



ALMA MATER STUDIORUM
UNIVERSITÀ DI BOLOGNA
DIPARTIMENTO DI STORIA CULTURE CIVILTÀ

Studi antropologici, orientali, storico-religiosi

Collana DiSci

Il Dipartimento di Storia Culture Civiltà, attivo dal mese di ottobre 2012, si è costituito con l'aggregazione dei Dipartimenti di Archeologia, Storia Antica, Paleografia e Medievistica, Discipline Storiche Antropologiche e Geografiche e di parte del Dipartimento di Studi Linguistici e Orientali.

In considerazione delle sue dimensioni e della sua complessità culturale il Dipartimento si è articolato in Sezioni allo scopo di comunicare con maggiore completezza ed efficacia le molte attività di ricerca e di didattica che si svolgono al suo interno. Le Sezioni sono: 1) Archeologia; 2) Geografia; 3) Medievistica; 4) Scienze del Moderno. Storia, Istituzioni, Pensiero politico; 5) Storia antica; 6) Studi antropologici, orientali, storico-religiosi.

Il Dipartimento ha inoltre deciso di procedere ad una riorganizzazione unitaria di tutta la sua editoria scientifica attraverso l'istituzione di una Collana di Dipartimento per opere monografiche e volumi miscelanei, intesa come Collana unitaria nella numerazione e nella linea grafica, ma con la possibilità di una distinzione interna che attraverso il colore consenta di identificare con immediatezza le Sezioni.

Nella nuova Collana del Dipartimento troveranno posto i lavori dei colleghi, ma anche e soprattutto i lavori dei più giovani che si spera possano vedere in questo strumento una concreta occasione di crescita e di maturazione scientifica.

Direttore della Collana

Paolo Capuzzo (Direttore del Dipartimento)

Codirettori

Francesca Cenerini, Antonio Curci, Cristiana Facchini, Carla Giovannini, Giuseppina Muzzarelli, Francesca Sofia (Responsabili di Sezione)

Comitato Scientifico

Archeologia

Mauro Menichetti (Università degli Studi di Salerno)

Timothy Harrison (University of Toronto)

Geografia

Michael Buzzelli (University of Western Ontario)

Dino Gavinelli (Università degli Studi di Milano)

Medievistica

Chris Wickham (All Souls College, University of Oxford)

Giuseppe Sergi (Università degli Studi di Torino)

Scienze del Moderno. Storia, Istituzioni, Pensiero politico

Silvio Pons (Università degli Studi di Roma "Tor Vergata")

Paula Findlen (Stanford University)

Storia Antica

Arnaldo Marcone (Università degli Studi Roma Tre)

Denis Rousset (École Pratique des Hautes Études, Paris)

Studi antropologici, orientali, storico-religiosi

Nazenie Garibian ("Matenadaran", Scientific Research Institute of Ancient Manuscripts – Yerevan, Armenia)

Ruba Salih (School of Oriental and African Studies, University of London)

La misión de la máquina

Técnica, extractivismo y conversión en las tierras bajas sudamericanas

editores

Nicolas Richard, Zeldá Alice Franceschi, Lorena Córdoba

Bononia
University Press

La edición del libro fue financiada por el Dipartimento di Storia Cultura Civiltà y el proyecto *Le savoir mécanique dans les sociétés du Chaco et de l'Atacama* / ANR, France.



**Sorbonne
Nouvelle** 
université des cultures

I saggi sono stati sottoposti a blind peer review

Bononia University Press
Via Ugo Foscolo 7, 40123 Bologna
rel. (+39) 051 232 882
fax (+39) 051 221 019

www.buonline.com
info@buonline.com

Quest'opera è pubblicata sotto licenza Creative Commons BY-NC-SA 4.0

ISSN 2421-0099
ISBN 978-88-6923-695-2
ISBN online 978-88-6923-696-9
DOI 10.30682/disciantro7

In copertina: “Spinster and sempstresses” in R.J. Hunt, *The Livingstone of South America*, London: Seeley & Co. limited, 1933, p. 241.

Impaginazione: DoppioClickArt – San Lazzaro (BO)

Prima edizione: febbraio 2021

Índice

Máquinas y misiones en las tierras bajas sudamericanas <i>Nicolas Richard, Zelda Franceschi y Lorena Córdoba</i>	7
Mapa general	15
*	
De la producción material a la producción moral: talleres y artesanos indígenas en las misiones jesuíticas del Paraguay (siglos XVII-XVIII) <i>Mickaël Orantin</i>	17
Misiones guaraníes del barón de Antonina (Brasil, 1840-1860) <i>Pablo Antunha Barbosa</i>	31
Argonautas del río oriental: remeros, mecánicos y capitanes en la Amazonía boliviana (1870-1920) <i>Diego Villar</i>	49
«Haciendo del salvaje elemento de trabajo» en los núcleos escolares selvícolas de la Amazonía boliviana <i>Anna Guiteras Mombiola</i>	75
*	
Un siglo de misiones: trabajo y máquinas en el monte chaqueño con los wichís de la Misión Nueva Pompeya <i>Zelda Alice Franceschi</i>	95
«Como un ciego con lentes»: miradas indígenas sobre evangelización, conocimiento y cultura material en el Gran Chaco <i>Chiara Scardozzi</i>	119

Máquinas y cooperativas en el medio del monte: formas de integración de los wichís del oeste formoseño (1920-actualidad) <i>Alberto Preci</i>	135
La gente del bosque en la era de la máquina: lo residual de una misión <i>Rodrigo Montani</i>	153
*	
Mecánica de un engranaje: los misioneros salesianos y la empresa Carlos Casado SA en el enclave industrial de Puerto Casado, Paraguay <i>Valentina Bonifacio</i>	169
Los nombres de la máquina: semántica de lo mecánico en el guaraní chaqueño <i>María Agustina Morando</i>	185
Del mecanismo a la magia: vida y muerte de un reloj místico <i>André Menard</i>	199
Adiós a las armas: tensiones interétnicas en la frontera del Pilcomayo <i>Lorena Córdoba</i>	215
«Las máquinas vienen y se van»: la mecánica en una comunidad nivaclé del Chaco boreal <i>Nicolas Richard y Consuelo Hernández V.</i>	233
Archivos consultados y bibliografía general	253
Agradecimientos	277
Biografías de los autores	279

ARGONAUTAS DEL RÍO ORIENTAL: REMEROS, MECÁNICOS Y CAPITANES EN LA AMAZONÍA BOLIVIANA (1870-1920)

*Diego Villar**

La mecanización de los ríos

Entre 1870 y 1920, la mayoría de los países amazónicos explotan el caucho o goma elástica (*Hevea brasiliensis*)¹. La demanda internacional dispara el precio del producto y en Bolivia la industria gomífera se propaga a lo largo de los principales ríos del norte: Madeira, Mamoré, Orthon, Beni, Madre de Dios. Un observador como Ciro Bayo habla de «ríos de oro»² y, de la noche a la mañana, se amasan grandes fortunas mientras las historias de lujo y derroche se vuelven moneda corriente: de repente, como por arte de magia, hay champagne, gramófonos, teatros, libras esterlinas, joyas y ropa europea en medio de la selva. Considerada hasta entonces como un desierto verde, inhóspito y marginal, la Amazonía salvaje se conecta por primera vez fluidamente con el mundo, y llegan legiones de trabajadores de las tierras altas del país e incluso de Europa. El boom gomero es mucho más que un fenómeno económico: no sólo inserta al Oriente boliviano en el imaginario republicano y en el mercado internacional sino que, además de la migración y la bonanza financiera, impulsa la fundación de ciudades, la sanción de leyes de concesión de tierras, la exploración e incorporación de territorios periféricos a la órbita estatal y la delimitación de las fronteras republicanas³.

Por primera vez, también, las tierras bajas bolivianas contribuyen decisivamente a la economía nacional y la industria gomera se presenta como la contraparte rentable

* IICS/UCA-CONICET, Argentina. Correo electrónico: diego_villar@uca.edu.ar

¹ WEINSTEIN 1983; BARHAM, COOMES 1994; CÓRDOBA 2019.

² BAYO 1911, p. 8.

³ GARCÍA JORDÁN 2001; VAN VALEN 2013; VALLVÉ 2010; CÓRDOBA 2012, 2015a, 2019.

y exitosa de la minería andina. No sorprende, entonces, que como la colonización gomera se monta sobre la red fluvial se exalte profusamente la figura del remero nativo como motor del desarrollo nacional: Bolivia, nos dice Gabriel René Moreno, es «un país de remadores»⁴. De hecho, más allá de la rápida adopción del barco de vapor por las principales firmas gomeras, a inicios de la década de 1890, la mecanización no desplaza del todo a las embarcaciones de remo. Esto no impide que las fuentes del período confirmen la revolución copernicana que supone la adopción del vapor, así como sus efectos sobre el paisaje y la sociología regionales. El análisis de esta transformación tecnológica impone pues una serie de preguntas: ¿qué relaciones hay entre el río amazónico y las embarcaciones de remo y de vapor? ¿Es posible reconstruir la experiencia cotidiana de la navegación durante el boom del caucho? ¿Cómo se desarrolla la experiencia fluvial de las tripulaciones? Más aún: ¿quiénes son esos navegantes? ¿Podría esbozarse una suerte de sociología histórica de las tripulaciones?

Para responder esos interrogantes es necesaria una relectura lo más atenta posible de las fuentes del período gomero. Con todos los matices que esta labor implica – pensemos en el modernismo como cifra del progreso civilizador, en la clave historiográfica apologética y hasta hagiográfica de los textos fundacionales, en los sesgos paternalistas, sexistas y hasta racistas de los observadores de la época –, se trata de analizar lo más desapasionadamente posible un universo abigarrado de relatos realistas, ficcionales o híbridos del boom del caucho en la Amazonía boliviana (1880-1920). El análisis crítico de este corpus fragmentario y heterogéneo de testimonios más o menos autorizados y competentes, redactados por caucheros, exploradores, funcionarios, misioneros, militares, tripulantes, aventureros y hasta pasajeros, nos permitirá analizar el factor humano de la navegación amazónica en tiempos del extractivismo gomero y, en particular, las formas en las que éste se vio afectado por el proceso de mecanización.

Máquinas de remar

La navegación amazónica a remo involucra largos e imprevisibles trayectos que insumen decenas y hasta centenas de jornadas extenuantes⁵. Abundan además las quejas de los observadores por la fragilidad de las diversas embarcaciones: canoas, gariteas, monterías y batelones⁶. Las ansiedades fluviales no se deben únicamente a la precariedad de las naves: la mayoría de los informes nos revela un paisaje fluvial caprichoso, imprevisible, marcadamente estacional, con exceso de agua en la estación húmeda y escasez en la seca; un ambiente salvaje plagado de troncos flotantes o

⁴ MORENO 1973 [1888], p. 21.

⁵ KELLER, KELLER 1875, p. 19; FAWCETT 1954, p. 142; BAYO 1911, p. 331; RITZ 2015 [1934], p. 70; PEARSON 1911, p. 121.

⁶ CHURCH 1874, p. 500; PALACIOS 1852, p. 7; FAWCETT 1954, p. 77.

sumergidos, de sorprendidos bancos de arena, de corrientes de cieno estancado, de cascadas o rápidos traicioneros, por no hablar de la fiebre y de los infaltables insectos⁷.

Todos los testimonios coinciden en que las jornadas de remo, que insumen de ocho a dieciséis horas diarias, son físicamente agotadoras⁸. Además, las tripulaciones están obligadas a reparar las embarcaciones de modo casi continuo. A la salida de Altamarani, el batelón de Percy Fawcett choca con un obstáculo, 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 el famoso explorador repara con estopa. El cuero de la cabina y el fondo de la nave están podridos, por lo que debe asimismo tapar las vías de agua con un parche que cede a cada rato. Finalmente, desesperado, Fawcett tapa el boquete con su propia ropa y se sienta encima hasta llegar a la siguiente barraca, donde consigue algunas tablas para una nueva reparación tan precaria como efímera⁹.

Entre los peligros geográficos sobresalen las cachuelas (cascadas o rápidos como Riberón, Teotonio, Pao-Grande, San Antonio, Guayaramerín o Tres Hermanos), muchas de las cuales son casi imposibles de atravesar. En el mejor de los casos se las puede vadear dirigiendo las embarcaciones desde la orilla con poleas y sogas, pero la mayoría de las veces hay que aligerar las naves transportando la carga por tierra; o, peor aún, rodear las cascadas llevando a hombro tanto la carga como los propios botes:

Había que transportar las cajas entre los molestos enjambres de moscas, lo que era insufrible, y Richards apenas logró que algún tripulante mal dispuesto 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 era enorme, los negros resbalaban y en los tramos inundados apenas lograban evitar que el bote se les fuera de las manos por la fuerza del agua. Sostenían el bote con el agua hasta el cuello¹⁰.

Tan extenuante resulta vadear las cachuelas, de hecho, que no es raro que las tripulaciones prefieran aventurarse por agua a través de los peligrosos rápidos:

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

⁷ Ver, por ejemplo, ARMENTIA 1885, pp. 12-17; 1887, pp. 154-156; 1976 [1883], pp. 108-109; 1890, p. 32; PANDO 1897, p. 209; RITZ 2015 [1934], p. 147; CABRERA 1889, pp. 4-6.

⁸ HEATH 1882, p. 131; CHURCH 1874; KELLER, KELLER 1875; MATTHEWS 1879; RITZ 2015 [1934], pp. 64-67.

⁹ FAWCETT 1954, pp. 78-100, 161-162. Ver, también, PALACIOS 1852, pp. 12-19; KELLER, KELLER 1875, p. 10; HEATH 1882, pp. 131-133; MACCHETTI 1886, pp. 15, 18; ARMENTIA 1890, p. 67; BAYO 1911, p. 331.

¹⁰ HERNDON, GIBBON 1875, p. 144. Ver, asimismo, PALACIOS 1852, p. 21; KELLER, KELLER 1875, pp. 10-15; MACCHETTI 1886, pp. 9-21; BALZAN 2008 [1885-1893], pp. 216-217; MATTHEWS 1879, pp. 43, 64, 75, 119; KNOX 1886, pp. 298-306; PANDO 1897, p. 175; EVANS 1903, pp. 637-638; BAYO 1911, pp. 243-247; CRAIG 1907, p. 317.

remolino, y tragarlo con carga y tripulación. Grande fue el pánico que se apoderó de nuestros tripulantes: soltando todos maquinalmente sus remos, y dejándonos llevar insensiblemente al mismo precipicio. Pero a 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*, también de Salvatierra, se fugaron al monte, por no verse obligados a entrar a socorrer a sus compañeros. Éstos, entre tanto, se habían agarrado del batelón volcado, 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 veces fueron rechazados por ellas dando vueltas. Sus gritos eran ahogados por el ruido de las olas, pero veíamos los gestos con que nos pedían socorro¹¹.

En estas condiciones no extraña que un viajero experimentado como el misionero Nicolás Armentia reporte un río Madeira «donde cada paso es un peligro y sus riberas, un vasto cementerio»¹². De hecho, las fuentes reportan una asombrosa cantidad de incidentes: en su viaje desde San Buenaventura a Manaos, otro franciscano, Jesualdo Macchetti, presencia no uno sino varios naufragios; el batelón de Luigi Balzan choca con un tronco y vuelca perdiendo toda la carga; y los miembros de la expedición Fawcett naufragan cinco veces¹³.

Los obstáculos no sólo son de orden geográfico. Son recurrentes, también, las noticias de ataques de los llamados «salvajes» o «bárbaros». Cuando sus tripulantes capturan a un sirionó, Bayo debe hacer un gran esfuerzo para que no lo ultimen a machetazos, y los excitados remeros de Ladislao Cabrera disparan a otro indígena que atisban en la vegetación. La amenaza podría sonar exagerada pero, una vez más, no se trata de un testimonio aislado: las fuentes nos muestran a los salvajes 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 las descargas de fusilería con que reprime las nutridas «lluvias de flechas»¹⁴. La enorme mayoría de los informes incrimina a los caripunás, de lengua pano¹⁵. Sin embargo, el

¹¹ ARMENTIA 1887, pp. 161-164.

¹² ARMENTIA 1885, p. 2.

¹³ Respectivamente, ver MACCHETI 1886, pp. 16-17, 25-28, 69-70; BALZAN 2008 [1885-1893], p. 185; FAWCETT 1954, pp. 121, 144, 236. Para eventos similares, ver ARMENTIA 1890, pp. 154-159; HEATH 1882, p. 133; BAYO 1911, p. 331; CRAIG 1907, pp. 321-322; CABRERA 1889, pp. 12, 21; PANDO 1897, pp. 194, 201; MATTHEWS 1879, p. 33; PEARSON 1911, p. 119.

¹⁴ Respectivamente, ver BAYO 1911, pp. 202, 339; CABRERA 1889, p. 28; MACCHETI 1886, p. 5; FAWCETT 1954, p. 142; PANDO 1897, p. 179. Para más noticias de ataques nativos, CHURCH 1874, p. 505; MATTHEWS 1879, p. 34.

¹⁵ Ver, por ejemplo, BALLIVIÁN, PINILLA 1912, pp. 75-76; BAYO 1911, p. 339; RITZ 2015 [1934], pp. 37, 70. Para un análisis crítico del imaginario asociado en la época con los caripunás y los demás grupos regionales, ver CÓRDOBA 2015a.

reparo de las fuentes sugiere que la mayoría de las bajas de las tripulaciones se debe a otro factor: la disentería, el beri-beri y la malaria¹⁶. Así, el propio Fawcett reporta que en un solo viaje nueve de sus tripulantes quedan «fuera de combate»¹⁷. La crónica del ingeniero Neville Craig es una colección interminable de trastornos febriles¹⁸. Armentia recuerda que no sólo enferman los expedicionarios sino los propios caucheros y hasta los indígenas que encuentran por el camino, e incluso él mismo pierde varios días delirando por la selva como un lunático¹⁹. Otro buen ejemplo es el viaje de Trinidad a Villa Bella de Ladislao Cabrera, que comienza transportando a Vanegas, un aduanero gravemente enfermo, y luego va sumando víctimas hasta llegar a siete compañeros vomitando con los ojos inyectados en sangre. El propio narrador enferma y, al regresar, se topa con unas canoas gomeras que transportan pacientes graves que a su vez morirán²⁰. En ocasiones la fiebre es paliada con sulfato de quinina; otras veces, directamente, tan sólo con alcohol²¹. No es raro que esos tratamientos improvisados sean inútiles. El ingeniero Edward Matthews refiere dos episodios particularmente desgraciados en el lapso de pocos días:

Uno de los jóvenes bolivianos, un muchacho de catorce o quince años, se había estado quejando de fiebre hoy y ayer, así que le permití dejar el remo y descansar sobre la carga [...] Apenas la canoa tocó el banco lo vi caer hacia atrás y, para mi horror, cuando llegué a él 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 pereció al amanecer [...] 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 aquello que debía transmitir a los ancestros que lo precedieron en el último viaje²².

Sea por la razón que fuere, lo cierto es que las pérdidas humanas son aterradoras: se calcula, de hecho, que entre epidemias, accidentes y episodios de violencia muere entre el 25% y el 50% de los remeros²³. Lacónicos, los exploradores norteamerica-

¹⁶ Además de la fiebre palúdica, los informes fluviales reportan brotes epidémicos de fiebre amarilla, fiebre biliar, disentería, reumatismo, inflamación intestinal y neumonía.

¹⁷ FAWCETT 1954, p. 164.

¹⁸ CRAIG 1907, pp. 323-330, 348, 373-378, 384, 405.

¹⁹ ARMENTIA 1976 [1883], pp. 23-29, 52-62, 72; 1887, pp. 88, 95-98; 1890, pp. 68, 73.

²⁰ CABRERA 1889, pp. 10, 24-27, 29-30. Para más casos, ver HERNDON, GIBBON 1875, p. 164; HEATH 1874, p. 332; MATTHEWS 1879, pp. 62-65; BAYO 1911, p. 331.

²¹ KELLER, KELLER 1875, p. 24; CABRERA 1889, p. 25; HERNDON, GIBBON 1875, p. 158.

²² MATTHEWS 1879, pp. 53-54.

²³ LIMPIAS SAUCEDO 2005 [1942], p. 174; FIFER 1970, p. 71; GUITERAS MOMBOLA 2011, p. 526.

nos Lewis Herndon y Lardner Gibbon observan: «Generalmente mueren temprano»²⁴. Fawcett ofrece mayores precisiones: «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. Ése 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»²⁵. Lo sabe bien porque él mismo pierde cuatro remeros tumupaseños, luego otro por un presunto ataque de pirañas y finalmente a otro, enfermo de beri-beri, que queda paralizado y fallece en Villa Bella²⁶. Algo similar le sucede a Armentia cuando observa en el terreno las devastadoras consecuencias de la malaria en los campamentos desiertos, donde a veces ni siquiera se sepultan los cadáveres²⁷. A la vez, el fraile registra numerosos accidentes de navegación, como cuando naufragan dos batelones y se ahogan los remeros mojeños José María N. y Juan de la Cruz Salvatierra. Resignado, anota: «Fue un verdadero milagro que no se hubiesen perecido todos»²⁸. En otra ocasión, mientras navega junto al cauchero Federico Claussen, su nave encalla cerca de San Buenaventura y al sondear el fondo del río desaparece súbitamente el remero Rafael Paz. Su compañero Zoilo Torres se arroja al agua a salvarlo y Armentia, Claussen y los mozos restantes acuden al rescate: logran recoger a Zoilo cuando está a punto de ahogarse, pero en el preciso momento en que logran ver la mano de Rafael, desaparece para ya no volver. La tragedia dura instantes. En medio de las lágrimas y las recriminaciones por la imprudencia de los mozos, muchos de los cuales no saben nadar, Armentia se resigna: «Nadie tuvo culpa alguna. El mozo se ahogó por imprudente y temerario: todos hicimos lo posible para salvarlo»²⁹. Pocos días más tarde, Claussen lo abandonará en la siguiente barraca llevándose algunos remeros en «compensación» por la pérdida: considera que entre ellos han quedado cuentas pendientes.

Más allá de los peligros que evidentemente comporta, el transporte fluvial es una empresa lucrativa y la prosperidad comienza a ser compartida en algún punto por las tripulaciones³⁰. En 1889, el viaje de Trinidad a Villa Bella cuesta 500 pesos: 80 para la embarcación, 28 para cada tripulante, 32 para el capitán y el resto para provisiones³¹. Bayo observa que los prácticos piden hasta 200 bolivianos por sortear las cachuelas y él mismo debe pagar 50 para viajar de Yotaú a Villa Bella. Lo mismo cobran los tripulantes de los batelones de la Casa Suárez por el viaje de ida y vuelta

²⁴ HERNDON, GIBBON 1875, p. 165.

²⁵ FAWCETT 1954, pp. 142-145.

²⁶ FAWCETT 1954, p. 201.

²⁷ Ver ARMENTIA 1885, pp. 24-30; 1890, pp. 10-11, 22-23, 36-38, 73-78, 86-88, 92-94, 102-123.

²⁸ ARMENTIA 1885, p. 16; 1887, p. 163. Para más reportes de accidentes, ver PALACIOS 1852, p. 20; BAYO 1911, p. 331; RITZ 2015 [1934], p. 114.

²⁹ ARMENTIA 1885, pp. 14, 40; 1890, p. 34.

³⁰ Ver, por ejemplo, CHURCH 1874, p. 502; KNOX 1886, p. 306; BAYO 1911, p. 307; PEARSON 1911, p. 121; FAWCETT 1954, p. 104; CABRERA 1889, p. 31; MORRISON, BROWN, ROSE (eds.) 1987, p. 94.

³¹ CABRERA 1889, p. 31.



1. Cachuela Chicolatal (Emil Bauler, 1908-1911). Fuente: Archivo W. Wiggers.

desde Cachuela Esperanza a San Antonio (quince días para bajar el río y casi dos meses para remontarlo al regresar), y se precisan entre 120 y 130 bolivianos para viajar de Villa Bella a Trinidad por la gran cantidad de cachuelas: de Trinidad en adelante el viaje es más simple, y el precio baja a 80 o 100 bolivianos³². Poco a poco, así, el boom gomero incrementa gradualmente los salarios de las tripulaciones y no es raro que cada remero cobre entre 300 y 400 bolivianos por viaje³³.

Sin embargo, por más que el flete fluvial sea lucrativo, no resulta fácil garantizar la afluencia de brazos. Por medio de arreglos más o menos turbios con las haciendas, las prefecturas, los cabildos y los caciques indígenas, los empresarios administran la mano de obra nativa urdiendo un cúmulo de relaciones que van del patronazgo al trabajo asalariado y del compadrazgo al enganche violento³⁴. Para formar su tripulación, Cabrera apela al corregidor Gregorio Acurusa de Exaltación, cacique que gobierna a su gente «despóticamente» y no duda en usar el látigo «para mujeres, hombres y niños». Pero el dato más escalofriante es que buena parte de los remeros se compone de menores de edad: «Los hijos varones desde la edad de ocho años ya

³² BAYO 1911, pp. 181, 245, 307, 331.

³³ SANABRIA FERNÁNDEZ 2009 [1958], p. 112; VAN VALEN 2013, pp. 84-85. Se calcula, de hecho, que una tripulación de una docena de remeros gana al año entre 12.000 a 15.000 bolivianos (ROCA 2001, p. 247).

³⁴ GUITERAS 2011; VALLVÉ 2010, p. 76.

son tripulantes, las embarcaciones que tiene están servidas por éstos, de los cuales el de más edad tiene doce años»³⁵.

La composición étnica de las tripulaciones es notoriamente heterogénea. La comitiva de los ingenieros Keller se compone de «8 blancos y 70 indios bolivianos de las misiones del Mamoré», mayormente de filiación mojeña y canichana³⁶. 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») ³⁷. Heath lleva consigo un ayudante movima y varios remeros arañas «prestados» por el cauchero Antonio Vaca Díez; Palacios, remeros canichanas de San Pedro y cayubabas de Exaltación; Bayo emplea guarayos, mojeños, trinitarios y cayubabas; Maccheti, canichanas, cayubabas y trinitarios; Church, canichanas y mojeños, y Matthews prodiga elocuentes elogios a sus remeros canichanas y cayubabas³⁸. Más allá del vals de los etnónimos, el suizo Ernst Leutenegger identifica el común denominador de las tripulaciones: «Los indígenas a mi cargo fueron civilizados en gran parte por los jesuitas [...] Los más jóvenes de mis indígenas ya nacieron como ciudadanos bolivianos y no como pupilos de las misiones»³⁹. Agrega su compatriota Franz Ritz: «Los trabajadores de la goma se reclutaban casi exclusivamente entre los indígenas. Sin embargo, éstos no son gente salvaje sino 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»⁴⁰. En efecto, tal como advierten lúcidamente los caucheros suizos, 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.⁴¹. En efecto, las fuentes históricas distinguen con bastante claridad entre aquellos indígenas «civilizados» (cayubabas, canicha-

³⁵ CABRERA 1889, p. 5. Este tipo de acusaciones no es raro: «Nombran 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 tratan de pervertir y al padre de la hija cuya inocencia quieren corromper» (Carmelo María del Rivero, cit. en GUITERAS 2011, p. 519).

³⁶ KELLER, KELLER 1875, p. 6.

³⁷ FAWCETT 1954, p. 98.

³⁸ Respectivamente, ver 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; MATTHEWS 1879, pp. 62, 70, 120.

³⁹ LEUTENEGGER 2015 [1940], p. 314.

⁴⁰ RITZ 2015 [1934], p. 108.

⁴¹ La historia de las misiones católicas en las regiones de Mojos y Apolobamba es conocida, así como también su contribución a la integración de los indígenas en la economía regional (ARMENTIA 1905; BLOCK 1994; GARCÍA JORDÁN 2001; FERRIÉ 2018).

nas, mojeños, movimas), que pasaron por el tamiz misional y son por tanto más adaptables a las demandas del mercado y la nación y, por otra parte, los «salvajes» (araonas, pacaguaras, caripunás), que en esos mismos términos no pueden definirse más que por la negativa: carecen de civismo, de cultura del trabajo y, por tanto, de cualquier habilidad técnica⁴².

No son pocos los observadores que resaltan las virtudes náuticas de los tripulantes. «Parecen máquinas de remar», observa Marius del Castillo sobre sus remeros guayocho, y todavía mejores le parecen los famosos cayubabas de Exaltación, «remeros sin igual» que por sus condiciones físicas y técnicas conforman una «casta especial para las tareas de navegación a remo»⁴³. Church estima el ritmo de su propia tripulación en 55 golpes de remo por minuto y 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»⁴⁴. El propio general Pando –que no suele ser precisamente un abogado de la población autóctona– se maravilla por la habilidad de los navegantes:

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 la navegación consiste en que sólo el piloto y el puntero miden y dominan el peligro, mientras los tripulantes encorvados sobre el costado de la embarcación reman sin ver la dirección impresa a la marcha, ni darse cuenta del riesgo, aunque el agua invada la parte cóncava del botalón⁴⁵.

Las fuentes, no obstante, también contienen algunas caracterizaciones menos positivas, debidas a la peligrosidad de los tripulantes más que a su eventual destreza profesional. Se multiplican así las noticias de asesinatos de capitanes, patrones o comerciantes por parte de los remeros: «No era raro que los botes fueran detenidos

⁴² CÓRDOBA 2015a, p. 195. En efecto, si se resalta la destreza de los tripulantes provenientes de las reducciones es porque al mismo tiempo se los diferencia de los salvajes: «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» (ARMENTIA 1890, p. 121; cf. BALLIVIÁN, PINILLA 1912, p. 71).

⁴³ DEL CASTILLO 1929, pp. 164, 168.

⁴⁴ CHURCH 1874, pp. 503-505.

⁴⁵ Para más elogios de los navegantes nativos, ver HERNDON, GIBBON 1875, pp. 141-144; BALLIVIÁN, PINILLA 1912, p. 71; KNOX 1886, p. 260; CRAIG 1907, p. 316. Ciertamente hay alguna excepción (por ejemplo, CABRERA 1889, pp. 6, 9-10, 24).

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»⁴⁶. Muchos informes de la época reportan esa misma mezcla de recelo y suspicacia:

Por lo que vimos de nuestros hombres, estamos convencidos de que son un grupo duro y salvaje que nos mataría como a perros. Expresaron una satisfacción impúdica cuando ordené a Tito colocar un centinela de guardia toda la noche. Descansamos hasta el amanecer con los revólveres listos. Los asesinos de los caminos peruanos son más desesperados e impiadosos que cualquier español o mestizo; así es el negro africano semicivilizado. De día tenía la precaución de dejarle ver a cada uno de ellos mi revólver. Los vigilábamos de cerca tanto de día como de noche. Por alguna razón que ignorábamos estaban disgustados con Richards, que sólo les había ordenado que llevasen el equipaje en tierra. Como Tito y Pedro hablaban en castellano, tenían la impresión de que ignorábamos lo que decían en su propia lengua. En una ocasión, al salir del Marmoré, luego de que Richards les dijera que no tiraran más agua dentro del bote con los remos, los escuché irritados: “¡No sé todavía si no voy a ponerle una bala a ese tipo por accidente!”. Por eso 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 armas⁴⁷.

Otras veces los remeros se fugan, como en el caso de Silverio Palomeque, Vicente Vargas y Juan Morales, que desertan de la partida de Armentia⁴⁸. Algunas veces, también, se dedican a robar cultivos o ganado:

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 defenderlo⁴⁹.

Al mismo tiempo, la idiosincrasia de las tripulaciones multiétnicas es una amalgama turbia de costumbres criollas, mestizas e indígenas definida por la condición fronteriza de la Amazonía boliviana –así, por ejemplo, la mayoría de los términos técnicos de navegación provienen de préstamos del portugués: «batelón», «correntesa», «encostar», «apalancar», etc.⁵⁰. En esa síntesis abigarrada no faltan las creencias

⁴⁶ FAWCETT 1954, pp. 283, 521.

⁴⁷ HERNDON, GIBBON 1875, p. 146; cf. MATTHEWS 1879, pp. 34-35.

⁴⁸ ARMENTIA 1885, p. 15; 1887, p. 89; 1890, pp. 35-36. Ver, igualmente, FAWCETT 1954, pp. 119, 521; MATTHEWS 1879, p. 39.

⁴⁹ KELLER, KELLER 1875, p. 8.

⁵⁰ BAYO 1911, p. 184; DEL CASTILLO 1929, p. 156. De hecho gran parte del léxico cauchero proviene del portugués: «siringa» de *seringa*, «habilito» del *aviamento*, etc.

extrañas: «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»⁵¹. No es raro entonces que en el río proliferen los malentendidos interculturales: Fawcett se incomoda cuando los remeros toman cómicamente los accidentes y aun las muertes de sus compañeros; o bien cuando advierte que el único «combustible» de las tripulaciones es el alcohol con las consiguientes borracheras y peleas⁵².

No obstante, sería injusto imputar la violencia unilateralmente a los tripulantes nativos. No faltan las noticias de abuso por parte de los patronos o de los propios capitanes. Sabemos que Gregorio Acurusa azota a sus remeros, pero también que Antonio Vaca Diez obliga a los suyos a cruzar los rápidos a punta de pistola, o incluso que un capitán es azotado cuando intenta cruzar los rápidos para evitar el penoso trabajo de descargar, transportar y recargar el equipaje⁵³. El azote es frecuente a la hora de sancionar faltas disciplinarias como la holgazanería, la desobediencia, la desertión o hasta el robo de licor⁵⁴. Pero, a veces, los episodios violentos son accidentales, como cuando un capitán limpia su carabina y se le escapa un tiro que mata en el acto a su 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 –refiere Bayo–, los patronos reparten doble ración de alcohol, velan a la víctima en una pequeña ceremonia e indemnizan a la viuda con 50 bolivianos⁵⁵.

En un escenario marginal y poco controlado, los excesos son moneda corriente. En 1886 el comerciante alemán David Cronenbold contrata remeros mojeños, movimas, cayubabas y canichanas para organizar una flotilla comercial y es denunciado por hacer pasar hambre a sus remeros, amenazarlos a punta de pistola, flagelarlos hasta con 500 azotes e incluso venderlos como esclavos⁵⁶. Algunas fuentes, de hecho, sugieren que los remeros son tratados como si fueran propiedad de los patronos: el cauchero Claussen reclama «sus» mozos a Armentia, otro alemán llamado Hesse considera como propios a los remeros de Fawcett, y Heath no tiene empacho en aclarar que sus remeros «perteneían» al cauchero Antonio Vaca Diez⁵⁷. Sabemos de hecho de patronos que llegan a apostar a sus 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

⁵¹ ARMENTIA 1887, p. 169.

⁵² FAWCETT 1954, pp. 142-144, 163, 201; cf. BAYO 1911, p. 331; MATTHEWS 1879, pp. 46-47; RITZ 2015 [1934], p. 114.

⁵³ Respectivamente, ver CABRERA 1889, p. 5; VAN VALEN 2013, p. 72; MACCHETTI 1886, p. 17.

⁵⁴ LIMPIAS SAUCEDO 2005 [1942], pp. 35-36, 111; VAN VALEN 2013, pp. 72, 89.

⁵⁵ BAYO 1911, p. 190.

⁵⁶ GUITERAS 2011, pp. 523-524.

⁵⁷ Respectivamente, ver ARMENTIA 1887, pp. 40-41; FAWCETT 1954, p. 160; HEATH 1882, p. 128.

fuera que justamente con los batelones, que valían 15 o 20 mil bolivianos, se copaban apuestas incluyendo 12, 14 o 20 tripulantes⁵⁸.

Sin embargo, tal vez debido al escándalo internacional en el Putumayo peruano por los abusos de la Casa Arana hacia sus trabajadores, las compañías caucheras bolivianas con capital en Londres son gradualmente sujetas a escrutinio por parte del Foreign Office –por ejemplo, las grandes firmas caucheras de Vaca Díez o Suárez⁵⁹. Uno de los testigos en las investigaciones es, justamente, el propio Fawcett. Si bien afirma que los excesos no son tan graves como en Perú, ciertamente observa tanto castigos corporales como asimismo la existencia de una suerte de semiesclavitud encubierta tras las formalidades legales. Además, señala que para un observador externo sería imposible trazar un cuadro certero de la situación sin una adecuada protección gubernamental⁶⁰. De esta forma, el célebre militar y explorador parece dar en el clavo al identificar la razón última por la cual la demanda de mano de obra en Bolivia es más benévola: «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»⁶¹. En efecto, la escasez de recursos humanos es un diagnóstico generalizado en las fuentes de fines del siglo XIX⁶². La intuición de Fawcett tal vez sea entonces la mejor pista disponible para entender el relativo humanitarismo de la industria gomera boliviana en comparación con la peruana y, al mismo tiempo, la necesidad imperiosa de integrar a la población indígena en la economía regional. El etnólogo sueco Erland Nordenskiöld también capta 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 se pueda contratar por un corto tiempo, siendo muy difícil comprar esclavos por deudas: éstos resultan muy caros pues al final del viaje uno 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 [...] Por ello es importante emplear la fuerza de trabajo indígena sin someterla a una explo-

⁵⁸ COÍMBRA, PINTO PARADA 2016 [1946-1983], p. 149.

⁵⁹ GARCÍA JORDÁN 2001. Sobre el escándalo del Putumayo, ver CHIRIF, CORNEJO (eds.) 2009.

⁶⁰ FIFER 1970, pp. 137-139.

⁶¹ FAWCETT, cit. en FIFER 1970, p. 139. Para testimonios sobre el tratamiento más benévolo de la mano de obra boliviana, ver RITZ 2015 [1934], pp. 107-108. Para explicaciones que relativizan la coerción cauchera y resaltan la agencia de la mano de obra criolla e indígena, ver WEINSTEIN 1983; VAN VALEN 2013; BARHAM, COOMES 1994.

⁶² Ver, por ejemplo, KNOX 1886, p. 266; ARNOUS DE RIVIÈRE 1900, p. 436; BALLIVIÁN, PINILLA 1912, pp. 66-70.

tación 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 patrones⁶³.

Las fuentes documentan en efecto la demanda creciente de trabajadores a partir de la década de 1860, con lo cual la mano de obra fluvial es concebida como recurso escaso debido a las epidemias, la migración, la desestructuración comunitaria e incluso la competencia de las industrias gomera, agropecuaria o forestal⁶⁴. O sea que, prácticamente al mismo tiempo en que se producen los excesos denunciados por casi todos los cronistas, la situación se altera aunque más no sea porque la razón instrumental se impone por sobre el abuso. La industria de la goma incrementa exponencialmente la necesidad de tripulantes y, en ese contexto, no llama la atención la exaltación discursiva del remero indígena como ícono del desarrollo regional y nacional: el «país de remadores» de Moreno. Por lo tanto, si bien es cierto que la navegación es una labor dura, insalubre y peligrosa, los documentos nos revelan a la vez la gradual adquisición de un cierto margen de maniobra por parte de las tripulaciones que no sólo negocian su contrato sino que en ocasiones hasta sabotean, resisten, huyen, roban e incluso asesinan viajeros, patrones y capitanes. Al mismo tiempo, si gran parte de los salarios se pierde inicialmente 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 pilotos y remeros nativos dejen de navegar compulsivamente para ser eximidos de sus cargas impositivas y luego, incluso, a ser retribuidos mediante el trueque o el cobro de un salario. Mientras las tripulaciones se convierten en un recurso valioso, comienzan asimismo los intentos por regularizar su contratación. Para neutralizar la complicidad entre autoridades y empresarios locales a la hora del enganche, la prefectura beniana redacta el primer reglamento de navegación en 1858 y elimina la navegación del servicio gratuito 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 respectivas de fleteros, comerciantes, pasajeros, capitanes y remeros, así como también las rutas y los sueldos oficiales en función de los diversos trayectos. En las décadas de 1860 y 1870, así, se incrementan las regulaciones regionales y nacionales que buscan promover el desarrollo económico de la Amazonía y proteger los derechos civiles de las tripulaciones⁶⁵.

⁶³ NORDENSKIÖLD 2003 [1922], p. 33.

⁶⁴ KELLER, KELLER 1875, p. 82; MATTHEWS 1879, pp. 123, 131-135.

⁶⁵ LIMPIAS SAUCEDO 2005, pp. 37, 44-45, 66, 147-148; GUITERAS 2011, pp. 516-528; VAN VALEN 2013, pp. 84-88.

La revolución geométrica

En la última década del siglo XIX, la navegación cambia dramáticamente al dispararse una suerte de «carrera naval» entre las firmas caucheras para adquirir lanchas de vapor en astilleros de Francia, Inglaterra o Alemania⁶⁶. En poco tiempo, la nueva tecnología domina casi por completo el paisaje fluvial amazónico: «Pocos son, de hecho, los ríos en los cuales no se escucha el silbato del vapor»⁶⁷. Si repasamos la literatura sobre el boom gomero, o sobre la propia guerra del Acre, todo invita a pensar que el vapor cifra una nueva economía política: símbolo de soberanía nacionalista, ícono de la civilización y el progreso. La ola modernista de fervor tecnófilo presenta a la nueva tecnología como paradigma de eficiencia técnica, y al río amazónico como la mejor vía de transporte: la más veloz, la más sencilla, la más segura. La diferencia entre el remo y el vapor, se entusiasma Ciro Bayo, es la misma que hay «de la progresión aritmética a la geométrica»⁶⁸. No extraña entonces que se emprendan exploraciones para garantizar la navegabilidad de las grandes vías fluviales, ni que surja toda una serie de proyectos –invariablemente fallidos– para montar una red de comunicación moderna con vapores, canales y ferrocarriles que supere las constricciones geográficas, impulse el comercio y conecte al país con el mundo⁶⁹.

Los accidentes en la navegación se atribuyen a errores humanos circunstanciales sin jamás poner en duda la superioridad intrínseca del vapor⁷⁰. Sin mapas actualizados ni cartas fluviales, no hay manera de prever los cursos variables de los ríos –que cuentan con los mismos obstáculos geográficos que antes– ni de conocer con certeza la distancia a recorrer⁷¹. En estas condiciones, la aptitud práctica de las tripulaciones sigue siendo un factor crítico. Una vez más, sin embargo, las fuentes no son unánimes. Algunos autores conceden gran relevancia a la actuación de los capitanes de los vapores, presentándolos ostentosa y casi impudicamente como «capitán de mar y tierra»⁷². Otros encuentran matices:

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 puesto del piloto, que miraba el río por encima del Todopoderoso y tenía el

⁶⁶ ALBERDI 1909; CHÁVEZ SAUCEDO 2009 [1926]; MONJE ROCA 1977; DEL CASTILLO 1929; HOLLWEG 1995, pp. 177-181; ROCA 2001, pp. 181-182; VALLVÉ 2010, p. 223; VAN VALEN 2013, p. 67.

⁶⁷ KALB 1891, p. 22.

⁶⁸ BAYO 1911, pp. 329-330.

⁶⁹ HERNDON, GIBBON 1875; KELLER, KELLER 1875, pp. 58-70; BALLIVIÁN, PINILLA 1912, p. 68; KNOX 1886, p. 314; SALINAS 1871, pp. 5, 15, 30-31; CABRERA 1889, pp. 1-2, 33-36; PALACIOS 1852, pp. 3, 11, 22; CRAIG 1907, pp. 31-33, 50-55; MATTHEWS 1879, pp. 119-120, 172; CHÁVEZ SAUCEDO 2009 [1926], p. 259.

⁷⁰ CABRERA 1889, p. 36.

⁷¹ CRAIG 1907, pp. 124-125.

⁷² MACCHETI 1886, p. 77.

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, pequeño hombre proveniente de una mezcla de razas, de piel morena, hombros anchos y cabeza cuadrada⁷³.

El pasaje es importante porque pone sobre la mesa dos cuestiones: primero, la procedencia étnica de los navegantes; segundo, su capacidad profesional. Si bien la legislación boliviana exige que los capitanes sean ciudadanos nativos o nacionalizados, muchos marinos brasileños aparecen surcando el Mamoré⁷⁴. Pero, por lo general, también es cierto que los estudios historiográficos sobre el Oriente boliviano no insisten demasiado sobre el papel de los brasileños –al fin y al cabo vecinos frecuentes–, sino que ensalzan particularmente la performance de los navegantes locales y europeos⁷⁵. Se trata de una grilla de lectura romántica y selectiva que exalta la epopeya civilizatoria de los argonautas «enamorado del Oriente»⁷⁶. En esta clave los comandantes de las lanchas son migrantes europeos, benianos eminentes o cruceños «procedentes de la élite oriental» que no sólo se encargan de la navegación y de la disciplina a bordo, sino también de rendir cuentas al dueño de la nave por la carga y los pasajeros transportados, la contratación del personal o la compra de combustible y provisiones. Esta literatura apologética encomia la competencia técnica de los capitanes y atribuye a su destreza la «baja tasa de fatalidades y siniestros»⁷⁷. Lejos de ser nominal, una figura como Guillermo Best –conocido como «Guillermo de Mojos» o como «el gitano del Mamoré»– ocupa el podio de la historia beniana a medio camino entre la historia y la leyenda: marino pero a la vez aventurero, comerciante, ganadero, cónsul alemán en Trinidad y cazador de tigres, encarna a la perfección un paradigma caro al folclore local. 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: en esta clave, la navegación fluvial se presenta como mero capítulo ilustrativo de las bondades de la migración alemana, personificada en ingenieros, mecánicos y marinos como el propio Best, los hermanos Heinrich, Otto Gleich, Bruno Boehme,

⁷³ LEUTENEGGER 2015 [1940], p. 183.

⁷⁴ DEL CASTILLO 1929, p. 166.

⁷⁵ MONJE ROCA 1977; HOLLWEG 1995, p. 179; ROCA 2001, p. 185. Véase, por ejemplo, la lista de capitanes que consigna este último: Nataniel Morant, David Cronenbold, Antonio Velasco Ávila, David Banzer Aliaga, Bruno Boheme, Francisco Heinrich, Helmut Abel, Ángel Bravo Monasterio, Carlos Herrera, Savaraín Suárez Dorado, José Méndez Roca, Melquíades B. Ibáñez, Nicolás Suárez Roca, Arnold Tillinger, entre otros.

⁷⁶ ROCA 2001, p. 181; ver CHÁVEZ SAUCEDO 2009 [1926], p. 153; SANABRIA FERNÁNDEZ 2009 [1958]; HOLLWEG 1995.

⁷⁷ ROCA 2001, p. 185.

Jorge Busch, Carlos Mayer, Arturo Maertens, Enrique Kleebatt, Albert Perl, José Feichner o Luis Leithard⁷⁸.

Seguramente el caso más famoso sea el de Arthur Posnansky. Proveniente de una familia acomodada del Imperio Austro-Húngaro, el joven Posnansky se gradúa en la academia militar de Pola como ingeniero naval y con apenas veintitrés años viaja a Sudamérica en busca de aventuras. Explora la frontera boliviano-brasileña con su lancha *Iris* y comienza a ganarse la vida haciendo flete entre Acre y Manaos. Cuando comienza la guerra del Acre entre Bolivia y Brasil (1899-1903) toma partido por la primera y transporta provisiones y pertrechos para las tropas nacionales sitiadas en Puerto Acre. En una atmósfera estafalaria signada por las hambrunas, la malaria, la diplomacia recelosa y la incertidumbre constante de no saber jamás quién es amigo y quién enemigo, el joven es capturado por los rebeldes brasileños en una escaramuza nocturna. Tras una serie de aventuras inverosímiles, logra escapar. A pedido de las autoridades bolivianas lleva su lancha a Alemania, para una renovación total, y regresa cargado de armamento para los bolivianos en un peligroso viaje a través de los ríos brasileños: rebautiza a la nave *Mãe d'agua* y navega bajo bandera brasileña, asumiendo un papel que alterna entre aventurero, mercenario, corsario y contrabandista de armas. Las autoridades de Manaos lo persiguen y abordan la embarcación para requisar la carga mientras el mecánico Holtz –otro alemán– y él mismo preparan los explosivos para volar la nave. Si bien logran escapar de la requisa, no llegan finalmente a reforzar a las tropas nacionales, que capitulan antes de que logren romper el bloqueo brasileño⁷⁹. Las autoridades de Manaos apresan a los tripulantes hasta que un traidor (el cocinero) denuncia la existencia de las armas ocultas en un falso fondo de la bodega: los brasileños las descubren y libran una orden de captura para Posnansky. En una farsa digna de Emilio Salgari o del propio Tintín, el joven logra escapar a Europa en un mercante alemán tras disfrazarse como capitán de la nave y despistar a la patrulla policial que lo aborda:

Pero el peligro no había pasado aún, porque el vapor, antes de tomar rumbo hacia Europa, tenía que tocar en San Luis del Marañón. Dos días después estábamos en la bahía, 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 alivio⁸⁰.

⁷⁸ Ver, por ejemplo, HOLLWEG 1995, pp. 182-185.

⁷⁹ POSNANSKY 1904.

⁸⁰ POSNANSKY 1904, pp. 55-56.

Una vez más, el episodio resalta los negocios personales que tanto en la guerra como en la paz emprenden los capitanes amazónicos –de hecho, el propio Posnansky escribe su libro para reclamar públicamente al gobierno boliviano el dinero que le adeuda por su participación bélica. No es raro, de hecho, que el estatus de capitán esté más ligado a los negocios que a su 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 tendencia a la deshonestidad, las oportunidades son excelentes»⁸¹. Otro viajero observa algo similar:

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. 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 dinero⁸².

Por otra parte, la predilección por los inmigrantes como actores protagónicos de la trama fluvial no es sesgo exclusivo de los historiadores sino algo que, en cierta forma, revela un dato objetivo. En efecto, los capitanes suelen ser nombrados por ser hombres de confianza de los patrones caucheros, cuando no por el solo hecho de ser europeos. Así, muchos extranjeros se encuentran sorpresivamente al mando de las embarcaciones y, a la hora de la navegación, no pueden hacer otra cosa que confiar en la pericia de los pilotos nativos:

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 [...] 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 río⁸³.

En efecto, a la hora de esclarecer la sociología de la tripulación amazónica, una lectura atenta de las fuentes nos revela un escenario policromo y heterogéneo, en el que además de los alemanes e ingleses surgen navegantes cruceños, andinos, sirios

⁸¹ KNOX 1886, p. 317.

⁸² LEUTENEGGER 2015 [1940], p. 190; cf. RITZ 2015 [1934], pp. 62-63.

⁸³ RITZ 2015 [1934], p. 101. Para otro caso similar, ver LEUTENEGGER 2015 [1940], p. 247.

o armenios⁸⁴. Pero, sin duda, lo más llamativo es la forma en que el discurso de la época invisibiliza el papel de otro actor fundamental que Ritz menciona casi al pasar: los navegantes indígenas. En efecto, la experiencia de los pilotos y timoneles autóctonos sigue siendo 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 2.400 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»⁸⁵. En cierta forma, el pasaje de los ríos bolivianos 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 patrones caucheros confían en el «ojo de águila» de los Jacinto Noé, Marcelino Masa, Claudio Nauro, Espíritu Semo, Felipe Nocopuyero, Francisco Apaza o Daniel Guayusca⁸⁶. Tal como su compatriota Ritz, Ernst Leutenegger puede improvisarse como capitán de navío, sí, pero sólo porque lo acompañan los pilotos de confianza:

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 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 problema⁸⁷.

El excéntrico explorador, naturalista y arqueólogo Marius del Castillo transcurre casi dos décadas recorriendo la selva boliviana y su relato de viaje nos regala otro testimonio ejemplar. A diferencia de los caucheros suizos, que asumen sus capitanías con resignación, buen humor y hasta con 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 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 embarca-

⁸⁴ LEUTENEGGER 2015 [1940], p. 355; FAWCETT 1954, p. 104.

⁸⁵ KALB 1891, p. 28.

⁸⁶ FERNÁNDEZ 1903, p. 71; ROCA 2001, pp. 183-183.

⁸⁷ LEUTENEGGER 2015 [1940], p. 246.

ciones 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 fluvial⁸⁸.

Su propia experiencia en la *Manu* le enseña que los capitanes son «cabezas de turco». Cuando su propio comandante encalla la nave en un banco de arena perfectamente visible, explota: «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»⁸⁹. Concluye que el capitán «es la única persona que no entiende de navegación» en la lancha, y que el verdadero líder a bordo es el curtido piloto nativo al que jamás llama por su nombre sino como «Ojos de ofidio», «Ojos de chiróptero» u «Ojos de sumurucucu»:

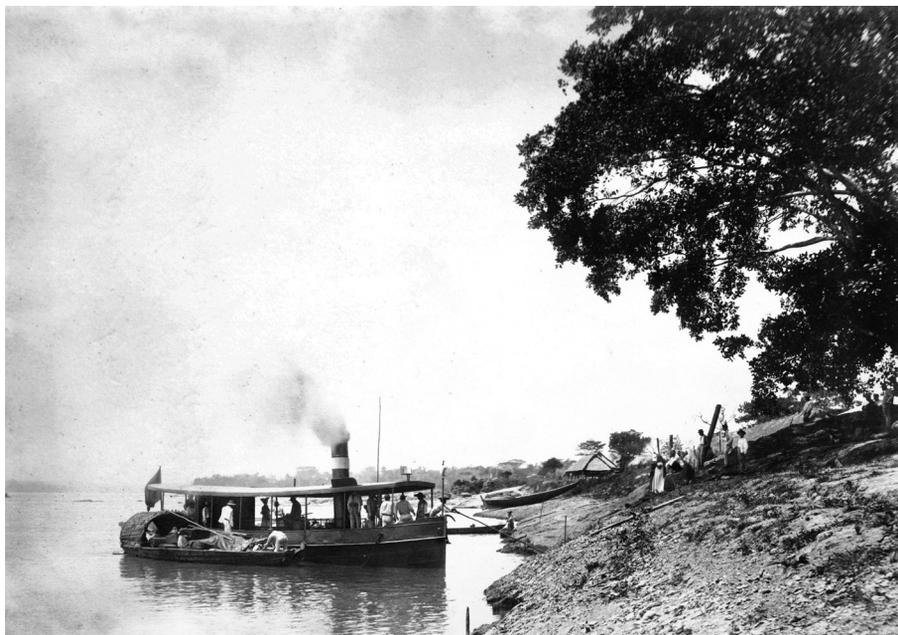
La *Manu* sigue remontando la corriente del movedizo cauce, cual lepidóptero que no tiene fijeza en sus vuelos, y la navegación se hace bastante dificultosa debido a las grandes «palizadas» formadas por troncos milenarios que parecen haber sido colocados por diabólicas manos con el fin de obstruir el 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 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! ¡Despacio! El viejo «piloto» pasa rozando con la mura de la lancha por cerca de los troncos con la seguridad 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 «chiróptero» 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 cigarrillo⁹⁰.

El viejo se dedica exclusivamente a sortear los tramos más exigentes del río y, en los más sencillos, opta por 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 nave quede al

⁸⁸ DEL CASTILLO 1929, p. 157.

⁸⁹ DEL CASTILLO 1929, pp. 166, 296.

⁹⁰ DEL CASTILLO 1929, pp. 300-301.



2. La *Esperanza* (Emil Bauler, 1908-1911). Fuente: Archivo W. Wiggers.

mando del nieto, sobre todo de noche, cuando el reglamento regional prohíbe explícitamente la navegación nocturna, pero el viejo gruñe desde la hamaca que se quede tranquilo. Y, en efecto, mientras los tacanas pilotean la embarcación, el viaje transcurre sin complicaciones –el propio relato de del Castillo, en definitiva, es la mejor prueba de la injusticia de las comillas con que consigna la palabra «piloto». Testimonios como el suyo nos sugieren que en los ríos del norte boliviano no hay una codificación objetiva del arte de navegar, capaz de recorrer de punta a punta la selva amazónica, sino que hay una cierta experiencia práctica de cada tramo del 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 el oficio y una familiaridad más artesanal que técnica.

Además de los capitanes y de los pilotos, otra figura que se vuelve habitual es la del mecánico. Una vez más, Fawcett nos regala una anécdota ilustrativa: «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 reparando la máquina atascada, la hizo funcionar y la lancha alcanzó la ribera. Desde esta oca-

sión se transformó en un héroe»⁹¹. Leutenegger relata una anécdota prácticamente idéntica cuando su *Campa* casi es engullido por un remolino: mientras la aterrada tripulación se arroja al agua y la caldera está a punto de estallar, es sólo la sangre fría del maquinista Aldam la que logra –literalmente– llevar las cosas a buen puerto⁹².

Más todavía que en el caso de los capitanes, las acciones atildadas de estos personajes ponen sobre el tapete el surgimiento de un protagonista clave del nuevo paisaje fluvial. Técnicos como Franz Heinrich, Walter Diederich, Emilio Keller, Luis Holkon o Albert Conrad personifican un nuevo conocimiento esotérico sobre la caldera, el pistón o la hélice: un saber que se vuelve cada vez más imprescindible pero que, a la vez, no es accesible a cualquiera⁹³. Sin embargo, no es menos cierto que en la selva la mecánica debe aprender a mestizarse con la carpintería, la artesanía y el bricolaje. Tal como en la propia navegación, todo hace pensar en un oficio artesanal que opera sobre la base del ingenio o la improvisación más que como técnica abstracta: así, el mecánico inglés Pearson 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»⁹⁴. En un escenario tan alejado de los principales centros urbanos, esta capacidad adaptativa se reconoce e incluso traduce en prestigio, y 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 clase⁹⁵. Lo mismo refiere Fawcett:

Al día siguiente fuimos a Esperanza, cuartel general de los hermanos Suárez, la principal firma cauchera. Aquí encontramos algunos mecánicos británicos muy bien remunerados que cuidaban las lanchas [...] 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 como reparar máquinas de coser o rifles, lo que aumentaba considerablemente sus ingresos⁹⁶.

Provenientes en su mayoría de Inglaterra o de Alemania, muchos mecánicos son contratados por los propios astilleros para ensamblar las lanchas en Bolivia⁹⁷. Otros llegan solamente por un tiempo, asociados con una nave en particular, como Holtz⁹⁸. Algunos mecánicos se instalan en Bolivia y hacen carrera, como el ingeniero Bowles en el Astillero Nacional en Riberalta. Firme creyente en las banderas del orden y el

⁹¹ FAWCETT 1954, p. 145.

⁹² LEUTENEGGER 2015 [1940], pp. 249-251.

⁹³ ROCA 2001, p. 185; HOLLWEG 1995, pp. 184-185.

⁹⁴ FAWCETT 1954, pp. 78-79; cf. RITZ 2015 [1934], p. 75.

⁹⁵ POSNANSKY 1904, p. 27.

⁹⁶ FAWCETT 1954, pp. 145-146.

⁹⁷ HOLLWEG 1995, pp. 165, 176.

⁹⁸ POSNANSKY 1904, p. 27.

progreso, construye deslizadores y lanchas de vapor mientras estudia la historia de la exploración amazónica. Un visitante describe la atmósfera de su astillero en una prosa 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 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 sobremediana, tanto que si no fuese un intelectual, sería mecánico⁹⁹.

También surgen noticias de 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 en las barracas o por alguna razón oscura de la propia biografía, 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 peligroso 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 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 así¹⁰⁰.

Palabras finales: el río racionalizado

La introducción del vapor en el norte boliviano despliega un proceso singular que conviene entender a partir del tipo ideal de la racionalización¹⁰¹. Cifrada en la figura

⁹⁹ TORRES LÓPEZ 1930, pp. 564-565.

¹⁰⁰ WOODROOFFE 1914, p. 206.

¹⁰¹ WEBER 1996 [1922].

del batelón, la navegación de remo constituye una empresa riesgosa por la estacionalidad de la red fluvial, por los obstáculos geográficos, por las epidemias de fiebre y aun por los ataques salvajes. Este ambiente peligroso e inhóspito se presenta como un paisaje fundamentalmente indígena. Sin embargo, sabemos a la vez que cuando hablamos de los remeros amazónicos no hablamos de cualquier nativo sino tan sólo de los considerados «civilizados»; o, en otras palabras, de aquellos provenientes de la órbita de las antiguas misiones franciscanas y jesuitas de Apolobamba y Mojos (cayubabas, mojeños, canichanas, etc.). En este sentido, «misión» y «navegación» se presentan como variables estrechamente conectadas. Las «máquinas de remar» son protagonistas clave del comercio, la industria y la logística regionales, al punto de que en la segunda mitad del siglo XIX encontramos toda una serie de mecanismos institucionales para reclutarlas, protegerlas o en todo caso preservarlas.

Símbolo de civilización y progreso, el barco de vapor que comienza a dominar los ríos amazónicos no sólo cifra la esperanza prometeica de dominar las constricciones medioambientales sino, al mismo tiempo, la posibilidad inédita de lograr algo hasta entonces utópico: «la reducción del salvajismo a la vida social»¹⁰². En efecto, el proceso de mecanización del río supone una serie de transformaciones sociológicas. Por un lado, tal vez de modo previsible, los términos «misión» y «navegación» gradualmente se desligan. Bien porque muchas de las misiones están emplazadas en zonas recónditas de la selva, donde los grandes vapores no llegan, o acaso más probablemente porque la nueva tecnología es patrimonio exclusivo de las firmas gomeras o del propio Estado nacional, las crónicas religiosas dejan de mencionar al río y las propias excepciones confirman la regla: cuando el franciscano Jesualdo Maccheti navega desde Bolivia a Belém do Pará siguiendo la ruta de la goma, queda pasmado ante un puerto floreciente con veinte mil habitantes y un constante tráfico naval con Europa y Norteamérica, pero se trata de un viaje destinado a buscar candidatos para la orden y no de su propia labor evangelizadora¹⁰³. En este sentido, pues, la racionalización del río se presenta casi como sinónimo de su secularización.

Por otra parte, la progresiva mecanización de la red fluvial apunta a una profesionalización de las tripulaciones que –de manera más o menos explícita– supone la superación del lastre mestizo e indígena, que poco a poco se disuelve ante el nuevo paradigma de eficiencia y competencia técnica que encarnan los navegantes foráneos. El boom gomero incrementa la masiva llegada a la selva de inmigración cruceña, colla y europea: se diluye el «país de remeros» con que soñaba Gabriel René Moreno y, poco a poco, aparecen en las crónicas capitanes, ingenieros y mecánicos que relegan a las tripulaciones nativas a papeles secundarios: piloto, práctico, timonel, mozo, etc. Sin embargo, esta «desetnificación» o «desnativización» del río, así como la jerarquía implícita en la nueva solidaridad orgánica, asume características singulares. Por un lado, es cierto que se esfuman los puntillosos matices etnográficos

¹⁰² BECERRA CASANOVAS 1984, p. 44.

¹⁰³ MACCHETI 1886, pp. 78-79.



3. La *11 de Octubre* en la actualidad. Fuente: Diego Villar, Riberalta, 2013.

que ofrecían las crónicas misioneras respecto de los remeros amazónicos, que no hay noticias de capitanes indígenas, o que los nativos que surgen de vez en cuando en el relato fluvial son personajes genéricos, secundarios, casi invisibles. Pero también lo es que el antiguo sesgo no desaparece –después de todo, los indispensables Asencio, Mochua o aun el viejo «ojos de chiróptero» siguen siendo indígenas, pero civilizados: jamás salvajes.

Desde el punto de vista empresarial, la navegación de vapor cifra la racionalización de un cierto margen de seguridad, confiabilidad y previsibilidad para la industria extractiva. Pese a la persistencia de los obstáculos naturales, de los accidentes o de las epidemias, es un hecho que la industria gomera pierde mucha menos carga con el vapor y, sobre todo, menos gente. Con las embarcaciones de remo las pérdidas humanas abarcaban entre el 25% y el 50% de las tripulaciones, con lo cual se entiende el pavor de Fawcett ante el «tributo» pagado por el caucho boliviano: «Cada tonelada embarcada costaba una vida humana»¹⁰⁴. No se trata de apelar a un humanismo ingenuo: aducir que los patrones gomeros se vuelcan hacia el barco de vapor por la seguridad de las cargas y las tripulaciones podría parecer un mero alegato racionalizador, o hasta una vindicación a posteriori de la industria; pero, en todo caso, tiene sentido en los términos propios de una racionalidad económica. Más allá de las eventuales cualidades morales de los empresarios, o incluso de la agenda de las autoridades nacionales, las fuentes develan un claro argumento instrumental a favor

¹⁰⁴ FAWCETT 1954, p. 145.

del vapor: si bien persisten las epidemias, en la Amazonía boliviana de finales de siglo XIX –tal como por otra parte intuye el propio Fawcett– la mano de obra calificada es un recurso escaso y, sea por la protección intrínseca que brinda la estructura metálica del barco, por la profesionalización de las tripulaciones, o bien porque las lanchas de vapor navegan sólo por los ríos caudalosos, lo cierto es que hay menos accidentes con ellas que con los batelones y que asimismo disminuyen –y prácticamente desaparecen– los ataques indígenas¹⁰⁵. La conexión significativa entre las técnicas de navegación, el extractivismo gomero y el problema de la mano de obra, parece poner en escena una racionalidad que no es, necesariamente, excepcional.

Al mismo tiempo, la lectura atenta de las fuentes nos permite relativizar al menos en parte esta lógica de optimización pragmática de medios y fines. En primer lugar, porque la dinámica extractiva no resulta completamente consistente. Sabemos que las tripulaciones comercian, subcontratan, trafican o contrabandean todo tipo de productos, y que se multiplican los capitanes, remeros o pilotos que aprovechan para llevar a cabo sus propias transacciones más o menos clandestinas eludiendo la «prosodia» oficial del puesto militar, la aduana, el pueblo o la barraca, y al hacerlo subvierten –o en todo caso parasitan– el modelo dominante del extractivismo gomero: en efecto, toda una hidrografía marginal despliega líneas de fuga por las que fluyen goma, dinero, negocios, pero también indígenas que escapan de los caucheros, desertores de guerra, siringueros que huyen de sus propias deudas, comerciantes que evaden impuestos o hasta pequeños empresarios que eluden el monopolio de las grandes firmas gomeras¹⁰⁶.

En segundo lugar, por una inflexión geográfica. Más allá de la proliferación del barco de vapor, sabemos que la mecanización no desplaza del todo a los remeros: en numerosos tramos del río falta el agua o bien abundan las cascadas o los rápidos, como entre Cachueta Esperanza y Villa Bella, y los vapores no pueden cruzarlos ni tampoco transportarse para sortear los obstáculos por tierra. Si consideramos en esta clave adaptativa la cuestión del determinismo tecnológico, podemos restituir la calidad singular de la mecánica amazónica a su contexto específico. La industria naval, simplemente, no funciona de la misma forma en todas partes: si la racionalidad mecánica parece definirse de una vez y para siempre en la comprobada experticia de astilleros como Holtz o Yarrow, sabemos asimismo que en la Amazonía boliviana hay toda una serie de ajustes, de prótesis, de canibalizaciones y bricolajes del vapor que tienen más que ver con una suerte de lógica artesanal: una traducción salvaje, cimarrona o mestiza de la máquina al ambiente selvático; una adaptación orgánica, casi biológica, que navega a media agua entre la confiable mecánica alemana y la necesidad ocasional del piloto tacana.

¹⁰⁵ No hay, de hecho, registro de ataques salvajes a vapores, e incluso las crónicas bélicas del Acre nos muestran que las lanchas sólo son vulnerables cuando tocan tierra para reaprovisionarse de leña (POSNANSKY 1904, pp. 6-7; AGUIRRE ACHA 1902, pp. 207-208; FERNÁNDEZ 1903, pp. 143-144).

¹⁰⁶ BARHAM, COOMES 1994, pp. 43-46, 57.