

Revista THEOMAI / THEOMAI Journal

Estudios sobre Sociedad, Naturaleza y Desarrollo / Society, Nature and Development Studies

número 3 (primer semestre de 2001)
number 3 (first semester of 2001)



RIO ARRIBA, RIO ABAJO

La literatura de viajes y la exploración de los ríos interiores, Orinoco, Bermejo y Pilcomayo.

Ileana Mariela Sansoni*

"...había invocado el consabido *anhelo de evasión*, dotando la gran palabra *Aventura* de todas sus implicaciones de "invitación al viaje", fuga de lo cotidiano, encuentros fortuitos, visión de increíbles Floridas de poeta alucinado".
Los pasos perdidos. (Alejo Carpentier)

* Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de La Plata, Argentina

Introducción (1)

En *Encuentro en Venezuela. O casi*, la introducción buscaba llamar la atención sobre una zona poco explorada al estudiar las relaciones, que en el ámbito de la ideología, se dieron entre los países americanos en el siglo XIX, la de los escritos de los viajeros hispanoamericanos a las otras naciones del continente.(2) Sin embargo, el interés sobre este tema se ha despertado, las reediciones de libros de viajes, tanto en Argentina como en Venezuela, y la aparición de trabajos nuevos sobre el tema son su resultado.(3)

En *Río arriba, río abajo*, estas líneas preliminares están destinadas a destacar otra zona marginal. El corte ya no es el origen nacional de los viajeros hispanoamericanos a su propio continente sino destacar la relevancia alcanzada dentro de los estudios sobre la literatura de viajes del siglo XIX,

por los relatos dedicados a las regiones que en esos años iban vertiginosamente a hegemonizar la incorporación al mercado mundial de sus respectivos países. De allí, la importancia asignada a la visión de la pampa, a las exploraciones a la Patagonia en nuestro país y a los viajeros que describieron el área centro-costera de la producción cafetalera - y a Caracas, en Venezuela.

Otras áreas serán marginales a este proceso, pero esa marginalidad sólo será apreciada como tal, con posterioridad. Los matices se imponen: la literatura sobre el Orinoco, a merecido en su país una importancia que no tiene parangón con los viajeros al Pilcomayo y al Bermejo, por motivos históricos que se explicitan en este trabajo.

Como la literatura de viajes es susceptible de múltiples planos de análisis, valen algunas aclaraciones sobre su uso en este trabajo. Aquí no tiene lugar ni la apología de conquistadores, exploradores y científicos, ni la escritura de la historia de la región chaqueña o de los llanos venezolanos por los que fluye el Orinoco usando como fuentes la literatura de viajes. Los relatos de viajeros serán analizados como parte del discurso de la autoridad burguesa - en la línea de Mary Louise Pratt- y en este sentido importará tanto el contenido del relato, su construcción cómo género literario y las razones y formas de su publicación.(4)

Sin embargo, el objeto de estudio de *Ojos Imperiales*, vinculado al euroimperialismo y a la segunda expansión europea, se entrecruza sólo en parte con el trabajo presente: aquí cobran significado los viajes oficiales que la corona española, los misioneros y los gobernantes locales organizaron durante la colonia y mucho más aún la coexistencia, durante el período independiente, de viajeros nacionales y de los europeos, cuyos objetivos de viaje podían aparecer como similares- en un primer análisis, para luego percibirse en los resultados descriptos, la mirada diferente de unos y otros.(5)

-

Los descubridores del interior

"Hace días que andamos sobre la armazón del planeta,
olvidados de la Historia y hasta de las oscuras migraciones de las eras sin crónicas."
Los pasos perdidos (Alejo Carpentier)

Bermejo, Pilcomayo y Orinoco fueron sistemas fluviales conocidos desde los tiempos coloniales y navegados desde entonces con desigual suerte.(6)

La navegación del Bermejo y el Pilcomayo fue en principio apreciada como la ruta de comunicación más fácil entre las misiones de Chiquitos y las de la región litoral. Pero será a mediados del siglo XVIII, cuando la economía se vuelca hacia el eje del Atlántico, el momento en que los intentos de navegar los ríos cobren importancia. Durante un siglo serán, entonces los comerciantes salteños los que financien las expediciones que intenten demostrar que el Bermejo y el Pilcomayo ya son vías aptas para las rutas comerciales hacia el puerto de Buenos Aires.

La inexistencia de estados nacionales y la fragmentación de los mercados dejará huérfana a la época de todo intento gubernamental por ocupar la región chaqueña y su sistema fluvial, zona poblada por numerosas tribus indígenas y marginal a la conquista hispánica.

El Orinoco y sus afluentes, en cambio, fueron tempranamente navegados. Esto se debió en principio a las características de ambos sistemas. Si bien los tres ríos tienen un régimen de crecidas periódicas que generan el aumento y desborde del cauce originario, los "caños" del Orinoco se presentan como un sistema de vasos comunicantes aprovechables para la navegación. En tanto el Pilcomayo y el Bermejo desbordan su curso en "madrejones", lagunas con densa vegetación que impiden el pasaje.

Otro elemento de peso fue la relación con los indígenas de hostilidad marcada en la región chaqueña, más pacífica y comercial con los caribes del Orinoco.

Tempranamente se fundó la Villa de Santo Tomás de la Angostura (Ciudad Bolívar luego de la independencia) que ubicada en el corazón del Orinoco y de Venezuela fue un centro colonial activo, que no presenta parangón con el sistema del Bermejo y del Pilcomayo.

Los viajes anteriores al siglo XIX para el Bermejo y el Pilcomayo constituyen una serie de relatos escritos y no escritos.

A excepción de las crónicas escritas, el conocimiento cronológico de estas excursiones viene dado por los viajeros de la segunda mitad del siglo XIX, a quienes mucho les interesó destacar sus aportes sobre la navegabilidad, la extensión recorrida, el cauce verdadero de los ríos y las riquezas encontradas. Su progreso era medido subjetivamente por el fracaso y las limitaciones de los exploradores que les precedieron. Estos fracasos no deben comprenderse en términos del patrón tecnológico porque aún luego de haberse producido viajes a vapor, otros eligieron la construcción de tradicionales embarcaciones a remo con un sencillo cuero a modo de cabina.

Someramente se puede enumerar para el río Bermejo: el viaje del padre Murillo a la misión franciscana de San Bernardo, la del Coronel Adrián Fernández Cornejo – de la que se puede consultar texto escrito- (7), la de Pablo Soria, quien fuera hecho prisionero en 1824 por el gobierno de Paraguay y perdiera en estas circunstancias todos sus papeles, las de N.Lavarello en 1854 y 1863, la de Emilio Palacios en 1862, la del inglés Ismán (probablemente Eastman) por encargo de Fontán, que deseaba repoblar Rivadavia con el nombre de Nueva Palmira y el de Felipe Saravia por el Teuco – canal, brazo occidental del río Bermejo o río-afluente del mismo, según los exploradores-.

El conjunto de estos viajes está conformado por esfuerzos individuales, vinculados a la acción misionera, que se hallaba ubicada endeblemente en la zona noroccidental del Chaco, en los límites con Salta o como en la mayoría de estos viajes la búsqueda de un acceso rápido y económico al puerto de Buenos Aires, desde la región de Orán, para las mercaderías regionales: zuelas, lana y piedras de Santa Victoria.

Se destaca el viaje de Pablo Soria, que entremezcla el triunfo contra la naturaleza (Soria llega a la confluencia con el río Paraguay), con el fracaso diplomático, (es preso por el gobierno paraguayo que considera su incursión como violación de la jurisdicción nacional); no habrá un gobierno nacional o provincial que reclame por él y tras cinco años en prisión perderá su único valor: el diario de viaje, retornando a nuestro país como si nunca hubiese emprendido la exploración fluvial.

Y también resulta significativo el viaje de un extranjero, Tomás J. Page, ingeniero, quién haciendo uso del vapor "El Yerbá" recorrió el río Bermejo, sin apoyo oficial del gobierno de Salta en 1854. Page estaba en misión oficial para el gobierno de EE.UU. Realizará otra incursión en 1890 y morirá más tarde, quizás enfermo de paludismo.

En 1870 se crea la Sociedad de Navegación del Río Bermejo, las exploraciones tendrán un lugar de origen y una intencionalidad distintas a los que le precedieran.

Si el Bermejo fuera un río de dificultosa navegación, el Pilcomayo se convirtió en una pesadilla para los que intentaron ingresar en él: las condiciones del clima, la zona conocida como Ferreyra y los indígenas ocasionaron fracasos sucesivos. Tal vez, este conjunto de circunstancias explican los escasos registros de viajes para la etapa colonial y primera mitad del siglo XIX.

En 1556 los primeros misioneros llegan al Pilcomayo, pero la zona es abandonada. Los intentos se retoman en el siglo XVIII, los jesuitas por un lado y el gobierno de Paraguay y el de Bolivia por

otro, buscan hacer pie en este río. Aún en la primera larga mitad del siglo XIX los esfuerzos combinan el proyecto misional con el gubernamental. La Guerra contra el Paraguay y la Guerra del Pacífico, generan un larga espera que se extiende por dos décadas.

En 1882, la expedición del marino francés, J. Crevaux se convierte en la bisagra entre estas incursiones regionales y las de alcance nacional e internacional propias de la segunda mitad del siglo XIX.

En cuanto al Orinoco, las dificultades naturales para su navegación están limitadas al curso superior de su cauce en la zona de los raudales, entre Apures y Maipures.

Las primeras incursiones que se registran son las del español Diego Alvarado de Ordás en 1531, contemporáneas al ingreso de Sebastián Gaboto al río Paraná y que precedieron en unas tres décadas a la llegada de los primeros misioneros al Bermejo y el Pilcomayo.

Venezuela mantendría desde los inicios de la colonia una apertura a los viajeros extranjeros imposible de encontrar para otras regiones de la América hispánica, el contrato de la Corona española con los Welser y las características de la ubicación colonial de Venezuela, cuyas fronteras la relacionaba con territorios coloniales no-españoles, despertó un temprano interés de los extranjeros por el río. Pero tanto los españoles como los otros extranjeros alentaban en su búsqueda el hallazgo de *El Dorado*.

El viaje del suabo Federmann, conquistador del Nuevo Reino de Granada, al servicio de los Welser, en 1530, no logró alcanzar el Orinoco, pero lo tuvo como meta permanente. Federmann buscaba el "agua grande", el mar, descrito por los aborígenes, que no era otra cosa que el río Orinoco. No logró llegar al río pero los relatos de los indígenas, referentes a hombres barbados, lo llevaron a creer que se encontraba aún más al sur, cerca del "río de Solís".(8)

El viaje de Sir Walter Raleigh en 1595, se enmarca en el difícil contexto de los límites de la Venezuela colonial.(9) Encargado por la corona británica recorrerá el río Esequibo de la actual Guayana, afluente del Orinoco, y desembocando en éste, viajó a través de su delta hasta llegar a Trinidad. Su viaje, que abarcó un corto trayecto por el río venezolano, es uno de los mas citados aunque cabe preguntarse por los motivos de esta fama. Tal vez, su condición de británico explorador y aventurero, los favores que le otorgara la corona, su caída en desgracia, y su posterior condena a muerte y ejecución contribuyeron a cimentar la leyenda de una vida novelesca, en la que cada nuevo viajero gustaba verse reflejado. Un fenómeno similar se repetirá con la figura del francés J.Crevaux, quien fuera muerto por los tobas en 1882.

Los españoles José Yturraga y José Solanas en 1756 realizaron un viaje que no tuvo la repercusión internacional de los anteriores: el secreto era la regla general de los informes que solicitaba la corona española a sus funcionarios coloniales.

Pero fueron, sin duda los viajes de La Condamine (1743) y el de Humboldt y Bompland (1800) los que dieron a la región una difusión en Europa que nunca fue alcanzada por los ríos Bermejo y Pilcomayo.(10)

Luego se sucedieron los viajes del Coronel Hippiusley (1817) Spix y Martins (1820), el de Castelneau (1838), el de Schomburgk (1840) y el de T.Herclon (1850). Todos viajes de europeos motivados por los relatos de LaCondamine y Humboldt.(11)

-

Los viajes del capitalismo

"Nos vemos como intrusos, prestos a ser arrojados de un dominio vedado.

Lo que se abre ante nuestros ojos es el mundo anterior al hombre."
Los pasos perdidos.(Alejo Carpentier)

Durante la segunda mitad del siglo XIX los Estados nacionales en América Latina buscaron delimitar sus territorios nacionales y lograr una ocupación efectiva de ellos.

Las guerras interamericanas, los tratados limítrofes y también las expediciones al interior del territorio forman parte indisoluble de este proceso.

Viajes y expediciones originaron una extensa literatura, de distinto tenor que da cuenta mas que de los resultados finales de la incorporación de estos territorios, de las expectativas que particulares y gobierno pusieron en ellos.

El tardío y endeble vínculo de la región chaqueña y la llanura cruzada por el Orinoco en las economías nacionales es el resultado que puede verse sencillamente desde la cima del cambio de siglo, cuando el modelo agroexportador y las áreas vinculadas al mercado internacional habían quedado delimitadas: con mas claridad en nuestro país, la región pampeana y con la vulnerabilidad propia de la producción cafetalera en el desplazamiento de la zona centro-costera a la región andina en Venezuela.(12)

La literatura de viajes en cambio, destaca la mirada que viajeros nacionales y extranjeros, al servicio de intereses particulares o del Estado, pusieron en la navegación y exploración de los ríos interiores, como zonas abiertas al avance de la producción capitalista.

Esta etapa estuvo caracterizada por el aumento en la frecuencia de los viajes – especialmente en la zona del Pilcomayo y el Bermejo- y por un cambio significativo de los actores sociales preocupados por ocupar las llamadas zonas vacías o inhabitadas de los nuevos Estados nacionales.

El estado venezolano conformado tempranamente en 1830, manifestará la necesidad de relevar cartográficamente su territorio en la publicación de una *Geografía general para el uso de la juventud* y de la obra científica de Agustín Codazzi.(13)

El esfuerzo mas destacado del gobierno nacional se desarrollará bajo el gobierno de José Monagas, entre 1855 y 1859 y su abrupta conclusión se deberá al inicio de la Guerra Federal.(14)

El viaje será auspiciado por el Ministerio de Relaciones Exteriores. Los objetivos de este viaje están establecidos en los documentos oficiales que se reproducen en la publicación de relato de la expedición, publicada en 1867 en castellano por un imprenta belga y con la autorización del gobierno de Venezuela.

F.Michelena y Rojas, "viajero alrededor del mundo", miembro de la Real Sociedad Económica Matritense y de la Real Academia de Arqueología y de Geografía de la misma, obtendrá el encargo de verificar el estado en que se encuentran las misiones al oeste del Orinoco y en especial estudiar los problemas limítrofes con Brasil, debido a la "usurpación" de tierras a Colombia y Venezuela por Portugal en tiempos de la colonia. Además debería registrar las riquezas naturales, las ventajas que ofrezca el territorio y levantar una estadística de los extranjeros en la zona. A los fines del viaje se lo inviste en dos de las tres ocasiones en las que navegará el Orinoco del cargo de Gobernador civil y militar de la recientemente creada provincia de Amazonia.

Michelena y Rojas emprenderá sus viajes navegando por mar, en periplos de cabotaje que lo llevan de La Guaira a los puertos del este de Venezuela, de allí siempre a caballo cruzará los llanos en busca del gran puerto fluvial del Orinoco: Ciudad Bolívar . Su destino lo llevará en una ocasión al Amazonas y en otro bajará el río navegando por el delta rumbo al mar.

Michelena y Rojas se sabe heredero de la tradición de viajeros que "la civilización" a llevado a diversos lugares en el mundo. Ya es un viajero avezado y gusta de presentarse a sí mismo con este título y para luego agregar otros referentes a su pertenencia institucional en la ciencia oficial de la época. Si bien su origen español parece ubicarlo junto a los europeos que navegaron el Orinoco, su larga vinculación con Venezuela lo emparenta con los viajeros americanos que navegaron los ríos interiores. Mientras la mirada de los viajeros extranjeros - europeos o norteamericanos- en esta segunda mitad del siglo se focaliza en el recuento de las riquezas naturales, materias primas a extraer, la de los nacionales, sin dejar a un lado este recuento, se amplía sobre la posibilidad de generar riquezas, poblar y hasta incorporar a la población aborígen a la vida de sus países.

Los ríos son en este proyecto las grandes vías de transporte y comunicación, en un mundo aún gobernado por el vapor, cuando no por las elementales embarcaciones a remo. Michelena y Rojas soñará con la intercomunicación de los sistemas del Orinoco, el Amazonas y el Plata, construyendo un gran mercado interior para el comercio de las naciones de América del Sur. Colosal proyecto que muestra, la ambivalencia de una clase social- que admirando el progreso del mundo capitalista, enajenando las economías de sus países a la monoproducción para la exportación, vislumbra un futuro de crecimiento económico en proyectos que ignoran las relaciones internacionales y hasta el propio mercado capitalista internacional, en pos de una integración continental, a similitud de lo que creen ver en la Europa de la época.

La Guerra Federal, la consolidación del café como cultivo de exportación y la dictadura centralista de Guzmán Blanco vinculada a los intereses comerciales del mercado internacional, son factores que contribuyen a explicar el abandono de los proyectos de exploración y explotación del Orinoco.

En 1894, año del viaje de Santiago Perez Triana, el río y sus afluentes del curso superior, el Meta y el Vichada, permanecen en el estado que nos los describiera 50 años antes Michelena y Rojas. Y aún en 1901, cuando se publica por primera vez el relato, el anexo sobre la explotación del río, muestra el abandono de la región.(15)

El viaje de S. Perez Triana dista de la exploración científica. Su viaje tiene un motivo político directo: el exilio. Miembro de una familia del Partido liberal - su padre había sido presidente en la década de 1870- escapa de los controles fronterizos para realizar un viaje por "*zona jamas habitada por el hombre blanco*", luego que se comprobara su participación en el negociado de las concesiones ferroviarias en Colombia. Hasta aquí el motivo de su viaje, pero no el motivo para escribir el relato sobre el mismo. La descripción novelada de la navegación por los ríos interiores sirve de largo prólogo y de justificación al anexo final sobre un proyecto de explotación del Orinoco, verdadero objeto del libro escrito.

Existieron dos relatos escritos en inglés y en castellano, independientes uno de otro. El libro tuvo una amplia recepción en el mundo de habla inglesa. La segunda edición en castellano recopila prolijamente los artículos periodísticos que dan cuenta del éxito de la obra en Inglaterra y en varias ciudades de EE.UU. El prólogo de Cunningham Graham se debe al fuerte vínculo de esta familia con la historia de la Gran Colombia y el prólogo de Rubén Darío, nos muestra la amplia gama de relaciones que el colombiano mantenía a través de su "oficio" mas frecuente: el de diplomático. Muy al estilo de la época fue Representante de Negocios Exteriores por El Salvador y en el momento de publicarse la segunda edición en castellano, restauradas sus relaciones con el gobierno colombiano, era diplomático de Colombia en España.

En el final de su libro, y como al pasar, Perez Triana concibe un vasto plan de explotación de lo que denomina la hoya hidrográfica del Orinoco. Su interés está centrado en el curso superior del río, donde parte de los afluentes corresponden a importantes ríos colombianos. Propone la explotación de la riqueza forestal de la selva -caucho, sarrapia y chiquichique- cuya utilidad en Europa está a esta altura suficientemente probada en la industria automotriz, la farmacéutica y la

industria de la producción de sogas y cordeles. Para extraer estas riquezas será necesario volver navegable el curso superior de l río combinando la navegación a vapor, y los caminos carreteros- que algunas vez existieron- para superar la zona de los raudaes de Apures a Maipures, y más tarde construir una vía férrea. Los gobiernos deben hacerse cargo de este vasto proyecto porque si no lo harán los capitales extranjeros, de "*allende los mares*" o "*los que vengan del Norte disfrazados con piel de cordero tras la elástica y precaria doctrina Monroe*". Tras un nada casual cálculo de capitales a invertir en el proyecto, se desarrolla el mecanismo tan común a las garantías ofrecidas al capital extranjero en la América decimonónica: los gobiernos de Colombia y Venezuela controlarán las tarifas para evitar que el "*monopolio degenera en tiranía*" pero garantizarán el capital invertido durante una cantidad de años hasta que las empresas obtengan ganancias genuinas. Las circunstancias de su estadía en el extranjero han cambiado del exilio a la diplomacia y se siente con fuerzas para insistir con un poco más de la receta liberal de las concesiones ferroviarias, que originaran este relato.

Michelena y Rojas y Perez Triana, son a su forma cada uno viajeros muy concientes de su actividad. Ambos se saben herederos de una larga y profusa tradición sobre literatura de viajes que se pone de manifiesto a lo largo de sus relatos.

En *Ojos Imperiales*, la autora señala que será a mediados del siglo XVIII, el momento en que se conforme en Europa un mercado literario para los relatos de viajes. Desde entonces todo europeo que realice un viaje fuera de su continente escribirá sobre el mismo y los editores, concientes hacedores de la demanda, explicitaran las normativas y apoyaran con escritores profesionales el producto final a publicarse.

A los viajes de La Condamine y de Humbolt, se sumarán los viajes de los discípulos y colaboradores de Linneo en su esfuerzo taxonómico por clasificar la naturaleza del orbe. El siglo XVIII será la bisagra en la "*concepción planetaria*" que pasará de los viajes de circunnavegación alrededor de la tierra a la búsqueda del conocimiento interior. La visión racionalista y sistematizada de la naturaleza aparecerá entonces como una visión unificadora, burguesa, urbana y europea del mundo" para un público europeo, urbanizado y aburguesado, que pueden verse a si mismos, construyendo la concepción del papel de la "civilización" en el mundo. Complementariamente a esta visión científicista del mundo se construye una literatura de viajes sentimental, que centra el relato en la experiencia personal, asignándole valor a los acontecimientos a partir de las emociones del sujeto protagonista.

Existe aquí la construcción del concepto de "anticonquista", los sujetos no se presentan como intrusos y las relaciones con los nativos están planteadas en términos de reciprocidad.

Hacia la década de 1820, tras las guerras de la independencia, comienza una nueva etapa para los viajes a América. A diferencia de sus predecesores, los viajeros del siglo XIX fueron concientes del papel que jugaban como avanzada del capitalismo y lo pontificaron en sus obras. El discurso neocolonial era economicista, América era retratada ya no como naturaleza salvaje sino que su naturaleza era cuantificada en términos de utilidad económica para el mundo capitalista.(16)

Sistematización racionalista de la naturaleza, literatura romántica y codicia capitalista son una parte de este bagaje cultural. Complementariamente, los viajeros del siglo XIX por hispanoamérica son también los herederos de todos los viajeros españoles y americanos – que M.L.Pratt, deja de lado, tal vez por que España no protagonizó la segunda expansión europea, la que se presenta netamente capitalista- que a lo largo de tres siglos y medio recorrieron e informaron sobre el continente.(17) Si estos relatos e informes no tuvieron una difusión en su tiempo, ya eran ampliamente conocidas por los hispanoparlantes en el siglo XIX y también por los extranjeros que deseaban emular y superar los resultados obtenidos luego de siglos de viajes en condiciones que se presentaban, en algunos casos sólo en apariencia, como realizados en inferioridad de medios técnicos.

Nuestros nevegantes del Orinoco no son encasillables en ningun rango de esta tipología. Son, el resultado de la mixtura, entre el estudioso de la "exhuberante naturaleza", el explorador aventurero de la literatura romántica y el contador capitalista que realiza el inventario de las riquezas potenciales que la zona ofrece.

Michelena y Rojas, destaca su experiencia en el oficio de "mirar personalmente", usando como primer título el de "viajero del mundo" que denota un valor emocional antes que institucional. Se jacta de no llevar personal científico a bordo, él es el explorador y el científico a un mismo tiempo. No existen las ciencias abstractas y su preocupación son las riquezas potenciales que la naturaleza ofrece.

Más allá de su misión oficial, claramente señalada en los documentos emitidos y publicados del Ministerio de Relaciones Exteriores de Venezuela, él posee sus propios objetivos: competir con sus predecesores en la navegación del río. Para esto, consigue el consentimiento del gobierno venezolano y publica diez años mas tarde, a través de una imprenta belga, el relato de sus viajes.

Dos formas, aparentemente contrapuestas, tomará esta competencia, en parte, ignorando a sus predecesores pues no escribirá una memoria *"repitendo lo mismo que los otros, como si estuviesen estereotipados, las mismas exageraciones, copiando las mismas fábulas, citando sin criterio a los mismos misioneros o a los indios que los conducen"*, no relatará las experiencias de otros viajeros, contando sobre *"sitios que ya no existen"* y en parte, polemizando, para denostarlos, con aquellos a los que no puede ignorar, como el caso de Humbolt y Codazzi. Así, hará notar las deficiencias de éste como cartógrafo, que han perjudicado al trazar mal el curso del río, a Venezuela en los problemas de límites con Brasil, basándose en la navegación de Humbolt a quien critica por la breve estadía en el Orinoco (menos de 80 días), como forma de desautorizarlo en la descripción del río y muy especialmente del delta: que es un lugar firme por el mangle y no de tierras movedizas, en donde los nativos, lejos de vivir en los árboles, construyen rancheríos, llevando una vida nómade como la de los indios pampas. Fiel a su espíritu burgués propone sedentarizarlos otorgándoles la propiedad privada de la tierra que ya habitan desde hace siglos.

Michelena posee además un proyecto colosal y propio, vincular los grandes sistemas fluviales de América del Sur y crear el mercado interior del subcontinente, nada más desatinado para quienes, dueños de la riqueza productiva de nuestros países buscaban afanosamente vincularse al mercado exterior e instalar el transporte ferroviario que permitiera la vinculación interior- puerto ultramarino. Sin duda, los proyectos de los viajeros y exploradores, parecen chocar con el curso conocido de la historia. Este carácter los constituye en una fuente principal para analizar esta segunda mitad del siglo XIX, que permite matizar una historia, siempre vista unilinealmente hacia un triunfo seguro de las economías monoproductoras y exportadoras, olvidando los conflictos latentes entre proyectos económicos alternativos a los mismos sectores dominantes.

S.Perez Triana es un destacado miembro de la burguesía colombiana. Su relato combina habilmente todos los tópicos sobre literatura de viajes vigentes desde el siglo XVIII. Pasados y enfriados los motivos de su azaroso viaje por la selva y los llanos a través del cauce de los ríos de Colombia y Venezuela, el autor decide aprovechar su experiencia en un relato que combina la aventura por tierras desconocidas, el peligro permanente -que ya no sobresalta en vista del conocido final feliz- y la actitud del hombre que se retrotrae a su condición edénica pues ya *"no comprendía aquella ansiedad en que arden los hombres civilizados por saber lo que en todas partes se está haciendo, decidiendo o pensando"* a la vez que cuestiona el juicio negativo que existe sobre los indígenas, que son incapaces de esclavizarse por un vulgar objeto recibido en trueque de sus servicios. Las confusiones sobre la dicotomía civilización -barbarie vuelven rapidamente a su lugar, pues en el centro del libro se encuentran las narraciones de las veladas nocturnas, donde Perez Triana y sus circunstanciales acompañantes "civilizados" relatan sus aventuras en las principales capitales del Viejo Continente.

Pero además, Perez Triana, ha escrito con todo propósito dos relatos de la misma experiencia, en inglés y en castellano, que llevan distinto título. Esto le permite mostrarse ante los europeos como un acabado políglota pero también deja entrever que al resistirse a una traducción, el autor tenía muy en claro para qué público y con qué objetivos escribía en cada caso.

El Orinoco es, así en estos relatos decimonónicos un *Dorado* de la era capitalista donde se entremezclan los metales preciosos y las materias primas. El curso del río lleva de la selva a los llanos; del caucho, y la sarrapia para la industria, al ganado y el café en los llanos para recoger luego de Ciudad Bolívar la riqueza minera en oro de la nueva zona en explotación en los límites con la Guyana.(18)

Varios factores pesaron para que las expediciones- con un signo capitalista- al Bermejo y al Pilcomayo comenzaran mas tardiamente en Argentina. La organización del Estado nacional que demorara hasta la segunda mitad del siglo XIX, la imposibilidad de ocupar el territorio frente a la hostilidad de tobas, chiriguano y maticos a lo largo de los siglos y la Guerra contra el Paraguay fueron todos elementos que hicieron demorar hasta la década del '80 las exploraciones de conquista a estos ríos.

La nueva etapa se caracterizará por nuevos actores, el creciente proceso de centralización política y económica desplazará los intentos regionales, para dejar el protagonismo al gobierno nacional y a los particulares, cuya sede es la ciudad de Buenos Aires.

En 1872, tras dos años de constituida la "Sociedad de Navegación del Bermejo" y concluida la Guerra contra el Paraguay, partirá, río arriba, la primera expedición, que la Sociedad le encargara a Natalio Roldán y a Tomás J. Page y que cuenta con un detallado y especializado relato a cargo de Emilio Castro Boedo.(19)

Los motivos de este viaje prefiguran los objetivos de todos los viajes posteriores: navegar sus ríos, delimitar territorios, poblarlos, realizar el recuento de sus riquezas y desarrollar actividades económicas. En este como en todos los viajes los objetivos nos muestran el doble papel de estos exploradores nacionales: al servicio del gobierno nacional, que busca la ocupación efectiva de territorios y de particulares que buscan un nuevo campo de inversión en la vertiginosa economía rioplatense de las últimas décadas del siglo XIX.

La "Sociedad" intentará a lo largo de dos décadas demostrar la navegación del río y obtener la explotación de la navegación a vapor, cuya impletementación en todas los ríos navegables del mundo ya había demostrado las pingües ganancias que se podían obtener. Pero, en tanto representante del Estado - la exploración cuenta con el apoyo económico del Congreso nacional y del poder Ejecutivo- su objetivo es poblar con inmigrantes, y crear cinco provincias, que incluyen parte del territorio que luego del arbitraje quedará para Paraguay. Los límites son aún difusos y la cartografía comparada permite observar el grado de desconocimiento que aún se tenía sobre el Gran Chaco Gualamba (que todavía conservaba en la literatura su nombre indígena).

El texto de E. Castro Boedo es un relato árido, que intenta seguir las pautas de la ciencia positiva. Una detallada descripción del río, con medición en coordenadas geográficas y en días de navegación, no vuelve accesible el relato a una publicación novelada. La enumeración de los viajeros que lo precedieron es impersonal y descriptiva, no abre juicios de valor ni para condenar las traiciones que se produjeran en algunos de estos viajes, ni para lamentarse por las muertes de los viajeros. El relato se aleja de los personalismos que introduce, por ejemplo Michelana y Rojas, al hablar de sí mismo y de la navegación por el Orinoco. Los veintidos días, azarosos, que transcurre detenido por el arreglo de la hélice de su barco a vapor, empatillada con madera de palo santo haciendo uso de una fragua construída de la nada en mitad del monte por los mecánicos de la expedición, ocupa una mención breve y carente de mayores adjetivaciones que las relativas al

retraso de los tiempos previstos para completar el periplo. El relato de E.Castro Boedo queda emparentado con la literatura geográfico-militar de la conquista del "desierto".

En 1899, río abajo, A.Dobson partirá de Las Peñas, en la confluencia de los ríos San Francisco y Bermejo, al servicio de Leach, el rico propietario de plantaciones de caña de azúcar y café en Jujuy. Leach retoma la vieja idea de los comerciantes salteños, utilizar el río como sistema de transporte de sus materias primas.(20)

Treinta años mas tarde, la navegación del Bermejo sigue siendo una utopía. Sin embargo la transculturación se ha acelerado tras la expedición militar de 1884, cuyos efectos son equiparables a la conquista del sur en 1879.

El relato de Dobson se inicia con una apología de los viajeros ingleses en todo el mundo, que se hace extensivo a su persona, a lo largo de la historia. Lejos del austero relato de Castro Boedo, Dobson nos enumera una lista dellada de los viajeros al Bermejo, pero curiosamente también y aún en mayor número la de los que desde tiempos coloniales incursionaron por el Pilcomayo. La lista es una larga enumeración de intentos fracasados y de vidas truncadas por las duras condiciones en esos parajes: los indios y en menor medida el paludismo son los principales factores.

Dobson llegará a desembocar en el río Paraguay y Leach obtendrá por probar la navegación del Bermejo un pago del gobierno argentino, a través de la Cámara de Diputados. Sabiendo que esta no fue finalmente la ruta de comunicación con el litoral, cabe preguntarse si Leach pensó, en realidad, abrir un paso fluvial o si a fin del siglo XIX, el negocio eran los subsidios del estado a las expediciones al interior. O porque no una confluencia de ambas. En 1892, Olaf Storm, ingeniero hidrógrafo miembro de la Sociedad de Geografía de París, publica - con reserva de derechos de autor- su viaje por el Pilcomayo en 1890. Había implementado la estrategia que más tarde repitiera Dobson, la larga lista de viajes que le precedieron sin final feliz y el relato de sus éxitos como explorador; en la nota final se traduce su amargura porque a pesar de los pedidos de altos jefes militares argentinos - Cordero y Levalle- el gobierno nacional no le otorgó reconocimiento económico.(21)

Los viajes al Pilcomayo se multiplican a partir de la década del'80, tras la muerte de J.Creveaux y de la expedición militar al Chaco. En 1882 parte la expedición de Luis J. Fontana, en 1883 la de Amadeo Baldrich, la de Daniel Campos por el gobierno boliviano y la de Arturo Thouar por el gobierno francés , todas en busca de los restos de Crevaux; la de Valentín Feilberg en el contexto de la campaña militar de 1884; en 1890 la de T .Page, ahora al servicio de la marina argentina, quien muere, tal vez de paludismo, y en ese mismo año la de O.Storm; por último y a principios del siglo XX la de Otto Asp.(22)

Justo en 1880, Juan Solá le dedica a J.A.Roca su *Breve estudio sobre el Chaco y el Bermejo*.(23) Este heredero de los comerciantes salteños, que hubieran impulsado la vinculación fluvial de la región oriental de su provincia con el puerto de Buenos Aires, concibe sus ideas sobre la región chaqueña en 1859. Su escrito es así una bisagra que une dos formas de "concebir el viaje", el de los primeros descubridores y el de los viajeros capitalistas. Por un lado se habla de los indígenas, antropófagos, de gran talla, "con pies de avestruz"; de la cordillera de los chiriguano: tierra de oro y de plata conocida desde los tiempos incaicos, por el otro el relato extremadamente racista culmina en un plan, la creación de la Comandancia del Chaco, con su sistema judicial, el hospital y los centros de producción necesarios: carpintería, herrería, etc. La situación fronteriza es muy difícil, el gobierno de Bolivia ha ofrecido tierras a los que navegen por el Pilcomayo.

En una actitud, sólo aparentemente contradictoria, un discurso racista que alienta y justifica la conquista va acompañado de proyectos de integración del indígena. Solá habla de dos sistemas de colonización: el de *explotación*, como en las Indias inglesas y holandesas - que llevarían según él a

la integración; y el de *reoblación*, como en EE.UU. y Canadá, que implica el exterminio aborígen y la reocupación de la tierra. Solá aboga por el primero y el 1880 se lo recomienda a J.A. Roca, lo que resulta hasta algún punto inexplicable.

En el final tenemos a J. Crevaux, el viajero que con dispar suerte viaja por Venezuela y Argentina, por el Orinoco y por el Pilcomayo. Su violenta muerte a manos de los indios tobas, a poco de comenzar la exploración del Pilcomayo, lo rodeó de un aura de magnificencia, solo explicable por el lugar que se le asignaba a los viajeros y exploradores europeos, en la hispanoamérica decimonónica. Jules Crevaux, fue un médico y marino francés, participó de las disputas científicas de la época y antes que todo fue un agente del gobierno de su país en el mundo: Senegal, las Antillas, Colombia, Venezuela, y Argentina. Sus viajes gozaban de una cierta fama en Europa siendo publicados en *Tour le Monde*. Su muerte originará una edición de homenaje del gobierno francés a cargo de E. Le Janne, su compañero de viajes, quien por la malaria volviera de Venezuela a Francia mientras Crevaux venía a nuestro país.(24)

J Crevaux, tenía asignada sus objetivos por el gobierno francés lo que no le impedía buscar *El Dorado* por los grandes sistemas fluviales de América del Sur. Su proyecto era llegar al Amazonas, pero no puede ingresar al Brasil y organiza entonces la incursión al río Pilcomayo. Su muerte movilizó a los gobiernos argentino y boliviano y originó una serie de expediciones punitivas a los indígenas. El testimonio de los viajeros de las dos últimas décadas no deja lugar a dudas, el Pilcomayo es más difícil de navegar desde que los blancos entraron en contacto asiduo y violento con los indígenas. Las "pacificaciones" encontraron una respuesta belicosa que complicó aún más a los viajeros, cuyos escritos reflejan las negociaciones continuas con las distintas tribus para poder avanzar. La situación era compleja pues en la medida que la actitud de los caciques difería en la relación con la civilización blanca, la transculturación se aceleraba, y la presión demográfica aumentaba por los desplazamientos de población, tal el caso de los chiriguano expulsados por el ejército de Bolivia hacia el sur del Pilcomayo; los conflictos intertribales se superponían al enfrentamiento con los blancos.

El relato de Crevaux sobre el Orinoco fue un inventario de las riquezas de la región, descendiendo el río desde San Fernando de Atabapo, la villa donde estuviera Humbolt, enumera los productos, las rutas comerciales y el estado de la producción primaria. No es un simple recuento de riquezas, cada dato es valorado: la comercialización del caucho en la zona del Río Negro encuentra una salida natural por Manaos en el Amazonas pero los nativos prefieren comerciar en Ciudad Bolívar, más lejos pero donde reciben la moneda venezolana; la agricultura está poco desarrollada: mandioca y plátano; la ciencia y la gastronomía tienen mucho que aprender en el Orinoco, el curaré es un antitético y los huevos de tortuga (explotados por su aceite) y en menor medida los de iguana son un plato delicioso.

Por los relatos del guía sobreviviente de la expedición encabezada por J. Crevaux pensó que los aborígenes del Pilcomayo se mostrarían tan afables como los del Orinoco, a quienes llegó a retratar a cambio de collares rojos y rum. Pero el Bermejo y el Pilcomayo en especial no estaban habitados por tribus "retratables". Aún transculturados, los indios tobas, chiriguano, vichis y wichis no están dispuestos a mantener relaciones comerciales y amistosas con la civilización blanca tal como lo hicieron los caribes en el Orinoco.

Si J. Crevaux hubiera vivido tal vez hubiese realizado el inventario que A. Baldrich realizara veinte años más tarde completando las detalladas descripciones que E. Castro Boedo dejara en la década del '70. El Chaco era como el Orinoco un *Dorado* de la era capitalista, petróleo en Tartagal, maderas para usos industriales: el quebracho y el sebil para el tanino de las curtiembres, el algarrobo rojo para bebidas diuréticas, el molle para saponaria que permite limpiar las telas de algodón, y también las maderas preciosas: el jacarandá para ebanistería y especialmente el palo santo para torrear, el añil para las tinturas; el chagüar para las fibras de las yicas o bolsas portátiles, y las plantas que crecen salvajes pero cultivables: el tabaco y el algodón; las

maravillosas cosechas de poroto rojizos, de zapallos, las dobles cosechas de la vid y la belleza de la orquídeas como las que describiera Humboldt y Bompland en el Orinoco. Y todo podía ser explotado con la incorporación de los indígenas a través de "*humanizar nuestros medios de civilizarlos.*" (25)

A modo de conclusión

"Dime agüita de ande vienes, que pareces tan cansada..."
Del Misqui Mayo. Hnos Ábalos

El Orinoco y sus afluentes, el Pilcomayo y el Bermejo con sus cauces desbordados y cambiantes, generaron en los viajeros y exploradores de fines del siglo XIX, una visión de grandeza que contrasta con la pobreza del desarrollo económico regional y la integración en las economías nacionales del siglo XX. Proceso éste, sólo explicable en términos del triunfo de las economías primarias monoproductoras para la exportación.

Orinoco, Bermejo y Pilcomayo, dos historias distintas y parecidas al mismo tiempo. El Orinoco, navegado de continuo a lo largo de los siglos; el Bermejo y el Pilcomayo "visitados" en singulares navegaciones y exploraciones terrestres. Una pista sutil en la gastronomía: los navegantes decimonónicos del Orinoco no sufrían el hambre, el tránsito permanente a lo largo del río había generado una dieta propia: plátanos verdes al rescoldo, carne vacuna al asador, café a la llanera preparado con granos tostados y papelón (agua con azúcar) y el manjar de los huevos y la carne de tortuga. Todo complementado con la pesca y la cacería de marranos salvajes. El Bermejo y el Pilcomayo no ofrecían comida mestiza propia, quienes los navegaban debían llevar su propio alimento que mantenía las jerarquías sociales del siglo XIX: mate, galletas y pororó para la peonada y café, galletas, pan fresco y tortas para la oficialidad. El charque, los porotos y el extracto de carne son usados por ambos pero preparados en ollas separadas. La caza es difícil y peligrosa, la pesca indeseable, especialmente en las oscuras aguas del Pilcomayo. Los viajes no se debían demorar o el retorno por la búsqueda de víveres se imponía.

Continuidad y ruptura en los viajes por los grandes ríos interiores de América del Sur: la búsqueda de El Dorado, que se metamorfosea en el tiempo, del país del oro y la plata a las regiones de las materias primas para la industria capitalista. Hombres precapitalistas, supersticiosos y aún temerosos de Dios y hombres del capitalismo, racionalistas y seguidores de la ciencia positiva, todos unidos a lo largo del tiempo en la ilusión de la conquista de una tierra, donde la riqueza estuviera ya dada.(26)

Notas

1. El presente trabajo es una versión preliminar, debido en parte a la abrumadora existencia de viajeros y de relatos – algunos de dificultosa consulta. Sin embargo la gran cantidad de material aquí consultado ha permitido realizar una primera aproximación a este tema, cuyas conclusiones se consideran valederas.

2. SANSONI, I.M. *Encuentro en Venezuela..O casi*. VII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Neuquén, 22,23,24 de septiembre de 1999. En ese trabajo se decía que los estudios sobre literatura de viajes a hispanoamérica se había ocupado , preferentemente, de los viajeros europeos y norteamericanos. Entre la bibliografía se citaban los estudios pioneros , tales como el de CORDERO, Carlos J. (comp) Los relatos de viajeros extranjeros posteriores a la Revolución de Mayo como fuente de historia argentina. Buenos Aires, Instituto Mitre , 1936 .JITRIK, Noé. Los viajeros. Buenos Aires, Ediciones, Jorge Alvarez, 1967. PRIETO, Adolfo. Los viajeros ingleses en el Río de la Plata y el surgimiento de la literatura argentina. Buenos Aires, Sudamericana, 1996

3. Se pueden citar MORENO, Francisco P. Viaje a la Patagonia austral y Apuntes preliminares sobre una excursión al neuquén, Río Negro, Chubut y Santa Cruz. Buenos aires, El elefante blanco, 1999. LISTA, Ramón. Obras Completas. Buenos Aires, Ed. Confluencia,1996.MUSTERS, George Ch. Vida entre los Patagones. Buenos Aires, El elefante

blanco, 1998. SARMIENTO, Domingo Faustino. Viajes por Europa, Africa i América. España, F.C.E., 1993. (edición crítica a cargo de Javier Fernández). Para Venezuela a la obra clásica de VENEGAS FILARDO, Pascual. Viajeros a Venezuela en los siglos XIX y XX. Caracas, Monte Avila Ediciones, 1973. Deben sumarse , los estudios y las reediciones tales como SARACINI, Gina Alessandra. La llegada inconclusa: tránsito y llegada de tres viajeros británicos en Caracas y La Guaira 1830-1870. Caracas, CERLAG, 1997, PINOS ITURRIETA, Elías. La mirada del otro: viajeros extranjeros en la Venezuela del siglo XIX. Caracas, 1992; en el sentido de los estudios sobre viajeros europeos a América. Y también SUBERO, Efraín. Misiones, viajeros y exploradores. Caracas, Corposen, 1986; BECCO, Horacio Jorge. (comp). Venezuela: Imágenes de cuatro siglos: testimonios de viajeros. Caracas, Fundación de Promoción Cultural de Venezuela, 1983. ROUCHE LASRY, Elie-Paul. La selva en los relatos de cronistas y viajeros en Venezuela y en las novelas venezolanas. 1987 (Tesis). Para otros países de América, se ha podido constatar este interés, por ejemplo las recientes reediciones de la Secretaría de Cultura de la Nación y el Instituto de Coclura de Colombia, con motivo del V Centenario de la Conquista de América , de los viajeros extranjeros -americanos o no- a su país desde la colonia hasta el siglo XIX.

4. PRATT. Mary Louise. Ojos Imperiales. Literatura de viajes y transculturación. Universidad Nacional de Quilmes, 1997 (Routledge, 1992) Tal como ya se destacara en *Encuentro...* esta obra de Pratt, hasta donde se ha podido comprobar, es el primer esfuerzo analítico global por estructurar una clasificación del tipo de viajeros y por periodizar las formas de concebir "el viaje", entre 1750 y 1980. El texto está centrado en el euroimperialismo y en la segunda expansión europea del siglo XVIII e ignora, como objeto de estudio los viajes en nuestro continente resultado de las decisiones de la corona española y de los poderes locales durante los siglos XVI, XVII y buena parte del XVIII y por este mismo motivo los viajes nacionales del siglo XIX y XX.

5. Para ver el valor de los viajes de hispanoamericanos al continente , desde la época colonial al siglo XIX se encuentra la compilación de ESTUARDO NUÑEZ. Viajeros hispanoamericanos. Introducción. Caracas, Editorial Ayacucho, 1989.

6. Sin pecar de ingenuidad, ni caer en el otro extremo, el del etnocentrismo, no debe olvidarse que los primeros navegantes fueron los aborígenes. Pero hasta donde es dable comprobar, en culturas ágrafas, el uso que hicieron del río no fue el de la sociedad occidental: más preocupada en la extensión y comunicación y en las riquezas usadas o a veces sin explotar, que en una navegación circunstancial y fuente de alimentos sobre la zona o región donde se extiende la tribu.

7. FERNANDEZ CORNEJO, Adrián. Expedición al Chaco por el río Bermejo. Buenos Aires, 1836.

8. FEDERMANN, N. Narración del primer viaje de Federmann a Venezuela. Traducida y anotada por el Dr. Pedro Manuel Arcaya. Caracas, Lit. y Tip. De Comercio, 1916

9. RALEIGH, Walter. El descubrimiento del grande , rico y bello imperio de Guayana. 1596

10. LA CONDAMINE, Charles marie de. Viajes al interior de la America meridional., 1745. HUMBOLDT, Alexander von. Viaje a las regiones equinociales del Nuevo Continente, 1814

11. Existe versión escrita del viaje de HIPPISEY. (Coronel) Histoire de léxpedition aux rivières d'Oirnoc et d'Apure dans l'Amérique meridionale. Paris, Chez GCHubert Libraire, 1819. (Traducción del original en inglés) El autor del viaje organizó el primer Regimiento de Húsares venezolanos al servicio de la República con motivo del reclutamiento de fuerzas que estaba realizando en ese entonces el delegado de Simón Bolívar, Luis López mendez en Gran Bretaña .

12. Los ciclos de la economía del Chaco: el obraje, el azúcar y el algodón tendrán viculación con la zona centro-sur y el campo del cielo (región occidental) que con el complejo de los ríos Bemejo y Pilcomayo en el norte. La línea ferrea que cruza la provincia de Formosa es de tendido tardío. Entre otros trabajo se puede consultar sobre la ocupación del Chaco: SCHALLER, Enrique C. La colonización en el territorio nacional del Chaco 1869-1921. Cuadernos de Geohistoria Regional nro.12, Instituto de Investigaciones Geohistóricas, Resistencia, 1986.

13. Geografía general para el uso de la juventud. 1833/1837 y la obra de CODAZZI, Agustín. Atlas científico, c.1841.

14. MICHELENA Y ROJAS, F. Exploración oficial por la primera vez desde el norte de la América del Sur por los ríos Orinoco, Meta, Casiquiare, Río Negro y Amazonas. Bruselas, A.Lacroux Verboeckhosen y Ca, Editores e Impresores, La misma casa en Paris, 1867. Entre 1822 y 1842 Michelena y Rojas publicó sus Viajes científicos en todo el mundo dedicados a la nación venezolana.

15. PEREZ TRIANA, Santiago. De Bogotá al Atlántico por los ríos Meta, Vichada y Orinoco. 2da. edición. Madrid, Est. Tip. de la "Revista de Archivos, bibliotecas y museos", 1905 Prologado por Rubén Darío, con la reproducción del prólogo a de la versión escrita original en inglés, titulada Down de Orinoco, por de R.B. Cunninghame Graham. Aquí se ha utilizado la versión cita en castellano y la reedición de la Secretaría de la Nación e Instituto de Cultura de Colombia en 1992.

16. Este tema de los viajeros está bien tratado en Ojos Imperiales, op.cit en JITRIK, Noé. Los viajeros. Buenos Aires, Jorge Alvarez, 1967 CORDERO, C. op.cit; PRIETO, A. op.cit. y IZARD. M. Los viajeros del café. Caracas, 1979.

17. Ya en *Encuentro...* señalabamos el carácter reservado que tuvieron estos relatos de viajes durante la coloni, y por lo tanto lo irrelevante que se volvieron para un análisis de la ideología de la expansión europea bajo el capitalismo industrial en gestación.

18. Otro viajero que aquí no se detalla es WILLIAMS BARRY, C.E. Venezuela: a visit to the gold mines of Guyana, and voyage up the river Orinoco during 1886, with the brief sketch of the mineral wealth and resources of Venezuela and its history to the present. London, Marshall Bros., Amen Corner, 1886.

19. CASTRO BOEDO, Emilio. Estudios sobre la navegación del río Bermejo y colonización del Chaco (1872). Buenos Aires, Imprenta, litografía y Fundición de tipos de la Sociedad Anónima, 1873.
20. DOBSON, A.A.G. Down the Bermejo. A short account of the leach of Bermejo expedition of 1899 with some reference to the flora and fauna and indian of the clan. Buenos Aires, J. Smart Printer and Bookbinder, 1900.
21. STORM, Olaf. El río Pilcomayo y el Chaco Boreal. Buenos Aires, Sudamericana de Billetes de Banco, 1892.
22. De estos viajes se ha localizado los siguientes relatos. FONTANA, Luis Jorge. El Gran Chaco. 1881; BALDRICH, Amadeo. Las comarcas vírgenes. El Chaco Central Norte. Buenos Aires, Instituto Geográfico Argentino, 1889; STORM, O. Op.cit. y ASP, Otto. Expedición al Pilcomayo 27 de marzo-6 de octubre de 1903. Buenos Aires, Talleres Publicaciones de la Oficina meteorológica Argentina, octubre de 1905.
23. SOLA, Juan y Manuel. Breve estudio sobre el Chaco y el Bermejo. Buenos Aires, Imprenta de Pablo E. Coni, Especial p/obras, 1880.
24. CREVAUX, Jules. Dr. Voayages dans l'Amérique du Sud. Paris, Libraire Hachette et.cie, 1883.
25. BALDRICH, A. Op.cit.
26. Tal vez en donde mejor se expresa esta búsqueda de una tierra *siempre* paradisíaca, pero de cambiante aspecto, sea la novela *Los pasos perdidos* de ALEJO CARPENTIER (1949), cuyo protagonista un hombre de mediados del siglo XX navega por un río imaginario de América del Sur (la descripción aclara el autor es la del Orinoco). A medida que el protagonista- viajero se adentra en la región, el tiempo desaparece permitiendo la coexistencia de los viajeros capitalistas, el minero griego y el propio protagonista, que es la conciencia del conocimiento occidental y el deseo eterno del retorno a la vida salvaje, con el Adelantado que funda ciudades, como si se tratara de los tiempos coloniales. Un viaje por un lugar en donde la amante del personaje principal, una mujer indígena, posee una cultura que es la de una mestiza del siglo XX, y se yuxtapone a la de los aborígenes, que viviendo en la espesura de la selva, se matienen en tiempos tan pretéritos como los del paleolítico.

[Portada/Cover](#)
 [Editorial](#)
 [Contenido/Contents](#)
[Instrucciones para los autores/Instructions for Authors](#)
[Consejo Editorial/Editorial Board](#)

Theomai: palabra de origen griego que significa ver, mirar, contemplar, observar, pasar revista, comprender, conocer

Theomai is a word of greek origin wich means: to see, to contemplate, to observe, to understand, to know

theomai@unq.edu.ar

Revista Theomai es una publicación de la [Red de Estudios sobre Sociedad, Naturaleza y Desarrollo](#)

Theomai Journal is published by [Society, Nature and Development Studies Network](#)
 Coordinadores/Coordinators: Guido P. Galafassi, Adrián G. Zarrilli

[Universidad Nacional de Quilmes](#)