

## LA EXPLORACIÓN Y OCUPACIÓN DEL ACRE (1850-1900)\*

POR

CLARA LÓPEZ BELTRÁN

UMSA, (La Paz, Bolivia)

---

*Entre 1850 y 1900 hay un proceso cada vez más rápido de exploración y asentamiento en la región del Acre como consecuencia de la rápida expansión de la explotación de goma elástica, producto abundante en la zona. La magnitud del fenómeno y el abandono de esas alejadas tierras preocupó al gobierno que vio la inminente necesidad de incorporar esos territorios al control estatal. Para ejemplificar el proceso de nacionalización del territorio, se analizará el proceso desde la perspectiva boliviana.*

PALABRAS CLAVES: *Bolivia, Brasil, Amazonía, exploraciones, goma elástica, frontera interna.*

---

«Las hoyas del Madre de Dios y el Acre que antes eran el terror de los exploradores y de los habitantes de las montañas, hoy son vistas por los hombres de trabajo y por los estadistas de nuestra patria, como fuentes de riqueza y de prosperidad»<sup>1</sup>

La región del Acre, históricamente ligada a la goma elástica, fue un territorio desconocido, ignorado e inexplorado hasta principios del siglo XX o poco antes. Este espacio geográfico está situado en el corazón del continente sudamericano dentro de la *cuenca amazónica*<sup>2</sup>; hoy es parte de los territorios nacionales de

---

\* Trabajo realizado dentro del Proyecto BHA2000-1334 (MCYT), en Régimen de Año Sabático en el Departamento de Historia de América del Instituto de Historia del CSIC, financiado por la Secretaría de Estado de Educación y Universidades (SAP1999-0020).

<sup>1</sup> Pedro KRAMER, *Un nuevo Departamento (Proyecto de ley presentado a la Legislatura de 1896)*, La Paz, Talleres tipo-litográfico, 1897, p.83.

<sup>2</sup> La Amazonía es una cuenca fluvial de unos siete millones de Kms<sup>2</sup> que, por confluencia y precipitación crea a través de un ordenamiento geológico su curso mayor, es decir, el río Amazonas. Captura las aguas de ese inmenso territorio por medio de un complejo régimen de afluentes

Bolivia —en los Departamentos de Pando, Beni y norte de La Paz—, de Brasil —en los estados del Acre, Amazonas y Rondonia—, y además es parte de una región más amplia llamada por la historiografía *Amazonía Andina*<sup>3</sup>.

Estas superficies, junto a las otras adyacentes, fueron largamente ignoradas debido a su lejanía respecto de los centros de poder, su dificultad de acceso y extenuante clima. Sin embargo, fueron incorporadas a la dinámica económica mundial en las últimas décadas del siglo XIX por el impulso que provocó el explosivo incremento en el consumo masivo de electricidad transportada por cables forrados de goma, y también, por el desarrollo de la industria automovilística y el consecuente uso de neumáticos. Tales actividades fueron, en rigor, las fuerzas dinamizadoras de su despertar como espacio productor de goma elástica. Su constante y creciente demanda en el mercado internacional, puso en valor aquellas tierras donde crecían árboles cuya savia se convertiría en goma elástica, o sea, la siringa y el caucho<sup>4</sup>. Por otro lado, su uso industrial la elevó a la categoría de «estratégico», por lo cual capturó el interés de capitales y compañías europeas y norteamericanas<sup>5</sup>.

---

que, siendo navegables, pueden vertebrar el interior del continente. Estos ríos vierten su máximo caudal en diferentes épocas del año. Debido a la complejidad y riqueza ambiental, la Amazonía se encuentra hoy en grave peligro de desequilibrio ecológico; sin embargo, debido a su vasta extensión y naturaleza multinacional ha hecho difícil que haya acuerdo sobre su manejo. La falta de planificación conjunta entre los países que tienen territorio soberano en esta área ha inducido a que cada uno legisle o deje de legislar sobre importantes factores que afectan su complejo ecosistema. Véase Ramiro V. PAZ, *Dominio Amazónico*, La Paz, Plural, 1999, pp.168-183.

<sup>3</sup> La *Amazonía andina* cubre la región de la cuenca amazónica más cercana al pie de monte de la cordillera de Los Andes. Ese espacio es hoy compartido entre Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia y Brasil. El proyecto *La nacionalización de la Amazonía Andina* dirigido por Pilar García Jordán ha adelantando substancialmente en el conocimiento de la región desde una perspectiva integradora, por medio de estudios y análisis de su proceso histórico. Véase: Pilar GARCÍA JORDÁN (editora), *Fronteras, colonización y mano de obra indígena en la Amazonía Andina (Siglos XIX-XX)*, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú/Universitat de Barcelona, 1998; y *La construcción de la Amazonía andina (Siglos XIX-XX)*, Quito, Abya-Yala, 1995.

<sup>4</sup> La siringa (*hevea brasiliensis*) es el árbol llamado también *hevea* que deriva de *hevé* o término usado por los nativos para designar al árbol dicho y una especie similar *caucho* (*castilloa ulei*) deriva del vocablo indígena *kautchu* o palo que da leche. Hay variaciones en la calidad de savia y en la forma de explotación entre ambas especies.

<sup>5</sup> «Las primeras (*hevea brasiliensis*); y *caucho* (*castilloa ulei*) deriva del vocablo indígena *kautchu* o palo que da leche, ventas de caucho fueron hechas en Belem do Pará (ciudad situada en el delta del río Amazonas sobre el Atlántico) en 1862-63, por una cantidad de 2.088 Kgs.... Utilizado industrialmente en Europa, pero en pequeña escala, el consumo de la hevea se limitaba a 400 toneladas anuales en 1840. En 1842, el descubrimiento del procedimiento de la vulcanización por el norteamericano Good-Year, será el origen de la muy rápida extensión de su uso, ocasionando un sensible aumento de producción, que pasará de 25.000 Tm. en 1856 a 35.000 Tm. en 1864 e irá creciendo con la extensión de su uso en la electricidad; luego, las necesidades explotarán su consumo en 1900, a 55.000 Tm, con su nueva utilización para la fabricación de neumáticos que elevará la producción a 60.000 Tm. en 1905» Jean Claude ROUX, «El reino del oro negro del oriente peruano», Pilar GARCÍA JORDÁN (coord.), [3], 1995, pp.107-151, p. 108-109. Ver también Barbara

Los mapas anteriores al siglo XX retratan a la región del Acre como un espacio «vacío», sin explorar y sin nombre, aunque desde antiguo hubo una ocupación invisible del terreno por las tribus nativas. La ocupación histórica se inició sólo con la llegada de exploradores pioneros y con el asentamiento de colonos que provenían de corrientes de desplazados del Bajo Amazonas. Empezaron a llamarla popularmente Acre, nombre que deriva de una deformación del toponímico nativo *Aquirí* o *Aquiry* y que en realidad parece ser el nombre del río que aún hoy conserva ese nombre<sup>6</sup>.

Para conocer el proceso de incorporación a la dinámica económica regional y luego mundial, pero también, a la esfera de influencia política estatal y nacional, este artículo analiza la primera etapa de la exploración, asentamiento y explotación del territorio del Acre, enfocado desde la perspectiva boliviana, con un doble acercamiento: el del gobierno y sus esfuerzos por capturar para el Estado el control de tales espacios y, el de las fuerzas económicas de iniciativa privada, que se asientan localmente con espíritu empresarial. Ambas corrientes se concedieron la propiedad de esas tierras con las que nunca habían tenido contacto ni las conocían, pero que, el inconsciente colectivo había ya incorporado a su territorio patrio; lo mismo estaba ocurriendo en Brasil y en menor grado en Perú. El estudio de este proceso ejemplificará sobre la nacionalización del territorio, la conquista de la soberanía y el desarrollo de una frontera interna.

La etapa de exploración y colonización se cierra en 1903, año en que esas tierras, todavía mal conocidas, quedarán repartidas entre Bolivia y Brasil, después de controlar los desórdenes populares y enfrentamientos militares, acciones conocidas por la historiografía boliviana como la *Campaña del Acre* que concluye con la firma del Tratado de Petrópolis que fija fronteras entre ambos países.

## 1. CONTEXTO HISTÓRICO

Durante el proceso de construcción de la República de Bolivia hubo un marcado desinterés por el conocimiento de su geografía y del territorio sobre el que, hipotéticamente, tenía soberanía cuando adoptó el principio del *Uti possidetis* sobre los límites señalados por el gobierno español a sus unidades de administración, en este caso, la Audiencia de Charcas. Siguiendo tal principio, Bolivia debería poseer más de dos millones de kilómetros cuadrados, sin embargo, sus límites quedaron muy desdibujados puesto que, las fronteras se dieron por establecidas allí donde el sistema colonial estuvo bien consolidado; en cambio, las llama-

---

WEINSTEIN, *A borracha na Amazonia: Expansão e Decadência (1850-1920)*, São Paulo, HUCITEC-EDUSP, 1993, del original: *The Amazon Rubber Boom, 1850-1920*, Stanford, Stanford University Press, 1983.

<sup>6</sup> Véase Leandro TOCATINS, *Formação Histórica do Acre*, Río de Janeiro/Río Branco, Conselho Federal de Cultura e Governo do Estado do Acre, 1979, v.1, p. 53.

das «zonas de frontera» quedaron como espacios abiertos sin efectivo control, en particular en la línea o más bien corredor que separaba las posesiones de la Corona española con el Brasil portugués. De hecho, el primer mapa de la República de Bolivia se mandó confeccionar en 1859<sup>7</sup> es decir, 34 años después de su independencia. Allí, la parte norte y noroeste, hasta el río Beni, figura como «regiones no exploradas pobladas por salvajes» y lo demás ya no se registra. Más aún, el imperfecto conocimiento de las dimensiones, distancias y ríos que la atraviesan, originaron complicadas situaciones a la hora de tomar posesión de ellos y de organizar vías de comunicación, aún fueran éstas por vía fluvial.

¿Por qué Bolivia se interesó en integrar el territorio del Acre a la soberanía nacional y desde cuándo? El interés que se despertó en las dos últimas décadas del siglo XIX fue por la existencia de goma elástica y una incipiente industria ya en acción. Respondiendo a la presión de los grupos empresariales vinculados a un proyecto extractivo para la exportación, el Estado se encontró frente al desafío de mejorar y controlar progresivamente las rutas de salida fluviales y terrestres hacia el circuito atlántico por el río Amazonas y afluentes; además de institucionalizar la soberanía de tales espacios para garantizar la propiedad de la tierra a sus ciudadanos. Todo lo anterior se unía al afán por capturar unas entradas fiscales de creciente magnitud, por demás apetecibles para el siempre necesitado y anémico aparato estatal.

A partir de 1880, consiguen el gobierno del estado boliviano y las elites conservadoras, en sintonía con los proyectos de sus pares latinoamericanos, diseñar una política encaminada a controlar efectivamente el territorio; ello implicaba el desarrollo de la frontera interna y la nacionalización de las regiones fronterizas. El sector dominante que estaba en el poder estatal o cerca de él, tenía puestos sus intereses en la minería de la plata<sup>8</sup>; ellos activaron un eje económico en torno al altiplano andino, mirando a las tierras bajas y su producción de goma como una segunda y lejana opción. Fueron algunos pequeños capitalistas de Santa Cruz y del Beni, como Antonio Vaca-Diez, Nicolás Suárez Callaú, Nicanor Salvatierra, Augusto Roca y otros más, quienes vieron en este negocio un buen futuro. De manera independiente o con socios europeos, empujaron la industria gomera explorando e incorporando territorios, cuya propiedad se auto-asignaron.

En áreas bolivianas y algo más temprano en el siglo, hay una rápida expansión de la explotación de caucho y/o goma elástica, producto abundante en la zona a explorarse. El momento coincide con el repunte de la explotación de la

---

<sup>7</sup> Véase Jean Claude ROUX, «El mapa de 1859 y sus significados geográficos», J. CORDOVA y J.C. ROUX (edits.), *El espacio territorial y los orientes bolivianos. Hombre-Sociedad-Espacio* n. 2, La Paz, 1993, pp. 77-119 y Mariano BAPTISTA GUMUCIO, «El mapa que inició la deuda externa de Bolivia», *Historia y Cultura*, n. 14, La Paz, 1988, pp.97-106.

<sup>8</sup> Por ejemplo los presidentes Aniceto Arce y Gregorio Pacheco o la empresa de los Aramayo. Véase Antonio MITRE, *Los patriarcas de la plata. Estructura socioeconómica de la minería boliviana en el siglo XIX*, Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1981.

plata y con la caída del precio internacional de la quina que el país había exportado con éxito entre 1850 y 1870<sup>9</sup>. La magnitud del fenómeno y el histórico abandono de esas alejadas tierras preocupó al gobierno que consideró de inminente necesidad la incorporación de esos territorios al control estatal. Con igual énfasis se interesaron en avanzar por esas rutas porque ayudaría a encontrar una salida al Atlántico para compensar la pérdida de acceso al mar perdido durante la Guerra del Pacífico (1879-1881) contra Chile y la derrota de su ejército. El desalentador resultado de esa guerra provocó un proceso de reformulación de la identidad nacional boliviana, expresado en un sentimiento colectivo de gozar de otra oportunidad para diseñar una nueva Bolivia. La situación movilizó a empresarios, políticos e intelectuales con intereses no siempre coincidentes y a veces enfrentados, pero que selló un pacto entre los diversos grupos dirigentes dirigido a programar la modernización de la política y la incorporación de la economía en el mercado internacional como meta para superar el enorme atraso, en particular, el de las lejanas zonas bajas.

## 2. FUENTES E HISTORIOGRAFÍA

Así como el estado no se interesó en el avance de la frontera interna, la historiografía tampoco puso interés en registrar ni analizar las primeras aproximaciones, aunque tampoco hizo un análisis de conjunto de la problemática regional. Sólo en las dos últimas décadas, esfuerzos individuales han realizado contribuciones ciertamente iluminadoras y que inspiran a continuar en la brecha<sup>10</sup>. Fueron, sin embargo, estudiosos de fines del siglo XIX, contemporáneos al proceso de avance exploratorio, quienes recopilaron con mayor interés la nueva información, reunidos en torno a las Sociedades Geográficas —especialmente la de La Paz— con contactos en el mundo científico internacional. El animador por excelencia fue Manuel Vicente Ballivián<sup>11</sup>, un activo investigador y presidente de la

<sup>9</sup> Véase Jean Claude ROUX y Fernando OVIEDO, «Les hommes du quinquina. Comportements démographiques et cycles de l'économie extractive dans une région bolivienne enclavée: Caupolicán (1830-1880)», *Cahiers ORSTOM Sciences Humaines*, Vol. 31 núm. 4, La Paz, 1995, pp. 969-986.

<sup>10</sup> Véase los trabajos de Valerie Fifer, la tesis de licenciatura de Pilar Gamarra, o los escritos de Arnaldo Ligerón. Un poco antes están las contribuciones de Humberto Vázquez Machicado, Hernando Sanabria Fernández y Antonio Mitre que analizan desde diferentes puntos de vista el papel y el potencial de las casas comerciales europeas con intereses en la región. Con mayor tinte político está el libro de José Lavadenz y el más reciente de Ramiro Paz que incorpora la muy actual problemática de la conservación del medio ambiente y los intereses de la industrias multinacionales.

<sup>11</sup> Manuel Vicente Ballivián fue animador de los estudios geográficos y políticos. Tuvo contacto con la mayoría de los exploradores aquí mencionados, fue traductor de sus informes y mantuvo contacto epistolar con Sociedades Geográficas de Europa y América. Véase Juan SILES GUEVARA, *Perfil de la vida y obra de Manuel Vicente Ballivián*, La Paz, Don Bosco, 1979.

*Sociedad Geográfica de La Paz*. En 1893 visitó la frontera noroeste instalando su base de operaciones en la recién organizada población de Riberalta<sup>12</sup>. Como resultado inmediato de este viaje, organizó la *Oficina Nacional de Inmigración, Estadística y Propaganda Geográfica* del que fue creador y director. Esta oficina estatal estaba dedicada a la promoción de la región y de Bolivia en general y desde allí escribió la primera guía descriptiva y de rutas para la penetración en el Acre que se imprimió en 1903 como publicación oficial<sup>13</sup>. Para la segunda etapa, después del conflicto internacional con Brasil, hay varios libros de memorias sobre las campañas militares y los desplazamientos, fase que escapa a los intereses de este artículo pero que merece un estudio científico actualizado<sup>14</sup>.

Debido a las particulares condiciones del progresivo avance sobre los territorios selváticos, de características más bien informales, hay escasos documentos que ofrezcan información sobre ella. La ausencia del Estado hace que no hayan confeccionado documentos de normal administración, sino solamente aquellos referidos a una legislación de potencial aplicación. Los escritos de los viajeros se convierten en fuentes inestimables que presentan valiosas noticias sobre lo que encuentran a su paso. Ellos describieron la geografía, la naturaleza, los ríos y también a los pobladores nativos y a los recién llegados, además de señalar las rutas abiertas por otros exploradores y/o colonizadores. Junto a los anteriores están los informes oficiales de los delegados enviados en misiones de reconocimiento y cuya calidad es equiparable a la de los viajeros. Ambos tipos de relatos han servido de base documental al presente artículo.

Para conocer más de cerca la actividad del lugar se conserva en Bolivia el archivo de la exitosa y dinámica Casa Suárez que es una colección documental que ha sobrevivido milagrosamente a la humedad y al ambiente. Queda también por verse la importante producción periodística plasmada en *La Gaceta del Norte* desde 1887, *El Eco del Beni* (1911 a 1950) y las revistas *Moxos*, *Frontera Norte*, *el Siringuerito*, *Revista Colonial* y la más tardía aunque no menos sorprendente revista *Moderna* dedicada a temas femeninos<sup>15</sup>.

---

<sup>12</sup> Riberalta fue fundada en 1892 por funcionarios de la compañía belga Casa Braillard, que actuaba en toda la región como compradora de goma y abastecedora de productos importados de Europa.

<sup>13</sup> Promocionado por Manuel V. Ballivián se publicó *El Territorio Nacional de Colonias. Publicación dedicada a los expedicionarios a la región del Acre*, Edición oficial, Oficina Nacional de Inmigración, Estadística y Propaganda Geográfica, La Paz, Imprenta del Estado, 1903, p.54.

<sup>14</sup> Véase José AGUIRRE ACHÁ, *De los Andes al Amazonas. Recuerdos de la campaña del Acre*, 3ª. ed., La Paz, Imprenta Superel, 1980; Benjamín AZCUI, *Resumen histórico de la campaña del Acre 1899-1903*, Prólogo del Sr. José Aguirre Achá, La Paz, Talleres Gráficos de la Intendencia de Guerra, 1925; Nicolás SUÁREZ, *Anotaciones y documentos sobre la campaña del Acre*, Barcelona, Tip. La Academia, 1928; Moisés SUBIRANA, *Memorias Históricas de mi viaje al Territorio de Colonias del Noroeste de la república. 1908-1912. Campañas en el Manuripi*, La Paz, Edit. América, 1930; Florian ZAMBRANA, *El Acre: notas y correspondencias*, Ginebra, Imprenta Carlos Zoeller, 1904.

<sup>15</sup> Véase Arnaldo LIGERÓN CASANOVAS, *Mojos-Beni. Introducción a la historia amazónica*, Trinidad, Editorial RB, 1998, pp.96-104. Se conservan pocos ejemplares de estas colecciones,

### 3. EXPLORACIONES Y EXPEDICIONES

La penetración a la Amazonía andina fue impulsada por un ambiente de auge comercial de productos alimenticios de exportación, cueros y materias primas como la quinina y la goma elástica. Dentro de esta dinámica, fueron llegando paulatinamente a la región del Acre corrientes de exploración y de poblamiento espontáneo desde tres diferentes direcciones de la geografía continental.

Fue el río Amazonas la primera gran vía de acceso para la penetración al espacio del Acre por sus afluentes río Madera y Purus. En 1852 llegó por esta ruta la primera misión científica realizada por encargo del gobierno norteamericano. Con el consentimiento del Brasil, los tenientes de navío Herndon y Gibbon recorrieron la región con el fin de conocer la geografía, el sistema fluvial y describir flora y fauna señalando las potencialidades de los recursos naturales para una potencial explotación. Su cuidadoso informe sobre toda la región, que incluye la Amazonía Andina con un mapa, fue publicado en dos volúmenes en Washington en 1853 y 1854<sup>16</sup>. Dos décadas después, en 1668, llegaron desde Brasil los ingenieros Keller<sup>17</sup> con la misión de reconocer la zona e informar acerca del clima, población, producción y comercio de las regiones comprendidas entre los ríos Guaporé, Mamoré y Madera. Si bien contaron con la colaboración del cónsul de Bolivia y de la tripulación boliviana, su fin era proponer al gobierno brasileño medidas que permitieran la colonización del espacio recorrido. Para facilitar la llegada de pobladores atravesaron las temidas *cachuelas*<sup>18</sup> con el fin de comprobar su grado de dificultad para confeccionar proyectos que mejorasen la vía, facilitarían la navegación y propusieron la construcción de un camino ribereño con el fin de soslayar los obstáculos fluviales.

Por el oeste, llegaron desde las regiones peruanas de Cuzco y Ayacucho expediciones de reconocimiento de la cuenca del río Madre de Dios, llamado por los nativos Amaru-mayu. Estos grupos buscaban una vía que les permitiera salir

---

muchos en manos privadas, de ahí la dificultad de consultarlas. Agradezco al Sr. Pedro Shimose, nativo de la región y gran conocedor de su problemática, el haberme brindado esta información en comunicación verbal.

<sup>16</sup> Véase Lewis HERNDON and Lardner GIBBON, *Exploration of the valley of the Amazon*, Made under direction of the Navy Department by lieutenants United States Navy, Part I: by Lt. Herndon, Washington, Robert Armstrong Public Printer, 1853. Part II: by Lt. Gibbon, Washington, O.A.P. Nicholson, Public Printer, 1854.

<sup>17</sup> Véase José y Francisco KELLER, *Memoria de la Exploración del río Madera de la parte comprendida entre Cachuela San Antonio y la embocadura del Mamoré, Por los ingenieros brasileños*, La Paz, Imprenta de la Unión Americana, 1870.

<sup>18</sup> Cachuela, *cachoeiras* en portugués, o *malos pasos* en el lenguaje popular local, son los rápidos o desniveles de los ríos que obstaculizan la navegación.

al Atlántico. De ellos da noticia años más tarde Clemens A. Markham<sup>19</sup> «poniendo al padre Bovo de Revello como el gran apóstol de esta idea en 1848»,<sup>20</sup> y a su principal continuador el coronel Faustino Maldonado. Entre 1860 y 1862, Maldonado condujo una dolorosa expedición con hambre y ataques de nativos. Recorrió el río Madre de Dios hasta su desembocadura en el río Beni. Cruzó por tierra la gran rompiente más tarde llamada cachuela *Esperanza*, y de la misma manera las otras cachuelas sobre el río Madera hasta desembarcar, al parecer, en Manaos. El viaje fue peligroso y aventuroso según noticias indirectas, ya que el diario de viaje se perdió con sus principales actores. Maldonado y otros murieron al pasar la cachuela *Calderón del infierno* sobre el Madera, quedando así desaprovechada la apertura de esa ruta por su peligrosidad y por la poca demanda del momento. Dos décadas más tarde, entre 1893 y 1896, otro expedicionario e industrial de la goma, Carlos Fermín Fitzcarrald<sup>21</sup>, logró abrir hacia el norte un camino por la senda que conectaba el río Madre de Dios con el río Ucayali, que se une después al río Purus. Tal conexión fue de excepcional importancia, ya que evitaba el paso de las cachuelas sobre el río Madera. El camino no tuvo el éxito esperado por la llegada del ferrocarril hasta el valle de Santa Ana en La Convención<sup>22</sup>.

La tercera corriente de acercamiento al Acre fueron las corrientes exploradoras de reconocimiento y de asentamiento que desde territorio boliviano se iban acercando a la zona acreana por dos rutas principales: el río Beni por el oeste y el río Mamoré por el este. Ambas rutas fluviales fueron las dos grandes vías de penetración y ordenamiento de la actividad regional. El gobierno boliviano se interesó levemente en 1846 por la incorporación de las tierras bajas a la soberanía del país, y por su iniciativa (ley de 28 de septiembre de 1846) se ordenó al entonces Prefecto Agustín Palacios realizar una visita de inspección —por los ríos del norte y del noreste— que diera noticia del estado de los pueblos y de las tierras amazónicas de Bolivia. En realidad, en ese momento, el punto de interés era la

<sup>19</sup> Véase Sir Clemens Robert MARKHAM, «Las hoyas del Amaru-mayu y del Beni», *Boletín de la Sociedad Geográfica de La Paz*, 3 partes, A: No 9,10 y 11, 1901, pp. 433-441; B: No 14 y 15, 1902, pp. 1-11; y C: No. 16 y 17, 1902, pp. 84-160. [Copia del diario de E. Heath].

<sup>20</sup> Véase J. G. ALBERDI, «Bosquejo Histórico de los exploradores e industriales del Noroeste de Bolivia, y de su organización política-económica» (Tomado de la revista del Centro de Estudios Geográficos y Científicos de Ribalta, n.1), *Revista del Ministerio de Colonización y Agricultura* n. 2, La Paz, 1908, pp. 258-273.

<sup>21</sup> Carlos F. Fitzcarrald fue un explorador peruano que se unió temporalmente a Antonio Vaca Díez. Ambos murieron en la zona buscando nuevos caminos hacia regiones sirringales inexploradas.

<sup>22</sup> Para mejor comprensión del avance por la hoya del Madre de Dios y alrededores, consultar los estudios de Nuria Sala, que iluminan y complementan las entradas al Acre. Véase Nuria SALA I VILA, «La conquista de la selva en el Sur Andino (1824-1929). El desarrollo de una frontera interna», Pilar GARCÍA JORDAN, Miquel IZARD y Javier LAVIÑA (coords.), *Memoria, creación e historia: Luchar contra el olvido*, Barcelona, Universitat de Barcelona, 1994, pp.241-253 ; «Los proyectos de ocupación de la Amazonia sur andina: el caso ayacuchano (1830-1930)», Pilar GARCÍA JORDÁN, 1995, [3], pp. 153-228.



exploración de la hoya del río Madre de Dios para fijar límites internacionales con Perú, pero el informe quedó sin resultados. El mismo año el prusiano Bursa intentó navegar el río Beni con diez canoas más, desistió de la empresa por considerar muy peligrosos sus encuentros con los numerosos nativos<sup>23</sup>. Después de este primer intento la iniciativa quedó varada, hasta que por casualidades de un destierro político, el general Quintín Quevedo<sup>24</sup> se dedicó al estudio de las cachuelas y el mejoramiento de la navegación. Entusiasmado con la nueva ruta que abriría el camino hacia el Atlántico, llegó a proponer que la prosperidad llegaría a la región sólo si se conectaban sus innumerables vías fluviales con ferrocarriles, cosa que no ocurrió.

En 1877 se iniciaron las verdaderas entradas de exploración científica a la zona. El profesor James Orton acompañado por Ivon D. Heath quiso llegar al río Amazonas siguiendo, en parte, la ruta abierta por Gibbon; sin embargo no pudo coronar su meta por el temor que sintieron sus guías nativos de avanzar hacia tierras desconocidas. Murió en su viaje de retorno a Estados Unidos en una isla del lago Titicaca, a causa de una aguda tuberculosis, dejando una amplia descripción de su viaje<sup>25</sup>. Tuvo en Erwin Heath (hermano de Ivon) un exitoso continuador, ya que, en 1880 recorrió el río Beni hasta su confluencia con el Mamoré, abriendo así una estratégica puerta hacia el Atlántico; es decir, atravesó una temida cachuela sobre el río Beni que llamó *Esperanza*<sup>26</sup>, la que antes había evitado Maldonado<sup>27</sup>. Era éste el primer obstáculo de una serie de los varios desniveles en la corriente fluvial que dificultaban la navegación hacia el Amazonas por el Madera. En este punto estratégico se asentó la Casa Suárez y Hnos., que fue la mayor empresa exportadora de goma de Bolivia. De ese modo, cachuela *Esperanza* se convirtió en un punto estratégico desde donde se controlaba el flujo mercantil y de pasajeros que arribaban desde el río Mamoré por un lado, y por el otro desde el río Madre de Dios, el río Beni y el río Orton, cuenca de posterior incorporación a la dinámica gomera.

<sup>23</sup> No se conoce diario ni descripción de ese viaje. Es citado por Edward R. Heath en su informe.

<sup>24</sup> Véase Quintín QUEVEDO, *Pequeño bosquejo de la provincia de Mojos en el departamento del Beni*, La Paz, 1868; y *El Madera y sus cabeceras*, Belén del Pará, 1864, Reimpreso en Cochabamba.

<sup>25</sup> Véase James ORTON, *The Andes and the Amazon or accross the continent of South America*, New York, Harper and Brothers Publishers, 1871.

<sup>26</sup> «La Cachuela Esperanza es el primer obstáculo que la naturaleza opone a la navegación del río Beni, la constituye un rápido de seis metros de caída para trescientos de extensión. El lecho del río está cruzado en aquella parte por una especie de rompiente de piedras que procede de la cadena de los Partecis (Sierra de Pacca Nova) en la época de las mayores crecidas es posible pasar la cachuela a canal cerca del caserío. En tiempo seco es forzoso transportar las embarcaciones por tierra, sobre durmientes de palo verde.» (Copia del año 1897 del informe que presentó Pando en 1893 al Sr. Lisímaco Gutiérrez, Delegado Nacional en los ríos Beni y Madre de Dios sobre la explotación de los ríos del norte de Bolivia. Se adjunta una resolución del 20 de diciembre de 1891, para facilitar las exploraciones de Pando). Archivo de La Paz, ALP/JMP 1981-97, n. 2, pp.7-7v.

<sup>27</sup> Véase Edwin HEATH, «Exploration of the River Beni», *Bulletin of the American Geographical Society*, n. 3, New York, 1882, pp. 117-165.

Paralelamente, aunque con fines etnográficos y humanitarios, se hicieron exploraciones regionales de interesante resultado. El misionero franciscano y cura conversor Jesualdo Macchetti, sin proponérselo, fue el primer pasajero de la ruta Mamoré-Madera-Amazonas porque, según cuenta en su relato de viaje, su único objetivo era retornar a Europa<sup>28</sup>. Hay noticias de la entrada de un tal padre Saravia que en 1879 pasó sin huella. Algo más tarde, llegó el influyente franciscano español Nicolás Armentia cuya constante labor evangelizadora y su interés científico en geografía, etnografía y lingüística llegaron a ser bien conocidos. En 1881 este misionero remontó el río Beni con fines antropológicos y de evangelización entre los Araonas y los Pacaguaras, habiendo hecho contacto antes con los Cavinás<sup>29</sup>. Se convirtió en un experto conocedor de la cuenca del Madre de Dios, y por ello fue convocado por el gobierno de Bolivia para asesorar sobre la fijación de límites con Perú<sup>30</sup>.

Diez años más tarde y con fines científicos llegó desde el sur el primer viajero de esta ruta, el joven científico italiano Luigi Balzán. Su viaje, por encargo de la Sociedad Geográfica Italiana, se inició y terminó en Asunción del Paraguay. Se dirigió desde la costa del Pacífico a la región andina, para luego descender a tierras bajas interiores. Entre 1891 y 1892, acompañado y asistido por remeros pacaguaras, recorrió en canoas el río Beni hasta la renombrada cachuela *Esperanza*. De allí se encaminó rumbo al sur por el río Mamoré hasta Trinidad y continuó hasta su destino. Dejó una amplia descripción de los caminos recorridos con indicaciones sobre la geografía, la flora y fauna con precisas noticias sobre la industria de la goma y su dinámica. Aseguraba, al mismo tiempo, que el lugar no era apropiado para la inmigración de europeos por la dificultad climática y la lejanía<sup>31</sup>.

---

<sup>28</sup> Véase Jesualdo MACCHETTI, *Diario del viaje fluvial del padre fray --- Misionero del colegio de La Paz, desde San Buenaventura y Reyes hasta el Atlántico*, La Paz, El Siglo, 1869. Su editor, Fray B. Sans anota al final «Así concluye su itinerario el padre Misionero de San Buenaventura, consignando día por día y casi hora por hora, las ocurrencias y percances de navegación tan arriesgada, mucho más no llevando un experto director sino así, como quien dice, el arrojito de los indios tripulantes....».

<sup>29</sup> Véase Fray Nicolás ARMENTIA, *Diario de sus viajes entre el río Beni y Madre de Dios en el arroyo de Ivon en los años 1881 y 1882*, La Paz, Tipografía Religiosa, 1883 (reimpreso en La Paz, Instituto Boliviano de Cultura, 1976); *Exploración oficial mandada efectuar del Madre de Dios*, La Paz, Imprenta El Nacional, 1885; *Navegación del Madre de Dios. Viaje del Padre Armentia*, La Paz, Imprenta de La Paz, 1887.

<sup>30</sup> Véase Fray Nicolás ARMENTIA, *Límites de Bolivia con el Perú en la parte de Caupolicán*, La Paz, Imprenta El Telégrafo, 1897.

<sup>31</sup> La traducción al español del viaje de Luigi Balzan hecha por mi, está en proceso de edición junto a Jean Claude Roux; se espera la publicación en breve con varios estudios del tema. El texto en italiano fue publicado, en varias entregas, contemporáneamente al viaje, en el Boletín de la Sociedad Geográfica Italiana. Véase Luigi BALZAN, «Da Asunción a La Paz», 2 partes, *Bolletino de la Società Geografica Italiana*, giugno 1891, pp. 452-472 y pp. 561-580; «Da la Paz a Irupana», settembre 1891, pp. 725-737; «Da Irupana a Covendo», novembre de 1891, pp. 911-929; «Da Covendo a Reyes», giungno-luglio 1892, pp. 232-261; «Da Reyes a Villa Bella» (continuación), luglio

## 4. DESPLAZAMIENTOS INFORMALES

Mientras los viajes y las misiones de exploración y reconocimiento anotaban sus descubrimientos geográficos y daban cuenta de los recursos naturales y humanos existentes, otros atravesaban ríos y abrían sendas aproximándose al Acre, de los cuales tenemos noticias indirectamente. A partir de 1870, pequeños empresarios independientes se aventuraron en tímidos avances hacia el norte; algunos llegados de la menos floreciente explotación de la cascarilla o quina Calisaya. Empujados por el creciente interés en la goma elástica, estos empresarios/exploradores se aventuraron a nuevos espacios —hacia el norte y al noroeste— recorriendo las riberas de los ríos hasta encontrar los ansiados *siringales*, que serían los espacios en los cuales asentarían su derecho de explotación una vez que los *rumbeadores* hubieran demarcado sus *estradas* o senderos para la explotación de un determinado número de árboles. Naturalmente no hay un registro de estas entradas ya que fueron acercamientos espontáneos, pero afortunadamente queda el recuerdo de algunos pioneros como Fidel Endara, Ventura Farfán, Salinas, Alcazar, Limpias, Fabián Roca Franco dedicado también a la ganadería y fabricación de azúcar, Antenor Vázquez y otros más.

Sólo después de 1880, y una vez señaladas las posibilidades de facilitar y abaratar el transporte gracias a la recién abierta ruta del río Beni por Heath, y, comprobada la existencia de población indígena —potencialmente reducible— en las cuencas de los ríos Madre de Dios, Beni y sus afluentes, surgieron afirmadas empresas de mayor magnitud, asentadas en una o más barracas y con su producto puesto en el mercado internacional, ya fuera directamente o por medio de intermediarios. Los empresarios de mayor actuación en la esfera pública fueron Nicolás Suárez Callaú, fundador de la Casa Suárez, con agencia en Londres, y Antonio Vaca Diez, médico, parlamentario, explorador y empresario que se instaló en ambas orillas del Orton, llamándolo «su río»; ambos merecieron laudatorias biografías por ser los más activos en la vida pública, sin embargo hay otros de parecida envergadura que merecen igual tratamiento por su exitosa actuación en el lugar.

En la década de los 90, los industriales de la goma siguieron avanzando hacia el norte hasta el río Acre o Aquiry y el río Purus, afluente directo del Amazonas. Las primeras noticias que se tuvieron de la cuenca del Purus fueron dadas por el explorador William Chandless<sup>32</sup> que la recorrió en 1865. Sin embargo, fue el boliviano Victor Mercier<sup>33</sup>, un empresario de la goma de la cuenca del Madre de

---

1892, pp.570-594; «Da Villa Bella a Trinidad», gennaio-febbraio 1894, pp. 61- 74; «Da Trinidad a Santa Cruz de la Sierra e Corumbá e ritorno al Paraguay», ottobre-novembre 1894, pp. 695- 710.

<sup>32</sup> Véase William CHANDLESS, «Notes of the River Aquiry, the principal affluent of the River Purus», *Journal of the Royal Geographical Society*, Londres, 1866, pp.119-128.

<sup>33</sup> Véase Victor MERCIER, *Diario de una expedición del Madre de Dios al Acre*, La Paz, Imprenta Tribuna, 1894.

Dios, en sociedad con el coronel brasileño Antonio Labre<sup>34</sup> llegaron con esfuerzo hasta el río Purus buscando más siringa y una ruta expedita para exportar su producto con un transporte menos costoso y más seguro.

Al finalizar el siglo, con la industria gomera floreciente y poco antes que la región entrara en conflicto de soberanía con Brasil en la Campaña del Acre, el gobierno boliviano envió en 1892, 1895 y en 1897 expediciones de reconocimiento dirigidas por José Manuel Pando. Recorrió los territorios del Madre de Dios hasta el río Inambari, rutas que servían para desplazarse hacia el Acre. Se buscaba encontrar un paso terrestre, similar al descubierto por Fitzcarrald, que uniera los subafuentes del río Madera con subafuentes del río Purus y poder llegar al Amazonas evitando el paso de las temidas cachuelas. Esta ruta no pudo ser implementada porque los ríos y sus riberas estaban en manos de colonos brasileños desplazados del estado del Amazonas por lo menos treinta años antes.

## 5. RUTAS DE PENETRACIÓN Y POBLAMIENTO

La penetración de los territorios acreanos fueron por vía fluvial, complementada por vías terrestres a recorrerse a pie o a lomo de bestia. El empuje inicial fue dado por la iniciativa de empresarios o personas potencialmente interesadas en la explotación y/o comercialización de la goma y con acceso a pequeños capitales de Beni y Santa Cruz. Junto a ellos llegaron empresas mercantiles como la Casa Braillard, Zeller & Roessler y otras reconvertidas a la goma desde la cascarilla como la Casa Richter. En general, su actividad estuvo —si la estuvo— parcial o marginalmente conectada con las instituciones de gobierno. Los enviados oficiales, como Pando o Ballivián no fueron parte de las empresas.

Las corrientes de penetración utilizaron tres vías dependiendo del punto de origen. Desde La Paz se trazaron varias rutas iniciales por Sorata o por Yungas. Ambas se descuelgan por los contrafuertes de las montañas andinas hasta encontrar el río Beni. Esta fue la ruta usada oficialmente por los enviados y representantes del gobierno y los interesados que llegaban desde la zona andina<sup>35</sup>. La de Santa Cruz usó el río Grande hasta desembocar en el río Mamoré y continuar hacia el norte, abasteciéndose en Trinidad y en Riberalta. Esta corriente de penetración fue la que llevó mayor empuje empresarial y la que tuvo mayor éxito económico. Los que llegaban desde Cochabamba, hacían su entrada por los ríos San Mateo y Chapare hasta encontrar el Mamorecillo y el Mamoré por donde

---

<sup>34</sup> Véase Coronel Antonio Rodríguez Pereira LABRE, «Colonel Labre's Explorations in the Region between the Beni and Madre de Dios Rivers and the Purus», *Royal Geographical Society*, 41, Londres, 1889, pp. 496-502 + Mapa en p. 524.

<sup>35</sup> Véase José Manuel PANDO, «Viaje a la región de la goma elástica (N.O. de Bolivia)», *Revista del museo de La Plata*, La Plata, 1894, t. VI

podían continuar hasta los espacios que querían explorar<sup>36</sup>. Por aquí penetró una gran parte de la mano de obra indígena y mestiza traída desde esos valles altos.

El poblamiento fue promovido por los mismos empresarios. Ellos, muchas veces en primera persona, llevaban trabajadores desde otras regiones bolivianas contratados por «enganche» es decir, por endeudamiento<sup>37</sup>; sistema utilizado para controlar a la escasísima mano de obra, cuya permanencia era dificultosa por lo insano del ambiente y las múltiples enfermedades infecciosas, parasitarias y micóticas<sup>38</sup>. La rudeza de las condiciones de trabajo los obligaba a vivir prácticamente aislados en el monte, dependiendo de caza y de los productos que a sobreprecio les brindaba el patrón. Los «enchalecados», gente andina así llamada por su incapacidad de adaptar su vestimenta al clima tropical, quedaban encadenados a la rueda de una permanente deuda<sup>39</sup>. En cambio, hubo una creciente predisposición negativa ante los nativos selváticos por su belicosidad y su conocimiento del territorio en el cual podían moverse libremente. Eran temidos y por ello se aconsejó la «limpieza» de esos ríos exterminando a las tribus locales.

Desde el Brasil, el territorio del Acre fue poblado «a goteo» por desplazados desde las regiones del Bajo Amazonas, expulsados por la sequía y falta de alimentos. Esa corriente completa un primer ciclo de reconocimiento de las riberas del río Purus, del río Acre y del río Jurúa en 1865<sup>40</sup>, momento en que se llegó a captar el potencial de la industria gomera de esa zona. José Rodríguez Cametá, Serafim Salgado, Manoel Urbano do Encarnaçao «bandeirantes del valle del Purus»<sup>41</sup> abrieron caminos y promovieron ensayos de colonización. La fama de la

<sup>36</sup> Véase José AGUIRRE ACHÁ [12], pp.37-40.

<sup>37</sup> «El siringuero llegaba al Acre ya comprometido económicamente con el patrón, socio de la industria o asalariado, pero con la vida enteramente dependiente de la barraca. Ellos debían el precio del transporte y otros gastos de viaje. Para el inicio del corte de la siringa recibían de fiado, una red, un rifle, munición, , un machete, dos o tres tichelas, y para el rancho, generalmente harina, bananas, jebe, sal, azúcar, frijoles, fósforos, kerosene, algunas latas de conserva y leche condensada, cuchillo de siringa, tichelas para recoger la leche y otros utensilios propios de la actividad extractiva.» TOCATINS [5], v.1,p 157. (traducido por la autora).

<sup>38</sup> La más temida era la malaria y la leishmaniasis o lepra blanca, también transmitida por mosquitos. La piel, entonces, estaba sometida a grandes ataques por hongos e infecciones, así como las enfermedades intestinales y la consecuente disenteria. Era difundida la tuberculosis y la desnutrición en general por la falta de alimentos y la carencia de vitaminas por la poca disponibilidad de verduras y frutas cítricas.

<sup>39</sup> Véase M. del Pilar GAMARRA TELLEZ, «Orígenes históricos de la goma elástica en Bolivia. La colonización de la Amazonía y el primer auge gomero», *Historia*, n. 20, La Paz, 1990, pp.41-79.

<sup>40</sup> «...del informe de Silva Coutinho en 1865...»,«En el Purus existen 240 casas cubiertas de paja...desde Beruri hasta el sitio de Boa Vista, en una extensión de 277,77 millas» que albergaban personas «establecidas y empleadas generalmente en la extracción de drogas», y también en la goma, muchas de las cuales «Pedían la posesión de siringales declarando que era para evitar litigios y que asegurando su propiedad desarrollaría mejor la industria» (Relacao da Reparticao dos Negocios d'Agricultura, Comercio e Obras Públicas, 1865)», TOCATINS [5], v. 1, p. 144. (traducido por la autora).

<sup>41</sup> Véase TOCATINS [5], v. 1, p. 144.

riqueza de la *siringa*, especialmente en la cuenca del río Purus, comenzó a atraer a pioneros con un objetivo económico definido, en lugar de ser impulsados por el espíritu de aventura y curiosidad inicial de otros tiempos. En 1887 estaban asentadas unas 10.000 personas llegadas de Ceará, Alagôa, Piauí, Sergipe, do Pará e do Amazonas. Este proceso de inmigración anárquico y precipitado demandó una base de retaguardia para el abastecimiento y tráfico humano<sup>42</sup>. Tal labor fue cumplida por las casas aviadoras; ellas proporcionaron créditos y embarcaciones a vapor una vez consolidadas las rutas. Poco después se organizaron flotas de navegación, cuyo mayor exponente fue Irineu Evangelista de Souza, Vizconde de Mauá, fundador de la Compañía Nacional de Navegação e Comercio do Amazonas. La compañía de navegación inició operaciones con tres barcos pequeños; en poco tiempo los beneficios le permitieron la ampliación de su flota y el acceso a ríos inexplorados, facilitando el transporte de la creciente producción de goma. Sin embargo, debido a las grandes presiones internacionales, en 1866 Brasil abrió el Amazonas a la navegación extranjera<sup>43</sup>.

Para conectar con el servicio central de transporte sobre el río Amazonas, fue necesario encontrar rutas viables que permitieran el transporte de la goma y de las mercaderías con una seguridad y un costo adecuados. El gobierno boliviano recibió múltiples proyectos para abrir vías de comunicación de las más variadas características. La solicitud más común contemplaba el modelo de concesiones, que solicitaba como recompensa el usufructo de peajes. Para ilustrar recordamos el proyecto del camino de herradura presentado por Ramón Pando<sup>44</sup>; el de la Casa Richter que quiso organizar un sistema de transporte por vía fluvial, a vapor o en canoas<sup>45</sup>, y/o la construcción de ferrocarriles ideado por Quijarro<sup>46</sup>. Hay otras propuestas más complicadas y de mayor envergadura como la de Antonio Vaca Díez que deseaba controlar todas las vías de llegada a cachuela *Esperanza*, en clara rivalidad con Nicolás Suárez<sup>47</sup>. Muchos se quedaron en el papel y otros tantos fueron contratos «fantásticos» firmados en los últimos años del siglo XIX<sup>48</sup>; de hecho, el más an-

<sup>42</sup> Véase ESTEVES [14], pp. 41-42.

<sup>43</sup> Véase WEINSTEIN [5].

<sup>44</sup> Véase la propuesta manuscrita de Ramón PANDO, «Propuesta para construir un camino de herradura entre Pelechuco y Río Beni, bajo las condiciones expresadas», La Paz, Agosto 31, 1899. Archivo del Congreso Nacional, 1899, n. 15-13.

<sup>45</sup> Véase la propuesta manuscrita de Otto RICHTER, «Propuesta para establecer navegación a vapor en los ríos Beni y Madre de Dios», La Paz, 13 de octubre de 1885. Archivo del Congreso Nacional, 1899, n. 15-13.

<sup>46</sup> Véase, Antonio QUIJARRO, *Propuesta para establecer conexión entre los ríos Aquirí y Madre de Dios por medio de un ferrocarril*, La Paz, Imprenta el Nacional, 1893.

<sup>47</sup> Véase Antonio VACA DIEZ, *Vías de comunicación en el Noroeste de la República*, Propuesta del Dr. Dn.-----, La Paz, Imprenta La Revolución, 1893.

<sup>48</sup> El término fantástico es usado con toda propiedad en el artículo que amplía este tema Pilar GARCÍA JORDÁN, «De la colonización depende el porvenir de la república» Una historia de la colonización en Bolivia 1825-1935», *Anuario*, Sucre, 2000, pp. 53-106.

helado fue la construcción del ferrocarril Mamoré-Madera, que se reveló inútil y de triste historia<sup>49</sup>.

## 6. INTERVENCIÓN ESTATAL

En 1900 la industria de la goma era una organizada red de explotación que involucraba a múltiples grupos sociales, desde humildes picadores hasta compradores en el mercado mundial. El éxito puso en evidencia los intereses contrapuestos de los grupos económicos regionales llegados desde los diferentes puntos cardinales, lo cual empujó a los países comprometidos —Perú, Bolivia y Brasil— a incorporar la tierra de *estradas* gomeras al control estatal y cuya soberanía escapaba al Estado. También quisieron controlar a la población nativa y productiva e imponer una efectiva política fiscal<sup>50</sup>.

Con el afán de incorporar territorios al control estatal y a la dinámica nacional, el gobierno boliviano creó el 8 de marzo de 1900, al noroeste de la república, una nueva unidad administrativa llamada *Territorio de Colonias* con una superfi-

---

<sup>49</sup> En 1861, surgió por primera vez la idea de construir una vía ferroviaria que uniese los dos ríos navegables, el Mamoré al Madera, permitiendo la exportación por Belem do Pará de la goma boliviana producida en las ambas orillas del Mamoré, el Beni y afluentes. La construcción empezó en 1872 para interrumpirse poco después. Las obras se reiniciaron en 1879 a cargo de una firma norteamericana que al año quebró abandonando la región. El área por donde debería pasar, unos 400 kms., era tremendamente inhóspita y habitada por indios hostiles. A consecuencia de la firma del tratado de Petrópolis entre Bolivia y Brasil que recompensaba por cesión de territorio, las obras comenzaron de nuevo en 1907. Bajo la tutela del Brasil y con un capital de 11 millones de dólares se hizo cargo otra firma norteamericana. Pese a los avances en la ingeniería ocurridos en el periodo que separa el fracaso anterior y el reinicio, las condiciones locales continuaban siendo las mismas. Además de nordestinos, trabajaron antillanos, griegos, portugueses, indúes, españoles, italianos entre otros. Aun con recursos económicos las obras se terminaron en 1912. Algunas fuentes estiman 30 mil las personas que murieron en la construcción, (disenteria, tifo, malaria). La gran ironía de la construcción del tren es que, al ser concluida, el comercio de la goma, a la que debería beneficiar, iniciaba su decadencia. Entretanto y gracias a ella, surgieron en la región ciudades nuevas; Guayamerín (Bolivia) y Guajará-mirim (Brasil) en las márgenes del Mamoré en la línea de frontera y Porto Velho en el Madeira, capital del Estado de Rondonia. La vía que tomó 50 años para construirse tuvo otros tantos de vida útil; entonces fue completamente desactivada quedando un trecho de 15 Kms. entre Porto Velho y Santo Antonio.

<sup>50</sup> «De hecho, también en aquellos años se dieron las primeras normas relativas a las explotaciones gomeras pues a la disposición de 24.11.1883, siguieron las de 15.05.1893, 19.07.1893, y 27.11.1893. En ellas se declaraban adjudicables en arrendamiento por el Estado las estradas... Pero, la fundamental fue, sin duda alguna, la ley de 12.12.1895 sobre adjudicación de estradas y tierras gomeras en los Territorios de Colonias, Santa Cruz, Beni, Cochabamba y La Paz reglamentada el 30.06 de 1896. Siguieron otras disposiciones ya en los inicios del siglo XX pero, como la praxis histórica mostró, la debilidad del Estado boliviano incapaz de hacerse presente en aquellas regiones y por lo tanto, delegando en algunos casos a los empresarios caucheros la misión de «bolivianizar» el territorio...» GARCIA JORDAN [45], pp. 71-72.

cie cercana al medio millón de Kms<sup>2</sup>. El área formaba un rombo formado por el río Madidi, el río Beni y las líneas que, partiendo del río Yavarí, corren al encuentro del río Inambarí y hacia la confluencia del río Beni con el gran río Mamoré. La nueva unidad administrativa reunía a las dos delegaciones creadas por ley de 28 de octubre de 1890: La *Delegación del Purus-Madre de Dios* delimitada por la línea demarcadora con el Brasil (Tratado de 1867), al este por el río Beni, al sur por el río Madre de Dios y al oeste por la línea demarcadora con Perú (que, principiando en las nacientes del río Yavarí termina en la desembocadura del río Inambarí en el Madre de Dios). La *Delegación del Madre de Dios-Madidi* se extendía por el norte hasta el río Madre de Dios, por el este el río Beni y por el sur el río Madidi hasta su nacimiento principal y parte del paralelo 14°S. Estos distritos nunca cobraron cuerpo y funcionaron de manera muy incipiente, tanto, que la delegación sureña tuvo que actuar en la penetración hacia el norte hasta los ríos Acre y Purus (decreto del 10 de mayo de 1893).

El interés por los territorios del norte fue creciendo en las esferas de gobierno. En las dos últimas décadas del XIX se evidenciaron esfuerzos por dinamizar y estimular las actividades económicas, por controlar el territorio y por poblarlo, aunque los proyectos colonizadores no tuvieron resultados apreciables<sup>51</sup>. La presencia real estaba representada por las *barracas* o lugar donde las empresas acomodaron sus centros de recogida y abastecimiento. Estas se multiplicaron capilarmente en la zona a medida que se incrementaban los grupos recolectores de goma. Las de mayor magnitud se convirtieron en puntos de referencia comercial y geográfica como la barraca instalada por la Casa Suárez en Cachuela *Esperanza*. No muy lejos, el poblado Riberalta fundado por la Casa Brillard en 1892, aunque algunos vecinos se asentaron mucho antes. En la cuenca del Mamoré estaba Villa Bella donde se instaló una aduana boliviana pionera. La primera fundación oficial boliviana fue Puerto Alonso, llamado después Puerto Acre, en 1900. Se fundó para establecer soberanía e instalar una aduana; sin embargo, se había llegado a destiempo, porque colonos y empresas brasileñas estaban acomodadas en la región trabajando de manera muy independiente, como oficialmente fue aceptado más tarde. Dichos territorios fueron reclamados por Bolivia como propios, alegando derechos coloniales pese a su desconocimiento y abandono.

La comunidad comercial brasileña del Pará estimulaba el avance de *siringueiros* brasileños hacia el interior. La tolerancia, indulgencia y desatención de Bolivia mostró sus límites en 1901 cuando su gobierno hizo públicos los planes de arrendar millares de kilómetros cuadrados del Acre a un conglomerado anglo-norteamericano que asumiría el control económico y la autoridad civil en el área. Así nació la Bolivian Syndicate, por iniciativa personal de Avelino Aramayo, uno de sus mineros más importantes. Le asignarían a la empresa parte de territo-

---

<sup>51</sup> *Ibidem*. Consultar el artículo indicado para conocer la temática de la colonización en Bolivia durante el siglo XIX y XX.



rio potencialmente boliviano, para explotar y administrar el comercio de la goma, recuperando entradas fiscales para el gobierno. Como casi toda la población acreana del momento era brasileña, interesaron a su gobierno federal y estatal porque habían recibido la noticia como un desafío a la soberanía brasileña en la Amazonía. La transacción desagradó a los acreanos que reclamaron organizando protestas armadas, mientras que el gobierno brasileño apoyó las actividades rebeldes de los comerciantes como la declaración de la República Independiente de Acre por Gálvez en 1899 y dos años más tarde la revuelta promovida por Plácido de Castro. La lucha armada movilizó a *siringueros* de toda la región con victorias y derrotas de ambos lados.

En Bolivia la cuestión se vivió desde una perspectiva diferente. Encontró que sus territorios estaban invadidos por brasileños, pero no consideraron ello un problema; lo que querían era recuperar los impuestos a la exportación de la goma. En tanto el gobierno brasileño trataba de encontrar al asunto una salida diplomática, cuyo resultado fue la firma del Tratado de Petrópolis el 17 de noviembre de 1903. En consecuencia, parte del Acre fue anexado al Brasil, que al siguiente año fue convertido en territorio federal. En cambio, Bolivia recibió en canje otro territorio más pequeño, además de un pago compensatorio de dos millones de libras esterlinas por la diferencia de la dimensión del territorio cedido, más el compromiso de construcción del ferrocarril Mamoré y Madera.

## 7. A MODO DE CONCLUSIÓN

El territorio del Acre no fue conocido efectivamente hasta bien entrada la fiebre de la goma. Fue uno de los últimos espacios, si no el último, en incorporarse a la dinámica continental y al mercado mundial. La actividad exportadora permitió construir sólidos patrimonios que convirtió a los exploradores de goma elástica en poderosos empresarios locales, con amplia clientela representada por sus trabajadores y administradores. Se convirtieron en corto tiempo en hombres ricos con acceso a bienes de lujo y también en sobresalientes ciudadanos de influencia en los círculos de gobierno.

Las elites bolivianas, o por lo menos aquella que estaba más cerca del poder estatal o a cargo de él, tenía puestos sus intereses en la minería de la plata. Sus integrantes activaron un eje económico en torno al altiplano andino, mirando a las tierras bajas y la producción de goma como una segunda y lejana opción. Fueron algunos pequeños capitalistas de las regiones de Santa Cruz y del Beni quienes vieron en este negocio un buen futuro y —solos o con socios europeos— empujaron esta industria nacionalizando territorios auto-asignados en propiedad. Cuando el Estado boliviano quiso someterlos al control fiscal, estos empresarios habían establecido conexiones internacionales abriendo sucursales en Europa y Estados Unidos, por lo que no estuvieron dispuestos a someterse a las normas estatales.

*Between 1850 and 1900, the Acre Region suffered an intense exploration and forestry processes, because of the fast growing of the rubber market. The great size of the activity and the enormous geographical distance convinced the government the necessity to capture those territories under the State control. This article shows the process under the Bolivian perspective.*

KEY WORDS: *Bolivia, Brasil, Amazonian, explorations, rubber, intern frontier.*

---