

Barcos varados en el monte. Restos del progreso en un río fantasma *



Gastón Gordillo **

Resumen

En este artículo analizo los restos dejados por proyectos modernistas en el espacio y las formas en que estos vestigios son interpretados, generaciones más tarde, por personas afectadas por las reverberaciones a largo plazo de su ruina. Basándome en teorías de la negatividad, analizo las memorias locales entrelazadas alrededor de estos sedimentos materiales con el objeto de examinar la interpenetración entre el espacio, la historia, el deterioro y la subjetividad. Mi narrativa se centra en los restos de barcos a vapor que quedaron en los alrededores del pueblo de Rivadavia en el Chaco salteño como resultado de los intentos de transformar el Río Bermejo en una ruta fluvial comercial. En las décadas de 1860 y 1870, empresarios y funcionarios celebraban la navegación del Bermejo como un proyecto que traería progreso y prosperidad a una región salvaje controlada por grupos indígenas. Poco tiempo después, el Río Bermejo cambió su curso, los planes de navegación colapsaron y Rivadavia entró en un periodo de declinación del cual nunca se recuperó completamente. En este artículo examino cómo las visiones de los pobladores sobre los restos de los barcos, y sobre un monumento erigido en la plaza de Rivadavia para conmemorarlos, evocan múltiples ausencias, la mayor de las cuales es el progreso que aquellos barcos traerían al Chaco.

Palabras Clave:

Ruinas
Memoria
Espacio
Negatividad
Río Bermejo
Gran Chaco

Ships Stranded in the Forest: Debris of Progress on a Phantom River

Abstract

In this article, I examine the debris that modernist projects leave in space and the ways in which these vestiges are interpreted, generations later, by people haunted by the long-term reverberations of their ruination. Drawing

Keywords:

Ruins
Memory
Space
Negativity
Río Bermejo
Gran Chaco

* Artículo publicado originalmente en *Current Anthropology* 52(2), abril 2011, pp. 141-167 y reproducido con permiso del autor. Traducción de María Parodi, revisada por el autor.

** Profesor en el Departamento de Antropología de la University of British Columbia. Vancouver, Canadá.
Correlo electrónico: gordillo@mail.ubc.ca.

on theories of negativity, I look at local memories woven around these spatial sedimentations with the aim of examining the interpenetration of space, history, decline, and subjectivity. My narrative focuses on the remains of steamships that the attempts to turn the Bermejo River into a commercial fluvial route left around the town of Rivadavia in the Gran Chaco region of northern Argentina. In the 1860s and 1870s, businessmen and officials hailed the navigation of Bermejo as a project that would bring progress and prosperity to a savage region under the control of indigenous groups. Shortly thereafter, the Bermejo shifted its course, the navigation schemes collapsed, and Rivadavia entered a period of decline from which it never fully recovered. In this article, I examine how local views of the debris of ships and of a monument erected to commemorate them evoke multiple absences, chief among them that of the progress that the ships were expected to bring to the Chaco.

La primera vez que escuché sobre los barcos varados en el monte estaba en el pueblo de Chalicán, en la provincia de Jujuy, al pie de las laderas orientales de los Andes en el noroeste argentino. Era julio de 2003 y mientras conversaba con un lugareño sobre ruinas y otros sitios históricos de la región, éste me dijo que un pariente le había contado que a cientos de kilómetros hacia el este, en el corazón de la llanura chaqueña cerca del Río Bermejo, se podían ver los restos oxidados y cubiertos de vegetación de “un barco en el monte”.¹ La historia me intrigó. Dado su cauce poco profundo y serpenteante el Bermejo no es adecuado para la navegación, pero sabía que más de un siglo atrás barcos a vapor habían recorrido el río como parte de un esfuerzo para crear una ruta comercial que cruzara el Gran Chaco, entonces controlado por grupos indígenas. También sabía que la geografía intrincada del río, así como también el cambio de su curso en la década de 1870, habían dejado varados a muchos de esos barcos. Por ende, no era del todo improbable que este hombre estuviera refiriéndose a los restos de uno de aquellos barcos. Mi curiosidad inicial se acentuó cuando, poco tiempo después, escuché el mismo rumor en pueblos situados a cientos de kilómetros entre sí en el borde occidental del Chaco, como Orán, Las Lajitas y Metán. Quienes me contaron sobre “el barco en el monte” no lo habían visto personalmente pero parecían convencidos de su existencia, y muchos concordaban en que estaba ubicado en algún lugar cerca del pueblo de Rivadavia, en el extremo oriental de la provincia de Salta.

1. En la Argentina y muchas partes de América Latina, el término *monte* es usado como sinónimo de bosque. En el Chaco es la palabra habitual que se utiliza para referirse a los bosques de entre 5 y 10 metros de altura que cubren buena parte de la región.

Al escuchar estas historias, no podía evitar recordar la película *Fitzcarraldo* de Werner Herzog, en la cual a principios del siglo XX un empresario del caucho en el Amazonas peruano hizo que cientos de hombres indígenas arrastraran un barco a vapor por encima de un cerro cubierto de selva para llevarlo a otro río del otro lado. Tanto la película como las historias que estaba oyendo acerca del barco varado en el Chaco evocaban imágenes de algo fuera de lugar e incongruente: un símbolo de la modernidad industrial sacado de su elemento natural, el agua, y dejado en medio de lugares secos y boscosos. Y en ambos casos los barcos habían sido los principales vehículos de proyectos capitalistas que terminaron fracasando. En la película de Herzog, el barco a vapor logró ser transportado del otro lado del cerro pero sólo para ser arrastrado y destruido por los rápidos del río poco después, terminando con el emprendimiento cauchero de Fitzcarraldo. En el caso del Chaco, la imagen de un barco varado

en el monte era una expresión inmóvil de declinación y abandono. Junto con los ferrocarriles, los barcos a vapor fueron los primeros símbolos maestros de la velocidad de la modernidad capitalista y del intento por parte del capital de “aniquilar el espacio con el tiempo” (Marx 1993 [1858]: 539; Harvey 1989). Determinados a superar los obstáculos que el Chaco le presentaba al comercio global, sin embargo, estos barcos a vapor no sólo no lograron aniquilar el espacio sino que de hecho fueron aniquilados por él. Los rumores que estaba escuchando sobre uno de esos barcos varado en el monte, por ende, resaltaban no sólo el fracaso de los proyectos globalizadores personificados en ellos sino, además, la presencia que esos barcos abandonados parecía tener, más de un siglo después, en la imaginación de personas que vivían a cientos de kilómetros de distancia.

En 2004 y nuevamente en 2006, en parte inspirado por las ideas de Walter Benjamin sobre las ruinas de la modernidad, me dirigí a Rivadavia para rastrear la fuente de estas historias y analizar el legado espacial y social de estos planes fallidos de navegación. En su “Tesis sobre la filosofía de la historia”, Benjamin concibió al progreso como una tormenta que crea “una sola catástrofe que continúa apilando ruinas sobre ruinas” y deja “una pila de desechos” a su paso (1968: 257-258). Esta visión del progreso como un proceso destructivo y generador de escombros guió su trunco proyecto sobre los lugares que son mercantilizados y luego descartados por la modernidad, como las galerías techadas rodeadas de tiendas que definieron parte del paisaje urbano de París en el siglo XIX (Benjamin 1999). A Benjamin le interesaban estos indicadores de deterioro para resaltar la contingencia de los espacios y valores burgueses y para criticar la ideología del progreso y su postulado de que representaría una mejora sin interrupciones de la condición humana. Refiriéndose al interés de Benjamin por las galerías de París, Susan Buck-Morss señaló que “debido a que estas estructuras en deterioro ya no influyen en el imaginario colectivo, es posible reconocerlas como las imágenes oníricas e ilusorias que siempre fueron” (1991: 159).

La idea de que las ruinas y los restos materiales son particularmente adecuados para reflexionar sobre la fragilidad y contingencia de los productos humanos ha tenido por mucho tiempo una fuerte presencia en el imaginario europeo y occidental (Macaulay 1984 [1953]; Simmel 1959 [1911]; Volney 2005 [1791]; Woodward 2001). Durante décadas, los estudios humanistas sobre ruinas se centraron en relatos contemplativos influidos por una actitud eminentemente romántica y burguesa hacia las ruinas, que tuvo su apogeo en Europa en los siglos XVIII y XIX y que luego estuvo representado por Rose Macaulay y su libro *El placer de las ruinas* (1984 [1953]). No obstante, en las últimas dos décadas numerosos autores se han alejado de este enfoque subjetivista y han comenzado a analizar a las ruinas como configuraciones socio-históricas. Esta perspectiva ha examinado las ruinas como componentes intrínsecos de cualquier geografía y como sitios constituidos por relaciones sociales y campos de poder más amplios. Algunos de los estudios más conocidos en este campo han analizado cómo las ruinas, especialmente las de la antigüedad en las costas del Mediterráneo, han sido alteradas, imaginadas y manipuladas por agencias estatales y arqueólogos para servir agendas nacionales y políticas particulares (Abu El-Haj 2001; Jusdanis 2004; Kohl 1998; Lowenthal 1985; Roth 1997; Woodward 2001). Esta literatura ha demostrado que las ruinas, como todo lugar, no son objetos reificados unívocamente sino procesos socio-espaciales dinámicos que pueden convertirse en sitios de impugnación del significado del pasado y sobre los cuales los actores sociales proyectan variados y a menudo

contradictorios imaginarios y memorias. Tal como lo expresara Christopher Woodward (2001: 203), “Las ruinas no hablan; nosotros hablamos por ellas”.

En parte debido a la influencia de Benjamin, un creciente número de autores también ha estado repensando y expandiendo el propio objeto de estudio a ser examinado bajo la rúbrica “ruinas”. Ello ha implicado alejarse del tipo de ruinas estudiadas por la arqueología clásica, tales como vestigios de un pasado antiguo o sitios asociados con el patrimonio cultural y el turismo, hacia formas modernas, contemporáneas e industriales de decadencia y destrucción, tales como los desechos físicos y sociales creados por proyectos capitalistas, estatales e imperiales (Edensor 2005; González-Ruibal 2008; High y Lewis 2007; Page 1999; Sebald 1998, 2004; Stoler 2008; Veitch 1997).

El presente artículo se sitúa dentro de este último grupo de trabajos y se centra en una particular expresión de decadencia material: los objetos y medios de transporte modernos que han sido abandonados o destruidos. La relevancia espacial de estos desechos, que está a menudo pero no necesariamente asociada a ruinas de edificios, ha sido analizada desde diversas perspectivas: por ejemplo, examinando los numerosos automóviles abandonados y esparcidos en la Appalachia en Estados Unidos (Stewart 1996) o la presencia de armamento y vehículos militares destruidos en viejos campos de batalla en Etiopía (González-Ruibal 2008). Algunos fotógrafos, en particular, han producido imágenes impactantes de estos desechos, tales como el trabajo de Sebastião Salgado (2005) sobre el desguace de enormes barcos encallados en las playas de Bangladesh o las fotografías de Camilo Vergara (1995) de edificios y vehículos en ruinas en los guetos urbanos de Estados Unidos. Pero como lo ha sostenido Alfredo González-Ruibal, la relevancia social de estos objetos destruidos en general es pasada por alto. “Lo que se suele olvidar es el rol de las cosas abandonadas o destruidas en estas nuevas ecologías— la producción de la destrucción” (González-Ruibal 2008: 253–254).

En este artículo, mi objetivo es sacar a la luz la relevancia social e histórica de objetos destruidos, de esta producción de la destrucción, entre personas que viven en la zona de Rivadavia y que son afectadas por su presencia latente en la geografía. Mi análisis es parte de un proyecto más amplio sobre las ruinas de la conquista del Gran Chaco (Gordillo 2009a, 2009b, 2014) y se basa en lo que he llamado en otro trabajo “la espacialización absoluta de la práctica” (Gordillo 2010), una sensibilidad analítico-metodológica que concibe a la práctica social como eminentemente espacial y busca rastros y sedimentos de relaciones y conflictos del pasado en el espacio. Mi postura es que esta sensibilidad espacial es importante para comprender el desarrollo modernista como un proyecto político-cultural que está ideológicamente basado en minimizar su capacidad de fracasar y crear destrucción, un tema que está generando un creciente interés antropológico e histórico (Grandin 2009; Li 2007; Stoler 2008; Tsing 2005).

Décadas atrás, Gaston Bachelard escribió que “el espacio contiene tiempo comprimido” (1969: 8). Parafraseándolo, en este trabajo busco mostrar que el espacio contiene en su materialidad historias comprimidas y que esta comprensión histórico-espacial es el resultado de formas de destrucción y ruptura, una perspectiva que visualiza el espacio, en otras palabras, como el producto de relaciones y conflictos históricamente situados (ver Gupta y Ferguson 1997; Harvey 1996; Lefebvre 1991 [1974]; Soja 1989). En particular, inspirado por la dialéctica negativa de Theodor Adorno (1973 [1966]) mi postura es que las ruinas, así como todo resto material, pueden ser concebidas como expresiones espaciales de negatividad, como lugares y objetos que al ser destruidos

o abandonados dejan de existir como las entidades que una vez fueron. Las ruinas y los restos materiales, en resumen, revelan una fractura entre la decadencia que se observa en el presente y la configuración de ese mismo lugar u objeto en el pasado; evocan tensiones, rupturas y ausencias. La negatividad es, en este sentido, una lente particularmente apta para analizar los procesos de ruina, ya que como lo ha señalado Diana Coole (2000: 231) “la negatividad es política en tanto señala la vulnerabilidad y contingencia de todo fenómeno que aparenta ser positivo y lleno”. La negatividad por la que abogo aquí, por ende, no debe ser vista como parte de una teleología Hegeliana ordenada por una narrativa maestra y abstracta, sino como una práctica abierta, contingente y localizada de observación y negación crítica de aquello que existe (Buck-Morss 1977; Coole 2000). La memoria juega un importante papel en la articulación social de esta dialéctica, ya que es a menudo a través de imaginarios del pasado espacialmente situados y de las tensiones que ellos evocan que la gente intenta darle sentido a las geografías circundantes y a los restos materiales inscriptos en ellas (Gordillo 2010, 2014; ver Casey 1987).

A continuación, examino los desechos que la navegación del Río Bermejo ha dejado en la geografía del Chaco salteño alrededor del pueblo de Rivadavia y las formas en las cuales estos restos son leídos, generaciones más tarde, por personas aun afectadas por las reverberaciones a largo plazo del fracaso de aquel proyecto. En primer lugar, muestro cómo los pobladores de la zona se remiten en la actualidad a la memoria de los barcos para interpretar las ausencias que el fin del proyecto de navegación, simbolizado en los barcos varados en el monte, dejó en la región. Luego me retrotraigo hacia atrás en el tiempo para analizar históricamente los intentos de navegar el Bermejo y la visión utópica y teleológica de progreso evocada por los actores que pensaron que aquellos barcos abrirían el Chaco a la modernidad y al comercio global. Finalmente, examino las opiniones que se expresan en el pueblo sobre la abrupta declinación de Rivadavia y la forma en la que las percepciones sobre los vestigios de los barcos en el monte están entrelazadas con un monumento erigido para conmemorarlos.

En Rivadavia: “Éste era un pueblo floreciente”

Cuando en julio 2004 le comenté a conocidos en otras partes de la provincia de Salta que pronto iría a Rivadavia a realizar trabajo de campo, varios de ellos me miraron perplejos y sacudieron la cabeza con incredulidad. Para ellos la idea de “ir a Rivadavia” era sinónimo de viajar al borde mismo del espacio geográfico, a un lugar aferrado al mapa de la provincia sólo gracias a un tenaz esfuerzo imaginativo. De hecho, la atracción que al pie de los Andes ejercían las historias sobre “el barco en el monte” tenía mucho que ver con su supuesta ubicación en una región, Rivadavia, que parecía un lugar improbable para tal tipo de restos de la modernidad industrial. Ubicado a lo largo del límite oriental de la provincia de Salta, el departamento de Rivadavia es uno de los distritos más pobres y marginados de la Argentina. En Salta, los centros de poder han estado históricamente centrados en los Andes, y las tierras bajas del Chaco y, en particular el departamento de Rivadavia, evocan en otras partes de la provincia imágenes de atraso y distancia geográfica y cultural. Esta percibida distancia es resaltada por el hecho de que además de criollos que viven en una situación de pobreza, la región alberga a una población relativamente numerosa de gente wichí (el grupo indígena más numeroso del Chaco occidental). El pueblo de Rivadavia, además, está ubicado en uno de los rincones más remotos del departamento, al sur del Río Teuco, en lo que

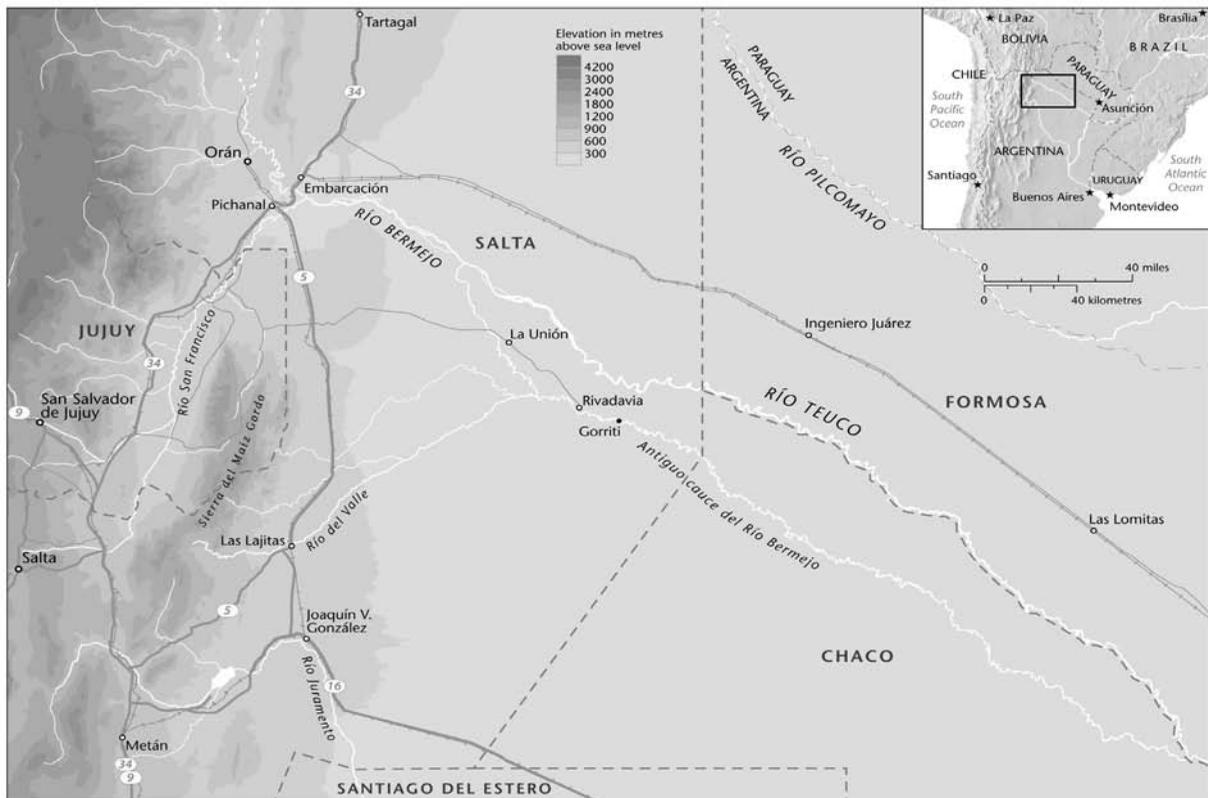


Figura 1. El Río Bermejo-Teuco, el viejo curso del Bermejo y los principales lugares mencionados en el artículo. Mapa de Eric Leinberger.

se conoce como “Rivadavia banda sur”. La paradoja es que un siglo y medio antes, este pueblo había logrado personificar brevemente el progreso que se esperaba que la navegación del Bermejo trajera a la provincia en su conjunto. No obstante, estos planes dejaron tras de sí una desolación que en otras partes de Salta es en la actualidad naturalizada como resultado de lo remoto de la geografía de Rivadavia (figura 1).

Partí hacia Rivadavia desde la ciudad de Orán y manejé un par de horas por la ruta provincial 5 hacia el sur siguiendo el pie de las montañas. En el cruce de La Estrella, la ruta asfaltada siguió hacia el sur y doblé hacia el este en dirección a las planicies del Gran Chaco. Al comenzar a manejar sobre el camino de ripio en mal estado, dejando atrás las montañas y el último tramo de asfalto en cientos de kilómetros, la geografía que se extendía frente a mí me pareció particularmente intimidante. Aunque para ese entonces tenía casi dos décadas de experiencia de trabajo de campo en el Gran Chaco, había algo de mi conocimiento previo de la historia de Rivadavia que me hacía sentir un poco inseguro sobre de mi capacidad de investigar ese lugar etnográficamente. El ruido incesante de las piedras de ripio golpeando el chasis de mi auto, amenazando dejarme varado en el medio de la nada, no parecía ser un signo promisorio. Sin embargo, el auto aguantó, y luego de un lento viaje de cinco horas a través de un paisaje monótono dominado por vastas extensiones de monte vi un cartel desvencijado que marcaba que el conjunto de casas que emergía más adelante era mi destino (figura 2).

Aunque me había preparado para encontrar un pueblo pequeño y de aspecto desolador, Rivadavia me pareció aún más pequeño y desolador de lo que había anticipado. Antes de darme cuenta ya había atravesado las seis calles del pueblo y alcanzado su límite. Las pocas personas que había en la calle miraban mi auto con expresiones que parecían oscilar entre la sorpresa y la desconfianza.



El año anterior, el hombre que por primera vez me había contado sobre “el barco en el monte” había mencionado que en la plaza de Rivadavia uno podía ver “la caldera” del vapor. Luego de conseguir una habitación en una pensión, caminé hasta la plaza, un lugar semivacío en el cual se erguían, en una tierra seca y dura, unos pocos árboles de aspecto escuálido. Efectivamente, allí estaba: una estructura metálica de unos dos metros de largo y uno de alto que se asemejaba a un viejo motor, pintada de blanco y sostenida por pedestales de cemento. No había ninguna placa o cartel que explicara su significado o historia. Aquel monumento silencioso aludía a una doble ausencia: los restos de los barcos que me habían atraído a Rivadavia y la antigua presencia de un río que ya no existía (figura 3). A finales del siglo XIX, las aguas del Bermejo que fluían junto a Rivadavia formaron un nuevo curso a más de 20 kilómetros hacia el norte, el Teuco, y dejaron un cauce seco al borde del pueblo.

Figura 2. Llegando a Rivadavia (fotografía del autor).

Caminé una cuadra al sur de la plaza, donde la calle terminaba abruptamente y el terreno, cubierto de arbustos y árboles, se deslizaba hacia una ancha depresión. En el patio trasero de una vieja casa, dos hombres de mediana edad estaban reparando el motor de una camioneta. Me acerqué a ellos y les pregunté si esa depresión era el viejo cauce del Bermejo. “Sí”, respondió uno de ellos. “En el pasado había barcos que navegaban por el río. ¿Vió la caldera en la plaza? Era a uno de esos barcos”. Me impresionó la rapidez con la que mi pregunta sobre el cauce seco del río le hizo referirse a los barcos y al monumento en la plaza. Caminé hasta el borde de la depresión. La vista era notable: las que habían sido las orillas del Bermejo estaban claramente demarcadas a los costados de una depresión de unos 200 metros de ancho, cubierta de arbustos y atravesada por sendas. Al contemplar un lugar en la costa de Inglaterra que en la Edad Media había contenido una ciudad hoy desaparecida, G. Sebald (1998: 159) escribió, “uno puede sentir el enorme poder del vacío”. Sebald estaba refiriéndose a la negatividad de las ausencias, y aquel día sentí que



Figura 3. La caldera en la plaza de Rivadavia (fotografía del autor).

un poder similar emanaba de lo que alguna vez había sido el río Bermejo. El cauce seco parecía una enorme reliquia que era testigo de la dislocación del pueblo de Rivadavia, un recordatorio permanente de que el agua alguna vez había fluido por esa superficie ahora seca y que el motivo de la ubicación del pueblo en ese lugar, el río, ya no existía.

Luego de pasar unos días en Rivadavia, resultaba claro que la memoria colectiva de los barcos a vapor que habían navegado el río y la dramática ruptura creada por su desaparición eran centrales en las subjetividades locales. Todas las personas con las que hablé, criollos e indígenas, me contaron algo acerca de “los barcos” que alguna vez conectaron a Rivadavia con lugares lejanos. Las personas mayores, en particular, me aseguraron que en su juventud habían escuchado historias de sus abuelos, quienes habían visto personalmente a los barcos yendo y viniendo por el río. Algunos me recitaron los nombres de los vapores: *Orán*, *Sol Argentino*, *Leguizamón*. Sin embargo, la imagen que surgía repetidamente en casi todos los relatos era la descripción de cómo el resecamiento del río había dejado varados a esos barcos en diferentes partes de la región. A una semana de haber comenzado mi trabajo de campo, estaba manejando por una senda en el monte al oeste de Rivadavia y paré en una pequeña casa a pedir indicaciones. Un hombre criollo mayor salió a recibirme y pronto estábamos conversando sobre la historia de la región. “Por acá dicen que antes eran los ríos”, me dijo. “Pero se ha secado, ya se ha cortado una parte. Había barcos que pasaban por aquí. Después ya se ha secado y los barcos se han varado. Se fue secando y se ha tapado con tierra”. Estábamos en una zona semiárida con partes de tierra arenosa, y sus referencias al “río” y a los “barcos” que pasaban por allí daban cuenta de los profundos cambios que habían redefinido al paisaje. Su relato también resaltó el rol de la memoria en historizar y desnaturalizar el actual aspecto de la geografía de la región.

Muchas personas situaban sus referencias a barcos varados y enterrados en el monte en sitios precisos, y más adelante describo mi visita a uno de esos lugares. No obstante, un aspecto recurrente de estas narrativas, especialmente entre los criollos, fue que ellos veían a los barcos como emblemas de la gran riqueza que supuestamente alguna vez marcó a Rivadavia. En este sentido, la mayoría de los criollos concuerda en que Rivadavia era un pueblo muy próspero cuyo crecimiento fue promovido por las riquezas que transportaban esos barcos a vapor. Esta riqueza, según ellos, no se basaba en artículos de comercio comunes y corrientes sino en “oro”, “plata” y “tesoros”.

El hombre que me contó que la depresión al borde del pueblo alguna vez había sido el Bermejo se llamaba Luis, un hombre de unos cincuenta años que tenía un pequeño taller mecánico. Luis se volvió uno de mis interlocutores más cercanos, y en nuestra segunda conversación me contó sobre la antigua prosperidad de Rivadavia: “Este era un pueblo floreciente. Todo el oro del Alto Perú pasaba por Rivadavia, porque éste era el único puerto navegable”. La noción de que los barcos a vapor estaban cargados con oro traído de los centros mineros en los Andes está generalizada en la región y fusiona actores e imaginarios de la era colonial con los del período posterior a la independencia; también explica la antigua riqueza de Rivadavia en su capacidad para estar conectada con lugares lejanos e importantes.

La idea de que estos barcos quedaron abandonados por el cambio del curso del Bermejo hace que muchas personas también señalen que la desaparición del río dejó innumerables aunque esquivos tesoros esparcidos por la geografía del Chaco. Leandro es un hombre de unos treinta y cinco años a quien conocí en ese viaje de 2004, y que es además el pastor de una iglesia pentecostal. Mientras charlábamos en su casa cerca de las orillas del antiguo río, me dijo que cuando era niño un vecino le contó que mucho tiempo antes un grupo de hombres había descargado “una olla llena de monedas de oro y plata” de uno de los barcos. Según le contó, esos hombres enterraron la olla al lado de un árbol en lo que ahora es el cauce seco. Él no hizo nada al respecto, pero años después hombres desconocidos llegaron de noche en una camioneta, excavaron en ese mismo lugar durante varias horas, encontraron “el oro y la plata” y desaparecieron. Leandro luego cambió el tono de voz y me dijo, “Tenemos el sueño, de acuerdo con lo que dice la Biblia, que los viejos ríos volverán a sus antiguos cauces. Tenemos el sueño de que algún día regrese. Porque en esa época Rivadavia era muy rica”. Para él, las riquezas dejadas por los barcos no habían sido encontradas por gente de la zona sino por desconocidos que habían llegado de tierras lejanas. Y basado en imaginarios bíblicos, invocó nostálgicamente la antigua riqueza de Rivadavia para imaginar la posibilidad de una futura prosperidad basada en el retorno del río.

Svetlana Boym ha sostenido que la nostalgia “es un sentimiento de pérdida y desplazamiento, pero también es el romance con la fantasía que uno se hace de uno mismo” (2001:xiii). La nostalgia que muchos criollos de Rivadavia sienten por el pasado de su pueblo está ciertamente cargada con dicho romance, sobre todo la idea de que el pueblo fue un lugar próspero. Esta memoria silencia la violencia y la explotación laboral que fueron parte íntegra de los primeros días de este pueblo, como veremos. No obstante, la nostalgia que prevalece en Rivadavia es del tipo que Boym llama “reflexiva”, una nostalgia que, en contraste con la nostalgia grandilocuente, esencialista y totalizadora de los resurgimientos nacionalistas, es fragmentaria y “permanece en las ruinas, la pátina del tiempo y la historia, en los sueños de otro lugar y otro tiempo” (41). En este sentido, la nostalgia que prevalece entre los criollos de Rivadavia

está entrelazada espacialmente con los restos creados por la declinación del pueblo y con un sentimiento de extrañamiento con los tesoros que tal riqueza ha supuestamente dejado en esta geografía alterada por la desaparición del Bermejo.

La idea de que los barcos que atracaban en Rivadavia transportaban tesoros es compartida por la gente wichí de la zona, que vive en barrios en Rivadavia y en el pueblo de La Unión (más al oeste) y en varias comunidades rurales. Como descendientes de los habitantes originarios de la región, los wichí cargan con el estigma de salvajismo que se les atribuye a sus ancestros y regularmente son discriminados por los criollos pobres y la pequeña élite local de comerciantes y terratenientes. Tanto los wichí como los criollos se refieren abiertamente a estas tensiones y evocan la violencia que hasta no hace mucho tiempo atrás los enfrentaba. No obstante, a pesar de que recuerdan a los barcos como vehículos que llevaban riquezas, la memoria wichí de los planes de navegación es notablemente diferente de la de la mayoría de los criollos. En octubre de 2006, en Santa Rosa, al oeste de Rivadavia, conocí a uno de los líderes wichí de la zona, un hombre de unos sesenta años llamado Gabriel. Enseguida noté que Gabriel sospechaba de mi presencia, sobre todo cuando empecé a preguntarle sobre los vestigios de los barcos. Unos días más tarde, cuando ya habíamos hablado varias veces y entró en confianza, me admitió que inicialmente había desconfiado de mí porque pensaba que era un buscador de tesoros. Luego me dijo, después de que le mencionara los restos de un barco ubicado (como veremos) a 15 kilómetros de Rivadavia, “Hay otro barco, pero no se sabe adónde quedó enterrado. Y dicen que está lleno de cosas. Por eso hay tantas personas interesadas en encontrarlo”. Hizo un pausa y agregó, “Los barcos llegaron cuando vinieron a pelear contra los aborígenes”. A pesar de compartir la idea de que los barcos transportaban riquezas, Gabriel no los evocaba con nostalgia. Para él y muchos otros wichí, en esos barcos llegaron quienes desataron una violencia sin precedentes sobre sus ancestros e intentaron expulsarlos de sus tierras.

El asalto al Bermejo: “Una vía cómoda, económica y rápida”

La idea de abrir una ruta fluvial que atravesara el Gran Chaco era un viejo sueño de las élites salteñas que se remonta a los tiempos de la colonia española, cuando la resistencia armada indígena había transformado a esta región en un bastión de “indios infieles”. Como en otras partes de las Américas, la idea de penetrar territorios percibidos como salvajes a través de sus ríos se convirtió en parte de un imaginario geográfico de expansión imperial (Muehlmann 2013; Raffles 2002; Schama 1995).

Con un recorrido que va desde los Andes hasta el Río Paraguay, el Bermejo es el principal río que atraviesa el Chaco y por ende era entonces imaginado como el paso natural para una ruta civilizadora. En contraste con la mayor parte de las expediciones terrestres al Chaco por parte de fuerzas españolas, los intentos de navegar el Bermejo consistieron desde un principio en iniciativas financiadas por el sector privado, lo cual revela los intereses mercantiles que las guiaban. Un miembro prominente de la élite salteña, Juan Adrián Fernández Cornejo, organizó las dos primeras expediciones, hechas río abajo por medio de botes, y lideradas por el padre Francisco Morillo en 1780-1781 y por el mismo Fernández Cornejo en 1790.² Aunque algunos grupos los atacaron, la mayoría de los indígenas veía a estas expediciones de forma oportunista como fuentes de tabaco, ropa y cuchillos, y constantemente le reclamaban estos artículos a los tripulantes. A llegar al Río Paraguay, Fernández Cornejo

2. Fernández Cornejo también participó de la primera etapa de la expedición de 1870 pero la abandonó antes de que los botes entraran al Chaco (Morillo 1970[1780]).

escribió en su diario que al fin se había abierto “esta preciosa puerta al comercio” (1970 [1790]: 508).

En la primera mitad del siglo XIX, las guerras de la independencia, el colapso del imperio español en América del Sur y las guerras civiles que posteriormente afectaron a buena parte del norte argentino pusieron un freno a esos proyectos. El objetivo de transformar el río en una “puerta al comercio”, sin embargo, fue eventualmente retomado por nuevas generaciones de empresarios ahora comprometidos en navegar el Bermejo en nombre del capitalismo, el progreso y la nación argentina. Luego de una travesía aguas abajo dirigida por Pablo Soria,³ los intentos por comenzar la navegación comercial del río fueron retomados con fuerza a mediados de la década de 1850, cuando las guerras civiles que habían envuelto a buena parte del país estaban gradualmente concluyendo y la Argentina comenzaba a emprender uno de los proyectos más ambiciosos de construcción de una nación en la historia de América Latina.

Este proyecto fue liderado por facciones de las élites que favorecían el libre comercio, el desarrollo capitalista, la inmigración europea y la conquista de los últimos bastiones de “barbarie indígena” dentro del territorio nacional. En la segunda mitad del siglo XIX, estas narrativas de progreso adquirieron matices particularmente optimistas y utópicos, que presentaban a la Argentina como destinada a convertirse en una potencia mundial a la par de Europa y América del Norte y que regiones atrasadas como el Chaco serían pronto transformadas en emporios de riqueza (ver Arnaud 1889; de la Serna 1930; González 1890). Las élites de Buenos Aires veían a la navegación del Bermejo, en particular, como uno de los emprendimientos más prometedores para llevar la civilización al interior del país, y varios presidentes e intelectuales celebraron dicho proyecto como central para el progreso de la nación (ver Arenales 1833).

Los intentos de navegación fueron facilitados por un nuevo medio de transporte de corte eminentemente industrial, el barco a vapor, una de las “utopías de transporte” de la época (Salvatore 2006), que a diferencia de los barcos a vela o botes a remos tenía la capacidad de navegar el río en contra de la corriente, aguas arriba. En mayo y junio de 1854, el Capitán Thomas Page de la armada de los Estados Unidos condujo el primer barco a vapor en el Bermejo y exploró su curso inferior y medio (Page 1859: 247–261), expresando la presencia de un nuevo poder imperial en el corazón de América del Sur. En los años siguientes, numerosas embarcaciones y barcos a vapor, casi todos ellos financiados por empresarios salteños, recorrieron el río transportando cargamentos (sobre todo cortes de tela, herramientas, cueros) y creando las primeras redes de comercio entre la frontera de Salta y el Río Paraná (Almeida 1976; Castro Boedo 1995 [1872]:90; Page 1859:261). Aunque muchas de estas expediciones fracasaron debido a ataques indígenas o, más frecuentemente, por barcos que se hundieron o quedaron varados en bancos de arena, hacia 1860 los barcos a vapor *Alpha* y *Bermejo* habían logrado alcanzar sitios en el Bermejo aguas arriba de Esquina Grande en Salta.⁴ Criollos provenientes de Salta estaban empezando a colonizar esa zona y misioneros franciscanos habían fundado allí una misión entre grupos wichí, la primera de varias misiones franciscanas en el Bermejo (Teruel 2005: 37, 39–40).⁵

El entusiasmo creado por la noticia de que el *Alpha* y el *Bermejo* habían llegado a Esquina Grande llevó al gobierno de Salta a establecer un puerto en las márgenes del río, y en 1862 la legislatura decretó la fundación de Colonia Rivadavia (llamada así en honor al primer presidente argentino) río abajo de

3. Pablo Soria, el dueño de una hacienda azucarera en la frontera del Chaco en Jujuy, completó exitosamente la navegación del río cuando sus botes y tripulación llegaron al río Paraguay. Pero al llegar a un puesto militar paraguayo, fue detenido ya que el gobierno de Paraguay reclamaba derechos sobre el Bermejo y consideraba que su expedición era una violación de su soberanía. Soria pasó cinco años en prisión y la compañía que había fundado se disolvió (Arenales 1833: 378–383).

4. Aun así, los barcos que lograron llegar a Esquina Grande enfrentaron enormes obstáculos y el *Bermejo*, por ejemplo, quedó varado en varias oportunidades. En 1857, cerca de Esquina Grande, fuertes crecientes desviaron el barco hacia un monte inundado donde quedó varado por un año entero. Durante los años siguientes, las referencias a éste y otros barcos varados fueron comunes en los relatos escritos sobre la navegación del Bermejo (Aráoz 1884: 28, 63; de la Serna 1930: 242; Pellicchi 1995 [1862]: 18, 32; Solá y Solá 1880: 24).

5. La llegada de pobladores criollos a las orillas del Bermejo se remonta a 1836, cuando el gobierno de Salta aprobó una ley para ceder lotes de tierra en el río a pobladores dispuestos a ocuparlos y trabajarlos (Teruel 2005).

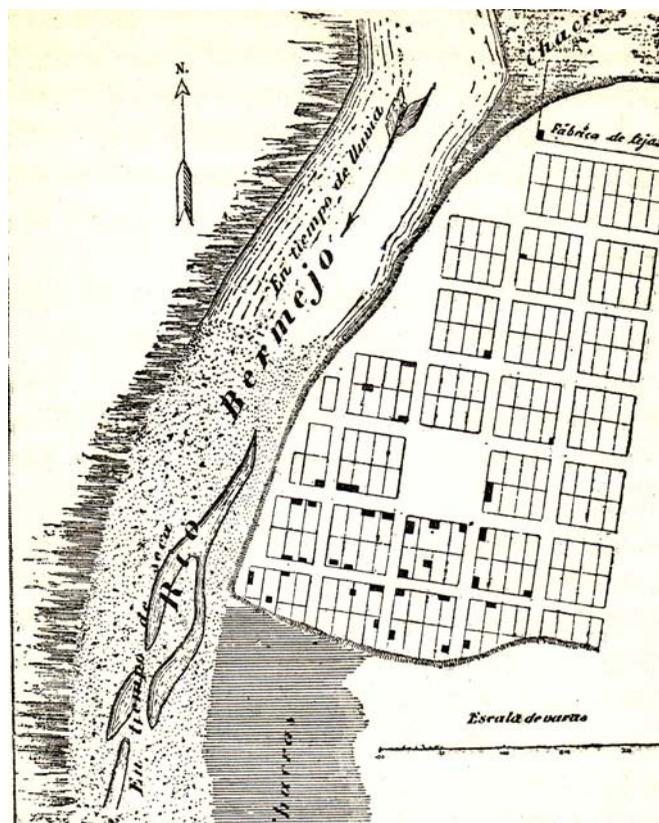


Figura 4. Colonia Rivadavia, ca. 1880 (en Aráoz 1884)..

Esquina Grande (Chiericotti y Comenares 1982: 307). En julio de 1863, luego de un viaje largo y tortuoso, el *Gran Chaco*, dirigido por José Lavarello, fue el primer barco a vapor en alcanzar el nuevo puerto. Al saber de las noticias, el gobernador de Salta envió una carta al jefe político de Rivadavia felicitándolo por el éxito del viaje. La llegada del barco a vapor, escribió, consolidaba “las esperanzas y porvenir” de Rivadavia y alentaba las políticas del gobierno “en favor del comercio y la industria, poderosos elementos de civilización, paz y progreso” (citado por Miller Astrada 1982: 169–170). El pueblo de Salta, agregó, ansiaba “recibir la primera y benéfica influencia de esa vía navegable que más tarde será un centro de riqueza” (170). Compartiendo su optimismo, un médico italiano involucrado en uno de estos planes escribió “La navegación del río Bermejo centuplicará de inmediato el valor de estas tierras desiertas” (Mantegazza 1916: 210). Y efectivamente, así fue. Estimulado por las expectativas creadas por los planes de navegación, el gobierno de Salta sometió a las márgenes del Bermejo a una masiva privatización de tierras. En pocos años, enormes extensiones de tierra fueron vendidas o cedidas a especuladores que esperaban obtener cuantiosas ganancias con la ruta de navegación e introdujeron miles de cabezas de ganado en la zona.

Expropiados de sus tierras y sometidos a nuevas formas de explotación laboral, algunos grupos wichí huyeron al interior del Chaco o, como lo analiza Ana Teruel (2005), buscaron refugio en las misiones franciscanas del Bermejo. Otros grupos resistieron, y en los meses que siguieron a la fundación de Colonia Rivadavia lanzaron un levantamiento atacando y saqueando puestos criollos aislados. La respuesta de la guardia nacional y las milicias criollas fue sangrienta e indiscriminada, y cientos de hombres, mujeres y niños wichí — muchos de ellos sin relación alguna con el alzamiento — fueron capturados y ejecutados (Fontana 1977 [1881]: 106–107). En octubre de 1863, el jefe político de Colonia Rivadavia le informaba al gobernador de Salta sobre la represión:

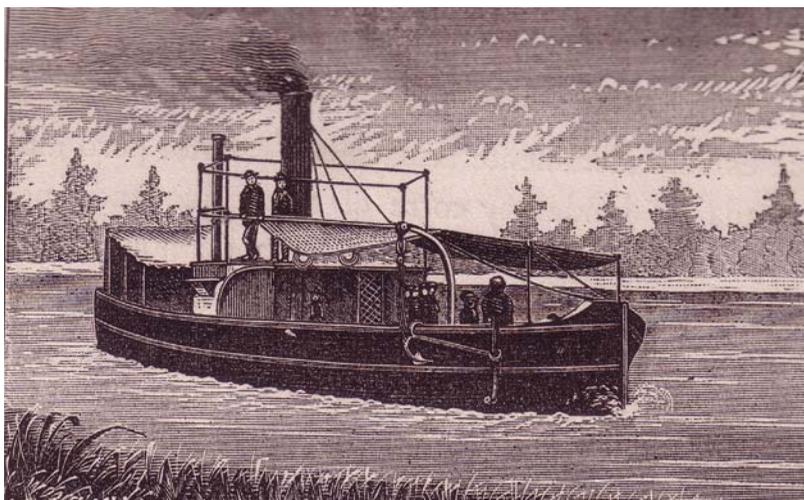


Figura 5. El vapor Sol Argentino (en Aráoz 1884).

“He perseguido sin cuartel a estos pérfidos salvajes en todas direcciones, degollándolos sin piedad” (citado por de la Cuesta Figueroa 1982: 222).

Los principales empresarios que promovían la navegación del Bermejo eran autoproclamados humanistas que favorecían una “conquista pacífica” del Chaco (Castro Boedo 1995 [1872]: 215–216; del Nieto 1969: 60–61). Sin embargo, la ruta fluvial que ellos concebían no podía ser lograda sino a través de la imposición violenta de nuevas relaciones sociales en territorios indígenas. De hecho, las tripulaciones de los barcos iban fuertemente armadas con rifles y, en algunos casos, pequeños cañones. Al igual que sus predecesores a fines del siglo XVIII, la mayor parte de sus interacciones con gente wichí, toba y vilela involucraba pedidos recurrentes de parte de estos últimos de tabaco, cuchillos y ropa, los cuales eran a menudo intercambiados por pescado, ovejas o flechas (Aráoz 1872: 36, 43; Pelleschi 1886: 48). Sin embargo, en estos viajes la violencia era recurrente, y la mayoría de los barcos eran atacada, un recordatorio de que su presencia no era bienvenida y era vista como una amenaza a formas locales de autonomía. Las masacres de 1863 en los alrededores de Colonia Rivadavia, de hecho, dejaron en claro que esta amenaza era real y que la navegación del Bermejo era parte de un proceso violento de conquista y sometimiento.

En 1869, la creación de la Compañía de Navegación a Vapor del Río Bermejo marcó el pináculo de los intentos por transformar el río en una vía navegable. Dirigida por Natalio Roldán, un empresario de Buenos Aires, la compañía emprendió el intento más ambicioso de abrir una ruta comercial entre Buenos Aires y Colonia Rivadavia. En marzo de 1871 el *Sol Argentino*, el primer barco de la compañía, entró en el Bermejo conducido por el propio Roldán (del Nieto 1969; figuras 5 y 6).

Para ese entonces, sin embargo, Roldán sabía que un obstáculo potencialmente serio yacía por delante, ya que había oído que en años anteriores algunas secciones del Bermejo estaban cambiando de curso. Una parte del agua estaba comenzando a seguir un nuevo brazo, el Teuco, que se desprendía del curso principal río arriba de Esquina Grande, fluía en paralelo al viejo curso a lo largo de más de 400 kilómetros (salteando Colonia Rivadavia por el norte), y luego convergía nuevamente con el curso principal aguas abajo (a más de 300 kilómetros de Rivadavia).⁶ Tales cambios no son raros en los dos principales ríos del Chaco, el Bermejo y el Pilcomayo, en gran medida debido a los enormes volúmenes de sedimento, árboles y ramas que arrastran las aguas y al suave

6. Este nuevo brazo, El Teuco, había sido explorado por primera vez en 1862 (de la Serna 1930: 251–253).



Figura 6. El Gobernador Leguizamón (en Aráoz 1884).

declive de la planicie chaqueña, que favorece la gradual obstrucción de viejos cauces del río y la eventual apertura de nuevos cursos (ver Gordillo y Leguizamón 2002). No obstante, los cambios en el Bermejo en las décadas de 1860 y 1870 fueron particularmente significativos porque socavaban la postura, analizada por Eduardo Rosenzvaig (1996), de que los ríos del Chaco eran los únicos espacios que podrían servir como ordenados canales de civilización en medio de una geografía salvaje. El Chaco en su conjunto, incluyendo sus ríos, estaba demostrando ser indomable.

En su viaje de 1871, Roldán desconocía hasta qué punto estos cambios en el río amanazarían la navegación hasta Colonia Rivadavia, pero cuando el *Sol Argentino* llegó al empalme del Teuco y el Bermejo, resultaba evidente que este último llevaba mucha menos agua y que sería difícil navegarlo hasta Rivadavia.⁷ El *Sol Argentino* entró al viejo cauce del Bermejo pero el río era tan poco profundo que pronto no pudo seguir avanzando y quedó varado. Por varios meses, la tripulación esperó infructuosamente una creciente que pudiera desencallarlos. El vapor eventualmente llegó a Rivadavia, pero sólo luego de que Roldán le pidiera a las fuerzas militares basadas en Rivadavia que reclutaran a trescientos hombres wichí para realizar trabajos de canalización y dragado río arriba que facilitarían el flujo del agua (Aráoz 1884: 51, 372). A pesar de los contratiempos enfrentados por la expedición, en febrero de 1872 un exultante Roldán le escribía al gobernador de Salta desde Rivadavia:

Mi programa estaba cumplido: la navegación del Bermejo es un hecho desde hoy y un derecho exclusivo de la empresa que represento, ayudada muy eficazmente por V.E. con la más decidida y entusiasta voluntad. Creo que es el acontecimiento más culminante que se puede ofrecer al pueblo argentino y a nuestra hermana república de Bolivia, uniéndola con el Plata por una vía cómoda, económica y rápida como es la fluvial del Bermejo (citado por Chiericotti y Comenares 1982: 311).

7. Primero Roldán decidió seguir el Teuco pero poco tiempo después un ataque por parte de un nutrido grupo de combatientes tobas lo forzó a dar la vuelta y regresar (Aráoz 1872).

En su carta, Roldán daba la impresión de que la iniciativa privada en alianza con el poder estatal había sido capaz de domar las fuerzas rebeldes de la naturaleza en el nombre del comercio transnacional. Los obstáculos físicos que el *Sol Argentino* y otros barcos a vapor habían encontrado en el río parecían haber quedado, por fin, en el pasado.⁸ Cuando regresó a Buenos Aires, Roldán se reunió con el presidente Domingo F. Sarmiento, quien nombró a la Compañía de Navegación “benefactora de la patria” (del Nieto 1969: 62). Sin embargo, el trabajo de canalización llevado a cabo en 1871-1872 no alcanzó para impedir que el Teuco se convirtiera gradualmente en el río principal y que el viejo curso del Bermejo se secase. En los años siguientes, nuevos barcos adquiridos por la compañía intentaron llegar a Colonia Rivadavia pero en varias ocasiones quedaron varados en aguas poco profundas (Castro Boedo 1995 [1872]: 117-118).⁹ La Compañía de Navegación respondió a estos desafíos con la implementación de nuevos y ambiciosos planes de canalización que apuntaban a impedir que el viejo brazo del Bermejo se secase. Por varios años, la compañía reclutó a cientos de hombres wichí para remover bancos de arena, troncos y árboles del lecho del Bermejo, construir diques y cavar canales (del Nieto 1969: 58). La fuerza del río, sin embargo, prevaleció.

A principios de 1875, las crecientes del río destruyeron los diques y los canales, barrieron con las dos misiones franciscanas aguas arriba de Rivadavia y consolidaron el cambio de curso hacia el Teuco. En 1877, ningún barco llegó a Rivadavia (Chiericotti y Comenares 1982: 318). Al año siguiente, Giovanni Pellesci (1886: 189), un ingeniero italiano contratado para evaluar la viabilidad de los planes de navegación, examinó el lugar en el que se ramificaba el Teuco y estimó que éste llevaba el 80% de las aguas. A pesar de ello, y aunque el barco en el que había viajado también quedó varado en un banco de arena, Pellesci escribió sobre la navegación del Bermejo con un marcado optimismo: “El Gran Chaco ... por medio de su arteria central ... se pondrá en contacto rápida y fácilmente con los emporios del consumo, la producción y la civilización” (Pellesci 1886: 193).

Enfrentando obstáculos cada vez más insalvables para llegar a Rivadavia, uno tras otro los barcos de la Compañía de Navegación se hundieron, casi todos ellos luego de chocar con troncos semi-hundidos en el lecho del río. El último barco de la compañía, el *Orán*, se hundió en junio de 1881. Esto marcó el final no sólo de la compañía sino también, en palabras de José del Nieto, de “las esperanzas de dominar el río, peligroso, siempre, indomable, que arteralmente fue destruyendo esfuerzos, esterilizando sacrificios, en una lucha sin cuartel” (1969: 62). La imagen de un río traicionero era inseparable de la barbarie indígena, durante siglos percibida como refractaria a la civilización (Gordillo 2001; Muehlmann 2013; ver Taussig 1987). Que el agua del Bermejo hubiese mutado dramáticamente su dirección en el mismo momento en que empresas privadas intentaban volverla ordenada y predecible parecía confirmar que el río mismo, como los grupos indígenas en sus márgenes, era hostil a ellas.

Los intentos de navegar el Bermejo con un propósito comercial colapsaron, paradójicamente, justo antes de que el ejército argentino lanzara su gran campaña al Chaco.¹⁰ Aunque Rivadavia se había convertido en la principal cuña de la colonización en la región, la mayor parte del Chaco seguía estando fuera del alcance del poder estatal. A fines de 1884, el Ministro de Guerra Benjamín Victorica dirigió en persona la campaña militar que apuntaba a cambiar esta situación de una vez por todas. El contrapunto entre el hundimiento de los

8. El optimismo de Roldán era contagioso. Guillermo Aráoz, un miembro de la expedición, escribió, justo antes de describir en detalle los múltiples obstáculos que habían enfrentado, “Este itinerario va a demostrar la facilidad con que se puede hacer la navegación de un río tanto tiempo abandonado al imperio de los salvajes” (Aráoz 1872: 1).

9. Esto es lo que le ocurrió a Roldán en 1872 en el *Gobernador Leguizamón*. Cuando el barco encalló y Roldán llegó a Rivadavia en caballos provistos por la partida militar enviada a rescatarlo, los periódicos de Salta celebraron el evento con el mismo optimismo demostrado el año anterior (del Nieto 1969: 60).

10. La persistencia de las visiones teleológicas del progreso asociadas con el Bermejo, no obstante, resucitaron brevemente los planes para transformar el río en una ruta fluvial en las décadas siguientes y aun en el siglo XX, a menudo borrando la memoria de previos fracasos (ver Clunie 1899; Henri 1917).

últimos barcos a vapor en el Bermejo y la llegada del ejército a sus orillas fue notable: la que había sido proclamada como la más prometedora empresa para traer progreso a la región se había derrumbado antes de que el estado le hubiera arrebatado el control de esos territorios a los grupos indígenas.

Cuando las tropas del ejército entraron a la región, se encontraron con los restos derruidos que el proyecto de modernización que ellas encarnaban ya había dejado en la geografía del Chaco. La imagen de un río con numerosos restos de vapores destruidos y abandonados impresionó a los oficiales y observadores que llegaron a las márgenes del Bermejo. Gerónimo de la Serna, un ingeniero en la comisión científica asignada a la campaña militar, describió cinco barcos abandonados en el curso inferior del Bermejo y escribió que sus restos ilustraban “las peligrosas características que este río presenta para la navegación” (1930: 244). Los restos de barcos eran una confirmación material de la derrota sufrida por previos intentos de civilizar el Chaco. Al año siguiente, un capitán de la armada argentina (el hijo de Thomas Page), quien estaba navegando el Bermejo en un vapor río arriba, también quedó impresionado por los restos de los barcos semi-hundidos:

La primer obstrucción de importancia son los restos del vapor *Leguizamón*, que yacen en el centro mismo del río, que estaba en ese momento con su cubierta parcialmente fuera del agua, y apilada con un promontorio de troncos llevados por la corriente. ... Una vez pasado el Salto de Yzo, tuve que maniobrar por entre los restos del vapor *Lavarello* y los del *Yankee*, ambos superados sin accidente aunque son inusualmente peligrosos (Page 1889: 140).

Estos vestigios en el río no sólo eran recordatorios de previos fracasos sino que además se habían convertido en objetos peligrosos que podían dañar y eventualmente hundir a otros barcos a vapor. Éstos constituían, en otras palabras, ruinas que tenían el poder de crear nuevas ruinas. La presencia de estos restos era también ominosa, pues parecía traer del pasado imágenes del futuro que le esperaba a los nuevos proyectos civilizatorios. Río arriba en el viejo curso del Bermejo, los restos de los barcos yacían en un lecho cada vez más seco y gradualmente cubierto de vegetación. En diciembre de 1884, la comisión científica llegó a Fortín Gorriti, el primer fuerte al este de Colonia Rivadavia, y de la Serna escribió sobre los restos del vapor *Salteña*: “dos pequeños cañones de esta lancha se veían enterrados en las arenas del cauce” (1930: 149).

Los restos que los intentos de navegar el Bermejo habían dejado en la geografía regional involucraban no sólo a estos barcos sino también al mismo pueblo de Colonia Rivadavia. Aislado de la ruta fluvial que lo había conectado, breve y precariamente, con lugares lejanos, el pueblo entró en su propio proceso de ruina.

“En todas partes la soledad y la tristeza”

En Rivadavia, los relatos nostálgicos que sus habitantes compartieron conmigo sobre la riqueza que alguna vez marcó el pueblo están entrelazados con la memoria de la posterior y rápida desaparición de dicha prosperidad. Los recuerdos de progreso examinados anteriormente, en otras palabras, están moldeados por experiencias de pobreza y ocaso que la gente relaciona sin ambigüedades al cambio de curso del Bermejo, el fin de los planes de navegación y el masivo despoblamiento que les siguió. Es por ello que la nostalgia



por la antigua prosperidad de Rivadavia es reflexiva y apagada, y está marcada por la conciencia de lo que vino después.

Figura 7. Casa abandonada en Rivadavia, 2004 (fotografía del autor).

En mi segunda visita a Rivadavia en octubre de 2006, me hospedé en una pensión con un pequeño comedor cuyo dueño era un hombre de 69 años llamado Alterio, nacido y criado en el pueblo. Una tarde calurosa, mientras estábamos sentados alrededor de una mesa en el patio interior al cual daban las habitaciones de la pensión, Alterio me contó que su abuela había visto los barcos a vapor pasar por el Bermejo cuando era niña. “Los barcos navegaban en el río”, agregó, “y entonces todo se secó”. Le pregunté qué pasó después. “El pueblo se despobló”, respondió. “Acá no había nada. Cuando yo era chico, cuando iba a la escuela y un maestro llegaba, se quedaba por tres meses y después se iba. Y no volvía porque no había caminos. ... Acá no había agua, luz, no había con qué edificar. Salíamos a cargar agua de madrejones que estaban a unos kilómetros. El agua se cargaba en barriles”. Otras personas que me describieron el impacto de la desaparición del río dieron la misma imagen de un despoblamiento abrupto que dejó atrás desolación. Luis, el dueño del taller mecánico, me contó que se fue tanta gente, la mayoría al entonces territorio del Chaco, que “solo quedaron dos o tres familias”.

Recuerdos como éstos son consistentes con los testimonios de visitantes a Rivadavia a fines del siglo XIX. En septiembre de 1879, Roldán y Pellesci llegaron al pueblo a caballo luego de dejar su barco varado río abajo. A Pellesci (1886: 159) lo impactó lo “desierto” que se veía el pueblo y lo seco que estaba el lecho del río al borde del pueblo. En enero de 1885, la comisión científica de la campaña de Victorica llegó a Rivadavia luego de haber pasado varios meses en el Chaco. Leopoldo Arnaud (1889), a cargo del grupo, estaba ansioso por

llegar a un puesto de avanzada de la civilización; pero al entrar a Rivadavia con sus hombres en formación, le impresionó no sólo la desolación del lugar sino el temor y la desconfianza de los pobladores: “La plaza estaba desierta. Tal parece que los escasos vecinos de la villa miraban con pavor aquel suceso” (192–193). Arnaud escribió sobre el deterioro que parecía estar hundiendo a Colonia Rivadavia en el olvido: “Esta pequeña villa está llamada muy en breve a verse abandonada por sus moradores ... Paseábamos por ella y encontrábamos en todas partes la soledad y la tristeza. Todo es lúgubre allí, hasta la misma construcción es raquíca y mezquina” (Arnaud 1889: 196–197; ver también de la Serna 1930: 155).

La comisión científica continuó su marcha hacia los Andes, deseosa de encontrar lugares civilizados. Arnaud escribió sobre su reacción corporal y emocional al ver los primeros postes de telégrafo cuando se aproximaron, unas semanas más tarde, a la ciudad de Salta: “Sentí una conmoción de respeto y el impulso de arrodillarme y descubrirme en presencia de aquella manifestación de civilización. ¡Cuántas consideraciones nos sugerían aquellos mudos representantes del progreso!” (1889: 275). Condensado en esos objetos mudos pero potentes, el progreso adquirió para Arnaud un aura que exigía una reverencia de corte religioso, en parte debido a que él venía de pasar varios meses en una geografía que ya estaba marcada por las ruinas del progreso.

Estos relatos, así como las memorias actuales, también revelan el entramado de relaciones que habían conectado brevemente a Rivadavia con geografías distantes. El colapso de los planes de navegación y el deterioro del pueblo nos recuerdan que la “compresión temporal–espacial” analizada por David Harvey (1989) —el acortamiento de las distancias debido a nuevas tecnologías de transporte y comunicación— no ha sido un proceso unilineal, y que en algunas partes de mundo esta compresión ha sido socavada, frenada y hasta revertida por las asperezas del terreno.

El deterioro tampoco es un proceso unilineal. Mientras me contaban sobre la desolación que había marcado la región, mucha gente de Rivadavia también enfatizaba que el pueblo estaba empezando a mostrar signos de recuperación, como si finalmente se estuviera despertando de un mal sueño. Resaltando que estos cambios ya habían dejado atrás un pasado desolado, una mujer de mediana edad a cargo de un pequeño negocio me dijo, “Ésto era todo monte”. La gente señala, en primer lugar, el crecimiento poblacional en la década previa. Éste fue generado principalmente por criollos que se mudaron al pueblo desde áreas rurales circundantes, lo que entre 1991 y 2001 incrementó la población de 953 a 1.608 personas (casi un 70%).¹¹ Muchos también mencionaban que Rivadavia ahora está conectada a la red eléctrica regional (en vez de depender de un generador diésel), que la construcción del camino de ripio en la década de 1980 ahora evitaba que el pueblo quedara aislado en la temporada de lluvias, y que los micros de Orán venían tres o cuatro veces por semana, en vez de una. El pueblo, en resumen, estaba gradualmente reconstruyendo sus vínculos con otros lugares, aun si fuera hacia los Andes más que hacia el este. Rivadavia, de hecho, está al final del camino de ripio, y pocas personas viajan hacia el este, un recordatorio de la enorme barrera geográfica que la desaparición del río creó entre el pueblo y el este del Chaco.

Sin embargo, muchas de las transformaciones recientes en Rivadavia son parte de una nueva oleada de progreso neoliberal que también está aumentando los niveles de pobreza y desigualdad y creando nuevas formas de deterioro. Buena parte del reciente crecimiento poblacional de Rivadavia, en particular, se debe

11. [http://es.wikipedia.org/wiki/Rivadavia_\(Salta\)](http://es.wikipedia.org/wiki/Rivadavia_(Salta))

a los desalojos que afectan a familias de criollos en zonas rurales, como resultado de la valorización y privatización de la tierra debido a la rápida expansión de las plantaciones de soja unos 150 kilómetros al sudoeste, alrededor de Las Lajitas y Joaquín V. González.¹² Retomando viejas narrativas del progreso, el gobierno de Salta se refiere a los agronegocios que plantan soja como la fuente de un desarrollo que impulsará la provincia hacia un futuro próspero. Sin embargo, muchos pobladores de Rivadavia, especialmente aquellos con parientes en zonas rurales, desconfían de estos relatos y son críticos de los desalojos y los desmontes, a los que ven como el producto de la llegada a la región de actores poderosos que son extraños a ella. La población de Rivadavia está por debajo de los niveles de 1870 (cuando tenía 2.500 habitantes) y todavía enfrenta condiciones socio-económicas adversas, dependiendo fuertemente de programas sociales del gobierno y empleos en la municipalidad.¹³ Sumado a ello, la degradación ambiental causada en toda la región por la explotación maderera y la ganadería es particularmente notable, y grandes extensiones de monte crecen sobre suelos arenosos fuertemente erosionados. Otros signos de estancamiento parecen haberse transformado en parte de la fisonomía del pueblo. Durante mi primera visita en 2004, Rivadavia tenía una pequeña estación de servicio. Dos años más tarde, la estación estaba abandonada y en ruinas. Algunas de las edificaciones más antiguas, ya abandonadas en mi trabajo de campo previo, habían colapsado. En 2006, había una sola línea telefónica en todo el pueblo.

Sin embargo, reducido a un pueblo olvidado que fue casi borrado de la faz de la tierra, Rivadavia sobrevivió por mucho más tiempo del que nadie en la década de 1880 hubiese previsto. Es por ello que las personas mayores de Rivadavia transmiten una actitud de fortaleza no desprovista de orgullo. Algunos de ellos se refieren a Villa del Carmen, un caserío fundado en la segunda mitad del siglo XIX como Rivadavia pero que, a diferencia de este último pueblo, no sobrevivió. Ubicada unos 100 kilómetros río arriba, fue destruida por crecientes del Bermejo y posteriormente abandonada. En la década de 1930, un autor de la zona escribió que de Villa del Carmen sólo quedaban “ruinas en medio del monte” (Oliva 1987: 75). Algunas personas en Rivadavia saben de esas ruinas, y Luis de hecho las visitó en la década de 1970. “Ahí se notan los vestigios de la Villa”, me dijo. Comentando sobre su exploración de las ruinas cubiertas de vegetación, agregó: “Se notaba un parte que parece que era la iglesia. Pero eso ya se ha puesto todo monte”. Las ruinas de Villa del Carmen, en este sentido, sirven como recordatorio de que Rivadavia, después de todo, escapó ese destino y no fue cubierta de monte como lo fueron aquel pueblo y los vestigios de los barcos. En un lugar no lejos de Rivadavia, los restos de uno de esos barcos, de hecho, fueron visibles por mucho tiempo.

El barco en el monte

En mis primeros días en Rivadavia, las personas con las que hablé concordaban en que la caldera de la plaza provenía de un barco que había quedado varado en un sitio llamado Gorriti, ubicado unos 15 kilómetros al este sobre el Bermejito, un curso que corre a dos kilómetros al sur de Rivadavia llevando agua de un viejo tributario del Bermejo. De acuerdo a rumores que circulan en la zona, los restos de otros barcos estarían enterrados alrededor de Santa Rosa y La Unión, al oeste de Rivadavia. Pero los vestigios en Gorriti eran los únicos que la gente decía haber visto personalmente, por más que agregaran que esos restos habían sido desguazados para extraer planchas de metal y que

12. A pesar de la distancia, esta expansión de la frontera agropecuaria ha valorizado tierras en el interior del Chaco. Una consecuencia directa del despoblamiento de Rivadavia fue la ruptura de las relaciones de propiedad en buena parte de la región. Cuando el viejo brazo del Bermejo se secó, el valor de la tierra en la región también se evaporó y muchas de las estancias ganaderas que habían sido creadas en sus márgenes fueron abandonadas. En las décadas siguientes, familias criollos se mudaron a esas tierras y comenzaron a ocuparlas sin título de propiedad. Algunos propietarios permanecieron en el lugar e impusieron relaciones de dominación sobre sus tierras. Pero para mediados del siglo XX, buena parte de la región que rodea Rivadavia se había convertido en una tierra comunitaria de hecho, utilizada y compartida, en una situación de tensión, por criollos empobrecidos y grupos wichi. Con una nueva frontera capitalista avanzando desde el oeste, los descendientes de los antiguos propietarios han comenzado a aparecer en Rivadavia a reclamar derechos sobre sus tierras. Estos nuevos propietarios son poco tolerantes con los “intrusos” en su propiedad, por más que hayan vivido allí por generaciones.

13. La producción de carbón vegetal fue durante décadas la principal fuente de ingresos de la zona, pero la deforestación y la posterior restricción en los permisos para la explotación maderera han limitado la disponibilidad de alternativas de subsistencia, y muchos hombres y mujeres migran anualmente a trabajar en la cosecha del poroto cerca de Pichanal (200 kilómetros al oeste).



Figura 8. En Gorriti. “Cuando yo era joven se podía ver la punta del barco que salía de la arena” (fotografía del autor).

posteriormente los sedimentos llevados por el Bermejito los habían tapado y dejado bajo tierra.

Luego de realizar un viaje a Gorriti por mi cuenta sin obtener resultados, finalmente conocí al hombre que muchas personas habían señalado como quien podía guiarme al sitio mismo donde había sido extraída la caldera. Se llamaba Ramiro, un criollo de unos sesenta años que tenía algunas cabras y ovejas y vivía solo en un rancho de adobe a unos cuatro kilómetros de Gorriti. Tenía una tupida barba blanca y el lento tono de voz de los criollos que no están acostumbrados a hablar con extraños. Ramiro parecía curioso por mi interés en “el barco” y estuvo de acuerdo en guiarme al lugar en mi auto. Anduvimos por el camino de tierra que lleva a la provincia del Chaco y luego seguimos por un sendero en el monte. Pronto llegamos al Bermejito: un curso de agua de unos diez metros de ancho que corre encajonado entre barrancas de unos tres metros de altura. Nos bajamos del auto y caminamos unos cien metros río abajo. Ramiro se detuvo y señaló hacia el agua. “Es aquí”, murmuró. El lugar no tenía nada notable. “¿Quiere decir que el barco estaba exactamente aquí?” le pregunté. Asintió en silencio. Inspeccioné cuidadosamente el sitio y no había rastros visibles de nada que hubiese podido ser parte de un barco: sólo las aguas marrones, las orillas barrosas, los árboles y la vegetación. “Cuando yo era joven se podía ver la punta del barco que salía de la arena”, dijo. “En esa época”, agregó, “el Bermejito llevaba poca agua y estaba casi siempre seco”. Como otros en Rivadavia, me dijo que lo que fuese que quedara del barco estaba ahora bajo el agua. También comentó que el barco llevaba “oro” y que “gitanos” habían sacado sus planchas de metal (figura 8).

Aunque en los días previos ya me había hecho a la idea de que probablemente no quedaba nada del barco, en ese momento me dí cuenta que en el fondo

tenía la esperanza de que algunos pocos rastros pudieran estar todavía visibles. Dado el consenso en la zona de que ése era el lugar que estaba buscando, la ausencia de restos parecía confirmar que ya no quedaban “barcos en el monte” en la región, y que no iba a encontrar un vapor del siglo XIX cubierto de malezas y enredaderas. Sin embargo, era también evidente que éste era uno de los sitios y probablemente *el* lugar que había sido la fuente de las historias sobre “un barco en el monte” que había escuchado a cientos de kilómetros de distancia, por parte de personas que nunca habían visitado Rivadavia y probablemente nunca lo harían.

Algunos pobladores de Rivadavia señalan que el ejército alguna vez tuvo un fortín en Gorriti, del cual hoy en día no existen vestigios visibles. Fue exactamente allí, en Fortín Gorriti, que en diciembre de 1884 Gerónimo de la Serna (1930: 149) vio los restos semi-enterrados de *La Salteña* que más de un siglo después me eludirían debajo de las aguas del Bermejito. De acuerdo con Guillermo Aráoz (1884: 60), *La Salteña* entró al Bermejo en 1875. Tripulado por diez hombres, el barco permaneció cerca de Rivadavia para supervisar los trabajos de canalización pero poco tiempo después quedó varado en Gorriti. Durante casi un siglo, los restos de *La Salteña* encallados en el lecho seco eran claramente visibles y fueron gradualmente rodeados por el monte del Chaco.

Por lo menos media docena de hombres en Rivadavia me describieron sus visitas para ver los vestigios del barco.¹⁴ En Julio de 2004, Dardo, el suegro de Luis, me contó cómo se había sacado la caldera de los restos del barco y agregó, “El resto estaba casi todo por romperse. Han intentado sacar el barco, pero lo único que rescataron fue la caldera... Cuando éramos chicos llegamos a ver parte de la punta del barquito. Eran unos fierros. Decían que esos fierros eran de bronce. Yo he tenido la oportunidad de alcanzar a ver el barco. Se veía bien”. Alterio, por su parte, recordaba, “Se podían ver unos seis metros del barco que sobresalía de la tierra”.

Ann Stoler (2008: 194) ha sostenido que el estudio de las ruinas debería centrarse “no en restos inertes sino en su refiguración vital”. Los relatos y prácticas presentados en estas páginas muestran que los vestigios de *La Salteña* fueron por mucho tiempo no sólo pedazos de metal abandonados sino articulaciones potentes y vitales de una historia colectiva, al punto de que partes del barco fueron sacadas de Gorriti y exhibidas en un espacio público como la plaza de Rivadavia. Para cuando la caldera fue separada del resto del barco, las generaciones de personas que habían visto los vestigios en Gorriti le había contado a amigos, parientes y conocidos acerca de ellos y, al hacerlo crearon imaginarios que sobrevivirían la visibilidad de dichos restos.

La memoria de los restos en Gorriti, a su vez, se fusionó con la memoria de los encuentros que otras personas tuvieron con los vestigios de otros barcos a vapor varados en el Bermejo y que, como los de *La Salteña*, fueron gradualmente cubiertos de sedimentos, vegetación o agua. Sólo el recuerdo de esos restos permanece hoy en día en la región, creando una cartografía que historiza el paisaje regional al imaginar restos de barcos fantasmales esparcidos en amplias extensiones de monte. En la actualidad, la caldera en la plaza de Rivadavia es el último vestigio conocido de dichos barcos.

14. Ninguno de ellos asoció este barco con el nombre *La Salteña*. Algunas personas pensaban que los restos en Gorriti eran los del *Orán* o el *Sol Argentino*.

Monumento a las ruinas del progreso

Muchas personas en Rivadavia conocen la historia de cómo la caldera terminó en la plaza. A principios de la década de 1970, un joven de la zona que había sido enlistado para hacer el servicio militar en Tartagal (cerca de la frontera con Bolivia) les contó a sus oficiales sobre el barco en Gorriti. Estaba haciendo lo que muchos otros habían hecho antes que él: difundir la historia de que cerca de Rivadavia había un “barco en el monte”. Pero en este caso, los oficiales decidieron enviar camiones, una grúa y soldados del regimiento de Tartagal para extraer lo que se pudiese rescatar.

Usando la grúa, los conscriptos sacaron no sólo la caldera sino también dos pequeños cañones que estaban en la cubierta del barco, y que en 1884 de la Serna (1930: 149) había mencionado en su descripción de los restos de *La Salteña*. Según Nicasio, un hombre de 90 años que entrevisté en 2004, los militares querían llevar esos objetos a Tartagal, pero la gente de Rivadavia se negó y los obligó a dejarlos en la plaza. “La caldera tenía que quedar aquí. Y la hicieron quedar. Y ahí está”. La erección de este improvisado monumento realineó las percepciones espaciales sobre los restos de los barcos, porque implicaba la separación de la caldera del resto del vapor en Gorriti y su emplazamiento en el espacio público más prominente del pueblo. Alterio me dijo que los cañones también fueron exhibidos por un tiempo en la plaza pero que eventualmente fueron llevados a “un museo en Salta”. Es de notar que esos cañones eran recordatorios de la violencia que había sido parte de los planes de navegación. Con el traslado de los cañones, el único vestigio en exhibición en la plaza era la caldera a vapor que alguna vez propulsó el barco y, por ende, un símbolo aparentemente pacífico de las fuerzas progresistas que crearon Rivadavia. Y ésta es una reliquia que la gente de la zona consideraba que pertenecía en ese lugar, en el centro del pueblo que casi desapareció por el fracaso del proyecto encarnado en esos barcos.

Robert Musil escribió que aunque los monumentos son construidos para ser vistos, a menudo son ignorados por los transeúntes y están “impregnados con algo que repele la atención” (1987: 61). Aunque los autores que han examinado monumentos en diferentes lugares del mundo tienden a estar de acuerdo (Grant 2001: 336; Taussig 1999: 20–21; Young 1993: 13–14), algunos de ellos también han sostenido que esta indiferencia no es completa. De hecho, en momentos de convulsión política la presencia de monumentos puede atraer expresiones de energía colectiva, como lo demuestra el derribamiento generalizado de monumentos comunistas en Europa del este tras la caída del Muro de Berlín (Boym 2001: 88–89; Taussig 1999: 21). Es sobre esta potencia latente de los monumentos que quiero reflexionar aquí. En Rivadavia, sus habitantes ciertamente viven sus rutinas cotidianas en gran medida indiferentes a la caldera en la plaza. Sin embargo, la historia particular de la caldera y su particular configuración como monumento hace que los pobladores sean más conscientes de su existencia de lo que es usualmente el caso en otras partes de la Argentina con monumentos que honran a héroes nacionales distantes, ya que está hecha de los restos del símbolo emblemático de la historia regional: los barcos que alguna vez navegaron por el Bermejo.

Durante mi trabajo de campo, me impresionó cómo un monumento improvisado como éste era una suerte de imán colectivo en las sensibilidades históricas y espaciales de la gente. Aun en lugares ubicados en zonas rurales o en el otro pueblo de la región, La Unión, aquellos que aludían a “los barcos” se referían



casi inmediatamente a “la caldera” en la plaza de Rivadavia y me preguntaban si la había visto. Era como si ese vestigio fuese el centro de gravedad histórico de la región, el punto nodal que unía a personas muy diversas y la última hebra que conectaba a las generaciones del presente con ese pasado distante. A menudo sentía que la gente me hablaba de la caldera como si fuese la prueba material de que las historias que habían oído de sus abuelos eran verdaderas, y no el producto de la imaginación febril de una generación golpeada por el ocaso de su pueblo. Era también notable que ninguna placa o cartel acompañara la caldera, como si ésta hablara por sí misma y no necesitara de la palabra escrita para expresar lo que no necesitaba explicación o no pudiera ser del todo expresado lingüísticamente.

Figura 9. Monumento a las ruinas del progreso (fotografía del autor).

La presencia silenciosa de la caldera era también inseparable de su inmovilidad. En su análisis de la importancia geopolítica de la velocidad, Paul Virilio (2007: 38) sostuvo que para los poderes estatales y capitalistas, “la falta de movilidad es la muerte”. Esta inmovilidad se hace evidente en las ruinas de vehículos creados para generar velocidad. A diferencia de las edificaciones en ruinas, los medios de transporte abandonados evocan una negatividad generada por la destrucción de su capacidad de movimiento. Camilo Vergara capturó sucintamente esta dialéctica espacial cuando escribió, en la leyenda de una fotografía de una locomotora abandonada sobre vías destruidas, “yendo a ninguna parte” (1995: 21). De la misma manera, la negación de movimiento evocada por la caldera en la plaza es lo que más gráficamente confirma su condición de ruina. La caldera es testimonio del hecho de que el mismo pueblo de Rivadavia es como un enorme barco varado en el monte, lejos del río que inspiró a sus fundadores y anclado alrededor de los restos inmóviles de su antiguo motor.

James Young (1993: 7) señala que todo monumento “es percibido en medio de su geografía, en relación con otros puntos de referencia cercanos”. De igual manera, parte de la fuerza semántica de la caldera resulta de su entrelazamiento con otros puntos de referencia, sobre todo el viejo lecho de río y el sitio en Gorriti donde el barco que contenía la caldera está enterrado. De hecho, cuando la gente de la zona se refiere a cualquiera de estos lugares, a menudo señala los otros dos, como si un vestigio no pudiera ser entendido sin referencia a los otros. Estos lugares constituyen, en este sentido, un campo de contrastes que saca su fuerza de la naturaleza incompleta y fracturada de estos sitios: un lecho seco sin río, una caldera sin barco, un barco sin una presencia visible. Las ausencias superpuestas que evocan estos lugares y objetos —el Bermejo, los barcos, el progreso— saturan el espacio regional así como también la memoria de la gente con presencias fantasmales: un río desaparecido y una prosperidad que pasó de largo y dejó tras de sí objetos y lugares en ruinas.

Alois Riegl (1982 [1928]: 38) escribió que una de las características de los monumentos es su “aspiración a la inmortalidad, a un presente eterno y un incesante estado de devenir”. Es por ello que los monumentos en ruinas son particularmente impactantes, ya que resaltan la futilidad de tales aspiraciones. Y ésta es la razón por la cual la caldera en la plaza de Rivadavia es un monumento tan peculiar y contradictorio: como símbolo de la fragilidad de los productos de la modernidad y como objeto erigido, como todo monumento, “con el propósito específico de mantener acciones o eventos singulares humanos ... vivos en la mente de las futuras generaciones” (Riegl 1982 [1928]: 21). Esta tensión no resuelta entre su condición de ruina y sus aspiraciones a la posteridad es lo que hace de este monumento un objeto significativo para la gente de la zona, ya que captura tanto los pasados días de gloria de Rivadavia como su posterior dislocación. La negatividad evocada por la caldera, la imagen de lo que este objeto y lo que representa no son, hace que ésta sea una manera particularmente apta de representar la historia de Rivadavia: a través de un monumento a las ruinas del progreso.

Algunos de los actores que soñaron con transformar el Bermejo en una ruta comercial, vale la pena notarlos, fantasearon con erigir un monumento en sus márgenes para celebrar el triunfo de la civilización sobre la barbarie. En 1852, el intelectual y ensayista político Juan Bautista Alberdi escribió un libro que tendría una gran influencia en la redacción de la Constitución Nacional al año siguiente. En él, Alberdi mencionaba a la navegación del Bermejo con barcos a vapor como uno de los puntos de inflexión en la creación de una Argentina moderna y predijo que un monumento sería erigido en sus márgenes para celebrar tal evento:

Cuando la campana del vapor haya resonado en esas virginales y solitarias regiones ... el salvaje del Chaco, apoyado en el arco de su flecha, contemplará con tristeza el curso de la formidable máquina que le intima al abandono de aquellas márgenes. Resto infeliz de la criatura primitiva, decid adiós al dominio de vuestros antepasados, que la razón despliega hoy sus banderas sagradas en el país Sobre las márgenes pintorescas del Bermejo levantará algún día la gratitud nacional un monumento en el que lea: “al Congreso de 1852, libertador de estas aguas, la posteridad reconocida” (citado por Araújo 1884: 201)

Alberdi imaginaba los márgenes del Bermejo como el lugar más apropiado para erigir un monumento para celebrar la liberación del Chaco de la barbarie. Y el máximo símbolo de esa liberación era el barco a vapor, esa “formidable



máquina” que, sin dudas para él, intimidaría a esas “criaturas primitivas” a abandonar las márgenes del río.

Dos años después, un vapor entraría al Bermejo por primera vez, conducido por Thomas Page. Sin embargo, al contrario de lo que había anticipado Alberdi, Page notó que a los indígenas con los que interactuó el barco les era indiferente. “Ante nuestro asombro, el vapor parecía no despertar en ellos ni temor ni curiosidad” (1859: 249). Como Alberdi, Page también había supuesto que la mera visión de una maquinaria industrial propulsando un barco por el río dejaría perplejos a los nativos, pero los únicos perplejos fueron Page y su tripulación, asombrados por el hecho de que su barco a vapor no causara ninguna impresión entre los indígenas (figura 10).

En retrospectiva, aquellas personas tenían buenas razones para no estar impresionadas. Menos de tres décadas más tarde, aquellas “formidables máquinas” habían sucumbido a las cambiantes configuraciones del Bermejo, dejando sus restos esparcidos a lo largo de la intrincada geografía del río. Y a principios del siglo XX, el único monumento que existe a orillas del lecho seco del Bermejo es una reliquia sin placas de sus ruinas. Es por ello que este monumento no está libre de la ironía que Boym asocia a la nostalgia reflexiva, una nostalgia que por más que añore días mejores no hace grandes declamaciones sobre su verdad y en el fondo sabe, como lo señala Boym (2001: 50), que su presente está en ruinas.

Conclusiones

En *La producción del espacio*, Henri Lefebvre (1991 [1974]: 97) enfatizó que el espacio es una configuración socio-histórica inestable y fracturada, “devastada y devastadora”, homogeneizante y limitante “pero al mismo tiempo totalmente dislocada”. En este artículo, he intentado mostrar que estas dislocaciones

Figura 10. Expedición de Page al Bermejo (1854), con el vapor de fondo. “Ante nuestro asombro, el vapor no parecía despertar en ellos ni temor ni curiosidad” (Page 1859: 249).

espaciales salen a la luz al examinar etnográficamente la relevancia social de objetos destruidos. Innumerables lugares del mundo están saturados de restos del progreso. La zona de Rivadavia en el Chaco salteño, en este sentido, es sólo una expresión local del tipo de espacio creado por la expansión de relaciones capitalistas y estatales en una región que por mucho tiempo fue vista como el paradigma de la barbarie, y que a fines del siglo XIX pareció simbolizar brevemente el proyecto de progreso que se estaba implementando en la Argentina. El fracaso de este intento de crear un espacio regular para la movilidad de capital nos recuerda que lo que hoy llamamos “globalización” nunca ha sido un proceso “aespacial” sino, por el contrario, una amalgama de prácticas profundamente espaciales que crean de manera permanente, como diría Anna Tsing (2005), fricción. Tsing, no obstante, aborda las formas localizadas de destrucción creadas por la globalización sin llegar a analizar conceptualmente sus implicaciones espaciales. En este trabajo, he intentado mostrar cómo esta fricción puede ser examinada a través de los restos, a menudo tenues, que ésta deja en el espacio. Dada la historia de la navegación del Bermejo, me he centrado en los restos de barcos del siglo XIX y en los imaginarios entretreídos alrededor de ellos como nodos críticos para examinar la interpenetración entre el espacio, la historia, el deterioro y la subjetividad.

“En la ruina la historia se fusiona físicamente con el lugar”, escribió Walter Benjamin (1998 [1928]: 177–178). En estas páginas, he explorado esta fusión de la historia en el espacio con el fin de resaltar la espacialidad de los procesos históricos y las formas en que las interpretaciones sobre su sedimentación y sus restos materiales son relevantes para comprender formas locales de subjetividad. Los significados que estos sitios evocan no son unívocos, como lo muestra el hecho de que criollos y gente wichí difieren en evaluar el significado de los barcos: como medios de transporte que trajeron riquezas o como vehículos de violencia y dominación. A pesar de ello, estos actores evocan una historia que no pueden sino leer a través de sus rastros espaciales.

El hecho de que me haya centrado en un proyecto que no tuvo éxito ciertamente no debe llevar a pensar que las ruinas creadas por el capitalismo se limitan a instancias de fracaso y declinación. Como lo ha sostenido Ann Stoler (2008: 195), “Los proyectos imperiales son en sí mismos continuos procesos de destrucción, procesos que ‘arruinan’, y que ejercen una fuerza material y social en el presente”. De la misma manera, la expansión de relaciones capitalistas y estatales que acompañó a la navegación del Bermejo creó una destrucción sin parangón de los lugares y territorios indígenas, especialmente en el breve período en el que sus promotores consideraban que sus planes estaban siendo exitosos. Éste fue un éxito que fue proclamado pero nunca completamente materializado y que fue socavado por los obstáculos que presentaba el río. No obstante, el contraste entre la promesa de prosperidad de los planes de navegación del Bermejo y su colapso es políticamente relevante, siguiendo a Benjamin, porque echa una luz crítica sobre la ideología del progreso y sus “imágenes ilusorias de ensueño” (Buck-Morss 1991: 159). Y esta relevancia es clara hoy en día en relación a los agronegocios que están expulsando a pobladores rurales de sus tierras, destruyendo bosques e introduciendo nuevas relaciones de dominación —todo en el nombre, una vez más, del progreso.

Las ruinas y los escombros son, como toda entidad espacial, productos inconclusos, procesos en construcción que están siempre sometidos a nuevas formas de deterioro y que están por ende, en palabras de Tim Edensor (2005: 16), “en un estado fluido de devenir material”. Los restos de barcos varados entre las décadas de 1850 y 1880 se desintegraron gradualmente como una

presencia visible, por más que algunos fragmentos todavía existan enterrados en Gorriti y otras zonas del Chaco. Pero esta erosión material ha sido paralela a la recreación de una memoria colectiva de esos restos, lo que significa que aquellos barcos son en la actualidad tan intangibles y están tan ausentes como lo están presentes en la imaginación de la población de la zona. Además de la caldera de Rivadavia, ésto es lo que hoy en día queda de ellos: la memoria social de sus vestigios.

Refiriéndose a los monumentos conmemorativos que existen en Auschwitz, James Young (1993: 119) escribió que cuando los eventos históricos terminan, "sólo los lugares permanecen". Con el paso del tiempo, escribe Young, los lugares y los eventos se van distanciando los unos de los otros, y "sólo un acto deliberado de memoria puede reconectarlos, y reinsertar en dichos lugares un sentido de su pasado histórico" (Young 1993: 119). De manera similar, podría sostenerse que cuando los planes de navegación del Bermejo llegaron a su fin, sólo los vestigios de los barcos permanecieron, y que fue a través de "actos deliberados de memoria" que aquellos sucesos del pasado y sus restos fueron conectados a lo largo de varias generaciones. Sin embargo, en la experiencia de los pobladores de Rivadavia, su memoria no es una práctica a posteriori que los reconectaría con objetos que se habrían separado en algún momento de su subjetividad, como lo sugiere Young; más bien, la memoria fue desde un principio parte constitutiva de dichos lugares. Ello es evidente hoy en día en lugares carentes de rastros visibles como Gorriti, donde un visitante desinformado llegado de lejos nunca sospecharía que los vestigios de un barco a vapor yacen debajo del Bermejito. Es no obstante esta ausencia la que hace que la memoria de ese barco sea aun más relevante para la gente de la zona. Ello transforma los restos de los barcos en una presencia espectral que al haberse convertido en parte del subsuelo finalmente ha fusionado la historia en el espacio en el sentido más literal del término. Sin embargo, esta ausencia también resalta la presencia de la última reliquia de los barcos, la caldera en la plaza de Rivadavia. Más que en cualquier otra parte, es allí en donde las memorias locales convergen para resaltar el más duradero de los fantasmas que sobrevuelan la región: la prosperidad prometida por aquellos barcos que, a pesar de sus calderas a vapor, terminaron varados en el monte.

Agradecimientos

Presenté versiones previas de este artículo en agosto de 2008 en el Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano en Buenos Aires y en noviembre de 2008 en el congreso de la American Anthropological Association en San Francisco, en el panel "Declinación: Deterioro ante expectativas de progreso", organizado por Jerry Sacha y Bruce Knauft. Les agradezco a Shaylih Muehlmann, Ana Vivaldi, Jon Beasley-Murray y los tres evaluadores anónimos de *Current Anthropology* por sus observaciones críticas. También estoy en deuda con las muchas personas que generosamente compartieron sus experiencias conmigo en Rivadavia, La Unión, Santa Rosa y sitios rurales aledaños en el departamento de Rivadavia banda sur, Salta (todos los nombres mencionados en el texto son seudónimos). El trabajo de campo en Rivadavia fue posible gracias a un subsidio de investigación del Social Sciences and Humanities Research Council de Canadá (SSHRC).

Bibliografía

- » ABU EL-HAJ, Nadia. 2001. *Facts on the ground: archaeological practice and territorial self-fashioning in Israeli society*. Chicago: University of Chicago Press.
- » ADORNO, Theodor. 1973 (1966). *Negative dialectics*. New York: Continuum.
- » ALMEIDA, Juan Lucio. 1976. "El capitán Lavarello y el Río Bermejo". *Todo es Historia* 105:56–71.
- » ARÁOZ, Guillermo. 1872. *Río Bermejo: itinerario de viaje del vapor Sol Argentino*. Buenos Aires: Unión.
- » ARÁOZ, Guillermo. 1884. *Navegación del Río Bermejo y viajes al Gran Chaco*. Buenos Aires: Europa.
- » ARENALES, José. 1833. *Noticias históricas y descriptivas sobre el país del Chaco y el Río Bermejo, con observaciones relativas a un plan de navegación y colonización que se propone*. Buenos Aires: Hallet.
- » ARNAUD, Leopoldo. 1889. *Del Timbó al Tartagal: impresiones de un viaje a través del Gran Chaco*. Buenos Aires: Río de la Plata.
- » BACHELARD, Gaston. 1969. *The poetics of space*. Boston: Beacon.
- » BENJAMIN, Walter. 1968. "Theses on the philosophy of history". En *Illuminations: essays and reflections*. Hannah Arendt, ed. Pp. 253–264. New York: Schocken.
- » BENJAMIN, Walter. 1998 (1928). *The origin of the German tragic drama*. London: Verso.
- » BENJAMIN, Walter. 1999. *The arcades project*. Cambridge: Harvard University Press.
- » BOYM, Svetlana. 2001. *The future of nostalgia*. New York: Basic.
- » BUCK-MORSS, Susan. 1977. *The origin of the negative dialectics: Theodor W. Adorno, Walter Benjamin, and the Frankfurt Institute*. New York: Free Press.
- » BUCK-MORSS, Susan. 1991. *The dialectics of seeing: Walter Benjamin and the arcades project*. Cambridge: MIT Press.
- » CASEY, Edward. 1987. *Remembering: a phenomenological study*. Bloomington: Indiana University Press.
- » CASTRO BOEDO, Emilio. 1995 (1872). *Estudios sobre la navegación del Bermejo y la colonización del Chaco*. San Salvador de Jujuy: Universidad Nacional de Jujuy.
- » CHIERICOTTI, Olga, y Luis COMENARES. 1982. *El agrimensor Higinio Falcón, un pionero del Chaco*. En *Primer seminario de historia del Chaco*. Salta: Editorial de la Universidad Católica de Salta. pp. 299-342.
- » CLUNIE, Francisco. 1899. "La comunicación fluvial entre el Chaco Occidental y el Río Paraguay: navegación del Bermejo por los señores Leach". *Boletín del Instituto Geográfico Argentino*, 20:188–207.
- » COOLE, Diana. 2000. *Negativity and politics: Dionysus and dialectics from Kant to post-structuralism*. London: Routledge.
- » de la CUESTA FIGUEROA, Marta. 1982. "Colonia Rivadavia". En *Primer seminario de historia del Chaco*. Salta: Editorial de la Universidad Católica de Salta. pp. 200-225.
- » de la SERNA, Gerónimo. 1930. *1.500 kilómetros a lomo de mula: expedición Victorica al Chaco, 1884–1885*. Buenos Aires: López.

- » del NIETO, José. 1969. "La conquista del Bermejo". *Todo es Historia*. 30:56-70.
- » EDENSOR, Tim. 2005. *Industrial ruins: space, aesthetics, and materiality*. Oxford: Berg.
- » FERNÁNDEZ CORNEJO, Adrián. 1970 (1790). "Diario". En *Colección de obras y documentos relativos a la historia antigua y moderna de las provincias del Río de la Plata*, vol. 6. Pedro De Angelis, ed. Pp. 473-509. Buenos Aires: Plus Ultra.
- » FONTANA, Luis Jorge. 1977 (1881). *El Gran Chaco*. Buenos Aires: Solar-Hachette.
- » GONZÁLEZ, Melitón. 1890. *El Gran Chaco argentino*. Buenos Aires: Compañía Sudamericana de Billetes de Banco.
- » GONZÁLEZ-RUIBAL, Alfredo. 2008. "Time to destroy: an archaeology of supermodernity". *Current Anthropology* 49(2):247-279.
- » GORDILLO, Gastón. 2001. "Un río tan salvaje e indómito como el indio toba': una historia antropológica de la frontera del Pilcomayo". *Desarrollo Económico*. 41(162):261-280.
- » GORDILLO, Gastón. 2009a. "Places that frighten: residues of wealth and violence on the Argentine Chaco frontier". *Anthropologica* 51:343-351.
- » GORDILLO, Gastón 2009b. "The ruins of ruins: on the preservation and destruction of historical sites in northern Argentina". En Lena Mortensen y Julie Hollowell (eds.), *Ethnographies and archaeologies: iterations of the past*. Gainesville: University Press of Florida. pp. 30-54.
- » GORDILLO, Gastón. 2010. *Lugares de diablos: Tensiones del espacio y la memoria*. Buenos Aires: Prometeo.
- » GORDILLO, Gastón. 2014. *Rubble: The Afterlife of Destruction*. Durham: Duke University Press.
- » GORDILLO, Gastón, y Juan Martín LEGUIZAMÓN. 2002. *El río y la frontera: movilizaciones aborígenes, obras públicas y Mercosur en el Pilcomayo*. Buenos Aires: Biblos.
- » GRANDIN, Greg. 2009. *Fordlandia: the rise and fall of Henry Ford's forgotten jungle city*. New York: Metropolitan.
- » GRANT, Bruce. 2001. New Moscow monuments, or, states of innocence. *American Ethnologist* 28(2):332-362.
- » GUPTA, Akhil, y James FERGUSON. 1997. "Behind 'culture': space, identity, and the politics of difference. En Akhil Gupta y James Ferguson, (eds.), *Culture, power, place: explorations in critical anthropology*. Durham: Duke University Press. pp. 33-51.
- » HARVEY, David. 1989. *The condition of postmodernity*. Oxford: Blackwell.
- » HARVEY, David. 1996. *Justice, nature and the geography of difference*. Oxford: Blackwell.
- » HENRI, Jules. 1917. *Navegación del Río Bermejo*. Buenos Aires: Peuser.
- » HIGH, Stephen, y David LEWIS. 2007. *Corporate wasteland: the landscape and memory of deindustrialization*. Ithaca: Cornell University Press.
- » JUSDANIS, Gregory. 2004. Farewell to the classical: excavations in modernism. *Modernism/Modernity* 11(1):37-53.
- » KOHL, Philip. 1998. Nationalism and archaeology: on the constructions of nations and the reconstructions of the remote past. *Annual Review of Anthropology* 27:223-246.
- » LAPLANTINE, François, y Alexis Nouss. 2007 (2001). *Mestizajes: de Arcimboldo a zombi*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- » LEFEBVRE, Henri. 1991 (1974). *The production of space*. Oxford: Blackwell.

- » LI, Tania. 2007. *The will to improve: governmentality, development, and the practice of politics*. Durham: Duke University Press.
- » LOWENTHAL, David. 1985. *The past is a foreign country*. Cambridge: Cambridge University Press.
- » MACAULAY, Rose. 1984 (1953). *The pleasure of ruins*. London: Thames & Hudson.
- » MANTEGAZZA, Paolo. 1916. *Viajes por el Río de la Plata y el interior de la Confederación Argentina*. Buenos Aires: Coni Hermanos.
- » MARX, Karl. 1993 (1858). *Grundrisse: foundations of the critique of political economy*. New York: Penguin.
- » MILLER ASTRADA, Luisa. 1982. "Primer plan orgánico de colonización en el Chaco salteño (1857-1863)". En *Primer seminario de historia del Chaco*. Salta: Editorial de la Universidad Católica de Salta. pp. 156-171.
- » MORILLO, Francisco. 1970 (1780). "Diario del viaje al Río Bermejo". En Pedro de Angelis, (ed.), *Colección de obras y documentos relativos a la historia antigua y moderna de las provincias del Río de la Plata*. Buenos Aires: Plus Ultra. pp. 193-215.
- » MUEHLMANN, Shaylih. 2013. *Where the river ends: Contested indigeneity in the Mexican Colorado Delta*. Durham: Duke University Press.
- » MUSIL, Robert. 1987. *Posthumous papers of a living author*. Hygiene: Eridamos.
- » OLIVA, Justo José. 1987. *Gauchos salteños o gauchos de Güemes: Güemes en la historia y la leyenda*. Salta: Comisión Bicameral Examinadora de Obras de Autores Salteños.
- » PAGE, John. 1889. "The Gran Chaco and its rivers". *Proceedings of the Royal Geographical Society and Monthly Record of Geography* 11(3):129-152.
- » PAGE, Max. 1999. *The creative destruction of Manhattan, 1900-1940*. Chicago: University of Chicago Press.
- » PAGE, Thomas. 1859. *La Plata, the Argentine Confederation, and Paraguay*. New York: Harper & Brothers.
- » PELLESCI, Giovanni. 1886. *Eight months on the Gran Chaco of the Argentine Republic*. London: Sampson Low, Martson, Searle & Rivington.
- » PELLICHI, Pedro María. 1995 (1862). "Relación histórica de las misiones del Chaco y de la Acción Católico-Civilizadora en favor de los indios infieles". En Ana Teruel, (ed.), *Misioneros del Chaco Occidental: escritos de franciscanos del Chaco salteño (1861-1914)*. San Salvador de Jujuy: Universidad Nacional de Jujuy. pp. 14-63.
- » RAFFLES, Hugh. 2002. *In Amazonia: a natural history*. Princeton: Princeton University Press.
- » RIEGL, Alois. 1982 (1928). "The modern cult of monuments: its character and its origin". *Oppositions* 25:21-51.
- » ROSENZVAIG, Eduardo. 1996. *Etnias y árboles: historia del universo ecológico Gran Chaco*. Bogotá: Casa-Cocultura.
- » ROTH, Michael. 1997. "Irresistible decay: ruins reclaimed". En M. Roth, C. Lyons, y C. Merewether, (eds.), *Irresistible decay*. Los Angeles: Getty Research Institute for the History of Arts and Humanities. pp. 1-23.
- » SALGADO, Sebastião. 2005. *Workers: an archaeology of the industrial age*. New York: Aperture.
- » SALVATORE, Ricardo. 2006. "Imperial mechanics: South America's hemispheric integration in the machine age". *American Quarterly* 58:663-691.

- » SCHAMA, Simon. 1995. *Landscape and memory*. New York: Vintage.
- » SEBALD, W. G. 1998. *The rings of Saturn*. New York: New Directions.
- » SEBALD, W. G. 2004. *On the natural history of destruction*. Toronto: Vintage Canada.
- » SIMMEL, Georg. 1959 (1911). "The ruin". En Kurt Wolff (ed.), *Essays on sociology, philosophy and aesthetics*. New York: Harper Torchbooks. pp. 259-266.
- » SOJA, Edward. 1989. *Postmodern geographies: the reassertion of space in critical social theory*. London: Verso.
- » SOLÁ, Juan y SOLÁ, Manuel. 1880. *Breve estudio sobre el Chaco y el Bermejo*. Buenos Aires: Pablo Coni.
- » STEWART, Kathleen. 1996. *A space on the side of the road: cultural poetics in an "other" America*. Princeton: Princeton University Press.
- » STOLER, Ann. 2008. "Imperial debris: reflections on ruins and ruination". *Cultural Anthropology* 23(2):191-219.
- » TAUSSIG, Michael. 1987. *Shamanism, colonialism and the wild man: a study in terror and healing*. Chicago: University of Chicago Press.
- » TAUSSIG, Michael. 1999. *Defacement: public secrecy and the labor of the negative*. Stanford: Stanford University Press.
- » TERUEL, Ana. 2005. *Misiones, economía y sociedad: la frontera chaqueña del Noroeste Argentino en el siglo XIX*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes.
- » TSING, Anna. 2005. *Friction: an ethnography of global connection*. Princeton: Princeton University Press.
- » VEITCH, Jonathan. 1997. "Colossus in ruins: remembering Pittsburgh's industrial past". *Public Culture* 10(1):115-134.
- » VERGARA, Camilo. 1995. *The new American ghetto*. New Brunswick: Rutgers University Press.
- » VIRILIO, Paul. 2007. *Speed and politics*. Los Angeles: Semiotext(e).
- » VOLNEY, Constantin-François. 2005 (1791). *The ruins, or, meditation on the revolutions of empires and the law of nature*. New York: Elibron Classics.
- » WOODWARD, Christopher. 2001. *In ruins: a journey through history, art, and literature*. New York: Vintage.
- » YOUNG, James. 1993. *The texture of memory: holocaust memorials and meaning*. New Haven: Yale University Press.

