *passim*.

28 Escribe el cauchero: “Partí el día 21 a bordo de la lancha *Roca*. Llevaba 7.000 tiros para carabinas Winchester; toda la munición que pude conseguir en el lugar” (Suárez 2018 [1928], p. 107; cf. pp. 105-110, 174-178).

económica, para otros se trata de una amenaza evidente a la integridad de las fronteras nacionales.²⁹

La drôle de guerre

Es difícil reconstruir la atmósfera de la guerra del Acre si queremos ir más allá de la retórica inflamada de la crónica patriótica, cifrada en la oposición maniquea entre los pérfidos “filibusteros” acreanos y “la flor y nata de nuestras milicias y de nuestra juventud civil, que presurosa había corrido a la defensa del honor y de la integridad patrios”.³⁰ Lo cierto es que los militares bolivianos pasan buena parte del conflicto sitiados por el bloqueo rebelde. Ante las noticias confusas del inminente ataque que nunca llega, las tropas regulares y los caucheros armados se agotan en una espera deslucida, interminable, como en una novela de Dino Buzzati o de Julien Gracq. Inmovilizados, aquejados por el hambre y por las epidemias, los soldados calman la ansiedad con reportes esporádicos de refuerzos que no llegan (o llegan tarde), con las evacuaciones sanitarias o bien con acciones mediocres que muy pocas veces rozan lo heroico; así, cada tanto se anuncia que Fulano puso en fuga a los ocupantes de una barraca, que Mengano incendió alguna choza tras intercambiar disparos con los rebeldes o que Zultano consiguió plátanos en una incursión aislada. También, como hay que mantener la moral, pasan los días organizándose y se hace el toque de diana, se prepara el almuerzo, se atiende a los enfermos, se azota a los borrachos y se trazan planes pocas veces concretados:

29 De todas maneras, sabemos que estos emprendimientos transfronterizos no prosperan: Fitzcarraldo muere con Vaca Díez, la *Contamana* es vendida al cauchero Roca y la *Marigüí* se termina hundiendo (Sanjinés 1895, pp. 27-29; Baldivieso 1896, pp. 19-20). Más allá de estos incidentes, la frontera entre Bolivia y Perú se delinea de forma relativamente pacífica en varios tratados de límites firmados entre 1902 y 1932. El proceso incluye la publicación peruana de la excelente compilación documental de Víctor Maúrtua, la polémica intervención de la Argentina como mediadora, las manifestaciones bolivianas contra el laudo argentino (incluyendo saqueo de propiedades de ciudadanos peruanos y ataques a la delegación peruana en La Paz) y reiteradas movilizaciones de tropas.

30 Román 2018 [1928], p. 413.

Pero varias plagas minaban la mejor fortaleza con que podíamos contar: el beriberi se había apoderado de la población, haciendo presa especialmente en la tropa; todos los días al amanecer, algunos soldados recorrían el campamento, recogiendo siempre hasta ocho cadáveres de compañeros, quienes en las ansias de la muerte abandonaban el lecho y morían sin que nadie los viera y socorriera. Los que habían llegado con el delegado Romero no perdían oportunidad de hostilizar al personal antiguo, lo que alimentaba una situación de profundo desacuerdo. Reinaba el juego de azar y envite entre todo el personal de la administración, con raras excepciones.³¹

Por otra parte, las fuentes revelan la calidad notoriamente burocrática de ese tiempo perdido. Para lidiar con la quietud exasperante de la espera se decide quién será “teniente”, “don” o “licenciado”, cómo se llamará cada columna o quién formará parte de tal o cual piquete; se escriben cartas a las autoridades reclamando sueldos, provisiones o munición y se espera la respuesta traída por las lanchas mientras todo el mundo sigue comerciando con la goma.³²

Las escenas de la novela histórica *Arreando desde Mojos* son representativas de esta *drôle de guerre*. Al fin y al cabo, las coloridas galas patrióticas en los teatros regionales despidiendo a las tropas que parten hacia el Acre, o los encuentros entre las lanchas *Britania*, *Bolivia*, *Luis Antonio*, *Dr. Grether*, *Río Chapare*, *Mamoré*, *Rodolfo Arauz* o *Estrella del Oriente* haciendo circular noticias y negocios en medio del río, no resultan tan distintas de las crónicas realistas del conflicto con Suárez y los generales Lugones y Pando preparando la cena a bordo del *Tahuamanu* para echarse a dormir plácidamente tras “un poco de tertulia”.³³ Los informes del propio Nicolás Suárez combinan la parquedad administrativa con episodios igualmente pintorescos:

No sospechábamos que el enemigo venía cerca de nosotros por otro camino que es paralelo al que traíamos. Como se ignoraba la presencia tan cercana del peligro y como quien daba descanso a la

31 Román 2018 [1928], p. 414.

32 Ver, por ejemplo, Aguirre Acha 1902; Fernández 1903.

33 Ver, respectivamente, Coímbra y Pinto Parada 2016 [1946-1983], pp. 255, 289; Suárez 2018 [1928], p. 199.

gente, el capitán pidió una caja de coñac que todos bebieron. Faltó licor y entonces el capitán lo pidió al comandante de una lancha de la Casa Suárez, lancha que estaba encallada un torno o poco más debajo de Costa Rica. Vino un garrafón de licor y con esto se completó la fiesta, y se amanecieron bebiendo y bailando. Yo pasé esa noche en la banda opuesta del río, donde estaba mi mujer. Por precaución todas las mujeres de la barraca habían sido trasladadas al otro lado del río y vivían en chozas provisionales.³⁴

Ciertamente, de vez en cuando, hay algunos enfrentamientos.³⁵ Pero en general todo transcurre como si se tratara de una guerra de desgaste que no termina de desatarse nunca: desconcertante, indefinida, ni solemne ni del todo grotesca. En un escenario en que por otra parte no siempre es fácil distinguir con nitidez al enemigo, la actitud ambivalente de las fuerzas armadas brasileñas contribuye a la sensación general de desconcierto. Como Brasil y Bolivia no están formalmente en guerra, los bolivianos no terminan de decidir si todos los rebeldes son brasileños o si todos los brasileños son rebeldes, mientras la bandera del país vecino sigue siendo la insignia oficial para navegar los ríos regionales. Por un lado sabemos fehacientemente que el gobernador Nery fomenta la causa secesionista y que Muñoz acusa a los brasileños de apoyar de forma encubierta a los sitiadores rebeldes. Pero también es real que hay noticias de lanchas brasileñas como la *Leão*, la *Mapinguary*, la *Cerqueira Lima* o la *Isabel* que aprovisionan a las tropas bolivianas en Puerto Acre; o sobre el contratista de la *Leão*, Gentil Pereira –candidato a la diputación por el estado de Amazonas–, que informa a los bolivianos que se prepara la rebelión y les señala pasajeros sospechosos de viajar al Acre a inflamar los ánimos; o incluso de un confuso episodio en el que Antonio Melho Cardozo, comandante del vapor brasileño *Aquiry*, ataca junto al *Affúa* a los bloqueadores rebeldes provocando una gran cantidad de bajas y echando a pique sus lanchas, entre ellas la *Entre Ríos* del líder secesionista Maciel.³⁶

34 Suárez 2018 [1928], p. 311.

35 Fernández 1903, p. 153.

36 Aguirre Acha 1902, pp. 198, 206, 243.

En este paisaje confuso los vapores aparecen por doquier: las *Campa*, *Luis Ernesto*, *Sernamby*, *Roca*, *Braillard*, *Esperanza* y *Tahuamanu* en el Beni y el Madre de Dios, o las *Inambary*, *Sucre*, *Guaporé*, *Guapay* o *Siglo XX* en el Mamoré.³⁷ En sus memorias de la campaña del Acre, el político, diplomático y militar José Aguirre Acha les dedica palabras efusivas: “¡Qué airosa surcaba la *Inambary*, agitando nuestra enseña tricolor, las majestuosas corrientes del Mamoré, que se retorcían desordenadamente, heridas por la poderosa rueda que las rechazaba con violencia, para alejarse de ellas, dejando una prolongada estela en el centro del río!”.³⁸ Más sobriamente, un historiador como José Luis Roca explica que los vapores “resultaron de importancia decisiva para la defensa nacional porque transportaron la tropa durante los años del conflicto del Acre”.³⁹ En efecto, las naves constituyen una pieza fundamental de la estructura logística boliviana:

La fuerza destinada a Costa Rica regresó a Porvenir y al poco tiempo toda la Columna Porvenir se fue a la barraca Manchester, de la Casa Suárez Hermanos, en donde nos embarcamos en una lancha –creo la *Tahuamanu*–, comandada por don Emilio Antelo, lancha que era de la Casa Suárez Hermanos, y nos fuimos a Puerto Rico, donde encontramos al Presidente de la República general Pando, con sus tropas. El presidente nos hizo una acogida verbal muy afectuosa, prometiéndonos premiar los servicios a la patria, desde La Paz, el cual premio aún no hemos obtenido como una satisfacción personal de justicia y estímulo. El general, después de firmar el *Modus Vivendi*, declaró disuelta la Columna Porvenir, quedando nosotros completamente abandonados y sin recursos de subsistencia.⁴⁰

37 Aguirre Acha 1902, pp. 115, 134.

38 Aguirre Acha 1902, p. 108.

39 Roca 2001, p. 184.

40 Suárez 2018 [1928], p. 219. Ver asimismo los casos de la *Roca* (Suárez 2018 [1928], p. 120), la *Sena* (Suárez 2018, p. 331), la *Anni* de Posnansky (Fernández 1903, p. 141), la *Campa* y la *Sernamby* (Aguirre Acha 1902, pp. 125, 157-158; Fernández 1903, p. 77), o bien la aparición estelar del *Rodolfo Arauz* en la novela histórica *Arreando desde Mojos* (Coímbra y Pinto Parada 2016 [1946-1983], p. 289).

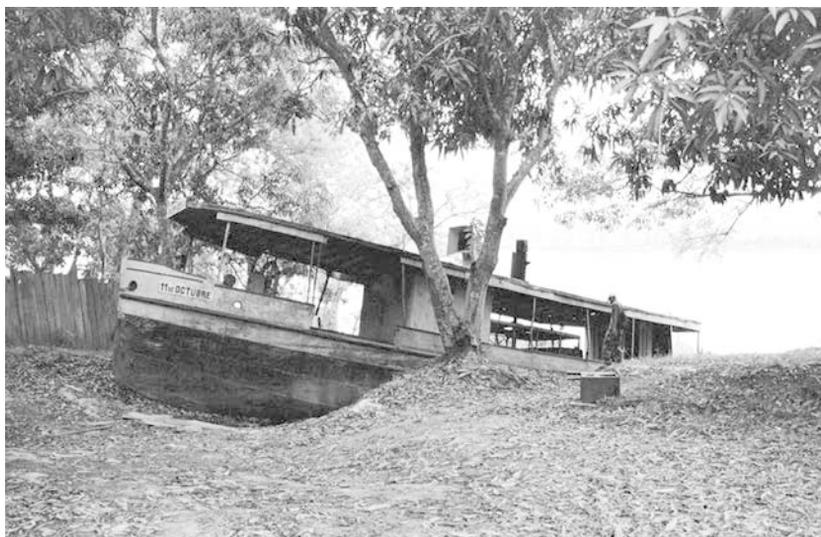


Fig. 25 - *La 11 de octubre*
(Hans Joachim Wirtz, Riberalta, 2001)

Los barcos de vapor no sólo transportan las unidades militares. También son el principal medio –y muchas veces el único– de hacer llegar a las tropas las provisiones sin las cuales las posibilidades de continuar la guerra son nulas: “Repentinamente, el 5, al mediodía, el agudo silbato del vapor rasgó el aire, ¡la lancha! ¡la lancha! Fue el grito unánime del campamento y corrimos todos a la orilla!”.⁴¹ Los testimonios del mismo tenor se multiplican:

Con motivo de falta de víveres, resuelven los jefes hacer una retirada, a buscar dónde sostenerse, mientras socorran con recursos y soldados de línea; dase la orden de preparo de equipos; a las ocho *ante meridiem* se divisa la lancha, grande bulla y alegría, porque se calcula que allí vienen fuerzas y víveres; se aproxima y se reconoce que es la *Tahuamanu*; pero ¡oh! desengaño, no viene gente, pero sí víveres. A bordo del vapor viene Ninfor Gutiérrez de comandante y Gonzalo Moreno que hace traer la canoa en re-

⁴¹ Fernández 1903, p. 84.

molque con 20 arrobas de arroz; además trae a bordo al desertor Méndez, quien según la ley debería ser fusilado.⁴²

Por otra parte, las lanchas muchas veces son la única forma de evacuar enfermos y heridos y, por tanto, para muchos protagonistas, constituyen la diferencia crítica entre la vida y la muerte.⁴³ Pero además llevan y traen la información, convirtiéndose en el principal medio de circulación de órdenes, decretos, memorandos administrativos, correo personal y, sobre todo, de las últimas noticias:

La lancha *Roca*, donde embarcamos, llegó el día 13 al barracón Carmen, y el mismo día pasamos a Camacho para vernos con el señor Lugones, a quien le hacíamos poseedor de nuevas noticias sobre la situación del Acre. Efectivamente, él nos informó que Costa Rica aún no había sido tomada y que Lawrence, que momentáneamente abandonó la barraca por temor a un asalto, había vuelto a ocuparla nuevamente; pero sí temiendo siempre un ataque a este establecimiento y a Porvenir. El 14 regresamos al Carmen, y allí se acordó que el señor delegado vuelva a Riberalta en la lancha *Roca*; acompañaronle el señor Varnoux y el piquete de Villa Bella, cuyo personal no era apto para la campaña. El señor Suárez y yo seguimos viaje a Porvenir, después de que dictó algunas disposiciones para sus establecimientos.⁴⁴

Además de su papel estratégico en la precaria estructura organizativa que sostiene las pretensiones bolivianas, es frecuente que las lanchas realicen tareas de reconocimiento.⁴⁵ Como era de esperar, los reportes de navegación no distan demasiado de los informes del tiempo de paz y se explayan largamente sobre las epidemias de fiebre, la estacionalidad de los ríos, el peligro de las cachuelas o el infaltable complemento del bote de remo:

42 Suárez 2018 [1928], p. 198. Para más reportes de lanchas operando en la logística militar, ver los casos de la *Tahuamanu* (Suárez 2018 [1928], pp. 197, 333), la *Anni* (Fernández 1903, p. 140) o bien la *Inambary* (Aguirre Acha 1902, p. 108).

43 Aguirre Acha 1902, p. 245; Fernández 1903, p. 140; Coimbra y Pinto Parada 2016 [1946-1983], p. 290.

44 Suárez 2018 [1928], p. 344. Ver igualmente referencias a la *Illimani*, la *Tahuamanu* y la *Sernamby* (Suárez 2018 [1928], pp. 172, 197, 199, 202; Fernández 1903, p. 84).

45 Fernández 1903, pp. 145, 158; Aguirre Acha 1902, p. 206.

Para evitar posibles encalladuras que entorpecerían el viaje, dispusimos que regresara a Riberalta la *Illimani*, porque el casco de esta lancha calaba más que el de la *Roca*, y como estaba el río en su bajante máxima era escaso el caudal de agua que había en los canales navegables, mayormente en las cachuelas. Con el delegado y su comitiva seguimos viaje en la lancha *Roca* y llegamos al Carmen, barraca de Suárez Hermanos, el día 30 de agosto [...] El Orthon era inadecuado para los transportes, porque sólo es navegable con lanchas a vapor durante los contados días de las crecientes del río, aparte de que ese trayecto estaba expuesto a los avances de los brasileños. Para nuestras comunicaciones con Riberalta y Cachuela Esperanza hubo que rodear por el Madre de Dios. Los vapores que partían de Cachuela y Riberalta arribaban hasta la barraca Carmen, asiento del administrador general don Alberto Palacios, y desde el Carmen los cargamentos pasaban por tierra, cruzando los ríos Manuripi y Buyuyumanu, hasta Buena Vida, y de aquí seguían viaje a remo, por el Tahuamanu, hasta Costa Rica y Porvenir.⁴⁶

Ampliación del campo de batalla

La *Iris* es una espina en el dorso de los rebeldes acreanos, confiados en su plan de desgastar a las tropas nacionales con el bloqueo mientras las autoridades brasileñas regulan el tráfico fluvial y por tanto el abastecimiento y la comunicación. El papel de la lancha, de hecho, es tan importante que podríamos decir que por parte boliviana hasta parece una guerra naval con un único barco: si bien hemos visto que otras embarcaciones participan asimismo del esfuerzo bélico, la de Posnansky es la única que se ve envuelta en enfrentamientos concretos más allá de la misión logística; no extraña, entonces, que se trate de una nave particularmente apreciada por las tropas, o que un testigo de la época evoque con nostalgia el característico pitar de la sirena que reproduce las siete notas de la escala musical.⁴⁷

46 Suárez 2018 [1928], pp. 107, 139, 270; Fernández 1903, pp. 89, 159-162; Aguirre Acha 1902, pp. 125, 209.

47 Aguirre Acha 1902, pp. 200, 207. Villanueva Rada (1989) recuerda por su parte los cuatro pitazos clásicos del *Tahuamanu*: “Uno por el Padre, el otro por el Espíritu Santo y otro por el Hijo; el último en homenaje a la Santísima Madre de Dios”.

Por otra parte, es irónico que los combates en los que participa la *Iris* sucedan mientras su dueño, capitán y cronista –que al fin y al cabo le dedicó un libro completo– permanece cautivo de las fuerzas rebeldes. La primera acción destacable, de hecho, sucede cuando el joven austríaco es apresado: recordemos que, aquejado por la hambruna, el alto mando boliviano ordena a Posnansky buscar provisiones en tierra brasileña junto al mayor Shukrafftt, un maquinista portugués y una decena de soldados. Ofreciéndonos otra perspectiva de los hechos, el relato de los militares complementa al de Posnansky. Al pasar por la barraca Caquetá advierten ya que, a lo lejos, los sigue un pequeño bote. Cuando a medianoche se ven obligados a repostar leña en Papiry, surgen de repente voces en la oscuridad que los intiman a entregar la nave, con lo cual los oficiales improvisan una maniobra desesperada, cortan el cable de amarre y logran escapar, dejando al capitán cautivo de los rebeldes.⁴⁸

El 5 de diciembre, esta vez bajo el mando del teniente coronel Fernández Molina, la *Iris* entra nuevamente en combate. Como se sospecha la presencia de una fuerza revolucionaria en la barraca Capueiro, cerca de Colibrí, transporta a un destacamento militar para neutralizarlo. Por la noche la nave encalla y los tripulantes logran ponerla de nuevo a flote recién a las cuatro de la mañana. Poco antes de atacar, en una escena digna del film *La Armada Brancaleone*, la tropa desembarca “con el objeto de almorzar y tomar descanso”. El plan consiste en el clásico movimiento de pinzas: la lancha irrumpirá por el río y, simultáneamente, otro grupo de treinta soldados (luego de almorzar) atacará la barraca por detrás. Pero el grupo terrestre se pierde en la selva y, cuando la *Iris* llega al objetivo, los revolucionarios rompen fuego sobre ella mientras la lancha vuelve a encallar dos veces seguidas bajo la lluvia de balas. Afortunadamente las detonaciones y el pitar desesperado de la sirena orientan al destacamento perdido, que en el último instante toma al enemigo por la retaguardia provocando el desbande rebelde. La tropa boliviana no logra seguir a los fugitivos por hallarse “rendida” tras un par de kilómetros de marcha a través de la vegetación. Además del

48 Aguirre Acha 1902, pp. 207-208; Fernández 1903, pp. 143-144.

armamento y las provisiones capturadas, los rebeldes sufren cuatro bajas y, por el lado boliviano, fallece el soldado Juan Lizón –según algunos testimonios, a causa del fuego propio.⁴⁹

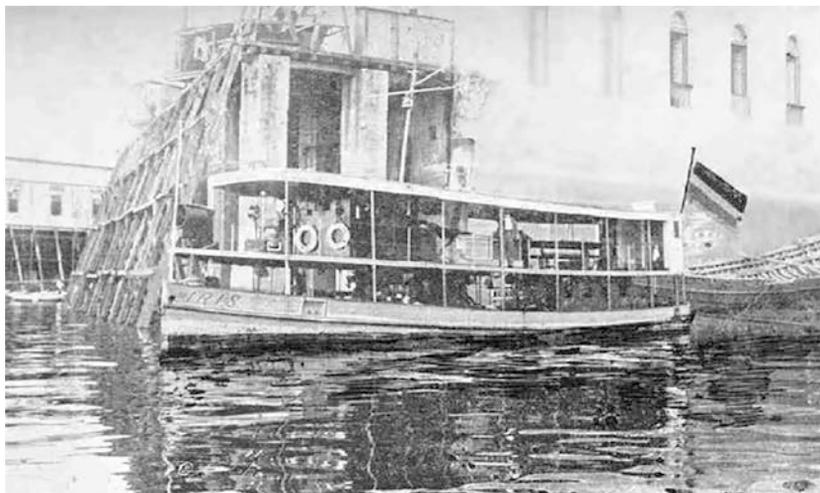


Fig. 26 - La *Iris* en Manaos
(Posnansky 1904)

La alarmante falta de provisiones en Puerto Acre hace que el 11 de diciembre la *Iris* regrese a los ríos brasileños en busca de alimento para las tropas, con el agua baja y las lanchas brasileñas *Isabel* y *Cerqueira* rondando la zona. El 17 vuelve a zarpar, y cuando regresa sorprende con los gritos de victoria de la tripulación: ha sido atacada tres veces en los recodos fluviales entre las barracas Estremos de Gloria y Bom Destino. Transportando una veintena de soldados del piquete Abaroa, la *Iris* embiste unas ramas hundidas en la barraca brasileña Samahuma y, mientras la tripulación trata de soltar la montería cargada de maíz que remolca, el bote se enreda en la vegetación justo en el preciso momento en que es emboscado por “cincuenta o más” rebeldes. Desde la margen izquierda del río el

49 Fernández 1903, pp. 146-147; Aguirre Acha 1902, pp. 210-212.

fuego enemigo hiere al piloto Hermenejildo Carbajal y los bolivianos se ven forzados a abandonar a Fernández Molina en la montería atascada, tras lo cual la lancha logra huir atravesando dos nuevas balceras. A la mañana siguiente, al llegar a Bom Destino, advierten que flamea la bandera rebelde y un enjambre de enemigos toma posición; comienza entonces un nuevo tiroteo en que los soldados, según el cronista, “se portaron con serenidad y valor que distingue al soldado boliviano cuando se trata de defender las fronteras de la patria”. En medio de la batahola reaparece Fernández Molina junto con otros dos tripulantes de la montería que daban por perdida, quienes habían logrado escapar y se ocultaron en la selva durante la noche.⁵⁰ Los bolivianos capturan algunos prisioneros, que conducen en la propia lancha a Puerto Acre el día 26. Dos días después, por fin, la nave zarpa nuevamente en busca de provisiones y logra eludir a las fuerzas rebeldes: los soldados se dedican a cazar en el monte y la partida regresa triunfante con algunos puercos y cabras que por un tiempo palián la hambruna generalizada.⁵¹

El 29 de diciembre, la lancha *Río Affua* consigue traer algo de alivio a la maltrecha guarnición con una nueva carga de provisiones.⁵² Al mismo tiempo surgen fisiones en el bando rebelde, entre aquellos que quieren mantener el bloqueo a toda costa y los que no, y hasta aparece una tercera facción al mando del abusivo Manuel Felicio Maciel que se autotitula “dictador del Acre” y comandante de la revolución.⁵³ El cisma se extiende a las acciones navales. A bordo del vapor *Solimoes*, la llamada “expedición de los poetas” de Rodrigo de Carvalho había capturado rápidamente a la lancha boliviana *Alonso*, rebautizándola *Rui Barbosa*, y desde Caquetá las naves rebeldes contribuyen al bloqueo y a la vez saquean vapores como el *Labrea* brasileño, que transporta provisiones para las tropas bolivianas.⁵⁴ Finalmente los vapores brasileños *Aquiri* y *Affica* hunden la lancha

50 Aguirre Acha 1902, pp. 213-217.

51 Aguirre Acha 1902, p. 239.

52 La *Río Affua* encallaría posteriormente en octubre de 1902, siendo capturada por los brasileños y rebautizada *Independencia* (Scheina 2003).

53 Aguirre Acha 1902, p. 242.

54 Scheina 2003; cf. Alcón Aliaga 2010.

de Maciel, rompiendo durante un tiempo el bloqueo rebelde. Mientras tanto, en medio de un panorama cada vez más desolador, la *Iris* sigue navegando por los ríos de la zona en busca de provisiones con una serie de nuevas vicisitudes: el hundimiento de las canoas de carga que remolca, algún que otro tiroteo aislado o el rescate de los tripulantes de la naufragada lancha *Isabel*.⁵⁵

Nuevas aventuras del capitán Posnansky

Como la *Iris* es un actor protagónico de la defensa del Acre, no sorprende que el gobierno boliviano resuelva modernizarla. De regreso de su aventura selvática, es el propio Posnansky quien se encarga de encabezar las negociaciones en los astilleros Holtz de Hamburgo. Su libro se explaya largamente sobre las modificaciones realizadas, para las cuales no repara en gastos. El casco de la nave se renueva por completo con acero galvanizado Siemens. La primera cubierta contiene una maestraza con equipo mecánico y un elegante salón de popa para albergar a una docena de pasajeros (“delegados y jefes”), que cuenta con luz eléctrica, alfombra, muebles tapizados, servicio de cristalería de lujo y ventiladores eléctricos. En la proa quedan la cocina, el compartimento de la tripulación y la grúa. En la segunda cubierta, de madera y de hierro, están el camarote del capitán, el comedor para los pasajeros, una máquina de hielo y baños con agua fría y caliente. La proa contiene la mesa de navegación, el timón y el instrumental técnico (brújula, telégrafos, etc.); asimismo, cuenta con un proyector de luz con dos kilómetros de alcance y un pivot para montar una ametralladora. La nave es propulsada por un tándem de motores compound que requieren 1.200 kilogramos de leña o carbón por día: la caldera de 30 metros cuadrados desarrolla una potencia de 64 caballos de fuerza que le permite alcanzar 14 nudos transportando a un centenar de pasajeros e incluso un par de remolques pesados. Los repuestos adquiridos para cada pieza, según Posnansky, bastan para mantener durante cinco años la *Iris* a plena capacidad, con lo cual juzga que el precio final de 15.000 libras

55 Fernández 1903, pp. 156-157, 162-169, 173.

esterlinas es una ganga.⁵⁶ Para realizar el mantenimiento correctamente y ensamblar la lancha en Manaos, se compromete asimismo a llevar consigo a un mecánico alemán durante un año: se trata nada menos que de Wilhelm Holtz, hijo del dueño del astillero, contratado con un sueldo mensual de 40 libras esterlinas y un pasaje libre de ida y vuelta en primera clase.⁵⁷

Como no puede soslayarse el hecho de que Bolivia está en guerra, el gobierno envía un agente financiero a supervisar las obras. El enviado demanda que Holtz refuerce todavía más el casco y monte un pequeño cañón y una ametralladora Maxim con pivot y coraza. Además se adquieren cañones de reserva, munición y repuestos bélicos (entre ellos las piezas necesarias para componer los cañones recientemente capturados a los revolucionarios). Por otra parte, como no queda más remedio que llegar a Puerto Acre atravesando los ríos y las aduanas brasileñas, el armamento se esconde en un falso fondo del casco. A principios de abril, aprovechando el clima primaveral de Europa, Posnansky prueba a fondo las máquinas en el río Elba y ensaya asimismo la eficacia del armamento contra blancos colocados a 50, 200 y 500 metros de distancia.⁵⁸

Holtz desmonta la lancha y la envía desde Hamburgo a Lisboa. Allí Posnansky y los enviados bolivianos discuten el plan para llevarla a Puerto Acre. Las complicaciones son múltiples. En primer lugar, están las armas escondidas en el fondo de la nave. En segundo lugar, saben bien que el gobernador Nery es hostil a la causa boliviana y, junto a la mayoría de la población regional, apoya a los rebeldes acreanos. En tercer lugar, se enteran de que el cónsul boliviano en Belém do Pará ha dejado un tendal de deudas, así que optan por pasar por Manaos, cambiar allí el nombre de la nave por *Mãe d'água* y navegar bajo bandera brasileña.

56 Posnansky 1904, pp. 20-26.

57 Posnansky 1904, p. 27; cf. Hollweg 1995, p. 165.

58 Posnansky 1904, p. 21.

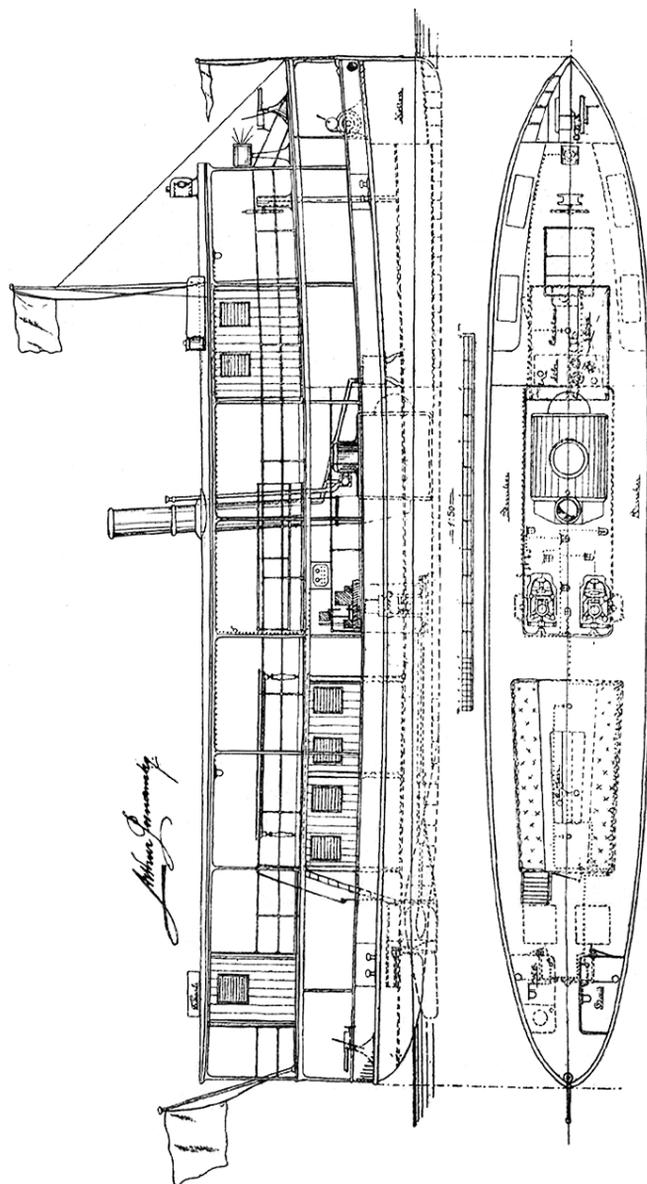


Fig. 27 - Plano de reconstrucción de la *Iris* (Posnansky 1904)

Los problemas no acaban allí. Como los fondos bolivianos no llegan, Posnansky debe hipotecar la lancha en Manaos durante un mes mientras el joven Holtz termina de ensamblarla. Pero Nery sospecha: ofrece a Posnansky “el doble de su valor” por la nave y, cuando procuran zarpar, envía al buque *Cidade de Manaos* a interceptarla. La *Iris* es más veloz y poco a poco consigue dejar atrás a su perseguidor, hasta que los brasileños disparan tres cañonazos de advertencia que la obligan a detenerse. Mientras el buque brasileño se aproxima, la tripulación arroja por la borda las armas y municiones depositadas en cubierta, y Holtz y Posnansky preparan un detonador y 8 kilogramos de explosivos por si se ven obligados a hacer estallar la lancha: prefieren morir a ser capturados con las armas. El *Cidade de Manaos* finalmente embiste a la lancha boliviana a estribor, dejándola escorada a 45 grados. Con el pretexto de una denuncia de contrabando de armas, una partida de marineros brasileños aborda la *Iris* para registrarla.⁵⁹ Tras varias horas de requisa, durante las cuales los marineros destrozan la lancha mientras un nervioso Holtz aguarda el gesto de Posnansky para hacer saltar todo por los aires, no logran encontrar más que media docena de insignificantes pistolas y carabinas. El capitán brasileño anuncia que le comunican que la carga ilegal está en el vapor *Hermano Álvarez* y que, por lo tanto, los bolivianos deberán acompañarlo hasta que se lo registre apropiadamente: según Posnansky, se trata de un ardid para retrasar la lancha hasta que el vapor rebelde *María Teresa* llegue al Acre a bloquear una vez más a los bolivianos.⁶⁰ En su propio informe de actividades, por otra parte, el gobernador Nery niega cualquier animosidad contra Bolivia, declarando que en Manaos no se trama ninguna iniciativa relativa al Acre y que su papel se limita “a exigir los manifiestos de los navíos que allí se dirigen para impedir el paso de armamento

59 En una publicación posterior, Posnansky (1932, p. 5) reconoce que, efectivamente, su actividad es un contrabando: “Tuve al fin que fugar, para no ser linchado en la plaza pública de Pará, por haber sido autor, en un momento de entusiasmo juvenil, de un contrabando de armas a favor de Bolivia”.

60 Posnansky 1904, pp. 28-33.

y municiones". Luego de proclamar su neutralidad, baja sensiblemente el tono del incidente:

Hace dos meses partió del puerto de esta capital, la lancha *Mãe d'agua* que fue regularmente despachada por las reparticiones federales y estaduales. Días después corrió con visos de verdad la noticia de que el cargamento de esa embarcación lo constituía armamento. Inmediatamente hice seguir en su alcance el aviso *Cidade de Manaus* que la tomó en el río Purús. Examinado el cargamento, se verificó la inexactitud de la noticia esparcida y la lancha prosiguió su camino. En caso contrario habría sido aprehendida y regresada a esta capital.⁶¹

El propio gobernador reconoce que no se encuentra nada que comprometa a la *Iris*, con lo que los simpatizantes de la causa secesionista comienzan a retener a los bolivianos por medio de burocracia, obstáculos logísticos y enervantes postergaciones. Posnansky resuelve no dirigirse directamente al Acre, para no ser capturado una vez más por los rebeldes, y se ve forzado a pasar unos meses "penosos" en Cachoeira do Purús dando vueltas "hasta enloquecer" por el calor, los insectos, la escasez de alimento y los reiterados intentos de los rebeldes (a los que llama "piratas") por comprarle la lancha. Como intuye que los brasileños pueden jugarle alguna mala pasada, resuelve desmontar la lancha, desarma el motor y lo esconde por partes en la selva mientras envía gente de confianza a contactar a los bolivianos, en tanto Brasil endurece su posición y apoya cada vez más descaradamente a los rebeldes y despliega en la zona un crucero, varios cazatorpederos y un aviso –al que Posnansky declara haber salvado en alguna ocasión al franquear las cachuelas. Finalmente, mientras se reinicia el ataque rebelde a Puerto Acre, se entera de que la lancha ha pasado a ser propiedad legal de una institución llamada The Bolivian Syndicate, un grupo de capitalistas que invierten en la goma sin demasiada determinación ("su actitud es medrosa, indecisa y tonta") y no parece abrigar intención alguna de ayudar a la causa de las tropas sitiadas.⁶²

61 Maúrtua 1907, p. 154.

62 Posnansky 1904, pp. 34-38.

Luego de rearmar la lancha con Holtz, Posnansky zarpa decidido a forzar el bloqueo. Pero, mientras tanto, los rebeldes montan su ofensiva final y las desahuciadas tropas bolivianas capitulan. Al acercarse al Acre, sin saber nada todavía, Posnansky explora el río en canoa mientras la lancha recarga leña y se cruza con el barco rebelde *Yaguaribe*, cargado de prisioneros bolivianos. Pide permiso para abordar pero en la oscuridad los brasileños no alcanzan a ver sus señales de luz y la estela del buque tumba su canoa, haciéndola naufragar, tras lo cual pasa varias horas nadando vestido contra la corriente hasta que es salvado por un joven negro y, de regreso en la *Mãe d'agua*, vomita y se desmaya por el esfuerzo. La arremetida a Puerto Acre ya no tiene sentido. Resuelve entonces regresar a Manaus siguiendo al *Yaguaribe*, al que alcanza en Sinimbu, donde logra embarcar a algunos de los prisioneros bolivianos: "La proa de la *Mãe d'agua*, cortando vigorosamente las aguas, espantaba una enorme cantidad de yacarés que perseguían los pescados que en ese tiempo estaban frezando". La guerra ha terminado y la aliviada tripulación emplea la munición de guerra, que tanto esfuerzo había costado traer, para dispersar a los caimanes y conseguir una buena cantidad de pescado para la cena.⁶³

En Manaus siguen los problemas. La policía del puerto apresa a los navegantes bolivianos y los incomunica. Una vez liberados, los tripulantes demandan que se les pague el salario adeudado desde hace casi un año: amenazan con denunciar la situación a las autoridades, con lo cual la lancha será confiscada y las armas serán descubiertas. Posnansky consigue apresuradamente los fondos para pagar, pero el cocinero Alfonso Pompiani ("un miserable") denuncia la existencia de las armas a bordo. El gobernador Nery registra la lancha y esta vez encuentra las armas, pero no a Posnansky, para quien libra una urgente orden de captura. El joven se entera por un cable telegráfico: disfrazado como capitán, escapa a Europa en un vapor alemán.⁶⁴ El epílogo es una farsa casi inverosímil, digna de una aventura de Emilio Salgari o del propio Tintín:

63 Posnansky 1904, p. 47.

64 Pp. 54-56.

Pero el peligro no había pasado aún, porque el vapor, antes de tomar rumbo hacia Europa, tenía que tocar en San Luis del Marañón. En efecto dos días después, estábamos en la bahía de ese puerto, y yo por precaución continuaba vestido como capitán y recibí con toda la sangre fría a las autoridades que vinieron a bordo. Pocos momentos después se presentó el jefe de policía, con un destacamento de soldados, pidiéndome permiso para registrar el vapor, pues tenía orden telegráfica de aprehender a Arturo Posnansky, propietario y comandante del vaporcito *Mãe d'agua*, en el que se había encontrado un contrabando de armas destinadas a Bolivia. Después de haberle asegurado que no estaba a bordo el tal Posnansky, yo mismo acompañé al jefe de policía en el registro del vapor. Los soldados buscaron las bodegas y carboneras, etc., hasta convencerse de que Posnansky no se encontraba a bordo. Zarpamos y sólo entonces tuve un suspiro de alivio, al alejarme de esa tierra donde tanto había sufrido, desde que mostré simpatías por la causa boliviana, prestándole ayuda eficaz y práctica.⁶⁵

Hay poco de aventura y mucho de burocracia en el final anticlimático. Mientras Posnansky llega a Alemania, la tripulación de su lancha es acusada de contrabando de armas y finalmente liberada por medio de un hábeas corpus. Se intenta vender la lancha a Perú por 9.000 libras esterlinas pero la negociación fracasa, y los brasileños la hunden para terminar adquiriéndola por la mitad de esa cifra. Definitivamente bautizada *Mãe d'agua*, la maltrecha nave se integra a la marina local transportando al coronel Antonio Siqueira de Menezes por el río Purús, tal como constatan los documentos relativos a las negociaciones de límites con Perú.⁶⁶

Mientras tanto, en Europa, un frustrado Posnansky siente que su lealtad a la causa boliviana le ha costado la fortuna que amasó durante los años prósperos del boom gomero:

¡Caro he pagado mi simpatía! Toda mi fortuna adquirida con un trabajo incesante de ocho años, en las regiones palúdicas y mortíferas del Acre y el Purús, está perdida; mi capital que estaba empleado en habilitaciones a los siringueros que sólo pagan

65 Posnansky 1904, pp. 55-56.

66 Maúrtua 1907, pp. xvii, 271.

en goma, está irremisiblemente perdido, pues es sabido que los siringueros sólo pagan en goma cuando se va con una embarcación a buscar ese producto, dejándoles nueva habilitación. Mis propiedades están confiscadas y yo tengo que principiar de nuevo a trabajar.⁶⁷

Un decreto del gobierno boliviano le reconoce 11.500 libras por la pérdida de la *Iris*, pero el pago jamás se hace efectivo. Citando las fábulas de Esopo (*Si quis habet quod habere decet, sit laetus habendo, Alterius non sit, qui suus esse potest...*), el joven aventurero recapitula sus andanzas acreanas en el libro que escribe para demostrar públicamente la justicia de su reclamo y a la vez generar el consenso social necesario para cobrar su deuda.⁶⁸

La guerra como continuación de la economía por otros medios

Más allá de una singular dinámica bélica en la que muere más gente por malaria que por las hostilidades, lo que muestra un relato como el de Posnansky es que el conflicto del Acre guarda toda la apariencia de una guerra tercerizada, privatizada, que no llega a desligarse en ningún momento de una lógica mercantil: podríamos pensar, parafraseando a Clausewitz, que se trata de la continuación de la economía por otros medios. Porque si hay algo que se desprende de las fuentes es que, mientras los soldados caen en combate o bien en las epidemias, jamás se deja de exportar el caucho. Ciertamente las lanchas privadas e incluso las estatales rompen el bloqueo rebelde para traer órdenes, noticias, refuerzos y provisiones, pero es inevitable constatar que la meta de todas ellas sigue siendo fundamentalmente comercial, tal como queda claro en los partes del período:

Razón de la goma recibida por vapor *Tahuamanu*. Según conocimiento de ustedes, son 486 planchas con 1.447 arrobas. Recibido

67 Posnansky 1904, p. 56.

68 Posnansky 1904, pp. I-II, 66-68. Posnansky se radica definitivamente en Bolivia a partir de 1904. Durante las décadas siguientes ocupa cargos en el Museo Nacional, la Sociedad Arqueológica o el Instituto de Folclore, y su espíritu renacentista lo impulsa a incursionar en la minería, la ingeniería, el urbanismo, la lingüística, la antropología, la arqueología, la fotografía y hasta la cinematografía (ver, por ejemplo, Schávelzon 1996; Marsh 2019).

aquí: 416 planchas con 1,154 arrobas 031 lb. Quedan en esa: 70 planchas. 486 planchas p. p. Suárez Hermanos, Alfredo Ufenast.⁶⁹



Fig. 28 - La *Tahuamanu* en la postguerra

Si comparamos atentamente los relatos de Posnansky con otros testimonios de la época, como el del propio Nicolás Suárez, se impone la misma constatación: en el primer caso de modo minimalista y personalizado, o en el segundo de forma más panorámica y general, lo que se pone sobre el tapete es la demanda de reconocimiento moral y sobre todo de compensación económica por los servicios prestados. Lo que estas narrativas revelan de modo casi impúdico, en otras palabras, es la total dependencia boliviana de los actores privados a la hora de defender las fronteras nacionales.⁷⁰ Junto a otras eminencias caucheras como Antonio Vaca Diez, Augusto Roca o Timoteo Mariaca, aunque de forma todavía más protagónica, la

⁶⁹ Suárez 2018 [1928], p. 280; cf. p. 435.

⁷⁰ García Jordán 2001, pp. 297-385; Guiteras 2018, p. 22.

empresa de Suárez desempeña un papel estratégico en la defensa de la soberanía nacional al compensar la inexistencia de personal, equipamiento, abastecimiento, comunicaciones y hasta infraestructura. En la frontera amazónica, la simbiosis entre la industria gomera y el Estado boliviano constituye un dato flagrante: si para Suárez la protección de la soberanía nacional supone al fin y al cabo la seguridad de su imperio económico, no es menos evidente que la capacidad de resistencia boliviana depende críticamente de la estructura logística de la firma gomera. Los caucheros son perfectamente conscientes de que los militares garantizan la seguridad de las barracas fronterizas, tal como queda claro en las instrucciones que recibe Ernst Leutenegger cuando remonta el Madre de Dios capitaneando la *Campa*: “Va a descargar algunas cosas para la guarnición en la frontera con Perú. Y no se cierre si el comandante de la guarnición le pide algo especial; unos cientos de bolivianos más o menos no son tan importantes. Tenemos que mantener buenas relaciones con los militares en la frontera, pues ellos vigilan nuestros gomaes”.⁷¹ Al mismo tiempo, la dependencia estatal de la logística cauchera es todavía más marcada. La realidad inocultable es que, sin Suárez, el gobierno boliviano habría hecho un papel bélico simplemente ridículo:

A no ser D. Nicolás Suárez, que defendió con su esfuerzo y con su dinero el Acre, el Orthon y el Tahuamanu, amenazados por los filibusteros, hoy esas zonas fertilísimas estarían en manos del vecino [...] ¿Quién hubiera defendido a los acreanos si no hubiese sido D. Nicolás y sus siringueros? ¿Y no es verdad, por ventura, que los trabajos constituidos en el Acre por la casa de D. Nicolás han sido la valla insalvable que la invasión extranjera no venció, y que hasta el lugar donde esos trabajos alcanzaron llegó el límite efectivo de la soberanía nacional?⁷²

En tiempos de paz, las autoridades perciben en el patriarca gomero un agente fundamental para el “esfuerzo civilizador efectivo”, que por otra parte impide “el despueblo total de la zona”.⁷³ Además

71 Leutenegger 2015 [1940], p. 246.

72 Torres López 1930, p. 283; cf. Fifer 1970, p. 134.

73 Torres López 1930, pp. 567-570; Ministerio de Instrucción Pública y Colonización 1896, p. 36 y ss.

de explorador, poblador y custodio, Suárez opera de hecho como financista regional: “Por otra parte, a todas las delegaciones antes que hubiesen tenido lanchas de vapor compradas por el gobierno, Suárez Hermanos les ha dado, por conducto de don Nicolás, las mayores facilidades, con sus vapores y dinero prestados en cientos de miles para pagarlos con los impuestos fiscales aduaneros”.⁷⁴ El caso más dramático seguramente sea el de los funcionarios gubernamentales que, ante la falta de recursos, deben apelar al propio Suárez: así, cuando se envía a Pedro Kramer –secretario de la delegación boliviana en Río de Janeiro– a Belém do Pará y Manaos para cobrar los derechos pendientes de exportación, se ve obligado a solicitar un crédito a Suárez para cumplir su misión, y el delegado nacional Lino Romero recibe igualmente “víveres y recursos” de la sucursal gomera en Pará para su regreso al Acre.⁷⁵ La ironía suprema de esta indistinción entre lo público y lo privado es que los propios delegados gubernamentales que negocian los límites fronterizos en Belém do Pará también apelan al omnipresente Suárez cuando precisan rentar un vapor y las firmas brasileñas no aceptan la garantía del gobierno boliviano. Escribe el cónsul Luis Trucco:

Cuando Bolivia y Brasil establecieron proceder a la demarcación de límites, el gobierno boliviano nombró jefe de la Comisión Demarcadora de límites al señor don Adolfo Ballivián; el Gobierno del Brasil puso inmediatamente a disposición de su Comisión un elegante vapor abundantemente provisto de todo lo necesario para el viaje, mientras que la Comisión Boliviana se hallaba en Pará desproveída de todo: necesitaba fletar un vapor, proveerlo de víveres, de armas y de todo lo necesario para un viaje cuya duración no era fácil prever; la Compañía Amazonas, con la cual el señor Ballivián contrató el precio del flete, no quiso aceptar su firma ni la del Consulado Boliviano, y si la Casa Suárez no hubiese prestado su fianza y hubiese efectuado los fuertes desembolsos que fueron indispensables para abastecer el vapor de todo lo necesario, el señor Ballivián, y muy especialmente el gobierno de Bolivia, hubiesen hecho una bien triste y ridícula figura ante

74 Suárez 2018 [1928], p. 329.

75 Torres López 1930, p. 251.

la nación y el pueblo brasileño; usted salvó en ese caso, con su dinero, la honra de su país.⁷⁶

Si en tiempos de paz es una figura fundamental de la agenda colonizadora, en tiempos de guerra Suárez es igualmente instrumental por dos razones bien concretas. La primera razón es que, con su conocimiento local, el cauchero es una suerte de comandante paralelo en el terreno. Apenas se entera del inicio de las hostilidades, transmite sus dudas al gobierno respecto del estado artesanal de la defensa boliviana:

Esta capital no tiene armamento que pueda ser útil; son rifles viejos y descompuestos que las distintas expediciones han ido dejando por inútiles. Los pocos rifles Remington que hay en regular estado están sin dotación, porque las balas que existen son completamente pasadas y de ninguna utilidad. En tales condiciones estamos en la imposibilidad de podernos siquiera defender en un caso dado, mucho menos de socorrer a los que nos piden auxilios. Algunas armas que se han podido remitir al delegado accidental del Madre de Dios, para atender a la defensa del río Tahuamanu, son rifles Winchester que han sido proporcionados espontáneamente por algunos patriotas vecinos. La defensa y atención que demanda el río Tahuamanu en el Alto Orthon, por la invasión brasileña, es costeadá exclusivamente por los industriales gomeros, y en especial por la Casa Suárez Hnos., que organiza fuerzas con su personal y armas que ha mandado recoger de distintas sucursales. Estas fuerzas organizadas por el momento, sin la disciplina militar y orden que requiere, no creo que puedan resistir mucho tiempo un estado de cosas de suyo harto peligroso.⁷⁷

Ante este descalabro el propio Suárez organiza varios centenares de peones suyos y de otras firmas en la Columna Porvenir, tropa informal que se volverá legendaria al obtener algunas victorias resonantes y resistir durante algún tiempo el avance brasileño.⁷⁸ El

76 Luis Trucco, cit. en Suárez 2018 [1928], p. 104. Al incluir la carta en su compilación de documentos, Suárez agrega: "Podría citar una infinidad de casos más o menos análogos".

77 Suárez 2018 [1928], p. 122.

78 Ritz 2015 [1934], pp. 73-74; Fifer 1970, p. 134; Guiteras 2018, p. 30.

propio cauchero rememora el esfuerzo colectivo por conformar una fuerza a la altura de las circunstancias:

Ardua fue la tarea de los administradores Palacios, Lugones y Simón Moreno para imponer la moral entre sus personales y someterlos a una estricta disciplina. Y me complace afirmar que, gracias a esta inteligente y patriótica actitud y a las medidas previsoras que dicté en el Carmen, los personales de mis barracas del Madre de Dios y sus dependencias fueron los que principalmente contribuyeron al éxito de la campaña en el Alto Acre, enrolándose sin resistencia en las filas de la Columna Porvenir y prestando los servicios auxiliares en la conducción de contingentes de hombres y provisiones de boca y de guerra y en el servicio de vigías en las vecindades del enemigo. Es evidente que, si yo no hubiese adoptado resueltamente este temperamento para mantener el orden y la unidad de acción, los esfuerzos posteriores habrían sido ineficaces.⁷⁹

En cierta forma tanto esfuerzo se ve compensado con la victoria más aclamada de la Columna Porvenir, que es la toma de la barraca Bahía el 11 de octubre de 1902. Encabezando a sus hombres Suárez sitia a una fuerza superior en número, destruye las instalaciones enemigas por medio de flechas incendiarias y provoca el desbande completo de los separatistas:

El tiroteo sostenido por ambas partes duraba ya cerca de dos horas, sin resultado. Esto me hizo pensar en un derroche inútil de balas. Nuestras municiones eran de cantidad muy limitada. Cada soldado había recibido 50 cartuchos y solo quedaban 900 de reserva en el parque. Ante la contingencia de que escasearan las municiones, lo que suponía un desastre, resolví tener una conferencia con los jefes para ver la manera de acordar una ofensiva más eficaz [...] Cuando el primer jefe Simón Moreno vino al campamento antes de reanudar el combate, le ordené arrojar las flechas incendiarias, y él mismo llevó las flechas, que se guardaban en el parque, y más tarde, mandó arrojarlas, sirviéndose de un soldado ixiamero práctico en el manejo de esa arma [...] Pensando en la manera de asegurar el éxito de la acción, se me ocurrió que podrían incendiarse con flechas inflamables

79 Suárez 2018 [1928], p. 119.

las casas donde estaban atrincherados los revolucionarios. Los ensayos que hicimos en Porvenir, antes de emprender la marcha, nos dieron los resultados satisfactorios que esperábamos, pues las flechas disparadas con trapos empapados en kerosene se mantenían ardiendo. A tiempo de emplear nuestro proyectil se mejoró la idea, adhiriendo a los extremos de las flechas manojos de yesca de algodón [...] Al ver la derrota de sus camaradas, se dispersaron los atacantes que venían de Nazaret, sin atreverse a vadear el río. Fue completo el triunfo de nuestras fuerzas: el enemigo dejó 53 muertos, de los que 27 habían caído en las trincheras. Acto seguido un consejo de guerra verbal, celebrado en el mismo campo de acción, resolvió el fusilamiento de los seis prisioneros, y la resolución se ejecutó inmediatamente, con las que llegaron a 59 las bajas del enemigo.⁸⁰

La segunda razón por la cual Suárez detenta un papel estratégico en la campaña es que su firma despliega gran parte de la maquinaria logística que sustenta el esfuerzo bélico. En algunas ocasiones la empresa abastece las instalaciones militares por tierra.⁸¹ Pero, como hemos visto, la mayoría de las veces son las lanchas de vapor las que cumplen la tarea fundamental de transportar, aprovisionar y mantener comunicada a la tropa, y la mayoría de las lanchas pertenecen a Suárez: la *Roca* conduce al plantel de oficiales de la columna Villa Bella, la *Illimani* trasporta provisiones y tropas, la *Esperanza* al

80 Suárez 2018 [1928], pp. 129-131. Un testigo describe los efectos devastadores de las flechas flamígeras: “El cuadro era horrorosamente sublime; hombres bañados en kerosene que se retorcián en los estertores de la muerte; heridos en la imposibilidad de retirarse, sufriendo lenta agonía, que, a cierta distancia de la colosal hoguera, se estaban asando vivos; de las profundidades de las trincheras, cubiertas por los escombros del edificio, salían lastimeros gritos y algunos sacaban los brazos en medio de las llamas” (Román 2018 [1928], pp. 424-425).

81 Por ejemplo: “Ordené que en la mañana del día siguiente, 5 de octubre, marchara a Bahía, a cargo del mayordomo, la recua del establecimiento, con el objeto de transportar víveres y la munición Winchester que había allá en la cantidad de 14.000 tiros. Los arrieros regresaron el día 6 de octubre con la noticia de la ocupación del puerto y de los almacenes de Bahía por los revolucionarios” (Suárez 2018 [1928], p. 125).

batallón Campero y la *Tahuamanu* a la propia columna Porvenir al cesar las hostilidades.⁸²

La posterior compilación del patriarca cauchero cita infatigablemente todos aquellos alegatos o documentos que atestiguan “la filantropía y patriotismo de los Sres. Suárez Hermanos, que espontáneamente se brindaron a conducirlos gratis, en sus lanchas, hasta donde estas pudieran arribar”.⁸³ Por momentos la obra roza ciertamente la (auto)hagiografía, replicando una y otra vez las pruebas de su contribución a la causa nacional. Por otra parte, hay que reconocer en apoyo a la tesis de Suárez que la tendencia gubernamental a confiar en la logística gomera era habitual aun antes del conflicto. En efecto, el dossier del Acre no es excepcional puesto que no sucede otra cosa en los ríos Tambopata o Madre de Dios, donde constantemente surgen disputas jurisdiccionales con caucheros y militares peruanos y la *Roca*, la *Sena* y la *Illimani* prestan un servicio invaluable:

Al poco tiempo que arribé a Riberalta (1902), llegó el Ingeniero Luis Varnoux del alto Madre de Dios, con la alarmante noticia de que fuerzas peruanas habían invadido y tomado posesiones bolivianas, con mengua de nuestra soberanía nacional. La noticia produjo honda sensación en el vecindario de Riberalta, y mi autoridad ordenó la movilización de la Columna Villa Bella, y la puso a órdenes del señor delegado del Madre de Dios, quien marchó en la lancha *Illimani* con rumbo al alto Madre de Dios. Fue entonces que el señor Nicolás Suárez, con la abnegación y patriotismo que le caracteriza, puso a disposición de la Prefectura sus lanchas, víveres y elementos bélicos de que disponía, marchando enseguida en la lancha *Roca*, de su propiedad, en alcance del señor delegado, al lugar de los sucesos, acompañado del ingeniero Varnoux, Oswaldo Vilajoli y otros caballeros más, llevando su personal que sacaba de las barracas que poseía en el

82 Ver, respectivamente, Suárez 2018 [1928], pp. 181, 199, 202, 219. Asimismo, hay referencias ulteriores en las que no falta la prueba del aporte de las otras firmas caucheras: así, por ejemplo, se hace referencia a la *Braillard* transportando correo, órdenes y soldados (Suárez 2018 [1928], pp. 200, 319-325, 342, 392).

83 Suárez 2018 [1928], p. 177.

tránsito, para engrosar la Columna Villa Bella, quienes debían reunirse en la barraca Camacho, para acordar el plan de ataque y avanzar sobre el Tambopata o río Pando, desalojar a los peruanos y hacer respetar la soberanía nacional a cuyo servicio, como ya lo he dicho antes, puso el señor Nicolás Suárez, los vapores de su casa, armas, municiones, víveres y el personal de sus barracas.⁸⁴

El día 10 zarpó la lancha *Illimani*, de la Casa Suárez Hnos., llevando a bordo al señor delegado doctor Pérez, al ingeniero Varnoux, al piquete de Villa Bella con un voluntario que se agregó, y al que estas líneas escribe. Conservo aún grato recuerdo de las frases patrióticas y de halago con que fuimos despedidos entonces por los amigos de Riberalta. Después de un viaje relativamente feliz, llegamos a la barraca Camacho, de la administración del señor Francisco Lugones. Esperamos allá al señor Suárez, quien llegó en la lancha *Roca* el día 1° de septiembre. El día 3 seguimos viaje en la *Roca*, y después de haber pasado con bastante dificultad las cachuelas Camacho y Monte-Verde llegamos a la barraca Chivé el día 9. Con el personal que se recogió de los distintos establecimientos de la Casa Suárez, en el trayecto, y con el que se hizo venir de los centros de Chivé, se formó un piquete de 60 hombres bien armados y municionados, con 7.000 tiros de Winchester, que el señor Suárez nos trajo de Riberalta.⁸⁵

Expedición al Inambary. La que ha sido organizada por la casa Suárez Hermanos, partió a bordo de la *Sena*, el 13 del corriente. La expedición organizada por la Casa Suárez Hnos. ha, por fin, dado los resultados satisfactorios que se esperaban, pues, mediante el concurso feliz de la lancha *Sena*, hemos podido arribar al río Tambopata hasta la latitud 13° 09' 56" y practicar una poligonal dos veces mayor que la efectuada por el señor coronel Pando, descubriendo dos ríos poderosos, ambos afluentes del río Pando y que hemos llamado ríos San Nicolás y San Rómulo [...] De modo general, los trabajos han sido ejecutados hasta encontrar la imposibilidad material de ir más adelante, exponiendo nuestra vida, con el único objetivo de corresponder dignamente al sacrificio pecuniario hecho por la Casa Suárez para llevar a cabo una expedición tan importante para el país. Como la lancha

84 Miguel Mansilla, cit. en Suárez 2018 [1928], p. 341.

85 Donato Moreira, cit. en Suárez 2018 [1928], p. 343.

Sena encalló en el río Tambopata, por una baja repentina de sus aguas, y quedó inmovilizada durante un mes, proseguimos el viaje a bordo de una montería tripulada por diez hombres, y, en nuestras exploraciones, logramos conquistar dieciséis bárbaros, de tribus desconocidas, sin valernos de la fuerza, sino de medios atrayentes, y del mismo modo conseguimos también que se dejen conducir al establecimiento Carmen.⁸⁶

Como era de esperar, semejante grado de intervención no pasa desapercibido. El gobierno de José Manuel Pando reconoce de inmediato a Suárez “su patriótica y decidida actitud en el conflicto” y el Congreso Nacional lo condecora por su “ejemplar amor a su patria”.⁸⁷ Sin embargo, ese amor ejemplar será puesto en duda algunos años más tarde por el militar paceño Federico Román, que lo acusa de actuar en defensa de sus intereses económicos más que por auténtico patriotismo.⁸⁸ A lo largo de 1923, casi como en un folletín, la prensa beniana publica los sucesivos episodios de la polémica bizantina entre Suárez y Román. En una verdadera comedia de enredos el militar, el hijo de Suárez y sus respectivos padrinos intercambian cartas ceremoniosas en las que se acusan, se refutan, se calumnian, se retan a duelo, se citan y se desencuentran.⁸⁹ Lo más probable es que ambos tuvieran parte de razón, y que Suárez haya actuado por patriotismo tanto como en defensa de su propio patrimonio.

De todos modos, lo cierto es que más allá de las comarcas amazónicas la guerra no despierta demasiado interés en la mayoría de la población del país.⁹⁰ No sólo participan pocos bolivianos del conflicto sino que muchos ni siquiera saben qué es exactamente lo que sucede. Pese a que el Tratado de Petrópolis sentencia a Bolivia

86 Luis Varnoux, cit. en Suárez 2018 [1928], pp. 168-170; cf. pp. 174-178.

87 Guiteras 2018, p. 31.

88 Román 2018 [1928].

89 Suárez 2018 [1928], pp. 55-80. El libro de Suárez es justamente una respuesta pública a la disputa al compilar los documentos oficiales, las notas de prensa, las cartas y los testimonios personales que atestiguan su papel en la contienda, así como también el epistolario relativo a la propia polémica (Guiteras 2018, p. 15).

90 Fifer 1972, p. 130; Guiteras 2018, p. 29.

a ceder más de 190.000 kilómetros cuadrados a Brasil, muchos ciudadanos ni siquiera saben que se ha puesto en juego la soberanía nacional: “No existía en todo aquel territorio más autoridad que un corregidor nominal, ni se sintió jamás la acción gubernamental boliviana; a punto tal, que encontramos gente tan perfectamente ignorante de la geografía nacional, que muy seriamente solía decir: ‘Voy a Bolivia’ cuando se dirigía de aquellos ríos a Trinidad; gráfico error, que nadie parece haber pretendido corregir”.⁹¹ Tal como entonces afirma Pilar García Jordán, si hay un dato firme que se desprende de las crónicas bélicas es, justamente, que la política de colonización estatal de la Amazonía es tan sólo un espejismo.⁹²



Fig. 29 - Monumento a los héroes del Acre
(Cobjija, Diego Villar, 2010)

⁹¹ Gutiérrez y Paz 1895, p. 27.

⁹² García Jordán 2001, p. 277; cf. Vallvé 2010; Córdoba 2012, 2015.

La consecuencia directa de este desinterés atávico es que el ejercicio cotidiano de la soberanía fronteriza queda en manos de exploradores, misioneros y caucheros. De hecho, por más que se trate de la mayor presencia en la región amazónica, el emporio gomero de Suárez queda virtualmente intacto tras la guerra. En este punto, otra vez, se disipan los límites entre lo público y lo privado y el relato abarcador de Suárez se acerca a la nostalgia minimalista de Posnansky y nos permite entender, al menos en parte, las encendidas impugnaciones de Román.⁹³ Las narrativas de Suárez y Posnansky ciertamente apuntan a justificar su patriotismo, pero a la vez es indudable que procuran ajustar cuentas con el Estado:

¿Y por qué, dirá el lector, se imponían Suárez Hermanos esta obligación que incumbía al Estado y que estaba prevista en la Orden General de 11 de mayo de 1903? Es que el enrolamiento de los personales de la Casa Suárez Hnos. en la Columna Porvenir obedeció a mandato expreso de sus jefes, y por eso estos determinaron premiar una obediencia y una disciplina que tan eficazmente contribuyó a la defensa de la patria y a la conservación del orden público en el Alto Tahuamanu y en las regiones inmediatas; y porque los premios fijados en la Orden General no compensaban ni con mucho la ilimitada abnegación que pusieron al servicio de la patria los pobres siringueros.⁹⁴

El capitán general debió comprobar la efectividad de los perjuicios reclamados, que ascendieron a poco más de 70.000 libras esterlinas; pero lo cierto es que Suárez Hermanos no ha recibido hasta hoy ninguna suma por concepto de indemnizaciones. Tampoco el Estado ha pagado a la Casa Suárez la cuenta de guerra, por gastos emergentes de la campaña del Acre. La documentación relativa a la cuenta gastos de guerra, que arroja a cargo del Estado un saldo de bolivianos 56.161,81, fue entregada al capitán general.⁹⁵

93 De la misma forma, nos permite comprender algunos de los cuestionamientos similares al accionar bélico de Posnansky por parte de su propio biógrafo (Ponce Sanginés 1994, pp. 12-20).

94 Suárez 2018 [1928], p. 138.

95 Suárez 2018 [1928], p. 141.

En estas circunstancias singulares, no puede sorprendernos que las escenas de esa suerte de *far west* tropical en el que se aguardan ataques que jamás llegan, perecen más soldados por la fiebre que por el fuego enemigo, se compran ametralladoras que jamás se utilizan y se dispara la munición de guerra a los caimanes, aparezcan ligadas de forma indisociable con la exigencia burocrática –mucho más eficiente– de la industria cauchera, que supera largamente el estándar de organización de las correspondientes instituciones civiles y militares. Rebosante de adjetivos y formalidades, el lenguaje florido de los partes de guerra (“Complaciéndome porque esa heroica legión de valientes continúe sosteniendo bien alto nuestra hermosa tricolor, me es grato suscribirme su atento S. S. Nicolás Suárez”)⁹⁶ se contrapone en efecto con la precisa y austera prosa gomera, pues la guerra no disipa en modo alguno el rigor administrativo:

Señor Jefe: Por encargo del señor subdelegado del Madre de Dios, remitimos a usted a bordo de la lancha *Tahuamanu*, según conocimientos que acompañamos, víveres y mercaderías que van indicados en las inclusas facturas: Bolivianos

Nº 4011A, por Bs 5.973,80 más flete 6.462,60

Nº 1331P, por Bs 5.973,90 más flete 7.087,00

Total 13.549,60

que esperamos recibirá usted en buenas condiciones. A vuelta del vapor se servirá usted acusarnos recibo de conformidad, haciendo igual diligencia a la Subdelegación directamente.

Quedamos de usted sus atentos y S. S., p. p. Suárez Hermanos,
Alfredo Ufenast.⁹⁷

En un escenario que desdibuja la frontera entre Brasil y Bolivia tanto como los límites entre lo público y lo privado, las crónicas de esta guerra extraña nos ofrecen una multitud de documentos de ese mismo tenor.⁹⁸ Resulta indudable, entonces, que las hostilidades no

96 Suárez 2018 [1928], p. 136.

97 Suárez 2018 [1928], p. 278. Podrían citarse igualmente los “vales” impuestos por las autoridades estatales, mediante los cuales cobran los caucheros enrolados en el ejército (Suárez 2018 [1928], pp. 137, 242, 281).

98 Suárez 2018 [1928], pp. 280, 435.



Fig. 30 - La 11 de octubre (Diego Villar, Riberalta, 2013)

obturan en ningún momento los negocios ni la maquinaria cauchera –e incluso dependen casi por completo de ella– y que, por lo tanto, no es raro que las lanchas sigan transportando goma aun cuando Suárez insiste en que sus hombres tienen órdenes de priorizar el esfuerzo bélico:

En muchos de esos viajes que realicé con objeto netamente militar y para el efecto de la defensa nacional, la lancha dejó de alzar goma en grandes cantidades, que entonces tenía un precio fabuloso así como el personal de trabajadores paralizó sus actividades industriales, viéndose realmente muy perjudicada la Casa Suárez con estas emergencias. Estas mismas instrucciones recibieron los demás capitanes de lanchas de Suárez: de atender con preferencia las exigencias de la guerra, antes que los propios de la casa.⁹⁹

⁹⁹ Suárez 2018 [1928], p. 320.

*Fue siempre el barco el que trajo
al hombre blanco y, con él, al destino.*

Julius Lips

Epílogo
**El vapor cauchero: imágenes, dilemas
y líneas de sombra**

El boom del caucho amazónico culmina con un barco; con un barco, paradójicamente, llamado “Amazonas”. Liderado por Clements Markham, responsable del trasplante de la semilla de la quina a las plantaciones británicas en Asia, el Foreign Office advierte de inmediato el valor de la goma como producto estratégico y planea por tanto conseguir semillas de *Hevea brasiliensis* en Brasil, donde no hay prohibición formal de exportarlas. En 1875 llega a Manaus el flamante *Amazonas* y el joven botánico Henry Wickham lo contrata a nombre del gobierno británico de la India y deposita en sus bodegas 70.000 semillas. Como reza el adagio, el tiempo es dinero: no sólo hay peligro de que las autoridades brasileñas impidan la exportación, sino que las propias semillas podrían estropearse en el largo cruce transatlántico. Con la ayuda del cónsul británico en Belém do Pará, el joven convence a la inspección portuaria de la urgencia de enviar los “delicados especímenes botánicos” a los Kew Royal Botanic Gardens y finalmente la nave logra zarpar. Pese a la amenaza imprevista de un cañonero brasileño que –como en la fuga de Posnansky– no pasa a mayores, las semillas llegan a salvo a Inglaterra para luego ser trasplantadas a Ceilán. Los expertos sudamericanos no se inquietan: primero afirman que los árboles gomeros no crecerán en Asia; luego, cuando efectivamente florecen casi ochenta millones de plantas, anuncian que no darán goma; y, cuando la dan, vaticinan que el producto será de menor calidad. Cuando es patente que la goma asiática no sólo es de la misma calidad que la amazónica sino incluso más barata, por el bajo costo de la mano de obra, ya es tarde, y la crisis de la goma amazónica es irreparable.¹

1 Resor 1977, pp. 343-344; Córdoba 2017, pp. 32-33.



Fig. 31 - Últimos días activos de la *Francia*
(Hans Joachim Wirtz, Riberalta, 1990)

Más allá de la ironía histórica –pues la anécdota revela que el boom gomero está condenado casi desde su propio origen, durando lo que tardan en crecer las semillas trasplantadas por Wickham–, la maniobra del *Amazonas* termina siendo una suerte de metáfora del dilema extractivista. La amarga lección es que en la cadena trópica de la industria siempre hay un eslabón más alto, y las potencias coloniales depredan las riquezas naturales de la Amazonía tal como los grandes caucheros se apropian de los recursos que generan los pequeños circuitos mestizos e indígenas. Lejos entonces de la exaltación del progreso o del nacionalismo en que suelen incurrir los historiadores –laudatoria, apologética, mítica incluso–, el sentimiento que transmite una lectura desapasionada de las fuentes es, por el contrario, de inquietante ambigüedad. Las luces y sombras del boom de la goma hacen que, cuando intentamos reconstruir la experiencia del barco cauchero, se dibuje poco a poco un escenario

en el que todo parece definirse por tonos grisáceos, por texturas o matices, y en el cual una lógica maniquea, con héroes y villanos, no tiene demasiado sentido.

Al mismo tiempo, la anécdota evoca la estrecha conexión entre la industria gomífera y el barco de vapor. La continuidad entre el remo y el vapor ciertamente es una herramienta importante para entender la industria gomera y, a la vez, la propia colonización del Oriente.² Pero la esperanza en un potencial extractivo virtualmente infinito se materializa tan sólo por momentos en Bolivia, con su inventario insólito de fatalidades, incompetencias, carencias de medios, de conocimiento o de mera sincronización que sentencia cada iniciativa al fracaso: la empresa naviera de Church, la expansión transnacional de Vaca Díez, el imperio aparentemente eterno de Suárez, la canalización de los ríos, la modernización regional, la propia defensa del Acre. En el momento de mayor demanda mundial de la goma amazónica la industria boliviana no está suficientemente preparada para satisfacerla y el motivo principal es la inexistencia de una red confiable de transporte:

El problema de la infraestructura era particularmente grave en Bolivia, donde, aunque la calidad del producto silvestre fuera óptima, pasados veinte años del descubrimiento de Heath, no había habido mejoría sensible en alguna de las vías de navegación o de los ferrocarriles: año tras año la extensión del área dedicada a la explotación cauchera es mejor conocida y mayor. Han ido explorándose vetas próximas, y se ha descubierto que hay allí más árboles productores de goma, y que éstos son todavía más rendidores y fecundos que en casi cualquier otra región, a lo que se añade que el país presenta ventajas con respecto a la salubridad. Pero la naturaleza ha hecho que Bolivia resulte prácticamente inaccesible. Hoy en día no existe comunicación entre el río Beni y el mundo exterior que no demore, al menos, dos o tres meses.³

Desde los proyectos grandiosos de Church hasta la caída final del precio de la goma por la competencia asiática, la historia de la goma

2 Stafford 2017, p. 71; Headrick 2011, pp. VI, 2, 6, 80, 174.

3 The India Rubber World 1902, p. 141.

boliviana parece signada por un sincronismo fatídico. La escena tragicómica de la *Iris* atacando a los rebeldes en soledad mientras las tropas almuerzan y se pierden en la selva se vuelve representativa de una falta de sincronización que surge una y otra vez en las fuentes. Cuando Bolivia logra finalmente disponer de vapores y ferrocarriles modernos ya no sirven para nada, porque el mundo compra la goma en Asia; de la misma forma en que, cuando la *Iris* combate, lo hace desarmada, y cuando regresa al Acre renovada con armamento moderno no logra intervenir porque las tropas nacionales capitulan, tan a destiempo como los refuerzos enviados desde La Paz por el general Pando. Ciertamente la historia de la navegación de los ríos bolivianos nos coloca ante actos memorables en los que no falta la audacia, la inventiva o el coraje: exploraciones de lo desconocido, supervivencias insólitas, superación de los obstáculos naturales. No faltan, tampoco, las luces encandiladoras de la épica fundacional: la exploración científica, la innovación tecnológica, el poderío económico, la fundación de ciudades. Pero si pensamos en la hegemonía regional de Vaca Diez o en el propio imperio de los Suárez, advertimos que los logros son efímeros y conviven con una serie igualmente impresionante de actos insensatos, improvisados o simplemente desafortunados: así, el fracaso de la empresa naviera de Church, la desaparición de Vaca Diez o la pérdida del Acre replican y hacen eco a otros sucesos menores como el retorno tardío de Posnansky a la batalla, las lanchas que encallan, colisionan o naufragan, o las innumerables muertes anónimas por accidentes, enfrentamientos y aun por fiebre que los cronistas reportan a despecho de las mentadas bondades del progreso.

La lectura apologética del auge gomero suena artificiosa por su tonalidad solemne. Las fuentes más bien sugieren que la navegación amazónica está signada por una atmósfera entre romántica y grotesca, pintoresca y por momentos surrealista, colmada de muertes, crueldades o accidentes simultáneos al éxtasis panorámico, los almuerzos opulentos, las fiestas con champagne o las celebraciones a los tiros. Si imaginamos a un Posnansky capitaneando un buque en guerra con apenas veintitrés años o a Vaca Diez ahogándose por ignorar el consejo de los prácticos locales, parece inevitable pensar

al mismo tiempo en la *hýbris* gomera: una osadía que por momentos orilla el desparpajo aventurero y en otros raya la insensatez y hasta la insolencia –quizá la imagen más elocuente, en este punto, sean los pasajeros y las tripulaciones de los vapores disparando a mansalva a todo aquello que se mueva en la orilla. El presupuesto es claro: el río amazónico como recurso libre, inagotable, a completa disposición para que cada uno tome lo que desee sin dudas ni incertidumbres.⁴

Nos topamos, al mismo tiempo, con los límites del fervor nacionalista. En un primer momento podría pensarse el barco de vapor como agente ideal de un Estado que comienza a adueñarse efectivamente de fronteras hasta entonces desiertas e ignoradas. Pero sabemos que los ríos amazónicos (o al menos la conexión estratégica entre ellos, como en Cachuela Esperanza) se privatizan y se concesionan, y que la propia guerra del Acre nos demuestra –y nos demuestra dramáticamente– el grado insólito en que la república depende de mediadores privados a la hora de ejercer la soberanía.⁵ En un escenario desolado que desdibuja las fronteras nacionales tanto como los límites prácticos entre lo público y lo privado, sea de forma más personalizada en el caso de Posnansky o más panorámicamente en el caso de Suárez, lo que ponen en evidencia los relatos –reclamos de compensación económica disfrazados de reivindicación patriótica– son (literalmente) facturas pasadas al Estado por el financiamiento del esfuerzo bélico. Porque si los ríos se privatizan no parece menos cierto que la campaña misma se presenta a su vez como un proceso tercerizado.⁶

Cifrada en la figura del batelón, la navegación a remo es una empresa riesgosa debido a la estacionalidad del río, las cachuelas y los rápidos, además de peligros como las palizadas, los bancos de arena, la fiebre o los ataques indígenas. Previo a la introducción del vapor, este primer escenario se presenta como un paisaje primordialmente

4 Córdoba 2017, pp. 31-35; Córdoba y Villar 2015, pp. 161-178.

5 García Jordán 2001.

6 Tras la guerra, con el ocaso de los pequeños caucheros y el ascenso incontenible de Suárez, parece imponerse poco a poco la taciturna impresión de Mumford (1967, p. 161): la máquina de vapor tiende casi inexorablemente hacia el monopolio y la concentración.

indígena o al menos mestizo. En este sentido, las “máquinas de remar” movimas, mojeñas o canichanas constituyen un protagonista clave de la navegación y la logística regional, al punto de que, en la segunda mitad del siglo XIX, hemos encontrado toda una serie de mecanismos institucionales para reclutarlas, protegerlas o en todo caso preservarlas.⁷

En el discurso modernista del boom gomero, colonización y mecanización se presentan casi como sinónimos.⁸ Sabemos que no son pocos los autores que profesan un determinismo tecnológico según el cual la navegación de vapor es –valga el mal juego de palabras– el motor que impulsa no sólo la industria gomera sino a la vez las economías regionales.⁹ Para Ciro Bayo, recordemos, la diferencia entre el batelón y el vapor es la misma que hay de la aritmética a la geométrica.¹⁰ Ícono prometeico de civilización y progreso, el barco de vapor ofrece la posibilidad inédita de lograr un objetivo que hasta entonces parecía utópico: “La reducción del salvajismo a la vida social”.¹¹ Se lanza, de esta forma, una suerte de cruzada moral por la superación del lastre mestizo e indígena al disolverlo gradualmente en el nuevo paradigma de competencia técnica, eficiencia y profesionalidad que encarnan los navegantes foráneos. En efecto, el boom gomero incrementa la llegada masiva a la selva de la migración cruceña, colla y europea: se diluye el país de remeros que soñaba Gabriel René Moreno y comienzan a surgir por doquier capitanes, ingenieros y mecánicos que relegan a las tripulaciones nativas –devenidas “indios” genéricos– a papeles secundarios: piloto, práctico, timonel, etcétera.

Al mismo tiempo, se constata en las fuentes un notorio fervor tecnofílico. Pero hay que notar que no se trata, en este caso, de un discurso puramente técnico. El discurso de la eficiencia modernista suele encubrir un factor igualmente crucial, que es la seguridad: “El proyecto de expedición –anota el coronel Pando en su diario

7 Guiteras 2011.

8 Becerra Casanovas 1984, p. 44.

9 Ballivián y Pinilla 1912, p. 68.

10 Bayo 1911, pp. 329-330.

11 Becerra Casanovas 1984, p. 44.

de navegación— se había basado sobre dos puntos de apoyo dignos de confianza: la cooperación oficial y los servicios de la lancha de vapor. Faltando el primero, que comprendía los efectos materiales y el enganche del personal, fue necesario confiar en el segundo, que faltó igualmente”.¹² Aun por la negativa, los puntos de apoyo de la apropiación del río amazónico quedan claros: confianza, seguridad, previsibilidad. Porque, pese a la persistencia de los obstáculos naturales, de la fiebre o de los accidentes, es un hecho objetivo que la industria gomera pierde menos carga con el vapor y, sobre todo, menos gente. Recordemos que con los batelones las pérdidas humanas son aterradoras: las bajas abarcan entre un 25% y un 50% de las tripulaciones y Fawcett escribe horrorizado sobre el tributo que paga el caucho boliviano, por el cual “cada tonelada embarcada costaba una vida humana”.¹³ No se trata, sin embargo, de incurrir en un humanismo ingenuo: aducir que los patrones gomeros se vuelcan hacia el vapor por la seguridad de las cargas y las tripulaciones podría parecer un alegato racionalizador o una vindicación a posteriori de la industria, pero en todo caso tiene sentido en términos de una economía racional. Más allá de las eventuales cualidades morales de los empresarios, las fuentes revelan que hay un argumento pragmático a favor del vapor: en la Amazonía boliviana de finales de siglo XIX, tal como había intuido Fawcett, la mano de obra calificada para la navegación es un recurso escaso y, sea por la protección intrínseca que brinda la estructura metálica del barco o bien porque las lanchas se ven obligadas a navegar por los ríos más caudalosos, lo real es que hay menos accidentes con vapores que con los batelones y que asimismo disminuyen y hasta desaparecen de las fuentes los ataques indígenas: no hay, de hecho, registro de ataques salvajes a vapores, e incluso las crónicas bélicas del Acre nos muestran que los eventuales ataques a las lanchas se producen únicamente en el momento en que son vulnerables: cuando tocan tierra para reaprovisionarse de leña.¹⁴

12 Pando 1897, p. 185.

13 Fawcett 1954, p. 145.

14 Ver, por ejemplo, Posnansky 1904, pp. 6-7; Aguirre Acha 1902, pp. 207-208; Fernández 1903, pp. 143-144.



Fig. 32 - *La Francia* hoy
(Diego Villar, Riberalta, 2013)

Sin embargo, sabemos también que la postulación de un determinismo tecnológico se ve relativizada por la calidad singular de la mecánica amazónica. Concebida como técnica en los astilleros, puesta a punto en los talleres, ejecutada como factor de fuerza en el mapa o pensada como ficha del tablero del alto mando, la industria naval funciona de la misma forma en todas partes. Para decirlo de otra forma, lo mecánico se define en teoría de una vez y para siempre en la experticia comprobada de Holtz o de Yarrow, posteriormente en el Astillero Nacional en Riberalta o, en todo caso, en las manos de los competentes mecánicos europeos de las principales firmas caucherías. Pero hemos visto a la vez que hay toda una serie de ajustes, de prótesis, de canibalizaciones y bricolajes locales del vapor que tienen más que ver con la lógica artesanal: una traducción salvaje, cimarrona o mestiza al ambiente selvático, una adaptación casi

biológica, a media agua entre la confiable mecánica alemana y la necesidad ocasional del piloto tacana.¹⁵

Lo que nos enseñan las fuentes, en definitiva, es que el barco de vapor no puede considerarse de forma aislada: “La verdadera tecnicidad es un carácter de la red de objetos y no del objeto mismo”, explica Simondon.¹⁶ El vapor no es un “artefacto en sí” sino un eslabón inserto en una cadena de relaciones dadas en un contexto específico: la red fluvial (la estacionalidad, la escasa profundidad, las cachuelas), la estructura de la industria de la goma (la disponibilidad continua de barracas a lo largo de las orillas, los capitales que se invierten en un lado y no en otro, el predominio del crédito, el escaso control regional debido a la virtual privatización de los ríos), la política regional (la ausencia de los agentes estatales, la distancia geográfica respecto de las sedes de la administración, la relación cotidiana en la frontera con caucheros, militares, aduaneros y comerciantes brasileños), los factores coyunturales (la importación de las lanchas de vapor o la escasez de talleres e instalaciones técnicas) y asimismo actores sociales tan diversos como los operarios extranjeros o los indígenas que una y otra vez se adaptan a las demandas de la industria como baqueanos, remeros o prácticos, o bien aquellos otros que directamente optan por resistirse a ella —o, extremando las cosas, hasta los propios mosquitos que transmiten la malaria que diezma a las tripulaciones. El río, la selva, el astillero, la barraca, la leña, los conocimientos técnicos y aun la propia lancha son realidades complementarias que no pueden disociarse ni nos permiten aprehender el sistema de la navegación amazónica a partir de un único término, como tampoco pueden descartarse sin más las representaciones, percepciones y vivencias asociadas por los protagonistas con cada uno de ellos si es que no queremos que se nos escurra la significación integral de la experiencia del barco.

15 Richard, Moraga y Saavedra 2016, p. 91.

16 Simondon 2017, p. 88.



Fig. 33 - La *Francia*
(Riberalta, Diego Villar, 2013)

Porque, en rigor, es tan cierto que el barco de vapor es condicionado por el ambiente como que a la vez éste opera sobre la naturaleza produciendo un espacio particular; hasta podríamos decir, incluso, que hay indicios de que el período gomero modela una verdadera geografía del vapor. Por un lado, es evidente que se emplean determinadas embarcaciones y no otras, con determinadas tripulaciones y no otras, transportando determinadas cargas y no otras, para cumplir ciertos recorridos: limitado a diferencia del batelón –al fin y al cabo más nómada– a algunos ríos o afluentes con determinadas condiciones de navegabilidad, el vapor ordena y jerarquiza la hidrografía y la geografía regionales.¹⁷ En términos más a la moda, podríamos decir incluso que el espacio fluvial del batelón es más “liso” y el del vapor más “estriado”.¹⁸ El espacio extractivo sigue el modelo espacial de la cuenca: arroyos y afluentes que desembocan en ríos, que a su vez desembocan en otros cauces más caudalosos en una corriente unidireccional que fluye y drena los recursos de la

¹⁷ Stafford 2017, p. 69.

¹⁸ Deleuze y Guattari 2002, pp. 483-509.

selva hacia el puerto, el punto de fuga, desde el cual se los despacha a través del océano hacia las grandes capitales. El espacio gomero calca las inflexiones de la hidrografía y se coloniza en función de una lógica vertebral, regida por la jerarquización: hay ríos principales, por los que pasa el vapor, mucho más visibles o significativos desde el punto de vista de la industria, de la propia nación y por ende de las fuentes históricas, y hay otros ríos menores, afluentes o cauces secundarios, por donde sólo se puede navegar trabajosamente, como antaño, en batelones y canoas. Algunos autores logran vislumbrar los primeros síntomas de disciplinamiento de la hidrografía amazónica: “¡Es una verdadera lástima que los ríos hayan perdido sus antiguos nombres indios, pues éstos daban una indicación de su naturaleza! El Acre era el Macarinarra o ‘Río de las Flechas’, pues allí se encontraban los bambúes floridos de los que se cortaban las flechas. El Rapirrar, afluente fronterizo del Abuná, era el ‘Río de los Sipos’, enredadera empleada comúnmente en construcciones de casas”.¹⁹

No obstante, las fuentes históricas también permiten entrever que el modelo jerárquico comporta necesariamente una dinámica inversa, puesto que al mismo tiempo podríamos rastrear una hidrografía menor, subalterna, casi clandestina, que sabotea, subvierte o en todo caso parasita al modelo dominante de la cuenca extractiva. Por estos ríos marginales –donde el vapor no navega y cuyo curso elude la prosodia oficial de hitos como el puesto militar, el pueblo, la aduana o la barraca– se intercambian, se contrabandean y se fugan grandes cantidades de goma, negocios e indígenas que escapan de los caucheros, siringueros que huyen de sus deudas, desertores de guerra o comerciantes que eluden impuestos o bien el monopolio asfixiante de las grandes firmas caucheras.²⁰ Mientras la operación de los grandes actores regionales nos revela una indudable tendencia a la centralización, hay en juego también otras fuerzas centrífugas: la dispersión geográfica de los gomales y la distancia para comercializar el producto –a remo o a vapor– hacen que bue-

19 Fawcett 1954, p. 133.

20 Richard 2013, pp. 65-66.

na parte de la goma no llegue a las casas comerciales: además de los accidentes, de los rápidos, de los ataques indígenas y de otros caucheros, se “pierde” goma en pequeños trueques e intercambios a crédito entre los siringueros y casas menores, intermediarios y comerciantes itinerantes que muchas veces navegan en las mismas embarcaciones.²¹

Hay, a la vez, modalidades menos evidentes por medio de las cuales la lancha de vapor opera sobre el paisaje y genera una geografía de características singulares. Sabemos que en los ríos del norte boliviano la superioridad técnica del vapor resulta sólo parcial, pues la soñada revolución geométrica se topa con los límites fácticos que impone el propio escenario: la estacionalidad, los arroyos, las cachuelas, los rápidos, los bancos de arena, el calor, la malaria, la escasez de mano de obra y hasta los eventuales ataques indígenas. No obstante, las lanchas que más tarde o más temprano se propagan por los ríos modelan gradualmente una nueva experiencia del paisaje que altera la sucesión habitual y enlaza de forma inédita las percepciones de tiempo y espacio. Recordemos los términos marcadamente visuales que reportan los viajeros de la época: imágenes, postales, viñetas, cuadros, películas. Alternando la monotonía de las horas, la impenetrable muralla verde de Leutenegger o la exuberancia del paisaje, la fauna o los propios pobladores que describe Ritz, la inflexión panorámica del *travelogue* –romántica o riesgosa pero siempre estetizada– hace que la cubierta del barco ofrezca un punto de vista privilegiado, relativamente seguro y confortable, desde el cual contemplar el salvajismo de la naturaleza y el exotismo de los otros.²² Podríamos decir, entonces, que el relato fluvial “produce” la selva al encuadrarla en una oposición entre el orden culturalmente regulado de la cubierta y la naturaleza agreste del paisaje externo o la alteridad étnica.²³ Pero no sólo eso. Más allá de esta oposición –al fin y al cabo bastante previsible–, la cadencia narrativa fluye como una secuencia monótona que se encuentra ritmada por una

21 Barham y Coomes 1994, pp. 43-46, 57.

22 Fawcett 1954, p. 69; Ritz [1934] 2015, pp. 55-56; Leutenegger 2015 [1940], pp. 185, 195, 200; cf. Stafford 2017, pp. 72, 79.

23 Hasty y Peters 2012, pp. 667-668.

“puntuación” de hitos o escenas estimulantes (accidentes, festejos, encuentros con barcos, carga de animales, partidas de caza) mientras que, al mismo tiempo, las paradas cotidianas para recargar leña en las barracas –continuas y previsibles– periodizan la experiencia de modo regular y a la vez inscriben la geografía gomera como auténtico sinónimo de la selva. La alteridad, el paisaje y la propia naturaleza se ordenan como una trama lineal bien tangible, percibida a través de la peculiar lente de la lógica cauchera.²⁴

Inserta en esa percepción particular del paisaje, obviamente, está la imagen del propio vapor. Más allá de su utilidad primaria, de la cual podría dar perfecta cuenta una mera mecanología, se trata de atisbar los sentidos ulteriores asociados con el objeto: la belleza, el prestigio, el estatus, la majestad, la nostalgia; o bien, en palabras de Simondon, su carácter de “tecnofanía”.²⁵ Podemos comprender, entonces, la indignación de Marius del Castillo cuando descubre el cilindro herrumbroso del *Explorador* –vapor pionero del río boliviano– abandonado a la intemperie en la barraca Chicolatal: se trata, señala, de una “reliquia histórica” que debería conservarse como un auténtico tesoro.²⁶ No es fácil captar exactamente lo que significa la escena, como es complicado atisbar el sentido que atribuyen a los vapores los actuales pobladores benianos: por un lado es evidente que provocan orgullo, pero a la vez no es menos cierto que –si algunos se conservan al menos en parte, como el *Rodolfo Arauz* en la Loma Suárez, la *Tahuamanu* en Riberalta o la *Mojos* en Guayaramerín–, muchas de las viejas naves quedan hundidas o abandonadas a la vera de los ríos. Al mismo tiempo, parece seguro que la memoria del barco no constituye una añoranza cristalizada sino que se recorta, adapta o reconstruye de acuerdo con agendas contradictorias: lo que para los descendientes de los pioneros benianos encarna la nostalgia de una prosperidad extravagante con fortunas hechas de la noche a la mañana, caucheros que prendían sus cigarros con dólares y daban de beber champagne a su caballo, para los indígenas bien puede evocar el recuerdo doloroso del despojo violento de su te-

24 Stafford 2017, pp. 76-77.

25 Simondon 2017, pp. 39-49.

26 Del Castillo 1929, p. 168.

ritorio.²⁷ Lo mismo podría predicarse respecto de las percepciones boliviana y brasileña del conflicto del Acre, o bien de la tensión irresuelta entre un pasado glorioso y la decadencia contemporánea. De forma tal vez intuitiva, el fósil mecánico podría denotar asimismo la contingencia o fragilidad del proyecto capitalista.²⁸ Es probable, por último, que a un nivel más abstracto evoque la decadencia de la masa inerte, gradualmente reapropiada por la naturaleza.²⁹



Fig. 34 - Motor de la *Francia* en una calle de Ribalta
(Hans Joachim Wirtz, 2013)

27 Córdoba 2017, pp. 22-23; Gordillo 2011, pp. 142-147, 157.

28 Si bien, de hecho, podría argumentarse que un actor mecánico puede reemplazarse fácilmente por otro sin perturbar la lógica capitalista, con lo cual podría ser entendido, a la vez, como símbolo de la persistencia subyacente del mercado más allá de sus manifestaciones técnicas.

29 Simmel 1958 [1911], pp. 379-380.



Fig. 35 - Placa del motor de la *Francia*
(Hans Joachim Wirtz, Riberalta, 2013)

En todo caso, la densidad semántica de aquello que a primera vista se nos presenta como un viejo artefacto en desuso ciertamente apunta a un conjunto de representaciones más o menos implícitas del vapor como protagonista clave de un período histórico. Este imaginario se procesa en varios registros. Como era de esperar, el barco de vapor es objeto de elucubración literaria en los relatos de Juan Bautista Coímbra (*Siringa: memorias de un colonizador del Beni*), Rodolfo Pinto Parada (*Arreando desde Mojos*) o bien, de forma todavía más explícita, en un cuento como “El maquinista de la *Tahuamanu*”.³⁰ En este último caso la narración asume la fórmula arquetípica de la gesta heroica: a marcha forzada, la *Tahuamanu* transporta tropas (“cincuenta muchachos cambas, hijos de las mejores familias de la localidad, cuya edad promedio era de dieciséis años”) hacia la barraca Puerto Rico, a la espera del inminente ataque rebelde. Para llegar a tiempo el maquinista debe reparar precariamente un agujero en la

³⁰ Ver, respectivamente, Coímbra y Pinto Parada 2016 [1946-1983]; Villanueva Rada 1989.

caldera con barro, greda, madera y pedazos de colchón (“Así me gusta lanchita querida. Seguí, seguí adelante, adelante *Tahuamanu* que ya falta poco. Mi vida no vale nada, yo la doy con gusto, si es necesario, pero tenemos que dejar a estos muchachos junto a la línea de fuego, pues tal vez de ellos dependa la suerte del combate”). Los bolivianos llegan justo a tiempo y consiguen imponerse pero, al terminar el combate, encuentran el cuerpo del maquinista sobre la caldera de la lancha, destrozado por la explosión: al advertir que la nave estallaría, se ha inmolado arrojándose sobre ella para que lleguen los refuerzos (“Cuando los jóvenes se acercaron más, pudieron notar que, en el noble rostro del maquinista, había quedado estampada para siempre una dulce sonrisa. Posiblemente, al momento de morir, el maquinista supo que había logrado su objetivo: que su muerte no sería en vano, que aquellos valientes muchachos a los cuales él había hecho llegar hasta el lugar del combate darían el triunfo a las armas bolivianas”).³¹



Fig. 36 - El *Tahuamanu*, hoy
(Diego Villar, Riberalta, 2017)

31 Villanueva Rada 1989

Hay también, en el folclore del Orthon, rumores de vapores espectrales que reciclan antiguas leyendas de embarcaciones fantasmas.³² En principio todo esto suena extraño: salvajadas exóticas, cuentos de mestizos, cosas de indios. Pero si para la mirada externa los vapores son “objetos” o “artefactos”, hay también mucho más cerca –al menos si se los busca– otros datos que insinúan una cierta subjetivación de las embarcaciones.³³ En un contexto peculiar en el que los destinos de hombre y objeto reverberan uno en otro, la unidad funcional entre ambos hace más comprensible que la máquina aparezca humanizada, personificada, bautizada, ritualizada, dotada de un nombre, o bien que los códigos del honor naval demanden que el capitán perezca con su embarcación. Simondon analiza la indignación de los marinos franceses cuando una compañía naviera desarma un buque para venderlo a un estudio cinematográfico: organizan protestas y colectas para comprar la nave y darle una segunda existencia como museo flotante o navío-escuela; finalmente la realidad se impone, desbautizan el buque y le rinden honores.

32 Por ejemplo: “Contaban los viejos navegantes que en ciertos parajes del río, cuando las noches eran más oscuras y cerradas, avistábase a lo lejos la silueta imprecisa de un batelón. Una luz macilenta parecía estar encendida a bordo. Oíase el chapoteo de los remos en el agua y en veces hasta el jadeo de los remeros. Mas, cuantas veces se pretendió ir a su alcance, el batelón desaparecía como tragado por la corriente. No podía menos de ser así, al decir de los narradores, pues el tal batelón no era de ésta sino de la otra vida” (Sanabria Fernández 2009 [1958], pp. 138-139).

33 Simondon 2017, p. 31; Stafford 2017, p. 73; cf. Hornborg 2015, pp. 48-49. En la vecina Amazonía peruana se reporta la creencia en el waporo, que a su vez se retroalimenta con las imágenes de los vapores gomeros y asimismo con las imágenes de la tecnología occidental recicladas por la lógica chamánica (Gow 2001, pp. 193-215; Déléage 2017, p. 173). Se habla de vapores sumergibles que se parecen a gigantesca anacondas, al Acurón, a la Madre del Agua o hasta a la Supay-lancha de los grupos andinizados: timoneados por bufeos o por los propios yacurunas (un mítico pueblo submarino), estos vapores fantasmales hacen luces, música y bulla con sus motores mágicos, tragan troncos y devoran a las otras embarcaciones, e incluso enferman gravemente a todos aquellos desgraciados que los avistan (Regan 2010, pp. 156-157). Incidentalmente, podemos añadir que los campas afirman que Fitzcarraldo no se ahoga con Vaca Diez en el Adolfo, sino que es abducido por estos mismos yacurunas (Reyna 1941, p. 131).

De forma que seguramente hubiera agradado a Marius del Castillo, la anécdota sugiere que el utilitarismo no agota el sentido de la tecnicidad: “En la Antigua Grecia estaba prohibido cortar un olivo. Quizás un día, en ciertas culturas, esté prohibido destruir un objeto técnico como estuvo prohibido hacer perecer a un esclavo: sería el nacimiento de una nueva categoría jurídica, paralela a la que protege los animales y que está hoy en vías de desarrollo”.³⁴



Fig. 37 - El *Tahuamanu* como artesanía
(Riberalta, Diego Villar, 2017)

En la Bolivia amazónica, la subjetivación del vapor se materializa en registros diversos como la onomástica (porque es significativo que se opte por determinados nombres geográficos, de personajes o eventos y no por otros), la personalización de las embarcaciones (adaptaciones mecánicas, actitudes de cariño, la evocación del pitido musical de la *Iris* o el simbolismo sacro de la sirena de la *Tahuamanu*)³⁵, o los eventuales recursos poéticos o metafóricos dedicados a las lanchas: aquí, una vez más, podemos citar el relato de viaje de

³⁴ Simondon 2017, pp. 57-58.

³⁵ Aguirre Acha 1902, pp. 200, 207; Villanueva Rada 1989.

Marius del Castillo, que antropomorfiza de forma llamativa al *Rodolfo Arauz* llamándolo “delfín” o “gastrónomo tragón” –un delfín que describe “cual enfermo atacado de dispepsia”, que “pasó la noche durmiendo”, que está “rendido de cansancio” y “hambriento” y debe recargar leña para “saciar su voraz apetito”.³⁶

En 1913 Erland Nordenskiöld recorre la Amazonía boliviana en canoa y también en las lanchas humeantes de Guillermo Best. Crítico agudo de la colonización, imagina que el ocaso del auge gomero supondrá el repliegue del blanco y, en definitiva, la posibilidad de renacer para sus amados indígenas. A media agua entre la expresión de deseo y la utopía ingenua, sueña: “Se abandonarán los ríos más alejados que serán progresivamente habitados de nuevo por indios libres. La raza blanca perderá durante algún tiempo parte de lo que ha conquistado con tanta rapidez”.³⁷ Pero la ilusión pronto encuentra su límite: los caucheros, los colonos, los militares, los misioneros, las barracas, las lanchas de vapor, las ciudades, el mercado y la historia no desaparecen; la globalización no será unidireccional, pero ciertamente parece irreversible. No sorprende, entonces, que en este contexto el vapor encuentre nuevos canales de expresión en la memoria colectiva. Por un lado es patrimonializado como símbolo prestigioso de la historia regional. Más aún que la *Iris*, que en definitiva es la única lancha que efectivamente combate en el Acre, la historiografía transformará al *Tahuamanu* en “buque insignia” y más tarde en ícono de la resistencia nacional.³⁸ De hecho se conserva aún hoy como monumento nacional en el Primer Distrito Naval de la ciudad de Riberalta. La placa conmemorativa reza: “*Tahuamanu*. Primera y última embarcación a vapor que navegó los ríos del noroeste boliviano. Ensamblada por la firma The Orton and Cía. en el astillero Florida. Inaugurada el 10 de diciembre de 1899. Cumplió servicios durante las campañas del Manuripi el año 1900, en la guerra del Acre 1900-1904, en la guerra del Chaco 1932-1935. Condecorada con ‘El cóndor de los Andes’ y declarada reliquia histórica y monumento nacional. Riberalta, 23 de marzo de 1989”.

36 Del Castillo 1929, pp. 165-168.

37 Nordenskiöld 2001 [1924], p. 344.

38 Alcón Aliaga 2010, pp. 43-44; Roca 2001, p. 184.

Seguramente el espíritu de Marius del Castillo encuentre sosiego en los honores rendidos. Pero sabemos, también, que la historia del vapor cauchero es una crónica de ambigüedades, dilemas y paradojas. Asalvajados, fetichizados, patrimonializados, los restos de algunas lanchas descansan en el río o se oxidan en terrenos baldíos mientras otras que supieron protagonizar la mítica prosperidad regional son objeto de consumo en el último avatar del vapor amazónico: artesanía para los turistas del Beni.

Agradecimientos

En cierta forma este libro responde a la nostalgia infantil y por tanto al capricho, y entonces quisiera dedicarlo a la *Surprise* de Aubrey y Maturin, al *Rey del Mar* de Salgari y al *Duncan* de Verne, al *Aurora* de Tintín, la *Nellie* de Conrad y la *African Queen* de Forester, al *Grampus* de Poe, al *Pequod* y al *Fidèle* de Melville, al *Stella Polaris* de Waugh, al *Temible* de Gracq, al *Santísima Trinidad* de Pérez Galdós, al *Terror* y al *Erebus* y hasta a los desafortunados acorazados de la noche de Jutlandia. Pero, como le sucedió a Nordenskiöld, la realidad se impone, y por tanto es más apropiado agradecer a todos aquellos que de diversas formas colaboraron directamente con la investigación: Nicolás Richard, Isabelle Combès, Pablo Sendón, Alfredo Grieco y Bavio, Cecilia Martínez, Hans Joachim Wirtz, Alejandro Ibáñez Murillo, Ricardo Serrano, Wolfgang Wiggers, Zulema Lehm, Mónica Urrestarazu y Francisco Nakayama. De una u otra forma también contribuyeron Pilar García Jordán, Anna Guiteras Mombiola, Paula Peña, Marcelo Guzmán, Hugo Salas Maldonado, David Jabin, Rodrigo Montani, Marie Morel, Zelda Franceschi, Alberto Preci, Philippe Erikson, Agustina Morando, Cecilia Gómez, Manuel Cornejo Chaparro, Edgardo Cordeu (†), José Braunstein, Fernando Giobellina (†), Adrián Waldmann, Joel Téllez, Emilia Hecker, Guillermo Rojas, Teté del Hotel Colonial de Riberalta y todo el pueblo chacobo. Es imperioso, a la vez, reconocer en la Argentina el apoyo institucional del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) y la Agencia Nacional de Promoción Científica y Tecnológica (PICT 1825 “Repensando el método comparativo: etnología y etnohistoria de las relaciones entre las tierras altas y bajas sudamericanas”), y en Francia de la Agence nationale de la recherche (proyecto ANR “Mécaniques Sauvages. Le fait mécanique dans les sociétés amérindiennes du Chaco et de l’Atacama”). Por fin, y más importante, agradezco a Maggie (*camano pistia*) por la

compañía en la escritura, a Baita por enseñarme paciencia, a Tohi por ser mi ancla y compartir su conocimiento del inagotable mundo del caucho, y a Huara por darme el nombre del libro.

Bibliografía

Aguirre Acha, José

1902 *De los Andes al Amazonas. Recuerdos de la campaña del Acre*. La Paz: Tipografía Artística Velarde.

Alcón Aliaga, Gonzalo

2010 *La participación estratégica de la Armada Boliviana en el desarrollo integral del país*. La Paz: tesis de grado en Ciencia Política y Gestión Pública, Universidad Mayor de San Andrés.

Alberdi, Juan

1907 "Bosquejo histórico de los exploradores e industriales del noroeste de Bolivia, y de su organización política-económica", *Revista del Centro de Estudios Geográficos y Científicos de Ríberalta* 1 (1), pp. 11-28.

1909 "Bosquejo histórico de los exploradores e industriales del noroeste de Bolivia, y de su organización política-económica (continuación)", *Revista del Centro de Estudios Geográficos y Científicos de Ríberalta* 2 (3), pp. 3-32.

Armstrong, John y David Williams

2011 *The Impact of Technological Change: The Early Steamship in Britain* (Research in Maritime History Series, 47). Newfoundland: International Maritime Economic History Association.

Anim-Addo, Anyaa

2014 "The Great Event of the Fortnight: Steamship Rhythms and Colonial Communication", *Mobilities* 9 (3), pp. 369-383.

Anim-Addo, Anyaa, William Hasty y Kimberley Peters

2014 "The Mobilities of Ships and Shipped Mobilities", *Mobilities* 9 (3), pp. 337-349.

Armentia, Nicolás

1883 *Diario de sus Viajes a las tribus comprendidas entre el Beni y el Madre de Dios y en el arroyo Ivon en los años de 1881 y 1882*. La Paz: Tipografía Religiosa.

1885 *Exploración oficial mandada a efectuar del Madre de Dios en 1884*. La Paz: El Nacional.

1887 *Navegación del Madre de Dios. Viaje del padre Nicolás Armentia* (Biblioteca Boliviana de Geografía e Historia, vols. 1-2). La Paz: Imprenta de La Paz.

- 1890 "Diario del viaje al Madre de Dios hecho por el P. Fray Nicolás Armentia, en los años de 1884 y 1885, en calidad de comisionado para explorar el Madre de Dios y su distancia al río Acre y para fundar algunas misiones entre las tribus araanonas". Manuel Ballivián (comp.), *Exploraciones y noticias hidrográficas de los ríos del Norte de Bolivia*. La Paz: Imprenta El Comercio, pp. 1-138.
- 1976 [1883] *Diario de sus viajes a las tribus comprendidas entre el Beni y el Madre de Dios y en el arroyo de Ivon en los años de 1881 y 1882*. La Paz: Instituto Boliviano de Cultura.
- Arnous de Rivière, Henri
- 1900 "Explorations in the Rubber Districts of Bolivia", *Journal of the American Geographical Society of New York* 32 (5), pp. 432-440.
- Baldivieso, Pastor
- 1896 *Informe que presenta al señor ministro de Colonización el intendente de la Delegación Nacional en el Noroeste, Teniente Coronel Pastor Baldivieso. Bolivia, Riberalta*. La Paz: Taller Tipo-Litográfico.
- Ballivián, Adolfo
- 1909 *Anexos al informe de la Delegación Nacional en el territorio de colonias del N. O. (Bolivia)*. Brasil.
- Ballivián, Manuel y Casto Pinilla
- 1912 *Monografía de la industria de la goma elástica en Bolivia*. La Paz: Dirección General de Estadística y Estudios Geográficos.
- Balzan, Luigi
- 2008 [1885-1893] *A carretón y canoa: la obra del naturalista Luigi Balzan en Bolivia y Paraguay (1885-1893)*. La Paz: IFEA-IRD-Embajada de Italia-Plural.
- Barham, Bradford y Oliver Coomes
- 1994 "Wild Rubber: Industrial Organisation and the Microeconomics of Extraction during the Amazon Rubber Boom (1860-1920)", *Journal of Latin American Studies* 26 (1), pp. 37-72.
- Barthes, Roland
- 2001 *Mitologías*. Río de Janeiro: Bertrand.
- Bayo, Ciro
- 1911 *El peregrino en Indias. En el corazón de la América del Sur*. Madrid: Librería de los Sucesores de Hernando.
- Becerra Casanovas, Rogers
- 1984 *El imperio del caucho (perfil del noroeste boliviano)*. Trinidad: Imprenta Renovación.

Cabrera, Ladislao

1889 *Navegación fluvial de Trinidad a Villa Bella. Diario de viaje por las cachuelas del Mamoré*. Santa Cruz de la Sierra: La Estrella del Oriente.

Centeno, Ricardo y Patricia Fernández O.

1998 *Imágenes del auge de la goma*. La Paz: La Papelera.

Chávez Saucedo, Medardo

2009 [1926] *Eldorado Boliviano*. Santa Cruz de la Sierra: Fundación NOVA.

Chirif, Alberto y Manuel Cornejo Chaparro (eds.)

2009 *Imaginario e imágenes de la época del caucho: los sucesos del Putumayo*. Lima: CAAAP-IWGIA-UPC.

Church, George E.

1874 "Northern Bolivia and its Amazon outlet", *Harper's New Monthly Magazine* 262, pp. 499-513.

Churchill, Winston Spencer

1899 *The River War. An Historical Account of the Reconquest of the Soudan, in two volumes*. Londres: Longmans, Green & Co.

Coímbra, Juan B. y Rodolfo Pinto Parada

2016 [1946-1983] *Siringa: memorias de un colonizador del Beni / Arreando desde Mojos*. La Paz: Plural-Biblioteca del Bicentenario de Bolivia.

Conrad, Joseph

1906 *The Mirror of the Sea*. Londres: Harper & Brothers.

1992 [1899] *El corazón de las tinieblas*. Madrid: Alianza.

2004 [1921] *Notes on the Life and Letters*. Cambridge: Cambridge University Press.

Córdoba, Lorena

2012 "El boom cauchero en la Amazonía boliviana: encuentros y desencuentros con una sociedad indígena (1869-1912)". Diego Villar e Isabelle Combès (eds.), *Las tierras bajas de Bolivia: miradas históricas y antropológicas*, Santa Cruz de la Sierra: El País-Museo de Historia UAGRM, pp. 125-156.

2015 "Barbarie en plural: percepciones del indígena en el auge cauchero", *Journal de la Société des Américanistes* 101 (1-2), pp. 172-201.

2017 "Estudio introductorio: esplendor y caída del auge gomero en Bolivia". María del Pilar Gamarra Téllez, *Amazonía Norte de Bolivia: economía gomera (1870-1940). Bases de un poder regional*. La Casa Suárez. La Paz: Plural-Biblioteca del Bicentenario de Bolivia, pp. 19-44.

Córdoba, Lorena (ed.)

2015 *Dos suizos en la selva. Historias del auge cauchero en el Oriente boliviano*. Santa Cruz de la Sierra: CIHA-SOLIDAR Suiza.

Córdoba, Lorena y Diego Villar

2015 "El revés de la trama: dos asesinatos caucheros". Lorena Córdoba, Federico Bossert y Nicolás Richard (eds.), *Capitalismo en las selvas. Enclaves industriales en el Chaco y Amazonía indígenas (1850-1950)*. San Pedro de Atacama: Ediciones del Desierto, pp. 161-178.

Craig, Neville

1907 *Recollections of an Ill-fated Expedition to the headwaters of the Madeira River in Brazil*. Filadelfia-Londres: J. B. Lippincott Co.

Cronon, William

1995 "The Trouble with Wilderness; or, Getting Back to the Wrong Nature". William Cronon (ed.), *Uncommon Ground: Rethinking the Human Place in Nature*. Nueva York: W. Norton & Co., pp. 69-90.

Del Castillo, Marius

1929 *El corazón de la América meridional (Bolivia)*. Barcelona: Imprenta Comercial.

Déléage, Pierre

2017 *Lettres Mortes: essai d'anthropologie inversée*. París: Fayard.

Deleuze, Gilles y Félix Guattari

2002 *Mil mesetas: capitalismo y esquizofrenia*. Valencia: Pre-Textos.

Durkheim, Émile y Marcel Mauss

1996 "Sobre algunas formas primitivas de clasificación". Émile Durkheim, *Clasificaciones primitivas (y otros ensayos de antropología positiva)*. Barcelona: Ariel, pp. 23-104.

Elboy, Domingo

1912 *Sobre las regiones del Madre de Dios y el Acre*. Lima: Tipografía Carlos Fabbri.

Mas Godayol, José (ed.)

1983 *Enciclopedia de la marina. Historia, tecnología, perfiles*, 10 vols. Barcelona: Delta.

Evans, John William

1903 "Expedition to Caupolican Bolivia, 1901-1902", *The Geographical Journal* 22 (6), pp. 601-642.

Falcão, Emilio

1906 *Album do Rio Acre*. Belém do Pará: Emilio Falcão.

- Fawcett, Percy
1910 "Explorations in Bolivia", *The Geographical Journal* 35 (5), pp. 513-529.
1954 *Exploración Fawcett*. Santiago de Chile: Zig-Zag.
- Fernández, Emilio
1903 *La campaña del Acre 1900-1901*. Buenos Aires: Jacobo Peuser.
- Fifer, J. Valerie
1970 "The Empire Builders: A History of the Bolivian Rubber Boom and the Rise of the House of Suarez", *Journal of Latin American Studies* 2 (2), pp. 113-146.
- Flores, Enrique
2016 "La súpuy-lancha de Fitzcarraldo (Herzog y las mitologías amazónicas)", *Zama* 8, pp. 23-37.
- Foucault, Michel
2010 *El cuerpo utópico: las heterotopías*. Buenos Aires: Nueva Visión.
- Freear, John
1986 "An accountant in the Bolivian Jungle", *The Accounting Historians Journal* 13 (2), pp. 145-150.
- Gadenne, Clotilde
2012 *Le Chemin de la Civilisation : réflexions autour de la perception des Indiens du Brésil par les voyageurs français*. Tesis de doctorado. Nanterre: Université Paris Ouest Nanterre La Défense.
- Gamarra Téllez, María del Pilar
2017 *Amazonía Norte de Bolivia: economía gomera (1870-1940). Bases de un poder regional. La Casa Suárez*. La Paz: Plural-Biblioteca del Bicentenario de Bolivia.
- Gänger, Stefanie
2015 "World Trade in Medicinal Plants from Spanish America, 1717-1815", *Medical History* 59 (1), pp. 44-62.
- García, Susana e Irina Podgorny
2018 "Grandes frustraciones: proyectistas y rutas fluviales en el Oriente boliviano (1870-1880)", *Boletín Americanista* 77 (2), pp. 105-124.
- García Jordán, Pilar
2001 *Cruz y arado, fusiles y discursos: la construcción de los Orientes en el Perú y Bolivia, 1820-1940*. Lima: IFEA-IEP.
- Gerber, Max
1974 "The Steamboat and the Indians of the Upper Missouri", *South Dakota History* 4 (2), pp. 139-160.

Gordillo, Gastón

2011 "Ships Stranded in the Forest", *Current Anthropology* 52 (2), pp. 141-167.

Gow, Peter

2001 *An Amazonian Myth and its History*. Oxford: Oxford University Press.

Groff Greever Janet

1987 *José Ballivián y el Oriente boliviano*. La Paz: Siglo Ltda.

Guise, Anselm

1922 *Six years in Bolivia: the adventures of a mining engineer*. Londres: T. Fisher Unwin Ltd.

Guiteras Mombiola, Anna

2011 "La mano de obra indígena en el comercio fluvial del Beni (Bolivia) en la segunda mitad del siglo XIX", *Bulletin de l'Institut Français d'Études Andines* 40 (3), pp. 511-532.

2018 "Estudio introductorio: Nicolás Suárez, pionero y patriota en los confines de la Amazonía boliviana", en Nicolás Suárez, *Anotaciones y documentos sobre la campaña del Alto Acre 1902-1903*. La Paz: Plural-Biblioteca del Bicentenario de Bolivia, pp. 13-41.

Gutiérrez, Lisímaco y Román Paz

1895 *Informe preliminar de los actos de la Delegación Nacional en el Noroeste de la República*. Sucre: Tipografía Excelsior.

Hasty, William y Kimberley Peters

2012 "The Ship in Geography and the Geographies of Ships", *Geography Compass* 6 (11), pp. 660-676.

Heath, Edwin

1882 "The Exploration of the River Beni", *Journal of the American Geographical Society of New York* 14, pp. 117-165.

1883 "Exploration of the River Beni in 1880-1", *The Royal Geographical Society and Monthly Record of Geography* 5 (6), pp. 327-347.

Headrick, Daniel

1989 *Los instrumentos del imperio: tecnología e imperialismo europeo en el siglo XIX*. Alianza: Madrid.

2011 *El poder y el imperio: la tecnología y el imperialismo, de 1400 a la actualidad*. Barcelona: Crítica.

- Herndon, Lewis y Lardner Gibbon
 1875 "The Rapids of the River Madeira". George E. Church (ed.), *Explorations Made on the Valley of the River Madeira, from 1749 to 1868*. Londres: National Bolivian Navigation Co., pp. 139-166.
- Herzog, Werner
 2008 *Conquista de lo inútil*. Buenos Aires: Entropía.
- Highams, E. E.
 1909 *Across a Continent in a Man-of-War. Being the Log of Commission of HMS Belorus 1906-1909*. Londres: Westminster Press.
- Hobsbawn, Eric
 1998a *La era del imperio, 1789-1848*. Buenos Aires: Crítica.
 1998b *La era del capital, 1848-1875*. Buenos Aires: Crítica.
- Hollweg, Mario Gabriel
 1995 *Alemanes en el oriente boliviano: su aporte al desarrollo de Bolivia*, vol. 1. Santa Cruz de la Sierra: Sirena.
- Hornborg, Alf
 2015 "The Political Economy of Technofetishism: Agency, Amazonian ontologies, and global magic", *Hau: Journal of Ethnographic Theory* 5 (1), pp. 35-57.
- Humphery, Georg
 1901 *The Land of The Amazons*. Londres: Sans & Co.
- Imperiale, Juan Antonio
 2004 "La evolución del acorazado. Parte 1: Los primeros veinte años", *Boletín del Centro Naval* 809, pp. 119-136.
- Kalb, Courtenay de
 1891 "The Great Amazon: Personal Investigations on the River, and in Its Upper Valley", *Journal of the American Geographical Society of New York* 23, pp. 1-46.
- Keller Leuzinger, José y Francisco Keller Leuzinger
 1875 "Exploration of the River Madeira. Report of José and Francisco Keller, made to the Imperial Government of Brazil, and published in the Government 'Relatorio' of 1870". George E. Church (ed.), *Explorations Made on the Valley of the River Madeira, from 1749 to 1868*. Londres: National Bolivian Navigation Co., pp. 3-71.
- Knox, Thomas
 1886 *The Boy Travellers in South America. Adventures of Two Youths in a Journey through Ecuador, Peru, Bolivia, Brazil, Paraguay, Argentine Republic, and Chile; with Descriptions of Patagonia and Tierra del Fuego, and Voyages upon the Amazon and La Plata Rivers*. Nueva York: Harper & Bros.

Kubicek, Robert

1990 "The Design of Shallow-Draft Steamers for the British Empire, 1868-1906", *Technology and Culture* 31 (3), pp. 427-450.

Lehm Ardaya, Zulema

1999 *Milenarismo y movimientos sociales en la Amazonía boliviana. La búsqueda de la Loma Santa y la marcha indígena por el territorio y la dignidad*, Santa Cruz de la Sierra: APCOB-CIDDEBENI-OXFAM.

Lema, Ana María

2016 "Imágenes de la Amazonía boliviana: representaciones de ríos en perspectiva histórica". Ángel Román-López Dollinger, María Castro Mojica y María Zeballos Puccherelli (eds.), *Encuentros con la Amazonía boliviana: reflexionando desde la diversidad de nuestros pueblos*. La Paz: ISEAT, pp. 11-37.

Leutenegger, Ernst

2015 [1940] "Gente en la selva: vivencias de un suizo en Bolivia". Lorena Córdoba (ed.), *Dos suizos en la selva. Historias del auge cauchero en el Oriente boliviano*. Santa Cruz de la Sierra: CIHA-Solidar Suiza, pp. 171-374.

Lips, Julius

1937 *The Savage Hits Back*. Londres: Lovat Dickson, Ltd.

Limpas Saucedo, Manuel

2005 [1942] *Los gobernadores de Mojos*. Trinidad: Prefectura del Departamento del Beni.

Macchetti, fray Jesualdo

1886 *Diario del viaje fluvial del padre fray Jesualdo Macchetti, misionero del Colejio de La Pas, desde San Buenaventura y Réyes hasta el Atlántico en 1869*. La Paz: Imprenta El Siglo Industrial.

Mankell, Henning

2007 *Profundidades*. Buenos Aires: Tusquets.

Marcos, Paul

1943 *Viaje por los valles de la quina*. Buenos Aires: Austral.

2001 [1869] *Viaje a través de América del Sur, del océano Pacífico al océano Atlántico*. Lima: IFEA-PUCP-CAAAP-Banco Central de Reserva del Perú.

Marsh, Erik

2019 "Arthur Posnansky, the Czar of Tiwanaku Archaeology", *Bulletin of the History of Archaeology* 29 (1): 1-17.

Marx, Karl

2009 [1894] *El capital* (Libro III, volumen 6). México: Siglo Veintiuno
Matthews, Edward

1879 *Up to the Amazon and Madeira Rivers, through Bolivia and Peru*.
Londres: Sampson Low, Marston, Searle & Rivington.

Maúrtua, Aníbal

1907 *Arbitraje internacional entre el Perú y el Brasil: prueba de las recla-
maciones peruanas presentadas al tribunal arbitral*. Buenos Aires:
Guillermo Kraft.

Mauss, Marcel

1971 *Obras II (Institución y culto)*. Barcelona: Barral.

McLin, Matthew

2012 *Building Up Steam: Steamship Technology in 19th Century East Asian
Colonial Warfare*. Florida: tesis de maestría, Florida State University.

Mercier, Víctor

1981 [1894] "Diario de una expedición del Madre de Dios al río Acre",
Colección de Folletos Bolivianos de Hoy 3, pp. 3-16.

Ministerio de Instrucción Pública y Colonización

1896 *Diario del viaje de la Delegación Nacional a los territorios del noroeste
de la república y el departamento del Beni por Manuel V. Ballivián*. La
Paz: Imprenta El Comercio.

Monje Roca, Raúl

1977 *El río Mamoré*. La Paz: Instituto Boliviano de Cultura.

Moreno, Gabriel-René

1973 [1888] *Catálogo del Archivo de Mojos y Chiquitos*. La Paz: Juventud.

Morrison, Tony, Ann Brown y Anne Rose (eds.)

1987 *Lizzie, a Victorian Lady's Amazon adventure*. Londres: British
Broadcasting Corporation.

Mumford, Lewis

1967 *Technics and Civilization*. Londres: Routledge & Kegan Paul.

Nordenskiöld, Erland

2001 [1924] *Exploraciones y aventuras en Sudamérica*. La Paz: APCOB /
Plural.

2003 [1922] *Indios y blancos en el nordeste de Bolivia*. La Paz: APCOB /
Plural.

Page, John

1889 "The Gran Chaco and its rivers", *Proceedings of the Royal Geogra-
phical Society and Monthly Record of Geography* 11 (3), pp. 129-152.

- Palacios, José Agustín
1852 *Exploración de los ríos i lagos del departamento de Beni y en especial el Maderá, practicada de orden del Supremo Gobierno de Bolivia*. La Paz: Imprenta Paceaña.
- Pando, José Manuel
1897 *Viaje a la región de la goma elástica (N.O. de Bolivia)*. Cochabamba: Imprenta El Comercio.
- Paredes Pando, Óscar
2013 *Explotación del caucho-shiringa: Brasil-Bolivia-Perú. Economías extractivo-mercantiles en el Alto Acre-Madre de Dios (vol. 2)*. Cuzco: JL Editores.
- Paz, Román
1895 *De Riberalta al Inambari*. La Paz: Imprenta El Comercio.
- Pearson, Henry
1911 *The Rubber Country of the Amazon: a detailed description of the great rubber industry of the Amazon valley, which comprises the brazilian states of Para, Amazonas and Matto Grosso, the territory of the Acre, the Montana of Peru and Bolivia, and the southern portions of Colombia and Venezuela*. Nueva York: The India Rubber World.
- Piedrafita Iglesias, Marcelo
2010 *Os Kaxinawá de Felizardo: correrias, trabalho e civilização no Alto Juruá*. Brasilia: Paralelo 15.
- Pietsch, Tamson
2010 "A British Sea: Making sense of global space in the late nineteenth century", *Journal of Global History* 5 (3), pp. 423-446.
- Pino Venero, Neptalí Nehemías
2018 *La lancha de los Yakuruna: una metáfora para la memoria del período cauchero del medio Napo en Angoteros, Perú*. Quito: tesis de maestría, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales.
- Ponce Sanginés, Carlos
1994 *Arthur Posnansky y su obsesión milenaria: biografía intelectual de un pionero*. La Paz: Cima.
- Portillo, Pedro
1915 *Memoria que presenta al supremo gobierno el coronel D. Pedro Portillo en comisión especial al departamento del Madre de Dios*. Lima: Imprenta Chávez de San Sebastián.
- Posnansky, Arthur
1904 *Campaña del Acre. La lancha 'Iris', aventuras y peregrinaciones*. La Paz: Tipografía El Diario.

- 1932 *Al gobierno de Bolivia y a los hombres probos de mi país*. La Paz: Instituto Tihuanacu de Antropología, Etnología y Prehistoria.
- Pratt, Mary Louise
- 2011 *Ojos imperiales: literatura de viajes y transculturación*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Regan, Jaime
- 2010 *Hacia la tierra sin mal: estudio sobre la religiosidad del pueblo en la Amazonía*. Lima: CETA-CAAAP.
- Resor, Randolph
- 1977 "Rubber in Brazil: Dominance and Collapse, 1876-1945", *The Business History Review* 51 (3), pp. 341-366.
- Reyna, Ernesto
- 1941 *Fitzcarraldo, el rey del caucho*. Lima: Taller Gráfico Barrantes.
- Ribas, Gabriel
- 2009 "La diplomacia de los acorazados", *Todo es Historia* 503, pp. 6-22.
- Ribeiro da Fonseca, Dante
- 2017 "Crato, Santo Antonio e o rio Madeira no contexto da economia da borracha", *Novos Cadernos NAEA* 20 (2), pp. 73-90.
- Richard Nicolás
- 2013 "Aproximación al problema de los caminos, u odografía, en el Chaco y en la Puna contemporáneos". Pablo F. Sendón y Diego Villar (eds.), *Al pie de los Andes: estudios de etnología, arqueología e historia*. Cochabamba: Itinerarios-ILAMIS, pp. 47-70.
- Richard, Nicolás, Jorge Moraga y Adrián Saavedra
- 2016 "El camión en la Puna de Atacama (1930-1980): mecánica, espacio y saberes en torno de un objeto técnico liminal", *Estudios Atacameños* 52, pp. 89-111.
- Ritz, Franz
- 2015 [1934] "Cazadores de caucho en la selva". Lorena Córdoba (ed.), *Dos suizos en la selva. Historias del auge cauchero en el Oriente boliviano*. Santa Cruz de la Sierra: CIHA-SOLIDAR Suiza, pp. 44-168.
- Robinson Wright, María
- 1907 *Bolivia: el camino central de Sur-América. Una tierra de ricos recursos y de variado interés*. Filadelfia: Jorge Barrie e hijos.
- Roca, José Luis
- 2001 *Economía y sociedad en el Oriente boliviano (siglos XVI-XX)*. Santa Cruz de la Sierra: Editorial Oriente.

Román, Federico

2018 [1928] "Acción de la Columna Porvenir en la campaña del Acre, por el coronel Federico Román (mayo de 1922)". Nicolás Suárez, *Anotaciones y documentos sobre la campaña del Alto Acre 1902-1903*. La Paz: Plural-Biblioteca del Bicentenario de Bolivia, pp. 405-414.

Roux, Jean-Claude

2000 *La Bolivie Orientale*. París: L'Harmattan.

Said, Edward

2015 "Introducción", Rudyard Kipling, *Kim*, Barcelona: Penguin, pp. 9-57.

Salinas, Manuel Macedonio

1871 *Navegación de los ríos de Bolivia y afluentes del Madeira y Amazonas*. Cochabamba: Imprenta de Gutiérrez.

Salvatore, Ricardo

2006 "Imperial Mechanics: South America's hemispheric integration in the machine age", *American Quarterly* 58, pp. 663-691.

Sanabria Fernández, Hernando

2009 [1958] *En busca de Eldorado: la colonización del Oriente boliviano*. Santa Cruz de la Sierra: La Hoguera Investigación.

Sanjinés, Fernando de

1895 *Ligeros apuntes de viaje*, La Paz.

Schávelzon, Daniel

1996 "Arthur Posnansky y la arqueología boliviana: una bio-bibliografía", *Beitrage zur Allgemeinen und Vergleichenden Archaeologie* 16, pp. 335-358.

Scheina, Robert L.

2003 *Latin America's wars. The age of the professional soldier, 1900-2001* (vol. 2). Dulles: Potomac Books.

Simmel, Georg

1958 [1911] "The ruin", *The Hudson Review* 11 (3), pp. 379-385.

Simondon, Gilbert

2007 *El modo de existencia de los objetos técnicos*. Buenos Aires: Prometeo.

2017 *Sobre la técnica*. Buenos Aires: Cactus.

Stafford, Jonathan

2017 "A sea view: Perceptions of maritime space and landscape in accounts of nineteenth-century colonial steamship travel", *Journal of Historical Geography* 55, pp. 69-81.

- Suárez, Nicolás
2018 [1928] *Anotaciones y documentos sobre la campaña del Alto Acre 1902-1903*. La Paz: Plural-Biblioteca del Bicentenario de Bolivia.
- Tambs, Lewis A.
1966 "Rubber, Rebels, and Rio Branco: The Contest for the Acre", *The Hispanic American Historical Review* 46 (3), pp. 254-273.
- Tamega Fernandes, Felipe
2010 "Institutions, Geography, and Market Power: The Political Economy of Rubber in the Brazilian Amazon, 1870-1910", *Enterprise & Society* 11 (4), pp. 675-685
- The India Rubber World
1902 "Conditions of Rubber trading in Bolivia", *Boletín* (febrero), p. 141.
- Torres López, Ciro
1930 *Las maravillosas tierras del Acre (en la floresta amazónica de Bolivia)*. La Paz: Talleres del Colegio Don Bosco.
- Vaca Chávez, Fabián
1927 "Reconstitución histórica y geográfica del Beni", *Boletín de la Sociedad Geográfica de La Paz* 58, pp. 32-59.
- Van Valen, Gary
2013 *Indigenous Agency in the Amazon: Mojos in liberal and rubber-boom Bolivia, 1942-1932*. Tucson: The University of Arizona Press.
- Vallvé, Frederic
2010 *The Impact of the Rubber Boom on the Indigenous Peoples of the Bolivian Lowlands (1850-1920)*. Washington: tesis doctoral, Georgetown University.
- Villanueva Rada, Hugo
1989 *Cuentos de Riberalta*. La Paz: Editorial Don Bosco.
- Villar, Diego e Isabelle Combès
2012 "Introducción: una aproximación comparativa a las tierras bajas bolivianas". Diego Villar e Isabelle Combès (eds.), *Las tierras bajas de Bolivia: miradas históricas y antropológicas*. Santa Cruz de la Sierra: El País-Museo de Historia UAGRM, pp. 7-31.
- Villar, Diego, Lorena Córdoba e Isabelle Combès
2009 *La reducción imposible: las expediciones del padre Negrete a los paca guaras (1795-1800)*. Cochabamba: Nómades-ILAMIS (Scripta Autochtona, 3).

Viola Recasens, Andreu

1994 "Tierra de nadie: representaciones del espacio y cultura de frontera en los territorios caucheros bolivianos, 1880-1930", *Revista Andina* 12 (2), pp. 529-545.

Walle, Paul

1914 *Bolivia: its people and its resources, its railways, mines and rubber-forests*. Londres: T. Fisher Unwin.

Watt, Ian (ed.)

2004 *Essays on Conrad*. Cambridge: Cambridge University Press.

Weddell, Hughes

2018 [1851] *Viaje en el sur de Bolivia (1845-1846)*. Introducción, notas y traducción del francés de Isabelle Combès. Santa Cruz de la Sierra: CIHA-El País.

Weinstein, Barbara

1983 *The Amazon Rubber Boom, 1850-1920*. Stanford: Stanford University Press.

Woodroffe, Joseph

1914 *The Upper Reaches of the Amazon*. Londres: Methuen & Co.

Wulf, Andrea

2017 *La invención de la naturaleza: el mundo nuevo de Alexander von Humboldt*. Madrid: Taurus.

Zarzar, Alonso

1998 "De Fitzgerald a Fitzcarraldo, las míticas metamorfosis de un cauchero". Moisés Lemlij y Luis Millones (eds.), *Historia, memoria y ficción*. Lima: Biblioteca Peruana de Psicoanálisis y Seminario Interdisciplinario de Estudios Andinos, pp. 548-565.

Este libro
se terminó de imprimir en
el mes de febrero de 2020 en los
talleres gráficos de Imprenta Imago Mundi
Santa Cruz de la Sierra
Bolivia