

1 Apogeo y caída de la goma elástica

Índice 1.1 Génesis del esplendor gomero. – 1.2 El fin de una era dorada.

Desde 1880 hasta 1920, la industria de la goma elástica hizo que la cuenca amazónica –y en particular la selva boliviana– se abrieran al comercio internacional.¹ Al mismo tiempo, el auge gomero hizo que, por primera vez, las tierras hasta entonces marginales del Beni, Pando o Acre ganasen tanto una posición estratégica en el tablero republicano como una comunicación más directa con el mercado regional y el global. Llegaba a su fin otra industria que había hecho fortuna en el Beni –la extracción con fines medicinales de la quina,

1 Estas fechas de inicio (1880) y fin (1920) del auge gomero boliviano podrían discutirse puesto que no están necesariamente definidas con nitidez. Sin embargo, con un fin meramente expositivo, aquí tomamos el descubrimiento de la conexión entre los ríos Beni y Mamoré por parte de Edwin Heath como punto disparador del auge de la industria gomera y, asimismo, para ubicar temporalmente su ocaso, optamos por un período crítico (1910-20) que comprende tanto la inauguración del ferrocarril Madeira-Mamoré (1912) como las sucesivas bajas en el precio internacional de la goma durante las décadas siguientes.

cascarilla o quinina (*Cinchona calisaya* var. *ledgeriana*), que había sentado a su vez parte de las bases logísticas, financieras y laborales que posibilitaban que numerosos industriales pasaran a explotar el nuevo *commodity* obtenido al rayar los árboles de la goma (Córdoba 2012; 2019; Córdoba, Bossert, Richard 2015).² Suele escribirse, así, que los últimos cascarilleros fueron los primeros sirringueros, mostrando justamente la continuidad de la agenda extractiva. El relato del fraile franciscano Jesualdo Maccheti es claro en este punto:

Siringa: así llaman acá a la goma elástica, la principal industria de este río Madera. Por todas partes se ven barracas en las orillas de este río: la mayor parte son de bolivianos que se ocupan de este precioso vegetal; así como las quebradas y torrentes de Bolivia, fuentes de este río gigante, están pobladas de miles de cascarilleros, que con grandes penalidades y fatigas inauditas extraen de las más escarpadas serranías aquella cáscara febrífuga para alivio de la humanidad de todo el globo: así, estos sirringueros con menos trabajo sacan la blanca leche de estos árboles producidos por la naturaleza en estas riberas, para obras útiles y aun de lujo a hombres y mujeres.³ (Maccheti 1886, 53)

Hacia fines de la década de 1860, la explotación de la quina entra en declive y es paulatinamente reemplazada por la cada vez más pujante industria gomera. En 1867, cuando Maccheti realiza por primera vez el recorrido fluvial desde la misión de San Buenaventura hasta Manaos, surcando el Madeira-Mamoré hasta navegar el propio Amazonas, nos ofrece uno de los primeros testimonios que reporta la presencia de sirringueros que rayan la corteza de la *Hevea brasiliensis* en precarias barracas asentadas en las márgenes de los ríos amazónicos. La sorpresa del franciscano se comprende cuando recordamos que, en ese mismo período, Brasil ya había iniciado la producción a toda máquina de la hevea, mientras que en la vecina Bolivia todavía faltaba más de una década para que se dieran las necesarias condiciones estructurales.

Cuando efectivamente se disparó la explotación de esta materia prima en Bolivia, el hecho impulsó una política sistemática de explotación del territorio, la apertura de nuevas vías de comunicación y la consolidación de las fronteras nacionales. Pero, además, el boom extractivo se tradujo en una notoria expansión demográfica: la selva

2 Asumimos provisionalmente como sinónimos los vocablos ‘caucho’, ‘goma’ o ‘siringa’ más allá de sus diferencias técnicas (por un lado el ‘caucho’, *Castilla elastica* o *Castilla ulei*, y por otro la ‘goma elástica’, *Hevea brasiliensis* o *Hevea benthamiana*) y las modalidades específicas de su explotación extractiva (Barham, Coomes 1994a, 45).

3 Para mayor información sobre la explotación local de la quina, consultar Fifer 1976; Roca 2001 y, asimismo, el estudio de Gänger 2015 para un punto de vista comparativo más extendido tanto en el tiempo como en el espacio.

amazónica comenzó a recibir oleadas cada vez mayores de migrantes de otras partes de Bolivia y también una masa creciente de trabajadores internacionales encandilados con la fortuna casi instantánea que prometía el ‘oro’ que manaba de los árboles.

Para comprender los imaginarios sobre los hombres y las mujeres que se involucraron con esta aventura extractiva, es imperioso reconstruir, aunque más no sea brevemente, la forma decisiva en que la industria de la goma transformó de forma drástica la geografía económica, política y social de la cuenca amazónica.⁴ A fines del siglo XIX, como dijimos, la mayoría de los países amazónicos se vuelca con entusiasmo a la explotación y comercialización de la goma: en primer lugar, Brasil, con casi el 80-90% del mercado mundial; luego Bolivia y Perú, con entre el 5 y el 10%, y finalmente Colombia y Venezuela, con una producción más escasa (Barham, Coomes 1994a, 40-1; 1994b). Dijimos también que Bolivia ingresa relativamente tarde al mercado gomero, ya que su propia geografía ralentizaba la salida de la materia prima al mercado internacional: al no tener un puerto internacional como Brasil, la goma elástica debía exportarse por Mollendo, en Perú, luego de ser transportada a lomo de burro durante tres meses, o bien debía emprenderse una larga travesía fluvial hacia Brasil que era igualmente agotadora (Villar 2020, 27-60). Para 1870, el comercio gomífero marchaba a todo vapor en el vecino Brasil mientras que en el Beni –tal como describía Macchetti– recién se instalaban las primeras barracas gomeras. El punto de inflexión de la industria se da con el hallazgo geográfico que realiza el médico norteamericano Edwin Heath al navegar el río Beni desde Reyes hasta la confluencia del Mamoré. Este descubrimiento potencia la maquinaria logística de la industria y sobre todo simplifica y abarata de forma considerable la exportación de la materia prima, lo cual propicia a su vez la mencionada oleada colonizadora al entonces llamado Territorio Nacional de Colonias (Ballivián, Pinilla 1912). Comienzan así a propagarse velozmente los establecimientos caucheros a lo largo de las orillas de los principales ríos y afluentes amazónicos (Madeira, Mamoré, Beni, Orthon, Acre, Madre de Dios, Iténez o Abuná):

Si mediante nuestros pequeños y patrióticos esfuerzos, los hombres dirigentes de la República procuran la correcta explotación y mejoramiento de la industria gomera, que hoy brinda un halagador

⁴ Aquí no se realiza un análisis exhaustivo de la industria. Para información general sobre el auge gomero en la Amazonía, ver Weinstein 1983; Barham, Coomes 1994a; 1994b; Ullán de la Rosa 2004 o Paredes Pando 2013. Para estudios más recientes del caso boliviano, ver Claire Castedo 2021; Córdoba 2015a; 2015b; 2018; Durán Mendoza 2014; Fifer 1970; 1976; 2009; García Jordán 2001a; 2001b; Gamarra Téllez [2007] 2018; Guiteras Mombiola 2012; Guiteras Mombiola, Córdoba 2021; Roca 2001; Stoian 2005; Vallvé 2010; Van Valen 2013; Villar 2020.

porvenir, entre los varios y ricos productos con que la naturaleza nos ha prodigado; la satisfacción que experimentamos al ver realizarse nuestras aspiraciones en bien del progreso del país será inmensa e íntima, cual la del ciudadano que ha contribuido siquiera en escala ínfima al adelanto y engrandecimiento de una de las ricas e importantes industrias de nuestro privilegiado suelo. (Ballivián 1902, 3)

La esperanza de Ballivián tenía sus razones. Si, por ejemplo, hasta 1880 se empleaban en Misión Cavinás unos doscientos trabajadores, luego del descubrimiento de Heath la población llega en pocos meses a dos mil (Fifer 1972, 176-9). Una ola incontenible de nuevos actores sociales penetra la selva y comienza a levantar barracas en diversos puntos estratégicos de los ríos amazónicos de 1881 a 1884, y las regiones del Bajo Beni y del Alto Beni quedan unidas en un único circuito extractivo que exporta la goma vía Manaos y Pará:

Doce chelines por una libra de goma fue el precio más alto que llegó a pagarse en los mercados mundiales de Nueva York y Liverpool. Se acumularon enormes fortunas, y se registraban reservas aparentemente inagotables en libros y balances. El mundo pedía a gritos goma, más goma y cada vez más goma. Esta fiebre en torno del “oro negro” también hacía subir las operaciones. Miles de toneladas descendían desde los bosques indómitos por el Amazonas. Se abrían más barracas, se contrataban más trabajadores. (Leutenegger [1940] 2015, 371)

Pero aun luego de la unificación del conglomerado gomero la salida del producto al mercado mundial seguía siendo problemática. Las cachuelas del Madeira se cobraban su cuota en bolachas de goma y se perdían vidas humanas con cada batelón (canoas) que zozobaba. Sin embargo, el precio mundial de la goma hacía que cada vez más gente trabajara no sólo en las barracas sino en el transporte de la materia prima:

Bajo cada catarata era frecuente encontrar alguna gente cuyo solo medio de vida consistía en el salvataje del caucho flotante, sobre el que cobraban 25% a los dueños o sustituían sus marcas por las propias.⁵ (Fifer 1972, 183-4)

5 Para una descripción de primera mano de las cachuelas del Madeira, véase Keller 1875. Para el análisis de la navegación fluvial en la Bolivia amazónica antes y durante la época de la goma, con la aparición del barco de vapor y sus diversas implicancias, ver Villar 2020. Para una visión comparativa de la navegación de vapor en tres países amazónicos, Céntola 2004.



Figura 1 Postales de la época. Sin fecha. Sobre n.º 1. Fuente: archivo privado Hecker Rojas, Riberalta

A la vez, el inédito potencial económico de la industria gomera impulsa una oleada de viajes y expediciones que buscan explorar, catalogar y cartografiar un territorio selvático hasta entonces inhóspito, marginal, apenas mencionado en tiempos coloniales: así, Lardner Gibbon, Ivon Heath o Agustín Palacios son algunas de las figuras prestigiosas comisionadas por los gobiernos de turno para ser la punta de lanza de la colonización. Ligada con la industria gomera se remodela entonces la agenda nacionalista, y la fiebre del caucho resulta indisociable del proceso de conformación republicana de las fronteras limítrofes, que en una de sus vertientes desencadenará la guerra del Acre entre Bolivia y Brasil (1899-1903). En ese lapso, asimismo, transcurre la fundación de las principales ciudades del norte del país (Riberalta, Villa Bella, etc.), la repartición de títulos de propiedad y el establecimiento sistemático de tributos fiscales (Guiteras Mombiola 2012). Pero lo que interesa destacar, en definitiva, es que resulta imposible desligar la conformación histórica del Oriente boliviano de sus conexiones con la industria gomera.⁶

1.1 Génesis del esplendor gomero

De todos los cambios y movimientos que produjo la era de la goma elástica en la Amazonía boliviana, aquí pretendemos enfocarnos en la transformación demográfica y migratoria. Siguiendo la misma lógica de expansión que desplegaron otras economías extractivas en Latinoamérica –pensemos en el café, la minería o la quina–, la vertiginosa circulación monetaria atrajo a trabajadores nacionales y extranjeros que buscaban su oportunidad:

Los barones del caucho encendían puros con billetes de cien dólares y calmaban la sed de sus caballos con cubos de plata de champán francés bien frío. Sus esposas, desdeñosas de las turbias aguas del Amazonas, enviaban la ropa de cama a Portugal para que la lavaran [...] El gran símbolo del exceso –celebrado hasta hoy– fue la Ópera de Manaos, una monumental extravagancia del *Beaux Arts* diseñada por un arquitecto portugués y construida a lo largo de diecisiete años, hasta 1896. (Davis 2014, x)

En Bolivia, la opulencia potencial no sólo atrajo a gente proveniente de otras regiones del Oriente boliviano (la Chiquitanía, el Chaco, Mojos o Santa Cruz de la Sierra), sino también a trabajadores andinos y asimismo a una masa considerable de inmigrantes franceses,

⁶ Ver Fifer 1970; 1976; Gamarra Téllez [2007] 2018; García Jordán 2001b; Córdoba 2015a; 2018.

ingleses, alemanes o suizos. Podemos citar, por ejemplo, la impresión asombrada de dos aventureros suizos que se enrolaron en las firmas comerciales Braillard y Suárez Hermanos:

El lujo que existía aquí desafiaba cualquier descripción. El dinero no importaba en absoluto. ¡Goma, goma! Ésa era la gran cosa. Magníficas mansiones privadas y enormes palacios hoteleros surgieron prácticamente de la noche a la mañana. Había además locales nocturnos encantadores por doquier, en los que se podían encontrar todas las razas del mundo. A estos locales se llevaba a los ricos productores de goma y se los agasajaba generosamente con todo tipo de bebidas. (Ritz [1934] 2015, 58)

Cuando después de semanas de ausencia un vapor volvía a subir hasta Cachuela, se solía organizar una gran borrachera. Los maquinistas ingleses y alemanes traían los bolsillos llenos de libras de oro y además una sed incontenente. Las cajas de cerveza, vino, whisky y coñac desfilaban a granel. Queríamos desagraviar la soledad de meses en el río. Con una libra inglesa se compraba dos y a veces sólo una botella de cerveza. Las libras de oro rodaban por cada cabaña gomera, y también por las más pobres. El precio de la goma estaba subiendo y quien podía mostrar goma tenía crédito y oro. Pero con la misma facilidad con la que las libras de oro llegaban rodando, también se iban. (Leutenegger [1940] 2015, 232)

A decir verdad, como revela hacia el final Ernst Leutenegger, los trabajadores gomeros no siempre encontraban la fortuna imaginada:

En la región de Amazonas, los elevados salarios ejercían una atracción muy eficaz, pero el control de precios por parte de los empresarios caucheros y los dueños de los almacenes de provisiones eliminó muchas de las ventajas esperadas, y la elevada mortalidad a causa de las enfermedades transformó la región en un pozo sin fondo del que muy pocos podían escapar. (Bethell 1992, 351)

El canto de sirena de la goma muchas veces se esfumaba rápidamente por causas como las enfermedades crónicas de la selva o por el endeudamiento cíclico del trabajador. Nadie estaba completamente a salvo de los vaivenes de la fortuna: ni los trabajadores bolivianos ni los extranjeros.

No obstante, la goma seguía siendo rentable y los eventuales problemas del llamado 'oro negro' no impedían que siguiera transformando pequeños poblados en ciudades y las ciudades en flamantes metrópolis como las imponentes Manaos o Belém do Pará

en Brasil,⁷ o como en el caso boliviano Riberalta. El mundo pedía a gritos la goma que salía diariamente del puerto de Manaus y cada día seguían arribando más y más trabajadores para sostener la demanda. Uno de los extranjeros que llegó a Bolivia en busca de oportunidades fue el coronel George Church, ingeniero de ferrocarriles y principal agente de la Compañía Nacional Boliviana de Navegación, encargado de uno de los tantos proyectos que procuraban sortear las peligrosas cachuelas del Madeira (Fifer 1972, 171). Lamentablemente, cuando Church fallece en 1910, el ferrocarril no había sido terminado. Otro inmigrante que llegó para trabajar en el proyecto ferroviario fue Edwin Heath, quien completó la exploración del río Beni que había iniciado su célebre hermano Ivon.

En Brasil, el mejor lugar para apreciar el vértigo inmigratorio y las innovaciones que suponía era Manaus, epicentro de la modernidad gomera. Para la década de 1880 abundaban los comerciantes franceses y alemanes que instalaban los primeros hoteles y casas de esparcimiento, y trece firmas exportadoras tenían sus representantes en la ciudad administrando la red comercial con Europa.⁸ Para Valerie Fifer (1972, 187), incluso, «Manaos tenía más afinidad con Europa que con Río de Janeiro». Dos testimonios fotográficos dan prueba fehaciente de la opulencia de la ciudad: por un lado, las fotos reunidas en varias colecciones públicas y privadas por Dana Merrill, ingeniero contratado por el ferrocarril Madeira-Mamoré (G. Neeleman y R. Neeleman 2014) y, por el otro, el libro de Henry Pearson, editor de la revista *The India Rubber World*, que visita Brasil en 1910:

El precio al que se vende el caucho en Pará y en Manaus domina el espíritu de la gente y, en tiempos del boom, cuando abunda el dinero, se gasta profusamente. Un brasileño rico, aún con una fortuna temporaria debida a una repentina suba en el mercado de la goma, comprará cualquier cosa: desde un automóvil hasta un elenco de ópera, y desembolsando el dinero con alegría. (Pearson 1911, 41)

La Amazon Telegraph Co. Limited, compañía británica concesionada por el gobierno brasileño en 1895, suministraba el servicio de telegrafo, y entre Pará y Manaus existían las siguientes estaciones telegráficas: Breves, Gurupá, Monte Alegre, Santarém, Óbidos, Parintins e Itacoatiara (83). Pero, tal como observaba oportunamente

⁷ A nivel amazónico: «El número de habitantes de la región amazónica aumentó en un 65,7% entre 1877 y 1890, y en un 40% en el último decenio del siglo. La opulenta ciudad de Manaus fue el floreciente centro del citado auge entre 1890 y 1920, que repercutió también en los territorios orientales de Colombia, Perú y Bolivia, por donde se propagaron los buscadores de fortuna» (Bethell 1991, 128-9).

⁸ De las firmas exportadoras había cuatro brasileñas, cuatro portuguesas, tres inglesas y dos alemanas (Fifer 1972, 186).

Wade Davis, tal vez el símbolo más elocuente de la opulencia cauchera haya sido el Teatro Amazonas. Dedicado a la ópera y a las artes escénicas, este teatro, prefabricado en Europa y erigido en 1896 por orden del gobernador provincial Eduardo Ribeiro con apoyo de los magnates caucheros de la ciudad, fue cuna de muchos mitos que circulan hasta hoy.

En una escala seguramente menor, la misma lógica modernizadora se comprueba en la Amazonía boliviana, donde la industria y la inmigración tanto nacional como internacional comienzan a nutrir pequeños poblados hasta convertirlos en auténticos epicentros urbanos, como Trinidad o Riberalta. Dos de los industriales que sobresalieron leyendo el nuevo escenario fueron los legendarios Antonio Vaca Díez y los varones de la familia Suárez Callaú, con don Nicolás a la cabeza. Por sus dotes comerciales y su visión empresarial, Nicolás Suárez llegó a ser de hecho apodado 'el Rockefeller del caucho'.⁹ En Cachuela Esperanza, sede de la empresa Suárez Hermanos, todavía encontramos el Teatro General Pando, que Suárez hizo construir emulando a su fabuloso par de Manaos y al Teatro da Paz de Belém do Pará. Por todas partes se percibe la misma agenda de orden y progreso, y la ciudad provocaba la admiración general por la luz eléctrica, los automóviles, el hospital con moderna sala de operaciones, el periódico local, la escuela para las niñas o la revista *Moderna*, dirigida por Judith Suárez de Solares.

No menos importante fue la revolución de la infraestructura de comunicación y transporte. La hidrografía amazónica boliviana no estaba completamente trazada y suponía obstáculos naturales, como las reiteradas cachuelas o la estacionalidad marcada. Además, no era raro que las embarcaciones debieran sortear ataques de los indígenas por entonces llamados 'bárbaros' o 'salvajes'. Con todo, el factor que más hacía peligrar las naves y sus tripulaciones era otro:

Los testimonios al respecto son unánimes: los navegantes son "diezmados" por la disentería, el beri-beri y sobre todo la malaria. Más que el clima impiadoso, las alimañas, los accidentes o los ataques sorpresivos de los salvajes, lo peligroso es, definitivamente, la fiebre. (Villar 2020, 42-3)

Diego Villar (67 ss.) ha reconstruido y analizado la problemática relación entre la industria del caucho y los comienzos de la navegación de vapor. En la Amazonía, la navegación de vapor comienza con los viajes brasileños entre Belém y Manaos en 1853 y luego, lentamente, se propaga por los numerosos cauces tributarios. A fines de esa

⁹ Para la biografía de Nicolás Suárez, ver Pearson 1911, 149; Durán Mendoza 2014. En términos historiográficos, la contextualización más confiable sigue siendo la de Fifer 1970.

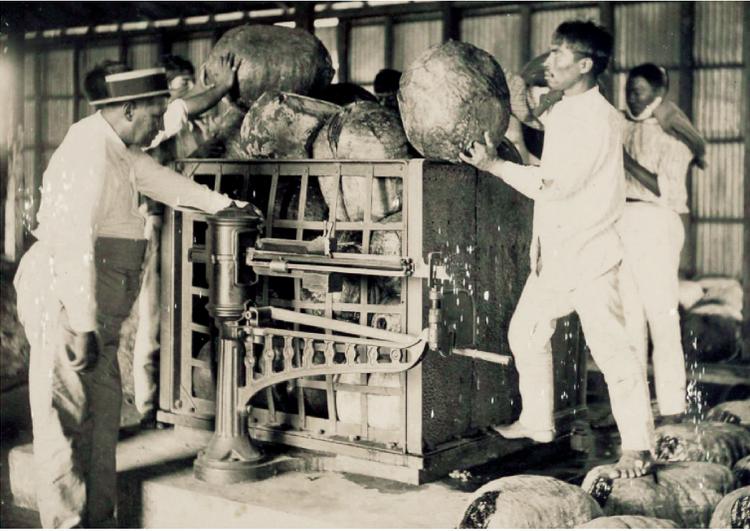


Figura 2 Pesando las bolachas. Fuente: Feichtner [1897-1915] 2013, 64

misma década, el mismo Jesualdo Maccheti (1886) que había reportado las primeras barracas en Bolivia observa a los primeros vapores surcando el río Madeira. Para 1877, hay ya funcionando un servicio mensual de vapores. Sin embargo, en Bolivia hay que esperar a la década de 1890 para apreciar las lanchas que navegan regularmente por ríos como el Beni o el Mamoré. El gobierno boliviano planifica incluso canalizar los ríos amazónicos más importantes y le confía la tarea al mencionado coronel Church, quien crea la Compañía Nacional de Navegación Boliviana: su ambicioso objetivo era canalizar las cachuelas del Madeira y del Mamoré para posibilitar la navegación de vapor entre las principales ciudades amazónicas bolivianas y así facilitar la ansiada salida hacia el Atlántico.¹⁰

El problema de la infraestructura era particularmente grave en Bolivia, donde, por más que la calidad del producto silvestre fuera

10 El proyecto también incluía la formación de una flota de modernas lanchas de vapor: «Gracias al patrocinio gubernamental, la empresa contrae un crédito de cerca de dos millones de libras esterlinas en Europa y adquiere la goleta *Silver Spray*, que en 1871 transporta las piezas necesarias para ensamblar el vapor *Mamoré* en la localidad brasileña de San Antonio. También se construye especialmente en los astilleros Yarrow el *Explorador*, de 12 metros de eslora, diseñado especialmente para los ríos bolivianos» (Villar 2020, 70-1).



Figura 3 Lancha siglo XXI. 1900. Fuente: Historische Fotos aus Bolivien, Instituto Iberoamericano, Berlín

óptima, pasados veinte años del descubrimiento de Heath no había habido mejoría sensible en las vías de navegación o los ferrocarriles: año tras año, la extensión del área dedicada a la explotación cauchera era mejor conocida y mayor. Han ido explorándose vetas próximas, y se ha descubierto que hay allí más árboles productores de goma, y que éstos son todavía más rendidores y fécondos que en casi cualquier otra región, a lo que se añade que el país presenta ventajas con respecto a la salubridad. Pero la naturaleza ha hecho que Bolivia resulte prácticamente inaccesible. Hoy en día no existe comunicación entre el río Beni y el mundo exterior que no demore, al menos, dos o tres meses. («Conditions of Rubber Trading in Bolivia» 1902)

Lo cierto es que, por diversas razones, pasaron demasiados años, emprendimientos y proyectos trancos como para que Bolivia llegase a contar con una red fluvial exitosa. Y, a tono con la propia dinámica de la industria cauchera, lo hizo a destiempo: la navegación de vapor, así, se vio signada por el mismo ‘sincronismo fatídico’ que hizo que, justo cuando el país logró finalmente conformar una flota de vapores modernos y eficaces, la demanda de la goma amazónica decayera de forma drástica al volcarse la compra mundial del producto hacia el mercado asiático (Villar 2020, 196).



Figura 4 Patio de la Casa Suárez con bolachas de goma en Cobija, Alto Acre, 11 de enero de 1912.
Foto: colección Ernst Ule, legado Eduard Seler, Instituto Iberoamericano, Berlín



Figura 5 Cachuea Esperanza. 1908-11. Foto: Emil Bauler.
Fuente: archivo privado Wolfgang Wiggers, Ottersberg

1.2 El fin de una era dorada

Cuando nos preguntamos por el ocaso de la goma amazónica, la primera respuesta que viene a la mente es la competencia implacable disparada por la irrupción en el mercado global de las plantaciones asiáticas. Sin que esa razón deje de ser cierta, tal vez el cierre de uno de los períodos más prósperos de la economía amazónica merezca alguna explicación complementaria. Lo cierto es que, debido a una singular concatenación de hechos, el boom de caucho llevaba en sí, desde el comienzo, el germen de su propio fracaso. Para fines del siglo XIX, los botánicos ingleses ya habían conseguido que las semillas del árbol de la goma se reprodujeran en Ceilán, Malasia y la India gracias al contrabando de *Hevea* que protagonizó el naturalista Henry Wickham.¹¹ Una vez conocido el suceso en Sudamérica, nadie creyó en el éxito de las semillas trasplantadas al Oriente asiático y, en una colosal mezcla de ingenuidad e imprevisión, los gobiernos peruano, brasileño y boliviano jamás tomaron en serio el proyecto británico de ‘domesticar’ la goma. Los brasileños fueron los primeros en declarar que los árboles gomeros jamás crecerían en Asia y, cuando efectivamente crecieron, se siguió sosteniendo que no darían goma. Cuando los árboles asiáticos dieron goma se adujo que la calidad del producto sería inferior a la amazónica. Pero no solamente dieron látex de calidad superior, sino que los británicos tenían un costo mucho menor de producción en Asia. Así que, cuando los gobiernos y empresarios sudamericanos finalmente entendieron lo que estaba sucediendo, el destino de la exportación de goma amazónica estaba sellado y la crisis de la industria era ya irreparable.¹²

Esa es la historia a grandes rasgos. No obstante, revisando la literatura del período, podemos encontrar algunos matices interesantes. Henry Pearson, fundador y editor de la revista *The India Rubber World* («The Exhaustion of Rubber» 1901), publicó un artículo que abogaba por la plantación sistemática de *Hevea* más de diez años antes de que la caída de los precios internacionales se hiciera sentir en la Amazonía. Ese tipo de discusiones jamás lograron repercusión en Bolivia. Brasil fue el único país de la cuenca amazónica que al menos intentó hacer frente a la crisis a su modo, aunque sin éxito.¹³ Una vez

11 Aun hoy, muchos autores consideran que la acción de Wickham, que aprovechó una ambigüedad administrativa para exportar 70.000 semillas de *hevea* al Royal Garden of Kew en Londres, fue el mayor acto de biopiratería del siglo XIX. También es cierto que Wickham lo hizo en 1876, antes de que Bolivia comenzara a explotar sistemáticamente la goma, y es por eso que el destino de la industria tenía fecha de caducidad desde su mismo comienzo (Resor 1977).

12 Ver Resor 1977, 343-4; Barham, Coomes 1994b; Córdoba 2019.

13 Así, por ejemplo, sabemos que los brasileños organizaron el primer congreso sobre la producción de caucho en Río de Janeiro en 1911, a fin de discutir la posibilidad

que se generalizó la producción del ‘caucho de plantación’, ‘caucho domesticado’ o ‘caucho cultivado’ –así llamado en contraposición con las plantas silvestres de la cuenca amazónica–, pronto fue evidente que éste era mucho más fácil de controlar, recoger y comercializar que el producto sudamericano. Y ni hablar cuando más tardíamente aparecieron las gomas sintéticas (Bethell 1991, 220-1).

Como en el caso de otras economías extractivas basadas en la plata, el cobre o el oro, que asimismo levantaron poblados e incluso ciudades al ritmo de su desarrollo vertiginoso, cuando caen los precios de los mercados internacionales por la aparición de una competencia más eficaz y rentable la repercusión a nivel social es realmente devastadora. Algunas cifras nos ayudan a comprender este proceso. En 1905 se exportó el primer cargamento de caucho malayo por 170.000 kilos a un precio de 1,50 peso por libra,¹⁴ mientras que, en el mismo momento, en la Amazonía se pagaban 3 pesos por la misma cantidad (San Román 1994, 143). Si para 1910 Brasil todavía satisfacía por sí solo la mitad de la demanda internacional de goma, para 1918 las plantaciones asiáticas producían más del 80% del total de la goma vendida (Davis 2014, XII; Bethell 1991, 220-1). En 1900, la cuenca del Amazonas produjo 44.000 toneladas de caucho mientras que el Oriente asiático apenas produjo 50 toneladas, pero para 1913 Sudamérica exportaba 36.000 toneladas mientras que las plantaciones asiáticas producían 53.000. En la década de 1930, por fin, el triunfo de la goma asiática se vuelve irreversible y las 14.000 toneladas amazónicas palidecen ante las 800.000 toneladas asiáticas (Fifer 1972, 219).

Así como la Ópera de Manaus, el Teatro de Belém do Pará en Brasil o, a nivel local, el hospital con luz eléctrica de Cachuela Esperanza eran símbolos palpables del progreso cauchero, en septiembre de 1912 se esperaba que la inauguración del ferrocarril Madeira-Mamoré fuera un motor del proyecto civilizador. Pero en realidad ese ferrocarril terminó siendo un monumento a la caída de la industria. Este tren tan esperado, tantas veces proyectado, concesionado por el gobierno de Brasil y efectivizado en el tratado de armisticio de la guerra del Acre, y para el que habían trabajado tanto el coronel Church como también Dana Merrill, se inaugura oficialmente con una agenda de tres salidas semanales en cada sentido, en lo que parecía un sueño hecho realidad. Pero para noviembre de 1913, un año y dos

de crear plantaciones de goma. Y, al año siguiente, el gobierno emitió un decreto con un plan para inaugurar tres plantaciones experimentales con maquinaria y equipamiento libres de impuestos, ferrocarriles, etc. Pero, apenas diecisiete meses después, el plan fue abandonado (Weinstein 1983, 228-9; Resor 1977, 341-2, 354-5; San Román 1994, 143-4).

14 Hasta la decimalización en 1971, la libra se dividía en 20 chelines y cada chelín en 12 peniques, haciendo un total de 240 peniques por libra [Nota de la editora en castellano].



Figura 6 Ingenieros trabajando en el ferrocarril Madeira-Mamoré. 1878.
Fuente: colección Dana Merrill, Biblioteca Nacional Digital de Brasil

meses después, el mismo ferrocarril ya hacía solamente un viaje por semana. La máquina del progreso había llegado demasiado tarde (Fifer 1972; Weinstein 1983).

Lo cierto es que, por diversas razones concurrentes de índole política, social y económica, Bolivia poco pudo hacer para frenar la debacle gomera. Quizá influyeron las fronteras volátiles de una zona jamás considerada seriamente hasta que comenzó a generar riqueza, los conflictos fronterizos en una región en la que el Estado apenas sostenía una presencia simbólica, las luchas internas de poder o hasta las propias dificultades logísticas que imponía la geografía: toda una serie de circunstancias conspiró para volver poco menos que utópica la idea de una infraestructura moderna que posibilitara la salida fluida del producto al mercado internacional (Villar 2020). Por si fuera poco, Bolivia estaba en una posición mucho más complicada que otros países amazónicos ya que carecía de una salida directa al mar. Se sumaba, finalmente, el encuadre interno de la Amazonía como ‘tierra de nadie’ abierta al talento y la oportunidad dada la ausencia de controles estatales. Nada más apropiado, entonces, que cerrar el retrato de esta decadencia anunciada con la sentencia lacónica del cauchero suizo Franz Ritz ([1934] 2015, 72): «No en vano en esos tiempos se decía popularmente: ‘Bolivia es el país de los inconvenientes’».



Figura 7 Trabajadores del ferrocarril Madeira-Mamoré. 1909.
Fuente: colección Dana Merrill, Biblioteca Nacional Digital de Brasil



Figura 8 Dos balsas en el río Beni, 1927.
Fuente: colección Richard Wegner, Deutsche Fotothek, Dresde