

Héroes de la civilización.
La Amazonía como cosmópolis
agroexportadora en la obra
del General Rafael Reyes

Heroes of Civilization. The Amazon Region
as Agricultural Export Cosmopolis in
the Work of General Rafael Reyes

*Heróis da civilização. A Amazônia como cosmópolis
agroexportadora na obra do General Rafael Reyes*

FELIPE MARTÍNEZ PINZÓN*

College of Staten Island

Nueva York, Estados Unidos

* Felipe.martinezipinzon@csi.cuny.edu

Artículo de investigación.

Recepción: 7 de febrero de 2013. Aprobación: 21 de mayo de 2013.

[146]

RESUMEN

La pérdida del territorio de Panamá en 1903 y la consiguiente apertura de un canal en el istmo supusieron, para las élites colombianas, repensar otros espacios de frontera. Este artículo analiza el discurso de apropiación del territorio de la Amazonía que el presidente, general y empresario Rafael Reyes (1849-1921) expuso en discursos, conferencias, relatos de viaje y memorias autobiográficas. Haciendo uso de estos materiales, este artículo arguye que, en lugar de nacionalizar el territorio amazónico colombiano, Reyes propuso anexionarlo a las dinámicas del capitalismo global mediante la contradictoria propuesta de una “cosmópolis agroexportadora” para explotar las riquezas amazónicas. Las contradicciones de una cosmópolis segregacionista, como relato de la globalización a comienzos del siglo xx, también llevan al General Reyes a representar a los empresarios de la frontera agrícola como “héroes de la civilización”, una formulación que delata el anacronismo y la irracionalidad en el corazón del supuestamente inquebrantable y racional discurso de la civilización en el trópico.

Palabras clave: Rafael Reyes, Colombia, Amazonía, modernización, cosmopolitismo.

ABSTRACT

The loss of Panama in 1903 and the subsequent opening of the canal in the isthmus led the Colombian elites to rethink other border spaces. The article analyzes the discourse of appropriation of the Amazon territory set forth by President, General, and entrepreneur Rafael Reyes (1849-1921) in speeches lectures, travel diaries, and autobiographical memoirs. On the basis of those materials, the article argues that instead of nationalizing the Amazonian territory, Reyes suggesting incorporating it into the dynamics of global capitalism through the contradictory proposal of an “agricultural export cosmopolis” aimed at exploiting the region’s wealth. The contradictions of a segregationist cosmopolis, as a narrative of globalization in the early 20th century, also led General Reyes to represent the entrepreneurs of the agricultural frontier as “heroes of civilization”, a phrase that betrays the anachronism and irrationalism inherent in the allegedly indestructible rational discourse of civilization in the tropics.

[147]

Keywords: *Rafael Reyes, Colombia, Amazon region, modernization, cosmopolitanism.*

RESUMO

A perda do território do Panamá em 1903 e a conseguinte abertura de um canal no istmo supuseram, para as elites colombianas, repensar outros espaços de fronteira. Este artigo analisa o discurso de apropriação do território da Amazônia que o presidente, general e empresário Rafael Reyes (1849-1921) expôs em discursos, conferências, relatos de viagem e memórias autobiográficas. Fazendo uso desses materiais, este artigo argui que, ao invés de nacionalizar o território amazônico colombiano, Reyes propôs anexá-lo às dinâmicas do capitalismo global mediante a contraditória proposta de uma “cosmópolis agroexportadora” para explorar as riquezas amazônicas. As contradições de uma cosmópolis segregacionista, como relato da globalização a começos do século xx, também levam o General Reyes a representar os empresários da fronteira agrícola como “heróis da civilização”, uma formulação que delata o anacronismo e a irracionalidade no coração do supostamente inquebrantável e racional discurso da civilização no trópico.

Palavras-chave: *Rafael Reyes, Colômbia, Amazônia, modernização, cosmopolitismo.*

Introducción

[148]

En su libro de viajes *Las dos Américas* (1914), el General Rafael Reyes (1849-1921) cuenta que fue invitado por el Almirante Robert Peary,¹ descubridor del Polo Norte, a un banquete en el Explorer's Club de la Universidad de Columbia, en Nueva York, para relatar sus exploraciones por el Putumayo (1875-1884) frente a un público de “notables exploradores, historiadores, geógrafos y hombres importantes en los diversos ramos del saber humano”.² Antes de compartir su charla, Reyes nota cómo el salón de banquetes había sido “adornado con exquisita gracia, con sus muchas plantas y sus bellísimas flores, hacía pensar en una floresta tropical; en el menú tuvieron la delicadeza de colocar una fotografía que representaba el Capitolio de Bogotá y una bella vista del Valle del Cauca”.³ La adecuación del salón de conferencias neoyorquino como una *floresta* tropical en donde la civilización es posible me interesa en la medida que habla elocuentemente de una obsesión constante del pensamiento espacial del General Reyes y de sus contemporáneos: ¿Cómo integrar la selva amazónica al proyecto civilizatorio global?

En las páginas por venir quiero mostrar cómo Reyes trata fatigosamente de responder a esta pregunta. A través de una fantasía agroexportadora en la que ferrocarriles y barcos de vapor cruzan la selva amazónica, Reyes imagina la Amazonía como una cosmópolis donde se reúnen todas las razas del planeta para hacer fortuna a partir de la exportación de minerales y frutos del trópico. Sin embargo, las particularidades históricas del trópico amazónico se interponen en sus fantasías. La conceptualización de la fiebre

-
1. Aparte de Peary, Reyes es contemporáneo de Henry Morton Stanley y David Livingstone, los exploradores del África, y de Cecil Rhodes. Peter Sloterdijk denomina los descubrimientos de finales del siglo XIX en África y los polos como “la expresión más pura del delirio letrado”, en los que se competía conscientemente por la fama y el reconocimiento de los pares y del público. Peter Sloterdijk, *En el mundo interior del capital: Para una teoría filosófica de la globalización* (Madrid: Siruela, 2007) 134. En Suramérica, Reyes tomaría la antorcha del descubridor, aunque con un aditamento que lo hace más complejo: se interna en el propio espacio nacional y en las dinámicas discursivas de su construcción ideológica, lo cual lo hace más afín con otro descubridor como Freud y su hallazgo del inconsciente; para Sloterdijk, el autor alemán pertenece también a los hacedores de Imperio, a la manera de Stanley, Rhodes o Livingstone. Sloterdijk 134.
 2. Rafael Reyes, *Las dos Américas: excursión por varios países de las dos Américas: su estado actual, su futuro* (New York: Frederick A. Stokes Company, 1914) 73.
 3. Reyes, *Las dos Américas* 73.

tropical —todavía a caballo entre concepciones climistas y miasmáticas hipocráticas del siglo XIX y las nuevas teorías higienistas provenientes de la medicina tropical mansoniana— llevarán a Reyes a delatar su cosmópolis como un intrincado campo vertical caracterizado por una división climática y racial del trabajo: los blancos en el clima “benéfico” de las alturas, las demás “razas” en las planicies amazónicas de clima “insalubre”. La paradoja de una cosmópolis segregacionista muestra cómo la fantasía de la civilización amazónica en Reyes, antes que ser una utopía redentora, es una geografía (neo)colonial en la cual es posible observar las tensiones entre civilización, nación y trópico en la Colombia de finales de siglo XIX y comienzos del XX.

[149]

Reyes, profesor de energía⁴

Es lugar común de los historiadores y críticos del fin de siglo XX colombiano tener por prueba del ensimismamiento de las élites andinas que dos de sus grandes intelectuales, los conservadores Miguel Antonio Caro y José Manuel Marroquín, —gramático y latinista el primero, el otro costumbrista excepcional— nunca hayan conocido el mar.⁵ Todo lo contrario a ese otro conservador que fue Rafael Reyes, explorador del Putumayo, exportador de quina y caucho, militar en las guerras de 1885 y 1895, un hombre de poca educación formal, nacido y educado en la conservadora provincia andina de Tundama, en Boyacá, sin grandes abolengos ni genealogías. El historiador Eduardo Lemaitre llamó a Rafael Reyes un “ave rara”⁶ en medio de la clase política colombiana de entonces. Anotó también cómo a Caro le impresionaba “la extraordinaria movilidad de Reyes”,⁷ un hombre que desentonaba en la muy letrada y provinciana Bogotá de la Regeneración (1885-1895), una suerte de República Hispana Independiente de latinistas, gramáticos y

4. Conscientemente aquí empleo la expresión “profesor de energía”, aquella que usara Rubén Darío para referirse a ese Reyes estadounidense, Teodoro Roosevelt, admirado por el propio general colombiano. Esa expresión aparece en su famosa “Oda a Roosevelt”, de 1904, y es de muchas maneras un poema que responde a la euforia civilizatoria estadounidense desatada por la expansión de su frontera imperial sobre el Caribe hispánico a finales del XIX y comienzos del XX (Puerto Rico, Cuba, las Filipinas y, luego, Panamá).

5. Ver Eduardo Lemaitre, *Rafael Reyes: biografía de un gran colombiano* (Bogotá: Iqueima, 1981); Charles W. Bergquist, *Coffee and Conflict in Colombia, 1886-1910* (Durham: Duke University Press, 1978); y Marco Palacios, *Entre la legitimidad y la violencia: Colombia 1875-1994* (Bogotá: Norma, 2003).

6. Lemaitre 356.

7. Lemaitre 341.

traductores en medio de un país llevado y traído por las guerras civiles, la inflación monetaria y la fiebre amarilla.

[150]

No me parece, sin embargo, que Reyes pueda ser simplificado como un anti-Caro en cuanto “hombre de acción”⁸ u “hombre que se lo debe todo a sí mismo”,⁹ como podría pensarse. Por el contrario, me parece que el proyecto político de Reyes lleva a su fruición el proyecto civilizatorio de la élite política de entonces, sin distinciones de partido: integrar el territorio nacional a las dinámicas del capitalismo internacional a través de la exportación de productos tropicales. Esto conlleva, por una parte y para satisfacción de los conservadores, disciplinar las identidades no hispanas o hispanizables, y por otra, para felicidad de los librecambistas, conectar el trópico colombiano con los mercados internacionales a través de la modernización de sus vías de comunicación.

En efecto, Reyes fue, si no el primero, el más notable¹⁰ hombre blanco andino —ese depositario de la misión civilizadora desde los escritos de Francisco José de Caldas en 1808— en vivir, recorrer y explotar buena parte de la tierra caliente del suroccidente colombiano, un país completamente desconocido para sus dirigentes. En la década de 1875 a 1884, con dineros obtenidos del *boom* de la quina,¹¹ Reyes exploró el Putumayo, fundó puertos e implementó la navegación a vapor por la Amazonía colombiana, lo que lo hizo rico en esta empresa exportadora. Entonces, si algo marcó la diferencia

8. Lemaitre 92.

9. Pedro M. Ibáñez, “Reminiscencias de Rafael Reyes”, *Boletín de Historia y Antigüedades* 4 (1907): 450.

10. A pesar de que la vanidad de Reyes lo lleva a postularse como un adelantado en “conquistar” estos territorios, sus referencias a los caminos, trochas, y “canjilones” desmienten su pretendida calidad de hombre andino y conquistador primigenio de estos territorios. Los “canjilones” son, de acuerdo con Reyes en sus *Memorias*, “profundidades de varios metros sobre las cuales la vegetación se extiende y las oscurece; abajo puede solamente marchar un solo individuo con su carga; de trecho, hay especies de nicho o refugios en los cuales se hace el cambio de los individuos que marchan en el sentido opuesto”. Rafael Reyes, *Memorias (1850-1885)* (Bogotá: Fondo de Cultura Cafetero, 1986) 101. Estos espacios, literalmente creados por la holladura de los pies en la tierra, dan un testimonio contrario al de la autoeopeya reyista: son espacios profusamente transitados. Le agradezco a uno de los evaluadores de este artículo hacerme caer en cuenta de la ficcionalización de Reyes como “primer hombre blanco andino” en incursionar en estas tierras.

11. Palacios 70.

—o más que la diferencia, el plus— de Reyes sobre sus copartidarios fue su movilidad, su fuerza física, su disciplina y, sobre todo, su capacidad de disciplinar a otros en diferentes regiones de la nación.

Tanto el Reyes escritor como el explorador, el general o el comerciante, constituyen siempre un cuerpo en movimiento, una corporalidad de la eficiencia que se sobrepone a todos los obstáculos geográficos, políticos o personales. Reyes escribe sus *Memorias (1850-1885)* en el exilio (1909-1918) —al que parte en un barco bananero inglés con destino a Londres—¹², a bordo de lujosos vapores y de rápidos trenes que recorren Europa, Turquía, Egipto... Montado en uno de ellos, Reyes, más rápido que la escritura, le dicta a su hijo:

[151]

Recorriendo en el Orient Express de Constantinopla a París la Bulgaria (sic), después de haber dejado el territorio de la Turquía europea y viendo una aldeita de ranchos cubiertos de paja, como los de Boyacá, continuó dictando a Rafael [su hijo] esta relación, que repito, no es para publicarse, sino como un recuerdo para mis hijos.¹³

Como si quisiera ahorrar tiempo —esa gran obsesión de su vida— Reyes cuenta en sus *Memorias* a la vez varios viajes: por el piedemonte caucano, en busca de quina en su juventud; pero también por Estados Unidos, por Asia y por Europa durante su exilio; además, otro viaje anterior a pie y a caballo por Colombia, en 1868, primero desde Boyacá hasta Popayán, en el suroccidente; luego a Pasto, y por último, por el Putumayo y el Amazonas hasta el Brasil imperial, durante la década del setenta. Siempre infatigable e incorruptible —nunca presa de la ironía o el humor, dos formas de detenerse sobre la realidad— Reyes solo se permite contemplar los ríos o las selvas en la medida que estos son utilizables para sus empresas. El fino ojo agroexportador de Reyes desagrega la naturaleza de la cultura para ver cargamentos donde hay árboles:

(...) en todo ese trayecto el río [Putumayo] es navegable por vapores de cinco pies de calado, sin inconveniente alguno; sus márgenes están cubiertas por espesas selvas en donde abundan el caucho o jeve, cacao, zarzaparrilla, marfil vegetal o tagua, hipecacuana, otras plantas medicinales y variedad de madera finas.¹⁴

12. Bergquist 246.

13. Reyes, *Memorias* 42-43.

14. Reyes, *Memorias* 78.

Al ver la naturaleza fetichistamente, como un producto, Reyes solo contempla el transporte como medio de extracción del valor de cambio de los paisajes tropicales que observa.

[152] Reyes no es solo un cuerpo civilizado en la medida que es objeto de ardua disciplina (Foucault), sino que es un cuerpo civilizador. Por eso sus *Memorias* son consejos a sus hijos y a sus nietos para que cumplan, como él, hábitos estrictos de trabajo, estudio y moralidad. Como cuerpo civilizador, Reyes se preocupó siempre por contar pocos datos íntimos y de ilustrar ante todo con su vida un trayecto ejemplar, o para usar una de sus palabras que más delata su afición a la velocidad como virtud cívica y como proyecto político, una vida récord. La memoria de Reyes, en su acepción técnica inglesa, está llena de récords: haberle ganado la marcha a un baquiano amazónico, haber dejado atrás en sus exploraciones al más rápido montañés pastuso, o haber matado ochenta conejos en un solo día de caza.¹⁵ “Viajo siempre de prisa”,¹⁶ confiesa Reyes.

Más de una vez, Reyes anota que es solamente la falta de avances de medios de comunicación adecuados, es decir la falta de desarrollo técnico que abrevie el espacio nacional, lo que le causa la pérdida del tiempo: “El viaje que acababa yo de hacer se ha considerado siempre como el más rápido posible y su récord no se ha podido batir, aunque después se han mejorado las vías de comunicación”.¹⁷ Perder el tiempo para Reyes será hacerse consciente del espacio, dejar que el espacio —o, mejor, la selva en Reyes como puro espacio intemporal, esa vieja forma de concebir el trópico desde Colón— triunfe sobre la civilización, dejando a Colombia, para horror de Reyes, fuera del concierto internacional de la naciones civilizadas. Este miedo de Reyes confirma, como sostiene David Harvey,¹⁸ que el liberalismo económico reprime activamente la geografía en un ansia por lograr la eficiencia temporal en el tráfico de productos.

El proyecto político de Reyes puede resumirse en una palabra: tráfico, tanto de papel moneda como de mercancías. Si entendemos, con Sloterdijk, por ‘tráfico’ la perfecta simetría entre la ida y la vuelta,¹⁹ veremos claro el

15. Reyes, *Memorias* 102.

16. Pedro Pedraza, *Excursiones presidenciales: apuntes de un diario de viaje* (Massachusetts: Norwood, 1909) 60.

17. Reyes, *Memorias* 232.

18. David Harvey, *Spaces of Capital: Towards a Critical Geography* (Edinburgh: Edinburgh University Press, 2001) 247.

19. Sloterdijk 119.

interés de Reyes, por una parte, en hacer del país un lugar transitable para la exportación de productos tropicales y, por otra, asegurar las transacciones monetarias fuera de la incertidumbre inflacionaria que había caracterizado la Banca Nacional desde que Rafael Núñez la introdujera en la década del ochenta.²⁰ Ante todo, las vías de comunicación ocuparán un lugar central en el proyecto modernizador de Reyes, una vez llegue al poder en 1904.²¹ Su vida como explorador y comerciante en el Putumayo y en sus regiones aledañas le habían mostrado que la intrincada geografía del trópico andino colombiano; en particular, el clima cálido de los valles interandinos y de las planicies amazónicas eran un obstáculo para el progreso, en tanto impedían hacer de la geografía una espacio ideal de tráfico.²²

[153]

El clima cálido y la topografía serán, a ojos de Reyes, las talanqueras que le impedirían a Colombia entrar de lleno en la civilización; entre tanto, no solo escaseaban los brazos para ayudar en la construcción de los ferrocarriles, sino que las pocas densas poblaciones de peones enganchables²³ se encontraban en las alturas de clima frío y templado. Al llevar estas poblaciones a las tierras cálidas de baja altura, muchos sufrían de fiebre amarilla o malaria, enfermedades entonces endémicas para quienes no fueran inmunes ante ellas:

20. Roberto Junguito, “Las finanzas públicas en el siglo XIX”, *Economía colombiana del siglo XIX*, eds. Adolfo Meisel Roca y María Teresa Ramírez (Bogotá: Banco de la República / Fondo de Cultura Económica 2010) 90.

21. Palacios 97.

22. Evidentemente estas fantasías/pesadillas no son nuevas para la imaginación civilizatoria en el trópico. El antecedente más inmediato a Reyes es Santiago Pérez Triana, quien en su huida por los Llanos orientales imaginaba civilizaciones en medio de la pampa tropical en *De Bogotá al Atlántico* (1897). Así mismo, algunas décadas antes, en 1857, el geógrafo e ingeniero militar Agustín Codazzi imaginaría también ciudades, esta vez en el territorio del Caquetá. Le agradezco uno de los lectores anónimos de este texto la referencia a Codazzi, que le da grosor genealógico al pensamiento espacial del general Reyes.

23. El llamado “enganchamiento” era una táctica, no pocas veces coercitiva, que consistía en llevar trabajadores de las tierras altas a las tierras bajas para el desempeño de labores de cosecha de productos tropicales como el café, el tabaco, el caucho o la quina. Ver Malcolm Deas, “Una hacienda cafetera de Cundinamarca: Santa Bárbara (1870-1912)”, *Del poder y la gramática y otros ensayos sobre historia, política y literatura colombianas* (Bogotá: Taurus, 2006) 235-265. También, Bergquist 27-28.

Uno de los problemas encontrados en los intentos de construir los ferrocarriles en las tres últimas décadas del siglo XIX era la salud de los trabajadores en las regiones calientes y húmedas. Los avances de la medicina en el siglo XX han cambiado bastante el significado del trópico.²⁴

[154]

A pesar de la obsesión ferroviaria de Reyes de querer realizar lo que Sloterdijk llamaría “la utopía del control total de los movimientos reversibles”²⁵ al cruzar los países con rieles a lo largo y a lo ancho de sus geografías, las famosas fiebres palúdicas, entonces entendidas como una derivación mefítica de las miasmas —un producto del clima— se interponían constantemente a la acción civilizatoria de la tecnología del transporte.

Politizar la velocidad

Paul Virilio, al hablar de la guerra —el ojo de Reyes es el de un comerciante y el de un militar también—, sostiene que tras el afán por reducir las distancias subyace una negación del espacio.²⁶ El punto de perfecta velocidad es aquel en el que Reyes, quieto, en confort, puede contemplar la geografía entera de Colombia para verla desplegarse frente a él sin tener que moverse. De esta manera puede mantenerse fuera de la geografía, contemplándola entera, para poder así, liberado el cuerpo del esfuerzo físico (y del clima), dar órdenes a sus subalternos sobre cómo debe mercantilizarse la naturaleza observada. Esta es, por una parte, una fantasía que Reyes puede vivir a través de los mapas que él mismo diseña y en los que, como mostraré, plasma sus utopías comerciales; y por otra, es un método de administración política que cumple con los ferrocarriles que ordena construir durante su administración, y sobre los que luego realiza sus famosas “excursiones presidenciales” de 1908 por el río Magdalena y por la Costa Caribe colombiana.

Reyes fue el primer presidente en recorrer durante su administración el país para ver la efectividad de sus programas modernizadores.²⁷ Naturalmente, lo hizo en vapores, en barcos y en trenes. El General Pedro Pedraza,

24. Frank Safford, “El problema de los transportes en Colombia en el siglo XIX”, *Economía colombiana del siglo XIX*, eds. Adolfo Meisel Roca y María Teresa Ramírez (Bogotá: Banco de la República / Fondo de Cultura Económica, 2010) 209.

25. Sloterdijk 119.

26. Paul Virilio, *Speed and Politics* (Nueva York: Semiotext(e), 1986) 133.

27. Álvaro Gómez, “Prólogo”, *Memorias (1850-1885)*, Rafael Reyes (Bogotá: Fondo de Cultura Cafetero, 1986) ii.

jefe de la gendarmería de Bogotá, acompañó al entonces presidente Reyes en este viaje y lo documentó, dándole una narrativa, adjuntando fotos, estadísticas y compilando las charlas dadas por Reyes y por los políticos que lo recibían en cada ciudad visitada. El resultado, *Excursiones presidenciales: apuntes de un diario de viaje* (1909), es un texto que trata de traducir al papel la fascinación reyista por la velocidad pasada por la técnica, es decir, la obsesión de su administración por la eficiencia. El prologuista del libro asociará este tono de eficiencia con una carencia de adornos. Es decir, la eficiencia militar se debe traducir por escrito en un texto sin literatura. Así describe el prologuista el texto de Pedraza:

[155]

(...) su libro [el de Pedraza] es la obra de un militar: una guía itineraria: sitios, fechas, distancias, observaciones concisas y oportunas es todo lo que contiene esta reseña de viaje. En vano se buscarían en ella estudios críticos, exposición de teorías, lucubraciones metafísicas o adornos retóricos. Es un relato claro, escrito con método sencillo, en estilo llano y en una forma original. Sufrirá un desencanto el lector que quiera encontrar diversiones de la fantasía con que entretener el ocio del espíritu, creaciones de la imaginación para dar pábulo a la propia, invenciones de fórmulas artística, refinamientos literario o la *vaga sugestión del silencio* que tanto preocupa ahora a los modernistas de por acá.²⁸

Sin embargo, un texto no puede prescindir de todo lo que tanto Pedraza como Reyes pueden entender como inútiles obstáculos al entendimiento. Por el contrario, las *Excursiones presidenciales*, como las visiones de una Amazonía cosmopolita, están plagadas de literatura e, incluso, de humor. Por ejemplo, al relatar el trayecto de Santa Marta a Ciénaga, Pedraza nos cuenta que el General Reyes, observando la geografía pasar delante suyo, montado en el tren, hace toda suerte de planes civilizatorios para esas tierras:

En el trayecto alcanzamos a oír que el General hablaba de poblaciones, elementos sanos, cultivos intensos, comunicaciones fluviales combinadas, ferrocarriles, etc., etc. Por el ruido del tren no entendimos claramente todo lo que nos decía, pero el sistema objetivo, que es de los grandes sistemas, nos abrió los ojos: atravesábamos campos hermosos, que están cultivados todos.²⁹

28. Pedraza v. *Cursiva* en el original.

29. Pedraza 29.

[156]

Hay en esta escena un tono que hace pensar en el Sancho Panza de Miguel de Cervantes. Reyes delira sobre sus proyectos civilizatorios en el Valle del Magdalena, posiblemente hablando de las plantaciones de banano y las mil riquezas que traerán consigo. Pedraza no lo entiende, significativamente, porque el ruido del tren no lo deja oír. La civilización, a pesar de su pretendida racionalidad, es tan ininteligible como el delirio de Reyes, que suena igual que las ruedas contra el riel. Sin embargo, el libreto de la civilización —esa narrativa que construye el progreso en América, primero como un lugar de naturaleza primigenia, luego como objeto de una narrativa de exploración y por último como un lugar de minería, industria y comercio—³⁰ funciona como un sucedáneo literario que reemplaza las ininteligibles palabras de Reyes en la mente de Pedraza. Para compensar su falta de comprensión, Pedraza parece recitarse la frase incomprensible: “pero el sistema objetivo, que es de los grandes sistemas, nos abrió los ojos: atravesábamos campos hermosos, que están cultivados todos”.³¹ La irracionalidad de esta oración, en la que posiblemente Pedraza haya unido palabras oídas con pensamientos propios, toman la fuerza de verdad revelada, “le abren los ojos”, a pesar de no comprenderlo, para ver lo que seguramente no estaba en frente suyo, afuera de la ventana del tren, en las sabanas de Ciénaga. El discurso civilizatorio —en esta mímica que hace cándidamente Pedraza del General Reyes— se nos muestra como un discurso literario, por lo que precisamente está lleno de todas las cualidades que el prologuista del texto de Pedraza había encontrado eran positivas carencias en *Excursiones presidenciales*. Pensar el discurso civilizatorio como un discurso literario es liberador porque desnaturaliza el poder monopolizador de la historia, con el que ha tratado de posicionarse, sobre todo desde nuestro siglo XIX, como una verdad absoluta. Al contrario, puede pensarse la verdad desprovista de todo artificio como un efecto producido por la literatura también. Ambas posibilidades agrietan todo dogma civilizatorio.

Pedraza, una suerte de discípulo de este “profesor de energía”,³² reproduce en su texto tablas que consignan las distancias recorridas por la excursión presidencial en horas, millas, kilómetros y leguas, y además, para sorpresa del lector, se contemplan en columna aparte las horas de demora, con su respectiva

30. Ileana Rodríguez, *Transatlantic Topographies* (Minneapolis: University of Minnesota Press, 2004) xiv.

31. Pedraza 29.

32. Pedraza vi. Ver *supra*, nota 4.

explicación a pie de página.³³ Todas las razones de la demora se deben a la falla técnica de alguno de los vehículos —una rueda, una descarrilada— o a las atenciones de orden político en las que debe incurrir el General Reyes en su *tour* (v. gr. conferenciar con un político local). Consignar las razones de la demora es una forma de decirnos que, en mejores condiciones de mantenimiento de los vehículos o en un viaje que no requiriera parar a hacer política (un viaje comercial, por ejemplo), el tránsito sería más expedito. Con ello, nos enfrentamos a una certeza del pensamiento espacial de Reyes: el viaje ideal es el trayecto comercial o la misión militar. Es decir, el tráfico o el flujo sobre un espacio horizontal se oponen al turismo o la excursión, emprendimientos que pueden llevar a la improvisación y, por tanto, al aprendizaje.

[157]

El nexa civilizador

Aunque el texto propagandístico de Pedraza es elocuente en muchas maneras, ninguna de ellas es tan efectiva como uno de sus silencios: la naturaleza nunca se interpone como obstáculo para que el presidente Reyes realice su excursión en un tiempo récord. La técnica en Reyes es el silencio de la naturaleza: el telégrafo es su máxima expresión.

El servicio telegráfico colombiano puede servir de modelo en muchos países, dada nuestra condiciones topográficas, la variedad de nuestros climas, los cambios atmosféricos, las tempestades y los huracanes que arrasan las selvas y tronchan los árboles centenarios: nuestros postes con sus alambres parece que se levantarán automáticamente combatiendo las iras de la naturaleza.³⁴

El mensaje que viaja por el telégrafo no sufre ninguna de las demoras que obsesivamente anota Pedraza, por cuanto viaja a una velocidad que reduce el espacio a pocos segundos, sobre un canal que obvia toda topografía y clima: el cable telegráfico. En su obsesivo conteo de horas por minutos vs. kilómetros recorridos, envío de telegramas transcritos en el cuerpo del texto donde se da cuenta de la llegada a cada puerto, fotografías tomadas con las cámaras Kodak de cada uno de los participantes de la comitiva, el texto de Pedraza es un “cinematógrafo explicado”,³⁵ como dice el propio prologuista del libro, es decir, un guión cuya imagen el lector debe proyectar en su mente sin interrupciones.

33. Pedraza 51.

34. Pedraza 109.

35. Pedraza vi.

Como texto cruzado por todas las tecnologías del momento, el de Pedraza quiere dar un retrato del estado de modernización en el que se encuentra Colombia. De esa manera, se quieren traspasar sobre todo los límites fronterizos nacionales para poder ingresar en el mercado capitalista internacional. De esta manera, con estas tecnologías, al operar sobre el espacio nacional, se quiere revalidar lo que Malcolm Deas ha llamado “el nexo civilizador”:

[158]

La opinión general que estos hombres [los exportadores del grano] tenían del café era que suministraba divisas a un país desesperado [a finales del siglo XIX]. Íntimamente, todos conocían las violentas consecuencias de la falta de divisas. Eran civilizadores y el café era el nexo civilizador.³⁶

Me parece que antes de que el café fuera “el nexo civilizador”, lo eran las rutas agroexportadoras que deseaban conectar a Colombia con los mercados internacionales de Europa y Estados Unidos. De esta manera, los civilizadores colombianos como Reyes entendían el comercio agroexportador, así como sus condiciones materiales, los trenes y los vapores, como una fuerza civilizadora de una caótica geografía tropical poblada de gentes indolentes que habitan en las llanuras, en las selvas y en las hoyas de los ríos, especialmente los afro y los indígenas.

Repitiendo un viejo tropo civilizador para referirse al trópico de baja altura, Pedraza transcribe un discurso en el que Reyes se refiere a la civilización como un atributo de los países temperados, donde, debido a las estaciones, existe una “lucha por la vida” que obliga a sus habitantes a trabajar por su sustento y a ahorrar en tiempos de escasez. De acuerdo con el General Reyes, la abundancia del trópico es un obstáculo para incentivar el endeudamiento que pueda hacer de los habitantes del trópico peones porque lo tienen todo sin trabajar:

Las riquezas de nuestro suelo hoy no producen lo que deberían producir por la indolencia de los habitantes de un país tan fértil que no exige mayores esfuerzos para conseguir el sustento diario, no les permite explotarlos como sucede en los países en que hay verdadera lucha por la vida [en los países de estaciones].³⁷

Al escribir sobre Agustín Codazzi, aquel otro explorador y militar que recorrió también “las tierras calientes” durante el medio siglo XIX, Michael

36. Deas 52.

37. Pedraza 21-22.

Taussig encuentra que los afrodescendientes, los afro del Chocó, eran para el descubridor italiano “esclavos de su ausencia de necesidades, vivían de la naturaleza sin depender del mercado, convirtiéndose en objeto de irritación [para los blancos], especialmente si se tiene en cuenta que supuestamente estaban sentados sobre montañas de oro”.³⁸ Por ello, es justificable desposeerlos. De esta manera, es indispensable inventar geografías de la agroexportación, a través de las cuales se pueda sacar el trópico fuera de sí mismo y dárselo a quienes, en los países temperados, por estar habituados a la “lucha de la vida”, sí saben disfrutar de los productos. Los vapores y los ferrocarriles serán en Reyes las tecnologías para hacer esto posible.

[159]

Así, Reyes es la nacionalización del paradigma de lo que Mary Louise Pratt ha llamado “la vanguardia capitalista”, refiriéndose a los ingleses que, inmediatamente tras las guerras de independencia, viajaron a Suramérica en misiones que combinaban negocios, exploración científica y relaciones diplomáticas. Ellos, según Pratt, retrataron la sociedad hispanoamericana como “obstáculos logísticos para el movimiento hacia adelante de los europeos”³⁹. Aunque casi un siglo después Reyes no puede ser considerado, sin embargo, como la vanguardia capitalista en el territorio colombiano, sí puede serlo en sus territorios de frontera agrícola, al haber nacionalizado el mapa colonial global de los ingleses a comienzos del XIX —Gran Bretaña y las excolonias suramericanas— y al haber representado los Andes colombianos y los territorios amazónicos a comienzos del XX, así como a sus gentes, como obstáculos para el progreso.

El mapa, otra vieja tecnología de apropiación del espacio,⁴⁰ le servirá a Pedraza para mostrar cómo ha avanzado la construcción de los ferrocarriles en Colombia; y a nosotros, para ver cómo el trazado ferrocarrilero conecta el interior del país, donde existe la mayor densidad poblacional y donde se cultivan la mayor cantidad de productos exportables, con las costas para finalmente embarcarlas y enviarlas a Estados Unidos o Europa (figura 1).

38. “Slaves to their lack of need living on nature and not dependent on the market, that makes them so infuriating, especially when you take into account that they are supposed to be sitting on mountains of gold”. Michael Taussig, *My Cocaine Museum* (Chicago: Chicago University Press, 2004) 224. Todas las traducciones del inglés son mías.

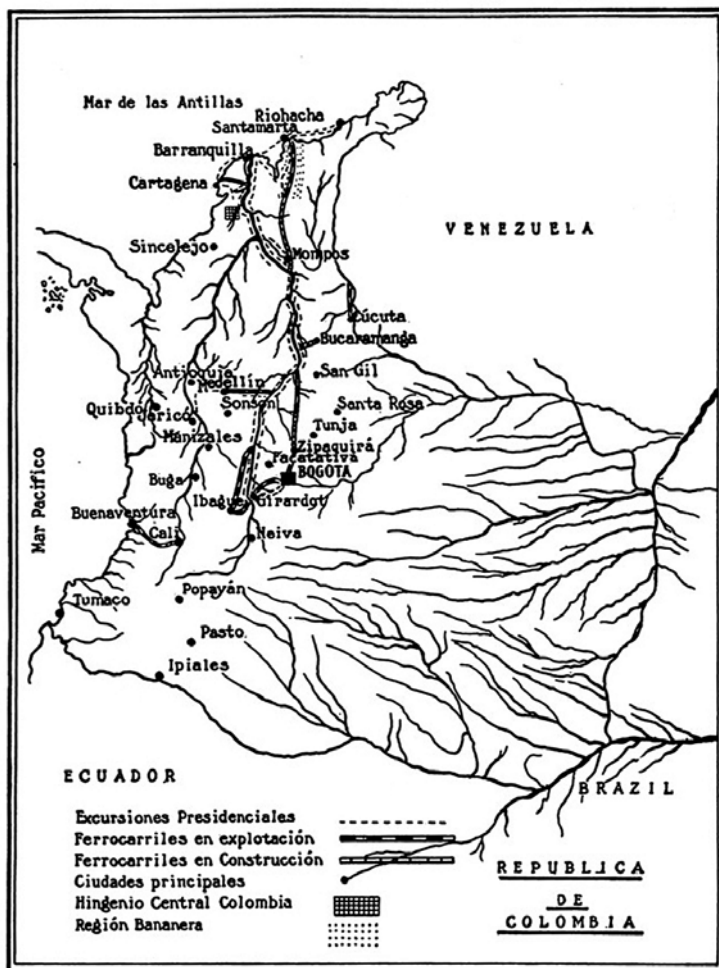
39. “[L]ogistical obstacles to the forward movement of the Europeans”. Mary Louise Pratt, *Imperial Eyes: Travel Writing and Transculturation* (London and New York: Routledge, 2006) 145.

40. Sloterdijk 221.

FIGURA 1.

“Mapa de la República de Colombia”. Fuente: Pedro Pedraza, *Excursiones presidenciales: apuntes de un diario de viaje* (Massachusetts: Norwood, 1909) 265.

[160]



Este mapa nos permite observar la reconversión de la geografía nacional en una geografía de la agroexportación. El costado oriental del país, ese que precisamente no está cruzado por rieles ni ocupado por empresas agroexportadoras, a pesar de aparecer desprovisto de rieles, aparece llamativamente sobrescrito de ríos sin nombre. Sin ciudades, sin nombres de ríos, sin elevaciones ni límites territoriales (para entonces, Colombia todavía no conta

con tratados de límites formales con Brasil ni con Perú), a lo largo de ese territorio innombrado se extienden trazos largos y prominentes que semejan ser las marcas, cuyas convenciones en los mapas denotan ríos. Aunque no lo son efectivamente, parecen puntos de fuga o de tráfico deseado entre los ferrocarriles y las salidas del mapa nacional hacia otras geografías: Brasil, Venezuela o el Pacífico. Sin embargo, debido a su tumultuosa presencia en una geografía, al parecer deshabitada, el lector está tentado a pensarlos como significantes que quieren dar un evidente significado: Colombia está conectada naturalmente al comercio global por todas partes, a pesar de no tener ferrocarriles en esas regiones. Es decir, la geografía del comercio no solo desemboca, o puede desembocar, en el “mar de las Antillas”, sino en el Orinoco y en el Amazonas. Contra toda evidencia, el mapa reproducido por Pedraza es la forma de un deseo: ver a Colombia completamente atravesada por vías de comunicación.

[161]

Los rieles y los ríos conforman una espacialización del tráfico, del tránsito hacia fuera, gracias a la cual el país queda convertido en una plataforma agroexportadora, una geografía que se piensa para fluir hacia un afuera. Esta es una vieja obsesión del proyecto civilizatorio colombiano: naturalizar las vías de comunicación fluviales como catapultas para la exportación de productos tropicales, como la revalidación non plus ultra de los deseos de que se perpetúe para siempre ese nexo civilizador con Europa y Estados Unidos, de que nunca se separe a Colombia (y temiéndolo al mismo tiempo) o de que nunca sea dejada atrás por la civilización.⁴¹ De esta manera, se concibe el país entero como una geografía del tránsito, una escala del comercio internacional, naturalizando tal espacialización en una visión

41. Michael Taussig muestra cómo el general y explorador Agustín Codazzi ve en los ríos arterias de comercio que funcionan como articulaciones naturales de la nación, haciendo del mapa nacional un mapa del transporte: “for it is transport that underlies the map [de Colombia, entonces Nueva Granada]; transport is the sense of being carried across that which you objectify, and transport in the sense that this became pretty much the main preoccupation for the commission [Comisión Corográfica], concerned with roads, tracks, and rivers not only as the vital arteries of commerce but as the articulation of the nation”. [“Es el transporte lo que subyace al mapa de la Nueva Granada [de Codazzi]; el transporte es esa sensación de moverse a través de aquello que es convertido en objeto por ti mismo, y entonces el transporte, en ese sentido, se convirtió en la preocupación principal de la Comisión Corográfica, obsesionada como estaba con carreteras, trochas y ríos, no solo como arterias vitales del comercio, sino como articulaciones de la nación”] Taussig 201.

instrumental de la naturaleza. Por eso, la red de ríos del Amazonas, para Reyes, es un sistema de transporte cosmopolita natural:

Ningún otro continente tiene una tan grande y tan bien combinada red de ríos navegables que al mismo tiempo que facilitan los viajes y transportes, dan abundantes aguas para la agricultura, y en la cordillera, en donde estos ríos se precipitan en cataratas, permiten desarrollar fuerza [¿hidráulica?].⁴²

[162]

Una cosmópolis en la Amazonía

En plena Guerra de los Mil Días⁴³ (1899-1902), en diciembre de 1901, Reyes dio una charla en el marco de la Segunda Conferencia Internacional Americana, reunida en México. En ella, expuso la idea, que no era originalmente suya,⁴⁴ de construir un Ferrocarril Intercontinental que conectara a Nueva York con Buenos Aires. Esta idea resulta interesante, justo cuando ya se había consumado el fracaso de Ferdinand de Lesseps en el Canal de Panamá, debido, en gran parte, a la malaria y a la fiebre amarilla.⁴⁵ El siguiente año, con todo el lujo, Reyes editó su conferencia en cuatro idiomas —en columnas que corrían paralelas en español, francés, inglés y alemán—, bajo el título *A través América del Sur: Exploraciones de los Hermanos Reyes* (1902), acompañándola de un mapa (figura 2) en el que copia el trazado del ferrocarril, al mismo tiempo que señala sobre él cuáles eran los productos que debían exportarse, cuáles los ríos navegables, y qué tribus “antropófagas” —léase,

42. Reyes, *Memorias* 140.

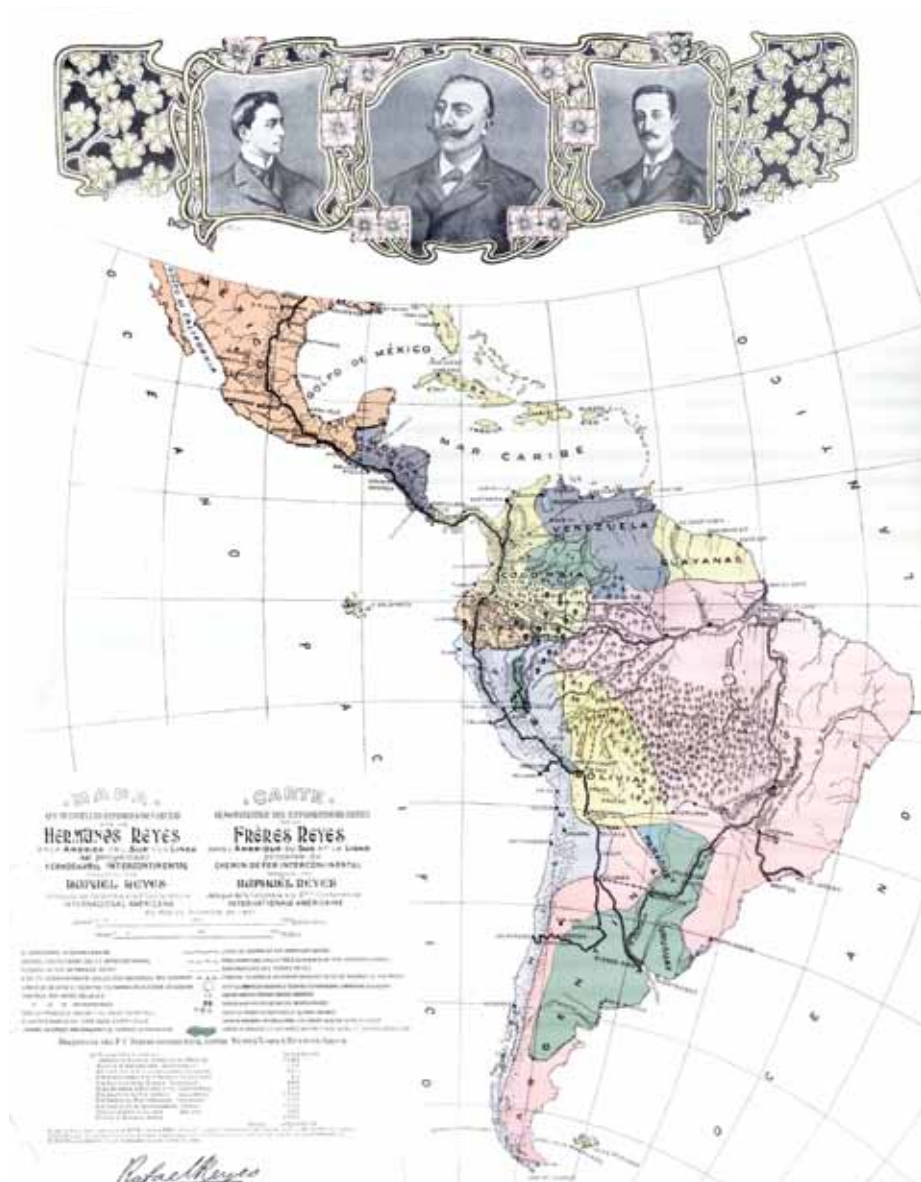
43. Por mucho, la más sanguinaria y larga de las guerras civiles colombianas del siglo XIX es la Guerra de los Mil Días (de la que Reyes se mantuvo al margen, siempre en el exterior, como funcionario del gobierno conservador), que se inició como un levantamiento orquestado por el ala militarista del Partido Liberal en contra del Partido Conservador. Luego de enfrentamientos militares que insinuaban una guerra de posiciones —en las batallas de Peralonso y Palonegro—, la guerra degeneró en cruentos enfrentamientos entre fuerzas del gobierno y guerrillas liberales. Los liberales se rindieron y firmaron la paz incondicional en 1902.

44. La primera referencia documentada de esta idea es de Francis Thomas, el embajador estadounidense en Perú en 1872. Ver John Anthony Caruso, “The Pan American Railway”, *The Hispanic American Historical Review* 31.4 (1951): 608-639.

45. David McCullough, *The Path between the Seas: The Creation of the Panamá Canal 1870-1914* (New York: Simon and Schuster, 1977) 181.

FIGURA 2.

“Mapa de la República de Colombia”. Fuente: Pedro Pedraza. *Excursiones presidenciales: apuntes de un diario de viaje* (1909) s.p.



tribus que oponen resistencia—⁴⁶ podía encontrarse el empresario en su camino. Compartida ante un público cosmopolita, la conferencia editada en las principales lenguas europeas quiere alcanzar una proyección global, en el entendido de que Reyes piensa, en contravía de la doctrina Monroe, que América no solo debe ser para los americanos, “sino para la humanidad”.⁴⁷

[164]

En esta conferencia, Reyes narra la Latinoamérica tropical como el único coto vedado para la civilización a comienzos del siglo xx: “Todo el continente de Colón está hoy en su mayor parte civilizado, cruzado por rieles y telégrafos y dominado por el vapor y la electricidad; puede decirse que la civilización ha atacado a la barbarie por el Norte y por el Sur, partiendo de las zonas templadas de los dos hemisferios para conquistar la tórrida (...)”.⁴⁸ La invasión civilizadora deseada por Reyes vendrá de la “raza anglosajona” desde el norte y de la “raza latina” desde el sur temperado de América. Un mapa donde Colombia, justo en el centro de este mapa de guerra racial/climática, ocuparía un incómodo lugar, si no fuera porque Reyes, oriundo de los Andes colombianos, emplea un viejo tropo del pensamiento decimonónico⁴⁹ al igualar las montañas de Colombia con comarcas “tan sanas y ricas como la Suiza y cien veces más extensas”.⁵⁰ Con ello, los Andes son el norte y el sur / temperados (y por ello, sanos), que operan su influjo civilizador y profiláctico sobre el abajo/centro tropical (y por ello, enfermizo). Un lugar común en la imaginación geográfica de las élites colombianas del siglo xix, que con Reyes hace su entrada en el siglo xx, tomando un cierto tamiz higienista.

La nueva variación de la fantasía irredenta de las élites latinoamericanas en el trópico latinoamericano toma en Reyes la forma de este “Ferrocarril Intercontinental”, poniendo en movimiento la imaginación geográfica del liberalismo que desea siempre “la aniquilación del espacio a través del

46. Rodríguez 169. Los salvajes, de acuerdo con Reyes, “no reconocen otra superioridad que la de la fuerza”. Rafael Reyes, *A través de la América del Sur A través de la América del Sur: Exploraciones de los Hermanos Reyes* (México y Barcelona: Ramón de S.N. Araluce Editor, 1902) 18.

47. Reyes, *Las dos Américas* xvii.

48. Reyes, *A través de la América del Sur* 37.

49. En otro lugar he trazado la genealogía de la metáfora especial de concebir las alturas andinas de clima frío como extensiones de Europa, específicamente de Suiza. Ver Felipe Martínez Pinzón, “Leer a Silva a contrapelo: *De sobremesa* como novela tropical”, *Antípoda* 15 (2012): 89-109.

50. Reyes, *A través de la América del Sur* 38.

tiempo”,⁵¹ queriendo, por sobre todas las cosas, eliminar el trópico como máximo obstáculo, “temperizándolo”, si se quiere. Esta máquina alisadora conectará, o eso desea Reyes, el espacio-tiempo de ese México de la reunión cosmopolita y la de la Conferencia Interamericana desde la cual él habla, con la Amazonía objeto de sus reflexiones. Acompañado de convenciones que identifican sobre el mapa la existencia de árboles de caucho, cacao, hulla, depósitos minerales, el mapa del “Ferrocarril Intercontinental” de los hermanos Reyes quiere conectar “toda la región aurífera colombiana, [abrir] la explotación de esta riqueza abandonada y casi desconocida, al comercio y a la industria”.⁵²

[165]

Este mapa evidencia un gran silencio que, no obstante, se construye a partir de una gran elocuencia. El silencio consiste en no mencionar la Guerra de los Mil Días, al tiempo que se recurre a esas metáforas conflictivas⁵³ de El Dorado —ese mundo de oro, esa reedición del país de la canela de Orellana— y el Infierno Verde, ambas metáforas deshistorizadoras del territorio, con las que muchas veces, si no todas, se lo expolió y se explotaron a sus habitantes tras la consecución de imposibles e infinitas riquezas. Silenciar las particularidades de esos territorios (o desagregarlos en convenciones como las que expone el mapa, calaveras donde hay “indios antropófagos”, flechas donde hay “indios salvajes”) o hacer caso omiso de las maneras en que han sido construido desde Europa es la única manera en que ese mapa puede trasladarse del papel a la geografía.

Ese silencio, en cuanto falta de historia, se construye, como en muchos casos similares, a partir del vaciamiento de la geografía tropical como condición de su dominación, y se sirve a su vez de un relato. Como otros críticos culturales, Ileana Rodríguez ha encontrado en las crónicas expedicionarias de los conquistadores —en este caso las del español Fray Gaspar de Carvajal, que da cuenta de las expediciones de Francisco de Orellana por el Amazonas en el siglo XVI— antecedentes discursivos que construyen estos territorios como un puro espacio intemporal que, no obstante, se rinde como lugar para hacer de ellos el futuro de la humanidad (léase, humanidad europea). De esta manera, construir la Amazonía, como espacio, únicamente en

51. David Harvey, “The Sociological and Geographical Imaginations”, *International Journal of Politics, Culture, and Society* 18.4 (2005): 255.

52. Reyes, *A través de la América del Sur* 27.

53. Candance Slater, *Entangled Edens* (Berkeley: University of California Press, 2002).

cuanto futuridad implica la creación de fronteras en el interior del capital global, fronteras que deben ser vencidas por el pretendido bien de la propia Amazonía. Reyes, apadrinando a una humanidad menesterosa que no sabe donde encontrar sustento, propone al Amazonas como ese espacio-tiempo, la frontera del futuro:

[166]

[L]a humanidad busca nuevos territorios para su progreso y bienestar; ya está que se desborda la gran masa humana en la América del Norte y en Europa, la que por medio de los ferrocarriles y de los vapores, invadiría la América del Sur; necesario es que las Repúblicas que forman aquella parte del Continente, se preparen para recibirla y para conservar y hacer respetable su integridad por medio de la paz, la libertad y de la justicia.⁵⁴

La creación de fronteras interiores va de la mano con lo que David Harvey llama “Spatio-Temporal Fix”. Jugando con la metáfora gótica inventada por Marx, en la que se ve al capitalismo como un hombre lobo hambriento de plusvalía, Harvey contribuye a su cultivo introduciendo la metáfora *yunkie* del “fix” como “una metáfora para una particular solución de las crisis capitalistas a través del diferimiento temporal y de la expansión geográfica”.⁵⁵ La expansión geográfica estriba en anexionar la Amazonía a las dinámicas del capitalismo global. El diferimiento temporal al que se refiere Harvey, empero, se trata de localizar estos territorios dentro del libreto de la civilización o de lo que Harvey llama en otro texto suyo “Utopias of Social Process”,⁵⁶ en un estadio más atrasado, del cual esta anexión al capitalismo global obviamente los sacará, haciendo que su adelanto se verifique prodigiosamente. Es decir, la anexión al capital global sacará estos territorios a la vez del silencio y de la oscuridad, al tocar la selva con la civilización para salvar, como dice el propio Reyes en su conferencia, del “horroroso estado [a] millares de salvajes, quienes al solo contacto con el hombre civilizado se sintieron como iluminados por la luz benéfica de esa misma civilización”.⁵⁷ Es, sin duda, un argumento que allana la vía para la expropiación de los

54. Reyes, *A través de la América del Sur* 14.

55. “A metaphor for a particular kind of solution to capitalist crises through temporal deferral and geographical expansion”. David Harvey, *The New Imperialism* (Oxford: Oxford University Press, 2003) 115.

56. David Harvey, *Spaces of Hope* (Los Angeles: University of California Press, 2000) 173.

57. Reyes, *A través de la América del Sur* 20.

territorios de estas comunidades, poniendo en práctica la estrategia de “acumulación por desposesión”⁵⁸ en el avance del capitalismo global sobre territorios inventados como frontera.

Las narrativas coloniales y las modernas sobre la selva amazónica se hermanan, de acuerdo con Rodríguez, en tanto ambas “inventan la naturaleza [amazónica] o bien como utopía —un terreno cultural para reflexionar y disfrutar; el lugar de lo salvaje en las narrativas de frontera de aventureros, misioneros, ambiciosos militares— o como un lugar de la explotación, que se convertirá en el *topos* del desarrollo”.⁵⁹ En Reyes, sin embargo, la Amazonía no resulta de la escogencia entre estas dos opciones. Más bien, la primera de ellas, es decir, la Amazonía como el espacio de la frontera salvaje, como relato de un silencio prehistórico donde la Naturaleza reina sin cultura y sin cultivo, y cuya geografía a pesar de ser un obstáculo está llena de riquezas, es la condición para tramar la consecución de la segunda opción: el *topos* de la Amazonía como una cosmópolis desarrollista. A través de ese silencio, Reyes construye la Amazonía al igual que muchos otros conquistadores del siglo xv y xvi,⁶⁰ como un jardín del edén:

[167]

[En las playas del Putumayo de los años setenta del siglo xix] me sentía en comunicación con los míos [con mi familia]; me parecía que los tuviera presentes y que me acompañaban en aquellas inmensas soledades a sentir la intensidad de las fuerzas de una naturaleza primitiva que hacía pensar que así sería en el séptimo día de la creación, cuando aparecieron los soberanos de allá, Adán y Eva.⁶¹

Así, como un nuevo soberano de esas tierras, luego de nombrar algunos puertos, Reyes pasa a llenar ese silencio de la prehistoria edénica con su

58. Harvey, *The New Imperialism* 157.

59. “[P]lot [Amazonian] nature either as utopia —a cultural terrain to ponder and enjoy; the place of wilderness in frontier narrative of adventurers, pilgrims, ambitious military men— or as a setting to exploit, later to become a *topos* for development”. Rodríguez 226.

60. Es fundamental aquí recordar la construcción del propio Colón de las islas del Caribe como espacialidades edénicas o directamente como el paraíso (Rodríguez 4). En las actas de la conferencia, se aplaude a Reyes como continuador de conquistadores como Orellana o Pedro de Ursúa y exploradores como La Condamine o Humboldt. Ver *Actas y documentos de la Segunda Conferencia Pan-Americana* (México: Tipografía de la Impresora Nacional de Estampillas, 1902) 594.

61. Reyes, *Memorias* 127.

profusa narración de una cosmópolis exportadora en el Amazonas. En ella participarán personas de todas las razas que harán fortuna en ese territorio, gracias a las comunicaciones ferroviarias y fluviales de las que está dotada la región:

[168]

[entre el norte y el sur temperados] se encuentra la inmensa región amazónica con 10 millones de millas cuadradas de los mejores terrenos del Globo, surcada por una red de 15 mil millas de ríos navegables por vapores de 26 pies de calado, conformada por montañas que en sus entrañas contienen todos los minerales y todas las piedras preciosas, con todos los climas de las diferentes zonas, desde el frío de la nieve perpetua hasta el calor de los ardientes valles. Esa portentosa Región, en cuyas montañas, como en la del Perú y Colombia, se encuentran comarcas tan sanas y ricas como la Suiza y cien veces más extensas, será, como dijo el Presidente Roosevelt: “un nuevo mundo que se ofrece al progreso y bienestar de la humanidad.”⁶²

La Amazonía, como el futuro donde debe reunirse la humanidad para explotar comercialmente sus accidentes geográficos, será una fantasía espacial que obsesionará a Reyes durante toda su vida. Además de compartirla en la Conferencia Americana en México, la expondrá también en varias ciudades europeas y estadounidenses que visitará durante sus viajes de exiliado⁶³ y la dejará escrita en sus *Memorias*:

Cuando el oleaje humano penetre en el Amazonas y sus afluentes, a la sombra del derecho, de la paz y de la justicia, y se establezcan en la cordillera, en los buenos climas, en las fuentes de los ríos afluentes del Amazonas, hará allí el cultivo de todos los productos de la zona templada y en la parte plana del río Amazonas el de los productos de la zona tórrida; entonces la fiebre palúdica habrá sido vencida como lo ha sido en Cuba y en Panamá y la masa humana que en muchos países está ya congestionada, encontrará allí extensísimos y ricos territorios en donde establecerse y ser feliz.⁶⁴

La cosmópolis amazónica de Reyes y el Ferrocarril Interamericano que servirá para explotarla abrevan su energía discursiva, evidentemente, de un

62. Reyes, *A través de la América del Sur* 37.

63. Reyes, *Las dos Américas* 146.

64. Reyes, *Memorias* 138.

evento que fascinaría durante las primera décadas del siglo xx la imaginación civilizatoria de las élites a nivel global: la construcción del Canal de Panamá por parte de los norteamericanos. Esta empresa, plena de *hybris* occidentalista, manifestaba el estado de trance hacia la comprobación —como efectivamente se probó en el año cosmopolita de 1914 con la apertura del Canal, año en el que Reyes publicaba sus viajes de *Las dos Américas* y escribía sus *Memorias*— de que la naturaleza tropical, luego de tantas víctimas mortales, era doblegable al impulso civilizatorio. La apertura del Canal de Panamá muestra cómo Reyes, en su producción textual, era consciente de los avances de la medicina tropical y la disciplina militar norteamericana en atacar la fiebre amarilla y la malaria en el Caribe.

[169]

Es muy llamativo —y habla de una ausencia y un silencio en la conferencia de Reyes de 1901— que la ruta del fantástico ferrocarril siga los Andes tropicales y no baje directamente a esas tierras amazónicas, que el propio Reyes encuentra tan ricas. Serán los ríos de la cuenca amazónica los que se conectarán con el tren interandino, dice Reyes, capturando toda la Amazonía.⁶⁵ Esta distribución de la tecnología sobre los espacios copia, pero sin decirlo, un mapa de la enfermedad, una suerte de geografía médica,⁶⁶ en el que, como dice Reyes, “Desde el pie de la cordillera de los Andes hasta el océano, el clima es ardiente y hay fiebres palúdicas, como en todas las regiones análogas a estas”.⁶⁷ Las regiones de baja altura tropical siguen textualizadas como lugares de tránsito, pero al mismo tiempo de explotación económica. Un conflictivo paisaje, cuyas lecciones para el progreso estaban todavía frescas en la imaginación geográfica de las élites a ambos lados del Atlántico.

La imaginación geográfica del proyecto civilizatorio seguía, entonces, los mismos linderos de las alturas andinas, tratando de escapar de las miasmas, en tiempos en que los descubrimientos de Finlay, en Cuba,⁶⁸ y Manson, en la India,⁶⁹ con respecto a los vectores de la fiebre amarilla y la malaria —los mosquitos *Aedes Aegypti* y Anopheles, respectivamente— no habían cobrado

65. Reyes, *A través de la América del Sur* 28.

66. Sandra Caponi, “Sobre la aclimatación: Boudin y la geografía médica”, *História, Ciências, Saude* 14.1 (2007): 20.

67. Reyes, *A través de la América del Sur* 20.

68. David Arnold, “Tropical Medicine Before Manson”, *Warm Climates and Western Medicine: the Emergence of Tropical Medicine 1500-1900*, ed. David Arnold (Amsterd: Rodolpi Editions, 1996) 2.

69. Michael Worboys, “Germs, Malaria and the Invention of Mansonian Tropical Medicine: from Diseases in the Tropics to Tropical Diseases”, *Warm Climates*

suficientes adeptos en la academia médica como para desterrar las tradicionales teorías sobre los vapores mefíticos generados por las altas temperaturas en las aguas estancadas, particularmente letales en los trópicos.⁷⁰ El trópico, en realidad, seguía interponiéndose a la expansión modernizadora, a través de la enfermedad tropical como un agente mortífero para quienes no tenían defensas contra la fiebre amarilla o la malaria, por ejemplo.

[170]

Sin embargo, muchas cosas cambiarían a medida que la medicina tropical avanzaba durante los primeros años del siglo, apalancada por la expansión militar norteamericana, primero a Cuba y Puerto Rico, con la guerra hispanoamericana (1898), y luego a Panamá y las Filipinas. Tal y como lo ha demostrado Nancy Leys Stepan en su reciente estudio sobre la fiebre amarilla, en el trópico caribeño a comienzos del siglo xx, las ingentes cantidades de dinero invertidas por los norteamericanos en el Canal de Panamá, combinadas con disciplina militar y medicina tropical, derrotaron la fiebre amarilla, convirtiéndola en una cuestión de política imperial para el avance espacializador del capitalismo sobre el trópico centro y suramericano como nueva frontera imperial, primero insular y luego continental, justamente con la secesión de Panamá en 1903 y la apertura del Canal en 1914, después de no pocos tropiezos y brotes de fiebres. Con ello se pudo conjurar, en gran parte, la ambivalencia del norte global frente al trópico —tierras mórbidas pero feraces—, incorporándolo a los designios del capital global:

Hasta finales del siglo xix, se creía que la raza blanca nunca se podría aclimatar en los climas tropicales, donde corría el riesgo de degenerarse moral y físicamente por el calor, la enfermedad y la laxitud moral de las culturas incivilizadas. Sin embargo, el desarrollo de la nueva medicina tropical significó que el control europeo sobre el trópico podría mejorarse a través de intervenciones específicas sobre él.⁷¹

and Western Medicine: the Emergence of Tropical Medicine 1500-1900, ed. David Arnold (Amsterdam: Rodolpi Editions, 1996) 188.

70. Julian G. Peard, *Race, Place, and Medicine: the Idea of the Tropics in Nineteenth-Century Brazilian Medicine* (Durham and London: Duke University Press, 1999) 52.

71. “Until the late nineteenth century, it was believed that the white race could never be fully acclimatized in tropical climates, where it risked the constant threat of physical and moral degeneration brought about by the heat, disease and the moral laxity of uncivilized cultures. The development of the new tropical medicine, however, meant that European control over the tropical environment might now be much improved through specific interventions”.

Pero el trópico, a finales del siglo XIX y comienzos del XIX, era todavía una fruta envenenada para la imaginación geográfica de la parte temperada del globo, y todavía más para las élites andinas colombianas: “‘Lo tropical’ en la medicina decimonónica era más que una descripción geográfica; connotaba un lugar marcado por dificultades de orden climático, étnico y de salud”.⁷² En Colombia era claro que, aún a comienzos del siglo XX, enfermedades tropicales como la fiebre amarilla —vistas todavía confusamente como producidas por el clima y/o los mosquitos, a pesar de los recientes descubrimientos médicos— eran obstáculos para el avance de la civilización (entonces ya denominado ‘progreso’) sobre el territorio nacional. Poniendo a igual nivel el capital y el espacio tropical, otro general, el liberal Rafael Uribe Uribe, decía todavía en 1908: “Las dos principales causas por las cuales no acuden capitales ni inmigración a Colombia son el papel moneda de valor oscilante y la fiebre amarilla”.⁷³ Sin embargo, para Reyes el “gravísimo inconveniente [de la fiebre amarilla] ha desaparecido, como lo prueba el completo saneamiento de los climas malsanos de Panamá y de Cuba, lanzado por medio de higiene y con el empleo de los sistemas modernos de desinfección”.⁷⁴

[171]

Las constantes referencias de Reyes a los “climas palúdicos”⁷⁵ en sus textos tardíos de 1914, no obstante los avances médicos de comienzos de siglo, siguen mostrando cómo le preocupa la pregunta por el trópico como espacio civilizable. En efecto, como para muchos de los civilizadores contemporáneos, para Reyes la pregunta por el clima significaba una pregunta por el cosmopolitismo. Esta es una pregunta que la medicina, desde mediados del siglo XIX, se había hecho con motivo de la expansión europea hacia los trópicos. El médico y geógrafo francés Jean Christian Marc Boudin se preguntaba en 1857: “¿El hombre es cosmopolita como se ha creído hasta ahora, o está ligado para la conservación de su existencia y la propagación de su existencia y la propagación de su raza a regiones más o menos semejantes

Nancy Leys Stepan, *Erradication: Ridding the World of Disease Forever?* (Ithaca: Cornell University Press, 2011) 54.

72. “‘The tropical’ in 19th century medicine was more than a merely geographical description; it connoted a place of a marked climatic, ethnic and disease difficulty”. Nancy Leys Stepan, *Picturing Tropical Nature* (Ithaca and New York: Cornell University Press, 2001) 108.
73. Rafael Uribe Uribe, “Sobre la fiebre amarilla”, *Por la América del Sur*, 1.^a ed. 1908, t. II (Bogotá: Editorial Kelly, 1955) 366.
74. Pedraza 3.
75. Reyes, *Memorias* 137.

a las de su país de origen?”⁷⁶ Para civilizadores como Reyes esta es una pregunta por la viabilidad del nexo civilizador entre Europa y Colombia. Sostener que Colombia, un vasto país que Reyes reconocía conformado mayoritariamente por tierras cálidas, no pertenecía al concierto de la civilización, suponía un golpe inconcebible, literalmente, pues imaginar a Colombia fuera de la historia de Europa era verse expulsado de tajo hacia salvajismo, hacia la prehistoria.

[172]

El miedo, nunca verbalizado, a no ser parte de la civilización —en buena medida atemperado por los métodos higiénicos de eliminación de los vectores transmisores de la enfermedad tropical— se expresa, no obstante, en el espacio fantaseado por Reyes, en aquella Amazonía cosmopolita donde se reunirán todas las razas. Para Reyes, es un hecho que el Canal de Panamá se traduciría en una inmigración masiva de capitales y de europeos y norteamericanos (blancos) al trópico suramericano. No obstante, escribe Reyes en el año de la apertura el Canal:

El problema que queda por resolver en relación con la colonización, es la de la parte plana de aquel inmenso territorio en donde el clima varía entre veinticinco cuarenta grados centígrados en donde el sol es abrasador, donde hay fiebres palúdicas y donde la raza blanca no puede soportar los rigores del clima en los trabajos agrícolas. [Seguidamente, Reyes da la solución...] procurar la colonización con la raza amarilla del Asia, hindúes o japoneses, que son las únicas que soportan bien los climas tropicales y a las que seguramente pertenecen los aborígenes de las dos Américas, que los conquistadores encontraron.⁷⁷

La cosmópolis amazónica de Reyes, así, se devela como una paradoja que verbaliza sus miedos a perderse del concierto global de la civilización. El afán por incorporar el trópico al proyecto civilizatorio lo lleva a crear una cosmópolis segregacionista, como quiera que la humanidad, antes de compartir un solo espacio horizontal, se halla compartimentada en razas dictadas por el clima, cuya división, desde luego, también obedece a la especialización (léase, explotación) de la fuerza de trabajo en cada piso térmico. Aunque Reyes lo calla —esta, como dijimos, es una elocuente fantasía silenciadora— se entiende que las “razas amarillas e hindúes” harán el trabajo físico de la recolección de caucho y otros frutos tropicales de las tierras bajas

76. En Caponi 14.

77. Reyes, *Memorias* 146.

amazónicas, mientras los blancos en las alturas los comercializarán a través del “Ferrocarril Interamericano”.

En su *Cosmopolitanism and the Geographies of Freedom*, David Harvey hace una reconstrucción histórica del debate acerca del cosmopolitismo como una fantasía ilustrada —avanzada primeramente por Kant y luego capturada por la imaginación liberal a través de Locke y luego de John Stuart Mill— que privilegiaba el tiempo como vector de análisis sobre el espacio, mostrando que las condiciones de posibilidad de una cosmópolis administrada por el pensamiento ilustrado europeo hacían caso omiso de estudios geográficos y antropológicos, pues estos podrían interponerse a las fantasías alisadoras del cosmopolitismo (incluso la *Geografía* de Kant, anota Harvey, ha sido descartada por los estudiosos del filósofo como irrelevante). Así, el geógrafo inglés sostiene que el espacio es siempre una construcción social discontinua que es tan importante como el tiempo en la configuración de nuestras identidades políticas:

[173]

Este espacio y tiempo liso euclidiano/newtoniano (al que yo añadiría kantiano) que enmarca la historia liberal y universal es una ficción errónea que le permitió a Mill imaginar el mundo como una superficie lisa e interconectada, uniformemente disponible para una cuadrícula fija de conocimiento.⁷⁸

En la cosmópolis de Reyes, vemos cómo el espacio se desagrega del tiempo de manera tan antinatural que su segregación, en una verticalidad basada en supuestos pseudocientíficos de inmunidades raciales frente al clima, se devela, antes que como cosmópolis, como una geografía imperial segregacionista, mostrándose como una geografía colonial: “El espacio imperial era un espacio de barreras racionalizadas y fijadas por la fuerza imperial de adjudicación”.⁷⁹

Margarita Serje sostiene que el “Orden Moderno global” —lo que he llamado aquí el proyecto civilizatorio— necesita de espacios de excepción,

78. “This smooth Euclidean/Newtonian (to which I would add Kantian) space and time that frames both liberal and universal history was an erroneous fiction that permitted Mill to imagine the world as a connected and smooth surface, uniformly available to a fixed grid of knowledge”. David Harvey, *Cosmopolitanism and the Geographies of Freedom* (New York: Columbia University Press, 2009) 41.

79. “Imperial space was a space of boundaries rationalized and fixed by the force of imperial adjudication”. Edney en Harvey, *Cosmopolitanism* 48.

[174]

de explotación sin contemplación de recursos y personas, para perpetuar su “infinito ímpetu de devoración de gentes y paisajes”.⁸⁰ Así, la barbarie de la civilización sería el “revés” constitutivo del proyecto civilizatorio global. La cosmópolis de Reyes es precisamente la reducción, a una región del planeta, del proyecto civilizatorio global, por cuanto es un impulso, con bastantes dosis de irracionalidad, por recrear a un nivel local el nexo civilizatorio que ata a nivel planetario el norte con el sur global, las tierras templadas y las tropicales, a través de la economía extractiva que exporta frutos e importa manufacturas.

La cosmópolis segregacionista de Reyes no solo se devela como un microcosmos del avance del poder imperial del proyecto civilizatorio sobre el trópico, sino que se impone violenta y radicalmente en contra del propio espacio-tiempo amazónico. En efecto, la cosmópolis exportadora de Reyes se consumará, precisamente, cuando el Amazonas como tal deje de existir: cuando sus particularidades ambientales —sus climas, sus enfermedades— sean saneados, pero, sobre todo, cuando sus bosques sean convertidos en dehesas y sus habitantes sean reemplazados por los nuevos colonizadores de las tierras calientes.

Héroes de la civilización

Al analizar los primeros mapas producidos sobre el continente americano, Sloterdijk sostiene que el soberano es tal únicamente cuando logra decidir sobre el aplanamiento de un territorio, en la medida que “solo se puede conquistar aquello en lo que se puede acotar con éxito una dimensión”.⁸¹ El mapa del Ferrocarril Interamericano diseñado por Reyes está enmarcado en la parte superior, arriba, desde donde viene el influjo civilizatorio, por las efigies dibujadas de Reyes y sus dos hermanos, Néstor y Enrique, “soldados de la civilización”,⁸² “dos héroes del trabajo y de la civilización del continente americano”.⁸³ La efigie de Reyes, en el centro, preside el aplanamiento del territorio, mientras ofrece ese triunfo a sus hermanos, quienes

(...) pagaron con sus vidas tamaña aventura [explotar quina y caucho en el Putumayo], y yo aminoro la honda pena de la ausencia de estos dos seres queridos, con el recuerdo de que ellos murieron cumpliendo

80. Margarita Serje, *El revés de la nación: territorios salvajes, fronteras y tierras de nadie* (Bogotá: Universidad de los Andes, 2005) 8-9.

81. Sloterdijk 126.

82. *Actas y documentos de la Segunda Conferencia* 603.

83. Reyes, *A través de la América del Sur* 19.

con su deber y sintiendo yo, en el fondo de mi conciencia, cumplido este mismo deber, contribuyendo en mi esfera, al avance del progreso y de la civilización.⁸⁴

No es una casualidad, sino una constante, que las formas de textualizar el avance de la civilización sobre el Amazonas tomen una narrativa militar. Los expedicionarios son soldados, la inmigración sobre esos territorios se concibe como una “invasión” y los muertos en dicha empresa se textualizan como héroes. Todos los delegados a la conferencia americana celebrada en México aprobaron en conjunto la fabricación de una placa en mármol que sería exhibida en la catedral de Bogotá (y esta religiosidad es elocuente), en la que se dijera: “Los delegados a la Segunda Conferencia Internacional Americana reunida en México, en 1901 a 1902, a Nestor y a Enrique Reyes, muertos en servicio de la civilización de América”.⁸⁵ Sloterdijk le atribuye la supervivencia de la figura del héroe en tiempos modernos a que este “sigue siendo útil allí donde la estatalidad [también podríamos pensar en otras formas de organización del poder] no domina la selva moral persistente”.⁸⁶ La figura del héroe civilizatorio es una paradoja, al igual que la cosmópolis segregacionista de Reyes. Ambas hablan elocuentemente de la fuga hacia la irracionalidad del pensamiento espacial de Reyes que, en un exceso de razón, pretende, como un moderno Aguirre, convertirse en quien disciplina la selva y a su gente, en un afán autoritario por mantener en funcionamiento el nexo civilizador del trópico con el norte global.

[175]

OBRAS CITADAS

Actas y documentos de la Segunda Conferencia Pan-Americana. México: Tipografía de la Impresora Nacional de Estampillas, 1902.

Arnold, David. “Tropical Medicine Before Manson”, *Warm Climates and Western Medicine: the Emergence of Tropical Medicine 1500-1900*. Ed. David Arnold. Amsterdam: Rodolpi Editions, 1996.

Bergquist, Charles W. *Coffee and Conflict in Colombia, 1886-1910*. Durham: Duke University Press, 1978.

84. Reyes, *Las dos Américas* xiv.

85. *Actas y documentos de la Segunda Conferencia* 604.

86. Sloterdijk 118.

- Caponi, Sandra. "Sobre la aclimatación: Boudin y la geografía médica". *História, Ciências, Saude* 14.1 (2007): 13-38.
- Caruso, John Anthony. "The Pan American Railway". *The Hispanic American Historical Review* 31.4 (1951): 608-639.
- Deas, Malcolm. "Una hacienda cafetera de Cundinamarca: Santa Bárbara (1870-1912)". *Del poder y la gramática y otros ensayos sobre historia, política y literatura colombianas*. Bogotá: Taurus, 2006.
- Gómez, Álvaro. "Prólogo". *Memorias (1850-1885)*. Rafael Reyes. Bogotá: Fondo de Cultura Cafetero, 1986.
- Harvey, David. "The Sociological and Geographical Imaginations". *International Journal of Politics, Culture, and Society* 18.4 (2005): 211-255.
- Harvey, David. *Cosmopolitanism and the Geographies of Freedom*. New York: Columbia University Press, 2009.
- Harvey, David. *Spaces of Capital: Towards a Critical Geography*. Edinburgh: Edinburgh University Press, 2001.
- Harvey, David. *Spaces of Hope*. Los Angeles: University of California Press, 2000.
- Harvey, David. *The New Imperialism*. Oxford: Oxford University Press, 2003.
- Ibáñez, Pedro M. "Reminiscencias de Rafael Reyes". *Boletín de Historia y Antigüedades* 4 (1907): 449-509.
- Junguito, Roberto. "Las finanzas públicas en el siglo XIX". *Economía colombiana del siglo XIX*. Eds. Adolfo Meisel Roca y María Teresa Ramírez. Bogotá: Banco de la República / Fondo de Cultura Económica 2010.
- Lemaitre, Eduardo. *Rafael Reyes: biografía de un grancolombiano*. Bogotá: Iqueima, 1981.
- Martínez Pinzón, Felipe. "Leer a Silva a contrapelo: De sobremesa como novela tropical". *Antípoda* 15 (2012): 89-109.
- McCullough, David. *The Path between the Seas: The Creation of the Panamá Canal 1870-1914*. New York: Simon and Schuster, 1977.
- Palacios, Marco. *Entre la legitimidad y la violencia: Colombia 1875-1994*. Bogotá: Norma, 2003.
- Peard, Julyan G. *Race, Place, and Medicine: the Idea of the Tropics in Nineteenth-Century Brazilian Medicine*. Durham and London: Duke University Press, 1999.
- Pedraza, Pedro. *Excursiones presidenciales: apuntes de un diario de viaje*. Massachusetts: Norwood, 1909.
- Pratt, Mary Louise. *Imperial Eyes: Travel Writing and Transculturation*. London and New York: Routledge, 2006.

- Reyes, Rafael. *A través de la América del Sur: exploraciones de los Hermanos Reyes*. México y Barcelona: Ramón de S.N. Araluce Editor, 1902.
- Reyes, Rafael. *Las dos Américas: excursión por varios países de las dos Américas: su estado actual, su futuro*. New York: Frederick A. Stokes Company, 1914.
- Reyes, Rafael. *Memorias (1850-1885)*. Bogotá: Fondo de Cultura Cafetero, 1986.
- Rodríguez, Ileana. *Transatlantic Topographies*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2004.
- Safford, Frank. "El problema de los transportes en Colombia en el siglo XIX". *Economía colombiana del siglo XIX*. Eds. Adolfo Meisel Roca y María Teresa Ramírez. Bogotá: Banco de la República / Fondo de Cultura Económica, 2010.
- Serje, Margarita. *El revés de la nación: territorios salvajes, fronteras y tierras de nadie*. Bogotá: Universidad de los Andes, 2005.
- Slater, Candance. *Entangled Edens*. Berkeley: University of California Press, 2002.
- Sloterdijk, Peter. *En el mundo interior del capital: Para una teoría filosófica de la globalización*. Madrid: Siruela, 2007.
- Stepan, Nancy Leys. *Erradication: Ridding the World of Disease Forever?* Ithaca: Cornell University Press, 2011.
- Stepan, Nancy Leys. *Picturing Tropical Nature*. Ithaca and New York: Cornell University Press, 2001.
- Taussig, Michael. *My Cocaine Museum*. Chicago: Chicago University Press, 2004.
- Uribe Uribe, Rafael. "Sobre la fiebre amarilla". *Por la América del Sur*. 1.^a ed. 1908. T. II. Bogotá: Editorial Kelly, 1955.
- Virilio, Paul. *Speed and Politics*. Nueva York: Semiotext(e), 1986.
- Worboys, Michael. "Germs, Malaria and the Invention of Mansonian Tropical Medicine: from Diseases in the Tropics to Tropical Diseases". *Warm Climates and Western Medicine: the Emergence of Tropical Medicine 1500-1900*. Ed. David Arnold. Amsterdam: Rodolpi Editions, 1996.

[177]