

La velocidad en los mundos lentos
Accidentes, máquinas y sociedades en América del Sur
editado por Nicolas Richard, Diego Villar y Alberto Preci

La tragedia del Adolfito, o de cómo un naufragio cambió la historia amazónica

Lorena Córdoba
IICS-UCA/CONICET, Argentina

Abstract One of the most crucial geopolitical milestones in the history of Amazonian rubber exploitation was the shipwreck of the steamship *Adolfito* in 1897, which caused the deaths of rubber barons Carlos Fermín Fitzcarrald and Antonio Vaca Díez. The tragedy changed forever the history of Amazonian Bolivia: besides leaving unfinished infrastructure projects such as telegraph and railroad lines, it marked the end of a binational extractive endeavor with Perú, Nicolás Suárez became the main rubber monopolist, and border conflicts with Peruvians and indigenous revolts against rubber tapping abuses were significantly intensified.

Keywords Shipwrecks. Amazonia. Bolivia. Rubber Boom. Extractivism.

Índice 1. El telón de fondo amazónico. – 2. Los protagonistas de la tragedia. – 3. Qué sucedió realmente ese día. – 4. Golpe de timón: el día después del naufragio.

1 El telón de fondo amazónico

La historia amazónica del caucho o goma elástica es rica en accidentes y violencia.¹ Como en el caso de otras industrias extractivas que contribuyeron a moldear la forma de las tierras bajas sudamericanas -la quinina, la caña de azúcar, la yerba mate, los minerales o la madera- nos llegan leyendas de fortunas creadas de la noche a la mañana, y esas historias fantásticas van de la mano, casi siempre, con el relato de una violencia endémica. Lejos de cualquier jurisdicción estatal efectiva, por ejemplo, en la Amazonía no hubo por largo tiempo más ley que 'la ley del 44', así llamada por el calibre del emblemático fusil Winchester.

A nivel internacional, seguramente el caso más conocido de la violencia amazónica consiste en las denuncias de esclavitud y crímenes de lesa humanidad perpetrados en el Putumayo peruano por la firma cauchera de Julio César Arana. Se trata de un escándalo que trascendió las fronteras nacionales, que llegó a los diarios ingleses, y por el cual el propio gobierno británico se vio obligado a enviar al cónsul Roger Casement a investigar las denuncias sobre esclavitud, maltrato y asesinatos en las barracas caucheras.² Al mismo tiempo, abundan en las fuentes las crónicas de ataques de indígenas 'salvajes' o 'bárbaros' a funcionarios, misioneros y naturalistas, o por otra parte la matanza de viajeros intrépidos que se adentraban en el territorio inexplorado de la Amazonía. No sorprende así que, desde la década de 1880 en adelante, mientras crece la industria gomera boliviana y demanda cada vez más mano de obra, se incrementa de forma exponencial la inmigración nacional e internacional, y a la vez se abren caminos terrestres, vías fluviales y vías férreas, se desarrollen las ciudades, y que todo ese progreso sea simultáneo a un sinfín de accidentes y enfrentamientos que, en su conjunto, componen finalmente la pintoresca historia regional.

Agradezco el financiamiento del PIP 0053-2021 (CONICET), PICT 00753-2020 (ANPCyT) y PICT-UCA 0008-2025 (Universidad Católica Argentina), a Hans-Joachim Wirtz el material excepcional que siempre pone generosamente a mi disposición, y a Stefano Pau por la bibliografía específica sobre Fitzcarrald.

1 El látex o leche de los árboles que producen la goma elástica se denomina regionalmente 'siringa' en Bolivia, 'shiringa' en Perú y 'seringa' en Brasil. Si bien el caucho y la goma no tienen la misma metodología de recolección y provienen de dos especies diferentes de árboles (respectivamente *Castilla elastica* o *Castilla ulei* y *Hevea brasiliensis* o *Hevea benthamiana*), su comercialización a través de la misma infraestructura se generalizó para ambas especies, por lo que en este trabajo nos referiremos a ellas indistintamente.

2 En el Libro Azul Británico (2011) se compilaron y editaron los informes correspondientes de Roger Casement y otras fuentes históricas pertinentes. Para análisis antropológicos e históricos del caso, ver Chirif y Cornejo (2009), García Jordán (2001), Gray (2005), Taussig (1984), Paredes Pando (2013), entre otros.

En efecto, las fuentes históricas del período desbordan de naufragios en los rápidos o ‘cachuelas’, de fallos de máquinas, trenes y vapores, de muertes por enfrentamientos con arma blanca, a tiros o por flechas envenenadas –y esto, vale decir, tanto entre los caucheros y los indígenas como también entre los propios caucheros,³ o bien entre militares e indígenas, o también entre diversas facciones de indígenas–, o correrías de los empresarios gomeros para secuestrar o esclavizar la mano de obra nativa. Todos esos eventos suelen interpretarse como daño colateral: una suerte de avatar disfuncional, acaso inevitable, de la epopeya nacionalista de la conquista y la colonización de aquellas tierras ignotas, marginales, salvajes. En esa época comienzan asimismo a diseminarse los avances tecnológicos que vienen de la mano de la colonización y que muchas veces serán las principales fuentes de accidentes: el tendido de las líneas del telégrafo (y los empleados que eran atacados en los puestos), la navegación a vapor (y los naufragios de las embarcaciones) o el ferrocarril (y las epidemias en la llamada ‘Ferrovía del Diablo’, como era conocida la Madeira-Mamoré). Todo ello, por supuesto, sumado a una geografía hostil: las peligrosas cachuelas, la estacionalidad de los ríos, el clima y las enfermedades tropicales [fig. 1].



Figura 1 Ferrovía Madeira-Mamoré, 1878-1909. Colección Dana Merrill, Biblioteca Nacional Digital de Brasil, Brasil

3 Nos referimos a los diversos enfrentamientos dados en las por entonces inestables fronteras nacionales: peruanos versus bolivianos, bolivianos versus brasileños, etc. Así, por ejemplo, la guerra del Acre (1899-1903), que enfrenta a Bolivia y Brasil, fue en realidad un enfrentamiento por límites territoriales que traducía un conflicto latente por vastas regiones repletas de goma elástica.

2 Los protagonistas de la tragedia

En este trabajo proponemos que, lejos de constituir una mera circunstancia casual, algunos de esos accidentes resultaron ser auténticos hitos fundacionales que estructuraron de forma singular el curso de la trayectoria amazónica, y cambiaron sustancialmente tanto la historia nacional como la de la propia industria extractiva. Nos referimos, en particular, al naufragio del barco de vapor *Adolfo* en el río Ucayali, que en 1897 provocó la muerte del cauchero peruano Carlos Fermín Fitzcarrald junto a su socio boliviano Antonio Vaca Díez. Sabemos que, en el noroeste boliviano, tres grandes exploradores e industriales del caucho se disputaban a fines del siglo XIX la supremacía industrial en la cuenca del río Madre de Dios: Fitzcarrald por el lado peruano, y los primos Nicolás Suárez Callaú y el propio Vaca Díez por la parte boliviana (Villar 2020).

Y, por tanto, la tragedia en que desaparecieron dos de ellos desencadenó una serie de consecuencias productivas, geopolíticas y económicas que alteraron de forma drástica tanto el mapa regional como el propio devenir de la explotación de la goma elástica.

Seguramente el más afamado de los protagonistas del accidente sea recordado popularmente por la famosa película *Fitzcarrald* que el director alemán Werner Herzog, luego de cuatro años fatídicos de filmación, estrenó en 1982 con Klaus Kinski como protagonista principal. Más allá de los datos ficcionales, el film se basa libremente en la vida de Fitzcarrald, comerciante, industrial, pionero, aventurero y explorador peruano que entre 1893 y 1895 recorre las cuencas de los ríos Ucayali y Madre de Dios buscando nuevos sirringales o tierras ignotas donde hubiera árboles de caucho para aventajar a sus colegas bolivianos.⁴ En julio de 1895 Fitzcarrald remonta las nacientes del río Serjali a bordo de la pequeña lancha *Contamana*, comprada a crédito en Iquitos, acompañado de una flotilla de canoas tripuladas por indígenas piro. Llega a un antiguo varadero indígena que comunica las cuencas de los ríos Urubamba y Manu y, al descubrir ese paso estratégico, desmantela la embarcación de tres toneladas y la hace arrastrar por mulas y porteadores a través de la franja terrestre para luego volver a ensamblarla del otro lado; lograr la hazaña le toma casi noventa días.⁵ Esta porción estrecha de tierra que comunica

4 Para un análisis sobre la industria del caucho en Perú y la relación entre los indígenas y Fitzcarrald, ver García Jordán (2001), Gray (2002), Paredes Pando (2013), Pennano (1988) o Zarzar (1996). Para evaluar esa misma relación a través del análisis de algunas obras literarias, ver Pau (2023).

5 Hay discrepancias en las fechas en que se producen las expediciones de Fitzcarrald en las cuales descubre el istmo: el relato que hace la comisión de la Junta de Vías Fluviales las ubica entre 1894 y 1895, mientras que su biógrafo las cita en 1894 y un escrito de un acompañante dice que fueron a principios de 1896 (Junta de Vías Fluviales

ambos ríos sería a la postre bautizada como istmo de Fitzcarrald. Pasado el estrecho, la comitiva se encuentra en la parte boliviana del río Madre de Dios y llegan a la barraca El Carmen de la firma Suárez, donde son recibidos con asombro por Jesús Roca, gerente del lugar y socio de la compañía (Valdez Lozano 1942, 13-14). Según muchos historiadores, ese descubrimiento -doce angostos kilómetros de tierra que comunican a los afluentes Cashpajali y Serjali- es un auténtico hito de la geografía peruana. La razón es que, en aquellos años, la región era una zona de conflicto fronterizo [fig. 2]:



Figura 2 Afiche publicitario de la película Fitzcarrald (Werner Herzog, 1982)

Un millar de indios piros y campas y un centenar de blancos, unidos a la voluntad férrea de Carlos F. Fitzcarrald, acometieron la hazaña de hacer rodar el casco de la lancha *Contamana* por un camino de diez kilómetros de largo, subiendo alturas hasta de 468 metros [...] Sobre polines de jabonosos troncos de setico, avanza lentamente el casco del navío, halando con dos grandes cables y sus respectivos juegos de motores y catalinas. Dos cuadrillas de indios se turnan en empujar el casco, mientras los hombres blancos dirigen la delicada maniobra [...] Los indios trabajaban dando gritos de alegría y Fitzcarrald los animaba con sonrisas y amables palabras. (Reyna 1942, 43-4;)⁶

1903, 5-6; Reyna 1942, 38; Valdez Lozano 1942, 21, respectivamente). En un texto posterior, Valdez Lozano (1944, 6) desmiente las informaciones erróneas que encuentra en el libro de Reyna y reafirma que Fitzcarrald llega dos veces en canoa hasta la barraca El Carmen, en territorio boliviano, en 1893 y 1894, y que solamente en 1895 hace el viaje famoso en la lancha *Contamana*.

⁶ Es interesante notar algunas de las principales diferencias entre la experiencia del cauchero peruano y la recreación libre de Herzog: «Ambos personajes llevan a cabo una misma hazaña: pasar una embarcación a vapor por un trecho de tierra entre las

Luego de esa hazaña, Nicolás Suárez, indiscutible visionario comercial, realiza el mismo recorrido pero desde el otro extremo –el boliviano– y llega a Iquitos para proponer a Fitzcarrald la creación de una sociedad conjunta que importe mercadería y exporte goma elástica por esa nueva ruta.⁷ Según Andrew Gray (2002, 284), Suárez ofreció 500.000 bolivianos para usar el istmo y dividir el Madre de Dios entre ambos.⁸ Suárez, luego, compró en Iquitos el vapor *Bermúdez* y encargó asimismo la construcción de la lancha *Unión*, y con ambas embarcaciones regresó al istmo en compañía del industrial peruano a fines de 1896 (Junta de Vías Fluviales 1903, 4). Ese año se forma la sociedad comercial Suárez & Fitzcarrald para dar el puntapié inicial a la colaboración industrial a ambos lados de la frontera. El que queda afuera del emprendimiento es entonces Antonio Vaca Díez, periodista, científico, político, primer médico del Beni y empresario gomero que, por entonces, no contaba con los fondos necesarios para unirse a la asociación comercial de su primo y el peruano.⁹ Es por eso que Vaca Díez resuelve emprender viaje hacia Europa en busca de financiamiento y, un año más tarde, con capitales extranjeros, funda a su vez The Orton (Bolivia) Rubber Co. Ltd., regresando a Bolivia con 500 inmigrantes (en su mayoría españoles) para trabajar en sus barracas gomeras, llevar mano de obra calificada al Madre de Dios y disponer de capital para unirse a su vez a Fitzcarrald.

Esa gestión fundacional dispara una llamativa serie de acontecimientos: la aduana brasileña de Manaus pone trabas al ingreso de las mercaderías importadas por Vaca Díez, los inmigrantes

cabeceras de dos ríos. Pero mientras Fitzcarrald lo hace con una lancha de 30 toneladas que es previamente desarmada en varias partes, y cuyo casco de hierro, caldera y máquina son transportados sobre aceitosos troncos de cético, para luego ser rearmada al otro lado; 'Fitzcarrald' hace pasar, sin desarmar, un barco a vapor de 320 toneladas sobre una empinada colina con la sola fuerza que sus 1.100 indios imprimen a enormes torniquetes» (Zarzar 1996, 563).

7 Ver Ayala (1947), Reyna (1942), Zarzar (1996). Suárez estaba de viaje en Londres cuando Fitzcarrald llega a la barraca El Carmen, pero su socio Jesús Roca le comunica el encuentro con el peruano y, especialmente, la mercadería a bajo precio que había comprado en esa oportunidad (Valdez Lozano 1942, 21).

8 Confirma esta idea el informe de 1906 del agrimensor civil Luis Robledo, que escribe sobre los varaderos de Mishagua al Manu: «La tradición todavía reciente y personal me refería que en uno de esos ranchos se libró entre Fiscarrald [sic] y el acaudalado boliviano Suárez, del Madre de Dios, una acalorada polémica en que se jugaban enormes intereses y la nacionalidad de un territorio. A la propuesta de Suárez que ofrecía a Fiscarrald la suma de 50.000 libras oro por su negocio del Manu al Mishagua, este se negó rotundamente y observado por sus amigos y compañeros de exploraciones dio la siguiente respuesta, cuyo alcance se puede medir hoy más que entonces: 'Si hago el negocio, antes de un año flameará la bandera boliviana en todo esto'» (Robledo 1908, en Larrabure i Correa 1908, 390).

9 Para datos biográficos de Vaca Díez, ver Barnadas (2002, 1092-3).

españoles se quejan por la alimentación y poco a poco comienzan a desertar, además de provocar varias revueltas, y se atrasan las exploraciones previstas por problemas con los barcos y las tripulaciones. Todo esto se añade a las sospechas de espionaje por parte del gobierno peruano, lo cual conspira para que, además de la mano de obra que escapa, cada día vayan mermando las reservas de capital de Vaca Diez.¹⁰ Tenemos varias crónicas de la época que evocan los sinsabores que vivió el industrial boliviano en ese viaje, arruinado tanto por los inmigrantes europeos que van desapareciendo como por las acusaciones de espionaje:

En 1896, el Dr. Antonio Vaca Diez intenta la internación de 300 familias españolas al Noroeste de Bolivia, a cuyo fin alquila el vapor *Paranaqua* de 2.000 toneladas, en Burdeos y se embarca. A su arribo al Pará (Brasil), es obstaculizado su tránsito por el río Madera, mientras terceras personas sonsacan los brazos tan apetitosos allá como en el Beni. Alquila un vapor fluvial para tomar la vía de Iquitos, Ucayali, Urubamba y salir a Bolivia por las aguas del Madre de Dios [...] pero en Iquitos también se le cierra el paso con pretextos fútiles por el mismo interés de los brazos que traía, y más, la sospecha de tratarse de un posible agente de Bolivia para posesionarse de la cuenca del Alto Madre de Dios. (Ayala 1947, 232-3; cf. Perl 1904, 150)

Sin embargo, en julio de 1897, y a causa precisamente de esas demoras, Vaca Diez logra conocer finalmente en persona a Fitzcarrald, y juntos comienzan a idear nuevos emprendimientos con los cuales proyectan conquistar el Madre de Dios.¹¹ Ambos industriales se embarcan en el vapor *Adolfito*, de ocho toneladas, con el capitán alemán Albert Perl al mando, y los siguen otras embarcaciones: la lancha *Cintra* de cinco toneladas, a cargo del segundo jefe de Vaca Diez, Elsen, y el doctor Orán, el remolcador *Bolívar*, que conducía pasajeros y carga para el Ucayali, y la canoa *San Antonio*, tripulada por indígenas piros (Reyna 1942, 127 ss.; Valdez Lozano 1942, 26).

Al día siguiente, horas después de que ambos personajes se conocieran, perecen en el naufragio que cambia la historia de la Amazonía. Según algunos testimonios, mueren debido a la impericia del alemán Perl a la hora de cruzar los rápidos del Ucayali; otros, en cambio, afirman que fue Fitzcarrald quien ordenó atracar en la

10 Elizabeth y Frederic Hessel realizan casi todo el viaje junto a los trabajadores españoles contratados. La pareja viajaba para trabajar en la firma del famoso industrial boliviano y son testigos de primera mano de las revueltas, contratiempos y la desertión paulatina de los inmigrantes (Córdoba 2024).

11 Ver Cajías (2016), para detalles de la relación personal entre ambos personajes.

orilla para no cruzar la cachuela y que eso hizo que la cadena del timón se rompiera; otros, finalmente, creen que quienes provocan el desastre fueron los *yacurunas* –pobladores sobrenaturales de los ríos amazónicos–, y tanto los ashánincas como los campas «aseguraban haber visto a Fitzcarrald en los brazos de los hombres peces que en el encantado Urubamba tienen su morada maravillosa» (Reyna 1942, 131).¹²

3 Qué sucedió realmente ese día

Lo que se sabe, concretamente, es que el 8 de julio de 1897 Fitzcarrald aparece con dos canoas para abordar el barco Adolfo, comandado por Albert Perl, en el cual lo aguardaba Vaca Diez. Según el relato del propio piloto alemán, ese día atracaron la nave y durante horas escucharon música clásica en el gramófono del médico boliviano. El 9 de julio zarparon sin darse cuenta de que se aproximaban a la riesgosa cachuela Pucallpa, en el río Ucayali. Al advertir el peligro, entre órdenes y contraórdenes el vapor realiza una maniobra violenta y se rompe la cadena del timón, quedando a la deriva. El agua comienza a inundar el cuarto de máquinas y, desesperada, la tripulación se arroja por la borda. Aterrado, Vaca Diez, pese a contar con un salvavidas a mano, olvida usarlo y junto con Fitzcarrald salta por una ventana al son de la ópera *Martha* de Friedrich von Flotow. Se oyen los gritos de ‘¡Sálvese quien pueda!’ en medio del fragor del río. Manteniendo la sangre fría, Fitzcarrald toma un pequeño cajón que flota y grita órdenes. Pero luego ve a Vaca Diez ahogándose, tomado a duras penas de una silla de juncos, y confiando en su reputación de nadador avezado se lanza al rescate: al hacerlo se golpea la cabeza con una roca de la cachuela, queda inconsciente y los remolinos se tragan a ambos caucheros. Según un testigo, de los 27 tripulantes se salvaron solamente un capitán francés (Henriot, que iba de pasajero), el capitán alemán (Albert Perl) y el cocinero.¹³ Los cadáveres de los caucheros fueron encontrados días después, en la isla del Guineal, y la leyenda dice que estaban abrazados.¹⁴

12 Sobre la mítica de Fitzcarrald en el imaginario peruano, ver Zarzar (1996).

13 Esta mención en Reyna cita al ingeniero Francisco Alayza y Paz Soldán. En el resto de las fuentes, se habla de más sobrevivientes que ahogados. Según una fuente boliviana, por ejemplo, se ahogaron Vaca Diez, Fitzcarrald, el maquinista alemán Menth y el marinero Baldie, y los que se salvan son Perl, Feichtner, el cocinero Durand y los dos maquinistas alemanes Wehler y Alhers (Alberdi 1909, 18).

14 Otro relato del naufragio es el de Reyna (1942, 128-9), que retoma las palabras de Aurelio Arnao, amigo y contemporáneo de Fitzcarrald: «El *Adolfo*, navegando a todo vapor, entró en el mal paso llamado Chicosa, donde la corriente del Ucayali estorbaba en su curso por un gran peñón, forma un remolino peligroso para cualquier

Más allá del suceso en sí y de las diversas reconstrucciones que se hacen a uno y otro lado de la frontera, lo cierto es que disponemos de tres testigos clave que escribieron sobre lo ocurrido. En primer lugar tenemos al capitán alemán Albert Perl, que luego de la tragedia parte de Perú y vuelve a su tierra natal, escribe un libro sobre su viaje por Sudamérica y cuenta en primera persona el hundimiento (Perl 1904). En segundo lugar tenemos el diario –publicado en forma póstuma por sus familiares– de otro viajero alemán, Josef Maria Feichtner, que venía en el mismo *Adolfito* como empleado administrativo de la firma de Vaca Diez, y viajaba desde Hamburgo hasta el Amazonas con una joven pareja inglesa: los Hessel (Feichtner [1897-1915] 2013).¹⁵ En tercer lugar, tenemos la compilación de cartas que escribe Elizabeth Hessel desde Mishagua, la casa central de Fitzcarrald. Su marido también había sido contratado por Vaca Diez en Inglaterra para ser el gerente general de la firma con sede en la barraca del río Orthon, en Bolivia.¹⁶ Elizabeth o ‘Lizzie’ escribe durante tres años largas cartas a su familia en Europa contando los pormenores de la vida en la selva profunda, entre los cuales se encuentra el naufragio del *Adolfito* y la incertidumbre sobre el futuro de la empresa.

Cuando se encontró en Iquitos con Fitzcarrald, Perl ya había trabajado como capitán de las embarcaciones de Nicolás Suárez.¹⁷ Según uno de sus biógrafos, el alemán y el peruano se encontraban en plena ‘champañada’ cuando, en estado de ebriedad, Perl afirmó que los peruanos eran todavía «semisalvajes» (Valdez Lozano 1942, 24; Zarzar 1996, 559).¹⁸ Esta afirmación provocó la ira de Fitzcarrald, que le propina una bofetada, pero al intervenir los demás presentes el hecho no pasa a mayores. Según el relato del propio alemán que nada dice acerca de este entredicho con Fitzcarrald, apenas se entera de que Vaca Diez está en Iquitos sale a su encuentro: «Por

embarcación. Henriot [capitán francés] hizo sonar la campana de alarma y Fitzcarrald que se encontraba en esos momentos jugando al tresillo con Vaca Diez y otros amigos, salió presuroso a cubierta y al ver el peligro del remolino, en cuyas fauces habían caído, y rota la cadena del timón, ordenó varar la lancha en la playa inmediata, pero al efectuarse esta maniobra, la corriente arrastró al *Adolfito*, que fue a estrellarse contra el peñón, retrocediendo violentamente de popa y hundiéndose enseguida. De los veintisiete tripulantes sólo salvaron el capitán Henriot, el segundo ingeniero, que era alemán, y el cocinero».

15 Esta fuente fue publicada hace unos años en alemán y en portugués con un excelente archivo fotográfico.

16 Para conocer la vida de los Hessel y su paso por la Amazonía, ver Córdoba (2024).

17 Según Valdez Lozano (1942, 22), Fitzcarrald se encuentra con Nicolás Suárez en la quebrada de Cashpajali en su camino hacia Mishagua, navegando en canoa porque su lancha *Esperanza*, al mando justamente de Perl, había quedado varada en el cauce seco del río.

18 Según Valdez Lozano, es debido a este episodio que Suárez despidió al capitán Perl, con lo cual éste se encontraba desocupado cuando se topa con Vaca Diez en Iquitos.

supuesto, lo primero que me dijo fue que tenía que unirme a la expedición y cumplir así un acuerdo comercial que había hecho con él anteriormente. Acepté y desde entonces formé parte de la expedición» (Perl 1904, 148). Es así que Perl termina al mando del *Adolfito* a la hora de emprender el fatídico viaje al Urubamba. El libro que publica Perl en alemán, desconocido para muchos, es un típico relato de viajero europeo por las tierras desconocidas de Sudamérica.¹⁹ El libro brinda los detalles sobre el naufragio en dos de sus capítulos, tal vez para despejar cualquier duda sobre el accionar de su autor en la tragedia y acallar las voces peruanas y bolivianas que lo culpan por su impericia. Según sus palabras: «Todo fue cuestión de instantes, el vapor ya estaba atrapado en los flancos de la furiosa corriente y derivaba río abajo a la velocidad de una flecha» (Perl 1904, 157). No solamente el timón no respondía sino que el vapor se tumbó casi de inmediato, comenzando a entrar agua por la popa. Vaca Díez y Fitzcarrald se arrojan por las ventanillas al agua y, pocos minutos después, el mismo Perl se da por vencido y se arroja por su parte a la corriente mientras el *Adolfito* desaparece en la marea con la ópera de fondo (Perl 1904, 158). A él lo salva una canoa de indígenas cashibos que remaban contra la corriente para rescatar a los sobrevivientes, y su relato termina con el viaje a Mishagua para comunicar la tragedia a la mujer de Fitzcarrald y la mención a Elizabeth Hessel como mujer admirada, que también sería a la postre una víctima más de la impiadosa selva amazónica (Perl 1904, 160).²⁰



Figura 3 Lancha repostando en un río amazónico. Feichtner ([1897-1915] 2013, 36)

19 Para una muestra comparativa de otros ejemplares de este estilo de texto, ver las obras de los caucheros suizos Ernst Leutenegger y Franz Ritz (Córdoba 2015).

20 Perl se refiere a la muerte por fiebre de Elizabeth en la selva casi tres años luego de este encuentro (Córdoba 2024).

Los libros de Hessel y de Feichtner permanecieron inéditos hasta hace relativamente pocos años (1985 y 2013 respectivamente), por lo que los biógrafos de Fitzcarrald y el resto de las fuentes de la época no los conocían.²¹ Si bien no hay mayores discrepancias entre las tres fuentes publicadas, cada una de ellas aporta algunos detalles más finos sobre el naufragio y la tragedia del *Adolfito*. Así, en una carta escrita el 20 de julio de 1897, Lizzie relata la tragedia desde Mishagua, donde se había quedado junto con su marido esperando trasladarse a la barraca Orthon:

Vaca Diez nos pidió que fuéramos en la lancha *Adolfito* con él, pero todos me aconsejaron viajar en canoa y no hay manera más segura de viajar en esos ríos.

Ahora podemos agradecer al cielo que hubiéramos elegido la canoa porque, a tres días de Mishagua, la cadena del *Adolfito* se rompió. La corriente se lo llevó y se hundió y, lo más horrible de todo, Vaca Diez se ahogó junto con el caballero que es el propietario de este lugar [Fitzcarrald] [...] La pobre de la señora Fitzcarrald tiene cuatro hijos y, por supuesto, está terriblemente conmocionada. Ella piensa que es por culpa nuestra que perdió a su marido. (Córdoba 2024, 158)²²

El relato de Lizzie Hessel es más iluminador, en cambio, a la hora de analizar el cambio de fuerzas que ocasiona este naufragio y la incertidumbre que genera para la empresa The Orton (Bolivia) Rubber Co. Ltd., que queda acéfala con la muerte de su director. En sus cartas, Lizzie expresa el temor de haber hecho el largo viaje desde Europa para tomar el cargo de gerente de una compañía que podría estar en quiebra o desaparecer incluso antes de llegar al Orthon. Fred Hessel, su marido, es encargado de regresar al lugar del hecho y rescatar el cargamento o los sobrevivientes que pueda encontrar. Al mismo tiempo, los indígenas piros y campas que trabajaban en forma amigable con Fitzcarrald comienzan a sublevarse contra el gerente francés de la firma, que los maltrata. No sin paternalismo, observa Lizzie:

Algunos quieren que Fred sea su patrón y que los lleve a Bolivia con él; cuando no tienen amo están perdidos, porque están civilizados a medias. Fred les sigue la corriente por ahora, y

21 El libro publicado en 1985 corresponde a las cartas que envió Lizzie Hessel desde su salida de Inglaterra en 1896 hasta su muerte en una barraca del río Orthon en 1899. Las cartas fueron editadas y publicadas por la familia en inglés (Morrison *et al.* 1985) y ahora se publica una nueva edición en castellano (Córdoba 2024).

22 La viuda responsabilizaba a los Hessel de que Vaca Diez hubiera seguido viaje en el barco de vapor y no en las Canoas, empleadas para transportar a Lizzie y su marido.

tenemos que ser amables con ellos, pero no sé si vendrán con nosotros. Los caballeros se turnan para montar guardia durante la noche y siempre tienen a mano rifle y revólveres en caso de ataque. (Córdoba 2024, 159)

Pareciera que, mientras Fred Hessel está en Mishagua, toma el mando de la firma para organizar a los indígenas, los envíos y la labor de los trabajadores del industrial peruano. El matrimonio británico espera otra lancha que los lleve a Bolivia, con las provisiones para seguir su viaje y a la vez noticias de Europa sobre la empresa. Recién para mitad de octubre de 1897 los Hessel pueden seguir camino hacia el Orthon, cuando llegan a Mishagua «algunos soldados, para protegernos de los indígenas, y un caballero del gobierno peruano» para indagar sobre el viaje y ayudarlos a abrir una nueva carretera hacia Bolivia (Córdoba 2024, 163).

Mientras los Hessel aguardaban en Mishagua para seguir su camino a Bolivia, Feichtner es el tercer testigo de la comitiva que no sólo está presente en el encuentro de Vaca Diez con Fitzcarrald sino que presencia el naufragio en primera persona. Junto a otros cinco hombres de Hamburgo, en octubre de 1896 Feichtner es contratado para trabajar durante cuatro años en la firma de Vaca Diez. Reporta los mismos inconvenientes con los inmigrantes españoles, la aduana y los contratietpos. Cuando está ya en el *Adolfito*, brinda más detalles del viaje y los peligros de los rápidos, y también coincide con que el principal causante de la tragedia es la rotura del timón, mientras alaba las maniobras Perl para salvar la nave:

Nadé entre la vida y la muerte y alcancé, con inmensa dificultad, la orilla mientras que el maquinista Menth desaparecía en la corriente a dos brazadas de mí. No era posible pensar en salvar a nadie. Cuando me tiré al agua, vi a nuestro comisario Pierre Baldie enganchado al borde del barco. Nunca olvidaré sus ojos aterrorizados. Se ahogó, y también murieron nuestro jefe el Dr. Antonio Vaca Diez y su invitado, don Carlos Fitzcarrald. La culpa de la desgracia no podría ser atribuida a ninguno de los hombres de la tripulación, y en el momento de la catástrofe sólo se oían órdenes y el trabajo de las máquinas. No se oyeron gritos de miedo, ninguna llamada de auxilio. Todo fue obra de un instante y transcurrió en una calma siniestra. (Feichtner [1897-1915] 2013, 29)

En abril de 1898, Feichtner llega a Riberalta y de allí parte para el Orthon a trabajar en las oficinas centrales de la firma de Vaca Diez. El diario que se publica en forma póstuma es muy similar al libro de Perl, y confirma que su autor es uno de los pocos testigos oculares del naufragio y la desaparición de los dos empresarios.



Figura 4 Cómo se pasa una lancha al Madre de Dios-Varadero Souza & Vargas. Delboy y Dorado (1912, 324)

4 Golpe de timón: el día después del naufragio

Para la historia de la región amazónica, ese 9 de julio de 1897 fue sin dudas un punto de quiebre. No son pocos, en efecto, los que piensan que las muertes de Vaca Diez y de Fitzcarrald provocaron «un eclipse de la Amazonía boliviana que aún no termina» (Barnadas 2002, 1092).²³ La consecuencia inmediata de la tragedia fue que Nicolás Suárez quedó libre, sin competencia, para transformarse en el dueño oficial de la Amazonía boliviana, al absorber no sólo la firma de su primo fallecido sino su flotilla de vapores: las lanchas *Shiringa*, *Esperanza* y *Campa* (Villar 2020, 74-5).

Una vez terminados los convenios comerciales entre Suárez y Fitzcarrald, y entre éste y Vaca Diez, la frontera selvática entre Perú y Bolivia se convirtió en un campo de conflicto para ambos gobiernos, que si bien no contaban con agentes ni con una presencia realmente activa en la región tampoco se resignaban a cederla al país vecino. Dada la asociación de Fitzcarrald y Suárez, con la muerte del primero se levantaron las voces indignadas: «Un boliviano era ahora dueño del Madre de Dios peruano» (Gray 2002, 285). Es así

23 Creado y dirigido por el propio Vaca Diez desde su barraca en el río Orton, informa el periódico *La Gaceta del Norte* (1898, 1): «Antonio Vaca Diez. La prensa de la capital de la República, al anunciar la infausta noticia de la catástrofe del Urubamba, emite como sentida frase de condolencia, el siguiente juicio 'la muerte del Dr. Antonio Vaca Diez, es una desgracia nacional'. Así es en verdad. Allá, en extranjero suelo, al surcar las rompientes del Urubamba, rota la cadena que gobierna el timón, la lancha 'Adolfo' juguete de enfurecidas olas, es sepultada en el abismo [...] La muerte inclemente, sorprendió a nuestro inolvidable jefe, en la plenitud de la vida; en el momento en que el cerebro produce los óptimos frutos que surgiere la meditación y la experiencia. ¡Cuántos ideales sepultados en el olvido! Que suma de conocimientos prácticos privados a nuestra industria incipiente».

que, pocos años después, en 1901, el gobierno peruano buscó integrar el área enviando una comisión científica denominada Junta de Vías Fluviales, con miras a documentar el potencial de la navegación del área, las vías de comunicación que podrían favorecer su colonización y obviamente la mejor manera de explotar la goma elástica. Al mismo tiempo, las tensiones armadas entre los caucheros de ambos países se volvieron cada vez más frecuentes, y las crónicas peruanas no dudaban en afirmar que Nicolás Suárez quería «anexar a Bolivia no sólo el Madre de Dios sino hasta el Ucayali» (Paredes Pando 2013, 213).²⁴

La desaparición de Fitzcarrald, faro de la industria gomera peruana, hace que los pequeños caucheros del Ucayali y del Manu dejen de tener una vía directa para comercializar su producto y se vean obligados a abandonar los ríos conquistados por el genio de quien, «como un meteoro benefactor, apareció, civilizó y desapareció» (Junta de Vías Fluviales 1904, 7). Hasta 1909 no se consolidó la frontera peruano-boliviana en la región, con la firma del tratado Polo-Bustamante. Pero, además, su ausencia también desencadenó una ola de crímenes criollos en el Ucayali y el Manu, como así también varios levantamientos armados de los indígenas mashcos puros que se apoderan del istmo, incendian las barracas y cierran los caminos para frenar los atropellos y las correrías de la época.²⁵ Por último, la asociación de Suárez y Fitzcarrald fue la primera empresa binacional durante el auge gomero aunque, con la muerte del último, terminó siendo un proyecto trunco. La idea era implementar una gran empresa comercial con base en el transporte fluvial (de ahí la compra de las embarcaciones de Suárez) que trabajara con la importación de mercadería europea hasta Iquitos, para luego transportarla en vapores más pequeños hasta el centro de Mishagua y, de ahí, en lanchas hasta el Serjali, pasando luego por el Manu y llegando al Madre de Dios (Zarzar 1996, 551). Todos esos proyectos desaparecen con el naufragio del *Adolfo*.

Por el lado boliviano, la muerte de Vaca Díez frena obviamente sus ambiciosos proyectos de colonización: además de la explotación de la goma, nos referimos a la instalación de una línea telegráfica y a una red férrea para conectar la región con el resto del país. Desde 1895 a 1897, la firma había construido la carretera entre el Bajo Beni y Guayaramerín, de seis metros de ancho. El material

²⁴ Esta tensión fronteriza aparece asimismo en la colección de documentos sobre Loreto y el mencionado informe de Luis Robledo de 1906 (Robledo 1908 en Larrabure i Correa 1908, 390).

²⁵ En 1907, la misma Junta hace un llamamiento al gobierno para que cesen las matanzas de indígenas, que repercutían directamente en la industria cauchera al dejarla sin mano de obra. Para un análisis detallado sobre la violenta relación entre los *harakmbut* y los caucheros peruanos, véase Gray (2002, 286 y ss.).

telegráfico estaba listo para instalarse y, a partir del accidente, quedó olvidado oxidándose por más de treinta años. Pero, por sobre todo, la consecuencia decisiva del naufragio fue que la industria boliviana de la goma se convierte desde entonces en un férreo monopolio de los hermanos Suárez. De esta forma, el naufragio del *Adolfo* no sólo pudo haber constituido la última escena trágica de la película *Fitzcarrald*, con los caucheros ahogándose en un remolino al son de la ópera, sino que realmente operó como auténtico punto de inflexión para la industria de la goma en Bolivia y en Perú, para el desarrollo general de la región amazónica, y también para la compleja relación que mantenían los indígenas mashcos piro, campas y asháninkas con el frente cauchero.

Bibliografía

- Alberdi, J.G. (1909). «Bosquejo histórico de los exploradores e industriales del Noroeste de Bolivia y de su organización político-económica. Segunda Parte». *Revista del Centro de Estudios Geográficos y Científicos*, 2(3), 3-32.
- Ayala Z., A. (1947). *Geografía política de Bolivia*. La Paz: Gisbert y Cía.
- Barnadas, J.M. (2002). *Diccionario histórico de Bolivia*. Sucre: Grupo de Estudios Históricos.
- Cajías, L. (2016). «Fitzcarrald y Vaca Díez». *La Patria*, 23 de octubre.
- Chirif, A.; Cornejo Chaparro, M. (eds) (2009). *Imaginario e imágenes de la época del caucho: los sucesos del Putumayo*. Lima: CAAAP-IWGIA-UPC.
- Córdoba, L. (ed.) (2015). *Dos suizos en la selva: historias del auge cauchero en el oriente boliviano*. Santa Cruz de la Sierra: Solidar-Centro de Investigaciones Históricas y Antropológicas.
- Córdoba, L. (2024). *La reina del Orthon: crónicas femeninas del auge gomero*. Diaspore 21, Venecia: Venice University Press.
- Delboy y Dorado, E. (1912). «Conferencia sobre el Madre de Dios y Acre». *Boletín de la Sociedad Geográfica*, 28(3-4), 301-40.
- Feichtner, J.M. [1897-1915] (2013). *Entre seringueiros e barões da borracha: recordações de dezoito anos no comércio do caucho na Amazônia, 1897-1915*. San Pablo: Instituto Martius-Staden.
- García Jordán, P. (2001). «En el corazón de las tinieblas... del Putumayo, 1890-1932: fronteras, caucho, mano de obra indígena y misiones católicas en la nacionalización de la Amazonía». *Revista de Indias*, 61(223), 591-617.
- Gray, A. (2002). *Los aramkmbut: mitología, espiritualidad e historia*. Lima: IWGIA-Programa para los Pueblos de los Bosques.
- Gray, A. (2005). «Introducción: las atrocidades del Putumayo reexaminadas». Rey de Castro, C.; Larrabure, C.; Correa, C.; Zumaeta, P.; Arana, J. C. (eds), *La defensa de los caucheros*. Iquitos: CETA-IWGIA, 15-50.
- Junta de Vías Fluviales (1903). *El istmo de Fitzcarrald*. Lima: Imp. Torres Aguirre.
- Junta de Vías Fluviales (1904). *El istmo de Fiscarrald. Informes de los señores La Combe, Von Hassel y Pesce. Publicación de la Junta de Vías Fluviales*. Lima: Imprenta La Industria.
- La Gaceta del Norte* (1898). «Antonio Vaca Díez». Año 8, 46, 1 de marzo.

- Larrabure i Correa, C. (1908). *Colección de leyes, decretos, resoluciones y otros documentos oficiales referentes al departamento de Loreto*. Tomo 13. Lima: Imprenta de La Opinión Nacional.
- Libro Azul Británico (2011). *Informes de Roger Casement y otras cartas sobre las atrocidades en el Putumayo*. Lima: CAAAP-IWGIA.
- Morrison, T.; Brown, A.; Rose, A. (comps) (1985). *Lizzie, a Victorian Lady's Amazon Adventure*. Londres: BBC.
- Paredes Pando, O. (2013). *Amazonía sur-oriental: siglos XVI-XX*. Tomo 2, *Explotación del caucho-shiringa: Brasil-Bolivia-Perú. Economías extractivo-mercantiles en el Alto Acre-Madre de Dios*. Tomo 2. Cuzco: J. L. Editores.
- Pau, S. (2023). «De culebras y otras naciones: Carlos Fermín Fitzcarrald en la literatura peruana». *Amazonía Peruana*, 28(36), 71-106.
- Pennano, G. (1988). *La economía del caucho*. Iquitos: CETA.
- Perl, A. (1904). *Durch Die Urwälder Südamerikas*. Berlín: Verlag von Dietrich Reimer.
- Reyna, E. (1942). *Fitzcarrald, rey del caucho*. Lima: Taller Gráfico de P. Barrantes C.
- Taussig, M. (1984). «Culture of terror-space of death: Roger Casement's Putumayo Report and the Explanation of Torture». *Comparative Studies in Society and History*, 26(3), 467-97.
- Valdez Lozano, Z. (1942). *La exploración del río Madre de Dios por Carlos Fermín Fitzcarrald*. Iquitos: Imprenta, Librería y Papelería H. Reategui.
- Valdez Lozano, Z. (1944). *El verdadero Fitzcarrald ante la historia*. Iquitos: Imprenta El Oriente.
- Villar, D. (2020). *Bolivia a vapor: antropología histórica del barco cauchero, 1880-1920*. Santa Cruz de la Sierra: El País-CIHA. Ciencias Sociales e Historia 47.
- Zarzar, A. (1996). «De Fitzgerald a «Fitzcarrald»: las míticas metamorfosis de un cauchero». Lemlij, M.; Millones, L. (eds), *Historia, memoria y ficción*. Lima: Biblioteca Peruana de Psicoanálisis-Seminario Interdisciplinario de Estudios Andinos, 548-65.