

Dr. Dr. José Manuel de la Peza.

SA 6065.01

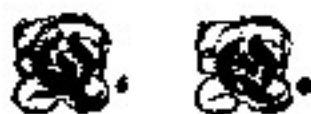
EL MADERA

Y SUS

CABECERAS.



BELEN DEL PARÁ, 25 DE ABRIL DE 1861.



REIMPRESO EN COCHABAMBA EN 31 DE DICIEMBRE DE 1861.

Tipografia de Quevedo.

Al Gobierno Nacional.

Apreeiadores de todo lo que sea grande i trascendental para el porvenir de BOLIVIA, hemos leído con mucha satisfaccion el «Opúsculo» que el SR. QUINTIN QUEVEDO ha dado a luz en el BRASIL, sobre la *Navegacion del «MADERA»*, i que lo reproducimos como un asunto de interes nacional.

Este precioso trabajo, fruto tan solo de un amor ardiente a la Patria, prepara la realizacion de uno de los pensamientos mas importantes que han concebido nuestros hombres de Estado.

Diferentes Congresos lo han acogido como el medio mas eficaz de encaminar a Bolivia hácia sus futuros i prósperos destinos.

Gobiernos ilustrados i progresistas le han consagrado algunas medidas.

El Ministerio «MENDEZ» (Manuel de la Cruz) tomó la iniciativa en 1842, i a él se debe el mejoramiento administrativo i social del Beni, como el precedente mas seguro a los pasos ulteriores sobre la navegacion de sus rios.

El Ministerio «URQUIB» (Melchor) en 1854, dió a las empresas fluviales, el impulso que las circunstancias políticas i financieras permitian por entónces, con esa actividad i empeño decididos que le caracterizan en el servicio público i a favor de las buenas ideas.

El Ministerio «BUSTILLO» (Rafael) en 1853, entusiasta por realizar tan patriótico pensamiento, aplicó a la navegacion de nuestros rios, el *secundo principio de la libertad, tan útil a los intereses de la República, como a los de la humanidad entera, declarando, en consecuencia, libres para el comercio de todas las naciones del globo, los afluentes del AMAZONAS i del PARAGUAY.*

Hoy que la República goza de paz, bajo los auspicios de un Gobierno legal; hoy que la conciencia nacional sobre los verdaderos intereses de la Patria, está formulada ya; hoy que, para honra de Bolivia, las revoluciones se miran como una grande calamidad, i el buen sentido de los Bolivianos reclama solo trabajo e industria; hoy que el vapor i la electricidad se han puesto al servicio del hombre, permitiéndole enjugar el sudor de su rostro, porque le ahorran brazos i capitales; hoy que han desaparecido las resistencias que oponia el Brasil, i se manifiesta dispuesto a entrar con Bolivia en relaciones de recíproco interes;—hoy, decimos, toca al magnánimo Presidente ACHÁ i a su ilustrado GABINETE, dar cima a tan sublime pensamiento *de la Navegacion de nuestros rios.*

A vos, pues, JENERAL ACHÁ, i a vuestro digno Ministro SALINAS (*), nos dirigimos con el derecho de patriotas, i os pedimos—proteccion para tan grande Empresa, proteccion para los ciudadanos que la acometan, i proteccion, en fin, para el boliviano que ha sabido utilizar su ostracismo en obsequio de la Patria, a quien ofrece los esfuerzos del hombre i los sacrificios del patriota, desde agenas i remotas playas a donde le condujo el infortunio político.....!!

Llenaos de gloria abriendo el porvenir de Bolivia e inmortalizad vuestro nombre afianzando la prosperidad nacional.

Cochabamba, Diciembre 28 de 1864.

UNOS BOLIVIANOS.

(*) Al Sr. Dr. Manuel Macedonio Salinas está confiado el despacho de las Relaciones Extranjeras, que tiene conecion con el asunto que nos ocupa.

**Al Exmo. Sr. Angelo Thomas do Amaral,
Presidente de la Provincia del Pará.**

Exmo. SEÑOR.

A vuestro patrocinio debo la publicacion de este Opúsculo i es justo os dedique la obra de vuestra proteccion.

Penetrado de las elevadas ideas de progreso que cultivais, os deseo todas las circunstancias conducentes a su logro, para que despues de sus hermosos frutos, recojais el digno galardón.

Ahora, mas que nunca, estais en aptitud de consagraros a vuestros afanes de *Prosperidad Americana*, como Diputado Jeneral del Imperio. No necesito recomendaros vuestro esfuerzo en favor de la *Navegacion del Madera*, ni de haceros presente cuanto importa una inteligencia reciprocamente ventajosa de vuestra Patria con la mia. Sabeis que siendo dos paises ligados por intereses de Comercio, de Vecindad i de Simpatia; casi no se conocen i dejan estorilizarse sus ventajosos elementos, en la nulidad de su reciproca indiferencia.

El jermen vivificador del mundo, EL VAPOR, ya corre fecundante por los anchos raudales del Amazonas; i al atravesar el punto en donde el Madera se le une, este último protesta del abandono a que lo tienen condenado, siendo como es, el caudal mas lujoso del *Rey de las Aguas*.

Yo estimo tanto mas vuestra favorable posicion a este respecto, cuanto que veo la nulidad de la mia, encerrada en los tristes límites del *Ostracismo*. Desarrollad, pues, Sr., vuestros recursos sobre tan importante obra i dadle, en la Tribuna, la consagracion que se merece. Entónces, cuando se vean coronados mis votos, tendreis la estimacion de dos Naciones i la eterna gratitud que os consagra—

Vuestro atento i S. S.

Exmo. Señor.

Quintín Quevedo.

Belén, Abril 25 de 1861.

EL MADERA Y SUS CABECERAS.

Corta relacion de este Rio, de sus Afluentes i de su desagüe.

Del Pueblo de San Joaquin, casi fronterizo a la *Fortaleza del Principe de Beira*, diji a la Prensa de mi Patria, *Bolivia*, un pequeño bosquejo del Departamento del *Beni*, antigua Provincia de Mojos, poco conocida en la República i digna por sus elementos, sus producciones i su posicion fluvial, de la más seria consideracion. Entónces tambien ofrecí dar a la luz pública, el resultado de mi viaje o destierro, convertido en exploracion. ¡Cuánta satisfaccion me acompaña, de un lado, al cumplir ese compromiso i cuanta pesadumbre, de otro, por mi limitacion para llenarlo como quisiera!!

Creo un fantástico sueño todo lo que he visto i pasado. Eiertamente, cruzar con los sencillos Benianos i en un leño mal cavado, mas de quinientas leguas de extension sobre las aguas de uno de los principales afluentes del grande *Amazonas*, llenar así, i sin recursos, uno de mis caprichos de fantasia, atravesar bosques vírgenes, en donde la Naturaleza pródiga ha derramado con mano profusa sus mas ricos dones, pisar de quiera los frutos mas valiosos que se pudren en el desierto, vivir entre el salvaje i las fieras, gozar las vistas mas pintorescas de vejetacion, beber el fresco ambiente de las verdes i húmedas selvas o soportar aterido el brio imponente de la tempestad en el silencio del desierto i al compaz de los bramidos del Oso i del Tigre; son verdaderamente escenas de una magnitud i una variedad infinita, muy superiores a toda concepcion.

He cortado en mi camino, el corazon de la América Meridional i, parece que desde el centro de las alturas Andinas, donde fui preso, ha venido rodando, arrojado por un impulso mal intencionado, pero cobijado por la mano de la Providencia que en los escollos i precipicios, me ha tendido su manto de rosas i me ha traído a la boca, donde el *Amazonas* empuja al Atlántico i de donde un dia las regiones mas ricas i feraces, hoy desiertas i vírgenes, se han de comunicar con el Mundo, ofreciéndole su exhuberante produccion i recibiendo a millares las inmigraciones que la Europa arroja por todas partes. Una de esas regiones de tanto porvenir, es el suelo de mis ensueños, es la Patria de mis hijos. ¡Cómo no palpitara mi corazon al aspecto de esas esperanzas futuras i grandiosas!

La Providencia suele reservar a veces, en sus inescrutables designios, los objetos mas débiles para los fines mas colosales. Yo

proscrito i violentamente llevado hasta fuera de mi patria, para saciar rencores i pasiones.....al mirarme en las soledades del Madera, corriendo sus aguas i rodando en sus turbiones; he aceptado muchas veces la idea de cumplir una mision i mis privaciones, i mis sufrimientos, i mis peligros han pasado inapercibidos; porque mi mente vivia en su idea i mis sentidos todos jiraban en el pensamiento de la *Navegacion del Madera*.

Mi posicion ofrece una rara coincidencia con la de un distinguido Peruano que, no há muchos años, conducido por las aguas del Soliman, llegó a este lugar i halló, como yo encuentro, un vehiculo de comercio i de vida para los Pueblos Orientales del Perú. Dominado de su idea, sediento de la prosperidad de su Patria, contrajo sus esfuerzos a la Navegacion del Amazonas, hasta coronarlos con la apetecida realizacion....Yo, dominado de iguales deseos i con igual motivo colocado en este extremo Oriental de la América, tambien elevo mi clamor ante los Bolivianos, invitándoles a una empresa que importa para esa cara Patria, su prosperidad i su porvenir...Para alcanzar ese resultado, se necesita menos esfuerzo i gasto que el que se tiene supuesto en Bolivia: i puedo aseverarse que el único impedimento real, es la inercia i la falta de voluntad.....

Me abstengo de publicar el diario de mi viaje, porque lo considero poco ameno, cansado e inoficioso. He preferido extraer de él, los datos i relaciones mas precisas para formar una ilustracion razonable de la navegabilidad del Madera, de sus inconvenientes i de la actualidad de esas rejiones. Me es doloroso no poder ofrecer una obra mas digna i datos mas exactos; pero tengo que conformarme con mis fuerzas i con mi calidad de proscrito, falto necesariamente de todo elemento para estudios i trabajos serios.

Antes de tratar de las cachuelas, hare una relacion del Rio Madera, de su aptitud, de su orijen i otras circunstancias notables.

Tres son los principales brazos que forman este Rio o desagüe de toda la rejion Oriental de Bolivia—EL MAMORÉ, EL YTES y EL BENI.

El *Mamoré*: que viene casi recto de S. a N. bañando los campos i pueblos centrales del Departamento del Beni, toma su nombre desde la confluencia del R. Sara con el R. Chaparé.—El R. Sara baja de los llanos de Santa-Cruz de la Sierra, formado de los caudales del R. Piray que cruza por el costado occidental de esa ciudad, i del R. Grande, que descendiendo de las quebradas tambien Occidentales de Cochabamba i corriendo una

larga curva, atraviesa, por Chayanta, el Departamento de Polotí i el de Chuquisaca, vuelve sobre la banda Oriental de Santa-Cruz i se junta muy abajo con el Piray. Mas abajo de esa confluencia, se incorpora al R. Sara, el R. Yapacani por la ribera Occidental. El caudal del R. Sara, acaso no sea bastante en todo tiempo para la navegacion en embarcaciones grandes, pero es constante en canoas i barcos pequeños. Tiene en el Piray su puerto para Santa-Cruz, en un lugar llamado *Cuatro-ojos*, a treinta i tantas leguas de aquella Ciudad. Despues del Yapacani se incorpora el *Chaparé*, con mayor caudal i mas navegable que el Sara. Tiene este Rio su puerto de *Cohoni*, distante de la Ciudad de Cochabamba, treinta i tantas leguas; viene de O. S. O., hace su confluencia con el Sara i allí toma el nombre de *Mamoré*—Este Rio, en su constante curso de S. a N., sigue recibiendo por el costado Occidental el R. Sécure, que es el mismo por el cual descendió el Sr. D' Orvigni de los altos de Cochabamba, bajando por la montaña de Totolima. Puede, pues, tener este afluente una navegacion mas ventajosa para Cochabamba por la direccion de su corriente, que anuncia su proximidad a aquella Capital, ahorrándole la travesía del *Espíritu Santo*, tan mal sana i peligrosa. Tambien recibe por el mismo lado i sucesivamente el Tijamuchi, el Apere, el Rápulo i el Yacuhuma. Por el lado Oriental recibe el Yvare i el Matucare con otros arroyos. Cruza el Mamoré los pueblos ribereños de Loreto, Trinidad, capital del Departamento, San Javier, San Pedro, San Ignacio, Santa Ana i Exaltacion; atravezando rejiones i planicies llenas de asombrosa vejetacion, abundantes de ganado vacuno que pasta bravo en sus campos i ricos en café, cacao, algodon blanco i amarillo, almendra, tamarindo, tabaco, caña, yuca, arroz, zarza, goma elástica, copaiba, vainilla, añil, palo brasil, i mil otros tintes, resinas i maderas de infinita variedad.

El YTENES o GUAPUNÉ: que baja de la Provincia de Mato Grosso, cristalino i transparente como un arroyo de cordillera, ancho, profundo i majestuoso, tanto o mas que el Mamoré, viene en direccion E. S. E. i se une al Mamoré como a treinta leguas abajo de Exaltacion i despues de pasar por la *Gran Fortaleza Brasileira del Príncipe de Beira*. Recibe en su curso los caudales Bolivianos R. San Simon, S. Nicolás, S. Martín, R. Negro, R. Blanco, R. Magdalena i R. Ypurupuro o Machupo, los cuales pasan i facilitan la navegacion de los pueblos *Benianos* S. Joaquin, S. Ramon, Magdalena, Guacaraje, Concepcion de Baños i el Cármen. Las juntas del Ytenes con el Mamoré hacen perder el primer nombre, conservando el último hasta su reunion con el

Beni. La corriente del Yenes es la *línea divisoria* del Imperio del Brasil i la República Boliviana, hasta el centro de las cachuelas.

El Beni: que desciende de las faldas Orientales del Departamento de la Paz, cruza como el Mamoré, campos i lugares de la mas asombrosa vejelacion. En las quebradas de sus faldas Andinas, es donde se produce la inestimable cascarilla calisaya que tiene tanto precio en Europa i Norte América. Allí mismo se cultiva la coca, planta preciosa, cuyo uso debiera jeneralizarse en el mundo, sustituyéndola con grande ventaja al tabaco para mascar; pues, siendo una hoja de esa aplicacion, tiene calidades muy recomendables i no ofrece inconvenientes. Da aliento i mantiene, quita el sueño en las veladas i alivia el cansancio. En Bolivia i en el Perú tiene un uso jeneral entre los Indios, i a él atribuyen el sufrimiento, la paciencia i la fortaleza de sus jentes—En las faldas de Cochabamba, cuyas aguas descienden al Mamoré, hai tambien mucha cascarilla calisaya i se cultiva la coca. Ambas localidades producen el mejor café de América, competitivo con el de Moka, i los mejores cacaoos que se conocen. Sus tabacos son de primera clase por su gusto i su fortaleza.—No conozco el verdadero curso del Beni, pero sé que es navegable hasta cerca de la Ciudad de la Paz, que tiene tanto caudal de agua como el Mamoré, que encierra campos desconocidos de ganado salvaje i que en sus lugares mas feraces, está poblado por diversas tribus de Indios bravos i errantes. Este Rio se junta al Mamoré por su orilla Occidental en la sesta cachuela, llamada Madera, desde donde toma este último nombre.

El MADERA: formado de la manera espuesta, tiene su profundidad bastante para la navegacion, pues no baja de cuatro brazas i suele subir hasta veinte i más: lleva tambien una anchura constante de mas de trescientas varas, alcanzando hasta ochocientas i a mil en tiempo de creciente. Sigue su curso hacia el N. recibiendo en la cachuela Pedernera otro tributario, el Abona, del lado Occidental. Con la misma direccion, pero inclinándose al E. sigue su curso hasta su confluencia con el Amazonas, en cuyo espacio recibe muchos tributarios; entre ellos los Rios Janari, Prieto &c. En esa confluencia, es arrastrado el Madera por el Amazonas, tomando la corriente su direccion hacia el E. i cruzando en su curso muchos lugares i Villas, como Serpa, Villa Bella, Uvidus, Santaren, Gurupa, Breves &c, los cuales hai se levantan rápidos a impulsos del vapor que cada quince dias los visita, recorriendo su línea Amazónica hasta Manaus, Capital de la Provincia de Amazonas i continuando cada

treinta días hasta Naula, puerto central en el N. del Perú.

El AMAZONAS: en su largo curso de 235 leguas, desde sus juntas con el Madera hasta Belén, capital del PARÁ, recibe sucesivamente muchos grandes tributarios, como Saracá, Ramos, Atumá, Trombeta, Tapajos, Zingú i Tocantins—Las mareas del Oceano se sienten hasta Santarém, mas de 50 leg. distante de Belén. Continuamente se abre el Amazonas en los dilatados campos de su alveo, formando infinidad de Islas grandes i pequeñas i subdividiéndose caprichoso. Ya se le mira como el ancho Oceano, inmenso e imponente; ya se estrecha derramándose en mil canales pintorescos. Como 60 leguas antes de su embocadura al mar, se parte en dos grandes brazos, llevando su mayor caudal en el de la parte Setentrional. Su reunion se vuelve a efectuar en la desembocadura misma. Sus riberas, cultivadas de cacao i café, ofrecen graciosas casas de campo i sencillas habitaciones de los cultivadores. De repente aparecen serranias vistosas que varían su aspecto, o bien se suceden llanos inmensos donde pasta el abundante Ganado Vacuno que, desde Ovidus, es una de las riquezas territoriales. Sus tributarios proporcionan al comercio del Pará, la Goma elástica, el Tabaco, la Zarza parrilla, el Clavo, la Castaña, el Aceite de copaiva etc. Es doloroso que no se aprovechen mejor su cultivo i sus producciones agrícolas, por atender a algunos renglones especiales de mucho provecho, como la Goma, el Aceite i la Zarza, hasta el extremo de convertirse, esos campos tan productivos, en tributarios de objetos de primera necesidad que podrian ofrecer con abundancia al mercado exterior. Esto suele ocurrir siempre en países nuevos, faltos de brazos, donde el halago de las ganancias sobre una produccion absorbe todas las atenciones; hasta que, con el comercio i el tiempo, se nivelan los productos i la industria se generaliza.

La navegacion del Madera suele ser peligrosa, ademas de difícil i lenta, por causa de la escasez de tráfico. Sobre el Mamoré, en las riberas del Itenes i del Bení, hai salvajes errantes que atacan a las pequeñas canoas. En medio de las Cachuelas he encontrado diversos lugares de los Indios *Caripunas*, que son los mas tratables i que no por eso han dejado de cometer violencias con poca jente. He visto, entre ellos, habitaciones arregladas con casas espaciosas i cómodas. Viven en cortas caserías esparcidas, pero sujetos a un jefe local que llaman Capitan. Tienen otro Capitan, superior a todos, llamado Tupi, viejo serio i mui afecto a los blancos. Hai entre ellos gente que se conoce cruzada con la raza Europea i cuyo color i formas regulares son agradables, mas no así la porcion indijena pura que es poco re-

gular, algo raquítica i de color cobrizo. Su gala en ambos sexos consiste en collares, brazaletes, zarcillos de largos i gruesos colmillos i un macito de cerda o paja fina que les atraviesa la terminilla de la nariz. No usan generalmente vestido alguno, i cuando lo llevan consiste en un camison de cáscara que cambian a los Benianos cuando llegan a pasar por allí. Las mujeres cubren la honestidad con una hoja ancha sujeta a la cintura; llevan el pelo cortado sobre la frente i crecido a la espalda. Los hombres usan el pelo de la misma manera, tienen la cara i el cuerpo pintado con una tinta negra i lustrosa i ofrecen el ridículo espectáculo de llevar sujeto por una cuerda su distintivo sexual. Yo logré, una tarde, de la sociedad de una corta población, en la cachuela Araras, cuyo Capitan llamado Buchi, era jóven, vivo i bastante racional. Pude entonces observar algo de las costumbres de esas gentes—Son limpios i parcios en su alimento, i trabajan en comun bajo las órdenes de su jefe. Hombres i mugeres sirven igualmente para el cultivo i el remo, quedando la caza i pesca al cuidado de los hombres i las atenciones domésticas al de las mugeres. Los hombres tienen un solo nombre de su idioma. Las mugeres llevan nombres cristianos como Maria, Catalina &c, mas no parece que tributan culto a la religion. Las mugeres son honestas en medio de su sencillez i los hombres son zelosos. Indolentes en sumo grado, siembran i trabajan lo mui preciso. Son interesados i afectos a lo ageno. Nada tienen de Guerreros, pero llevan siempre sus flechas para sus cacerias i para sus violencias. Aman las vagatelas de Europa, como abalorios, collares, pendientes falsos, agujas, tijeras, cuchillos, machotes, espejitos, &c. Cambian estos objetos por su servicio, que es mui necesario en las Cachuelas, por yuca, maiz, caña, gallinas i plátanos. No conocen la estimacion de las riquezas que encierran sus montes; las dejan abandonadas a la destruccion del tiempo.

Despues de las Cachuelas hai varias otras tribus, como los Araras, los Turá, los Mundurucus i los Parintintin. Todos ellos son mansos i tratables, especialmente los Mundurucus que sirven a los negociantes del Madera i hacen guerra a los Parintintin. Estos últimos son feroces: no hai en Bolivia salvajes tan terribles como ellos. Aparecen sobre las alturas del R. Jamarit i el R. Prieto hasta el Crato i Bayelas. Viven, pues, casi entre los negociantes Braseros de Goma elastica i me asombra que no acontezcan con frecuencia las desgracias que de cuando en cuando suelen ocasionar. Han atacado a algunos traficantes, de sorpresa, i han hecho banquete de sus cuerpos asados. Poco tiem-

po hace que se comieron dos o tres desgraciados que sorprendieron en su canoa. . . . Los salvajes mas terribles de Bolivia como los Sirionós, los Guarayos, los Tovas i los Mosetenes no acostumbran ese horrible manjar por mas que maten, roben i devasten. Yo habia dudado de la existencia de Antropófagos i he venido a encontrarlos en el Madera, sobre las riberas mas ricas i casi entre gente civilizada. . . . Lo mas admirable de ellos es que, segun me han asegurado, tienen color blanco i difieren de la raza indijena. Hai quien crea que descenden de algunos Jesuitas refugiados cuando su expulsion.

—Me he separado algo de mi propósito para esta relacion meramente descriptiva de localidades i Cachuelas, por considerar que concurren a mi objeto de ilustrar aquellas regiones.—

Las Cachuelas, son diez i nueve i cruzan a diversas distancias dentro de un espacio de *sesenta leguas*, ceñido por una serrania baja que parece obstruir el curso de las aguas. No todas son insuperables. Muchas no ofrecen atajo, algunas tienen medios de allanarse i solo tres, las peores, necesitan serios trabajos e intelijencia para facilitarles sus vias. Hé aquí su órden, sus distancias, su caracter i sus inconvenientes.

1ª	CACHUELA.	— <i>Guayaramerí.</i> —Paso facil i corto por la izquierda i sin inconvenientes.—Distancia a la 2ª cachuela.	1 1/2 leguas.
2ª	id	<i>Guayarabasu.</i> —Mas larga que la primera, pero igualmente superable por el mismo lado—Distancia a la 3ª.	2 "
3ª	id	<i>Bananera.</i> —Tiene tres cuerpos de corriente sucesiva, i se divide en varios brazos. Se pasan los dos primeros por la izquierda i el 3º. por la isla del medio. Su corriente es fuerte.—Distancia a la 4ª.	1 1/2 "
4ª	id	<i>Palo grande.</i> —Tiene dos cuerpos, el segundo mas fuerte i peligroso. Pasando por la izquierda el primero, se arriba a una isla donde se suelo descargar i pasar las canoas vacias.—Distancia a la 5ª.	1 1/2 "
5ª	id	<i>Layo o Jacaré.</i> —Tiene corriente superable por la derecha, mas	
5 Cachuelas.			6 1/2 Legs.

5.	<i>Cachuelas.</i>		6 1/2 Legs.
		con cuidado.—Dista a la 6ª.	2 «
6ª.	id	<i>Madera.</i> —Tiene dos cuerpos i es impetuosa, se divide el rio en muchos brazos i se pasa por la derecha.—Dista a la 7ª.	2 »
7ª.	id	<i>Misericordia.</i> —Cachuela corta pero peligrosa, mucha piedra i corriente. Se descarga a la derecha i pasan las canoas tiradas.—Dista a la 8ª.	4 «
8ª.	id	<i>Riveron.</i> —Salto insuperable, ancho i dividido en muchos brazos. Su corriente forma remolinos empujando del costado izquierdo hacia el salto de la derecha. Se descarga sobre esta ribera i las canoas pasan arrastradas un espacio de quinientas varas.—Dista a la 9ª.	2 1/2 «
9ª.	id	<i>Periquito.</i> —Tiene dos cuerpos notables, pero es paso facil por la derecha.—Dista a la 10ª.	2 1/2 «
10ª.	id	<i>Araras.</i> —Tiene corriente i crespones, pero es superable por ambas riberas.—Dista a la 11ª.	10 1/2 «
11ª.	id	<i>Pedernera.</i> —Cachuela superable con corriente por las peñas que tienen canales.—Dista a la 12ª.	3 «
12ª.	id	<i>Paredon.</i> —Tiene dos cuerpos, es cachuela fuerte. Se descarga sobre la derecha i pasan las canoas vacias.—Dista a la 13ª.	5 1/2 «
13ª.	id	<i>Tres hermanos.</i> —Cachuela pequeña i facil, se pasa por la derecha.—Dista a la 14ª.	7 1/2 «
14ª.	id	<i>Jirau.</i> —Salto insuperable. El rio se divide en brazos mas o menos impetuosos. Se descarga sobre la derecha i se arrastran las canoas por tierra un camino facil de una milla.—Dista a la 15ª.	1 «
<hr/> 14 Cachuelas.			<hr/> 44 Legs.

44 *Cachuelas.*

44 *Leguas.*

45^a. id

Calderon del Infierno.—Tiene tres cuerpos que con mucho peligro se pasan, especialmente el último que cruza de una gran peña a una isla donde se halla la pascana. Todo se pasa por la izquierda. Algunos prefieren descargar. El río se divide en muchos brazos.—Distancia a la 46^a.

40 «

46^a. id

Morreño.—Tiene canales superables i aunque hai corrientes i peñas, se pasa por la izquierda.—Distancia a la 47^a.

3 «

47^a. id

Teotónio.—Salto insuperable i el mas elevado de todos. Tiene dos cuerpos. Pasado el primero se descarga en el segundo sobre la derecha i se arrastran por tierra las canoas, por un camino pasable i del largo de un cuarto de legua.—Distancia a la 48^a.

4 «

48^a. id

Macacús.—Cachuela mui sencilla, se pasa por ambas riberas.—Distancia a la 49^a.

2 «

49^a. id

San Antonio.—Es fuerte i se divide el río en varios brazos. Se toma el de la derecha i se pasa; algunos descargan.

49 *Cachuelas.*

Con *Leguas.* 60

Esta relacion quiere decir que las cachuelas se pueden clasificar en tres órdenes del modo siguiente:

9 *Cachuelas.* Guayaramerí, Guayarabasú, Layo, Periquito, Araras, Pedernera, Tres hermanos, Morreño i Macacús: son simples corrientes, mas o menos fuertes, pero pasables en toda estacion. Sus travesías son cortas i las peores tienen acceso. Un vapor de río las superaria.

7 *Cachuelas.* Bananera, Palo grande, Madera, Misericordia, Paredon, Calderon del Infierno i San Antonio: son impetuosas, de braba corriente i mas o menos obstruidas por los crestones i peñascos. Sin embargo no tienen saltos i son superables por

canoas bien tripuladas. En tiempo seco aparecen sus piedras i suelen ofrecer canales de acceso. Sus partes mas dificiles son allanables i ninguna ofrece larga distancia.

3 *Cachuelas*. Riveron, Jirau i Teolonio: son saltos insuperables, en toda estacion, por la fuerza de sus precipicios que se elevan desde seis hasta quince varas de altura, con un ángulo de caida mayor de cincuenta grados i una fuerza i un ímpetu proporcionados a su inmenso caudal. Estos tres saltos son el único gran trabajo difícil i costoso que necesita gasto, intelijencia i tiempo.

Por esta gradacion se vé que el Madera es todo navegable a vapor, salvando las cachuelas; i que sus tres brazos principales el Itenes, el Mamoré i el Beni son tambien navegables hasta latitudes mui próximas a las ciudades de Bolivia—La Paz, Cochabamba i Santa Cruz. El año 54 pudo llegar hasta la capital del Beni una embarcacion Brasileira, grande i que calaba mas de ocho pies.

El Madera i sus tres afluentes toman en tiempo de aguas un caudal imponente i capaz de embarcaciones mayores. En tiempo seco, de Abril a Noviembre, su disminucion es inmensa. Para conocer a ciencia cierta sus dificultades i calcular su costo, debe explorarse en esta última época, a fin de no sufrir engaño por causa de las crecientes. Me abstengo de dar mi parecer respecto al gasto; porque, no es posible calcularlo bien cuando no se ha hecho un viaje especial i cuando no se ha tenido ni instrumentos, ni recursos, ni medios de hacer observaciones. Emitiré, sin embargo, mi juicio respecto de los sistemas adaptables.

Tres son, a mi modo de entender, los medios de facilitar las cachuelas. 1º Romper sus crestas i peñascos abriendo pases dentro del mismo cauce. 2º Canalizar sobre tierra firme los lugares inaccesibles. 3º Establecer dos líneas de vapores hasta ambos extremos de la parte insuperable de las cachuelas i unirlos con un camino *Madera-carril*.

El primer medio es el mas perfecto, el mas cómodo i ventajoso; mas lo considero mui difícil, costoso i lento. Halle que en los tres lugares de los altos, la impetuosidad de las aguas, sus reventazones i remolinos obstruyen todo acceso.

El segundo medio es, a mi entender, mas aplicable, mas fácil i de menor costo que el primero. No se necesitarian mas que tres canales en los tres grandes saltos; facilitando los demas por cortes, sobre los mismos cauces i en sus partes mas acomodadas. La ribera Oriental, por donde hoi se arrastran las ca-

noas, tiene embocaduras cómodas para esos canales, i aun cuando el terreno todo, es de piedra dura, no tiene grandes alturas ni largas distancias. El canal mas largo alcanzaria a media legua, el siguiente a una milla i el mas corto a ochocientas o mil varas. Hai la ventaja de que, en estos saltos, como en todas las cachuelas, intermedian playas extensas i mansas que dan lugar a disimular el declive de las aguas. Con este sistema se aprovecharian los cortes fáciles del Rio i solo se canalizaria donde fuese imposible el acceso. Tambien se conseguiria la ventaja de continuar la navegacion hasta los puertos de Bolivia, ahorrando establecimientos de desembarque i de embarque, i ofreciendo consiguientemente mas comodidad i economia a los trasportes.

El tercer medio, sin ofrecer las ventajas de los otros, seria el mas facil i económico. El espacio de sesenta leguas que median entre las cachuelas, es siguiendo las tortuosidades del Rio, de manera que, para el *Madera-carril* quedaria una distancia mas corta. Deben tambien contarse las distancias de las primeras cachuelas: superables acaso hasta Misericordia, por la parte de arriba, i Macacus i San Antonio por la de abajo; pues solo desde allí principiaria el carril. De otro lado, la poca altura de la serrania ofrece fácil nivel i la abundancia de madera, tan dura casi como el fierro, disminuiria mucho el gasto.

Para cualquiera de los medios expresados, es preciso tener en cuenta la abundancia de brazos que los pueblos del Beni ofrecen, el sueldo pequeño que esas gentes demandan, el corto alimento que ellas necesitan, su costumbre i su constancia en el trabajo—Entonces resultará mucho mas económica i mas fácil cualquiera de las obras.

El año 45 se inició en la ciudad de Cochabamba, por el Sr. Carlos Bridoux, (frances), una gran asociacion para esta misma empresa. Sus promotores recojieron mas de quinientas firmas de accionistas bolivianos. Causas que no me explico, detuvieron la realizacion de ella. Hoy con mas caudal de conocimientos sobre el Madera, ahora que el vapor surca ya las aguas del Amazonas i la vida mercantil i sus beneficios se comienzan a sentir sobre sus riberas i en esta ciudad, hoy que Bolivia, de su parte, necesita mas imperiosamente una accion industrial conforme a su riqueza, a sus necesidades i a la época: no dudo de que el entusiasmo dormido el año 45, se despertará mas vigoroso, i que poniendo en concurrencia los esfuerzos Bolivianos i los *Brasileros*, con la proteccion de sus Gobiernos, se llegará a la apetecida realidad. A tal fin, tengo iniciada una sociedad en Bolivia i ya está promovida una suscripcion de accionistas.

Distancias aproximadas entre los principales puntos mencionados.

De Santa Cruz, de Cochabamba i de la Paz a sus diversos puntos Orientales, término razonable, camino de tierra, hai.	40 leguas.
De Cochabamba i Santa Cruz hasta la capital del Beni, pues son casi iguales. Es decir, de sus puertos a Trinidad, hai	50 «
De Exaltacion a las juntas del Ytenes.	34 «
De esas juntas a la primera cachuela.	26 «
De la primera cachuela a las juntas del Beni . . .	8 1/2 «
De estas juntas a S. Antonio última cachuela. . . .	54 1/2 «
De S. Antonio a Borva.	60 «
De Borva a las juntas con el Amazonas.	20 «
De estas juntas a Serpa.	5 «
De Serpa a Belen, capital del Pará.	230 «
<hr/>	
Total distancia.	565 «

En el curso del Beni, calculo igual distancia con corta diferencia.

Este camino, via fluvial de las principales Ciudades de Bolivia, hoy se efectua casi de un modo fabuloso, con mil dificultades, con inminentes peligros i en un largo tiempo de *setenta* dias a la bajada, i de mas de *seis meses* a la subida. Establecida la línea de vapor, seria una ruta cómoda, fácil, económica, corta i que no demandaria mas tiempo que *doce dias* a la capital de Trinidad i *veintidos dias* a la Paz, Cochabamba i Santa Cruz, consideradas las escalas del vapor. ¡¡¡ Cuánta diferencia entre ambos medios de comunicacion!!!

Las esplicaciones i los datos expuestos con la concision que exige una publicacion lijera, como la presente, confirman la bien afamada riqueza de las rejiones que baña el Madera i prueban su navegabilidad. El Brasil i Bolivia tan interesados en esta obra, o la impulsan luego para llenar las necesidades de los pueblos i cumplir el espíritu de la época, o sordos e indolentes continuan apáticos. En el primer caso, cumplirán un deber que les volverá los beneficios con usura; en el segundo, los males, las calamidades i sus consecuencias pesarán sobre ambos pueblos. Ya no es la época actual de esperas o irresoluciones; el empuje del vapor todo lo domina; el siglo quiere, ve i ejecuta. La Amé-

rica en especial, con el vigor i la exhuberancia de su riqueza, de su juventud i de su clima, necesita para su vida, desarrollo, movimiento i comercio. La impresion universal i progresista que filtra en todos los ángulos de la tierra, busca nuestras ilimitadas rejiones para su desarrollo i su expansion. La aguja magnética del progreso humano señala su rumbo hacia nosotros, como el timon señala a la Nave su camino.....Entretanto; qué es lo que hacen nuestros hombres? Yo he visto mucho en mi pais; que para objetos de capricho, para negocios personales de conveniencia, de ostentacion i de lujo, se votan caudales ¿porqué no se consagran, una vez siquiera, esos jenios del derroche, a una obra de tantas ventajas para la Patria i para el Mundo?

El Brasil, de cuya política tanto mal se ha hablado en algunas publicaciones, tiene, sin meter mucho ruido, 44 líneas de vapores que cruzan su Estado, casi por toda su circunferencia. Su Gobierno gasta de las Arcas Nacionales, 4.500,000 pesos fuertes en fomentar esas vias de comunicacion i de comercio; quien dudará de su cooperacion i esfuerzos para la navegacion del Madera, cuando ya tiene resuelta una esploracion sobre ese rio? Con el jenio altamente patriótico i progresista de su actual Emperador *Don Pedro 2º*, no es de dudar que la empresa será patrocinada i protegida. Falta que Bolivia, haciendo un paréntesis a sus agitaciones políticas i con cualquier personal de Gobierno, preste su concurrencia, negocie un Tratado de Comercio i haga aplicable su derecho sobre el Madera, como dueño de los caudales que forman ese Rio.* El comercio levantará las riquezas muertas que hoy se pierden por falta de salida, el pedido impulsará el trabajo i, ante sus beneficios, dormirán las pasiones i la política perderá sus funestos atractivos. De hoy mas, ya no habrá Boliviano que desconozca la dicha navegabilidad i su importancia, todos clamarán como yo, i cada año, cada mes, cada día perdido, lo harán valer como un crimen de *lesa humanidad*, porque el comercio es interes de la humanidad entera.

El Imperio Brasileiro ha puesto en comunicacion i contacto la inmensa línea de circunvalacion que, desde las alturas centrales de Mato-Groso, jira por el Paraná i por el Plata, da vuelta a toda su costa Atlántica i entrando por el Amazonas lleva su movimiento hasta el interior del Perú, en su puerto de Nauta

(*) El año 1853, el Gobierno Boliviano decretó una prima de 10,000 ps. fuertes al primer Vapor que por el Plata o por el Amazonas, arribe a cualquiera de los puertos francos, que tiene declarados hábiles en sus aguas, i adjudicar, de los terrenos ribereños, extensiones de una hasta doce Leguas a los individuos que hubiesen efectuado alguna de las dos navegaciones.

i aun pasa hasta la Laguna. ¡ Cuan poca cosa le falta para circuir completamente sus fronteras! El *fabuloso Madera*, cuyas aguas providenciales se desprenden de las rejiones mas auríferas del Mundo, en la provincia Brasileira de Mato-Grosso, en Chiquitos, Chayanta, Choquecamata, Tipuani, Chuquiaguillo, los Cajones etc de Bolivia; descendiendo en anchos raudales desde el corazon de esta República, fecundando en sus riberas los productos mas valiosos, ofreciendo en sus encantados valles las localidades mas poéticas i pintorescas, i en sus aguas brindando al mundo su cauce para la navegacion; parece que, en sus mujidos i borbotones de las cachuelas, protestára de la negligencia de los hombres. Si por un lado se necesitan fuertes desembolsos i trabajo, por el otro, su realizacion importa beneficios lucrativos mui grandes—Ademas ¡¡el progreso i la prosperidad de los Pueblos cuanto no valen!!

Que bello se presentará en el mapa de las Naciones el Imperio del Brasil, circunvalado por la Navegacion, llevando por todos sus ecsajerados extremos el cambio de sus productos i el contacto de sus Pueblos! ¡ Bolivia, pais central, detenido por la mano del destino hácia la parte Oriental de la cadena de los Andes i dotado por la Providencia de todos los productos i climas de la tierra ¡¡ Cuanta vida e impulso tomará el día que obedeciendo a la naturaleza, cumpla su necesidad mercantil i se abra el camino de sus aguas!! Bolivia no tiene que escojer; ha de marchar i la navegacion del Madera es su vida. El Brasil no puede trepidar, tiene que seguir el impulso de la época i obedecer a su deber i a su conveniencia—Las franquicias declaradas en el Plata, le demandan igualdad de proceder para el Amazonas . . .

Feliz yo si con este débil esfuerzo de mi patriotismo, logro mover los resortes que lleven al cabo la *navegacion del Madera*! Entonces, bendeciria mi violento destierro; i mis privaciones i mis sufrimientos como hombre, como padre . . . los daria por barto bien pagados.

Belen del Pará, Abril de 1861.

Quintín Quevedo.



AL PÚBLICO.

Ignacio Arauz, socio del Sr. Quintín Quevedo que ha explorado el río MADERA i las Cachuelas, tiene la satisfacción de trascribir el Opúsculo que el expresado su socio ha publicado en el Para, bajo los auspicios de la Presidencia de esa Ciudad. Por ese Opúsculo se verá que no es ya una duda la navegabilidad del MADERA i que para abordarla se necesita solo el esfuerzo i la voluntad. Nadie más que los hijos de ambos Estados interesados, deben llevar esa empresa a su logro, i a fin de que ella se efectue, me apresuro a invitar a una asociación Boliviana que organizada con 500 acciones, i establecida con las bases preliminares que abajo se expresan, autorize a mi socio para que pudiera negociar, de conformidad, otro igual número de accionistas Brasileños, i con su concurrencia organizar el centro de acción que impulse las operaciones conducentes al objeto. No me detengo en la demostración de su importancia, porque ella se revela por sí misma, i en cuanto a sus ventajosos resultados me reservo la demostración para ante la Junta Central, que en caso de haber lugar, se reunirá en Cochabamba. Las bases son:

Artº. 1º—Se establece una Sociedad de Navegación a Vapor sobre el río MADERA, compuesta de mil acciones, cada una de 1,000 ps., 500 Bolivianos i 500 Brasileños, en la que tomarán parte todos los individuos que por orden de antigüedad alcancen a suscribirse hasta el completo de las acciones.

2º—Completado el número, se invitará a una reunión organizadora en Cochabamba, con uno o dos representantes por cada Ciudad o Distrito de suscriptores; la cual reunión tratará de su organización, de conformidad con los datos i con el gran objeto de la asociación. El que suscribe hará la invitación central, señalando el día, en cuanto se hallen completas las 490 acciones contribuyentes.

3º—Se reconocen diez acciones sociales en favor de los promotores Quevedo i Arauz, como compensativo de sus trabajos i exploración i del contingente de datos que tienen sobre esta empresa. Para el completo del valor de esas diez acciones, cada accionista oblará sobre su cuota, la suma de veinte pesos tres i medio reales además del valor intrínseco de su acción.

4º—Se autorizará por los apoderados respectivos, al socio Quintín Quevedo, para que en el Brasil negocie las otras 500 acciones de igual forma i arregle las estipulaciones i formali-

dades necesarias bajo las bases espuestas i de conformidad con las instrucciones que se le detallarán.

5°—Por lo pronto oílará cada socio de a una accion, la cantidad de diez pesos para la subvencion de los gastos ocasionados i de los que se ocasionaren por el socio Quevedo en su residencia i operaciones anexas a la empresa en el Imperio Brasileiro, donde actualmente reside i espera la organizacion de la sociedad Boliviana.

6°—La oblacion del importe de cada accion se efectuará con la acolacion previa que se creyere necesaria, en cuanto se tenga conocimiento de la organizacion de los socios Brasileros. Nombrándose entónces una Comision Directiva i representante de la Empresa, para la administracion de ella, para la negociacion del privilejio i de las concesiones que fueren precisas de los dos gobiernos interesados, para el reconocimiento i exploraciones previas, i para todos los fines precisos. El socio Quevedo será un miembro nato de esa Comision Directora, que se centralizará con miembros iguales de ambos Estados i la respectiva distribucion de sus funciones.

En cuanto a otros detalles i organizaciones, la Comision de ápodorados que se reuna en Cochabamba, reglamentará todo lo concerciente al objeto i dará cuenta pública de su organizacion i resoluciones. Los gastos preliminares de estas operaciones se harán en parte de los cuatro mil novecientos ps. previos obla- bles, cuyo resto tendrá la aplicacion ya indicada.

Para las suscripciones se asignarán oportunamente en las Ciudades que siguen, las personas ante quienes se firmará el compromiso de accionistas i se detallará la distribucion Departamental de ellas, en la forma siguiente:

En Santa Cruz, para el Beni i Santa Cruz . . .	50 acciones.
En Cochabamba, para el Departamento . . .	490 »
En la Paz, para la Paz i Oruro	490 »
En Sucre, para Potosí i Sucre	60 »

Suma de acciones . . . 490.

Para el caso en que de alguno de los puntos asignados no se completen las acciones, los encargados Departamentales recibirán firmas supernumerarias con órden de antelacion para llenar con ellas el déficit que hubiere.

Las personas interesadas, despues de dar su firma, se reunirán a invitacion del apoderado respectivo, para deliberar todo lo que fuere preciso al establecimiento i buen arreglo de la sociedad, i para el nombramiento del representante departa-

mental que nombren para las reuniones centrales en Cochabamba. Este representante recibirá los 10 ps. previos, señalados para subvencion de los gastos preliminares que se tienen indicados.

Oportunamente pondré en conocimiento del Público, la época de la convocatoria de apoderados cuando estén llenas las acciones, señalando el lugar i el día de la primera reunion.

Dos, tres o mas personas pueden formar una accion, pero esta será representada por un solo individuo i una firma.

Debo hacer saber tambien al Público, que la exploracion ejecutada por mi socio, ha producido en el Brasil un grande entusiasmo por la espresada navegacion, prueba de ello son las transcripciones i los artículos que en los diarios del Imperio se han hecho con tal motivo. Solo se espera, pues, la organizacion de las acciones Bolivianas i la decision del Gobierno, para secundar allá la parte que le corresponde.

Mi Socio permanecerá en el Pará hasta el definitivo resultado de esta invitacion, cuya aceptacion favorable espero del Público Boliviano, atendida la importancia de su objeto i las garantías de administracion que se ofrecen.

No estoy distante de aceptar las ilustraciones i advertencias que se me hicieren para el mejor resultado de mi invitacion, puesto que el principal móvil que me impulsa, es el engrandecimiento de la Patria i el ensanche de su Comercio i de sus inmensas riquezas!

Santa Ana del Beni, a 6 de Setiembre de 1861.

Ignacio Arauz.



