

ALFRED W. BARBER (1904). EL ADVENIMIENTO DE LOS AUTOMÓVILES EN LOS ANDES BOLIVIANOS

Limbart Jerez L. *

RESUMEN

Una narración donde reconstruimos la historia con base en fuentes hemerográficas y publicaciones oficiales sobre la introducción del primer automóvil a Bolivia y la serie de sucesos del auténtico pionero, cuando el empresario alemán Alfred W. Barber, en la segunda semana de agosto de 1904 en la ciudad de Oruro, deja la primera huella, ascendiendo al podio y sacándoles varias semanas de ventaja a los siempre mencionados. Nos referimos al arqueólogo de Tiwanaku, Arthur Posnansky, y al comerciante boliviano Jesús Aguayo. El autor muestra una serie de antecedentes y datos relacionados a Barber, Posnansky y Aguayo para, finalmente, demostrar y aseverar que definitiva e incuestionablemente el alemán fue el precursor en el advenimiento del primer vehículo a Bolivia.

Palabras clave: <Primer automóvil en Oruro> <Bolivia 1904> <Alfred W. Barber>

ALFRED W. BARBER (1904). THE ADVENT OF CARS IN THE BOLIVIAN ANDES

ABSTRACT

A narrative where we reconstruct, based on newspapers and official publications, the story of the first car to arrive in Bolivia and the series of events of the authentic pioneer, the German businessman Alfred W. Barber. In the second week of August 1904, in Oruro, he left his imprint, thus ascending to the podium in relation to the ever-mentioned pioneers: the archaeologist of Tiwanaku, Arthur Posnansky, and the Bolivian merchant Jesus Aguayo. The author shows a series of antecedents and data related to Barber, Posnansky and Aguayo, definitively and unquestionably demonstrating the German to be the precursor in the advent of the first vehicle in Bolivia.

Keywords: <First car in Oruro> <Bolivia 1904> <Alfred W. Barber>

AGRADECIMIENTOS

A Daniel Buck y Anne Meadows en los EE.UU., por su asistencia y por concedernos una vez más los créditos de su colección fotográfica de Bolivia. A la Biblioteca y Archivo Histórico de la Asamblea Legislativa Plurinacional y a la Biblioteca Central de la Universidad Mayor de San Andrés, por facilitar la consulta de sus fuentes.

* Investigador sobre algunas facetas de la historia de principios del XX en Bolivia. Autor de *Butch Cassidy & Sundance Kid. Evidencia Imegable* (2018). Contacto: jelop@hotmail.com

Una historia, ¡cualquiera!, que tenga vacíos debe ser llenada en el transcurso del tiempo y aquella con yerros, corregida. No sería razonable y menos aún justa con sus protagonistas, si bien la memoria de los pueblos y su gente a veces es frágil. Esta particularidad me conduce a reconstruir la historia y vicisitudes del hombre que introdujo el primer automóvil a Bolivia.

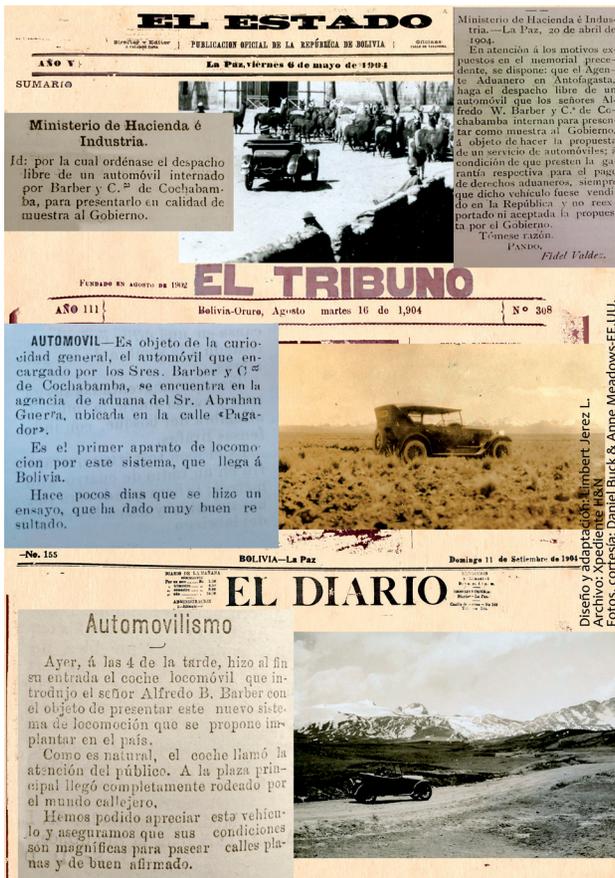
A principios del siglo XX La Paz se consolidaba como la sede de Gobierno. Bolivia para ese entonces realizaba el primer censo de población, donde esta ciudad, como capital, ya sobrepasaba los 60 000 habitantes; sin embargo, no disfrutaba de los adelantos tecnológicos en comparación con otras capitales de América del Sur. A finales del siglo XIX, en materia de transportes y comunicaciones, la región occidental ya disponía y frecuentaba tímidamente de los ferrocarriles y el telégrafo, así empezaba otra era en la rama de las comunicaciones. También estaban las empresas de carretera, nos referimos a las carretas o carruajes que se ocupaban del servicio de traslado de pasajeros, encomiendas, correos y carga, de hecho, todos utilizaron este servicio alguna vez, desde los más acaudalados hasta los ciudadanos comunes.

Sobre los caminos del occidente encontrábamos desplazándose de manera frecuente a las denominadas “empresas de carretera”, maniobrando a través del movimiento de la fuerza del animal; es decir, jaladas por mulas, burros y caballos, existiendo una diversidad de compañías. Algunas de ellas para

citar: Carretera H. Zalles y C.^{ía}, Suarez y C.^{ía} de Carretera Tunari, Empresa Tardío y C.^{ía}, Empresa Yonares, Carretera Collao, Carretera Borja y Castillo, Carretera S.K. Hutcheon¹, etc.

La falta de un medio de transporte más liviano y moderno en las urbes de La Paz, Oruro y Cochabamba conducía a los primeros estudios sobre la red de tranvías para su futura implementación. Mientras esto sucedía en esta parte de los Andes; al otro extremo, en el oriente, específicamente en la Amazonía, un personaje, miembro de la reducida colonia alemana, Alfred W. Barber², emprendía viajes desde Cochabamba llevando prendas de vestir, telas, granos, tabaco, cerveza Taquiña, embutidos Dillman, etc. hasta algunos confines del Beni, considerado como uno de los pioneros del comercio en esa parte del país³. Asimismo, en los albores del siglo XX, el empresario alemán ya estaba inmiscuido en el rubro del transporte y la comunicación con su lancha a vapor, La Estrella del oriente, que realizaba el servicio de traslado de pasajeros, encomienda, correo, carga y otros de manera regular, pasando por los centros más importantes de esa región: Cochabamba, Santa Cruz, Trinidad, Santa Rosa, Riberalta, Guayaramerín, Magdalena, Baures, etc. Utilizaba los puertos a través de la red fluvial, aunque las condiciones de la navegación por estos afluentes no eran nada fáciles⁴. Probablemente, debido a toda esta experiencia sobre el área de transporte adquirida en el valle y la Amazonía, el visionario hombre de negocios, Alfred W. Barber, voltea la mirada a los Andes bolivianos. El auge de la minería con el estaño y la llegada de los ferrocarriles condujeron a un cambio demográfico muy dinámico, ya que se requerían componentes para el traslado y la reducción de tiempos. El Viejo Mundo y los Estados Unidos ya producían automóviles en escala industrial, muchos países de América del Sur ya sacaban beneficio de este adelanto tecnológico y Bolivia se aprestaba a fortificar su crecimiento con otro componente al transporte y la comunicación. Si bien las condiciones de sus caminos eran extremadamente deplorables, esto no fue ningún impedimento: ya era un hecho el advenimiento de los automóviles en los Andes bolivianos⁵. Entre mediados y finales de 1904, ciudades como Oruro, La Paz y Cochabamba se proyectaban a recibir los primeros automóviles llegados de los Estados Unidos y Europa. Al respecto, cabe aclarar que gran parte o la totalidad de los historiadores o investigadores que tocaron el tema, orientan y llevan al podio al arqueólogo de Tiwanaku, Arthur Posnansky, como el responsable de traer el primer automóvil a Bolivia y débilmente mencionan al comerciante boliviano Jesús Aguayo; sin embargo, a ninguno de ellos le corresponde tal lugar.

En esta vertiginosa carrera dejamos de lado a Posnansky y Aguayo, sencillamente porque la



historia no les da lugar. La disputa es entre dos europeos: un alemán y un británico, Alfred W. Barber y Enrique L. Bernstein fueron quienes pretendían introducir los primeros automóviles a Bolivia. El 20 de abril de 1904 el empresario alemán Barber consigue la liberación de los derechos aduaneros y el despacho libre desde Antofagasta⁶. Igualmente, Bernstein solicitaba ante las instancias pertinentes la liberación de derechos aduaneros correspondientes a un automóvil, al mismo tiempo, pide privilegio exclusivo por el término de cuatro años para la importación de vehículos. Finalmente, después de un largo trámite, su petición era rechazada por algunas normas vigentes de esa época (artículo 7 del Decreto Ley del 8 de mayo de 1858). Bernstein y su solicitud, desde luego, no se ajustaban a la ley, misma que restringía toda exclusividad y monopolio. Así, el 6 de junio de 1904 oficialmente el Gobierno boliviano resuelve y declara por las instancias que corresponden la negación total al británico para la importación de automóviles a Bolivia⁷. Mientras que Barber plantearía fundamentos diferentes para introducir o importar su automóvil: “para presentar como muestra al Gobierno, a objeto de hacer la propuesta de un servicio de automóviles –razón de la liberación– a condición de que presten la garantía respectiva para el pago de derechos aduaneros, siempre que dicho vehículo fuese vendido en la república y no reexportado ni aceptada la propuesta por el Gobierno”⁸.

En el transcurso de los años se perdió el rastro del alemán Barber y hasta la actualidad fuentes bolivianas y otras presentan al arqueólogo de Tiwanaku, Arthur Posnansky, como quien introdujo a nuestro país el primer automóvil. Marie Robinson Wright expone dos fotos de automóviles, desde ya muy interesantes: una en Cochabamba, mostrando probablemente a Aguayo y la segunda en La Paz, precisamente de Posnansky (Wright, 1907). Entonces, podemos deducir que si la exploradora americana viajaba por Bolivia en 1906, sus fotos muestran la introducción de los primeros autos a Bolivia en 1904-1906. También *La Razón* de 1945, en el artículo “Los primeros automóviles en Bolivia” de René Canelas L., narra y muestra al comerciante boliviano Jesús Aguayo en la plaza principal de Oruro junto a: “Los dos primeros automóviles llegados a Bolivia, importados [...] el primero un Tuxedo y el segundo para diligencias, Lenoux”. Si bien Canelas, en su especial para *La Razón*, afirma que en 1904 llegaron los primeros coches a Bolivia, la misma crónica describe en parte que el primer viaje de Aguayo desde Cochabamba, pasando por Oruro, con destino a la sede de Gobierno fue después de un suceso trágico. En este acápite, por lo descrito, se refiere a acontecimientos ocurridos a finales de octubre de 1905 –en otras palabras– según Canelas, el primer automóvil que llegó a La Paz conducido por Aguayo, lo habría hecho en noviembre de 1905, lo

que ignoraba era que este evento aconteció un año y dos meses después que el protagonizado por Barber⁹. Los investigadores Loayza y Rodríguez citan: “El año 1905, el investigador arqueólogo, marino e ingeniero, Arthur Posnansky, introdujo en nuestra ciudad el primer automóvil” (Loayza y Rodríguez, 2012a: 59) y hacen alusión a que “Posnansky, en 1808 (sic) ‘1908’, trajo el primer automóvil a gasolina”, describiendo a un Overland y dejando confundidos y fascinados a los habitantes de La Paz (Loayza y Rodríguez, 2012b: 29). Otras autoras, si bien no describen a Posnansky en su narración, argumentan que: “La Paz es, sin duda, un lugar de contrastes donde confluyen la modernidad y la tradición [...] el presente y el pasado [...] contrastes con historia, una historia que puede ser contada, pero que, sobre todo, necesita ser vista” (Urcullo, 2013: 83-86). Así, la historiadora Urcullo nos invita a un paseo desde los albores del siglo XX y nos muestra una fotografía de Posnansky en su motorizado, con el subtítulo “Primer automóvil”, dándonos a entender que él fue el pionero.

Finalmente, en otro artículo, citando al historiador Randy Chávez, se lee:

Antes de los tranvías, a la urbe llegó un moderno invento: el automóvil a motor. Las versiones sobre su llegada son al menos dos: algunos afirman que fue el científico Arturo Posnansky quien, en 1904, importó el primer automotor; otros señalan que fue Jesús Aguayo, un comerciante cochabambino, quien viajó a Europa en busca del moderno invento revelado en 1885 –prosigue su redacción– Chávez hace referencia a un artículo publicado por el periódico *La Razón* en 1945, en el que se revive el ingreso del primer automotor a la urbe paceña y se confirma que fue Aguayo quien trajo la novedad a la ciudad (Juárez, 2014).

Otra cita menciona que: “El ‘coche sin caballos’ fue rodeado en El Alto y horas después ingresaba a la ciudad, mientras las voces de las campanas tocaban y la gente menudeaba alborozada”. Desde luego no podía faltar la foto del automóvil de Posnansky¹⁰. En la extensa lista también encontramos el blog de Isabel Velasco, en el que el 15 de julio de 2014 publica: “De los coches Victoria al Ford T, una nota enfocada en algunos rasgos sobre el transporte de La Paz en los albores del siglo XX” y muestra al arqueólogo de Tiwanaku como el precursor:

El primer automóvil que llegó el año 1904 fue un Renard, el del industrial alemán Arturo Posnansky, hombre visionario, científico, sabiondo, estaba en todas el querido don Arturo, su auto era al estilo de los coches antiguos con techo descapotable ‘Overland’¹¹.

Otro investigador muestra una fotografía de Posnansky, probablemente tomada a finales de noviembre o principios de diciembre, describiendo al “primer automóvil que llegó a Oruro en 1904” (Murillo, 2015: 2-4). Y así las fuentes que aluden a Posnansky, y en menor medida a Aguayo, son múltiples.

Hasta la fecha el verdadero precursor fue ignorado, las razones pueden ser varias. Una de ellas es que, probablemente, algunas fuentes arrastraron desde siempre, y por generaciones, una transmisión oral sin base solvente y luego lo registraron en el papel, llevando así al lector a un vacío en la historia sobre el pionero que introdujo el primer vehículo a Bolivia; no obstante, lo cierto es que, de los tres, Alfred W. Barber es el hombre acreditado como el precursor, consagrándole esto definitivamente en la cima del podio.

Después de haber vencido el primer obstáculo y realizar todas las gestiones correspondientes en Bolivia y Chile, en agosto de 1904 el primer aparato de locomoción se encontraba en Oruro, en la Agencia de Aduana del Sr. Abraham Guerra ubicada en la calle Pagador, mismo que había sido encargado por el empresario alemán Alfred W. Barber de Cochabamba. Siendo este “el primer aparato de locomoción por este sistema que llegó a Bolivia”¹². Continúa el relato afirmando que:

[...] el moderno aparato de locomoción tiene la fuerza de 14 caballos y emplea combustible de bencina, [...] de cuatro asientos [...] –recorre cincuenta kilómetros *máximo* por hora, cuatro pasajeros y veinticinco arrobas de equipaje [...] de condiciones magnificas para pasear calles planas y de buen afirmado. De construcción delicada [...]. Es un coche American Locomovil Company del antiguo sistema ‘Serpolet’. Se compone de una caldera de cobre tubular a vapor que se calienta por una llama a bencina. De esta caldera sale el vapor para una máquina de dos cilindros, cada uno con su respectivo excéntrico. La fuerza de la máquina se transmite por medio de una cadena de engranajes sobre las ruedas que están sujetas por frenos ‘diferenciales’¹³.

En agosto de 1904, *El Diario* de La Paz participaba a través de su corresponsal de la ciudad de Cochabamba:

El señor Alfredo W. Barber, del alto comercio de esta plaza, marchó a Oruro con objeto de hacer el ensayo de un automóvil importado por él y mediante el cual se propone establecer un servicio entre Oruro y La Paz, y Oruro y Cochabamba¹⁴.

Igualmente, *El Tribuno* de Oruro, en el mismo mes, difundía en sus páginas la llegada del primer vehículo a esa ciudad: “Es objeto de la curiosidad general el automóvil que encargado por los Sres. Barber y C.^{ia} de Cochabamba [...]. Es el primer aparato de locomoción [...]”¹⁵.

Desde luego, la rutina se tenía que cumplir, el motorizado sería sometido a algunas pruebas. Una serie de reportes de la época describen tales sucesos llevados en la ciudad de Oruro, en la ruta Oruro-La Paz y La Paz-El Alto sobre agosto y septiembre de 1904.

De hecho, las primeras crónicas se proveían en Oruro, señalando, una vez recogido el automóvil de la agencia de aduana del señor Guerra, que había sido llevado a algunas pruebas y “que ha dado muy buen resultado”. Precisamente, la primera semana los ensayos fueron por las calles y avenidas de la ciudad, circuito cerrado y ruta mediana, así la sociedad orureña era la primera en Bolivia en disfrutar del advenimiento de los automóviles.

El lunes 15, en el “Hipódromo [...], señoras y caballeros se instalaron en sus cómodos asientos e hicieron cortos paseos”. Al día siguiente, “El martes, algunos caballeros hicieron también en el automóvil una excursión (sic) al puente de Pongo Villque sobre el camino a La Paz”. El empresario alemán, en los días posteriores, sometería a su vehículo a pruebas más complejas en trayectos de larga distancia¹⁶. *El Comercio* de La Paz hace la recepción de un telegrama de Oruro, donde se “anuncia que en esa ciudad se ha estrenado, con magnífico éxito, un automóvil perteneciente al señor Barber”. A la vez, el cronista de *El Comercio* informaba que “dicho automóvil saldrá de Oruro, el día de mañana, en viaje a esta ciudad”¹⁷.

Nuevamente, *El Diario*, en su edición de agosto 20, informa que en Oruro “mañana también se dirige a esa el señor Alfredo W. Barber, en automóvil. Empleará dos días en su viaje que será de exploración en el camino”¹⁸. Sin mucha variación, el medio periodístico recogía de su corresponsal y participaba a sus lectores: “Oruro, agosto 21.- Como anuncié salió hoy a horas 9 y 30 a.m. el automóvil llevando a Salinas Vega y Barber”¹⁹.

Cerca a las 4 de la tarde del sábado 10 septiembre de 1904 llegaba el primer vehículo a La Paz, después de pasar una serie de inconvenientes desde su partida en la ciudad de Oruro, algunos de ellos ligados al mal estado de los caminos; sin embargo, Barber y su acompañante, Salinas Vega, causaban la curiosidad y asombro de la sociedad paceña. No era para menos, el primero en su género en alcanzar la sede Gobierno:

Como es natural, el coche llamó la atención del público. A la plaza principal llegó completamente rodeado por el mundo callejero [...]. A su vista nos hemos explicado perfectamente el incidente sufrido en Pongo Villque [...], y teniendo que luchar no solo con los inconvenientes de un mal camino, sino aun con la falta de un elemento necesario a su movilización [...]²⁰.

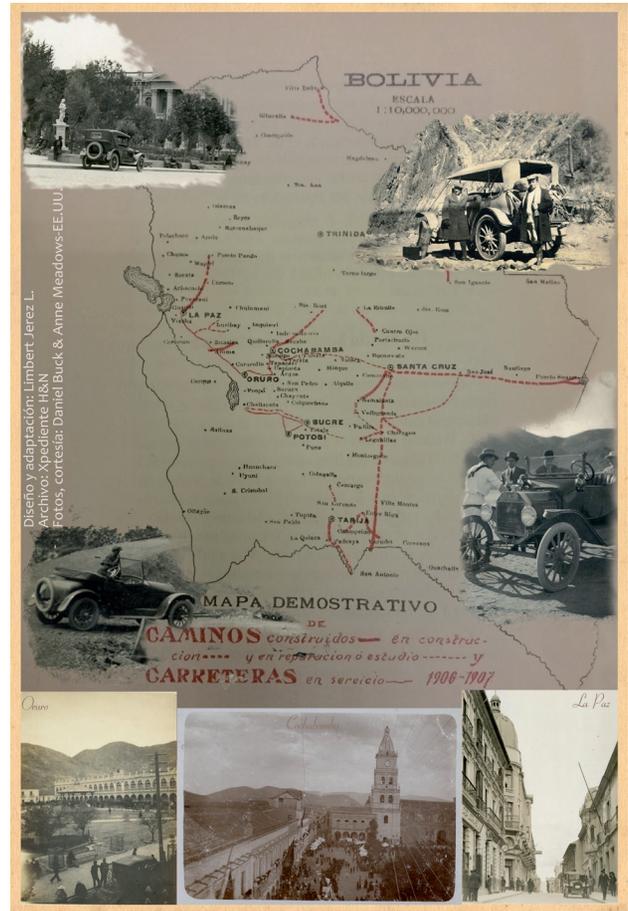
Indiscutible e irreversiblemente, Alfred W. Barber fue el primero en importar e introducir un automóvil a Bolivia. Seguida y paralelamente aparecen dos hombres, uno del valle cochabambino y otro de La Paz en este tópico. Lo más interesante sería pretender conocer cuál de ellos es el siguiente en tiempo y línea. Era un nuevo despertar en el país, la primera huella ya había sido marcada, ahora correspondía seguir la línea y así fue. El señor Jesús Aguayo no tardaría mucho, a finales de septiembre y los primeros días de octubre de 1904 hacia noticia en *El Tribuno* de Oruro:

El automovilismo. Viene despertándose en el país una marcada afición por los automóviles. El señor Agapito Aguayo, laborioso industrial de Cochabamba, ha solicitado del Congreso pasaje libre para dos automóviles que están en Antofagasta con todo lo necesario para funcionar²¹.

Si bien el primer reporte era del valle y hacía mención que: “En pocos días más llegará a Cochabamba un automóvil importado por el señor Jesús Aguayo [...]. Dicho vehículo, que a la fecha debe encontrarse en Oruro [...]”, Aguayo tenía en mente, al igual que su par (el empresario Barber), “establecer el servicio de diligencias a los pueblos del valle, vecinos de la ciudad de Cobhabamba (sic)”²².

Por otro lado, aproximadamente después de un mes y días de la llegada del vehículo de Barber a Bolivia (Oruro), y a ocho días del arribo a La Paz. A la mitad del mes de septiembre de 1904, surge en los tabloides de La Paz el nombre del arqueólogo de Tiwanaku, Arthur Posnansky, quien emprendía un viaje a Lima (Perú) el viernes 18 de septiembre con el único objetivo de importar automóviles, los últimos y más modernos en su clase²³.

El 8 de octubre *El Diario* informa en sus páginas la presencia de Posnansky, Aguayo y Barber, quienes habían presentado “solicitudes de liberación de derechos aduaneros”. No obstante, debemos desechar de esa correspondencia a Alfred W. Barber. Este medio también hacía mención, en fecha 11, que Posnansky llegó del Perú con un automóvil y estaba planeando abrir un servicio de transporte. Las notas eran muy similares en los medios escritos. *El Comercio* de La Paz:



Automóvil.- Es probable que llegue mañana a esta ciudad el precioso automóvil de que es propietario el señor Arturo Posnanski (sic), quien se propone establecer un excelente y rápido servicio de entre esta ciudad y la de Oruro, con la importación de un número suficiente de automóviles²⁴.

El miércoles 19 de octubre el mismo medio anunciaba una breve nota: “Automóvil. En el curso de la semana próxima recorrerá la población un nuevo automóvil adaptable a la rara configuración de sus calles”²⁵. Incuestionablemente, esta resumida crónica se refería al vehículo de Arthur Posnansky. Como es natural, la prensa hacía su labor. Enterados seguramente de la Resolución Legislativa tratada en el Congreso Nacional y promulgada oficialmente para su cumplimiento a partir del 20 de octubre:

Resuelve: Libérese de derechos aduaneros el automóvil y accesorios que debe importar el señor Arturo Posnansky, previa presentación de la factura correspondiente en la Aduana correspondiente [...] La Paz, 19 de octubre de 1904.²⁶

Del mismo modo, el laborioso empresario Jesús Aguayo, a través de los mecanismos legales, conseguía la liberación de los derechos aduaneros para sus dos automóviles el 19 de octubre, aunque el cumplimiento se daría a partir del 21 de octubre:

Resuelve: Libérense de derechos aduaneros los dos automóviles que debe importar a la ciudad de Cochabamba el señor Jesús Aguayo, previa presentación de la factura original en la Aduana respectiva [...]. En la sala de sesiones del Congreso Nacional. La Paz, 19 de octubre de 1904.²⁷

Ahora, probablemente surja el dilema o la disyuntiva respecto a cuál de los dos, Aguayo o Posnansky, logró poner inmediatamente en marcha su vehículo por las calles, avenidas y rutas. Sin embargo, considero que esto no tiene mucha importancia.

Así, de agosto a diciembre de 1904 aparecen tres nombres en los tabloides del país: Barber, Posnansky y Aguayo, quienes planeaban abrir, cada uno de forma independiente, un servicio de automóviles interurbanos sobre el occidente boliviano. Si bien desde 1903, antes de la importación del primer automóvil, Arthur Posnansky hacía sus peticiones de manera

formal ante las autoridades competentes (Gobierno central y la prefectura de Oruro), solicitando una franquicia para tal servicio en la ruta La Paz-Oruro, este detalle tiene poco valor porque Barber y Aguayo, presumiblemente, también lo hicieron y esto no tiene relación real para determinar quién trajo el primer vehículo. No obstante, para 1905, solo el comerciante boliviano Jesús Aguayo logró implementar el servicio de pasajeros en automóviles y también, para marzo de 1907, la comercialización. Siendo el primero de la línea el modelo Phaetons de dos a nueve asientos, con toldos de extensión, etc. Además, dentro de su oferta presentaba el modelo Victoria.

Para concluir, al final de esta competencia, Alfred W. Barber toma la ventaja sobre el comerciante boliviano Jesús Aguayo y el arqueólogo Arthur Posnansky. Así, podemos aseverar concluyentemente que el empresario alemán fue el pionero, consagrándose como el primero en la fila.

Notas

1. A falta de los automóviles, la diversidad existente de empresas de carretera se ocupaba de las diligencias, en su totalidad privadas, pero el Gobierno boliviano sentaba las normas a través del Ministerio de Fomento para decir las tarifas.
2. Aparece en tres listas, una de ellas en los registros de pasajeros de buques: Alfred W. Barber, nacido cerca de 1864 en Alemania, comerciante en Cochabamba, casado con María L. Barber. Vivía en los EE.UU., 1916 a 1920. Otra, según *Ancestry*, nació en 1867/68. Lo más interesante fue un viaje en el vapor Reina del Pacífico en 1932, de Liverpool a Antofagasta: Alfred W. Barber, comerciante (merchant), edad 64, ciudadano de Alemania, viajó con María L. Barber, 49; Alfredo O. Barber, 27; y Ana I (L.) Barber, 18. Todos residentes permanentes de Bolivia, debemos indicar que Barber también gozaba de la nacionalidad inglesa.
3. En 1895, la pujante colonia alemana se congregó en un club cuyos fundadores fueron: Hermann Brockmann, Georg Decker, Herm Fricke, Hermann Von Holten, Rodolfo Kruger, León Lehmann, Oto Schmidt, Carl Schultze y Alfred W. Barber, entre otros. Barber fue pionero del comercio entre Beni y Cochabamba; llevaba cerveza Taquiña y embutidos Dillmann, entre otros productos. También: El británico Prodggers C.H., comerciante de caucho, aventurero y cazador de tesoros, en su libro *Adventures in Bolivia* (New York, 1922) menciona a Alfred Barber, haciendo relación a la década de 1910:

Con la excepción de las cosas que saqué conmigo, como el extracto de Liebig [*Leibig's Extract*, un tipo de caldo de carne en forma de cubo seco], una cosa que nunca viajé sin él, todo se compró a Barber & C.^{ia}, que intercambiaba productos por caucho en el Beni, al hacer avanzar dinero y productos a comerciantes por caucho. Se entregará dentro de dos años. Alfred Barber era el gerente de esta firma en Bolivia. En Londres y en Hamburgo, la firma era Brandt & C.^{ia}; por supuesto, todos los comerciantes que trataron con la firma en el sistema crediticio de los dos años tuvieron que mostrar garantías sustanciales en forma de propiedades no surtidas, de lo contrario, tales empresas pronto vendrían a la pena. El propio Barber tuvo que ofrecer una garantía de varios miles de libras, un legado que le dejó su madrina, para convertirse en socio gerente en Bolivia (p.153).

4. Pinilla Claudio, *Memoria Ministerio de Gobierno y Fomento*, 1904. Anexos de Gobierno: La falta de medios de transporte fluvial [...], –en esa parte del país– agravada con la circunstancia de que desde mayo hasta diciembre no pueden entrar embarcaciones a vapor al puerto de Santa Rosa por la escases del agua en el río Chapare [...]. En el propósito de regularizar de un modo estable este importante servicio, se han combinado comunicaciones entre el señor administrador de Correos de Cochabamba y los señores Alfredo W. Barber y C.^{ia} de la misma ciudad, que tienen varias sucursales en el Beni y son propietarios de una lancha a vapor que hace su navegación en los ríos de aquel importante departamento (pp. 97-98).
5. “El advenimiento de los automóviles en los Andes boliviano”. En parte, el título del presente artículo proviene y es rescatado de una reciente conversación con el historiador americano Daniel Buck.
6. *El Estado*. Publicación oficial de la República de Bolivia, 1904. Sección: Ministerio de Hacienda e Industria, p. 1.
7. *El Estado*. Publicación oficial de la República de Bolivia, 1904. p.2. Pronunciada oficialmente la resolución correspondiente al Ministerio de Hacienda e Industria, declarando inadmisibles el privilegio exclusivo de Bernstein para la importación de autos. También véase: *Anuario de leyes, decretos, resoluciones y órdenes supremas*, año 1904, p.272.
8. *El Estado*. Publicación oficial de la República de Bolivia, 1904. El 6 de mayo de 1904, el Gobierno publicaba oficialmente, en la sección Ministerio de Hacienda e Industria, el permiso para introducir el primer automóvil a Bolivia, p.1.

9. *La Razón* de 1945. “Los primeros automóviles en Bolivia” por René Canelas L., lunes 6 de agosto de 1945:
La entrada a La Paz. Don Jesús Aguayo importó los primeros coches para establecer el servicio de transportes entre Cochabamba y sus valles. Y en los primeros viajes ocurrió el primer accidente: se volcó el coche y perecieron los señores Daniel Morato y Ángel Borda [...], sin embargo, el hombre de empresa no desmayó, emprendió el viaje a Oruro con su chofer Wilsterman y resolvió pasar a La Paz [...]. Al día siguiente el ‘coche sin caballos’ fue rodeado en El Alto y horas después ingresaba a la ciudad [...]; gozoso el pueblo contempló, por primera vez, un aparato rodante que por manejarlo, su dueño se había roto la pierna izquierda (p.15).

Si cotejamos la narración de Canelas de 1945 con la crónica del martes 7 de noviembre de 1905 en *El Diario* y su artículo “El Siniestro del automóvil” puede verse que el 29 de octubre en la mañana había marchado uno de los dos automóviles del señor Aguayo al Valle. Al regreso desde Clisa a Cochabamba, en la ruta sobre la población de Tarata, levantan algunos pasajeros, entre ellos al “doctor Daniel Morato, doctor Ángel Borda, Juan Pomier” entre otros, todos con destino a Cochabamba. En horas de la noche alcanzan La Angostura sin novedad, “desde este punto continuaron la marcha con regular velocidad”. Al bajar una pendiente, el vehículo se precipitó unos cinco metros, fue tan brusco el golpe que hubo daños materiales y a la vez causó lesiones graves, incluyendo bajas en sus ocupantes:

El automóvil estaba parado en el fondo del precipicio. Don Ángel Borda yacía [...], la cabeza semiestrellada contra la rueda izquierda trasera. El doctor Morato estaba tendido en el suelo [...], entre las ruedas traseras y delanteras [...], ligeras convulsiones indicaban su agonía, que duró poco.

El señor Aguayo, pese a su gravedad dio prioridad en ceder atención a sus pasajeros, “no obstante (sic) que él era el tercero en gravedad; tiene toda la pierna izquierda destrozada [...]”. Esta crónica nos lleva a aseverar contundente e irreversiblemente que Canelas y quienes se apoyaron en esta crónica estaban fuera de lugar al pretender determinar, entre Jesús Aguayo y Posnansky, quién fue el primer hombre que introdujo un vehículo a Bolivia.

10. En parte, la narración se basa en el artículo de René Canelas L. “Los primeros automóviles en Bolivia” de *La Razón*, 1945. Manteniendo así, la ambigüedad sobre los sucesos. Se sugiere al lector cotejar con nota 10.
11. Los sucesos relacionados a la historia del primer automóvil, según Velasco, están enfocados en Posnansky y 1904; pero, en realidad, es Barber el protagonista en agosto. Si bien Posnansky también consiguió el mismo año importar su auto a Bolivia, este lo hizo muchas semanas después del alemán.
12. *El Tribuno*, 1904, año III, N.º 308. Oruro, martes 16 de agosto de 1904: “Automóvil.- Es objeto de la curiosidad general el automóvil que fue encargado por los Sres. Barber y C.^{ia} de Cochabamba” (p. 9).
13. *El Tribuno*, 1904, año III, N.º 309. Oruro, jueves 18 de agosto de 1904, p.3; también véase *El Diario*, año I, N.º 134. La Paz, domingo 21 de agosto de 1904. p.3 y *El Diario*. La Paz, domingo 11 de septiembre de 1904, p.3 “AUTOMOVILISMO”. La prensa escrita describía algunas características del primer automóvil que llegó a La Paz conducido por Barber.
14. *El Diario*. La Paz, jueves 18 de agosto de 1904, p. 3.
15. *El Tribuno*, año III, N.º 308. Oruro, martes 16 de agosto de 1904, p.9.
16. *El Tribuno*, año III, N.º 309. Oruro, jueves 18 de agosto de 1904, p. 3.
17. *El Comercio*, año XXVII, N.º 5612. La Paz, sábado 13 de agosto de 1904, p.3.
18. *El Diario*, año I, N.º 134. La Paz, domingo 21 de agosto de 1904, p. 3. El viaje a la ciudad de La Paz se tenía pensado para dos jornadas; sin embargo, se extendió por varios días.
19. *El Diario*, año I, N.º 135. La Paz, lunes 22 de agosto de 1904, p. 3. Alfred W. Barber, el domingo en horas de la mañana, salía de Oruro en su vehículo junto a un acompañante con destino a la sede de Gobierno; sin embargo, en los primeros kilómetros ya sufría de serios inconvenientes.
20. *El Diario*, año I, N.º 155. La Paz, domingo 11 de septiembre de 1904: “Automovilismo. Con tod(sic), el coche que ayer ha visto La Paz sirve ya para formar una idea de las ventajas del servicio de automovilismo”.
21. *El Tribuno*, año III, N.º 341. Oruro, jueves 6 de octubre de 1904, p.3.
22. *El Diario*, año I, N.º 1172. La Paz, miércoles 28 de septiembre de 1904, p.2. También véase, *El Tribuno*, año III, N.º 341. Oruro, jueves 6 de octubre de 1904, p.3.
23. *El Diario*, año I, N.º 158. La Paz, martes 14 de septiembre de 1904: “El viernes parte a Lima [...] Posnansky con el objeto de traer algunos automóviles [...]” (p.2).
24. *El Comercio*, año XXVII, N.º 5642. La Paz, miércoles 12 de octubre de 1904, p.2.
25. *El Comercio*. Año XXVII, N.º 5646. La Paz, miércoles 19 de octubre 1904. p.3
26. *El Estado*. Publicación oficial de la República de Bolivia, 1904. La Paz, miércoles 14 de diciembre de 1904, sección: Ministerio de Hacienda e Industria, p.2.
27. *El Estado*. Publicación oficial de la República de Bolivia, 1904. La Paz, sábado 17 de diciembre de 1904, sección: Ministerio de Hacienda e Industria, p.3.

Bibliografía y fuentes

Publicaciones oficiales

Anuario de leyes, decretos, resoluciones y órdenes supremas, año 1904. República de Bolivia, 1905.

El Estado 1904-1905.

Memoria Ministerio de Gobierno y Fomento. República de Bolivia. Dr. Claudio Pinilla, comp. 1904.

Memoria Ministerio de Gobierno y Fomento. República de Bolivia. Dr. Aníbal Capriles, comp. 1905.

Fuentes hemerográficas

El Comercio 1904-1906.

El Diario 1904-1907.

El Tribuno 1904-1907.

La Razón 1945.

Fuentes hemerográficas

JUÁREZ, I. (2014): “Quién introdujo el primer automóvil en Bolivia ¿Jesús Aguayo o Arthur Posnansky?”. La Paz, *Página Siete*, 14 de julio. <https://historias-bolivia.blogspot.com/2018/06/quien-introdujo-el-primer-automovil-en.html> (Consultado el 5 de marzo de 2019).

LOAYZA, F., RODRÍGUEZ, M. R. (2012a): “Memorias de la ciudad. Los primeros colectivos de La Paz”, en *Jiwaki. Revista Municipal de Culturas*. N.º 40, p.59.

LOAYZA, F., RODRÍGUEZ, M. R. (2012b): “La Alameda”, *Jiwaki Revista Municipal de Culturas*. N.º 42, p.29.

PRODGERS, C.H. 1922: *Adventures in Bolivia*. New York.

URCULLO, A., MENDIETA, P., BRIDIKHINA, E., MAMANI, L. (Coord.).2013: *Bolivia en blanco y negro. Fotografías del Archivo de La Paz*. La Paz, Archivo de La Paz.

WRIGHT, M. R. 1907: *Bolivia, el camino central, de Sur América, una tierra de ricos recursos y variado interés*. S.d., pp.125-215.

MURILLO VACAREZA, J. “Oruro y la fe inquebrantable de los precursores”, *Historias de Oruro*, N.º 37.

Webgrafía

“Alfred W. Barber”. www.ancestry.com (Consultado el 4 de abril de 2019).

Ojo de la vida, “Municipes de la ciudad capital,” *El Cronista de Cochabamba* (blog), 22 de septiembre de 2010, <http://cronistacochabamba.blogspot.com/2010/09/municipes-de-la-ciudad-capital.html> (Consultado el 4 de abril de 2019).

Velasco, Isabel: “De los coches Victoria al Ford T”, 15 de julio de 2014, <https://los-coches-victoria-al-ford-t/> (Consultado el 22 de abril de 2019).

Imágenes

Gráfico 1. Parte superior. *El Estado* anuncia oficialmente la liberación de los derechos aduaneros para la importación del primer automóvil a Bolivia de propiedad del señor Alfred W. Barber. Parte media, *El Tribuno* de Oruro, en agosto de 1904, informa a la colectividad la llegada del primer vehículo a bencina de propiedad de Barber. Parte inferior, *El Diario* de La Paz también reporta a la sociedad paceña la serie de sucesos y el arribo del alemán con su automóvil, esto tuvo lugar el sábado 10 de septiembre de 1904. Créditos: *El Estado*, Biblioteca y Archivo Histórico de la Asamblea Legislativa Plurinacional; *El Tribuno*, *El Diario* y la Biblioteca Central de la Universidad Mayor de San Andrés, La Paz. Fotos: cortesía de Daniel Buck y Anne Meadows (EE.UU.).

Gráfico 2. Mapa de las primeras rutas, muchas de ellas en refacción y estudio. Obviamente, observamos la escasa infraestructura carretera que tenía como resultado un país poco comunicado. Asimismo, mostramos los primeros automóviles llegados y en la parte inferior, las capitales de departamento (Oruro, La Paz, Cochabamba) que recibieron a estos vehículos a partir de agosto de 1904. Créditos del mapa: Extracto del *Anuario 1907*, Ministerio de Gobierno y Fomento 1907, p. 45. Créditos de las fotos: cortesía de Daniel Buck y Anne Meadows (EE.UU.).

Recepción: 17 de mayo de 2019

Aprobación: 8 de julio de 2019

Publicación: Agosto de 2019