

GRANDES FRUSTRACIONES. PROYECTISTAS Y RUTAS FLUVIALES EN EL ORIENTE BOLIVIANO (1870-1880)¹

**Great frustrations. Fluvial routes and project-makers
in the Eastern Bolivian Lowlands (1870-1880)**

Susana Garcia
CONICET, Universidad Nacional de La Plata, Argentina

Irina Podgorny
CONICET y Museo de La Plata, Universidad Nacional de La Plata,
Argentina

Resumen: En 1875 la llamada Comisión Médico-Científico Quirúrgica Italiana presentó un informe de su viaje desde Corumbá hasta Santa Cruz de la Sierra, en el cual describía la región y proponía nuevas rutas para comunicar el Oriente boliviano con el río Paraguay. Partiendo de la visita y del informe de esa Comisión, en este trabajo analizaremos los proyectos de comunicación y transporte en las Tierras Bajas bolivianas en el período comprendido entre el tratado de límites entre Bolivia y Brasil de 1867 y la llamada guerra del Pacífico (1879-1883). En particular, el proyecto remozado para conectar el Oriente boliviano con los puertos del Atlántico a través de la cuenca del Plata o por la vía del Amazonas.

Palabras clave: navegación fluvial, Bolivia, Tierras Bajas, proyectos de rutas, ríos, acceso al océano Atlántico, siglo XIX.

Abstract: In 1875 the so-called Italian Scientific-Medical Surgical Commission presented a report on its journey from Corumbá to Santa Cruz de la Sierra, describing the region and proposing new routes of communication between the Bolivian Lowlands and the Paraguay River. In light of this report, the article reviews projects put forward in the 1870s to connect Bolivia with Atlantic ports via the rivers of the Amazon and the Plata-Parana basin.

Keywords: river navigation, Bolivia, lowlands, route projects, rivers, Atlantic Ocean access, 19th century.

1. Este trabajo se enmarca en los proyectos PIP 0153-CONICET y PICT 2015-3534, y se terminó de escribir gracias a la beca Maria Cassiet de la John Carter Brown Library. También se nutrió de la consulta de materiales en diversas bibliotecas y archivos, especialmente en el Archivo y Biblioteca Nacional de Sucre, la Biblioteca y Archivo Histórico del Museo de Historia de Santa Cruz, la Biblioteca del Congreso de Washington, la Biblioteca Nacional de Buenos Aires y la Biblioteca Central de la Universidad Nacional de La Plata.

1. Introducción

El 17 de marzo de 1875, la llamada Comisión Médico-Científico Quirúrgica Italiana dejaba Asunción, en Paraguay, con destino al puerto brasileño de Corumbá. Se embarcaba en el vapor de bandera argentina *Gualeguay*, uno de los tantos que, una vez finalizada la guerra de la Triple Alianza, conectaban los puertos de los ríos Paraná y Paraguay con las poblaciones del Pantanal y las ciudades del Plata con Asunción. La Comisión llegó al territorio boliviano también por vía fluvial y se dirigió luego hacia Santa Cruz de la Sierra (Podgorny, 2011a). Permaneció allí entre agosto de 1875 y enero de 1876, dedicada a sus trabajos científicos y humanitarios.

La Comisión era, en realidad, una armada de impostores, presidida por el supuesto médico italiano Guido Bennati, comendador de la Orden Asiática de Moral Universal, quien desde 1869 recorrió el cono sur americano al frente de misiones creadas por su fantasía y de otras encargadas por los gobiernos de las ciudades en las que se asentaba. En Bolivia y Paraguay lo acompañaron, además de sus hijos y esposa, el joven doctor italiano Vicente Logatto (reclutado en la provincia argentina de Entre Ríos), el periodista francés José Carlos Manó y su mujer, y dos forzudos italianos, Domenico y Vincenzo, antiguos integrantes de la comitiva con la que había recorrido las ferias europeas (Podgorny, 2009, 2010, 2011a, 2014).

En América, Bennati adoptó la identidad del naturalista viajero, promotor de la radicación italiana en América del Sur. En ese papel, buscó la protección de los gobiernos de las regiones visitadas, ofreciendo a la vez sus servicios. En Bolivia, prometió una extensa obra sobre el país, donde rectificaría los yerros y omisiones de los viajeros que, repitiendo los «errores de los jesuitas», consolidaron el desconocimiento sobre esta opulenta parte de América del Sur. La Comisión auguraba un futuro venturoso para la humanidad y la república boliviana, cuyo oriente estaba llamado a albergar unas colonias tan o más fructíferas que las argentinas. Hábiles observadores, los miembros de la Comisión supieron identificar las preocupaciones locales y seducir a las autoridades con iniciativas científicas, médicas y técnicas. Por ejemplo, en el caso de Santa Cruz de la Sierra, intervinieron en los proyectos para buscar un camino al mar para los productos del oriente boliviano, un tema que obsesionaba a los empresarios y políticos de la zona desde la primera mitad del siglo XIX.

En efecto, como señala Pilar García Jordán (2001: 252-253), es a partir de la presidencia del general José Ballivián (que se prolongó de 1841 a 1847) cuando se diseñó, sin concretarse, la ocupación y el control de los *Orientes bolivianos*, inspirados en las propuestas de su consejero argentino Félix Frías, quien concibió los territorios situados entre el Beni y el Pilcomayo como una verdadera tierra de promisión que debía ocuparse y conectarse con el Atlántico. Esta idea, ampliamente difundida por los cónsules de Bolivia en Europa, se volvería el tópico usado en los discursos sobre la concesión de tierras y proyectos de las regiones amazónica y chaqueña del país, las cuales, por distintos factores, permanecieron como territorios *desconocidos* (García Jordán, 2001; Roux, 2000; Sanabria Fernández, 1958; Groff Greever, 1987; Córdova y Roux, 1993). Este

trabajo, en particular, toma el pasaje de la Comisión por esas zonas para referirse a las propuestas para conectar Bolivia con la cuenca del Atlántico, por la vía del río de la Plata y la vía del Amazonas, vías existentes alrededor de 1875 (figura 1). Se basa en el análisis de la folletería producida en diferentes ciudades bolivianas, textos que, hasta el momento, han sido relativamente poco trabajados.

Figura 1. Mapa físico de América del Sur, con los ríos, las cadenas montañosas y el territorio de Bolivia en 1877.



Fuente: Church, 1877: 2.

2. La salida al Atlántico del Oriente Boliviano

Santa Cruz de la Sierra, en los años de la Comisión, era una ciudad de unos 15.000 habitantes, donde prevalecían las relaciones de producción identificadas en los grandes latifundios, el cultivo de la caña de azúcar y la contratación de los campesinos y mozos en una forma bastante similar a la servidumbre (Durán Ribera y Pinckert Justiniano, 2007). En esa ciudad, la Comisión publicó varias notas en los periódicos y un informe de su viaje por el norte del Gran Chaco y el sur de la provincia de Chiquitos. El prefecto de Santa Cruz, convencido, re-

mitió la publicación al Ministerio de Gobierno, con una valoración del suministro de datos:

[...] que vienen a confirmar la idea que se tenía antes [...] sobre los elementos de riqueza que contiene esta parte de nuestro territorio Nacional dotado por la naturaleza con las mejores producciones de los tres reinos [...] y que pueden ser aprovechados en favor de los intereses de Bolivia.²

En julio de 1876, ya en Cochabamba, la Comisión editaría el *Compendio de los trabajos ejecutados en el trayecto*, un folleto que abonaba el discurso sobre el papel del Oriente boliviano en la futura regeneración del país gracias a la posibilidad de conectarse con el Atlántico a través de las cuencas del Plata y del Amazonas.

No era un tema nuevo: los intentos de dotar a Bolivia de un acceso fluvial al Atlántico, como dijimos antes, se venían planteando desde la década de 1840. Descansaban sobre tres vías posibles. Una era la del Mamoré-Madeira y el Amazonas, bajo control de Brasil y con grandes problemas de infraestructura. Las otras dos se asociaban con la cuenca del Plata: durante varias décadas se pensó utilizar el río Pilcomayo, que comunica Bolivia con el río Paraguay y desemboca en las cercanías de la capital paraguaya; y la tercera alternativa vincularía, a través de diversos caminos, el interior de Bolivia con la margen derecha del río Paraguay, uniendo Sucre y Santa Cruz con Buenos Aires. Se organizaron varias exploraciones y se propusieron algunas empresas para viabilizar estos proyectos, los cuales, sin embargo, no se concretaron (Nores y Rey Nores, 1994; Scavone, 2004).

En 1874, en la Cartera del ministro de Hacienda e Industria de Bolivia existían cinco propuestas: el ferrocarril Maguá transcontinental; el ferrocarril Silley o Cilley o Gran Ferrocarril del Oriente; la vía carretera sugerida por Adolfo Carranza cónsul boliviano en el Plata; el camino para poner en comunicación directa con el Chaco Central la ciudad de Tarija y el fuerte Borbón; y la propuesta de Miguel Suárez Arana de un puerto en el río Paraguay, un camino que lo uniera a Santa Cruz de la Sierra y otra carretera que llegaría a la capital de Bolivia, atravesando los llanos de Izozo, el «nudo gordiano del Chaco» (Suárez Arana, 1874: 19).

También se estaba explorando la vía del Amazonas por parte de la Compañía de Navegación Boliviana, una empresa originada en los planes del general Quintín Quevedo durante su destierro político en el Beni en la década de 1860 para facilitar la navegación de las cabeceras del Madeira. Quevedo se hallaba persuadido de que en el territorio boliviano, cruzado por grandes ríos navegables e innumerables ríos pequeños, podría formarse un sistema de canales naturales que abriera el Oriente hacia el Atlántico (Quevedo, 1862).

La Comisión llegó en un momento crucial: sus propuestas y su mera presencia avivarían los debates sobre la viabilidad de la incorporación de las llamadas

2. «Al Sr. Comendador Dr. Guido Bennati, Santa Cruz 18 de octubre de 1875», *Diplomas i documentos de honor de Europa y América que adorna el nombre del ilustre comendador Dr. Guido Bennati*, Cochabamba: Imprenta de Gutiérrez, 1876, pág. 104.

Tierras Bajas sudamericanas al comercio internacional. Por un lado, la Comisión había hecho el viaje y demostraba que desde el Alto Paraguay se podía llegar a Santa Cruz de la Sierra; por otro, era evidente que se trataba de unos impostores, que apelando a los tópicos de la época decían lo que todos querían escuchar, repitiendo las palabras difundidas para fomentar unos proyectos que, aun sin cumplirse, creaban una realidad en la que se terminaba creyendo.

3. Nuevas y viejas fronteras de papel

Los nuevos Estados nacionales del continente adoptaron la ficción jurídica de la doctrina interamericana del *uti possidetis* y el año 1810 como su fecha de nacimiento. Esta doctrina, como han señalado los historiadores del derecho, es una consecuencia de los problemas contenciosos territoriales que surgieron a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX entre los Estados sucesores de España y Portugal (Gutiérrez Baylón, 2010: 141). Las nuevas fronteras internacionales debían respetar los límites existentes entre las potencias predecesoras; en el caso de los Estados de ascendencia española, el criterio delimitador debía ser el surgido del propio derecho administrativo colonial con las consiguientes complicaciones derivadas de llevar las divisiones de la administración virreinal a la jurisdicción internacional. Según Gutiérrez Baylón (2010: 146-148), dicha versión de la doctrina no sirvió para trazar las fronteras entre esos Estados, pero sí para reivindicar una serie de rincones nunca antes ocupados, aunque teóricamente dentro del antiguo territorio colonial. Paul de La Pradelle (1928: 87) destacó que esta doctrina, al resolver los conflictos a través de los títulos coloniales emanados de la Corona de España y vigentes en la fecha de la independencia, transformó los litigios fronterizos en debates de interpretación de textos (Podgorny, 2011b).

En enero de 1872, Agustín Matienzo, representante de Bolivia en Argentina y suscriptor del tratado de 1865 entre los dos países, cuestionaba la manera de plantear el *uti possidetis* y señalaba que los argentinos consideraban Bolivia como una desmembración de su país. Matienzo, contrario a la utilización del año de 1810 como inicio de tal doctrina, recordaba que cada nación sudamericana había adoptado una determinada extensión en el momento de proclamar su independencia en una fecha que no debía generalizarse si querían conservarse las especificidades de la historia (Matienzo, 1872: 5). Sin embargo, Bolivia había aceptado el *uti possidetis* de 1810 en su cuestión de límites con Chile y también con Brasil, aunque este país utilizase el *uti possidetis de facto*, argumentando que en el momento de la independencia no existía un tratado de límites válido entre España y Portugal y lo que valía para trazar la frontera con sus vecinos era la posesión efectiva del territorio, una concepción con la que sus vecinos no siempre estuvieron de acuerdo. En efecto, el Tratado de Ayacucho de Amistad, Límites, Navegación, Comercio y Extradición entre la República de Bolivia y el Imperio del Brasil se había firmado, bajo este principio, el 27 de marzo de 1867 para «promover la comunicación y el comercio por la frontera común y por los ríos, en la parte que pertenece a cada uno de los mismos Estados». Bolivia per-

día el acceso directo al río Paraguay entre la Bahía Negra y el río Jaurú, de manera que quedaron como accesos litorales las riberas de las lagunas y *bahías* formadas por los rebalses del río. La nueva frontera se alejaba de la margen occidental del río Paraguay y pasaba por la mitad de las lagunas de Cáceres, Mandioré, Gaiba y Uberaba; continuaba en línea recta, hasta las nacientes del río Verde; bajaba por este río hasta su encuentro con el Guaporé y, por medio de este y del Mamoré, hasta el Beni, donde comienza el río Madera o Madeira (Lema Garrett, 2013). De este río hacia el oeste la frontera debía seguir por una paralela, salida de su margen izquierda en latitud sur 10° 20', hasta encontrar el río Javary o Yavarí. Pero como este río aún no había sido explorado, se aclaraba que si este «tuviera a sus nacientes al norte aquella línea Este-Oeste, seguirá la frontera, desde la misma latitud, por una recta a buscar el origen principal del dicho Javary».³ En este contexto, donde gran parte del curso de los ríos permanecía desconocido, el trazado de caminos, el establecimiento de aduanas y la navegación se integraban a los problemas fronterizos y, como bien percibían los bolivianos, a la interpretación imperial de la doctrina. No por nada, las empresas de navegación se proclamaban nacionales y se encaramaban en la defensa de los intereses internos frente al avance y las concesiones obtenidas por los topógrafos y empresarios brasileños.

Varios comerciantes y sociedades particulares de Bolivia insistieron en la «alternativa platense» y plantearon abrir caminos y vías de acceso al río Paraguay, combinando propuestas de navegación de vapor, caminos carreteros, la colonización y la explotación de los recursos naturales locales. Todavía convulsionada por la guerra del Paraguay, la región mantendría por muchos años un alto grado de conflictividad, así como un carácter de *abandono* por parte de las autoridades bolivianas. En efecto, el Chaco y los llanos de Mojos y Chiquitos hacia el Mamoré y el Guaporé representaban un territorio atravesado por los reclamos del Imperio del Brasil, Bolivia y Paraguay. Asimismo, eran el escenario de grandes proyectos de navegación y comunicación que, al prometer mucho, lograban negociar concesiones a largo plazo (las cuales, en gran parte, terminaban en rápidos fracasos).

4. La Empresa Nacional y la viabilidad oriental de Bolivia

Bennati y su comisión dejaron Corumbá en una embarcación de bandera brasileña que, singularmente, nunca había cruzado la laguna de Cáceres, la cual, a pesar de no figurar «en ninguno de los mapas que hemos visto», se internaba «más de quince leguas en la costa aquende el río Paraguay»⁴ y era atravesada por bu-

3. Tratado de Amistad, Límites, Navegación y Comercio entre la República de Bolivia y el Imperio del Brasil, 27 de marzo de 1867, Artículo 2.º. Disponible en: https://es.wikisource.org/wiki/Tratado_de_Ayacucho (consulta: 29 de septiembre de 2018).

4. *Relación del Viaje de la Comisión Científica, Médico-Quirúrgica italiana por el norte del Gran Chaco i el sud de la Provincia de Chiquitos*. Santa Cruz: Imprenta de Cayetano R. Daza, 1875, pág. 3. Informe reproducido en Podgorny (2011a).

ques de vela de hasta 12 toneladas. Perdidos y enarbolando el «querido pabellón tricolor italiano realzado por la Cruz de Saboya», desembarcaron en el cortijo de Piedra Blanca, donde esperaban los animales fletados para su transporte y el de sus víveres e instrumentos. Gracias a los bueyes y mulas provistos por un subprefecto y al baqueano indígena que los acompañaba, la comitiva atravesó la zona de Chiquitos. De pascana en pascana (Potrerito, Nueva, Blanca, Tacuaral y Potrero de Abril), recorrieron un trayecto que unía el río Paraguay con las antiguas misiones de San José y Santiago. Se cruzaron con marcas de otras expediciones y con las sendas o caminos trillados usados por los arrieros e indios mansos para llegar al puerto, una circunstancia que les «hizo extrañar aún más, fuera tan poco conocida y hubiera sido tan extravagante y absurdamente topografiada por los geógrafos y viajeros aquella parte del territorio Chiquitano».⁵ Las ramadas o pascanas, por otra parte, gozaban de cierta manutención por parte de los prefectos: en muchas de ellas se habían construido techos de troncos o de ramas de palmeras que servían de refugio al viajero contra la lluvia y el sol. El *desierto chiquitano*, a través de sus espinillos y senderos, lejos de bloquear, comunicaba esos espacios que, en el mero corazón geográfico del continente, se habían transformado en una región marginal.

Durante el viaje, la colección de objetos de historia natural se combinó con la recopilación de manuscritos. Así, en San José el vicario les participó de muchos informes etnográficos y les franqueó la biblioteca del presbítero, donde encontraron obras manuscritas en español y chiquitano, hechas por los jesuitas de la primera mitad del siglo XVIII.

La Comisión describía la fauna, la flora y la geología y también se dedicaba a corregir los mapas y el trazado de los ríos:

En cuanto al Lateriquique de los Jesuitas, podemos asegurar con certeza que no existe en ninguno de los puntos generalmente marcados en los mapas, como no sea que den este nombre a cualquiera de los tan numerosos como insignificantes arroyuelos que se arrojan en el Tucabaca. En cuanto al Otuquis podemos decir sin temor de contradicciones, que tampoco existe, puesto que el Tucabaca deja de ser río, antes de llegar al 19° 30, que es poco más o menos el punto en que los geógrafos empiezan a designarlo en sus mapas, bajo el nombre de Río Otuquis [...]. Es muy probable que exista en medio de la parte inundada un canal navegable en la mayor parte del año para buques de poco calado, pero [la] falta de tiempo y de medios de investigación no nos permitió, a pesar de nuestros vehementes deseos, cerciorarnos como hubiéramos querido, respecto a este importante punto que envuelve una cuestión muy grave para el porvenir de la proyectada vía de comunicación por Bahía Negra.⁶

Como consecuencia de la disolución de, primero, las misiones jesuíticas en el siglo XVIII, luego del orden administrativo colonial y, finalmente, de las Provincias Unidas del Río de la Plata en la década de 1830, las Tierras Bajas sudamericanas permanecieron como una región de mapas inciertos, fronteras en disputa y ríos de contornos imprecisos (García Jordán, 2001). Gracias al aislamiento y a los informes imprecisos sobre sus riquezas naturales, se volvieron un imán para pro-

5. *Ibidem*, pág. 45

6. *Ibidem*, pág. 40.

pagandistas, aventureros y proyectistas del porvenir de estas regiones, donde sobrevivían varias realidades incontrastables y la verdad superpuesta con la mentira.

En efecto, en el enclave ya utilizado de Piedra Blanca, el 10 de noviembre de 1875, seis meses después del paso de la Comisión, el empresario y proyectista cruceño Miguel Suárez Arana establecería Puerto Suárez, sede de la futura aduana boliviana y, según su fundador, la puerta atlántica del Oriente (Suárez Arana, 1876: 13). Así, mientras Bennati y compañía emprendían su periplo hacia el oeste, Suárez Arana lanzaba la construcción del camino que uniría ese punto con Santa Cruz de la Sierra, prometiendo una comunicación con la ciudad brasileña de Corumbá, uno de los puertos fluviales más importantes del continente, terminal de las líneas internacionales que navegaban el sistema Paraguay-Paraná. Un significativo movimiento de mercaderías y personas se desplazaba por ese sistema. Corumbá crecía como destino o lugar de tránsito de comerciantes europeos, argentinos, uruguayos y paraguayos, e intermediarios del comercio de importación y exportación. Corredor para los productos del Mato Grosso, por allí salían y entraban el caucho, el cuero, el charqui, la cal y la yerba mate, el cemento inglés, el vino portugués y los tejidos franceses. El Oriente boliviano comenzó a utilizar esta ruta fluvial, recurriendo a las sendas terrestres que se ensayaron durante la ocupación paraguaya de Corumbá (Silva, 2012). Para los bolivianos, llegar a este puerto significaba poder sacar la producción maderera y aquellas riquezas vegetales, minerales y agropecuarias que la Comisión y otros habían ensalzado. No es de extrañar que el Gobierno boliviano y el prefecto de Santa Cruz celebraran estos informes sobre las riquezas de la Chiquitanía y de la constatación de la vía a Corumbá.

El Tratado de Ayacucho, de 1867, había repartido por la mitad la Bahía Negra y las lagunas Gaiba, Overaba y Cáceres, y otras del alto Paraguay, con la idea de localizar allí los puertos bolivianos. Mientras Brasil había explorado la zona palmo a palmo, el Gobierno boliviano carecía de datos y aprobó estos puntos que, por «falta de conocimientos geográficos, mapas y estudios que merecieran confianza» (Suárez Arana, 1874: 19), arrojaron los puertos fluviales exclusivamente al lado brasileño. Hasta finalizada la guerra de la Triple Alianza en 1870, Paraguay reclamaba como límite noroccidental en el Chaco Boreal el del Yaurú o, en el caso mínimo, el río Negro, que desemboca aguas arriba de la Bahía Negra. Este río constituía el tramo inferior de un sistema fluvial que incluía los bañados de Otuquis y el Bambural, Tucava o Tucavaca, límites nororientales reclamados a Bolivia. Bennati publica su viaje por el Alto Paraguay, y en la obra menciona el estado de la disputa y señala las gestiones del llamado *General* Juan Mariano Mujía para corregir las anomalías de límites y asegurar para Bolivia aquellos puntos del Alto Paraguay aptos para puertos y «manifiestamente bolivianos».⁷ La Comisión cuestionaba la misma existencia de algunos de estos ríos y, de esta manera, comprometía la credibilidad de los informes disponibles.

La margen occidental del río Paraguay fue objeto de innumerables proyectos privados de caminos e instalaciones portuarias: muchos lograron la concesión

7. *Ibidem*, pág. 2.

de usufructo para una o dos generaciones con la condición de que pasara luego a la Administración pública. Entre ellos, las concesiones en 1833 a Manuel Luis de Oliden de 25 leguas de tierra para la creación de la Provincia de Otuquis (Bach, 1843: 21), promover la comunicación con el Paraguay a través del río Negro u Otuquis y establecer un puerto en la confluencia del Otuquis, el Tuculaco y el Latiriquiqui (territorio garañoca, potorero y guaycurú). Oliden, residente en Buenos Aires, tomó posesión al año siguiente y encomendó a su hijo la fundación de los pueblos Oliden y Florida sobre las antiguas ruinas de Santiago, la de las haciendas de Sutós y Rinconada y la apertura de caminos de acceso.

Hasta la década de 1850, la posibilidad de explotar la ruta fluvial de los ríos Paraguay y Paraná se vio frenada con las restricciones a la libre navegación impuestas por los gobiernos de Paraguay y de Buenos Aires (Kroeber, 1967: cap. 10). A ello se sumaron las dificultades para conseguir inversores, a pesar de la propaganda realizada en Buenos Aires, Río de Janeiro y Europa por el secretario de Oliden y su socio, el empresario hamburgués Louis Vernet, quien terminaría adquiriendo los derechos de la concesión de Oliden.⁸ Tras la muerte de Vernet, en 1871, su hijo Carlos y su yerno, el comandante norteamericano Greenleaf Cilley, buscaron reactivar la concesión (Vernet, 1881). Cilley había ingresado muy joven a la Armada norteamericana y había participado en numerosas misiones por distintas zonas y puertos sudamericanos; conoció a Malvina Vernet en Montevideo⁹ y se retiró de la Armada en 1865 para criar ovejas en Uruguay, y luego se radicó en la Argentina. Al finalizar la guerra paraguaya, navegó desde Montevideo hasta Río de Janeiro como comandante de un vapor que hacía la ruta entre Asunción y Uruguay. En 1874, subió a Corumbá, donde juntó un equipo de cinco hombres para explorar la Bahía Negra. Por varios meses, se dedicó a presupuestar y hacer planos para obtener del Congreso boliviano la concesión del Gran Ferrocarril del Oriente entre la Bahía Negra y Santa Cruz de la Sierra. El Congreso autorizó al Gobierno a fijar los términos del contrato, pero el alzamiento de Andrés Ibáñez (Durán Ribera y Pinckert Justiniano, 2007: 39-47), contemporáneo a los viajes de la Comisión, tiró abajo estos planes. Una década más tarde, los descendientes de Oliden, herederos de la concesión, trataron de vender sus derechos en Bolivia, los cuales, hacia 1885, serían tomados por el exministro y diplomático Antonio Quijarro (el ministro de Relaciones Exteriores en la firma del Tratado de límites con Paraguay, en 1879). Hasta los inicios del siglo xx, Quijarro impulsó la exploración y buscó concesiones para la apertura de vías de comunicación hacia el Atlántico y la colonización del Oriente boliviano, representando a diferentes empresas que nunca pasaron del papel (Nores y Rey Nores, 1994: 127, 140, 141).

De forma paralela, en la Cartera del ministro de Hacienda e Industria de Bolivia existían otras propuestas. Una de ellas buscaba refrendar los derechos de la Sociedad Progresista de Bolivia para establecer un puerto en el río Paraguay,

8. Archivo General de la Nación, Buenos Aires, fondo Vernet.

9. Datos tomados y contrastados a partir de la página de la familia Cilley: <http://cilley.net/thecilleypages/cilley-es-o/index.htm> (consulta: 8 de noviembre de 2017).

hacer un camino hasta Santa Cruz de la Sierra y explotar una pequeña flota fluvial, retomando la concesión otorgada por el Gobierno al comerciante español Antonio V. Taboas en 1864 (Paradiz, 1874: 6; Silva, 2012: 416). En 1874, el coronel Antonio Paradiz trató de reactivar esa concesión, que además de tierras y derechos aduaneros incluía el monopolio en la explotación de maderas, cera y otros productos de la región. Poco después, este proyecto buscaba capitales en Buenos Aires como parte de la Empresa de navegación del Alto Paraguay y explotación de la vía carretera abierta al interior de Bolivia (Paradiz, 1875). Paradiz anunciaba que se había establecido un camino entre Santiago y Bahía Negra, con once casas de posta, mientras que entre Santiago y Santa Cruz «existe un camino público que se transita en carretas y tropas de ganado», inundable en épocas de lluvias. Su socio Domingo Vargas había establecido un puerto (puerto Vargas) y galpones en Bahía Negra, que debían ser trasladados a la barranca de los Chamacocos, un muelle natural más elevado y con aguas más profundas, donde podían atracar vapores y cuya bahía podía «contener 500 buques anclados» (Ibíd.). Cerca de allí se proyectaba fundar la ciudad Paradiz. Se necesitaba mejorar las instalaciones y caminos, instalar la aduana y comprar los barcos para el servicio fluvial que en ocho días podría unir Bolivia con Buenos Aires y las escalas intermedias. Para esos trabajos se contaría con mano de obra indígena: «los Chamacocos, tribu comercial y de trabajo, que actualmente mantiene comercio con los vapores que pasan, vendiéndoles goma, maderas y otros artículos» (Ibíd.: 19). Insistía en los productos naturales de la región, ya explotados o conocidos por los jesuitas y los aborígenes. Sin embargo, la empresa se detuvo con la muerte de Paradiz en el Chaco. Posteriormente, el español Francisco Brabo y Vargas se asociarían para un emprendimiento aún más ambicioso (figura 2).

Figura 2. Parte del territorio oriental de Bolivia concedido a la empresa Brabo en 1879 y los caminos propuestos para hacer la conexión con el río Paraguay.



Fuente: Brabo, 1879, s/n.

Al mismo tiempo, otra sociedad, denominada Exploración del Oriente de Bolivia, exponía sus estudios en el departamento de Chuquisaca y las bases para la apertura de carreteras desde Saucés y Tarija hasta algún lugar conveniente del río Paraguay (Sociedad Exploración del Oriente de Bolivia, 1875). Por su parte, el cruceño Miguel Suárez Arana solicitaba una concesión para establecer un camino entre Santa Cruz y el río Paraguay, un puerto y una pequeña flota mercante; a cambio, pedía una parte de la recaudación de la aduana durante cuarenta años, parcelas de tierra, la creación de una nueva circunscripción política-administrativa (el distrito Otuquis), de la cual sería nombrado jefe superior, político y militar. Mientras que la mayoría de los proyectos no logró reunir los fondos necesarios ni cumplir con los plazos pautados, Suárez Arana, tras obtener en junio de 1875 la aprobación del presidente Tomás Frías, fundó y dirigió la Empresa Nacional de Bolivia por cerca de trece años. Llegó a establecer una infraestructura básica para el funcionamiento de tres puertos en el río Paraguay y a construir algunos tramos de las carreteras prometidas, si bien negoció nuevos plazos y concesiones en cada cambio de gobierno y tuvo que defenderse de otros «competidores» y «enemigos» (Suárez Arana, 1887; Sanabria Fernández, 1977). En los inicios de la década de 1870, Suárez Arana había sido funcionario en el Mamoré, y había participado en la exploración de los ríos del norte del país (Sanabria Fernández, 1977: 45-49). Pero al complicarse la opción de una ruta fluvial hacia el Amazonas, su familia y él se concentrarían en el eje fluvial platense.

La Comisión Médico-Quirúrgica Italiana mencionaría el carácter utópico de las empresas que prometían rutas por esa región, lo que generó la respuesta de Suárez Arana defendiendo el camino propuesto, confirmado con el viaje de la Comisión y el traslado de su comitiva e instrumental. El empresario cruceño les cuestionaría los estudios realizados durante esa travesía y los dudosos títulos e intenciones (Suárez Arana, 1876). En la defensa de la vía propuesta hasta el río Paraguay, señalaba que era un trayecto conocido y usado, como mostraban los antiguos documentos coloniales de Chiquitos y el comercio actual con el río de la Plata. Además coincidía con el plano levantado por el comandante Cilley y con el camino trazado por el ingeniero austriaco-alemán David Cronenbold, dedicado a exportar café a Alemania y al comercio entre Santa Cruz y Asunción. Como en otros proyectos, las rutas, en realidad, ya existían, y eran usadas por extranjeros y nativos.

En septiembre de 1878, Suárez Arana logró que el gobierno de Hilarión Daza confirmase y ampliara las concesiones, facultándolo para crear otro puerto en la bahía de Gaiba, recaudar el cobro de derechos de aduana en ambos puertos y contratar empréstitos con la garantía de los ingresos de aduana. La empresa se quedaría con dos tercios de los mismos, mientras que el resto iría a las arcas nacionales. Pronto los comerciantes que traficaban por esa región decidieron buscar opciones para no pagar derechos a gobierno alguno. Como los de Cochabamba, que comenzaron a usar una vía alternativa y fueron acusados de contrabandistas por Suárez Arana.

Mientras el gobierno de Daza le otorgaba esos privilegios, también negociaba con el comerciante Francisco Brabo, quien en 1879 obtendría una concesión que incluía a los territorios otorgados a Suárez Arana. Brabo retomaba la pro-

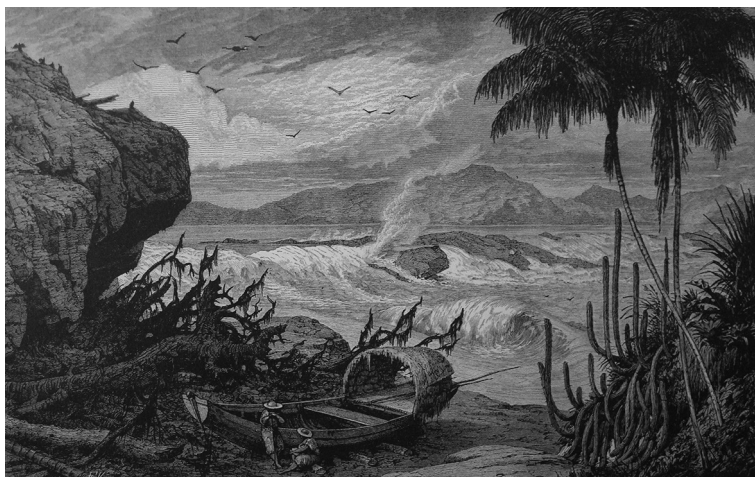
puesta vial y portuaria de Paradiz y Vargas para un emprendimiento de viabilidad y colonización del Oriente boliviano, con un puerto en Bahía Negra, una zona reclamada por Paraguay (Brabo, 1879). Brabo, en realidad, negociaba también el apoyo del Gobierno paraguayo y contrató algunos ingenieros y expediciones que debían partir de Asunción, pero que fueron frenadas por Suárez Arana. La empresa Brabo implicaba en la práctica la anulación de la Empresa Nacional de Bolivia, la cual había interrumpido los trabajos, pero no el cobro de aduanas. Finalmente, Brabo no pudo reunir en Europa los capitales necesarios que exigía el Gobierno boliviano, por lo que se rescindió el contrato en 1882 (Villazón, 1883: 57-59). Suárez Arana, insistente, renovó su concesión y los plazos para terminar las carreteras con los sucesivos gobiernos. A fines de 1884, durante la presidencia de Pacheco, obtuvo un ventajoso contrato para establecer un nuevo puerto en Bahía Negra (Puerto Pacheco, inaugurado en 1885) y negociar un empréstito en Buenos Aires, con el cual adquirió un vapor y otras embarcaciones menores (Suárez Arana, 1887: 37). Poco después, Puerto Pacheco era intervenido por un delegado del gobierno, motivo de nuevos juicios entre Suárez y el Gobierno. La empresa desaparecería en 1888 con el traspaso de sus bienes y puertos al Estado (Sanabria Fernández, 1977: 137).

5. La salida amazónica

Tadeo Haenke, estudiando a fines del siglo XVIII los principales afluentes del río Beni, había planteado la opción de llegar hasta el Amazonas por los ríos del norte de Bolivia.¹⁰ Un siglo más tarde, la posibilidad de unir el Beni con el Mamoré a través del río Yacuma se materializaba en el proyecto de un canal de 9 leguas de largo que, teóricamente, habría logrado que el viaje de La Paz al puerto de Belén en el Amazonas se pudiera hacer en veinte días. La vía de comunicación por el río Madeira y el Amazonas había sido propuesta por el general Quintín Quevedo durante su destierro político en el Beni en la década de 1860. Dicho general concibió el proyecto de facilitar la navegación de vapor de las cabecezas del Madera, evitando las cachuelas (figura 3) por un camino sobre la margen derecha o haciendo canalizaciones e incluso rompiendo las crestas y peñascos para abrir paso dentro del mismo cauce. En 1862, proponía algunas formas de conseguir fondos para esa empresa, pero quedaba el problema de acordar con Brasil la libre navegación del Madera y resolver los límites bolivianos sobre ese río con Perú y Brasil (Quevedo, 1862).

10. En 1799 Haenke presentó al intendente de Cochabamba una memoria sobre los ríos del Alto Perú, dado que había comprobado la navegabilidad de algunos tramos con pilotos indígenas. Una versión manuscrita de esa memoria se conservó en la Biblioteca Nacional de Lima y fue publicada un siglo después como apéndice de otro de sus textos inéditos sobre Perú, con el título de *Descripción del Perú* (Lima, 1901). Anteriormente, esa memoria había sido publicada en inglés, en 1875, con el título de «Paper on the Bolivian rivers» en una serie de reportes sobre la navegabilidad y exploraciones por los afluentes del río Madera desde la época colonial compilados por George Church para apoyar los propósitos de la Compañía Nacional de Navegación boliviana.

Figura 3. Las cachuelas del Mamoré y las embarcaciones usadas en la década de 1870.



Fuente: Keller, 1874: 47.

Quevedo, ministro boliviano en México, entró en contacto en 1867 con el coronel norteamericano George Earl Church, comisionándolo para concretar la salida amazónica del comercio boliviano (Church, 1877). Church había estado vinculado en su juventud con algunas obras públicas y ferrocarriles en Norteamérica, como el túnel Hoosac, y también en América del Sur, cuando se comenzaron a tender las primeras líneas férreas en década de 1850. Participó en una exploración por la frontera sur del territorio argentino en 1858 y fue empleado de una empresa de ferrocarril en Buenos Aires hasta el estallido de la guerra civil norteamericana. Volvió entonces a su país para servir de voluntario y obtuvo el rango de coronel (Anónimo, 1910: 204). Después viajó a México como corresponsal del *New York Herald* para informar sobre la revolución contra el emperador Maximiliano. En esa época se relacionó con la delegación diplomática boliviana. Church llegó a La Paz en 1868, con el proyecto de formar en Estados Unidos una empresa de navegación a vapor por los ríos bolivianos afluentes del Madera y el Amazonas, y solicitó permiso al gobierno y concesiones de tierras y privilegios, que le fueron otorgados:

Su plan estaba bien concebido y en apariencia bien estudiado, por lo que se ha sabido después, en conbinacion con la diplomacia boliviana que no se mencionó entonces. No era extraño por lo tanto, que dicho proyecto fuera aceptado con entusiasmo y sin exámen por un gobierno, que hasta entonces habia rechazado sistemáticamente todo proyecto extranjero. En consecuencia, diéronse al Coronel Church en Agosto de 1868, todas las consecciones y privilegios que habia pedido [...] siendo poseedor de tan vastas concesiones, no le seria difícil organizar en Norte-América, una gran compañía de navegacion. Por desgracia nuestra, no fué asi [...] En seguida se echó a viajar por Europa y América. Hizo repetidos viajes á Bolivia aparentando estudios que en efecto hacia, pero eran del carácter de los hombres de Estado. Cuando el público creia que el Coronel Church estaba activamente ocupado en el estudio y exploracion de los rios,

él no pensaba en tal cosa sino como accesorio, ocupandose activamente en organizar una operacion financiera, y en solicitar para ello la protection del Gobierno Americano y del Imperio Brasileño: logrado lo cual, se fue á Bolivia á pedir resueltamente nuevos privilegios, que se le otorgaron sin reparo [...] se autorizó al Coronel Church para negociar en Europa un empréstito de uno à dos millones de libras esterlinas aplicables à la empresa del Mamoré. El Presidente Melgarejo, teniendo plena confianza en la providad, talentos y patriotismo del Coronel Chrucl (á quien no conocía) lo nombro su agente special [sic], con plenos poderes para contratar el mencionado empréstito [...] en nombre del gobierno de Bolivia (Aramayo, 1877: 12-13).

Este *proyectista* se movería entre Bolivia, Río de Janeiro (vía Buenos Aires), Londres y Estados Unidos para promocionar la Compañía Nacional de Navegación boliviana y conseguir inversores y apoyos oficiales. En 1870, logró la autorización del gobierno brasileño para construir (con un privilegio exclusivo para explotarlo por cincuenta años) un ferrocarril paralelo a las cachuelas del Mamoré y Madera,¹¹ zona que por el tratado de 1867 quedaba bajo jurisdicción de Brasil (Lema Garrett, 2013: 275). En Londres, Church organizó la empresa del Ferrocarril Madera y Mamoré, autorizado por el presidente Melgarejo a negociar en nombre del gobierno boliviano un empréstito de 1 o 2 millones de libras esterlinas para un tendido que, de construirse, quedaría en territorio brasileño. El empréstito, obtenido en 1872, quedó depositado en Londres, pero posteriormente fue embargado, ante los pleitos con las compañías constructoras y la falta de apoyo de los agentes financieros en Bolivia, que proponían otros destinos para esos fondos (Velarde, 1876). A todo ello se sumarían los problemas concretos para la construcción del ferrocarril en una zona poco estudiada, con dificultades para el reclutamiento de peones y enfermedades tropicales que diezaban a los trabajadores (Lema Garrett, 2013: 276). Además, como ocurría con las empresas de navegación y caminos de la vía platense, las revoluciones y los constantes alzamientos implicaban la renegociación permanente de las concesiones y contratos. Eso generó una enorme literatura de propaganda y notas periodísticas promocionando (o atacando) una y otra vez a los mismos proyectos que no lograban realizarse.

Suárez Arana, por su parte, se opondría con vehemencia al proyecto, «un intento brasileño de aprovecharse del pueblo boliviano». En 1878, publicaría un folleto para impugnar al defensor del ferrocarril amazónico: *El Plata y el Amazonas considerados como elementos de progreso en América del Sur. Parangón de ambas rutas en relación a la viabilidad oriental de Bolivia*. (Suárez Arana, 1878) ¿Cuál de los dos ríos gigantes de la tierra la llevaría a la civilización? En esa oposición, el Amazonas equivalía a un sepulcro gigante frente al Plata, por entonces visto como el «edén de la felicidad en el Nuevo Mundo» (Ibídem: 3). El Brasil, con ese mar de fuego, que hasta ahora no había resuelto ningún problema económico y social de las nacionalidades que lo alimentaban, tenía en sus manos la válvula respiratoria y de seguridad de las naciones que ocupan dos tercios del

11. Las cachuelas del Mamoré y el Madera impedían el empleo de barcos a vapor (Keller, 1874). Esos cauces fluviales eran navegables con las canoas indígenas utilizadas en la región, pero con ellas no se podía traficar grandes volúmenes de mercancías.

continente. Pero la diferencia principal era física y residía en la dirección y zona donde ambos ríos se ubicaban: el Plata, en la templada, y el Amazonas, en la zona tórrida,¹² esa región que «engendra el germen de la muerte» (Suárez Arana, 1878: 5). El Amazonas (y para ello citaba a Alberdi) jamás tendría el efecto civilizatorio del Misisipi, el Rin, el Nilo o el Plata. Las tierras calientes solo producirían la muerte. Church y los defensores del proyecto amazónico argumentaban con las distancias de la boca del Amazonas y el Plata a Europa y a Nueva York, que, sin duda, era astronómicamente más larga y demandaba casi el doble de tiempo (Church, 1877: 164).¹³ Sin embargo, para Suárez Arana (1878: 10-13) los cálculos de flete no variaban: por la vía amazónica, era imposible descargar el comercio directamente a los ríos y riachos bolivianos para, desde allí, despacharlo al Atlántico. Así, debía pensarse en el coste de las etapas de Belén, del Amazonas, a Trinidad, en el Beni (de Pará a San Antonio — 1.500 millas, más 180 por el Ferrocarril Madera —, y luego, de Guayaramerín a Trinidad — 700 millas —, lo que sumaba en total 2.380 millas). Del Plata a Trinidad contaban 1.100 millas, desde Buenos Aires o Rosario hasta Corumbá, Cáceres o La Gaiba; 340 millas de Puerto Suárez o La Gaiba a Santa Cruz; 66 millas de allí a Higueroles; más otras 450 hasta Trinidad; lo que daba 1.956 millas, si se cuentan los caminos de tierra. Esta disputa incluía la inversión boliviana de 10 millones de pesos en un ferrocarril que serviría sobre todo a los intereses brasileños, o los 5 millones para el Ferrocarril Oriental, que une los puertos bolivianos sobre el Paraguay con Santa Cruz, cimentando los intereses bolivianos. No solo eso, la vía del Amazonas implicaba múltiples embarques, con sus consecuentes costos: en Belén, al colocar la mercadería en transportes fluviales; en San Antonio, al ferrocarril; en Guayaramerín, del ferrocarril a transportes fluviales más pequeños; de ellos, a la aduana boliviana; de nuevo a los vapores; en las juntas del Chaparé, a embarcaciones más pequeñas; de estas a lanchitas capaces de fondear, de allí a borricos o al ferrocarril a Cochabamba. En el Plata, siempre según Suárez Arana (1878: 12-13), se embarcarían las mercaderías hasta los puertos bolivianos en vapores de entre 100 y 300 toneladas, dependiendo del estado del río y la estación del año; y de allí en carretas o en el ferrocarril («si Dios quiere») hasta Santa Cruz. Para el empresario cruceño, la obstinación de Church en la cuenca del Mamoré no era más que una prueba más del sometimiento a los intereses extranjeros, y lo mismo dijo de la Empresa Brabo.

En 1875, el proyecto de la vía Madera-Mamoré, a cargo de la Empresa Church, estaba en crisis por el empréstito que comprometía el crédito boliviano en el continente europeo y que, según algunos empresarios, había hecho fracasar la búsqueda de capitales para financiar otros proyectos, como las vías férreas en el litoral y la explotación minera en el Altiplano (Aramayo, 1877). Tres años después, Church desistió de esa empresa y dejó Bolivia (Lema Garrett, 2013: 276), tras haber formado, al igual que Brabo, una importante colección de documentos, li-

12. Sobre la concepción de zona tórrida, véase Safier (2011).

13. Church (1877: 164) calculaba que desde Europa o Estados Unidos, por la vía del Amazonas, se podía tardar 33 días hasta Santa Cruz, 37 hasta Cochabamba y 40 hasta Sucre, mientras que por la vía de Buenos Aires y el río Paraguay auguraba casi el doble de días.

bros, mapas e imágenes de la época colonial y el siglo XIX, entre los que se incluían los informes de viaje de la Comisión Médica-Quirúrgica Italiana y que hoy se siguen usando como fuente ineludible de la historia. En 1880, Church viajó a Ecuador comisionado por el Gobierno norteamericano y los tenedores ingleses de bonos para reajustar la deuda de ese país, aprovechando la estadía para explorar el territorio ecuatoriano hasta la frontera colombiana. Posteriormente, se instaló en Londres, donde fue el primer miembro no británico de la Royal Geographical Society y, más tarde, vicepresidente de la misma. A lo largo de sus viajes recolectó monografías, cartas, recortes de diarios, mapas y fotografías. También entró en contacto con comerciantes de libros y documentos que continuaron informándole de los trabajos sobre Latinoamérica en venta y de las nuevas publicaciones sobre exploraciones y otros temas de su interés, las cuales comentaría en la revista de la Royal Geographical Society. En esa sociedad otros ingenieros y exploradores de los ríos del interior de Sudamérica argumentarían también a favor o en contra de alguna de las salidas fluviales al Atlántico para Bolivia. Por su parte, Church terminaría sus días escribiendo sobre geología, geografía y los grupos indígenas de Sudamérica. Las observaciones, las colecciones y los informes reunidos en sus viajes le permitían armar descripciones y comparaciones de alcance continental. Esas descripciones deben entenderse como parte de la actuación de estos personajes itinerantes que ofrecen sus servicios a diferentes gobiernos y buscan constituirse en una autoridad en torno a la historia y la naturaleza sudamericana.

6. Colofón

Las iniciativas que combinaban rutas terrestres, ferrocarriles y ríos, procurando la concesión de tierras y el usufructo de aduanas y peajes, surgieron, como las fronteras, a partir de la recopilación de informes y mapas de los jesuitas y de la experiencia de arrieros y mercaderes. Recurriendo a diferentes tradiciones y fuentes de conocimiento geográfico e histórico, estas empresas resucitaban los antiguos caminos coloniales. Las vías del contrabando y de aprovisionamiento de la invasión paraguaya al Mato Grosso durante la guerra de la Triple Alianza y las sendas usadas por los indígenas para cazar y traficar con diversos objetos entre Asunción y el Pilcomayo se acondicionaban para el movimiento de mercaderías y pasajeros. En todas estas iniciativas, que muestran la persistencia del mundo colonial/borbónico en la organización de la Administración y el territorio de las nuevas entidades políticas, se trataba de integrar el Oriente boliviano comerciando a través del río Paraguay, con el Plata y las naciones vecinas. Lejos de las expectativas del Gobierno central y de una política orgánica, esos proyectos de integración interregional por las grandes arterias fluviales de Sudamérica surgieron de la pluma de comerciantes y *projectistas* itinerantes, en un entramado complejo de transacciones e intereses (Blanco, 1884). La originalidad de las nuevas empresas residiría, en todo caso, en la adaptación a las tecnologías de transporte decimonónicas de las rutas del comercio colonial y las de las misiones jesuíticas del siglo XVIII.

Los intentos de hacer de Bolivia un Estado del bloque atlántico a partir de su vinculación a los sistemas fluviales del Plata o del Amazonas databan de la década de 1840, cuando una serie de acontecimientos, tanto en el Pacífico norte (inicio del ciclo de oro californiano) como en el sur (ciclo del guano), convergieron para producir la incorporación de este espacio dentro de la economía mundial. En términos generales, esto benefició a aquellos países que disponían de puertos ya afirmados en la ruta del Pacífico y comunicaciones interiores desde y hacia los mismos, como Perú y Chile. La era del guano pasó sin que el Estado boliviano pudiera controlar el área (Nores y Rey Nores, 1994: 105).

La progresiva transformación de dichas condiciones por la revalorización del Pacífico y el hallazgo de depósitos de salitre (1866) y mineral de plata (1870) en el litoral atacameño, sumado a la reestructuración regional acaecida por la guerra de la Triple Alianza, entre otros factores, reabrió la discusión en torno a la ubicación del Estado boliviano en los sistemas de poder sudamericanos y, junto a esta, también el debate acerca del sentido y la dirección de las vías de comunicación que necesitaba. Después de la pérdida del litoral boliviano en el océano Pacífico (1879-1883), la exploración de los ríos y la comunicación con el Atlántico tomaron otra urgencia. Pero con la consolidación de los ferrocarriles, la vía fluvial platense perdió fuerza frente a la tradicional dependencia de los puertos peruanos y chilenos. Con la llegada del ferrocarril a Jujuy desde Buenos Aires en 1890, el gobierno boliviano vislumbró la posibilidad de concretar la aspiración de acceder al Plata a través de la prolongación de estos. En el siglo xx, la normalización de las relaciones con Chile y el tendido de ferrocarriles hacia el Pacífico consolidaron esta ruta a través del Altiplano boliviano (Nores y Rey Nores, 1994). Las Tierras Bajas quedarían desconectadas de este sistema.

Como ha señalado Wolfgang Schäffner (2008: 823), resulta paradójico que los Estados nacionales fracasasen en establecer comunicaciones duraderas en estos territorios donde, como han demostrado Lévi-Strauss y los llamados arqueólogos de Tierras Bajas, los ríos y las selvas habían facilitado (y seguían facilitando) la expansión de mitos y elementos culturales por estas zonas de América del Sur (Podgorny, 2011a). La desconexión entre las distintas regiones que integraban la república boliviana creó aquello que Durán Ribera y Pinckert Justiniano (2007: 51) han llamado «un país invertebrado», donde el correo y los caminos más que comunicar constituyen una red propicia para la intriga y la perpetuación de mundos en conflicto. Por allí circulaban las ficciones de la tierra prometida y, con ellas, los integrantes de la Comisión Médico-Quirúrgica Italiana.

Fuentes y bibliografía

- ANÓNIMO (1910). «Obituary: Colonel George Earl Church». *The Geographical Journal*, Londres, 35 (2), págs. 203-205.
- ARAMAYO, José Avelino (1877). *Informe sobre los Asuntos de Bolivia en Europa*. Pau: Imprimerie et Lithographie Veronese.
- BACH, Mauricio (1843). *Descripción de la Nueva Provincia de Otuquis en Bolivia*. Buenos Aires: Imprenta Argentina, 2.^a ed.

- BLANCO, Federico (1884). *Reseña histórica de los escritores que se han ocupado de la historia natural de Bolivia y de los exploradores de los ríos de la Hoya del Amazonas*. Cochabamba: El Heraldo.
- BRABO, Francisco J. (1879). *Oriente de Bolivia. Territorio del Chaco. Correspondencia sostenida con los gobiernos de Bolivia y Paraguay sobre los territorios del Chaco*. Buenos Aires: M. Biedma.
- CHURCH, George E. (1877). *The Route to Bolivia via the River Amazon. A Report to the Governments of Bolivia and Brazil*. Londres: Waterlow and Sons Limited.
- CÓRDOVA, Jorge y ROUX, Jean-Claude (eds.) (1993). *El espacio territorial y los Orientes bolivianos*. La Paz: UMSA.
- DURÁN RIBERA, Emilio y PINCKERT JUSTINIANO, Guillermo (2007). *La revolución igualitaria de Andrés Ibáñez. Los Igualitarios*. Santa Cruz de la Sierra: Fundación Nova, 2.^a ed.
- GARCÍA JORDÁN, Pilar (2001). *Cruz y arado, fusiles y discursos. La construcción de los Orientes en el Perú y Bolivia, 1820-1940*. Lima: Instituto Francés de Estudios Andinos – Instituto de Estudios Peruanos.
- GROFF GREEVER, Janet (1987). *José Ballivián y el Oriente boliviano*. La Paz: El Siglo.
- GUTIÉRREZ BAYLÓN, Juan de Dios (2010). «La explicación de la fecha del bicentenario ante el derecho internacional. México y la doctrina *uti possidetis*». *Praxis de la Justicia Fiscal y Administrativa*, México, 2(4), págs. 139-151.
- KELLER, Franz (1874). *The Amazon and Madeira rivers*. Londres: Chapman and Hall.
- KROEBER, Clifton B. (1967). *La navegación de los ríos en la historia argentina, 1794-1860*. Buenos Aires: Paidós.
- LA PRADELLE, Paul de (1928). *La frontière: étude de droit international*. París: Éditions internationales.
- LEMA GARRETT, Ana María (2013). «¿Una frontera en movimiento o movimientos en la frontera? Bolivia-Brasil en la época del Tratado de Ayacucho». *Anuario de Estudios Bolivianos, Archivísticos y Bibliográficos*, Sucre, 19, págs. 257-294.
- MATIENZO, Agustín (1872). *Límites entre Bolivia y la República Argentina*. Buenos Aires: El Nacional.
- NORES, María Inés y REY NORES, María Isabel (1994). «Estado boliviano: ideología y comunicaciones a la alternativa platense (1840-1890)». En: HEREDIA, Edmundo (dir.) y OTERO, Delia del Pilar (coords.). *América Latina: isla o archipiélago. El rol de las vías de comunicación en la estructuración espacial latinoamericana*. Córdoba: Programa de Historia de las Relaciones Interamericanas, CIFYH, págs. 77-154.
- PARADIZ, Antonio (1874). *Reclamos de la Sociedad Progresista de Bolivia, dirigido al supremo gobierno por su representante*. Sucre: Imprenta de Pedro España.
- PARADIZ, Antonio (1875). *Empresa de navegación del Alto Paraguay y explotación de la vía carretera abierta al interior de Bolivia en virtud de las concesiones otorgadas por el gobierno de aquella república al empresario*. Buenos Aires: Imprenta de La Union Argentina.
- PODGORNY, Irina (2009). «La industria y laboriosidad de la República. Guido Bennati y las muestras de San Luis, Mendoza y La Rioja en la Exposición Nacional de Córdoba». En: DI LISIA, María Silvia y LLUCH, Andrea (eds.). *Argentina en exposición. Ferias y exhibiciones durante los siglos XIX y XX*. Madrid y Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, págs. 21-59.
- PODGORNY, Irina (2010). «Coleccionistas de arena. La Comisión Médico Quirúrgica Italiana en el altiplano boliviano, 1875-1877». *Antípoda*, Bogotá, 11, págs. 165-188.

- PODGORNY, Irina (2011a). *Los viajes en Bolivia de la Comisión Científica Médico-Quirúrgica Italiana*. Santa Cruz de la Sierra: Fundación Nova.
- PODGORNY, Irina (2011b). «Fronteras de papel: archivos, colecciones y la cuestión de límites en las naciones americanas». *Historia Crítica*, Bogotá, 44, págs. 56-79.
- PODGORNY, Irina (2014). «From the Lake Titicaca to Guatemala. The incredible travels of Joseph Charles Manó and his wife of unknown name». En: KOHL, Philip L., PODGORNY, Irina y GÄNGER, Stefanie (eds.). *Nature and Antiquities: The Making of Archaeology in the Americas*. Tucson: Arizona University Press, págs. 125-144.
- QUEVEDO, Quintín (1862). *Propuesta de navegación fluvial sobre el Madera dirigida a la Asamblea Nacional de 1862*. Cochabamba: Tipografía de Gutiérrez.
- ROUX, Jean-Claude (2000). *La Bolivie orientale. Confins inexplorés, battus aux Indes et économie de pillage, 1825-1992*. París: L'Harmattan.
- SAFIER, Neil (2011). «Transformations de la zone torride: Les répertoires de la nature tropicale à l'époque des Lumières». *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, París, 66(1), págs. 143-172.
- SANABRIA FERNÁNDEZ, Hernando (1958). *En busca de Eldorado. La colonización del Oriente boliviano por los cruceños*. Santa Cruz de la Sierra: Universidad Gabriel René Moreno.
- SANABRIA FERNÁNDEZ, Hernando (1977). *Miguel Suárez Arana y la Empresa Nacional de Bolivia*. Cochabamba: Serrano.
- SCAVONE, Ricardo (2004). *Las relaciones entre el Paraguay y Bolivia en el siglo XIX*. Asunción: Servi Libro.
- SCHÄFFNER, Wolfgang (2008). «Los medios de comunicación y la creación del territorio en América Latina». En: PODGORNY, Irina; LIMA, Nísia Trinidad; SCHÄFFNER, Wolfgang y MIRANDA DE SÁ, Dominichi (eds.). *Caminos, comunicaciones y ciencia*. Suplemento especial de *História, Ciências, Saúde-Manguinhos*, Río de Janeiro, 15(3), págs. 811-826.
- SILVA, Leonam Lauro Nunes da (2012). «Caminhos abertos pela guerra (1865-1868)». *Revista de Educação Pública*, Cuiabá, 46, págs. 413-424.
- SOCIEDAD EXPLORACIÓN DEL ORIENTE DE BOLIVIA (1875). *Intereses generales. Exposición de los estudios verificados en las exploraciones del oriente del departamento de Chuquisaca. Bases de propuesta al Supremo gobierno para la apertura de una vía carretera de Saucos al Río Paraguai por la Sociedad «Exploración del Oriente de Bolivia»*. Sucre: Imprenta de la Libertad.
- SUÁREZ ARANA, Miguel (1874). *Intereses nacionales en el Oriente de la República: exposición que hace ante la Soberana Asamblea y el público, el ciudadano Miguel Suárez Arana: con motivo de la resolución suprema de 21 de setiembre último expedida en favor de la «Sociedad Progresista de Bolivia»*. Sucre: Imprenta de la Libertad.
- SUÁREZ ARANA, Miguel (1876). *Empresa Suárez. Primera memoria semestral*. Cochabamba: Imprenta del Siglo.
- SUÁREZ ARANA, Miguel (1878). *El Plata y el Amazonas considerados elementos de progreso para América del Sud*. Cochabamba: Imprenta del Progreso.
- SUÁREZ ARANA, Miguel (1887). *Despojo de la Empresa Nacional de Bolivia. Solicitudes del Empresario Miguel Suárez Arana*. Sucre: Tipografía del Cruzado.
- VELARDE, Juan Francisco (1876). *Ferrocarril del Madera y Mamoré. Memorandum sobre la «cuestión Church», los documentos referentes a ella y su estado actual presentado al supremo gobierno*. La Paz: Imprenta Unión Americana.

VERNET, Carlos (1881). *Concesión Oliden, o sea la Provincia de Otuquis en Bolivia. Empresa de comercio, viabilidad y colonización en el Alto Paraguay*. Buenos Aires: Imprenta de la Nación.

VILLAZÓN, Eliodoro (1883). *La verdad sobre la empresa Brabo, ó sea la refutación del manifiesto del empresario*. París: Chaix.

Fecha de recepción: 11 de junio de 2018

Fecha de aceptación: 3 de octubre de 2018

Fecha de publicación: 20 de diciembre de 2018