

HISTORIA FOTOGRÁFICA DEL PUERTO DE COBIJA (1908)

Carlos G. Zambrana Lara*

RESUMEN

La ciudad de Cobija, fundada el 9 de febrero de 1906, aún hoy parece muy lejos del centro de Bolivia y la influencia del vecino Brasil se deja sentir en muchos ámbitos. La “perla del Acre” nació como respuesta al viejo conflicto de límites por la posesión de la Amazonía, como parte del programa de políticas de los primeros gobiernos liberales, destinadas a colonizar e integrar a la “vida nacional” la región Noroeste. Aquí presentamos un conjunto de fotografías que nos muestran los primeros pasos en la construcción del puerto-aduana sobre el río Acre, proyecto emprendido bajo la dirección del Delegado Nacional Adolfo Ballivián. Los documentos visuales nos permiten “imaginar el pasado” más fácilmente que los escritos, cabe preguntarnos sin embargo sobre la “intencionalidad” del fotógrafo y su patrón.

Palabras clave

<Cobija> <Registros fotográficos> <Amazonía boliviana> <Delegación Nacional de Colonias>
<Adolfo Ballivián>

ABSTRACT

PHOTOGRAPHIC HISTORY OF THE PORT OF COBIJA

The city of Cobija, founded in 1906, today seems to be far away from the centre of Bolivia and the influence of the brazilian neighbour still is strong. The “Pearl of Acre” was born as an answer to the old border conflict about the possession of Amazonia as a part of the political programs of the first liberal governors, whose aim was to colonize and integrate the northwestern part of the country. In this article we are presenting photographs which show the first steps of the construction of the duty-port on the coast of river Acre, which was a project headed by Delegado Nacional Adolfo Ballivián. These visual documents offer us to “imagine the past” more easily than written ones. Still, we have to wonder about the intentions of the photographer and his master.

Key words

<Cobija> <Photographic resources> <Bolivian Amazonia> <Delegación Nacional de Colonias>
<Adolfo Ballivián>

*Carrera de Historia de la UMSA

INTRODUCCIÓN

Ubicada en el extremo noroccidental de Bolivia, sobre la orilla derecha del río Acre, la ciudad de Cobija se encuentra más cerca de Brasil que de Bolivia. No sólo desde el punto de vista geográfico, económicamente esta ciudad vive del tráfico comercial con el poderoso vecino, e incluso culturalmente la influencia brasileña es muy fuerte: los cobijeños habitualmente comen la farinha y bailan el forró. Para muchos compatriotas poco adeptos a recorrer el territorio nacional, la “perla del Acre” es, hoy por hoy, desconocida. Podemos imaginar entonces lo lejana y remota que parecía a los bolivianos de principios del siglo XX, incluso para las autoridades del estado, concentradas en la zona andina, que en la época era el centro neurálgico del país.

En este corto artículo intentaremos aproximar a los lectores a los primeros pasos en la construcción del puerto de Cobija. En primer lugar debemos hacer un breve repaso de la situación del norte amazónico en la época colonial y el periodo republicano, cuando esta región era un espacio aún por descubrir, ubicada en los confines del territorio nacional. Dado que Cobija, desde su fundación, es un espacio de frontera, es necesario ver los antecedentes del conflicto limítrofe que impulsó su creación. Más adelante presentamos una breve descripción de cinco documentos visuales, previamente manejamos breves consideraciones sobre la dificultad del trabajo con documentos no escritos. Lamentablemente no

podemos reproducir todas las fotografías⁽¹⁾, pero el conjunto seleccionado permite imaginar algunos aspectos del pasado cobijeño.

ANTECEDENTES

La posesión de la Amazonía: un viejo conflicto de límites

Desde fines del siglo XV, España y Portugal intentaron definir los límites de sus respectivos imperios en América. Es famoso el episodio en el cual el Papa Alejandro VI se convirtió en el árbitro del conflicto y emitió una bula (1493) que señalaba el límite a cien leguas de las islas Azores⁽²⁾, quedando en poder de España las tierras ubicadas al oeste de ese punto y en manos de Portugal las del este. Esta primera demarcación no satisfizo a Lisboa, por lo que al año siguiente se firmó el Tratado de Tordesillas, que recorría la línea limítrofe a 370 leguas al oeste de Cabo Verde⁽³⁾. A pesar de estos intentos de definir la “frontera” entre ambos imperios, lo cierto es que los colonizadores lusitanos prosiguieron su penetración en Sudamérica navegando por el río Amazonas, que les ofrecía una inmejorable puerta de entrada al corazón del subcontinente. Se produjo entonces una superposición de las zonas de penetración española y portuguesa, pero esta situación anómala era insostenible para las pretensiones de ambas coronas europeas⁽⁴⁾.

Los principales tratados limítrofes fueron firmados durante el siglo XVIII: Tratado de Madrid (1750), Tratado del Prado (1761) y el Tratado de San Ildefonso (1777). Estos acuerdos, ampliamente favorables a las pretensiones lusitanas, refrendaron los avances portugueses sobre la Amazonía. Diez años antes, en 1767, se determinó la expulsión de las misiones jesuíticas del imperio español, lo que tuvo una importante consecuencia en el aspecto geopolítico. Las misiones de Moxos y Chiquitos, ubicadas frente al río Iténez y el



Personal oficial

Mato Grosso respectivamente, fueron fundamentales en la “estabilización de la frontera oriental española” y su desaparición provocó un vacío del poder hispánico en la zona limítrofe (Roux, 1998:181). En ambos sectores las misiones habían jugado un eficaz papel resguardando la frontera, a través del “patrullaje” de milicias de indígenas y una red de pequeños fortines, que habían logrado mantener a raya a los bandeirantes portugueses, quienes continuamente realizaban incursiones para capturar mano de obra indígena⁶. El último tratado definió el límite, en la parte norte amazónica, en la línea imaginaria que unía las nacientes del río Yavarí (punto desconocido en la época) con las nacientes del río Madera.

Ya en tiempos republicanos, el inmenso territorio amazónico boliviano permanecía casi totalmente inexplorado y habitado únicamente por grupos étnicos dispersos⁶. Las únicas noticias que se tenían eran los datos recogidos por exploradores, bolivianos y extranjeros, que recorrieron de forma esporádica los bosques y ríos amazónicos, desde la segunda mitad del siglo XIX⁷. Podemos afirmar que el norte amazónico estaba totalmente desarticulado de la zona andina, que en esos años era la base económica y política del estado boliviano. Fue recién durante el gobierno de José Ballivián (1840-1844), que se formularon las primeras políticas estatales para explorar el oriente. Estas políticas, contenidas en un Plan General, pueden resumirse en tres:

- a) Creación del nuevo departamento del Beni, separado de Santa Cruz, para favorecer las exploraciones hacia el norte amazónico.
- b) Intentar desarrollar planes de colonización con sociedades europeas, para la efectiva ocupación y explotación de la Amazonía.
- c) Impulsar la navegación fluvial y la apertura del comercio con el Brasil y el Atlántico.

Pero los limitados recursos del Estado así como la indiferencia de los gobiernos posteriores a Ballivián hacia el desarrollo del oriente, determinaron que estas medidas quedaran en el papel y no pasaran de buenas intenciones⁸. La frialdad con que el gobierno boliviano manejaba los asuntos de límites con el Brasil, quedó de



Nicolas Suárez

manifiesto con el Tratado de Ayacucho (1867), aceptado por el gobierno presidido por Mariano Melgarejo. Por ese tratado, la frontera norte se recorría más al sur de lo que estipulaban los acuerdos coloniales, significando una importante pérdida territorial para Bolivia. Además, fueron cedidos a Brasil puntos estratégicos en la región de Mato Grosso. Por si fuera poco, este tratado terminó complicando las relaciones diplomáticas y las futuras negociaciones de límites con el Perú sobre el río Purús (Roux, 1998:185). Nuevamente se postergaba el desarrollo de exploraciones en el oriente. Esta situación cambió sin embargo después de la Guerra del Pacífico (1880), cuando Bolivia perdió su costa marítima y su único puerto. Desde La Paz, el gobierno alzó entonces la vista hacia la Amazonía, cuyos ríos navegables que desembocaban sus aguas en el Atlántico, ofrecían un respiro al enclaustramiento marítimo.

El auge del caucho y la Guerra del Acre

Por esos años comenzaba el ascenso del comercio del caucho, en este aspecto Bolivia estaba retrasada



Lancha “Presidente Frías” Los soldados-construtores

respecto de Brasil, país que ya se beneficiaba con la captación de impuestos sobre la exportación de goma desde 1874, mientras los caucheros brasileños avanzaban sobre el territorio del Acre boliviano ya desde 1860. Los primeros establecimientos de empresarios bolivianos para explotación de goma, aparecieron recién a fines de la década de 1880 y con mayor fuerza en la década siguiente⁽⁹⁾, sin embargo la presencia estatal era casi nula en la región. Casi diez años más tarde, el embajador boliviano en Río de Janeiro, José Paravicini, viendo las grandes fortunas que dejaba en Brasil la explotación y comercio de la goma, inició las gestiones ante el gobierno de Severo Fernández Alonso y en la cancillería brasileña, para crear un establecimiento aduanero.

Así se fundó Puerto Alonso sobre el río Acre, el 3 de enero de 1899⁽¹⁰⁾. Al año siguiente, el nuevo presidente José Manuel Pando, decretó la creación del Territorio Nacional de Colonias del Noroeste, nueva organización política con la que el estado finalmente alcanzaba las lejanas tierras del noroeste (Gamarra, 2007: 36).

Al mismo tiempo que la nueva aduana generaba importantes ingresos para el estado boliviano, germinó el descontento de los propietarios de

siringales y comerciantes brasileños establecidos en la región del Acre, quienes veían como intrusos a los funcionarios bolivianos, llegados para cobrar nuevos impuestos que recortaron sus ingresos. Las autoridades del Estado de Amazonas los apoyaron de forma solapada, desde Manaus se maniobró para soliviantar a los brasileños, intentando levantar a los habitantes del Acre contra las autoridades de Puerto Alonso. Este episodio se lo conoce en Bolivia como Guerra del Acre y en Brasil como “Revolución Acreana”⁽¹¹⁾.

Sería demasiado largo incluir aquí los pormenores del conflicto que duró de 1899 a 1903, basta decir que después de un arrollador avance de las tropas irregulares armadas por los propietarios brasileños sobre el Acre, poco pudieron hacer las expediciones militares enviadas por el ejército boliviano⁽¹²⁾. Debemos destacar sin embargo que una de las más memorables batallas se produjo en la barraca gomera “Bahia”, de propiedad de Nicolás Suárez, entre el 10 y 11 de octubre de 1902, cuando peones siringueros bolivianos se convirtieron en soldados y lograron resistir el empuje brasileño, consolidando para Bolivia la posición en el Alto Acre. Allí donde se produjo el lance, fue fundado el puerto de Cobija.

El informe del Delegado Nacional Adolfo Ballivián

La ciudad de Cobija fue fundada el 9 de febrero de 1906, por disposición del Gral. José Manuel Pando, con el nombre original de “Puerto Bahía”, en el lugar donde se encontraba la barraca gomera del mismo nombre. Al año siguiente, Adolfo Ballivián fue designado como Delegado Nacional en el Territorio de Colonias del Noroeste, procediendo al cambio de nombre de “Bahía” por el de Cobija, en recuerdo del perdido puerto sobre el Pacífico, evitando además confusiones con la ciudad brasileña de Salvador Bahía. En 1908, Ballivián presentó su segundo informe de gestión, teniendo el acierto de preparar como anexo un álbum fotográfico donde se pueden observar todas las obras públicas que hizo ejecutar, como parte del plan de establecimiento del nuevo puesto aduanero sobre el río Acre.

Se trata un conjunto de 28 fotografías donde se descubren los primeros pasos en la construcción del puerto, los cuarteles para la tropa y oficiales de la guarnición militar; las oficinas y viviendas de los empleados de la Aduana; el trazado de la plaza central y algunas calles adyacentes; así como los primeros domicilios y establecimientos de comerciantes particulares. Por otro lado se pueden apreciar los diferentes grupos humanos que poblaron el pequeño puerto: indios enganchados para el trabajo de la goma, cambas, collas, brasileiros, soldados mestizos, que aunque de diferente origen étnico, todos juntos pusieron los primeros cimientos del puesto aduanero que generaba enormes ingresos al Estado, en medio de los peligros y riquezas que ofrecen el monte y el río.

Aquí únicamente presentamos algunas de las imágenes del conjunto fotográfico legado por Ballivián. Seleccionamos cinco documentos que testimonian diferentes aspectos del desenvolvimiento del puerto aduanero de Cobija. En primer lugar ofrecemos dos imágenes que demuestran la presencia estatal en la región, parte de la política de

nacionalización de la “frontera oriental”, adoptada por los gobiernos liberales de principios del siglo XX. Posteriormente mostramos la construcción de la infraestructura básica de la naciente ciudad y por último hacemos hincapié en las casas comerciales que operaban en la región y su relación con el sistema de reclutamiento de mano de obra.

El reto de trabajar con documentos visuales

Para cualquier investigador, el trabajo con documentos no escritos supone un verdadero reto. Habitualmente se dice que una imagen dice más que mil palabras, pero ¿qué es lo que dice y lo que calla una fotografía? Conviene entonces recordar breves aspectos metodológicos. Uno de los intentos pioneros de utilizar las imágenes como documento histórico, lo encontramos en la labor del instituto de Warburg, que inició actividades a comienzos de los años 30, en Hamburgo, siendo trasladado más tarde a Londres debido a la instalación de la dictadura hitleriana. La técnica historiográfica de Warburg consistía en “utilizar los documentos visuales como documentos históricos”⁽¹³⁾. A mediados de la década de 1960, el norteamericano William Mitchell denominó “tendencia plástica”, a la nueva corriente seguida por estudiosos de habla inglesa que valoraba las fotografías como fuentes para elaborar una “historia desde abajo”, dedicada a observar la vida cotidiana de la gente común. Posteriormente, durante los años 80, se ha conferido mayor importancia a este tipo de investigaciones, sobre todo en las escuelas anglófonas.



Motor de la aserradora y guindaste



Motor de la aserradora y guindaste

Uno de los mejores y más recientes aportes a la discusión en torno al recurso de fuentes visuales para la investigación historiográfica, lo encontramos en el libro *“Visto y no visto”*, del británico Peter Burke⁽¹⁴⁾. La idea principal que sostiene este reconocido autor a lo largo de su obra es que las imágenes son una forma importante de documento histórico, tanto como los textos o los testimonios orales. Uno de los aspectos más interesantes de los recursos visuales es que permiten formar una idea de las circunstancias materiales en que actuaron las sociedades del pasado. En definitiva, “las imágenes nos permiten imaginar el pasado de un modo más vivo” (Burke: 17).

Siguiendo a Burke, intentaremos “imaginar” la vida en la recién fundada Cobija, allá por 1908. Debemos recalcar que en lugar de especular, nos apoyaremos en las investigaciones a nuestro alcance para conocer las circunstancias materiales en las que actuaron los grupos humanos que aparecen en las fotografías tomadas. Finalmente, debemos aclarar que por

comodidad hemos mantenido los pies de foto originales, tal como se encuentran en el informe de Ballivián.

La presencia estatal en el territorio de frontera

Las primeras dos fotografías nos muestran lo que Pilar García llama la bolivianización o nacionalización de los orientes⁽¹⁵⁾, a través de la fuerte presencia estatal. En la primera imagen aparecen los empleados de la Aduana Nacional y los oficiales de la guarnición militar, con el Delgado Nacional Adolfo Ballivián, al centro, aunque desconocemos los nombres de los demás personajes. En la segunda imagen podemos observar a varios empleados de la aduana a bordo de la lancha a vapor “Presidente Frías”, disponiéndose tal vez a controlar el tráfico comercial en el río Acre.

Las siguientes imágenes nos muestran algunas de las obras de infraestructura básica desarrolladas por iniciativa de Ballivián. La primera se trata de una grúa o “guindaste” que funcionaba gracias a una caldera de vapor, muy útil para el transporte de cargas en el puerto. La caldera además impulsaba una sierra que sirvió para producir el maderamen necesario para emprender las edificaciones. En la segunda se aprecia la construcción de una calle (posiblemente la actual calle Junín), en la que participan los soldados de la guarnición. Se trata entonces de soldados-constructores, cuya mano



Casa comercial brasileña



Choza de los cultivadores de caucho

de obra fue indispensable en la cimentación de las obras civiles, alternando entre el uniforme de campaña y la ropa de trabajo.

Las casas comerciales y los “enganchados”

Gracias al aporte de la historiadora Pilar Gamarra, conocemos ampliamente el funcionamiento del sistema laboral vigente en el norte amazónico durante los sucesivos auges de la goma. Como ya mencionamos, el noroeste estaba escasamente poblado a principios del siglo XX, por eso el desarrollo del frente extractivo cauchero se vio obstaculizado por una aguda falta de mano de obra. Fue entonces que las casas comerciales cumplían la función de financiar el “enganche de peones”.

Por este sistema se proporcionaba adelantos monetarios y mercaderías (conservas y enlatados, herramientas y víveres) a los “capitanes enganchadores”. Estos personajes recorrían las poblaciones subtropicales del departamento de La Paz y los enclaves ganaderos del Beni y Santa Cruz, reclutando peones para el trabajo de la extracción de la goma, atrayéndolos con los productos mencionados (Gamarra, 2007: 123 y ss.).

Esta última fotografía nos muestra el establecimiento comercial brasileño “Simas”, cuyos posibles responsables aparecen en primer plano, al fondo se encuentran varios empleados y un indígena peón. Resalta un “maniquí” que muestra

la indumentaria requerida por los trabajadores siringueros: la ropa, el sombrero y la tichela.

CONCLUSIONES

Gracias a estas fotografías asistimos al desarrollo de la política estatal de expansión de la frontera interna y consolidación y defensa de los límites externos, puesta en marcha por los gobiernos liberales de las primeras décadas del siglo XX. Podemos decir que esa es la razón fundamental por la que se construye el puerto de Cobija. Pero estas imágenes no solo muestran conflictos políticos, además testimonian a hombres, y mujeres (aunque en menor número), interactuando en un medio específico.

A través de estos documentos el investigador y el lector común podrán acercarse a muchos aspectos de la vida cotidiana en aquella región en los primeros años del siglo pasado. La convivencia, a veces difícil, entre cambas y collas, indios y blancos; la vecindad entre propietarios y peones brasileños frente a sus pares bolivianos; pero sobre todo la lucha, que muchas veces se trocó en alianza, con la naturaleza. Las selvas del Acre ofrecían la riqueza que fluía sin parar de los siringales, pero también amenazaban al intruso con la malaria, el dengue y otras fiebres mortales. Son testimonios de hombres, donde aparecen el bosque y los ríos como compañeros perennes.

NOTAS

1. Un total de 28 documentos que aún reposan en la Biblioteca Central de la UMSA, esperando por su digitalización. Ver Bolivia, *Puerto Cobija. Territorio de Colonias*, 1908 s/l, s/e.
2. Una legua es igual a 5 kilómetros.
3. Oscar Secco. *Los tiempos modernos y contemporáneos*. Buenos Aires: Kapelusz, 1969.
4. Jean Claude Roux, “Bolivia-Brasil: una confrontación histórica sobre la placa geopolítica amazónica”, en: Pilar García y Núria Sala i Vila (Coord.) *La nacionalización de la Amazonía*. Barcelona: Universitat de Barcelona, 1998
5. Estas medidas formaban parte de las reformas borbónicas implementadas en la segunda mitad del siglo XVIII. Ver Pilar García Jordán. *Cruz y arado, fusiles y discursos. La construcción de los Orientes en el Perú y Bolivia. 1820 y 1940*. Lima: IFEA – IEP, 2001, pág. 30
6. Ver la obra del sacerdote explorador Nicolás Armentia, *Navegación por el río Madre de Dios*, 1887.
7. Agustín Palacios en 1846, Francisco Cárdenas en 1866, el cruceño Antonio Vaca Díez en la década de 1870, los científicos norteamericanos James Orthon y Edwin Heath entre las décadas 1870 y 1880, entre muchos otros.
8. En la década de 1840 y más adelante, se presentaron muchas propuestas de colonización y desarrollo del comercio en la Amazonía, elaboradas tanto por bolivianos como por compañías extranjeras. Ver Pilar Gamarra, *Amazonía Norte de Bolivia Economía gomera. 1870-1940*. La Paz. Colegio Nacional de Historiadores - Producciones Cima, 2007, págs. 22 y ss.
9. Antonio Vaca Díez se estableció en el río Orthon en 1888; Timoteo Mariaca fundó las barracas “Palestina”, “Victoria” y “San Roque” sobre el Tahuamanu en 1890; los hermanos Miguel y Ángel Roca establecieron “Santa Cruz” sobre el Alto Acre, en 1896.
10. Antes de eso, en 1882, se estableció la aduana de Villa Bella, en la confluencia de los ríos Beni y Mamoré. (Gamarra, 2007: 32)
11. Aquí no presentamos una revisión completa sobre el largo conflicto del Acre, para ese fin véase el libro de Hernán Messuti, *La dramática desmembración del Acre*. Sucre: Corte Suprema de Justicia, 1997; también Chelio Luna-Pizarro, *La capital de Pando*, La Paz: Don Bosco, 1952. Una bibliografía brasileña básica sobre el conflicto se encuentra en Víctor Hugo Limpías, “La ‘Columna Porvenir’ hace un siglo. El Acre y la Batalla de Bahía”. En: Fundación Cultural Banco Central de Bolivia, *Revista de la FCBCB*, N° 20, La Paz, 2002.
12. El conflicto terminó con la firma del Tratado de Petrópolis (17.11.1903), por el cual Bolivia cedió a Brasil aproximadamente 191.000 km² (García, 2001: 383).
13. Frances Yates. *Ideas and Ideals in the North European Renaissance*. Londres, 1948. p.14.
14. P. Burke. *Visto y no visto. El uso de la imagen como documento histórico*. Barcelona: Crítica, 2005.
15. Sobre este tema, ver Pilar García y Núria Sala i Vila (coords.). *La nacionalización de la Amazonía*. Barcelona: Universitat de Barcelona, 1998; Pilar García, *Cruz y arado...*; Pilar Gamarra, Ob. Cit., capítulo I.

BIBLIOGRAFÍA

BOLIVIA

Puerto Cobija. Territorio de Colonias, 1908 s/l, s/e.

BURKE, Peter

Visto y no visto. El uso de la imagen como documento histórico. Barcelona: Crítica, 2005.

GAMARRA, Pilar

Amazonía Norte de Bolivia. Economía Gomera 1870 – 1940. La Paz: Ediciones Cima, 2007.

GARCIA Pilar y Núria Sala i Vila (coords.)

La nacionalización de la Amazonía. Barcelona: Universitat de Barcelona, 1998.

GARCÍA, Pilar

Cruz y arado, fusiles y discursos. La construcción de los Orientes en el Perú y Bolivia. 1820 y 1940. Lima: IFEA – IEP, 2001.

LIMPIAS, Victor H.

“La ‘Columna Porvenir’ hace un siglo. Al Acre y la Batalla de Bahía”. *Revista Fundación Cultural Banco Central de Bolivia*, año 6, N° 20. La Paz, 2002, págs. 28-36.

LUNA-PIZARRO, Chelio

La capital de Pando. La Paz: Don Bosco, 1952

MESSUTI, Hernán

La dramática desmembración del Acre. Sucre: Corte Suprema de Justicia, 1997.

ROUX, Jean Claude

“Bolivia-Brasil: una confrontación histórica sobre la placa geopolítica amazónica”, en: Pilar García y Núria Sala i Vila (coords.) *La nacionalización de la Amazonía*. Barcelona: Universitat de Barcelona, 1998.

SECCO, Oscar

Los tiempos modernos y contemporáneos. Buenos Aires: Kapelusz, 1969.

YATES, Frances

Ideas and Ideals in the North European Renaissance. Londres, 1948.