

Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas
Anuario de Historia de América Latina

57 | 2020 | 294-323

Diego Villar

IICS / CONICET
Universidad Católica Argentina

**Un país de remadores: canoas, monterías y
batelones en el boom del caucho
(Amazonía boliviana, 1870-1920)**



Except where otherwise noted, this article is licensed under a
Creative Commons Attribution 4.0 International license (CC BY 4.0)

<https://doi.org/10.15460/jbla.57.196>

Un país de remadores: canoas, monterías y batelones en el boom del caucho (Amazonía boliviana, 1870-1920)

Diego Villar

Abstract. – The paper analyzes historical sources (rubber tappers, travelers, explorer, scientific, military, and missionary accounts) in order to describe rowing navigation during the rubber boom in Bolivian Amazonia (1870-1920). Technical features of several types of boats are described, as well as the navigation skills involved, the unstable labor conditions, the natural and geographical obstacles, the sociological and ethnic substratum of the fluvial workforce and some of the dilemmas and ambiguities of rubber extractivism. Then the paper analyses the combination of specific navigation factors, the scarcity of labor and the regional and global demand of rubber that helped the fluvial crews to gain gradually strategic autonomy and a set of civil and laboring rights.

Keywords: Bolivia, Amazonia, Navigation, Rivers, Indigenous peoples, Extractive industries, Rubber boom.

Resumen. – Se analiza una serie de fuentes históricas (caucheros, viajeros, exploradores, naturalistas, militares, misioneros) para describir el fenómeno de la navegación a remo durante el boom de la goma en la Amazonía boliviana (1870-1920). Se describen las características técnicas de las embarcaciones y la propia labor de la navegación, los obstáculos geográficos y naturales, las inestables condiciones laborales, el sustrato sociológico y étnico de la mano de obra fluvial y las ambigüedades del extractivismo gomero. Asimismo, se analiza la combinación de factores técnicos de la navegación amazónica, la escasez de mano de obra y la demanda regional y mundial de caucho que generaron un contexto específico en el cual las tripulaciones fluviales ganaron progresivamente autonomía, un cierto margen de maniobra y una serie de derechos laborales y civiles.

Palabras clave: Bolivia, Amazonía, navegación, ríos, indígenas, industrias extractivas, boom del caucho.

Entre 1870 y 1920, la mayoría de los países amazónicos explotan y comercializan la goma (*Hevea brasiliensis*). El país que lidera la producción gomífera es Brasil, con casi 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. En el caso particular de Bolivia, la industria gomífera se propaga a lo largo de los principales ríos del norte del país: Madeira, Mamoré, Beni, Orthon, Acre, Purús, Madre de Dios. La explotación cauchera se desarrolla inicialmente en dos áreas aparentemente aisladas: por un lado, la zona del bajo Mamoré-Iténez y, por el otro, la región del Beni, a medio camino entre las misiones de Reyes y Cavinás. Pero cuando el médico y explorador norteamericano Edwin Heath descubre la conexión entre los ríos Beni y Mamoré, en 1880, no sólo abre la posibilidad estratégica de comunicar ambas regiones sino que, al mismo tiempo, facilita el acceso a los ríos Orthon, Tahuamanu, Manuripi, Acre o Abuná, e inaugura así una nueva vía de exportación más directa por el Madeira hacia los puertos de Brasil (Belém do Pará y Manaus), desde donde la goma se embarca finalmente hacia Europa.¹

¹ Sobre el boom del caucho amazónico en general, ver Barbara Weinstein, *The Amazon Rubber Boom, 1850-1920*, Stanford: Stanford University Press, 1983; Bradford Barham / Oliver Coomes, "Wild Rubber. Industrial Organisation and the Microeconomics of Extraction during the Amazon Rubber Boom (1860-1920)": *Journal of Latin American Studies*, 26: 1 (1994), pp. 37-72; Oscar Paredes Pando, *Explotación del caucho-shiringa. Brasil-Bolivia-Perú. Economías extractivo-mercantiles en el Alto Acre-Madre de Dios, Cuzco*: JL Editores, 2013. Sobre el caso boliviano: Gary Van Valen, *Indigenous Agency in the Amazon. Mojos in Liberal and Rubber-Boom Bolivia, 1842-1932*, Tucson: The University of Arizona Press, 2013; Frederic Vallvé, *The Impact of the Rubber Boom on the Indigenous Peoples of the Bolivian Lowlands (1850-1920)*, Washington: Georgetown University, 2010 (tesis doctoral); Lorena Córdoba, "El boom cauchero en la Amazonía boliviana. Encuentros y desencuentros con una sociedad indígena (1869-1912)": Diego Villar / Isabelle Combès (eds.), *Las tierras bajas de Bolivia. Miradas históricas y antropológicas*, Santa Cruz de la Sierra: El País, 2012, pp. 125-156; Lorena Córdoba, "Barbarie en plural. Percepciones del indígena en el auge cauchero": *Journal de la Société des Américanistes*, 101 (2015), pp. 172-201; Lorena Córdoba, "Estudio introductorio: esplendor y caída del auge gomero en Bolivia": María del Pilar Gamarra Téllez (ed.), *Amazonía Norte de Bolivia. Economía gomera (1870-1940)*, La Paz: Plural-Biblioteca del Bicentenario de Bolivia, 2018, pp. 19-44.

Por primera vez, la Amazonía boliviana se conecta fluidamente con el mundo y llegan masivamente trabajadores de las tierras altas bolivianas e incluso operarios europeos. Combinada con la logística favorable, la demanda mundial dispara el precio del producto y de la noche a la mañana se amasan grandes fortunas. 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. El boom gomero, no obstante, 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 y, además de la migración, provoca 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 hasta entonces marginales a la órbita estatal y la necesidad de delimitar las fronteras republicanas, paralela a la concesión de amplias porciones de tierra a empresas extractivas que operan con capitales nacionales e internacionales.²

Por primera vez, también, las tierras bajas bolivianas contribuyen decisivamente a la economía nacional, y la industria gomera se presenta como la contraparte rentable y exitosa de la minería de tierras altas.³ No sorprende, entonces, que en las fuentes del período surja la exaltación discursiva del remero nativo como auténtico motor del desarrollo nacional, o que el intelectual Gabriel René Moreno hable hiperbólicamente de “un país de remadores”.⁴ Porque, de hecho, más allá de la rápida adopción del barco de vapor por las principales firmas gomeras a inicios de la década de 1890, lo cierto es que las naves mecánicas no desplazan del todo a las embarcaciones de remo: en numerosos tramos fluviales abundan las cascadas o los rápidos, como entre Cachuela Esperanza y Villa Bella, y los vapores no pueden

² Pilar García Jordán, Cruz y arado, fusiles y discursos. La construcción de los Orientales en el Perú y Bolivia, 1820-1940, Lima: IFEA, IEP, 2001.

³ Diego Villar / Isabelle Combès, “Introducción. Una aproximación comparativa a las tierras bajas bolivianas”: Diego Villar / Isabelle Combès (eds.), Las tierras bajas de Bolivia. Miradas históricas y antropológicas, Santa Cruz de la Sierra: El País, 2012, pp. 7-31; Córdoba, “Estudio introductorio. Esplendor y caída”, p. 26.

⁴ Gabriel René Moreno, Catálogo del Archivo de Mojos y Chiquitos, La Paz: Juventud, 1973 (1888), p. 21.

cruzarlos ni tampoco transportarse a hombros para sortear los obstáculos.⁵

¿Es posible entonces reconstruir la experiencia de la navegación fluvial durante el boom del caucho? ¿Hay alguna especificidad local o regional en la navegación de remo? ¿Cómo se desarrolla cotidianamente la navegación en un escenario inhóspito y marginal? ¿Qué relación podemos trazar entre la industria de la goma, la técnica naval y la experiencia de los tripulantes? Más aún: ¿quiénes son esos navegantes? ¿Podría esbozarse una suerte de sociología histórica del remero amazónico? Se trata, en otras palabras, de preguntarnos si es posible describir y analizar la práctica cotidiana de la navegación fluvial de remo, previa y contemporánea a la revolución tecnológica del vapor.⁶

Catálogo de las naves

A la hora de describir las embarcaciones de remo, la mayoría de las fuentes adopta una clasificación cuatripartita: (1) la canoa, formada por un solo tronco ahuecado con fuego, que transporta unos pocos tripulantes o hasta 300 kilos de carga; (2) la “montería”, de hasta 6 metros de eslora, con una tripulación de 6 a 8 remeros y hasta dos toneladas de carga; (3) la “garitea”, de hasta 8 metros, con una docena de remeros y 3,5 toneladas de carga; (4) el “batelón”, de 12 metros de eslora, con una quincena de tripulantes y una carga de entre 8 y 15

⁵ Ver, por ejemplo, Ernst Leutenegger, “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, 2015 (1940), p. 268; Ciro Bayo, *El peregrino en Indias. En el corazón de la América del Sur*, Madrid: Librería de los Sucesores de Hernando, 1911, p. 266; Jesualdo Macchetti, *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, 1886, p. 65; José Luis Roca, *Economía y sociedad en el Oriente boliviano (siglos XVI-XX)*, Santa Cruz de la Sierra: Editorial Oriente, 2001, pp. 182-185.

⁶ Para un análisis pormenorizado de la navegación a vapor en la Bolivia amazónica durante el boom cauchero a partir de la década de 1890, ver Diego Villar, *Bolivia a vapor. Antropología histórica del barco cauchero*, Santa Cruz de la Sierra: El País, 2020.

toneladas.⁷ Las últimas tres disponen de un precario espacio (“honrado con la designación de camarote”, apunta Ciro Bayo)⁸, protegido del sol con hojas, ramas, cueros o tela.

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 por el río desde los Andes a la floresta.⁹ La mayoría de los balseros bolivianos, por tanto, son indígenas del piedemonte: lecos, mosetenes, yuracarés. El naturalista italiano Luigi Balzan ofrece una detallada –y tediosa– descripción de las balsas con sus respectivos pesos, medidas, materiales y técnicas de confección.¹⁰ Asimismo, Percy Fawcett refiere su agitado viaje en balsa por el Mapiri: si bien conducirla es un “deporte bastante estimulante y que requiere mucha pericia”, los balseros no resultan demasiado competentes y el viaje hasta Tipuani le “destrozó los nervios”.¹¹

Sin embargo, el radio de acción de la balsa parece limitarse a la bajada de los ríos del piedemonte andino y en particular al alto Beni. En el

⁷ Ver, por ejemplo, Nicolás Armentia, *Navegación del Madre de Dios*, La Paz: Imprenta de La Paz, 1887, pp. 151-153; José Keller / Francisco Keller Leuzinger, “Exploration of the River Madeira. Report of José and Francisco Keller”: George E. Church (ed.), *Explorations Made on the Valley of the River Madeira, from 1749 to 1868*, Londres: National Bolivian Navigation Co., 1875, p. 20; Luigi Balzan, *A carretón y canoa. La obra del naturalista Luigi Balzan en Bolivia y Paraguay (1885-1893)*, La Paz: Plural, 2008, pp. 123-129, 181-185; Bayo, *El peregrino*, pp. 182-183; Marius del Castillo, *El corazón de la América meridional (Bolivia)*, Barcelona: Imprenta Comercial, 1929, pp. 156-160; George Church, “Northern Bolivia and its Amazon Outlet”: *Harper’s New Monthly Magazine*, 262 (1874), pp. 501-503; Neville Craig, *Recollections of an Ill-fated Expedition to the Headwaters of the Madeira River in Brazil*, Filadelfia y Londres: J. B. Lippincott Co., 1907, p. 316; Percy Fawcett, *Exploración Fawcett*, Santiago de Chile: Zig-Zag, 1954, p. 78; Edward Matthews, *Up to the Amazon and Madeira Rivers, through Bolivia and Peru*, Londres: Sampson Low, Marston, Searle y Rivington, 1879, pp. 33-34; Thomas Knox, *The Boy Travellers in South America*, Nueva York: Harper y Bros, 1886, p. 298.

⁸ Bayo, *El peregrino*, p. 183.

⁹ José Manuel Pando, *Viaje a la región de la goma elástica, Cochabamba: El Comercio*, 1897, p. 158.

¹⁰ Luigi Balzan, *A carretón y canoa*, pp. 123-129, 134-136.

¹¹ Fawcett, *Exploración*, pp. 69, 78.

Oriente, y particularmente en el área cauchera, las estrellas fluviales son la montería y el batelón:

“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 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.”¹²

Para otros testigos, en cambio, la experiencia fluvial es cualquier cosa menos idílica. Más allá de que se trate de canoas, monterías o batelones, se trata de trayectos largos e imprevisibles. La exploración de los ingenieros brasileños Keller, desde Serpa a Exaltación, les demanda 103 días.¹³ Para atravesar los rápidos del Madeira, el coronel Labre tarda 35 días.¹⁴ El propio Fawcett requiere 20 días para llevar su bote de San Antonio a Villa Bella, y tan sólo el rápido de Chocolatal le demanda 3 laboriosas jornadas.¹⁵ Ciro Bayo tarda dos semanas para atravesar ese mismo trayecto río abajo y casi dos meses para remontarlo al regreso, tal como luego el propio Ritz.¹⁶ Según algunas fuentes, desde Belém do Pará a San Antonio, y luego desde allí hasta el alto Beni o el Mamoré, se necesitan 3 semanas navegando río abajo y algo más de dos meses para regresar río arriba; pero otros testigos afirman que el itinerario entre

¹² Franz Ritz, “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, 2015 (1934), pp. 85-86.

¹³ Keller / Keller, “Exploration”, p. 19.

¹⁴ Tony Morrison / Ann Brown / Anne Rose (eds.), *Lizzie. A Victorian Lady’s Amazon Adventure*, Londres: British Broadcasting Corporation, 1987, p. 96.

¹⁵ Fawcett, *Exploración*, p. 142.

¹⁶ Respectivamente, Bayo, *El peregrino*, p. 331; Ritz, “Cazadores”, p. 70.

Belém y el Beni supone no menos de 200 días remontando las corrientes y no menos de 70 para regresar.¹⁷

El viaje fluvial no sólo es prolongado sino además relativamente inseguro. George Earl Church, curtido conocedor de la región y pionero de la posterior introducción del vapor, recuerda las largas jornadas a bordo de “las más extrañas naves jamás inventadas”.¹⁸ Al explorar los ríos del Beni, el prefecto José Agustín Palacios protesta por la inseguridad de las embarcaciones y otro autor afirma que “la sola contemplación de esas cáscaras de nuez” basta para producir “el pavor de lo ignoto”.¹⁹ 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”.²⁰

Los peligros de los ríos de oro

Las ansiedades náuticas no se deben únicamente a la calidad dispar de las embarcaciones. Si bien la belleza fluvial suele animar una prosa exaltada —“los ríos de oro” de Bayo²¹—, la mayoría de los reportes nos revelan un paisaje caprichoso e inconstante, marcadamente estacional, con exceso de agua en la estación húmeda y escasez en la seca; con ríos plagados de troncos flotantes o sumergidos, sorprendivos bancos de arena, corrientes imprevisibles de cieno estancado, cachuelas²² y

¹⁷ Henry Pearson, *The Rubber Country of the Amazon. A Detailed Description of the Great Rubber Industry of the Amazon Valley*, Nueva York: The India Rubber World, 1911, p. 121; Valerie Fifer, “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 (1970), p. 130; Van Valen, *Indigenous Agency*, p. 69.

¹⁸ George Church, “Northern Bolivia”, p. 500.

¹⁹ Respectivamente, José Agustín Palacios, *Exploración de los ríos y lagos del departamento de Beni y en especial el Maderá*, La Paz: Imprenta Paceña, 1852, p. 7; cf. Juan Bautista Coímbra, *Siringa. Memorias de un colonizador del Beni*, La Paz: Vicepresidencia del Estado Plurinacional, 2016 (1946), p. 70.

²⁰ Fawcett, *Exploración*, p. 77.

²¹ Bayo, *El peregrino*, p. 8.

²² Regionalismo derivado del portugués *cachoeira*, que designa a un rápido o cascada.

rápidos traicioneros, por no hablar de la fiebre y los insectos.²³ No extraña, entonces, que otro viajero experimentado como el misionero franciscano Nicolás Armentia reporte un Madeira “donde cada paso es un peligro y sus riberas, un vasto cementerio”.²⁴ Hernando Sanabria Fernández evoca de forma pintoresca la ambivalencia del río amazónico:

“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 siringueras 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.”²⁵

Más allá del eventual temple del navegante, la tarea 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”.²⁶ No cabe insistir demasiado sobre el esfuerzo de remar diez o doce horas por día bajo un calor ardiente, sorteando una y otra vez un sinfín de obstáculos, y más cuando las jornadas de viaje pueden llegar a 14, 16 o 18 horas.²⁷ El entusiasta Ritz pronto experimenta el desgaste en carne propia:

²³ Ver, por ejemplo, Nicolás Armentia, *Exploración oficial mandada a efectuar del Madre de Dios en 1884*, La Paz: El Nacional, 1885, pp. 12-17; Armentia, *Navegación del Madre de Dios*, pp. 154-156; Nicolás Armentia, *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, 1976 (1883), pp. 108-109; Nicolás Armentia, “Diario del viaje al Madre de Dios hecho por el P. Fray Nicolás Armentia, en los años de 1884 y 1885”: Manuel Ballivián (comp.), *Exploraciones y noticias hidrográficas de los ríos del Norte de Bolivia*, La Paz: Imprenta El Comercio, 1890, p. 32; Pando, *Viaje a la región*, p. 209; Ritz, “Cazadores”, p. 147; Ladislao Cabrera, *Navegación fluvial de Trinidad a Villa Bella. Diario de viaje por las cachuelas del Mamoré, Santa Cruz de la Sierra: La Estrella del Oriente*, 1889, pp. 4-6.

²⁴ Armentia, *Exploración oficial*, p. 2.

²⁵ Hernando Sanabria Fernández, *En busca de El dorado. La colonización del Oriente boliviano*, Santa Cruz de la Sierra: La Hoguera, 2009 (1958), p. 129.

²⁶ Edwin Heath, “The Exploration of the River Beni”: *Journal of the American Geographical Society of New York*, 14 (1882), p. 131.

²⁷ Church, “Northern Bolivia”; Matthews, *Up to the Amazon*; Keller / Keller, “Exploration”.

“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, 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 poco entrenadas fuerzas! [...] Yo me esforzaba en colaborar aplicadamente, pero 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.”²⁸

Por si el esfuerzo físico fuera poco, las tripulaciones están obligadas a reparar las embarcaciones de modo casi continuo.²⁹ Las memorables crónicas de Fawcett son una colección ininterrumpida de pequeños desastres: a la salida de Altamarani su batelón 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 deben reparar con machetes y estopa. El cuero de la cabina y el fondo del batelón están podridos, por lo que deben tapar 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, el explorador 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 efímera.³⁰

Entre los peligros del viaje, sin duda, sobresalen las cachuelas. Con admirable celo descriptivo el prefecto José Agustín Palacios las clasifica

²⁸ Ritz, “Cazadores”, pp. 64-67.

²⁹ Ver, por ejemplo, Palacios, Viaje a la región, pp. 12, 19; Armentia, “Diario del viaje al Madre de Dios”, p. 67; Bayo, El peregrino, p. 331; Heath, “The Exploration”, pp. 131-133; Macchetti, Diario del viaje fluvial, pp. 15, 18; Keller / Keller, “Exploration”, p. 10.

³⁰ Fawcett, Exploración, pp. 78, 82, 100, 161-162.

en tres clases: (1) “peligrosas” (Riberón, Yerón o Teotonio, que deben sortearse por tierra); (2) “regulares” (que eventualmente pueden atravesarse como Bananera, Pao-Grande, Madeira, Araras, Pedernera o San Antonio), (3) “sencillas” (Guayaramerín, Layes, Misericordia, Tres Hermanos).³¹ Pero, en líneas generales, si la estación húmeda conforma un caudal de agua torrentosa que permite atravesar los rápidos extremando las precauciones, en la estación seca cruzar por agua es directamente imposible. En ciertos puntos, como en Cachuela Esperanza, o bien en el tramo entre San Antonio y Villa Bella, no hay forma alguna de sortearlos. En el mejor de los casos se los puede vadear dirigiendo las embarcaciones desde la orilla con poleas y sogas, pero la mayoría de las veces hay que vaciar o aligerar los botes transportando la carga por tierra; o, peor aún, rodearlos llevando a hombro tanto la carga como los propios botes.³² Además de repetirse una y otra vez, esa “labor matadora” es increíblemente lenta y fatigosa.³³ Tan extenuante, de hecho, que las tripulaciones suelen optar por aventurarse a través de los peligrosos rápidos.³⁴ 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 un 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 del sol era enorme, los negros resbalaban y apenas

³¹ Palacios, *Exploración*, p. 21. Ver, asimismo, Keller / Keller, “Exploration”, pp. 13-15.

³² Ver, por ejemplo, Maccheti, *Diario del viaje fluvial*, pp. 9-21; Lewis Herndon / Lardner Gibbon, “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., 1875, p. 152; John Evans, “Expedition to Caupolicán Bolivia, 1901-1902”: *The Geographical Journal*, 22: 6 (1903), pp. 637-638; Balzan, *A carretón y canoa*, pp. 216-217; Bayo, *El peregrino*, pp. 243-247; Armentia, “*Diario del viaje al Madre de Dios*”, p. 71; Keller / Keller “Exploration”, p. 10; Pando, *Viaje a la región*, p. 175; Matthews, *Up to the Amazon*, pp. 43, 64, 75, 119; Knox, *The Boy Travellers*, pp. 298, 306; Craig, *Recollections*, p. 317; Ritz, “*Cazadores*”, pp. 70, 147.

³³ Fawcett, *Exploración*, p. 142.

³⁴ Armentia, *Navegación del Madre de Dios*, pp. 163-168.

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 fácil para ellos mantenerse en pie debajo del agua.”³⁵

En estas circunstancias poco propicias, no es raro que las fuentes reporten accidentes:

“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 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, 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 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

No es, en modo alguno, un caso aislado: “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 los documentos revelan efectivamente una asombrosa cantidad de incidentes: en su viaje desde San Buenaventura a Manaos, Jesualdo Macchetti presencia no uno sino varios naufragios; el batelón de 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 lo mismo le

³⁵ Herndon y Gibbon, “The Rapids”, p. 144.

³⁶ Armentia, Navegación del Madre de Dios, pp. 161-164.

³⁷ Sanabria Fernández, En busca de El dorado, p. 122.

³⁸ Pearson, The Rubber Country, p. 119.

sucede al general Pando.³⁹ No por nada, de hecho, los expertos recomiendan que las partidas fluviales cuenten con tres o más embarcaciones.⁴⁰

Fiebre salvaje

Los obstáculos no son sólo de orden geográfico. Son asimismo recurrentes las noticias de ataques “salvajes” o “bárbaros”. Cuando su tripulación captura a un salvaje sirionó, Bayo debe hacer un gran esfuerzo para que no lo ultimen a machetazos puesto que los indígenas suelen trabar “batalla campal con los viajeros”, y los excitados remeros de Cabrera disparan un par de tiros a un nativo que surge de improviso entre la vegetación.⁴¹ Una vez más la amenaza podría sonar exagerada pero, ciertamente, no se trata de un testimonio aislado: las fuentes nos muestra 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 Pando relata las descargas de fusilería con que reprime la “lluvia de flechas” del “enemigo”.⁴²

Otras veces el sentido del ataque parece invertirse: no sólo son los blancos quienes atacan a los indígenas, sino que estos últimos son los que aparecen navegando. Así, mientras visita Cachuela Esperanza en 1907, Fawcett observa canoas pacaguaras que surgen repentinamente en el río provocando la alarma general. Los peones caucheros disparan históricamente:

³⁹ Ver, respectivamente, Maccheti, *Diario del viaje fluvial*, pp. 16-17, 25-26, 28, 69-70; Balzan, *A carretón y canoa*, p. 185; Fawcett, *Exploración*, pp. 121, 144, 236; Pando, *Viaje a la región*, pp. 194, 201. Para más incidentes, Armentia, *Navegación del Madre de Dios*, pp. 154-159; Heath, “The Exploration”, p. 133; Bayo, *El peregrino*, p. 331; Craig, *Recollections*, pp. 321-322; Cabrera, *Navegación fluvial*, pp. 12, 21.

⁴⁰ Matthews, *Up to the Amazon*, p. 33. Hay que tener en cuenta, además, que se necesitan dos o tres tripulaciones para arrastrar por tierra los botes con su carga.

⁴¹ Ver, respectivamente, Bayo, *El peregrino*, pp. 202, 339; Cabrera, *Navegación fluvial*, p. 28.

⁴² Ver, respectivamente, Maccheti, *Diario del viaje fluvial*, p. 5; Fawcett, *Exploración*, p. 142; Pando, *Viaje a la región*, p. 179. Para más noticias de ataques indígenas, Church, “Northern Bolivia”, p. 505; Matthews, *Up to the Amazon*, p. 34; Van Valen, *Indigenous Agency*, pp. 81-84.

“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 el fuego!’, cuando se hizo un balance del gasto de municiones de precio exorbitante.”⁴³

Estos matices, por otra parte, nos permiten entender mejor las razones por las cuales los estudios históricos sugieren 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” (e incluso como “caníbales”) para justificar el despojo de sus tierras.⁴⁴

Pero, al mismo tiempo, las fuentes nos muestran que hay indígenas “más salvajes” que otros, y que conviene identificar en cada caso con cierta precisión a los agresores fluviales. La enorme mayoría de los informes 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 Orthon, hasta la altura de 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.”⁴⁵

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

“Gregorio había hecho un viaje de Cachuela Esperanza hacia San Antonio. Un día, recibió la visita de un grupo de garipunas 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

⁴³ Fawcett, *Exploración*, p. 147.

⁴⁴ Fawcett, *Exploración*, pp. 135-150.

⁴⁵ Manuel Ballivián / Casto Pinilla, *Monografía de la industria de la goma elástica en Bolivia*, La Paz: Dirección General de Estadística y Estudios Geográficos, 1912, pp. 75-76. Ver, asimismo, Bayo, *El peregrino*, p. 339; Ritz, “Cazadores”, p. 70. Para un análisis del imaginario étnico asociado con los caripunas y los demás grupos nativos, ver Córdoba, “Barbarie en plural”.

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 garipunas 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.”⁴⁶

Más allá del detalle macabro, el estudio de las fuentes nos invita a pensar que la mayoría de las bajas de las tripulaciones se debe a otro factor: la disentería, el beri-beri y sobre todo la malaria.⁴⁷ El propio Fawcett reporta que en un solo viaje 9 de sus tripulantes caen “fuera de combate”.⁴⁸ La crónica del ingeniero Neville Craig es una colección de trastornos febriles.⁴⁹ De igual forma, Armentia reporta que no sólo los expedicionarios padecen fiebre sino que los propios caucheros y hasta los indígenas que encuentran por el camino caen enfermos, e incluso él mismo se pierde varios días delirando por la selva como un lunático.⁵⁰ 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 7 tripulantes vomitando con los ojos inyectados en sangre. El propio narrador termina su relato enfermo y, en el camino de regreso, se topa con unas canoas de la Casa Suárez que transportan otros dos pacientes graves que a su vez morirán.⁵¹

⁴⁶ Ritz, “Cazadores”, p. 37.

⁴⁷ Además de la fiebre palúdica, son frecuentes los brotes epidémicos de fiebre amarilla, fiebre biliar, disentería, reumatismo, inflamación intestinal y neumonía.

⁴⁸ Fawcett, *Exploración*, p. 164.

⁴⁹ Craig, *Recollections*, pp. 323-330, 348, 373-378, 384, 405.

⁵⁰ Armentia, *Diario de sus viajes*, pp. 23-29, 52-62, 72; Armentia, *Navegación del Madre de Dios*, pp. 88, 95-98; Armentia, “*Diario del viaje al Madre de Dios*”, pp. 68, 73.

⁵¹ Cabrera, *Navegación fluvial*, pp. 10, 24-27, 29-30. Ver también Bayo, *El peregrino*, p. 331; Herndon / Gibbon, “*The Rapids*”, p. 164; Heath, “*The Exploration*”, p. 332; Matthews, *Up to the Amazon*, pp. 62-65.

A veces la fiebre palúdica es paliada con sulfato de quinina; otras veces, directamente, tan sólo con alcohol.⁵² No es raro que estos tratamientos improvisados resulten 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 la fiebre hoy y ayer, así que le 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 [...] 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.”⁵³

Si las pérdidas de naves, carga y goma son llamativas, las pérdidas humanas son directamente aterradoras: se calcula, en efecto, que entre epidemias, accidentes y episodios de violencia se pierden entre un 25% y un 50% de los remeros.⁵⁴ Los exploradores norteamericanos Lewis Herndon y Lardner Gibbon observan de forma lacónica que son pocos los navegantes indígenas que llegan a la edad madura: “Generalmente mueren temprano”⁵⁵. 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. Ése era el tributo que pagaba el caucho boliviano en ese período, y no creo que sea una exageración

⁵² Keller / Keller, “Exploration”, p. 24; Cabrera, Navegación fluvial, p. 25; Herndon / Gibbon, “The Rapids”, p. 158.

⁵³ Matthews, *Up to the Amazon*, pp. 53-54.

⁵⁴ Ver, por ejemplo, Manuel Limpías Saucedo, *Los gobernadores de Mojos, Trinidad: Prefectura del Beni, 2005 (1942)*, p. 174; Fifer, “The Empire Builders”, p. 130; Van Valen, *Indigenous Agency*, p. 71; Anna Guiteras Mombiola, “La mano de obra indígena en el comercio fluvial del Beni en la segunda mitad del siglo XIX”: *Bulletin IFEA*, 40: 3 (2011), p. 526.

⁵⁵ Herndon y Gibbon, “The Rapids”, p. 165.

decir que cada tonelada embarcada costaba una vida humana”. Él mismo pierde 4 remeros tumupaseños, luego otro por un presunto ataque de pirañas y finalmente a otro remero, enfermo de beri-beri, que queda paralizado y fallece en Villa Bella.⁵⁶ El explorador Faustino Maldonado se ahoga en las cachuelas del Madeira.⁵⁷ Palacios pierde por su parte a un tripulante canichana en Elvira y a otro, Azogue, de origen brasileño, cuando naufraga la montería *Madidi*.⁵⁸ Camacho, uno de los mozos de Armentia, cae súbitamente en un pozo mientras sondea el río y es llevado por las aguas: nada unos minutos contra la corriente hasta hundirse justo en el momento en que sus compañeros logran rescatarlo. Pero otros no tienen tanta suerte: poco después naufragan dos batelones y se ahogan los remeros mojeños José María N. y Juan de la Cruz Salvatierra. Resignado, anota Armentia: “Fue un verdadero milagro que no se hubiesen perecido todos”.⁵⁹

El franciscano conoce de primera mano los peligros fluviales. En 1884, comisionado por el gobierno boliviano, explora el caudaloso río Madre de Dios para analizar el potencial colonizador de la región y a la vez la posibilidad de evangelizar las parcialidades autóctonas. Observa en el terreno las consecuencias devastadoras de la malaria en los campamentos desiertos, donde a veces ni siquiera se sepultan los cadáveres.⁶⁰ A la vez, su minucioso diario relata en detalle un accidente de navegación. Navegando junto al cauchero Federico Claussen y una quincena de remeros, la partida encalla cerca de San Buenaventura. Claussen sondea el lecho del río con una vara y, tras encontrar un canal más profundo, advierte a los mozos que intentan liberar el bote que tengan cuidado y reparte aguardiente para darles nuevos bríos, pero el remero Rafael Paz tatea el fondo del río con su pie y de pronto desaparece. 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

⁵⁶ Fawcett, *Exploración*, pp. 142-145, 201.

⁵⁷ Keller / Keller, “Exploration”, p. 12.

⁵⁸ Palacios, *Exploración*, p. 20. Ver, asimismo, Bayo, *El peregrino*, p. 331; Ritz, “Cazadores”, p. 114.

⁵⁹ Armentia, *Exploración oficial*, p. 16; Armentia, *Navegación del Madre de Dios*, p.163.

⁶⁰ Ver, por ejemplo, Armentia, *Exploración oficial*, pp. 24-30; Armentia, “Diario del viaje al Madre de Dios”, pp. 10-11, 22-23, 36-38, 73-78, 86-88, 92-94, 102-123.

momento en que la mano de Rafael reaparece en la superficie, se hunde para no volver. La tragedia dura apenas instantes y la consternación es total. En medio de las lágrimas y las recriminaciones por la impudencia de los mozos –muchos de los cuales no saben nadar–, el fraile deja asentada la muerte de Paz en un tronco a la orilla del río. Pocos días más tarde Claussen lo abandonará en la siguiente barraca llevándose algunos remeros en “compensación” por la pérdida, pues considera que han quedado “cuentas” pendientes. Pese a molestarse, el resignado franciscano anota: “Nadie tuvo culpa alguna: el mozo se ahogó por imprudente y temerario: todos hicimos lo posible para salvarlo”.⁶¹

El factor humano

Más allá de las dificultades y las pérdidas, 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 lucrativas:

“Para el año 1870 la cantidad de carga que atraviesa 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 17 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 del volumen de la fluvial si recordamos que no sólo se transporta goma y mercadería 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 los ríos cobrando sumas exorbitantes y haciendo “pingües ganancias”: “Cobrábase por arroba hasta media libra inglesa, sin asumir responsabilidad alguna por siniestros”.⁶⁴ No es raro, incluso, que la

⁶¹ Armentia, Exploración oficial, pp. 14, 40; Armentia, “Diario del viaje al Madre de Dios”, p. 34.

⁶² Church, “Northern Bolivia”, p. 502.

⁶³ Knox, *The Boy Travellers*, p. 306; cf. Morrison / Brown / Rose, *Lizzie*, p. 94.

⁶⁴ Sanabria Fernández, *En busca de El dorado*, p. 112.

mercadería se arruine por los accidentes y las cargas y descargas continuas, sin que sea posible atribuir responsabilidad alguna.⁶⁵ El costo del flete río arriba entre Beni y Belém do Pará es de 800 a 1.200 dólares por tonelada, y el viaje de regreso, más sencillo, se cobra entre 300 y 350 dólares la tonelada.⁶⁶ Por eso, además de los fleteros y los caucheros, la navegación pronto se vuelve un negocio 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”.⁶⁷

En este escenario próspero, la bonanza comienza a ser compartida en algún punto por las propias tripulaciones.⁶⁸ En 1889, el viaje de Trinidad a Villa Bella cuesta 500 pesos: la embarcación cuesta 80, cada tripulante 28, el capitán 32 y el resto se invierte en provisiones. Bayo observa asimismo que los prácticos piden hasta 200 bolivianos por sortear las cachuelas y él mismo paga 50 bolivianos para viajar de Yotaú a Villa Bella. Sabemos que la misma suma cobran los tripulantes de los batelones de la Casa Suárez por el viaje de ida y vuelta desde Cachuela Esperanza a San Antonio (15 días para bajar el río y casi dos meses para remontarlo en el regreso), y se precisan entre 120 y 130 bolivianos para viajar entre Villa Bella a Trinidad debido a la gran cantidad de cachuelas: de Trinidad en adelante el viaje es más simple y el precio baja a 80-100 bolivianos.⁶⁹ En definitiva, el auge gomero incrementa gradualmente los salarios de las tripulaciones y no es raro que cada remero cobre entre 300 y 400 bolivianos por viaje.⁷⁰

⁶⁵ Bayo, *El peregrino*, p. 307.

⁶⁶ Pearson, *The Rubber Country*, p. 121.

⁶⁷ Fawcett, *Exploración*, p. 104.

⁶⁸ Cabrera, *Navegación fluvial*, p. 31.

⁶⁹ Bayo, *El peregrino*, pp. 181, 245, 307, 331.

⁷⁰ Sanabria Fernández, *En busca de El dorado*, p. 112; Van Valen, *Indigenous Agency*, pp. 84-85. Se calcula que una tripulación de una docena de remeros gana al año entre 12.000 a 15.000 bolivianos (Roca, *Economía y sociedad*, p. 247). Además de la bibliografía mencionada inicialmente sobre la industria cauchera, para un panorama comparativo de lo que estas cifras suponen en relación con otras actividades económicas de la época puede consultarse José Luis Roca, “Economía y sociedad”; o bien Anna Guiteras, *De los llanos de Mojos a las cachuelas del Beni, 1842-1938*, Cochabamba: ILAMIS-Itinerarios-Archivo y Biblioteca Nacionales de Bolivia, 2012. Para un panorama general sobre la economía boliviana de finales

Sin embargo, por más que se trate de una industria lucrativa no es fácil garantizar la afluencia de brazos. Por medio de arreglos más o menos públicos con las haciendas, las prefecturas, los cabildos y los caciques indígenas, los fleteros procuran controlar la mano de obra nativa urdiendo un cúmulo de relaciones que van del patronazgo al trabajo asalariado y del compadrazgo al enganche engañoso o hasta violento.⁷¹ Así, por ejemplo, a la hora de formar su propia tripulación, Cabrera apela al corregidor Gregorio Acurusa de Exaltación, un 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 usar el 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

La composición étnica de las tripulaciones es heterogénea. Si bien inicialmente hay un buen número de tripulantes de origen cruceño, poco a poco son desplazados por remeros indígenas por “su mayor experiencia en trajines fluviales y su mejor pasividad de ánimo”.⁷³ Así, por ejemplo, la partida de los ingenieros Keller se compone de 7 embarcaciones con “8 blancos y 70 indios bolivianos de las misiones del Mamoré”, mayormente de origen mojeño y canichana.⁷⁴ Por su parte, la tripulación de Fawcett consta de 10 ixiamenños y 8 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 araanos que le “presta” el cauchero Antonio Vaca Díez; Palacios emplea remeros canichanas de San Pedro y cayubabas de Exaltación; Bayo, guarayos, mojeños, trinitarios y cayubabas; Maccheta, canichanas, cayubabas y trinitarios; Church, canichanas y mojeños; la crónica acreana de Nicolás Suárez desborda de ixiamenños y tumupaseños y el

del siglo XIX, ver Valerie J. Fifer, Bolivia, Buenos Aires: Editorial Francisco de Aguirre, 1976; o bien Herbert S. Klein, Bolivia. The Evolution of a Multi-ethnic Society, Nueva York y Oxford: Oxford University Press, 1982.

⁷¹ Guiteras, “La mano de obra”; Vallvé, *The Impact*, p. 76.

⁷² Cabrera, *Navegación fluvial*, p. 5.

⁷³ Sanabria Fernández, *En busca de El dorado*, p. 112.

⁷⁴ Keller / Keller, “Exploration”, p. 6.

⁷⁵ Fawcett, *Exploración*, p. 98.

ingeniero Matthews prodiga elogios encendidos a sus remeros canichanas y cayubabas.⁷⁶

Más allá del sinfín de etnónimos, es posible encontrar un rasgo común en las tripulaciones. El cauchero suizo Ernst Leutenegger identifica ese común denominador: “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. Entraron a trabajar en la industria de la goma y en el comercio”.⁷⁷ Su compatriota Ritz agrega:

“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. Eran contratados mediante “enganche”, lo que significa reclutar, contratar.”⁷⁸

En efecto, la mayor parte de las tripulaciones fluviales proviene de las antiguas reducciones jesuitas y franciscanas de Mojos y Apolobamba: Trinidad, Santa Ana, San Pedro, Exaltación, Tumupasa, Ixiamas, etc.⁷⁹ Al mismo tiempo, se considera que esos indígenas conversos son buenos navegantes porque se los compara con aquellos otros nativos “salvajes” que 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

⁷⁶ Ver, respectivamente, Heath, “The Exploration”, p. 127; Palacios, *Exploración*, p. 7; Armentia, *Diario de sus viajes*, pp. 13, 108; 1890; Maccheti, *Diario del viaje*, p. 5; Church, “Northern Bolivia”, p. 505; Bayo, *El peregrino*, pp. 189, 245; Nicolás Suárez, *Anotaciones y documentos sobre la campaña del Alto Acre 1902-1903*, La Paz: Plural-Biblioteca del Bicentenario de Bolivia, 2018 (1928); Matthews, *Up to the Amazon*, pp. 62, 70, 120.

⁷⁷ Leutenegger, “Gente en la selva”, p. 314.

⁷⁸ Ritz, “Cazadores”, p. 108.

⁷⁹ Hay noticias, incluso, de una parcialidad trinitaria denominada *correños*, etnónimo formado por “correo” (porque en la Colonia los remeros indígenas están obligados prestar servicio postal) y *-ono*, sufijo gentilicio de origen arawak (Zulema Lehm, Comunicación personal).

tolerarlo, y quedan rendidos por la falta de costumbre en el trabajo”.⁸⁰ En este contexto, así, las fuentes distinguen básicamente entre los indígenas “civilizados” (p. ej. cayubabas, canichanas, mojeños, 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” (p. ej. araonas, pacaguaras, caripunás), que en esos mismos términos no pueden definirse más que por la negativa: carecen de cultura del trabajo, de civilidad o de capacidad alguna para generar excedentes.⁸¹

Máquinas de remar

No son pocos los autores que resaltan las virtudes náuticas de los tripulantes indígenas. “Parecen máquinas de remar”, observa Marius del Castillo sobre sus remeros guayocho. Todavía 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”.⁸² Church estima el ritmo de su propia tripulación en 55 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”.⁸³ El propio general Pando, que no es precisamente 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,

⁸⁰ Armentia, “Diario de viaje al Madre de Dios”, p. 121. Ver, asimismo, Ballivián / Pinilla, Monografía, p. 71.

⁸¹ Córdoba, “Barbarie en plural”, p. 195.

⁸² Del Castillo, *El corazón*, pp. 164, 168.

⁸³ Church, “Northern Bolivia”, pp. 503-505.

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 botalón.”⁸⁴

Sin embargo, en las mismas crónicas podríamos acumular algunas menciones adversas. Más allá de la falta de cartas hidrográficas necesarias para señalar los eventuales obstáculos, Cabrera afirma 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?”. La respuesta es tajante: la navegación no puede quedar librada “a la ignorancia de los naturales del Beni”. No sólo eso: reporta la “flojedad de los tripulantes para remar” y apunta que sólo ponen empeño al regresar a su hogar.⁸⁵

Más que por su eventual capacidad náutica, las quejas se deben en realidad a la peligrosidad o volatilidad de las tripulaciones. Surgen así noticias de asesinatos de capitanes, patronos o comerciantes por parte de los remeros que de forma repentina dejan librada la embarcación a la fuerza de la corriente para provocar “accidentes”.⁸⁶ Anota Fawcett:

“No era raro que los botes fueran 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.”⁸⁷

Otros viajeros describen la misma sensación de recelo y suspicacia:

“Por lo que hemos visto, estamos convencidos de que nuestros hombres eran un grupo duro y salvaje que nos hubiese matado 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 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. Los vigilábamos de cerca de día y de noche. Por alguna razón que ignorábamos

⁸⁴ Para más elogios de los navegantes nativos, ver Herndon / Gibbon, “The Rapids”, pp. 141, 144; Ballivián / Pinilla, Monografía, p. 71; Knox, *The Boy Travellers*, p. 260; Craig, *Recollections*, p. 316.

⁸⁵ Cabrera, *Navegación fluvial*, pp. 6, 9-10, 24.

⁸⁶ Van Valen, *Indigenous Agency*, p. 72.

⁸⁷ Fawcett, *Exploración*, pp. 283, 521.

estaban disgustados con Richards, que jamás les había dado una orden excepto cuando estaban en tierra, para que llevaran el equipaje. Como Tito y Pedro me hablaban en castellano tenían la impresión de que ignorábamos lo que decían 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 el remo, escuché su irritación: '¡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."⁸⁸

La idiosincrasia de las tripulaciones multiétnicas es una amalgama de costumbres criollas, mestizas e indígenas, marcada de forma evidente por la condición fronteriza de la Amazonía boliviana –así, por ejemplo, la mayoría de los términos técnicos de la navegación provienen de préstamos del portugués: “batelón”, “garitea”, “leme”, “correntesa”, “encostar”, “apalancar”, etc.⁸⁹ En esa síntesis abigarrada no faltan las creencias 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”.⁹⁰ No es raro, entonces, que en esas circunstancias 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 peleas.⁹¹ Otras veces los tripulantes se fugan, como en el caso de Silverio Palomeque, Vicente Vargas y Juan Morales huyendo de la expedición de Armentia.⁹² Por si fuera poco, algunos también roban cultivos o ganado: “Con el

⁸⁸ Herndon / Gibbon, “The Rapids”, p. 146. Matthews (Up to the Amazon, pp. 34-35) comparte esa percepción recelosa aunque no generaliza y habla de “ovejas negras” que no representan necesariamente a la mayoría de los “marineros indios”.

⁸⁹ Bayo, *El peregrino*, p. 184; Del Castillo, *El Corazón*, p. 156. Esto no es extraño dado que gran parte del léxico cauchero proviene asimismo del portugués: “siringa” de *seringa*, “habilito” del *aviamento*, etc.

⁹⁰ Armentia, *Navegación del Madre de Dios*, p. 169.

⁹¹ Fawcett, *Exploración*, pp. 142-144, 163, 201. Ver también Bayo, *El peregrino*, p. 331; Matthews, *Up to the Amazon*, pp. 46-47; Ritz, “Cazadores”, p. 114.

⁹² Armentia, *Exploración oficial*, p. 15; Armentia, *Navegación del Madre de Dios*, p. 89; Armentia, “Diario de viaje al Madre de Dios”, pp. 35-36. Ver, igualmente, Fawcett, *Exploración*, pp. 119, 521; Matthews, *Up to the Amazon*, p. 39.

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”.⁹³

No obstante, sería injusto imputar la violencia unilateralmente a los tripulantes pues no faltan noticias de abusos por parte de los capitanes o los patrones. Hay testigos que afirman que el cauchero Antonio Vaca Diez obliga a sus tripulantes a cruzar los rápidos a punta de pistola; y sabemos, asimismo, que el corregidor Acurusa azota a sus remeros, o que el capitán de la embarcación de Maccheti recibe 25 azotes por intentar cruzar los rápidos a fin de evitarse el trabajo de descargar, transportar y recargar el equipaje –escena que se repite a los pocos días en otro batelón.⁹⁴ El azote es frecuente a la hora de sancionar faltas disciplinarias como la holgazanería, la desobediencia, la deserción o hasta el robo de licor.⁹⁵ A veces los episodios son aún más graves, 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, el patrón reparte doble ración de alcohol, vela a la víctima en una pequeña ceremonia e indemniza a la viuda con 50 bolivianos.⁹⁶

Las fuentes sugieren asimismo que los mozos y los remeros son considerados “propiedad” de los patrones.⁹⁷ Recordemos que Claussen presta y reclama “sus” mozos a Armentia.⁹⁸ Fawcett se cruza en el río con un alemán llamado Hesse que se irrita al reconocer alguno de los

⁹³ Keller / Keller, “Exploration”, p. 8.

⁹⁴ Van Valen, *Indigenous Agency*, p. 72, Cabrera, *Navegación fluvial*, p. 5; Maccheti, *Diario del viaje fluvial*, pp. 17, 43.

⁹⁵ Limpías Saucedo, *Los gobernadores*, pp. 35-36, 111; Van Valen, *Indigenous Agency*, pp. 72, 89.

⁹⁶ Bayo, *El peregrino*, p. 190.

⁹⁷ Para estudios históricos contemporáneos que relativizan la coerción cauchera y resaltan cierto margen de agencia de la mano de obra criolla e indígena, ver Weinstein, *The Amazon Rubber Boom*; Van Valen, *Indigenous Agency*; Barham / Coomes, “Wild Rubber”; Córdoba, “El boom cauchero en la Amazonía boliviana”, pp. 125-156.

⁹⁸ Armentia, *Exploración oficial*, pp. 40-41.

remeros del bote del explorador, a quienes considera propios.⁹⁹ Heath no tiene reparos en aclarar que los remeros indígenas “perteneían” (*belonged to*) a Antonio Vaca Díez.¹⁰⁰ E incluso aparecen en las crónicas ciertos patrones que apuestan sus remeros a las cartas: “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”.¹⁰¹ En 1886, el comerciante alemán David Cronenbold contrata remeros mojeños, movimas, cayubabas y canichanas para organizar una flotilla dirigida a Brasil y termina denunciado por hacer trabajar excesivamente a los remeros, hacerlos pasar hambre, amenazarlos a punta de pistola y flagelarlos con hasta 500 azotes. La mayoría de los remeros huye porque, según confiesa uno de ellos, “vendió nuestro trabajo como si fuéramos esclavos”.¹⁰²

A raíz del escándalo internacional en el Putumayo peruano por el trato inhumano dado a los trabajadores de la Casa Arana, las compañías caucheras bolivianas con capitales en Londres son sujetas a escrutinio por parte del Foreign Office.¹⁰³ Uno de los testigos, precisamente, es el propio coronel Fawcett. Por más que el famoso explorador señale que

⁹⁹ Fawcett, *Exploración*, p. 160.

¹⁰⁰ Heath, “The Exploration”, p. 128.

¹⁰¹ Coímbra, *Siringa*, p. 149.

¹⁰² Guiteras, “La mano de obra”, pp. 523-524. Podría aducirse que estos testimonios se refieren a indígenas que navegan para actores privados; sin embargo, no es raro que al mismo tiempo se asimilen servicios como el postillonaje o transporte postal 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” (Ana María Lema, “Imágenes de la Amazonía boliviana: representaciones de ríos en perspectiva histórica”: Á. López Dollinger/ M. Castro Mojica / M. Zeballos Puccherelli (eds.), *Encuentros con la Amazonía boliviana*, La Paz: ISEAT, 2016, p. 26). Ver, asimismo, Zulema Lehm Ardaya, *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, p. 39.

¹⁰³ García Jordán, *Cruz y arado*; Paredes Pando, *Explotación del caucho-shiringa*; Alberto Chirif / Manuel Cornejo (eds.), *Imaginario e imágenes de la época del caucho: los sucesos del Putumayo*, Lima: CAAAP, IWGIA, UCP, 2009.

los excesos caucheros no son tan graves como en Perú, ciertamente reporta frecuentes castigos corporales y la existencia de una suerte de semiesclavitud encubierta tras argucias y formalidades legales, añadiendo que sería imposible para un observador externo trazar un cuadro certero de la situación en el norte boliviano sin una adecuada protección gubernamental.¹⁰⁴ El mismo autor, además, conjetura la razón por la cual la demanda de mano de obra es “más humana” en el Beni: “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”.¹⁰⁵

País de remadores

La escasez de recursos humanos es el diagnóstico generalizado en las fuentes regionales de fines del siglo XIX.¹⁰⁶ Tal vez la intuición de Fawcett sea entonces 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 imperiosa de integrar al indígena a la economía regional. Así, al menos, lo reconoce una obra dedicada especialmente al desarrollo de la industria gomífera: “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”.¹⁰⁷ El etnólogo sueco Erland Nordenskiöld recorre la Amazonía boliviana a principios del siglo XX y capta agudamente la situación:

¹⁰⁴ Fifer, “The Empire Builders”, pp. 137-139.

¹⁰⁵ Percy Fawcett, cit. en Fifer, “The Empire Builders”, p. 139. Para otro testimonio del tratamiento más humanitario del trabajador boliviano, ver Ritz, “Cazadores”, pp. 107-108.

¹⁰⁶ Ver, entre otros, Armentia, “Diario del viaje al Madre de Dios”, p. 30; Ballivián / Pinilla, Monografía, p. 66; Knox, *The Boy Travellers*, p. 266; Henri Arnous de Rivière, “Explorations in the Rubber Districts of Bolivia”: *Journal of the American Geographical Society of New York*, 32: 5 (1900), p. 436. O también los estudios respectivos en Barham / Coomes, “Wild Rubber”, pp. 48-67; Roca, *Economía y sociedad*, pp. 99-100.

¹⁰⁷ Ballivián / Pinilla, Monografía, p. 70. Algo similar sucede en Brasil (Lorena Córdoba / Diego Villar, “El revés de la trama. Dos asesinatos caucheros”: Lorena Córdoba / Federico Bossert / Nicolas Richard (eds.), *Capitalismo en las selvas*.

“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 [...] 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.”¹⁰⁸

En efecto, a partir de la década de 1860 se percibe una demanda creciente de tripulantes fluviales, que pasan a ser concebidos como un recurso escaso debido a factores como las epidemias, la migración, la desestructuración comunitaria e incluso la competencia por la mano de obra de las industrias gomera, agropecuaria o forestal.¹⁰⁹ O sea que, prácticamente al mismo tiempo en que se producen los abusos denunciados por Fawcett y otros cronistas, el paisaje laboral comienza a cambiar aunque más no sea porque la razón instrumental se impone por sobre el abuso. La industria gomera incrementa exponencialmente la necesidad de navegantes nativos y, en ese contexto, no sorprende la exaltación discursiva del remero indígena como símbolo del desarrollo regional y nacional: el “país de remadores” de Moreno.

Si bien es cierto que a la dureza propia de la labor náutica se añaden los obstáculos geográficos, las inclemencias del clima, las epidemias e incluso el maltrato laboral para componer un régimen laboral insalubre y peligroso, las fuentes nos revelan la adquisición simultánea de un

Enclaves industriales en el Chaco y Amazonía indígenas, San Pedro de Atacama: Ediciones del Desierto, 2015, pp. 168-169).

¹⁰⁸ Erland Nordenskiöld, *Indios y blancos en el nordeste de Bolivia*, La Paz: Plural, 2003 (1922), p. 33.

¹⁰⁹ Keller / Keller, “Exploration”, p. 82; Matthews, *Up to the Amazon*, pp. 123, 131-135.

cierto margen de maniobra por parte de las tripulaciones que no sólo negocian o incrementan su ganancia sino que en ciertas ocasiones resisten, huyen, roban e incluso asesinan viajeros, patronos y capitanes. Al mismo tiempo, mientras los navegantes indígenas y criollos se transforman en un recurso valioso, comienzan los intentos por regularizar su contratación.

En un principio, el pedido de remeros a un corregidor se transformaba en una orden a un cacique y, finalmente, en la imposición a un individuo:

“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 tratan de pervertir y al padre de la hija cuya inocencia quieren corromper.”¹¹⁰

Si en ese primer momento gran parte de los salarios 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 remeros nativos dejen de navegar compulsivamente para comenzar a ser eximidos de sus cargas impositivas y luego, incluso, a ser retribuidos mediante el trueque o incluso a cobrar un salario.¹¹¹ Para neutralizar la complicidad entre las autoridades y los empresarios locales a la hora del enganche, la prefectura beniana redacta un primer reglamento de navegación 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 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 se incrementan progresivamente las regulaciones regionales y nacionales que buscan promover el desarrollo económico de la Amazonía protegiendo los derechos civiles de las tripulaciones: se constatan aumentos salariales

¹¹⁰ Carmelo María del Rivero, cit. en Guiteras, “La mano de obra”, p. 519.

¹¹¹ Limpías Saucedo, *Los gobernadores*, pp. 37, 44-45, 66; Guiteras, “La mano de obra”, pp. 516-517.

progresivos, restricciones a la duración de los contratos y la prohibición de cambiar de patrón sin consentimiento previo del remero.¹¹²

Sea en canoa, montería, batelón o garitea, la navegación en tiempos del caucho se nos presenta como una empresa arriesgada y peligrosa en un paisaje azaroso: más allá de la propia tarea del remo, agotadora de por sí, o aun de la precariedad de las propias embarcaciones, las tripulaciones mestizas o indígenas enfrentan cotidianamente el calor, los insectos, las alimañas, la naturaleza traicionera del río con sus vados, sus torbellinos, sus rápidos y sus cascadas, los ataques de los indígenas salvajes, los accidentes, la violencia endémica de un escenario marginal y, por sobre todo, las inevitables epidemias de fiebre. Todo conspira para que – tal como reporta alarmado Armentia – el río amazónico sea un enorme cementerio: las embarcaciones naufragan, la mercadería se pierde, las tripulaciones son diezmadas. Lo sabemos: las bajas fluviales llegan en ocasiones a alcanzar la mitad de los remeros y, más allá de lo discutible de las estimaciones, lo cierto es que cada uno de los testigos del período observa de primera mano episodios de enfermedad, desaparición o muerte de alguno de sus tripulantes. Pero, a la vez, advertimos que el flete fluvial amazónico es una empresa lucrativa y, tal vez por eso, las “máquinas de remar” movimas, mojeñas o canichanas se erigen gradualmente en protagonistas claves de la navegación y la logística regional, al punto de que, en la segunda mitad del siglo XIX –y más allá de las denuncias eventuales por maltrato, abuso o trabajo infantil–, encontramos toda una serie de mecanismos institucionales para reclutarlas, protegerlas y en la medida de lo posible preservarlas; así como, por otra parte, que las tripulaciones son cada vez más valoradas en la medida en que se profesionalizan y comienzan a generar una cierta rentabilidad que torna atractiva una labor que en tiempos coloniales solía ser coercitiva o al menos forzada.

Durante la última década del siglo XIX, la navegación en la Bolivia amazónica se altera dramáticamente con la aparición de las primeras lanchas de vapor privadas y estatales.¹¹³ Sin embargo, la revolución tecnológica se circunscribe a los principales ríos de la región y las fuentes siguen exhibiendo una infinidad de pequeñas embarcaciones artesanales con la consecuente demanda de remeros nativos, y por

¹¹² Ver, por ejemplo, Limpías Saucedo, *Los gobernadores*, pp. 147-148; Guiteras, “La mano de obra”, pp. 520-521; Van Valen, *Indigenous Agency*, pp. 84-88.

¹¹³ Villar, *Bolivia a vapor*, pp. 63 y ss.

tanto la necesidad recurrente de salvaguardar de algún modo la volátil mano de obra con ordenanzas que garanticen la seguridad, los derechos y las obligaciones de unos tripulantes que pasan a ser concebidos como recurso regional e incluso, en algún caso, hasta como símbolo palpable del progreso nacional.¹¹⁴ 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 de la aparición fulgurante del propio vapor, el país de los remeros se resiste a desaparecer.

¹¹⁴ Guiteras, “La mano de obra”, p. 528.