

El chocolate o la vida Ruta de un viajero del puerto del Callao a La Paz, 1890

Chocolate or life Route of a traveler from the port of Callao to La Paz, 1890

Sayuri Loza¹
sayuriloza@gmail.com

Recepción: 1 abril 2023

Recepción de revisión: 26 mayo 2023

Aprobación: 1 junio 2023

Introducción

El presente, es un trabajo de ficción con datos reales. Es decir, las referencias, las rutas, los lugares, la bibliografía y los datos que se encuentran al pie de página, son reales y pueden ser consultados y su autenticidad, constatada. Lo que es ficticio, son los

personajes y los sucesos que tienen lugar en su periplo.

En otras palabras, los protagonistas de esta historia son herramientas de las que nos hemos valido para ilustrar cómo debió haber sido un viaje desde Perú a Bolivia durante la época (1890), los obstáculos, las sorpresas,

¹ Estudió en Ibaraki Women`s Junior College de Japón. Es estudiante de la Carrera de Historia de la UMSA.

los sinsabores, pero también los paisajes, las alegrías y las anécdotas.

Así pues, hemos creado una trama mediante la cual, un comerciante alemán y su acompañante, al igual que mucha gente entre 1880 y 1899, recorren la distancia entre el puerto del Callao y la ciudad de La Paz, ingresando al país por Puerto Pérez, antes llamado Chililaya.

El objetivo, como se ha dicho, es enfrentarse, dentro de la piel de los personajes, con las dificultades con las que se encontraban los migrantes del siglo XIX que, además, lidiaban con una cultura diferente y con ideas preconcebidas sobre Los Andes; sobre el mal de altura, el frío, etc. Pero también entender las particularidades de un viaje en una época en la que no existía el automóvil o el avión.

Por último, hemos querido aportar un toque de humor, para hacer más llevadera esta historia. Huelga aclarar, que todos los datos y descripciones han sido tomados tanto de fuentes primarias como de textos posteriores, al igual que las imágenes y fotografías, algunas de las cuales cumplen la función de ilustrar la idea, y otras la de aportar con datos sobre los sitios visitados.

Me permito recordar que las notas a pie de página son para aclaraciones y

puntualizaciones donde hablo, en tanto autora, en primera persona.

Intentar ser académico, ilustrativo y entretenido a la vez, no es cosa fácil y aunque no creo que se haya logrado el objetivo del todo, espero que esta pequeña historia, sirva al menos de distracción al lector viajero, que pueda identificarse con nuestro par de protagonistas aventureros y sus venturas y desventuras. Empecemos.

Johannes Krauser, un comerciante chocolatero

Mucho gusto, mi nombre es Johannes Krauser II, soy comerciante y de los buenos, y estoy en tierras americanas para probar suerte y vender inicialmente chocolates y luego otros productos ultramarinos a las sociedades libres de América Latina. Es sabido que han ingresado y han hecho vida en el continente, entre 1820 y 1830 cerca de 60 millones de europeos², y se dice que desde 1870 está ingresando mucha más gente.

Así que llegué al puerto del Callao en agosto de 1890, tras un largo viaje desde mi territorio natal, la ciudad de Colonia, con mi maleta con objetos personales y una carga de 24 quintales

2 Leslie Bethell, ed. *Historia de América Latina Tomo VII*. Barcelona: Crítica, 1991, Vol. 7, p. 156.

de chocolate que planeo vender en una tienda en el centro de la ciudad de La Paz, capital de Bolivia³.

¿Por qué Bolivia? Porque no solo es un centro minero de gran producción, sino que a diferencia de otros países, tiene más espacio para aprovechar en lo que al mundo comercial se refiere, me desalienta un poco el escaso número de habitantes de La Paz, que, a saber, es de 577 987 según cálculos de eruditos⁴, pero a la vez me entusiasma saber que es una población ávida de productos europeos. Me alienta también saber que no ha habido revoluciones en los últimos años y que la estabilidad política ha atraído a muchos comerciantes.

He conseguido a un joven entusiasta local, Ruperto Latorre, quien paseaba en busca de aventuras en el puerto. Es peruano y aunque conoce el recorrido del Callao a Mollendo y no más allá, me ha gustado no solo por su entusiasmo sino por su profunda erudición sobre el camino a seguir desde el puerto peruano hasta la región boliviana.

3 Varios de los viajeros de la época llaman a La Paz capital de Bolivia, uno de ellos es Charles Wiener; al parecer, ya antes de la guerra Federal, nuestra ciudad era considerada, por algunos, la capital del país.

4 Bernardino Sanjines, *Importancia de una vía férrea de Chililaya a La Paz*, La Paz, Imprenta de El Siglo Industrial, 1890 p. 2.

Me ha dicho que el ferrocarril cubre casi la totalidad de los trechos una vez llegado a Mollendo y que, aunque hay un espacio para la navegación, esta tiene lugar en el tranquilo Titicaca, lago que pertenece tanto a Bolivia como a Perú. Hemos pagado el arancel de ingreso de mi mercadería y nos hemos arrojado a la aventura.

Exordio, la partida a tierras desconocidas

Ruperto y yo nos hemos embarcado en una diligencia y alquilado seis mulas para llegar desde el Callao a Mollendo, para lo que necesitamos bordear la costa y atravesar 594 millas, lo que serían 171 leguas y media, porque en América se maneja este sistema, que a menudo genera confusiones en los recién llegados. El paisaje del camino es de franca desolación, de un lado, una constante sucesión de oscuros y estériles acantilados sin un poco de vegetación, y del otro el Océano Pacífico, que de cuando en cuando embravece sus olas para asustar a los viajeros.

Los descansos con sus respectivos cambios en las bestias, se aprecian y la charla de Ruperto, como esperaba, hace más llevadero el viaje de varios días, siempre habla de lo que se produce “En Bolivia la producción es amplia, se produce goma, galena, granadas, guayanas, guanábanas, gualusas,

guayruru, guindas, garbancillo, guayacán, grama, habas, higos, uvas...”⁵

Así, mientras Ruperto me contaba que tras la guerra en Bolivia se creó un puerto llamado Villa Pérez hace unos diez años y que era un sitio nuevo donde había extranjeros, una pequeña escuela y hasta una iglesia que se construyó con donativos de los ciudadanos⁶, empezamos a ver cada vez más cerca, al bullicioso puerto de Mollendo.

Allí se hallaba el ferrocarril, que al igual que varios otros y con mucho éxito, como el de Valparaíso-Santiago, fue construido por Henry Meiggs el año 1876, costó 44 millones de dólares y mide 325 millas de largo (lo que serían unas 94 leguas)⁷.

Resulta que en el sitio había una agencia aduanera boliviana donde nos hicieron pagar el importe por ingreso de nuestra mercadería⁸ y revisa-

ron nuestros documentos. Una vez acomodado todo, subimos a nuestro ténder y sentimos el alivio de dejar el traqueteo de la diligencia por el correr de la locomotora.

Así fue el camino:

Mollendo a Arequipa	31 leguas (5 horas y media)
Arequipa a Juliaca	10 leguas (una hora y media)
Juliaca a Puno	19 leguas (tres horas)

Todos estos viajes los hicimos en ferrocarril en un solo día, de manera cómoda, tomando descansos en cada pueblo, haciendo el pago del trasbordo, y ocupando un cómodo ténder en cada tramo. Y ahí sucedió lo que más temíamos.

Pasando Arequipa, la altura empezó a superar los 2335 metros sobre el nivel del mar y empezamos a sentir los efectos, acostumbrándonos lentamente a ella para no quedar demasiado dañados por el soroche. Ya me lo había advertido Ruperto: “el soroche siempre es doloroso y a menudo, peligroso. El primer síntoma es el adormecimiento de las extremidades, luego mareos y náuseas, la

5 Bernardo Sanjines *Importancia de una vía férrea de Chililaya a La Paz*, La Paz, Imprenta de El Siglo Industrial, 1890 p. 76.

6 José Enrique de la Guerra *Informe acerca de la Villa “Pérez” Chililaya*, La Paz, Imprenta de La Tribuna, 1880 pp.2-4.

7 William Eleroy Curtis, *The Capitals of Spanish America*, Harper & Brothers, 1888, p. 420.

8 William Raúl Reyes Zárate *Relaciones políticas y económicas de Bolivia con el Perú entre 1880 y 1904*, tesis, Licenciatura en Historia, UMSA, La Paz, 2020 p. 70 menciona la

existencia de esta aduana entre los años 1887 y 1891 como parte de un acuerdo diplomático entre Bolivia y Perú.

presión de la sangre sube a los oídos y hace sangrar la nariz, los labios se rajan y sangran, una sensación de desvanecimiento hace imposible ponerse de pie y no hay otra cura que mantener reposo absoluto o retornar a un territorio con menor altitud”⁹.

No pude evitar alarmarme: “Señor, el soroche es un malestar terrible, que incluso ha provocado la muerte de muchas personas; durante la construcción del ferrocarril, muchos hombres murieron por los efectos del temido malestar que a menudo es seguido de una fiebre de montaña fatal”¹⁰, continuó Ruperto. Por fortuna, fuimos ingresando de a poco, por lo que, apenas sentimos el malestar, nos quedamos quietos dormitando en nuestro tónder.

Lo que hay que saber, lo que nos han dicho

A Ruperto no le para el pico, me ha hablado de Bolivia, país que no conoce, pero sobre el que ha leído a profundidad,

9 William Eleroy Curtis, *The Capitals of Spanish America*, Harper & Brothers, 1888, p. 423.

10 Ibid. Aunque estas declaraciones son sin duda falsas, las muertes registradas en la construcción de los ferrocarriles no fueron por “soroche” sino por accidentes, disentería y otros (para datos al respecto ver: Luis Felipe Zegarra “Railroads in Peru: How important were they?”, *Desarrollo y Sociedad* N° 68, Lima, 2011. Pp. 213-259.

y su entusiasmo es bienvenido en este viaje por parajes monótonos que van ganando altura, así, a menudo le escucho decirme: “Señor, La Paz es una región rica, de mucha producción, donde no le faltará nada. Se produce en el departamento alfalfa, abetos, aceitunas, achiote, achira, acugayaca, adormideras, airampu, ajenjo, ají, ajípa, alcachofas”¹¹...” y sigue la lista interminable al punto que me he quedado dormido pensando en qué demonios será la “acugayaca”¹².

“Señor” dice Ruperto en otro momento “viajaremos por ferrocarril a lo largo de todo el trecho hasta el lago, y del lago nos embarcaremos en Puno a uno de los vapores: el Yaraví y el Yapurá, que son alimentados con taquia. De ahí, abordaremos otro ferrocarril que va desde el puerto de Chililaya a La Paz. Será pan comido.”

“¿Cómo? ¿Hay ferrocarril hasta La Paz?”

“Claro que sí, en 1873, el señor ingeniero Augusto Elmore, presentó la propuesta para la construcción del mismo y el gobierno se puso en campaña para lograrlo. Han pasado casi

11 Bernardo Sanjines *Importancia de una vía férrea de Chililaya a La Paz*, El Siglo Industrial, La Paz, 1890 p. 74.

12 Se refiere al jak'u wayaqa, que en aimara significa costal de harina, fruto típico de la región de Yungas.

veinte años desde entonces, sin duda el ferrocarril está ya terminado en todo el trecho¹³. He oído también que los aranceles son mucho más bajos que en las aduanas del Callao. El señor Nicolás Acosta dice que hay un hotel y que incluso hay champaña.”

Hemos tomado nota de la distancia de Puno a Chililaya, que se alarga pues hay que detenerse en distintos pequeños puertos y de allí a La Paz, son catorce leguas (25 millas) que, según Ruperto, tomarán menos de las tres horas en las que recorrimos las 19 leguas entre Juliaca y Puno. Seguimos hablando y el tiempo pasó pronto con la inquietud de la aventura del nuevo lugar.

Y ahí va de nuevo “por si le gusta señor, en Bolivia hay soda, Sururo, Sululo, Sotos o Jaras, saucos, tabaco, tamarindo, tara, tauri, trigo, tinta-guilili...”¹⁴ empiezo a cansarme de esto.

Por fortuna, tras dos estaciones, la última parada del ferrocarril terminaba a orillas del lago, en la ciudad de Puno; un poco afectados por el soroche,

bajamos nuestras pertenencias y vimos a lo lejos los dos vapores que surcan el Titicaca y la frontera lacustre entre Perú y Bolivia: el Yapurá y el Yaraví.

“Estas dos embarcaciones fueron traídas a Bolivia desarmadas, a lomo de mula y vueltas a armar por una empresa norteamericana. Ambos vapores funcionan con *taquia*, que es el excremento seco de los carneros y llamas, señor; es el único combustible en el altiplano, por eso a veces las salidas se retrasan, porque no hay suficiente *taquia*”¹⁵ explicó Ruperto.

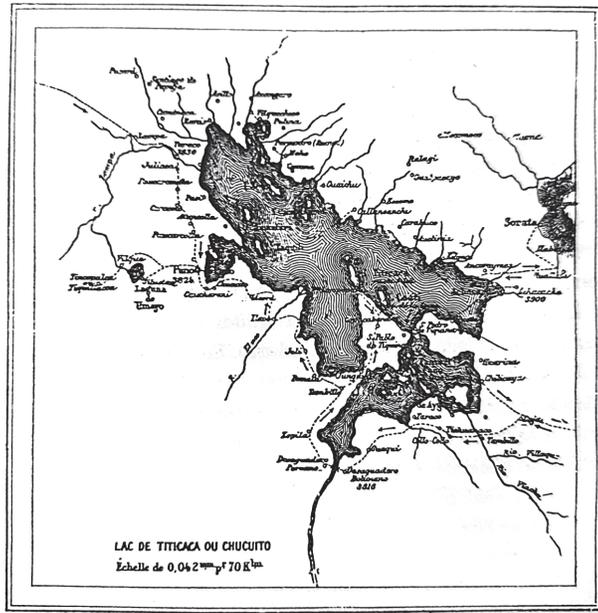
Nos embarcamos en el Yaraví y yo no dejaba de pensar en que estos vapores funcionaban con excremento de animales, Ruperto me aclaró que la *taquia* también se usa como combustible para hornos, cocinas y estufas, y también para el procesamiento de “ullucos, valeriana, yacones, hierbas, yucas, isañu...” para detenerlo, le pedí que me ayudara a apuntar los nombres de los villorrios en los cuales se detenía la embarcación:

Huancané, Paraparo donde se puede ver unos muros antiguos en ruinas, Moho, Conima, Kelima, Ancoraimes y Huachacache antes de cruzar el estrecho de Tiquina, pasamos cerca de las islas de Amantani, de Soto

13 En realidad, la propuesta de Elmore y Sanjines, junto a otra de Castillo y Estevez, fueron rechazadas y el ferrocarril nunca se construyó, solo que Ruperto no sabe eso.

14 Bernardo Sanjines *Importancia de una vía férrea de Chililaya a La Paz*, La Paz, El Siglo Industrial, 1890 p. 78.

15 Charles Wiener, *Perou et Bolivie*, París, Librairie Hachette, 1880 p. 410.



y el Campañario y mientras tanto, a manera de hacer un pequeño descanso, Ruperto me mostró el mapa que hizo del lago, el francés Wiener y reconocimos algunos sitios que pasamos.¹⁶

Otro asunto asaltó el pensamiento de mi compañero: según los textos, al llegar al puerto tendríamos que lidiar con que todo mundo hablaba la lengua local, el aymara, y debíamos practicar porque de otro modo, no podríamos conseguir comunicarnos. Sacó una lista

de frases básicas y empezó a repetir-las... me sonó a un idioma imposible.¹⁷

La llegada a “Chililaya” somos engañados por el capitán del puerto

A eso de las cinco de la tarde, llegamos al fondeadero de Villa Pérez, también

16 El mapa ha sido extraído de Charles Wiener *Perou et Bolivie*, París, Librairie Hachette, 1880 p. 413.

17 Nicolás Acosta *Guía del Viajero en La Paz*, La Paz, Fondo Editorial Municipal, 1880 p. 18 afirma “no hai necesidad de hablar el idioma AIMARÁ como se ha hecho comprender a algunos. Tanto los cocheros como los demás empleados de la línea carretera, hablan el español y aun otros idiomas extranjeros”, pero José Jenaro Solíz *Guía para Etranjeros*, Imprenta Relijiosa, La Paz, 1877, p. 5 advierte que sería útil hablar algo de la lengua, de ahí sale la confusión.



conocido como Puerto Pérez o Chililaya, puerto lacustre que fue habilitado tras la Guerra del Pacífico por lo que es todavía precario. Se trata de una playa desabrigada por todos sus costados, lo que provoca que el viento ulule dando vendavales y levantando más allá, torbellinos de arena. Por lo que nos han dicho, en horas de la noche el ventarrón se fortalece y aúlla hasta el amanecer, estrellándose contra los muros.¹⁸

El progresivo decrecimiento del nivel del lago, ha hecho que, para lograr atracar, tenga que aliviarse la carga

18 Paredes, Manuel Rigoberto *La provincia de Omasuyo ISLA*, La Paz, 1955 [1914] pp. 155-156 observa esta característica que también es notada por Nicolás Acosta, aunque con menos detalle.

de los navíos¹⁹, cosa que se hizo en el nuestro. Para este alivio se encuentran en el puerto “indios fleteros”, los cuales poseen embarcaciones donde trasladan los equipajes y mercaderías que sean necesarios hasta llegar al puerto a cambio de una suma de dinero²⁰.

El muelle es administrado por una empresa privada de nombre *Speedie*

19 José Enrique de la Guerra *Informe a cerca de la Villa “Pérez” Chililaya*, La Paz, Imprenta de La Tribuna, 1880 p. 3.

20 Postal donde se aprecia los “indios fleteros” datada circa 1890, obtenida en fecha 17 de noviembre de 2022, <https://www.delcampo.net/es/coleccionismo/postales/bolivia/puerto-perez-chililaya-indios-fleteros-a-la-orilla-del-lago-casa-palza-hnos-tbe-circa-1890-rarisime-bleup-670491403.html>

que tiene la concesión hasta 1900²¹, una vez descargada nuestra mercadería, nos pusimos en campaña para poder realizar los trámites de internación. Al tocar pie a tierra, sentimos el viento gélido que atravesaba el puerto.

Nos encontramos con la Capitanía de Puerto, donde ingresamos por indicaciones del administrador, que se identificó como el señor Otermin, capitán de puerto²², indicándonos que debíamos pagar el costo de aduanas en su oficina, y aunque argüimos que habíamos realizado el pago en la aduana de Mollendo, insistió en que debíamos pagar de nuevo.

En esa pequeña oficina, donde no había sillas para sentarnos, tuvimos que pagar al señor Otermin la elevada suma de 500 Bs. Sin derecho a recibo alguno, pues nos indicó que quien pasara por la oficina, ya quedaba claro que había realizado el pago.

Saliendo de la Capitanía, unos oficiales nos indicaron que debíamos pasar por la aduana de control de tránsitos donde

debíamos pagar 10 ctvs. por bulto²³. Respondimos que ya habíamos pagado 500 Bs. al señor Otermin en la Capitanía; nos miraron extrañados y uno de ellos nos dijo “el cargo de Capitán de Puerto está vacante estos días, el señor Otermin dejó de serlo hace ya algunos años²⁴, me temo que han sido estafados por un pícaro, mis amigos”.

Fuimos corriendo a la oficina de la Capitanía de Puerto y realmente no había nadie, habíamos sido timados.

Decepcionados, nos pusimos en camino a la aduana donde pagamos apenas unos centavos por todo el cargamento y nos dirigimos a una de las agencias que ofrecen el almacenaje de mercaderías, encontramos las de las “Empresas de navegación del Lago”, de “La Carretera de La Paz a Chililaya”, la de Enrique Peña, la de Speedie que mencionamos y la de Víctor Guerreros²⁵. Elegimos la de Speedie donde nos

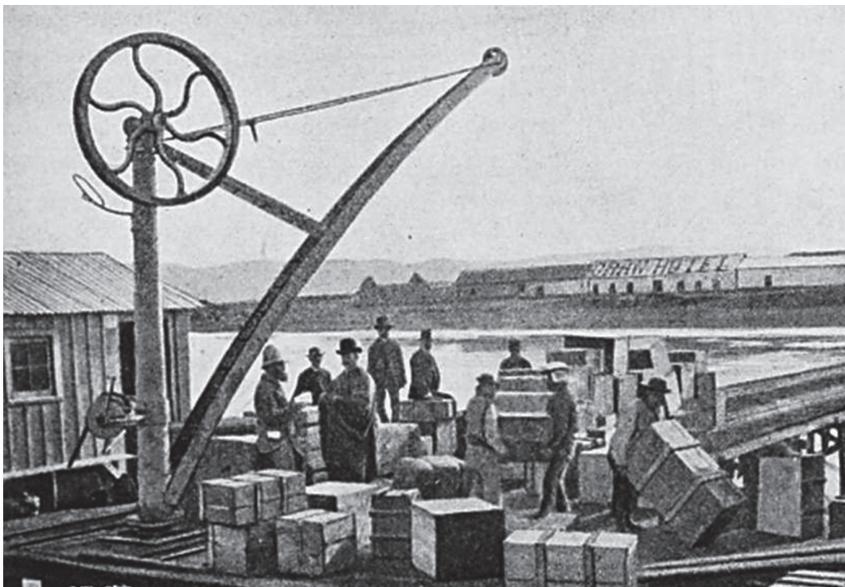
21 William Raúl Reyes Zárate *Relaciones políticas y económicas de Bolivia con el Perú entre 1880 y 1904*, tesis, Licenciatura en Historia, UMSA, La Paz, 2020 p. 60.

22 El señor Otermin fue Capitán de Puerto a inicios de la década de 1880: José Enrique de la Guerra, *Informe a cerca de la Villa “Pérez” Chililaya*, La Paz, Imprenta de La Tribuna, 1880 p. 4.

23 José Enrique de la Guerra *Informe acerca de la Villa “Pérez” Chililaya*, La Paz, Imprenta de La Tribuna, 1880 p. 4.

24 La función del capitán de puerto en Chililaya era la de examinar los efectos que se introducían para evitar los contrabandos: Nicolás Acosta *Guía del Viajero en La Paz*, La Paz, Fondo Editorial Municipal, 1880 p. 17.

25 Nicolás Acosta *Guía del Viajero en La Paz*, La Paz, Fondo Editorial Municipal, 1880 p. 17.



El muelle de Puerto Pérez

“Ernst Middenfort”, 1887 obtenido el 16 de octubre de 2022

<https://www.facebook.com/miscelaneaaltiplanica/posts/pfbid0Uqqa7bmYS0Hwg2HKb46V9vMrj4SheFepAfj2tp7AxPoAErWrtF1oSJFV14nnfpl>

cobraron otros 10 ctvs., 5 por almacenaje y 5 por comisión²⁶.

Lo que nos preocupaba, era que no se veía por ninguna parte el tendido de rieles del ferrocarril, así que empezamos a preguntar.

Por fortuna no necesitamos hablar en aimara porque vimos a varios comerciantes e importadores de diferentes orígenes en el puerto, puesto

que desde allí se exporta también la goma²⁷, que desde 1880 ha significado un gran ingreso para el país; no nos fue difícil encontrar quién nos diera información.

Algunos se reían, otros parecían sentir piedad por nosotros, pero la respuesta de todos fue clara: no hay un ferrocarril desde Puerto Pérez hasta La Paz, lo único con lo que podemos

²⁶ Ibid.

²⁷ Puerto Pérez era uno de los cuatro puertos desde donde se exportaba la goma, junto a El Acre, Villa-Bella y Puerto Suárez.

contar, es con esperar la diligencia que sale los días lunes a las 7:30 am, el costo del pasaje es de 5 Bs. por persona y de 4 Bs. por quintal de cuatro arrobas en bultos.²⁸

“Ruperto, me has estado hablando de lo conveniente del ferrocarril y este ni siquiera existe” le increpé, algo molesto “señor, no pensé que no existiera, solo un país con gobernantes mentecatos no vería el valor de poner un ferrocarril en este punto, usted sabe que en Bolivia se produce ceibo, cebollas, cinabrio...”²⁹ “Suficiente, Ruperto, para con esa lista; hoy es sábado, ya casi anochece, mejor demos un pequeño paseo y busquemos un hotel, no quiero saber más de ferrocarriles ni tonterías.”

El haber sido estafados y enterarnos de la no existencia del ferrocarril nos desalentó bastante, así que nos fuimos a buscar un hotel; encontramos dos, el “Hotel Chililaya”, propiedad de un patricio del puerto, Enrique de la Peña y el otro denominado “Titicaca” un poco más modesto. Nos quedamos en el primero por parecernos más confortable y porque pensamos

que la idea de viajar en la diligencia nos dejaría agotados. Pedimos dos habitaciones y tras asearnos y dejar nuestro equipaje, bajamos al comedor donde disfrutamos de una cena y luego, después de varios días de haber dormido en el transporte, disfrutamos de camas cómodas.

El guía se asusta de las Chullpas³⁰

La mañana siguiente nos encontramos más animados. Mencioné que en el camino vimos a lo lejos unas torres derrumbadas y en el hotel me dijeron que había unas similares no muy lejos, nos procuramos dos mulas y en ellas fuimos hasta el sitio llamado Patapatani, muy cercano y a tan solo 20 minutos de distancia.

Al llegar, nos quedamos impresionados con los restos que allí se puede ver³¹, en particular una torre a la cual me acerqué curioso. Ruperto se quedó atrás y exclamó al ver

28 Nicolás Acosta *Guía del Viajero en La Paz*, La Paz, Fondo Editorial Municipal, 1880 pp. 17-18.

29 Bernardo Sanjines *Importancia de una vía férrea de Chililaya a La Paz*, La Paz, El Siglo Industrial, 1890 p. 74.

30 Foto: “Qamasa”, 2020, obtenida en fecha 27 de octubre, 2022. Patapatani, hacia una autogestión de Turismo Comunitario (qamasa.com)

31 El sitio arqueológico de Patapatani ha sido explorado recientemente y de él se obtuvo la famosa momia Tani, que se encuentra en exhibición. Muy cerca se puede apreciar también la isla Pariti, cuya excavación a inicios de nuestro siglo ha dado lugar a la obtención de piezas invaluable para nuestro acervo.



que cortaba distancia con la torre: “¡Señor, mejor aléjese de ese sitio y no toque nada!”.

No le hice caso y seguí. “Señor, esa es una chullpa, dentro hay un cadáver antiguo y dicen las gentes que es hogar del demonio pues a cualquiera que lo toque, se le meten los huesos de la momia al cuerpo”. “¿Cómo que huesos? Vamos Ruperto, solo quiero echar un vistazo, no se me va a meter ningún hueso”, seguí acercándome y pude contemplar la hermosa, aunque derruida torre que escondía un glorioso contenido.

Aunque era difícil de ver, estaba claro que al interior de la torre existía un ajuar funerario con vasijas, tejidos y otros que no habían sido tocados quizás por el mismo miedo que tenía Ruperto a los huesos, quizás por respeto. Contemplé en silencio y elevé una oración por el alma del cuerpo que allí descansaba. Me di vuelta y mirando a mi acompañante le sonreí diciendo: “¿Ves, Ruperto? Nada de huesos” y levanté los brazos en señal de victoria.

En ese instante, un alarido salió de atrás de la torre, Ruperto se puso pálido y saltó del susto “se lo dije, hemos despertado al diablo”; yo confieso que también me asusté, pero mi espíritu inquisidor me dio valentía y me volví hacia la torre para sabes quién había lanzado semejante clamor.

Acurrucado en un rincón, sucio y desnutrido, encontré a un perrillo

que me miró aterrado “Ruperto, ven a ver a tu diablo” grité. Mi guía curioso, se acercó todavía pálido y con el ceño fruncido, hasta que vio lo que yo veía. “Es un cachorro, señor”. “Lo sé, seguro perdió a su madre y está más asustado que nosotros”. “¿Podemos quedárnoslo?”. “Haz lo que quieras, pero de prisa porque otra vez el mal de altura me ha indispuerto”.

Recogimos al animal, contemplamos la torre por última vez y nos retiramos en silencio.

Llegamos a la plaza principal y pronto Ruperto me dijo: “Señor, vamos a santiguarnos delante de este santo que está en medio de la plaza”. “¿Por qué? La verdad no estoy seguro de que sea un santo”³². “Hagámoslo, señor. ¿Recuerda lo que le leí en el tren sobre la idea que tienen los indios de los extranjeros?” y sí, recordé el texto.

Los europeos a los cuales llama gringos, son tenidos por demonios, judíos, o impíos por el tinte y la animación de sus rostros, y la desconfianza y aversión es mucha en

la altiplanicie. Por lo cual conviene valerse de algunas precauciones y cuidados para no esponerse a una desgracia, como por ejemplo, dando muestras de cristiandad, rezando ante algunas imágenes tutelares, ó sea santiguándose o hablando siempre de Dios y de sus maravillas, del juicio final y de la santidad y portentos de la Virgen María³³

Así que nos santiguamos delante de la imagen³⁴, unos indios que se hallaban por ahí hablaron en aymara al vernos “*ipik anqä markankirinaka, kunats Pirisa Jiniralap uñacht’äwi nayraqatan siqisipxi*”³⁵. Prontamente le pregunté a Ruperto qué decían “no lo sé, señor, el vocabulario que da el presbítero Solíz es exiguo” y el comentario siguió “*saxrapachaɯ sasin siqisipxix, jupanakataki taqikunax saxraɯa*”³⁶ y se echaron a reír; “mejor vámonos, no quisiera correr peligro” y así dejamos la plaza con rumbo al hotel para el almuerzo.

La noche anterior habíamos dormido temprano y Ruperto, justificando su error anterior me aseguró que desde el

32 La Ley de 27 de julio de 1880 dispuso que, en el centro de la plaza de Puerto Pérez, se levantara una pirámide y se grabara dicha ley, cosa que no se cumplió, pero en su lugar los vecinos pusieron un busto de Juan José Pérez, héroe de la batalla del Alto de la Alianza (Manuel Rigoberto Paredes *La provincia de Omasuyo*, La Paz, ISLA, 1955 p. 155)

33 José Jenaro Solíz *Guía para Etranjeros*, La Paz, Imprenta Religiosa, 1877, p. 3

34 Se trata de la estatua del general Pérez, héroe de la batalla del Alto de la Alianza.

35 Tontos extranjeros. ¿Por qué se santiguan ante la imagen del general Pérez?

36 Seguro se persignan porque creen que es algo maligno, ya sabes que para ellos todo es maligno.

momento en que tomáramos la diligencia, todo el mundo estaría hablando aimara, por lo que casi a la fuerza, me obligó a practicar el vocabulario de Solíz:

<i>Tatitu sarañani</i>	Vamos pues, hombre
<i>Aca quepima</i>	carga esto
<i>Manka apanima</i>	Trae comida
<i>Sebada aljita</i>	Véndeme cebada
<i>Mulaja irpanima</i>	trae mi mula
<i>Aca taqui ¿cauquirusa sari?</i>	Este camino ¿A dónde va?
<i>Lurasñani chocolate ¿Leche utjiti?</i>	Nos haremos chocolate ¿Tienes leche? ³⁷

Y continuamos:

<i>¿Cauquinsa guerra pasi?</i>	¿Dónde pasó la guerra?
<i>¿Mula harca utjiti?</i>	¿Habrá embargamiento de bestias?
<i>¿Camissa imantsna aca armanaca?</i>	¿Cómo ocultaremos estas armas?
<i>Cauquirusa imantasna, jani catuyasiñataqui</i>	¿Dónde podremos ocultarnos
<i>Uca suldadunacampi</i>	para no hacernos tomar con esos soldados? ³⁸

Las últimas frases me inquietaron sobremanera y le pregunté a Ruperto si de verdad había posibilidad de usarlas en el viaje, si la guerra podría estallar, Ruperto me comentó: “Bolivia es un país turbulento señor, nunca se sabe cuándo puede estallar un conflicto, a menudo los viajeros se ven perjudicados por estas acciones, pero hay que tener fe y confiar en que todo irá bien”. “Sí, Ruperto, vamos a tener fe en el santo de la plaza” comenté, y nos reímos.

A la mañana siguiente despertamos muy temprano y fuimos a Speedie a sacar nuestra mercadería, la diligencia estaba presta a salir y aunque pagamos algunas mulas extra para llevar el cargamento, partimos sin novedad Ruperto, el cachorro a quien llamó Fido y yo. Cosa curiosa, algunas personas pagaban unos centavos y viajaban colgados al exterior de la diligencia; desde dentro, veíamos subir y bajar a la gente cada cierto trecho. Y así transcurrió nuestro primer recorrido: Chililaya – Sewenca.

37 José Jenaro Solíz *Guía para Etranjeros*, La Paz, Imprenta Relijiosa, 1877, pp. 6-10 brinda una lista de las frases en aimara que podrían ser útiles en el camino de Chililaya a La Paz.

38 Ibid.



Una diligencia

El Perú Ilustrado “Revistas culturales”, 1889, obtenido el 28 de agosto 2022.
<https://www.revistas-culturales.de/es/digitalisat/31889nr-12712okt33>

El problema de los postillones

Recorrimos tres leguas desde la partida y a las 9:30 llegamos a Sewenca, donde pudimos disfrutar de un desayuno delicioso y descubrimos el mate de coca, una bebida caliente hecha con la panacea andina por excelencia: la hoja de coca que tanto está dando de qué hablar en el mundo. De ahí en adelante, el soroche pasó a la historia, por ello me habría gustado que hubiéramos conocido antes el mate.

Salimos animados y alimentados, pero los rostros de los encargados de la diligencia y el maestro de posta nos indicaron que algo estaba ocurriendo. Ruperto fue a preguntar y mientras,

yo decidí dar un paseo por la posta de Sewenca:

Existía un grupo de habitaciones para quienes desearan pernoctar en el lugar y en las puertas de las mismas se leía

10 centavos de boliviano por noche

Prohibido poner pinturas e inscripciones en las paredes

Multa: de 1 a 5 pesos

Frente a las habitaciones había un galpón donde un letrero indicaba que tanto indígenas como personas que no pudieran costear una habitación, podían cobijarse en él de manera gratuita.

Al otro lado del alojamiento, se veían las oficinas del maestro de posta, el comedor y mucho más allá, el corral de las bestias junto al sitio de cultivo de forrajes para su alimentación³⁹.

Ruperto vino corriendo hacia mí y me informó lo ocurrido: no había postillones y un grupo de indios había bloqueado la caballeriza por lo que no se podía sacar a las bestias. Le habían explicado que desde las leyes de exvinculación, la resistencia al servicio de postas y postillones, había sido bastante común debido a abusos de corregidores y conflictos con adquirientes de tierras.⁴⁰

Nos sentamos desalentados mientras esperábamos a ver si llegaban autoridades o si los encargados podían negociar. “Así son los indios señor, ya lo decía el presbítero Solíz, son malos y ruines”. “Como lo es todo el mundo, Ruperto, los conflictos existen en todas partes, la cuestión es dejar paso al diálogo y nuestros amigos allá atrás,

no parecen poder lograrlo”. Ruperto no dijo nada y se puso a acariciar a Fido.

El chocolate, llave de la salvación

El medio día había llegado y no nos quedó más remedio que ingresar a tomar una copa y almorzar hasta pensar en una solución. Viendo a la caballeriza, los indios no comían nada, solo la coca y unos bolillos negros que sacaban de un pequeño bulto. “¿Qué son esas cosas negras que comen?”. “Son chuños señor, papa deshidratada y comida de los pobres, existe mucha pobreza en la región”.

Sentí algo de molestia de comer patas de puerco en salmuera mientras los indios allí afuera solo comían chuño. Recordé la frase que Ruperto me había hecho repetir *Lurasiñani chocolate* pero no podía pedirles leche, sabía que no tenían, pero sabía que el local de la posta contaba con buena cantidad, así que de uno de mis bultos, saqué tres barras de chocolate bebible y hablé con el encargado que me vendió un tarro grande de leche.

Convoqué a unos hombres y salimos a dar encuentro a los bloqueadores “*LURASIÑANI CHOCOLATE LECHE UTJITI*” grité y me miraron desconfiados, empecé a servir y extender los recipientes con el líquido a los

39 Toda la descripción de la posta, se ha hecho con base a: Supremo Gobierno de Bolivia. *Reglamento de postas*, La Paz, Imprenta de “La Libertad”, 1872.

40 Para saber más sobre la resistencia indígena al servicio del postillonado, ver: Roberto Choque Canqui “La servidumbre indígena andina en Bolivia” en *El siglo XIX: Bolivia y América Latina*, coords. Rossana Barragán, Dora Cajías y Seemin Qayum (Lima: IFEA, 1997), 475-485.

hombres y poco a poco fueron recibiendo, cambiando el rostro adusto por una sonrisa.

Ellos hablaban solo en aymara, y parece que les simpatizó que yo lo usara, me acibillaron con frases que no entendí, salvo la palabra *tata*. La barrera del idioma no evitó que sintiera que la tensión se había aflojado. Pronto el indio que parecía tener más decisión se acercó al maestro de posta y le habló señalando hacia nosotros.

Sacaron el forraje, alimentaron a nuestras bestias y nos dieron otras de cambio. Pagamos el importe y nos dejaron ir, aunque volvieron a bloquear las caballerizas; agradecidos agitamos las manos diciendo adiós. Ruperto, con una sonrisa, me dijo que se alegraba de que llevara yo chocolate y no armas.

Por desgracia, la diligencia se había retrasado tanto, que apenas habíamos partido a las tres de la tarde de Sewenca, hora en la que se supone debíamos estar ya en Ocomisto, pero recorrimos las dos leguas de camino en cuatro horas y terminamos llegando a las 7 de la noche a la pequeña y más humilde posta de Ocomisto, donde empero, no hubo ningún problema como en Sewenca.

Prontamente salieron los postillones, nos cambiaron las bestias y les dieron

el forraje a las que traíamos, se encargaron de las que parecían algo enfermas y aunque ya era algo tarde para el almuerzo, nos ofrecieron un lunch de escabeche con huevos y pan con unos buenos licores que nos ayudaron a calentarnos, pues el frío de la puna ya arreciaba.

Fue demasiado tarde para partir, y con la promesa de los encargados de salir antes del alba, pasamos una incómoda noche dentro de la posta.

El susto de los chasquis

Efectivamente, el sol no había salido cuando la diligencia partió, a las cuatro treinta de la mañana. Salimos y a poco el sol empezó a clarear y a la media hora de marcha, ya era posible ver el camino y el panorama. El conductor se detuvo un momento a revisar una rueda, y aprovechamos para salir a ver el paisaje.

A lo lejos vimos un bulto extraño y Fido, ya repuestas las energías con los festines de pan y leche que le daba Ruperto, se puso a ladrar vivamente. Nos asustamos de ver una imagen tan extraña en medio de la nada y mi acompañante, siempre tan nervioso, me dijo que quizás se trataba de algún encantamiento o aparición. El conductor se rio y nos aclaró el hecho: se

trataba de chasquis, pernoctando en medio de la puna.

“¿Chasquis?”, pregunté. “Sí, eran los mensajeros de la época los incas, llevaban comunicaciones por todo el reino, en una época en la que no había caballos ni diligencias, y eran tan buenos que siguieron trabajando durante el dominio español e incluso ahora que Bolivia es república”.

Nos pusimos en marcha nuevamente, pero yo no pude dejar de preguntarme cómo los chasquis dormían en medio

de temperaturas tan bajas, cubiertos apenas con una frazada de lana de oveja, y mucho menos cómo surcaban distancias a pie, sin más guía que su propio sentido de orientación.

Tras recorrer legua y media en tres horas, llegamos al amanecer a la ciudad de La Paz, que parecía construida dentro de una cesta, en lo profundo de un valle formado naturalmente. Habíamos pasado una aventura extraña, llena de sucesos nuevos y sitios extraños y ahora por fin estábamos en nuestro destino.



Grabado de chasquis

William Eleroy Curtis *The Capitals of Spanish America*, Harper and Brothers, New York, 1888 p. 441

Algunos meses después

El día de hoy, ha venido el fotógrafo a retratarnos a Ruperto, que se ha quedado a trabajar conmigo pues le he cogido cariño, a pesar de sus errores y de sus ideas neuróticas; a Fido, que cuida la tienda y hace travesuras divertidas, y a mí, que poco a poco —y gracias al mate de coca— me estoy adaptando a este lugar tan lejano de donde nací.

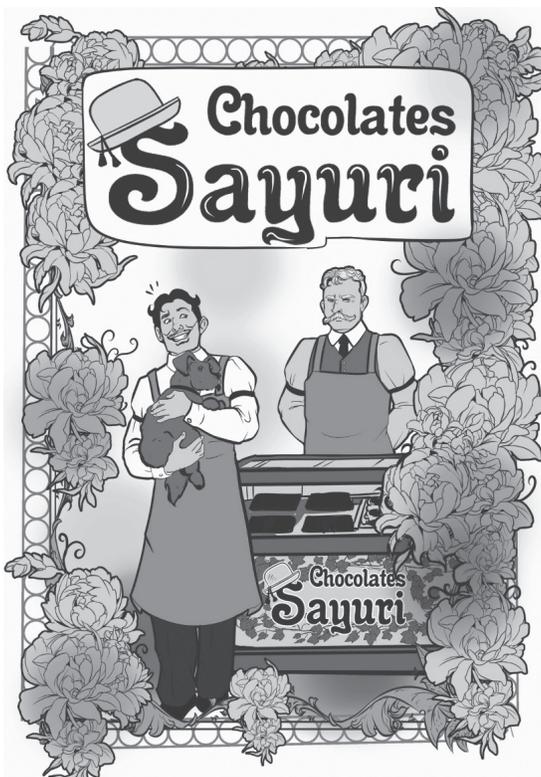
Los días son tranquilos en esta ciudad sencilla, aunque algo turbulenta, pero

por el momento las cosas van bien y la tienda ha tenido bastante éxito.

Atraviesan la puerta un par de caballeros, clientes espero, y los saludo “Bienvenidos, señores, ¿en qué podemos servirles?”. “Somos de la oficina de recaudaciones, hemos visto que les va muy bien en el negocio y queremos informarles que tienen obligaciones impositivas en este país”.

Bueno, lo cierto es que de todas maneras nunca nos libramos de los problemas.

Fin



Johannes Krauser II, Ruperto Latorre, Fido, 1891.

Este retrato ha sido mandado a hacer especialmente para este artículo con el objetivo de que el lector pueda, al final de la lectura, contemplar a los protagonistas de la historia. Ha sido realizado por la artista boliviana Rafaela Rada Herrera, en base a las indicaciones provistas por la autora en noviembre de 2022.

Bibliografía

- Acosta, N. (2019) [1880]. *Guía del Viajero en La Paz*. La Paz: Fondo Editorial Municipal.
- Bethell, L., comp. (1991). *Historia de América Latina Tomo VII*. Barcelona: Editorial Crítica.
- Choque Canqui, R. (1997). "La servidumbre indígena andina en Bolivia". En *El siglo XIX: Bolivia y América Latina*, coords. R. Barragán, D. Cajías y S. Qayum, 475-485. Lima: IFEA.

- <https://www.delcampe.net/es/coleccionismo/postales/bolivia/puerto-perez-chililaya-indiosfleteros-a-la-orilla-del-lago-casapalza-hnos-tbe-circa-1890-rarisime-bleup-670491403.html>
- Curtis, W. E. (1888). *The Capitals of Spanish America*, Nueva York: Harper & Brothers.
- De la Guerra, J.E. (1880). *Informe acerca de la Villa "Pérez" Chililaya*. La Paz: Imprenta de La Tribuna.
- Patapatani, hacia una autogestión de Turismo Comunitario (qamasa.com)
- <https://www.revistas-culturales.de/es/digitalisat/31889nr-12712okt33>
- <https://www.la-razon.com/tendencias/2013/12/01/perdido-el-litoral-puerto-perez-fue-la-puerta-hacia-el-pacifico/>
- Paredes, M. R. [1914] 1955. *La provincia de Omasuyo*. La Paz: Isla.
- Sanjinés, B. (1890). *Importancia de una vía férrea de Chililaya a La Paz*. La Paz: El Siglo Industrial.
- Solíz, J. J. (1877). *Guía para Etranjeros*. La Paz: Imprenta Relijiosa.
- Supremo Gobierno de Bolivia. (1872). *Reglamento de postas*. La Paz: Imprenta de "La Libertad".
- Wiener, Ch. (1880). *Perou et Bolivie*, París: Librairie Hachette.
- Zegarra, L.F. (2011). "Railroads in Peru: How important were they?" *Revista Desarrollo y Sociedad* N° 68, pp. 213-259.