

EL CORSARIO BLANCO: FRONTERAS, VAPORES Y CONTRABANDO DE ARMAS EN LA GUERRA DEL ACRE (1899-1903)

The White Corsair: Frontiers, Steamboats,
and Arms Smuggling in the Acre War
(1899-1903)

Diego Villar
IICS CONICET-UCA, Argentina / CIHA, Bolivia

Resumen: A partir de la historia de Arthur Posnansky y su lancha *Iris*, el artículo analiza la actuación de los barcos de vapor durante la guerra del Acre (1899-1903) entre Bolivia y Brasil. Se examinan la geopolítica del conflicto, las características específicas de los enfrentamientos navales en la selva amazónica y la importancia estratégica de la logística naval, así como también el carácter ambiguo de la participación bélica de las embarcaciones bolivianas y brasileñas. Finalmente, se sitúa el caso particular en un escenario comparativo más amplio, a fin de sugerir que el factor más significativo en las fuentes del período es el nexo singular entre la actuación de los barcos de vapor, la pulsión nacionalista, el conflicto limítrofe y la agenda extractiva de la industria gomífera.

Palabras clave: Bolivia, barcos de vapor, economía política, frontera, guerra, *boom* cauchero.

Abstract: The story of Arthur Posnansky and his steamboat *Iris* offers unique insight into river activity during the Acre War between Bolivia and Brazil (1899-1903). This paper analyzes the geopolitics of the conflict, the specific features of river warfare in the Amazonian jungle, the strategic importance of naval logistics during the conflict, as well as the ambiguous character of both Brazilian and Bolivian steamships. Finally, the paper places Posnansky's case in a broader context in order to argue that the most relevant fact in the historical data is the significant link between steamship activity, nationalistic drive, frontier conflict, and the extractive agenda of the rubber industry.

Keywords: Bolivia, steamboats, political economy, frontier, war, rubber boom.

1. Introducción: una guerra cauchera

Desde los albores de la república, la Amazonía constituye un espacio marginal para el imaginario boliviano:

Del elenco de mandones que se han sucedido en la Presidencia de Bolivia, desde Simón Bolívar hasta Hernando Siles ninguno se ha tomado interés en conocer personalmente las necesidades de las regiones apartadas del país [...]. No pongo en duda los conocimientos de los mandatarios de Bolivia al respecto de las necesidades de los habitantes de la Polinesia o de la Micronesia; pero, en cuanto a las de los habitantes del Beni, puedo aseverar al amable lector que no las conocen (Del Castillo, 1929: 107).

De forma menos irónica, un diplomático francés observa que la mayoría de los bolivianos concibe la selva norteña tal como sus compatriotas conciben las colonias de ultramar (Paul Walle, citado en Viola Recasens, 1994: 533). La ignorancia de las tierras bajas tiene larga data, y se entronca en prejuicios coloniales que identifican casi exclusivamente a lo boliviano con las civilizaciones prehispánicas andinas y el circuito minero de Potosí (Villar y Combès, 2012; Córdoba, 2017).

El Estado comienza a demostrar interés por el oriente boliviano solo durante la presidencia de José Ballivián (1841-1847), cuando se intenta sistematizar y ampliar la información oficial por medio de mapas, censos e informes, y se financian exploraciones para establecer las bases de una red fructífera de comercio y comunicación (Groff Greever, 1987; García Jordán, 2001). Pero la marginalidad de la región recién se altera significativamente con el llamado «boom del caucho», entre 1870 y 1920, cuando la mayoría de los países amazónicos se dedica a explotar la goma elástica (*Hevea brasiliensis*) (Weinstein, 1983; Barham y Coomes, 1994). En Bolivia esta industria extractiva se propaga rápidamente a lo largo de los principales ríos del norte (Madeira, Mamoré, Beni, Orthon, Acre, Madre de Dios), a través de los cuales la goma se exporta hacia los puertos brasileños de Belém do Pará y Manaus, y de allí, finalmente, hacia Europa (Fifer, 1970; Van Valen, 2013; Vallvé, 2010; Córdoba, 2012, 2017; Gamarra Téllez, 2017). El fenómeno gomero pronto excede lo económico: instala al Oriente en el imaginario nacional, pero también en el mercado internacional y, más allá de la migración masiva de trabajadores cruceños, andinos y europeos, motiva la apertura de vías de comunicación terrestres y fluviales, la fundación de ciudades, 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 nacionales, paralela a la concesión de amplios territorios a capitales nacionales e internacionales. Por primera vez, también, las tierras bajas contribuyen de forma decisiva a la economía nacional y el extractivismo gomero se presenta como la contraparte rentable y exitosa de la minería de las tierras altas (García Jordán, 2001; Córdoba, 2017: 26).

La industria gomífera depende en gran medida de la red fluvial, y más todavía a partir de la introducción de los barcos de vapor, en la década de 1890.¹ Depen-

1. Sobre la navegación a vapor en la Amazonía boliviana véanse, por ejemplo: Bayo (1911), Del Castillo (1929), Ritz (2015 [1934]), Leutenegger (2015 [1940]), Alberdi (1909), Monje Roca (1977),

de, asimismo, de la fragmentaria información de aventureros, viajeros y exploradores, que la mayoría de las veces son extranjeros: al no haber mapas actualizados o cartas fluviales, se trata de seguir la pista de Heath, Armentia o Keller Leuzinger para develar los tramos desconocidos de los ríos selváticos. En este contexto pionero, la retórica nacionalista ensalza las expediciones que desentrañan la maraña fluvial norteña: así, Alcibiades Guzmán rememora la gesta encarnada «por distinguidos personajes y un alto deber de patriotismo» que franquea «ríos fabulosos» para dar a los bolivianos acceso al Atlántico y, por ende, «a la civilización europea» (Alcibiades Guzmán, cit. en Paz, 1895: 11).² Al mismo tiempo, comienza a renacer lentamente la marina nacional, retraída a una suerte de apéndice del ejército tras la fatídica guerra de Pacífico (1879-1884). En 1897 se construye el Astillero Nacional de Cobija, que bota vapores como el *Alonso* o el *Río Affua*, destinados a custodiar la soberanía nacional en el llamado Territorio Nacional de Colonias, y la pulsión modernista impulsa la creación de una flotilla de modernas lanchas de vapor que transportan pasajeros, carga y correo por los ríos Beni, Madre de Dios, Orthon y Tahuamanu (Torres López, 1930: 564-571).³

La exploración, ocupación y posterior explotación de la periferia selvática pronto conduce a conflictos limítrofes con Perú (en torno del río Inambari) y con Brasil. En efecto, en la última década del siglo XIX, medidas bolivianas como la creación de la Delegación Nacional del Río Purús y Madre de Dios, la instalación de una aduana en Puerto Acre, la concesión de gomales a caucheros locales o el envío de tropas regulares no impiden que la presencia nacional sea casi nominal, y así, poco a poco, cientos y luego millares de *seringueiros* brasileños comienzan a ocupar la frontera. Es en este contexto que aparecen los primeros vapores en el Acre: tan temprano como en 1887, en efecto, los inquietos baqueanos indígenas reportan la presencia de embarcaciones «con humo» y «sin remos» en las barracas brasileñas (Mercier, 1981 [1894]: 5). En 1899, ante la pretensión boliviana de establecer un impuesto aduanero a la exportación de la goma, los *seringueiros* acreanos liderados por José Carvalho se declaran abiertamente en rebelión. Brasil apoya la revuelta: para entonces el Acre suministra casi el 60% de la goma amazónica y Manaos no puede perder semejante caudal económico. Junto con el aventurero español Luis Gálvez, Carvalho organiza una expedición armada que desembarca en Puerto Acre, bloquea los embarques de goma y declara la secesión a la espera de que el Gobierno brasileño reconozca y eventualmente anexe la nueva república. Pero el general José Manuel Pando, flamante presidente de Bolivia, está determinado a aplastar la sedición: despacha 300 soldados bajo el mando del coronel Andrés Muñoz en una flotilla de

Hollweg (1995: 176-177), Roca (2001: 180-183), Chávez Saucedo (2009 [1926]: 55-58) y Vallvé (2010: 221-222).

2. Véanse, asimismo: Pando (1897: 159-167), Paz (1895: 45-47, 413-415) y Suárez (2018 [1928]: 169-170).

3. Hay, de hecho, toda una literatura sobre la importancia decimonónica del vapor como vector de penetración colonial en escenarios fluviales de Norteamérica, China, Birmania, el Congo o el Sudán, de la cual quizá el ejemplo más famosos sea el clásico *The River War*, de Winston Churchill (1899, vol. 1: 238-240, 254, 262-263; vol. 2: 66-67). Véanse, asimismo: Gerber (1974), McLin (2012: 2-6, 80) y Headrick (1989: 19-54; 2011: 190-210).

vapores y logra sorprender a los rebeldes, en julio de 1900, ocupando Puerto Acre, con lo que finaliza la primera fase del conflicto.

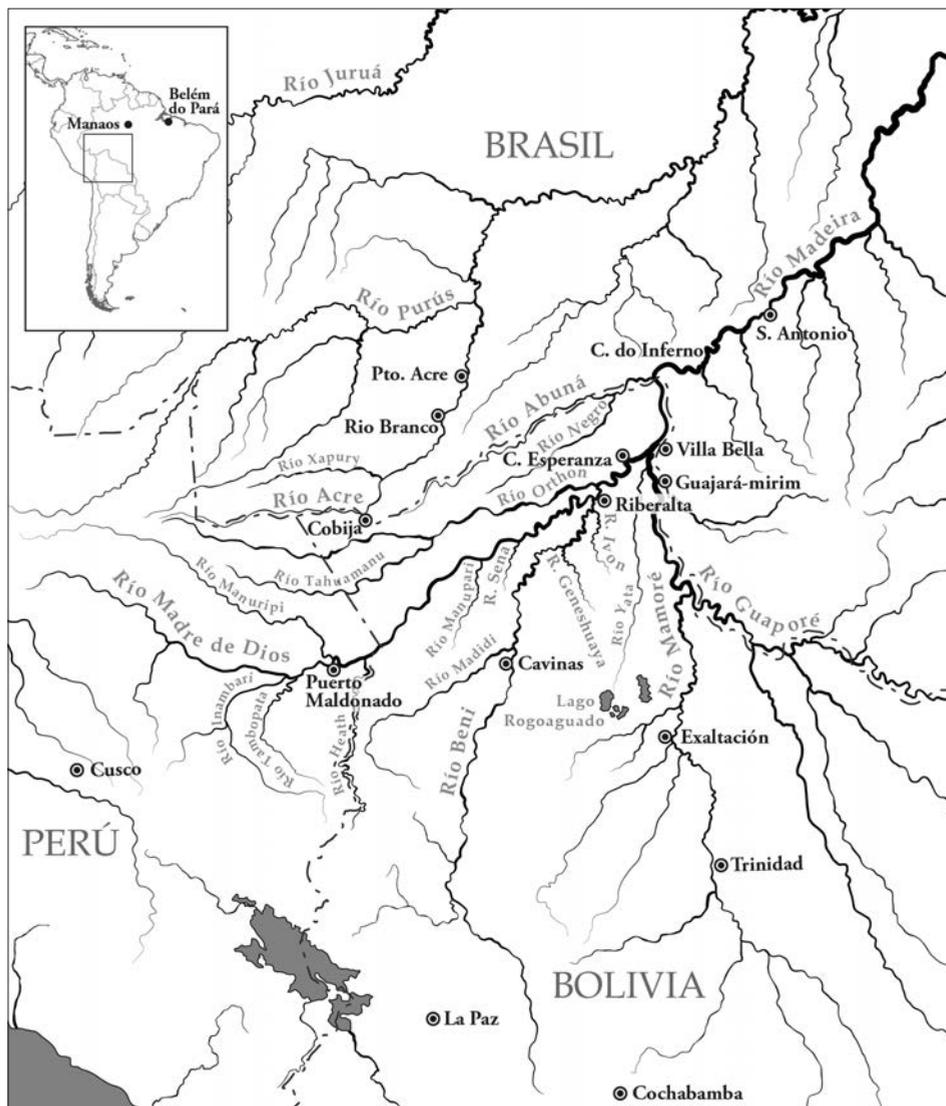
En la segunda fase Silverio Nery, gobernador del Amazonas, organiza una nueva expedición con *seringueiros*, aventureros y agitadores políticos que establece su base de operaciones en Caquetá y vuelve a bloquear Puerto Acre. De nuevo, los bolivianos son socorridos por refuerzos: si bien la desnutrición y la fiebre erosionan la resistencia de los defensores, las divisiones internas del bando rebelde provocan un ataque desordenado a Puerto Acre que fracasa contundentemente y, para finales de 1900, la región vuelve a ser boliviana.

Brasil responde bloqueando el comercio regional mientras cuestiona la soberanía boliviana en los foros diplomáticos europeos. En agosto de 1902, otra vez financiado y auspiciado por Silverio Nery, el experimentado militar brasileño Plácido de Castro refunda la República del Acre y vuelve a expulsar a las autoridades bolivianas. Mientras una parte de los gomeros bolivianos se repliega hacia el río Orthon, el patrón cauchero Nicolás Suárez organiza una columna paramilitar que apoya a las tropas nacionales sitiadas en Puerto Acre. En un primer momento los rebeldes son derrotados, pero su ejército se incrementa y pronto comienza a obtener las primeras victorias: avanza inconteniblemente por el Tahuamanu y el Abuná, a principios de 1903 sitia de nuevo Puerto Acre y, luego de diez días de combate, las agotadas y hambrientas tropas bolivianas capitulan. Los últimos intentos militares de Pando se disuelven ante la determinación secesionista, el apoyo financiero que les prestan los emporios caucheros y la amenaza potencial de una invasión brasileña: Bolivia firma el Tratado de Petrópolis y jamás recuperará el Acre (Tambs, 1966: 267-272; Ganzert, 1934; Fifer, 1970).

2. *Drôle de guerre*

No es fácil reconstruir la atmósfera bélica del conflicto acreano. Ante las noticias del inminente ataque que nunca se concreta, las tropas regulares y los caucheros bolivianos se agotan en una espera deslucida, interminable, como en las novelas de Dino Buzzati o Julien Gracq. Inmovilizados, aquejados por el hambre y por las epidemias, calman la ansiedad con reportes esporádicos de refuerzos, evacuaciones sanitarias o acciones mediocres: cada tanto se anuncia que Fulano pone en fuga a los ocupantes de una barraca, que Mengano incendia alguna choza tras intercambiar disparos con los rebeldes, que Zultano consigue plátanos en una incursión aislada. También, como hay que mantener la moral, pasan los días organizándose: hacen el toque de diana, preparan el almuerzo, atienden a los enfermos, azotan a los borrachos y trazan planes improbables. Por otra parte, las fuentes reflejan la calidad notoriamente burocrática de ese tiempo perdido: para lidiar con la espera exasperante discuten quién será «teniente» o «licenciado», cómo se llamará cada columna, quién formará parte de tal o cual piquete; se escriben cartas a las autoridades reclamando sueldos, provisiones o munición y se aguardan las correspondientes respuestas. Mientras tanto, como telón de fondo, todo el mundo sigue comerciando con la goma (Román, 2018 [1928]: 414; Aguirre Acha, 1902; Fernández, 1903).

Figura 1. La Amazonía boliviana en tiempos del caucho.



Fuente: Elaboración propia.

Las escenas de la novela histórica *Arreando desde Mojos* son representativas de esta *drôle de guerre*. Las coloridas galas patrióticas en los teatros regionales para despedir a las tropas que parten hacia el Acre, o los encuentros festivos entre las lanchas *Britania*, *Mamoré*, *Rodolfo Araúz* o *Estrella del Oriente*, que hacen circular noticias y negocios por entre los ríos selváticos, no son tan distintas de las crónicas de Suárez y los generales preparando la cena a bordo del *Tahuamanu* para echarse a dormir la siesta tras «un poco de tertulia» (res-

pectivamente, Coímbra y Pinto Parada, 2016 [1946-1983]: 255, 289; Suárez, 2018 [1928]: 199). En efecto, los informes del propio cauchero combinan la parquedad administrativa con episodios más pintorescos:

Como se ignoraba la presencia tan cercana del peligro y como quien daba descanso a la gente, el capitán pidió una caja de coñac que todos bebieron. Faltó licor y entonces el capitán lo pidió al comandante de una lancha de la Casa Suárez, lancha que estaba encallada un torno o poco más debajo de Costa Rica. Vino un garrafón de licor y con esto se completó la fiesta, y se amanecieron bebiendo y bailando. Yo pasé esa noche en la banda opuesta del río, donde estaba mi mujer. Por precaución todas las mujeres de la barraca habían sido trasladadas al otro lado del río y vivían en chozas provisionales (Suárez, 2018 [1928]: 311).

Ciertamente, de vez en cuando, hay algunos enfrentamientos (Fernández, 1903: 153). Pero en general todo transcurre como si se tratara de una guerra de desgaste indefinida, ni enteramente solemne ni del todo grotesca. En un escenario en el que, además, no es fácil distinguir con nitidez al enemigo, la actitud ambivalente de las fuerzas brasileñas contribuye a alimentar la sensación general de desconcierto: como Brasil y Bolivia no están formalmente en guerra, las tropas bolivianas no terminan de resolver si todos los rebeldes son brasileños o si todos los brasileños son rebeldes, y la bandera del país vecino sigue siendo la insignia oficial para navegar los ríos de la región. Por un lado, sabemos que el gobernador Nery fomenta la causa secesionista. Pero igualmente surgen noticias de lanchas brasileñas, como la *Mapinguary*, la *Cerqueira Lima* o la *Isabel*, que aprovisionan a las tropas bolivianas en Puerto Acre; o sobre el contratista Gentil Pereira de la *Leão* —candidato a la diputación por el estado de Amazonas—, que informa a los bolivianos sobre la inminente rebelión y les señala a los sospechosos de viajar al Acre a inflamar los ánimos; o incluso de un confuso episodio en el que Antonio Melho Cardozo, comandante del vapor brasileño *Aquiry*, ataca junto con el *Affúa* a las lanchas rebeldes rompiendo el bloqueo, y logra echar a pique varias de ellas y provoca una gran cantidad de bajas (Aguirre Acha 1902: 198, 206, 243).

Por su parte, las lanchas bolivianas —las *Campa*, *Sernamby*, *Roca*, *Brailard*, *Esperanza*, *Tahuamanu*, *11 de Octubre*, *Inambary* o *Siglo xx*— son grandes protagonistas del conflicto. En sus memorias de la campaña, el político, diplomático y militar José Aguirre Acha les dedica palabras efusivas:

¡Qué airosa surcaba la *Inambary*, agitando nuestra enseña tricolor, las majestuosas corrientes del Mamoré, que se retorcián desordenadamente, heridas por la poderosa rueda que las rechazaba con violencia, para alejarse de ellas, dejando una prolongada estela en el centro del río! (Aguirre Acha, 1902: 108).⁴

Más sobriamente, el historiador José Luis Roca indica que los vapores «resultaron de importancia decisiva para la defensa nacional porque transportaron la tropa durante los años del conflicto del Acre» (Roca, 2001: 184). En efecto, las lanchas de vapor son una pieza clave de la estructura logística boliviana. No son

4. Véase también Aguirre Acha (1902: 115, 134).

un actor estratégico solo por trasportar unidades militares, sino también porque realizan tareas de reconocimiento; porque hacen circular órdenes, memorandos administrativos, correo personal y noticias; y, sobre todo, porque son el principal medio —muchas veces el único— de hacer llegar a las tropas las provisiones, sin las cuales las posibilidades de continuar la lucha son nulas: «Repentinamente, el 5, al mediodía, el agudo silbato del vapor rasgó el aire, ¡la lancha! ¡la lancha! Fue el grito unánime del campamento y corrimos todos a la orilla!» (Fernández, 1903: 84). Por si fuera poco, los vapores son la única forma realmente efectiva de evacuar a los enfermos y heridos y, por tanto, para muchos protagonistas, constituyen la diferencia crítica entre la vida y la muerte.⁵

3. Aventuras del capitán Posnansky

La historia de la lancha *Iris* nos ofrece la más detallada descripción de la actuación de un barco de vapor durante el conflicto. Proveniente de una familia acomodada dedicada al negocio químico en el imperio austro-húngaro, el joven Arthur Posnansky se gradúa en la academia militar de Pola como ingeniero naval para servir en la Marina Real, y con apenas 23 años decide viajar a Sudamérica en busca de aventuras. Hay que imaginar la llegada del joven austriaco a la hormigueante frontera amazónica: es 1896, la goma está en pleno auge y para un espíritu emprendedor se abre un mundo de oportunidades en «las regiones palúdicas y mortíferas del Acre y el Purús» (Posnansky, 1904: 56). Explora la frontera boliviano-brasileña con su lancha *Anni*, recién construida en los astilleros Holtz de Hamburgo, y comienza a ganarse la vida haciendo flete. Con un casco de acero de 18 metros de eslora, calado escaso y dos potentes motores de 48 caballos de fuerza que consumen una tonelada de leña por día, la nave parece particularmente apta para la hidrografía selvática; es, de hecho, la única capaz de transportar un centenar de personas o hasta 25 toneladas de carga por el río Acre durante la estación seca (Posnansky, 1904: 1-2).

Comerciendo entre Acre y Manaos, Posnansky gana una apreciable experiencia fluvial y, cuando se difunden las primeras noticias del conflicto fronterizo, el cónsul boliviano en esa última ciudad le ruega que transporte munición y provisiones a Puerto Acre. En agosto de 1899, con «casi todo el personal enfermo», el joven emprende la peligrosa misión de atravesar las barracas brasileñas para llegar a las tropas bolivianas, por entonces envueltas en una lucha «desigual y homérica» en la cual no solo combaten el bloqueo rebelde sino también el clima, la fiebre y la falta de aprovisionamiento (Fernández, 1903: 159-162).

La *Anni* es puesta a disposición del coronel Muñoz y rebautizada *Iris*. La explicación del nombre es curiosa, pero a la vez entendible en tiempos de inflamación nacionalista: «¡Porque los colores que ostenta el arco sublime en el cielo son los mismos que Bolivia hace flamear en los campos de batalla!» (Aguirre Acha, 1902: 206).⁶

5. Véanse, por ejemplo: Aguirre Acha (1902: 108, 125, 157-158, 206-209, 245), Fernández (1903: 77, 140-145, 159-162) y Suárez (2018 [1928]: 107, 120, 139, 172, 197-199, 202, 219, 270, 331-333, 344).

6. Véanse también Posnansky (1904: 3-5) y Hollweg (1995: 164).

El mando boliviano ordena a Posnansky buscar provisiones en territorio brasileño y zarpa con una decena de soldados, el maquinista portugués Monteiro y el mayor Shukrafft. La misión es delicada: si bien el conflicto formalmente está planteado entre Bolivia y los secesionistas acreanos, y por tanto se supone que los brasileños son neutrales, es un secreto a voces que la gran mayoría de los colonos apoya la rebelión. Resuelven entonces navegar de noche, bajo bandera brasileña.⁷ Mientras intentan recargar leña en la barraca Papirí, los sorprenden una partida de rebeldes que los intima a entregar la lancha. Posnansky, que se hallaba comprando leña en tierra, reacciona gritando a su tripulación que corte el cable y zarpe de inmediato, y la lancha se aleja mientras comienza un tiroteo en el cual el joven es herido en la mano por un balazo de su propio bando y cae fulminado el líder rebelde Luis Caldas (Posnansky, 1904: 6-7).

Furiosos, los rebeldes —a quienes Posnansky llama «los negros»— lo apresan e incluso proponen pasarlo a cuchillo. Felizmente se impone la razón y los cabecillas le ofrecen comprarle la *Iris* por 15.000 libras esterlinas en goma, pero el joven se niega; tampoco acepta firmar una declaración en la que reconoce el ingreso de tropas armadas en territorio brasileño. Durante varios días los captores procuran quebrar su voluntad con nuevas ofertas, e incluso padece un intento de asesinato con un «tiro accidental» mientras cruzan la selva (Posnansky 1904: 8). Finalmente, lo entregan a las autoridades rebeldes. Como conoce al prefecto del Acre, Posnansky logra ser liberado, aunque solo para ser recapturado al poco tiempo; se resuelve juzgarlo por la muerte de Caldas. Mientras los captores reúnen a sus testigos, el joven capitán prepara la defensa con un abogado y a la vez soborna a los guardias, que lo dejan escapar tras dos semanas de un cautiverio enervante. Afiibrado y hambriento, huye a través de la jungla mientras los rebeldes lo persiguen: el primer día se alimenta con castañas; el segundo no prueba alimento alguno; y el tercer día, muerto de hambre, llega al Alto Purús, donde roba una gallina que devora cruda en el monte y finalmente logra alcanzar la barraca Saumauma, propiedad de un conocido, en la que se repone de su «dolorosa peregrinación» y prepara el retorno a Puerto Acre (Posnansky, 1904: 9-12). Retrospectivamente, anota:

¡Tal fue el doloroso viacrucis que soporté, nada más que por servir a Bolivia; y haberle vendido una magnífica lancha que aún no estaba pagada, y que era indispensable para las operaciones de las fuerzas bolivianas! ¡Cinco días vagando por el monte, hambriento y casi desnudo, muerto de sed y de fatiga por servir a Bolivia! (Posnansky, 1904: 12).

En Puerto Acre, se entera de que en su ausencia la *Iris* se destacó en una serie de enfrentamientos: «Navegando río arriba se batió con su valiente tripulación en Cajueiro (5 de diciembre), en Bagazo, Boasorte, Bom Destino, Estremo da Glo-

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

Figura 2. Arthur Posnansky (1873-1946).



Fuente: Posnansky (1904: contraportada).

ria (17 de diciembre) y otros muchos lugares ya históricos». Con la ayuda de un maquinista de confianza, el joven se dedica entonces a reparar la lancha que encuentra «bastante deteriorada por no haber sido confiada a manos competentes» (Posnansky, 1904: 12). La *Iris*, de hecho, ya es una pieza clave de la logística militar boliviana. Transporta a Muñoz y a 60 soldados convalecientes de fiebre en «uno de los viajes más penosos que pudo hacerse en una embarcación de vapor». El recuerdo es preciso y detallado:

Arruinado el caldero y con agujeros por las balas recibidas en distintos combates no levantaba bastante presión para vencer las fuertes corrientes del río, que en esta época tienen cerca de 7 millas de velocidad por hora. Los propulsores estaban también rotos por el choque con los palos del río, de modo que no lograban hacer avanzar la embarcación, que iba muy cargada (Posnansky, 1904: 13).

Finalmente, tras cuatro días de penosa navegación, consiguen llegar hasta la desembocadura del Riosinho y componer las hélices: «A bordo había muertes diarias que consternaban; la mortalidad era tan grande que amenazaba concluir con toda la expedición» (Posnansky, 1904: 13). Luego avanzan hasta Xapury, donde embarcan nuevas tropas que a su vez deben transportar a Bahía.

Luego la *Iris* regresa al Xapury, donde queda varada un mes entero por falta de agua, y zarpa hacia Puerto Acre transportando los restos del diezmado batallón Independencia.

4. Interludio: ampliación del campo de batalla

La *Iris* es una espina en el dorso de los rebeldes acreanos, confiados en su plan de desgastar a las tropas bolivianas mientras las autoridades brasileñas regulan el tráfico fluvial y filtran selectivamente el abastecimiento y la comunicación. El papel de la lancha, de hecho, es tan importante que podríamos decir que por la parte boliviana parece, por momentos, una guerra naval con un único barco: si bien sabemos que otras embarcaciones participan también del esfuerzo bélico, la de Posnansky es la única que se ve envuelta en enfrentamientos concretos más allá de la labor logística; no extraña, entonces, que se trate de una nave particularmente apreciada por las tropas, o que un testigo de la época evoque con nostalgia el característico pitar de su sirena que reproduce las notas de la escala musical (Aguirre Acha, 1902: 200, 207).

Por otra parte, no deja de ser irónico que la mayoría de los enfrentamientos en los que participa la *Iris* sucedan mientras su dueño, capitán y cronista —que al fin y al cabo le dedica un libro completo— permanece cautivo. Aquí, forzosamente, las fuentes militares complementan el relato de Posnansky. La primera acción destacable es justamente la noche en que el joven es apresado: mientras recargan leña en la barraca, los tripulantes oyen voces en la oscuridad y bajo fuego emprenden la desesperada maniobra de escape que deja a su capitán en manos enemigas (Aguirre Acha, 1902: 207-208; Fernández, 1903: 143-144).

El 5 de diciembre, bajo el mando del teniente coronel Fernández Molina, la *Iris* entra nuevamente en combate. Como se sospecha la presencia de una fuerza revolucionaria en la barraca Capueiro, transporta a un destacamento militar para neutralizarlo. Por la noche la lancha encalla y los tripulantes logran ponerla a flote recién a la madrugada. Poco antes de atacar, en una escena digna de los descalabros disparatados del film *La armada Brancaleone*, la tropa desembarca «con el objeto de almorzar y tomar descanso». El plan consiste en el clásico movimiento de pinzas: la lancha irrumpirá por el río y, simultáneamente, otro grupo de 30 soldados atacará la barraca por detrás. Pero el grupo terrestre se pierde en la selva y, cuando la *Iris* llega al objetivo, los revolucionarios rompen fuego mientras la lancha encalla dos veces más bajo la lluvia de balas. Afortunadamente las detonaciones y el pitar desesperado de su sirena orientan al destacamento perdido, que en el último instante toma al enemigo por la retaguardia: además del armamento y las provisiones capturadas, los rebeldes sufren cuatro bajas y, por el lado boliviano fallece el soldado Juan Lizón —según algunos testimonios, a causa del fuego propio (Fernández, 1903: 146-147; Aguirre Acha, 1902: 210-212).

La alarmante escasez alimentaria en Puerto Acre hace que el 11 de diciembre la *Iris* regrese al ruedo en busca de provisiones con el nivel del agua ya muy bajo y los vapores brasileños *Isabel* y *Cerqueira* rondando la zona. El 17 vuelve

a zarpar y es atacada tres veces en los recodos fluviales entre las barracas Estremos de Gloria y Bom Destino. Transportando una veintena de soldados del piquete Abaroa, embiste una palizada de ramas hundidas en la barraca Samahuma y, mientras la tripulación trata de soltar la canoa cargada de maíz que remolca, el bote se enreda en la vegetación en el preciso momento en que los bolivianos son emboscados por «cincuenta o más» rebeldes. Desde la margen izquierda del río el fuego enemigo hiere al piloto Hermenejildo Carbajal y los bolivianos se ven forzados a abandonar a Fernández Molina en la montería atascada, tras lo cual la lancha atraviesa dos nuevas balaceras. A la mañana siguiente, al llegar a Bom Destino, advierten que allí también flamea la bandera rebelde y un enjambre de enemigos toma posición: comienza un nuevo tiroteo en que los soldados «se portaron con serenidad y valor que distingue al soldado boliviano cuando se trata de defender las fronteras de la patria». Además, en medio de la batahola reaparece Fernández Molina junto con otros dos tripulantes de la montería que se presumían perdidos. Los bolivianos se imponen, capturan a algunos rebeldes y los llevan prisioneros que conducen en la propia lancha a Puerto Acre el 26. Dos días después, por fin, la nave zarpa nuevamente en busca de provisiones y logra eludir a las fuerzas rebeldes: los soldados se dedican a cazar en el monte y la partida regresa triunfante con algunos puercos y cabras que palian por un tiempo la hambruna generalizada (Aguirre Acha, 1902: 213-217, 239).

El 29 de diciembre, la lancha *Río Affua* también consigue traer algo de alivio a la maltrecha guarnición con una nueva carga de provisiones. Al mismo tiempo, comienzan a surgir fisuras en el bando enemigo entre quienes quieren mantener el bloqueo a toda costa y aquellos que no, y hasta aparece una tercera facción al mando del abusivo Manuel Felicio Maciel, que se autotitula «dictador del Acre» y comandante de la revolución (Aguirre Acha, 1902: 242). El cisma rebelde se extiende a las acciones navales. A bordo del vapor *Solimões*, la llamada «expedición de los poetas» de Rodrigo de Carvalho había capturado rápidamente a la lancha boliviana *Alonso*, la cual rebautiza como *Rui Barbosa*; y desde Caquetá la escuadrilla secesionista bloquea Puerto Acre y a la vez saquea vapores como el *Labrea* brasileño, que transporta provisiones para las tropas bolivianas (Scheina, 2003). Finalmente, no obstante, los vapores gubernamentales brasileños *Aquiri* y *Affica* hunden la lancha de Maciel, con lo que rompen durante un tiempo el bloqueo (Aguirre Acha, 1902: 206, 243). Mientras tanto, en medio de un panorama cada vez más desolador, la *Iris* surca los ríos acreanos en busca de alimento padeciendo nuevas vicisitudes: el hundimiento de las canoas que remolca, algún que otro tiroteo aislado o bien el rescate de los tripulantes de la naufragada lancha brasileña *Isabel* (Fernández, 1903: 156-157, 162-169, 173).

Posnansky es enviado a Manaos para armar otro pequeño vapor, el *Sucuri-ju*, luego rebautizado *Andrés S. Muñoz*, así como también un remolque de 30 toneladas que —en vista del mal estado de la *Iris*— rápidamente son adquiridos por los representantes nacionales. Al regresar a Puerto Acre se dedica a transportar tropas y abastecer los campamentos militares. Mientras tanto, luego de tantos enfrentamientos, la maltrecha *Iris* queda varada a la orilla del río «como un veterano que después de haber cumplido con su deber para con la patria se halla

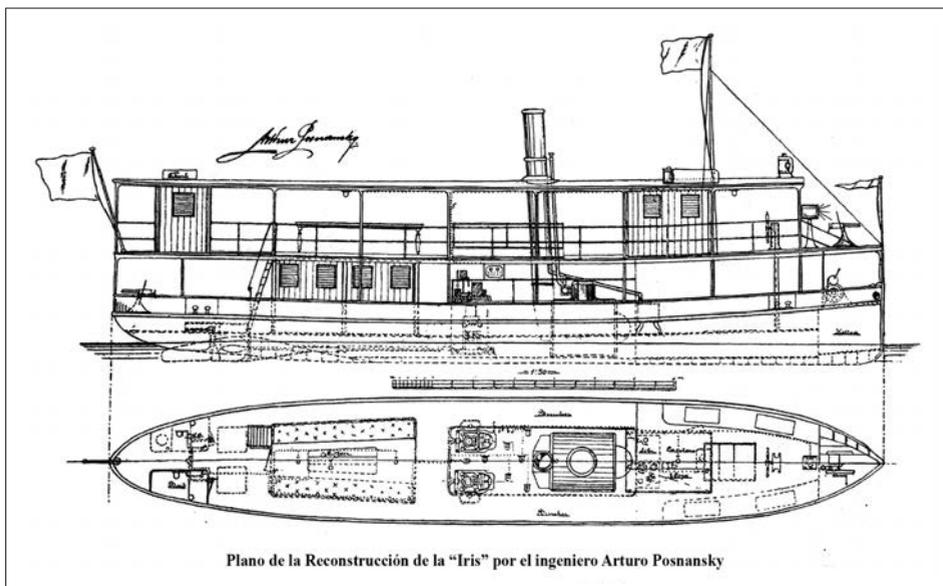
viejo, inválido e inutilizado para nuevas campañas y sin que nadie le reconozca importancia». El coronel Canseco declara que es imperioso reconstruir y modernizar la nave para que Bolivia pueda combatir en pie de igualdad, y firma para ello un nuevo contrato con Posnansky. Sacudido por la fiebre, el joven navega como agente privado hacia el océano bajo bandera brasileña. Los tornos están rotos, hay vías de agua por todos lados y la dañada embarcación encalla a cada rato: «Catorce interminables días duró este penoso viaje hasta la boca del Acre». Finalmente llega a Manaos, desarma la lancha y embarca hacia Hamburgo (Posnansky, 1904: 14-20).

5. Nuevas aventuras del capitán Posnansky

Posnansky encabeza personalmente las negociaciones en los astilleros Holtz. Su libro se explaya largamente sobre las modificaciones realizadas a la nave, para las cuales no se repara en gastos. Para comenzar, el casco se renueva con acero galvanizado Siemens. La primera cubierta contiene una maestranza con equipo mecánico y un elegante salón de popa para albergar a una docena de pasajeros que cuenta con luz eléctrica, alfombra, muebles tapizados, servicio de cristalería de lujo y ventiladores eléctricos. En la proa quedan la cocina, el compartimento de la tripulación y la grúa. En la segunda cubierta, de madera y de hierro, están el camarote del capitán, el comedor para los pasajeros, una máquina de hielo y baños con agua fría y caliente. La proa contiene la mesa de navegación, el timón y el instrumental técnico (brújula, telégrafos, etc.); asimismo, cuenta con un proyector de luz con 2 kilómetros de alcance y un pivote para una ametralladora. La nave es propulsada por un tándem de motores que requieren 1.200 kilogramos de leña o carbón por día: la caldera, de 30 metros cuadrados, desarrolla una potencia de 64 caballos de fuerza que le permite alcanzar 14 nudos transportando a un centenar de pasajeros. Teniendo en cuenta la coyuntura específica del bloqueo, los repuestos adquiridos para cada pieza bastan para mantener durante cinco años la *Iris* a plena capacidad, con lo cual el joven juzga que el precio final de 15.000 libras esterlinas es una auténtica ganga. Para realizar el mantenimiento correctamente y ensamblar la lancha en Manaos, se compromete asimismo a llevar consigo a un mecánico alemán durante un año: se trata nada menos que de Wilhelm Holtz, hijo del dueño del astillero, contratado con un sueldo mensual de 40 libras esterlinas y un pasaje libre de ida y vuelta en primera clase (Posnansky 1904: 20-27; Hollweg 1995: 165).

Bolivia envía un agente financiero a supervisar las obras, que demanda que Holtz refuerce todavía más el casco y monte un pequeño cañón liviano, así como una ametralladora Maxim con pivote y coraza; además, se adquieren cañones de reserva, munición y repuestos bélicos. Como no queda más remedio que llegar a Puerto Acre atravesando los ríos y las aduanas brasileñas, se resuelve esconder las armas en un falso fondo del casco. A principios de abril, aprovechando el clima primaveral de Europa, Posnansky prueba a fondo las máquinas de la nave en el río Elba y ensaya asimismo la eficacia del armamento contra blancos colocados a 50, 200 y 500 metros de distancia (Posnansky, 1904: 21).

Figura 3. Plano de reconstrucción de la Iris.



Fuente: Posnansky (1904: s/p).

Holtz desmonta la lancha y la envía a Lisboa, desde donde embarca hacia Brasil. Pero en el trayecto a Puerto Acre se ve envuelto en innumerables complicaciones. Primero, el gobernador Nery es hostil a la causa boliviana, así como también lo es la gran mayoría de la población regional. En segundo lugar, está el incómodo problema de las armas escondidas en la nave. En tercer término, el cónsul boliviano en Belém do Pará ha dejado un tendal de deudas en la ciudad, por lo que los bolivianos optan por pasar por Manaos, cambiar nuevamente el nombre de la nave por *Mãe d'agua* y navegar bajo bandera brasileña. Como además los fondos nacionales no llegan, Posnansky debe hipotecar la lancha en Manaos durante un mes mientras Holtz termina de ensamblarla. El gobernador Nery sospecha: le ofrece «el doble de su valor» por la embarcación y, cuando procuran zarpar, envía al buque *Cidade de Manaos* a interceptarla. La *Iris* es más veloz y poco a poco consigue dejarlo atrás, hasta que la nave brasileña dispara tres cañonazos de advertencia que la obligan a detenerse. Mientras los brasileños se aproximan, la desesperada tripulación arroja por la borda las armas y municiones depositadas en cubierta, y Holtz y Posnansky preparan rápidamente explosivos y un detonador por si se ven obligados a hacer estallar la lancha: mejor morir que ser capturados con las armas ocultas. El *Cidade de Manaos* finalmente embiste a la lancha boliviana a estribor, dejándola escorada a 45 grados. Alegando una denuncia de contrabando de armas, aborda la *Iris* para registrarla, pero, tras varias horas de requisa, en las que los marineros destrozan la lancha mientras un nervioso Holtz aguarda un gesto del capitán para hacer saltar todo por los aires, no logran encontrar más que media docena de pis-

tolas y carabinas. El capitán brasileño anuncia que le comunican que la carga ilegal está en el vapor *Hermano Álvarez* y que, por lo tanto, los bolivianos deben acompañarlo hasta que lo registre apropiadamente y el asunto quede aclarado: según Posnansky, se trata de un ardid para retrasarlo hasta que el vapor rebelde *María Teresa* llegue al Acre para bloquear una vez más a los bolivianos (Posnansky, 1904: 28-33). En su propio informe, por otra parte, el gobernador Nery niega cualquier animosidad contra Bolivia, declara que en Manaos no se trama ninguna iniciativa relativa al Acre y que su papel se limita «a exigir los manifiestos de los navíos que allí se dirigen para impedir el paso de armamento y municiones». Luego de proclamar su neutralidad, baja sensiblemente el tono del incidente:

Hace dos meses partió del puerto de esta capital, la lancha *Mãe d'agua* que fue regularmente despachada por las reparticiones federales y estaduais. Días después corrió con visos de verdad la noticia de que el cargamento de esa embarcación lo constituía armamento. Inmediatamente hice seguir en su alcance el aviso *Cidade de Manaos* que la tomó en el río Purús. Examinado el cargamento, se verificó la inexactitud de la noticia esparcida y la lancha prosiguió su camino. En caso contrario habría sido aprehendida y regresada a esta capital (Maúrtua, 1907: 154).

El propio funcionario reconoce que no hay nada que comprometa a la *Iris*, así que comienza a retener lo máximo posible a los bolivianos por medio de burocracia, obstáculos logísticos y postergaciones. Al fin, Posnansky zarpa y evita dirigirse directamente al Acre para que no vuelvan a capturarlo; por este motivo se ve forzado a pasar meses «penosos» en Cachoeira do Purús dando vueltas «hasta enloquecer» por el calor, los insectos, el hambre y los reiterados intentos rebeldes (a los que ahora llama «piratas») por comprarle la lancha. Como el joven intuye que los brasileños pueden jugarle alguna mala pasada, resuelve desmontar la nave, desarma el motor y lo esconde por partes en la selva al tiempo que envía a gente de confianza a contactar con los bolivianos. Mientras tanto, Brasil endurece su posición y apoya cada vez más descaradamente a los rebeldes, para lo cual despliega en la zona un crucero, un cazatorpederos y un aviso. Finalmente, mientras se reinicia la ofensiva rebelde contra Puerto Acre, el joven Posnansky se entera de que la lancha ha pasado a ser propiedad legal de una institución llamada The Bolivian Syndicate, un grupo de capitalistas caucheros que no parece abrigar intención alguna de socorrer a las tropas sitiadas (Posnansky, 1904: 34-38).

Posnansky rearma la *Iris* y zarpa decidido a forzar el bloqueo. Sin embargo, en paralelo, los rebeldes montan la ofensiva final y las desahuciadas tropas bolivianas capitulan. Al acercarse al Acre, sin saberlo todavía, el joven explora el río en canoa mientras la lancha recarga leña y se cruza con el barco rebelde *Yaguaribe*, cargado de prisioneros bolivianos. Pide permiso para abordar, pero en la oscuridad los brasileños no vislumbran sus señales luminosas y la estela del buque tumba su canoa; tras el naufragio, Posnansky pasa varias horas nadando contra la corriente hasta que es salvado por un joven mulato; de regreso en la *Mãe d'agua*, vomita y se desmaya por el esfuerzo realizado. La arremetida a Puerto Acre ya no tiene sentido. Posnansky regresa a Manaos siguiendo al Ya-

guaribe, al que alcanza en Sinimbú, donde logra embarcar en su nave a algunos de los prisioneros bolivianos: «La proa de la *Mãe d'agua*, cortando vigorosamente las aguas, espantaba una enorme cantidad de yacarés que perseguían los pescados que en ese tiempo estaban frezando». La guerra ha terminado, y la aliviada tripulación emplea la munición, que tanto esfuerzo había costado traer, para dispersar a los caimanes y conseguir una buena cantidad de pescado para la cena (Posnansky, 1904: 47).

En Manaos siguen los problemas. La policía portuaria apresa e incomunica a los tripulantes bolivianos que, una vez liberados, demandan que se les pague el salario adeudado desde hace casi un año y amenazan con denunciar la situación a las autoridades locales, con lo cual la lancha será confiscada y las armas descubiertas. Posnansky reúne apresuradamente los fondos necesarios, pero el cocinero Alfonso Pompiati («un miserable») denuncia la existencia de las armas a bordo. El gobernador Nery registra la lancha y esta vez encuentra las armas, pero no a Posnansky, para quien libra una orden de captura urgente. Disfrazado como capitán mercante, el joven escapa a Europa en un vapor alemán. La impostura del epílogo, con un Posnansky disfrazado de capitán del mercante y recibiendo a los soldados brasileños que lo buscan, es una farsa casi inverosímil digna de una aventura de Emilio Salgari o del propio Tintín:

Pero el peligro no había pasado aún, porque el vapor, antes de tomar rumbo hacia Europa, tenía que tocar en San Luis del Marañón. En efecto dos días después, estábamos en la bahía de ese puerto, y yo por precaución continuaba vestido como capitán y recibí con toda la sangre fría a las autoridades que vinieron a bordo. Pocos momentos después se presentó el jefe de policía, con un destacamento de soldados, pidiéndome permiso para registrar el vapor, pues tenía orden telegráfica de aprehender a Arturo Posnansky, propietario y comandante del vaporcito *Mãe d'agua*, en el que se había encontrado un contrabando de armas destinadas a Bolivia. Después de haberle asegurado que no estaba a bordo el tal Posnansky, yo mismo acompañé al jefe de policía en el registro del vapor. Los soldados buscaron las bodegas y carboneras, etc. hasta convencerse de que Posnansky no se encontraba a bordo. Zarpamos y sólo entonces tuve un suspiro de alivio, al alejarme de esa tierra donde tanto había sufrido desde que mostré simpatías por la causa boliviana, prestándole ayuda eficaz y práctica (Posnansky, 1904: 55-56).

Hay poco de aventura y mucho de burocracia en el final anticlimático de la aventura: el capitán fugitivo llega a Alemania, mientras que la tripulación de la *Iris* es acusada de contrabando de armas, si bien finalmente es liberada por medio de un *habeas corpus*. Posnansky intenta vender la lancha a Perú por 9.000 libras esterlinas, pero la negociación fracasa, y los brasileños la hunden para terminar adquiriéndola luego por la mitad de esa cifra. Definitivamente bautizada *Mãe d'agua*, la nave se integra en la marina local transportando al coronel Antonio Siqueira de Menezes por el río Purús, tal como se constata en los documentos relativos a las negociaciones de límites con Perú (Maúrtua, 1907: xvii, 271). Mientras tanto, en Europa, un frustrado Posnansky siente que su lealtad a la causa boliviana le ha costado el capital que amasó durante los años prósperos del *boom* gomero:

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

empleado en habilitaciones a los sirigueros que sólo pagan en goma, está irremisiblemente perdido, pues es sabido que los sirigueros sólo pagan en goma cuando se va con una embarcación a buscar ese producto, dejándoles nueva habilitación. Mis propiedades están confiscadas y yo tengo que principiar de nuevo a trabajar (Posnansky, 1904: 56).

Un decreto del Gobierno boliviano le reconoce 11.500 libras por la pérdida de la *Iris*, pero el pago jamás se hace efectivo. Citando a los clásicos y las fábulas de Esopo, el joven aventurero recapitula entonces sus «aventuras y peregrinaciones» acreanas en un libro que publica en Bolivia, para demostrar públicamente la justicia de su reclamo (Posnansky, 1904: I-II, 66-68).⁸

6. La continuación de la economía por otros medios

Más allá de la singular dinámica de una guerra menor, en la que muere más gente por malaria que por las hostilidades, lo que muestra un relato como el de Posnansky es que el conflicto del Acre guarda toda la apariencia de una guerra privatizada, tercerizada, que no llega a desligarse en ningún momento de la lógica mercantil: podríamos pensar, de hecho, parafraseando a Carl von Clausewitz, que se trata de la continuación de la economía por otros medios. Porque si hay algo que queda claro en las fuentes es que a pesar de que los soldados caen en combate, de hambre o por las epidemias, jamás se deja de transportar caucho. La explotación gomífera no solo es la causa o el disparador: es el constante telón de fondo. Las lanchas privadas y estatales rompen el bloqueo rebelde para traer órdenes, refuerzos y provisiones, pero a la vez su objetivo sigue siendo fundamentalmente comercial, tal como reflejan los partes navales del período:

Señor Jefe: Por encargo del señor subdelegado del Madre de Dios, remitimos a usted a bordo de la lancha *Tahuamanu*, según conocimientos que acompañamos, víveres y mercaderías que van indicados en las inclusas facturas: Bolivianos N° 4011A, por Bs 5.973,80 más flete 6.462,60, N° 1331P, por Bs 5.973,90 más flete 7.087,00, Total 13.549,60, que esperamos recibirá usted en buenas condiciones. A vuelta del vapor se servirá usted acusarnos recibo de conformidad, haciendo igual diligencia a la Subdelegación directamente. Quedamos de usted sus atentos y S. S.: p. Suárez Hermanos, Alfredo Ufenast (Suárez, 2018 [1928]: 278).

Razón de la goma recibida por vapor *Tahuamanu*. Según conocimiento de ustedes, son 486 planchas con 1.447 arrobas. Recibido aquí: 416 planchas con 1,154 arrobas 031 lb. Quedan en esa: 70 planchas. 486 planchas p. p. Suárez Hermanos, Alfredo Ufenast (Suárez, 2018 [1928]: 280).

Si comparamos los relatos de Posnansky con otros testimonios de la época, como el del propio Nicolás Suárez, rápidamente se impone la misma constatación: en el primer caso en clave menor, personalizada y minimalista, y en el se-

8. Posnansky se radica definitivamente en Bolivia a partir de 1904. De espíritu renacentista, durante las décadas siguientes ocupa diversos cargos en el Museo Nacional, la Sociedad Arqueológica o el Instituto de Folclore, e incursiona en la minería, la ingeniería, el urbanismo, la lingüística, la antropología, la arqueología, la fotografía y hasta la cinematografía (Ponce Sanginés, 1994; Schávelzon, 1996; Marsh, 2019).

gundo de forma mucho más general, abarcadora y panorámica, lo que ponen sobre el tapete ambos testimonios es la demanda de reconocimiento moral —y, sobre todo, de compensación económica— por los servicios prestados durante la guerra:

El capitán general debió comprobar la efectividad de los perjuicios reclamados, que ascendieron a poco más de 70.000 libras esterlinas; pero lo cierto es que Suárez Hermanos no ha recibido hasta hoy ninguna suma por concepto de indemnizaciones. Tampoco el Estado ha pagado a la Casa Suárez la cuenta de guerra, por gastos emergentes de la campaña del Acre. La documentación relativa a la cuenta gastos de guerra, que arroja a cargo del Estado un saldo de bolivianos 56.161,81, fue entregada al capitán general (Suárez, 2018 [1928]: 141).

De modo descarnado, por otra parte, las mismas narrativas revelan la total dependencia boliviana de los actores privados a la hora de defender las fronteras nacionales (García Jordán, 2001: 297-385; Guiteras, 2018: 22). Junto con otras eminencias caucheras como Antonio Vaca Díez, Augusto Roca y Timoteo Mariaca, si bien de forma todavía más protagónica, la firma de los hermanos Suárez desempeña un papel estratégico en la defensa boliviana al compensar la inexistencia de personal, equipamiento y comunicaciones estatales. Si para Suárez la protección de la soberanía nacional supone, al fin y al cabo, la seguridad de sus intereses económicos, no es menos evidente que la capacidad de resistencia del país depende críticamente de la estructura logística de la firma gomera. Los caucheros, de hecho, saben bien que los militares garantizan la seguridad de las barracas fronterizas: «No se cierre si el comandante de la guarnición pide algo especial; unos cientos de bolivianos más o menos no son importantes. Tenemos que mantener buenas relaciones con los militares en la frontera, pues ellos vigilan nuestros gomales» (Leutenegger, 2015 [1940]: 246). Pero, al mismo tiempo, la dependencia estatal de la logística cauchera es aún más marcada:

A no ser D. Nicolás Suárez, que defendió con su esfuerzo y con su dinero el Acre, el Orthon y el Tahuamanu, amenazados por los filibusteros, hoy esas zonas fertilísimas estarían en manos del vecino [...] ¿Quién hubiera defendido a los acreanos si no hubiese sido D. Nicolás y sus sirringueros? ¿Y no es verdad, por ventura, que los trabajos constituidos en el Acre por la casa de D. Nicolás han sido la valla insalvable que la invasión extranjera no venció, y que hasta el lugar donde esos trabajos alcanzaron llegó el límite efectivo de la soberanía nacional? (Torres López, 1930: 283).

No hay que olvidar, por otra parte, que el patriarca gomero opera como financiero regional (Suárez, 2018 [1928]: 329). El caso más dramático seguramente sea el de los funcionarios gubernamentales que ante la falta de recursos oficiales acuden al propio Suárez: así, cuando el Gobierno envía a Pedro Kramer a Manaos y Belém do Pará a cobrar los derechos pendientes de exportación gomera, el comisionado se ve obligado a solicitar un crédito al cauchero para poder cumplir su misión (Torres López, 1930: 251). La ironía suprema de esta simbiosis entre lo público y lo privado es que los propios delegados que negocian los límites fronterizos en Brasil también deben apelar a Suárez a fin de rentar el vapor con que exploran la zona de la discordia, puesto que las firmas navieras brasileñas no aceptan la garantía del propio Gobierno boliviano:

Cuando Bolivia y Brasil establecieron proceder a la demarcación de límites, el gobierno boliviano nombró jefe de la Comisión Demarcadora de límites al señor don Adolfo Ballivián; el Gobierno del Brasil puso inmediatamente a disposición de su Comisión un elegante vapor abundantemente provisto de todo lo necesario para el viaje, mientras que la Comisión Boliviana se hallaba en Pará desprovista de todo: necesitaba fletar un vapor, proveerlo de víveres, de armas y de todo lo necesario para un viaje cuya duración no era fácil prever; la Compañía Amazonas, con la cual el señor Ballivián contrató el precio del flete, no quiso aceptar su firma ni la del Consulado Boliviano, y si la Casa Suárez no hubiese prestado su fianza y hubiese efectuado los fuertes desembolsos que fueron indispensables para abastecer el vapor de todo lo necesario, el señor Ballivián, y muy especialmente el gobierno de Bolivia, hubiesen hecho una bien triste y ridícula figura ante la nación y el pueblo brasileño; usted salvó en ese caso, con su dinero, la honra de su país (Luis Trucco, cit. en Suárez, 2018 [1928]: 104).

Suárez no solo es una figura instrumental en tiempos de paz, sino que además asume un papel realmente protagónico en el propio conflicto. La primera razón es que es una suerte de comandante paralelo en el terreno con la información más confiable y actualizada (Suárez, 2018 [1928]: 122). La segunda razón es que, ante el descalabro de estrategia militar oficial, encabeza personalmente la resistencia boliviana y organiza a varios centenares de peones en la famosa Columna Porvenir, tropa informal que se volvería legendaria al obtener victorias resonantes y resistir durante un tiempo considerable el avance brasileño.⁹ La tercera razón es que su firma pone en marcha gran parte de la maquinaria logística que posibilita el despliegue bélico. Si las lanchas de vapor cumplen la tarea fundamental de transportar, comunicar y aprovisionar a la tropa, es indisimulable que en el norte boliviano la mayoría de ellas pertenece a Suárez: la *Roca* conduce al plantel de oficiales de la columna Villa Bella; la *Illimani* transporta provisiones y tropas; la *Esperanza*, al batallón Campero; y la *Tahuamanu*, a la propia Columna Porvenir (Suárez, 2018 [1928]: 177, 181, 199, 202, 219).

Así como Posnansky reclama compensación moral y económica al Gobierno por su servicio bélico, la compilación documental que publica el barón cauchero en 1928 enumera infatigablemente todos aquellos actos que atestiguan «la filantropía y patriotismo de los Sres. Suárez Hermanos» (Suárez, 2018 [1928]: 177). Por momentos, la obra ciertamente roza la (auto)hagiografía, pero hay que reconocer a la vez que la tendencia gubernamental a confiar en la logística gomera es habitual aun antes del conflicto: en esta clave, el dossier del Acre no resulta, pues, algo excepcional, dado que no sucede otra cosa en los ríos Tambopata, Inambari o Madre de Dios, donde constantemente surgen disputas jurisdiccionales con caucheros o militares peruanos, y la *Roca*, la *Sena* o la *Illimani* prestan un servicio invaluable (Suárez, 2018 [1928]: 168-170, 174-178, 341-343).

Semejante grado de intervención privada en la defensa de la soberanía nacional no puede pasar desapercibido. El gobierno de Pando reconoce de inmediato a Suárez «su patriótica y decidida actitud en el conflicto» y el Congreso Nacional lo condecora asimismo por su «ejemplar amor a su patria» (Guiteras, 2018: 31). Sin embargo, ese amor ejemplar se ve cuestionado poco más tarde

9. Véanse, por ejemplo: Ritz (2015 [1934]: 73-74), Fifer (1970: 134), Guiteras (2018: 30), Román (2018 [1928]: 424-425) y Suárez (2018 [1928]: 129-131).

por el militar paceño Federico Román, quien acusa al cauchero de actuar en defensa de sus intereses económicos más que por patriotismo (Román, 2018 [1928]).¹⁰ En efecto, a lo largo de 1923, casi como en un folletín, la prensa beniana publica los sucesivos episodios de la polémica bizantina entre Suárez y Román: en una auténtica comedia de enredos, el militar, el hijo del cauchero y sus respectivos padrinos intercambian cartas ceremoniosas en las que se acusan, se refutan, se calumnian, se retan a duelo, se citan y se desencuentran (Suárez, 2018 [1928]: 55-80). Compilando los documentos oficiales, epistolarios, notas de prensa y testimonios personales pertinentes, el libro de Suárez es justamente una respuesta pública a esa polémica (Guiteras, 2018: 15).

Es probable que tanto Paz como Suárez tengan parte de razón, y que el afa-mado patriarca gomero haya actuado tanto por patriotismo como en defensa de su patrimonio personal. En todo caso, lo cierto es que más allá de las comarcas amazónicas la guerra no despierta demasiado interés en la población boliviana (Fifer, 1970; Guiteras, 2018: 29). No solo participan pocos ciudadanos del conflicto, sino que muchos ni siquiera saben qué es exactamente lo que está en juego. La consecuencia directa de ese desinterés atávico por la selva septentrional es que el ejercicio cotidiano de la soberanía fronteriza queda en manos de exploradores, misioneros y caucheros (Vallvé, 2010; Córdoba, 2012, 2015, 2017). Entonces, si hay un dato firme que se desprende de las crónicas es que la política oficial de la colonización amazónica —retomando la iluminadora expresión de Pilar García Jordán— es tan solo un espejismo (2001: 277). No extraña, así, que la agenda bélica no obstaculice en ningún momento los negocios caucheros, ni que incluso dependa de ellos, así como tampoco es raro que las lanchas sigan transportando goma aun cuando Suárez insiste en que sus hombres tienen órdenes de priorizar el esfuerzo bélico:

En muchos de esos viajes que realicé con objeto netamente militar y para el efecto de la defensa nacional, la lancha dejó de alzar goma en grandes cantidades, que entonces tenía un precio fabuloso así como el personal de trabajadores paralizó sus actividades industriales, viéndose realmente muy perjudicada la Casa Suárez con estas emergencias. Estas mismas instrucciones recibieron los demás capitanes de lanchas de Suárez: de atender con preferencia las exigencias de la guerra, antes que los propios de la casa (Suárez, 2018 [1928]: 320).

Si en un primer momento el barco de vapor se presenta como agente ideal de un Estado que comienza a apropiarse efectivamente de fronteras hasta entonces desiertas e ignoradas, la guerra nos demuestra el grado inusitado —y por momentos tragicómico— en que la república depende de mediadores privados para ejercer la soberanía (García Jordán, 2001). El pintoresco escenario acreano se construye como una suerte de *far west tropical* en el que se aguardan ataques que jamás llegan, no se identifica con precisión al enemigo, perecen más soldados por la fiebre que por el fuego enemigo, se contrabandea con

10. Casi lo mismo se reprocharía a Posnansky: lejos de la ordalía que describe como «via crucis» patriótico, en efecto, su biógrafo atisba razones más prosaicas tras su involucramiento bélico (Ponce Sanginés, 1994: 12-20).

armas o se compran ametralladoras que jamás se utilizan y se dispara la munición de guerra a los caimanes; y, sobre todo, se nos presenta un paisaje agresivo y por momentos desolador en el que la frontera entre Brasil y Bolivia se desdibuja tanto como los límites entre lo público y lo privado (Suárez, 2018 [1928]: 280, 435). Más que una diferencia de naturaleza, lo que encontramos al comparar las gestas acreanas de Posnansky y Suárez es un ángulo de abstracción distinto ante el mismo fenómeno de la mediación: de forma más minimalista en el caso personal del primero, o más panorámica en la percepción corporativa del segundo, lo que ponen en evidencia las narrativas —reclamos de compensación económica disfrazados de reivindicación patriótica— son (literalmente) facturas pasadas al Estado por el financiamiento del esfuerzo bélico.

Esta lógica peculiar de la mediación, por otra parte, supone una ambivalencia notoria a la hora de identificar a los actores bélicos en una frontera en la cual los contendientes no parecen delinearse con nitidez. Así como Paz reprocha a Suárez que aproveche el registro patriótico para enriquecerse —y lo mismo dirá luego Sanginés respecto de Posnansky (1994: 12-20)—, hay claroscuros que desdibujan el papel de los protagonistas: los buques brasileños atacan de forma alternativa a bolivianos y rebeldes, y luego los abastecen o auxilian, y surgen ambigüedades del mismo tenor para diluir las figuras atractivas pero a la vez opacas de Posnansky y de una *Iris* que, por momentos, parecen más corsarios o agentes clandestinos que un engranaje oficial del esfuerzo bélico nacional. En efecto, así como el joven austriaco califica a los rebeldes acreanos de «piratas», también es cierto que él mismo cambia de banderas, de nacionalidades, de identidades, de nombre y hasta de barco, o que esconde deliberadamente el cargamento de armas, o que los brasileños lo acusan a su vez de ser un mero contrabandista. Y no sin razón, tal como él mismo reconocería retrospectivamente años después: «Tuve al fin que fugar, para no ser linchado en la plaza pública de Pará, por haber sido autor, en un momento de entusiasmos juveniles, de un contrabando de armas a favor de Bolivia» (Posnansky, 1932: 5). Es probable, a la vez, que esa duplicidad haya repercutido en la apropiación diferencial de las embarcaciones por parte de la historiografía; o bien, como diría Gilbert Simondon (2017), en su papel como tecnofanías. Capturada por la marina brasileña, fagocitada, canibalizada, literalmente incorporada por el enemigo, la *Iris* se hunde en el olvido, mientras que otras naves contemporáneas de la epopeya acreana —con menor involucramiento efectivo en el conflicto— se sacralizan en el panteón de la memoria colectiva: transformado en ícono regional, patrimonializado como artesanía para los turistas benianos, declarado reliquia histórica y monumento nacional, el *Tahuamanu* es reinventado por la marina boliviana como «buque insignia» que todavía custodia venerable, desde lo alto de Riberalta, la confluencia de los ríos Beni y Madre de Dios.

Bibliografía

AGUIRRE ACHA, José (1902). *De los Andes al Amazonas. Recuerdos de la campaña del Acre*. La Paz: Tipografía Artística Velarde.

- ALBERDI, Juan (1909). «Bosquejo histórico de los exploradores e industriales del noroeste de Bolivia, y de su organización política-económica (continuación)». *Revista del Centro de Estudios Geográficos y Científicos*, Riberalta, 2 (3), págs. 3-32.
- BARHAM, Bradford y COOMES, Oliver (1994). «Wild rubber: Industrial organisation and the microeconomics of extraction during the Amazon rubber boom (1860-1920)». *Journal of Latin American Studies*, Cambridge, 26 (1), págs. 37-72.
- BAYO, Ciro (1911). *El peregrino en Indias. En el corazón de la América del Sur*. Madrid: Librería de los Sucesores de Hernando.
- CHÁVEZ SAUCEDO, Medardo (2009 [1926]). *Eldorado boliviano*. Santa Cruz de la Sierra: NOVA.
- CHURCHILL, Winston (1899). *The river war. An historical account of the reconquest of the Soudan, in two volumes*. Londres: Longmans, Green & Co.
- COÍMBRA, Juan B. y PINTO PARADA, Rodolfo (2016 [1946-1983]). *Siringa: memorias de un colonizador del Beni / Arreando desde Mojos*. La Paz: Plural / Biblioteca del Bicentenario de Bolivia.
- CÓRDOBA, Lorena (2012). «El “boom” cauchero en la Amazonía boliviana: encuentros y desencuentros con una sociedad indígena (1869-1912)». En: VILLAR, Diego y COMBÈS, Isabelle (eds.). *Las tierras bajas de Bolivia: miradas históricas y antropológicas*. Santa Cruz de la Sierra: Museo de Historia / Universidad Autónoma Gabriel René Moreno, págs. 125-156.
- CÓRDOBA, Lorena (2015). «Barbarie en plural: percepciones del indígena en el auge cauchero». *Journal de la Société des Américanistes*, París, 101 (1-2), págs. 172-201.
- CÓRDOBA, Lorena (2017). «Estudio introductorio: esplendor y caída del auge gomero en Bolivia». En: GAMARRA TÉLLEZ, María del Pilar. *Amazonía norte de Bolivia: economía gomera (1870-1940). Bases de un poder regional. La Casa Suárez*. La Paz: Plural / Biblioteca del Bicentenario de Bolivia, págs. 19-44.
- DEL CASTILLO, Marius (1929). *El corazón de la América meridional (Bolivia)*. Barcelona: Imprenta Comercial.
- FERNÁNDEZ, Emilio (1903). *La campaña del Acre 1900-1901*. Buenos Aires: Jacobo Peuser.
- FIFER, J. Valerie (1970). «The empire builders: A history of the Bolivian rubber boom and the rise of the House of Suarez». *Journal of Latin American Studies*, Cambridge, 2 (2), págs. 113-146.
- GAMARRA TÉLLEZ, María del Pilar (2017). *Amazonía norte de Bolivia: economía gomera (1870-1940). Bases de un poder regional. La Casa Suárez*. La Paz: Plural / Biblioteca del Bicentenario de Bolivia.
- GANZERT, Frederic William (1934). «The Boundary controversy in the upper Amazon between Brazil, Bolivia, and Peru, 1903-1909». *The Hispanic American Historical Review*, Durham, 14 (4), págs. 427-449.
- GARCÍA JORDÁN, Pilar (2001). *Cruz y arado, fusiles y discursos: la construcción de los Orientales en el Perú y Bolivia, 1820-1940*. Lima: Instituto Francés de Estudios Andinos / Instituto de Estudios Peruanos.
- GERBER, Max (1974). «The steamboat and the Indians of the upper Missouri». *South Dakota History*, South Dakota, 4 (2), págs. 139-160.
- GROFF GREEVER, Janet (1987). *José Ballivián y el oriente boliviano*. La Paz: Siglo.
- GUITERAS MOMBOLA, Anna (2018). «Estudio introductorio: Nicolás Suárez, pionero y patriota en los confines de la Amazonía boliviana». En: SUÁREZ, Nicolás. *Anotaciones y documentos sobre la campaña del Alto Acre 1902-1903*. La Paz: Plural / Biblioteca del Bicentenario de Bolivia, págs. 13-41.
- HEADRICK, Daniel (1989). *Los instrumentos del imperio: tecnología e imperialismo europeo en el siglo XIX*. Madrid: Alianza.

- HEADRICK, Daniel (2011). *El poder y el imperio: la tecnología y el imperialismo, de 1400 a la actualidad*. Barcelona: Crítica.
- HOLLWEG, Mario Gabriel (1995). *Alemanes en el oriente boliviano: su aporte al desarrollo de Bolivia*, vol. 1. Santa Cruz de la Sierra: Sirena.
- LEUTENEGGER, Ernst (2015 [1940]). «Gente en la selva: vivencias de un suizo en Bolivia». En: CÓRDOBA, Lorena (ed.). *Dos suizos en la selva. Historias del auge cauchero en el oriente boliviano*. Santa Cruz de la Sierra: Comité International d'Histoire de l'Art / Solidar Suiza, págs. 171-374.
- MARSH, Erik (2019). «Arthur Posnansky, the Czar of Tiwanaku Archaeology». *Bulletin of the History of Archaeology*, Londres, 29 (1), págs. 1-17.
- MAÚRTUA, Anibal (1907). *Arbitraje internacional entre el Perú y el Brasil: prueba de las reclamaciones peruanas presentadas al tribunal arbitral*. Buenos Aires: Guillermo Kraft.
- MCLIN, Matthew (2012). *Building up steam: steamship technology in 19th Century East Asian colonial warfare*. Tesis de maestría. Florida: Florida State University.
- MERCIER, Víctor (1981 [1894]). «Diario de una expedición del Madre de Dios al río Acre». *Colección de Folletos Bolivianos de Hoy*, La Paz, 3, págs. 3-16.
- MONJE ROCA, Raúl (1977). *El río Mamoré*. La Paz: Instituto Boliviano de Cultura.
- PANDO, José Manuel (1897). *Viaje a la región de la goma elástica (N.O. de Bolivia)*. Cochabamba: Imprenta El Comercio.
- PAZ, Román (1895). *De Riberalta al Inambari*. La Paz: Imprenta El Comercio.
- PONCE SANGINÉS, Carlos (1994). *Arthur Posnansky y su obsesión milenaria: biografía intelectual de un pionero*. La Paz: Cima.
- POSNANSKY, Arthur (1904). *Campaña del Acre. La lancha «Iris», aventuras y peregrinaciones*. La Paz: Tipografía El Diario.
- POSNANSKY, Arthur (1932). *Al Gobierno de Bolivia y a los hombres probos de mi país*. La Paz: Instituto Tihuanacu de Antropología, Etnología y Prehistoria.
- RITZ, Franz (2015 [1934]). «Cazadores de caucho en la selva». En: CÓRDOBA, Lorena (ed.). *Dos suizos en la selva. Historias del auge cauchero en el oriente boliviano*. Santa Cruz de la Sierra: Comité International d'Histoire de l'Art / Solidar Suiza, págs. 44-168.
- ROCA, José Luis (2001). *Economía y sociedad en el oriente boliviano (siglos XVI-XX)*. Santa Cruz de la Sierra: Oriente.
- ROMÁN, Federico (2018 [1928]). «Acción de la Columna Porvenir en la campaña del Acre, por el coronel Federico Román (mayo de 1922)». En: SUÁREZ, Nicolás. *Anotaciones y documentos sobre la campaña del Alto Acre 1902-1903*. La Paz: Plural / Biblioteca del Bicentenario de Bolivia, págs. 405-414.
- SCHÁVELZON, Daniel (1996). «Arthur Posnansky y la arqueología boliviana: una bio-bibliografía». *Beitrag zur Allgemeinen und Vergleichenden Archaeologie*, Múnich, 16, págs. 335-358.
- SCHEINA, Robert (2003). *Latin America's wars. The age of the professional soldier, 1900-2001*, vol. 2. Dulles: Potomac Books.
- SIMONDON, Gilbert (2017). *Sobre la técnica*. Buenos Aires: Cactus.
- SUÁREZ, Nicolás (2018 [1928]). *Anotaciones y documentos sobre la campaña del Alto Acre 1902-1903*. La Paz: Plural / Biblioteca del Bicentenario de Bolivia.
- TAMBS, Lewis (1966). «Rubber, rebels, and Rio Branco: The contest for the Acre». *The Hispanic American Historical Review*, Durham, 46 (3), págs. 254-273.
- TORRES LÓPEZ, Ciro (1930). *Las maravillosas tierras del Acre (en la floresta amazónica de Bolivia)*. La Paz: Talleres del Colegio Don Bosco.
- VAN VALEN, Gary (2013). *Indigenous Agency in the Amazon: Mojos in liberal and rubber-boom Bolivia, 1942-1932*. Tucson: The University of Arizona Press.

- VALLVÉ, Frederic (2010). *The impact of the rubber boom on the indigenous peoples of the Bolivian lowlands (1850-1920)*. Tesis doctoral. Washington: Georgetown University.
- VILLAR, Diego y COMBÈS, Isabelle (2012). «Introducción: una aproximación comparativa a las tierras bajas bolivianas». En: VILLAR, Diego y COMBÈS, Isabelle (eds.), *Las tierras bajas de Bolivia: miradas históricas y antropológicas*. Santa Cruz de la Sierra: Museo de Historia / Universidad Autónoma Gabriel René Moreno, págs. 7-31.
- VIOLA RECASENS, Andreu (1994). «Tierra de nadie: representaciones del espacio y cultura de frontera en los territorios caucheros bolivianos, 1880-1930». *Revista Andina*, Cuzco, 12 (2), págs. 529-545.
- WEINSTEIN, Barbara (1983). *The Amazon rubber boom, 1850-1920*. Stanford: Stanford University Press.

Fecha de recepción: 20 de julio de 2019

Fecha de aceptación: 28 de noviembre de 2019

Fecha de publicación: 30 de junio de 2020

