

2 «Está por llegar la mejor parte del viaje»

«La entrada al Amazonas decepciona», escribió Lizzie. «Es agua muy densa y arenosa, pero nunca vi cielos tan lindos». Había estado enferma, como era de esperar, durante la larga travesía, así que se comprende su desencanto.

Entrando desde el Atlántico, es difícil saber dónde termina el mar y empieza el río. Una quinta parte del agua dulce del mundo se encuentra en el sistema amazónico, y cada segundo salen de su desembocadura siete millones y medio de pies cúbicos de agua; a 150 millas de la costa el agua sigue siendo dulce, por lo que, cuando descubrieron el río en 1500, el navegante español Vicente Yáñez Pinzón y sus hombres lo llamaron Santa María de la Mar Dulce, que pronto quedó abreviado a La Mar Dulce.

Lizzie tenía poca idea de la escala del Amazonas cuando dijo: «Por supuesto que está por llegar la mejor parte del viaje -estoy contenta de que es río y no mar-». Se encontraba en la desembocadura del mayor río del mundo: se extiende a través de la parte más ancha de Sudamérica hasta su nacimiento a solamente 60 millas del océano Pacífico al otro lado del continente. 50 mil millas de vías navegables quedaban delante de Lizzie, extendiéndose como las venas y arterias de un cuerpo gigantesco. Para 1897 ya se conocía la red principal, y los centros nerviosos que regían la actividad de la región ya se habían establecido.

Pará, ahora Belém do Pará, se encuentra a 90 millas río arriba, más precisamente sobre el río Pará, que descarga parte del Amazonas por el lado sur. Barcos de todo tipo que comerciaban entre las

islas llenaban el puerto. Un mercado en la orilla empieza al amanecer con la llegada de los granjeros y pesqueros locales, muchos de los cuales han viajado durante días en barcos de vela. En 1897 Pará ya era una ciudad próspera y su puerto era el centro del comercio del caucho para el río entero. Galpones, oficinas navieras, oficinas de importación-exportación, bares y sórdidos lugares de encuentros románticos se alineaban en la costanera. Muchos de los edificios estaban ocupados por ‘aviadores’, que eran los comerciantes que manejaban las empresas de caucho río arriba. Gente de varias nacionalidades, tanto sudamericana como europea, poblaban las calles.

Fred y Lizzie desayunaron en el Sobralense y desembarcaron a las diez, llevando sus baúles y cajas directamente al modesto y deteriorado Hotel Central. Ya hacía calor y Lizzie, que no estaba acostumbrada a la humedad, anota «transpiré espantosamente». Pero Fred, un carácter de acero que ya había pasado por todo, pronto estaba nuevamente inmerso en su trabajo. «Fred está diez puntos», comentó Lizzie, «y manda cariños. No se encuentra en este momento por razones de trabajo». Pará prosperaba con los negocios. Vaca Diez había llegado antes del Sobralense y, de inmediato, Fred y él se abocaron a planificar el largo viaje a Orthon. Los quinientos inmigrantes que Vaca Diez había transportado desde Burdeos estaban causando problemas.

La política del Amazonas en la década de 1890, en particular en Pará, estaba íntimamente ligada con las tierras alrededor de la ciudad y, hacia el este sobre todo, se estaba talando la selva para realizar más cultivos. La mano de obra formaba la base de cada emprendimiento no porque el costo fuera alto, sino porque había muy poca oferta de ella. La recolección del caucho de los árboles atrajo gente de los campos y, visto que se podía hacer dinero tanto de la tierra como del caucho, el argumento sobre las prioridades oscilaba entre una posición y otra. Se alentaba la inmigración, y por la ley 233, aprobada en Pará el 20 de junio 1894, se establecieron incentivos financieros.

Entre otras medidas, las autoridades del estado de Pará decidieron contratar a dos empresas para reclutar, transportar y cuidar el proceso de reubicar a 35.000 inmigrantes. El estado acordó subsidiar el costo de transportar personas a través del Atlántico y brindar alojamiento temporario a su llegada a Pará. Claramente, se iba a poder hacer mucho dinero. El Estado pagó la suma de 15.000 dólares -un pago desproporcionado- por tierras con el fin de construir un ‘hotel’ para los inmigrantes, pero la tierra en cuestión pertenecía a Innocencio Baena, el hermano del secretario de Estado.

No importaba dónde se ubicara en la escala social, cada ‘aviador’ o proveedor, cada agente de cambio de divisas, cada prostituta se estaba enriqueciendo. Era todo muy fácil. Ser amigo del director de un banco local facilitaba las cosas, y un acuerdo comercial podía iniciarse con muy poco o nada de capital. Un emprendedor empezaba por registrar su empresa con un capital de tal vez 1.000 dólares, que por

supuesto no poseía ni en efectivo ni como garantía. El banquero amigo, persuadido por los favores, libraba el dinero que podía emplearse para comprar acciones en su banco; estas acciones podían usarse en otro banco como fianza en contra de la cual podía pedirse prestada una cierta cantidad de efectivo. Después, con dinero otra vez en mano, el comerciante podía depositarlo en un tercer banco. Significaba desplazarse mucho a pie y beber un exceso de *cafezinhos* –pequeños cafés «tan negros como la noche, tan dulces como un beso, tan fuertes como el amor y calientes como el infierno», como comúnmente se describen en Sudamérica–, que se bebían a sorbos en aras de la respetabilidad. El comerciante era de golpe accionista y depositante, con dos bancos que deseaban darle una referencia. A partir de ahí, la calificación crediticia de su empresa dependía completamente de su habilidad como operador.

Sin embargo, con 340.000 libras de respaldo en Londres, Vaca Diez estaba en Pará para probar suerte enfrentando mayores riesgos. Lizzie, que conocía solo una parte de la historia, habló de él en una de sus cartas a casa:

Hotel Central, Pará
18 de enero de 1897

Mis queridos papá y mamá:

Seguimos en Pará y es probable que nos quedemos una semana más. Tienen muchos problemas en hacer pasar la mercancía, etc., por la Aduana. Ya les ha llevado seis semanas y, durante ese tiempo, el señor Vaca Diez ha tenido que mantener a todos los emigrantes y a la gente. Para el momento en que lleguemos a Orthon habrá perdido 60.000 libras. ¿No es terrible?

En 1896, 3.123 inmigrantes españoles entraron a Pará; según Lizzie, Vaca Diez trajo a 500 de ellos. Cuántos barcos se usaron no se sabe, pero en esos días la mayoría de las naves eran pequeñas, así que las condiciones habrían sido de un insoportable hacinamiento. Pero a pocos les importaba y, mientras el dinero fluyese sin contratiempos, los negocios seguían con normalidad en Pará.

Él ha resuelto el tema de los emigrantes y, de cuatrocientos, solamente cien van a acompañarnos. Los demás eran vagabundos y no servían para nada. Hay aproximadamente sesenta mujeres y niños entre ellos. Tuvieron una travesía muy tormentosa e incómoda desde Burdeos, y estamos tan agradecidos de no haber viajado con ellos.

Mientras Vaca Diez y Fred estaban preparando el viaje río arriba, Lizzie tenía tiempo para escribir a casa, y hasta para sentirse

levemente nostálgica. La verdad es que en Pará tenían amigos que estaban mayormente conectados con el caucho, como Emilio Kanthack, el respetado mercante y cónsul británico. Al igual que Fred, era ciudadano británico naturalizado y llevaba muchos años en Pará. Pero, para Lizzie, nada sustituía una buena sesión de chismes con su propia familia.

Pará le pareció una ciudad muy atractiva, con sus anchas avenidas arboladas, algunos edificios magníficos al estilo portugués y uno de los teatros más grandes de Sudamérica: el Teatro da Paz. La construcción del teatro había comenzado en los días del Imperio brasileño, mucho antes de que la monarquía fuera derrocada en 1889. En marzo de 1869, la piedra fundamental fue colocada por el presidente de la provincia de Grão Pará, y nueve años después el símbolo más fino de la prosperidad de la ciudad estaba listo para su inauguración. En muchos otros sentidos también, Pará era muy adelantada, y Lizzie y Fred pudieron viajar en el servicio de trolebús de la Companhia Urbana da Estrada de Ferro Paraense. Con respaldo extranjero, los trolebuses se estaban convirtiendo de tracción caballar a electricidad, y tales eran las interconexiones locales entre comercio y política que la misma compañía también ganó un contrato a veinticinco años para iluminar las calles. Sin embargo, como si estuvieran advirtiendo a los especuladores amazónicos, los planes de la empresa nunca prosperaron; a la noche, Pará quedaba entonces en la oscuridad total, mientras el servicio de trolebús era llevado a cabo por caballos y vapor.

Lizzie disfrutó de Pará y empezaba a gustarle el clima.

New Hotel, Pará
18 de enero de 1897

Mis queridos papá y mamá,

[...] Ahora me toca contarles un poco acerca de Pará. Ayer nos mudamos al New Hotel, porque la otra habitación estaba demasiado sucia y el baño era imposible de usar, por lo que debíamos visitar a uno u otro amigo cada vez que necesitábamos ir al baño. Pero este hotel es nuevo y todo está bien limpio.

Tenemos dos pequeñas camas con redes alrededor. Mi red tiene algunos agujeros así que mis brazos y manos están cubiertos de picaduras, pero anoche Fred los tapó así que dormí bien. Tenemos también una linda bañera con ducha. Una siente la necesidad de bañarse cada mañana. Nos levantamos a las siete; hace demasiado calor para quedarse en la cama, luego tomamos té con bollos (nada de leche, no se consigue, y la manteca es horrible).

Luego Fred se dedica a sus negocios y yo me divierto leyendo y escribiendo mi diario. A las diez u once desayunamos: en realidad es un almuerzo caliente, que consiste de seis a ocho platos,

con mucho buen vino y hielo. Luego vamos a pasear a bordo de los tranvías, que son abiertos, o caminamos. Después vamos a dormir hasta las cinco o las seis, cuando cenamos. Luego de la cena vamos a un café o dos.

Me gusta la comida aquí, pero no nos sirven carne de carnero más de una vez por semana. Toda la carne es dura. Hemos realizado una o dos visitas a unos ingleses que viven en las afueras de la ciudad, pero hace demasiado calor para visitar los lugares de interés. El calor me va bien, me alegro decir. Me siento bastante bien y tengo un apetito enorme.

En la época de Lizzie los hombres de negocios británicos ya estaban bien establecidos a lo largo del Amazonas, y el espíritu de iniciativa, avalado por la City de Londres, estaba avanzando fuertemente con el transporte marítimo, los proyectos ferroviarios, la banca y las obras públicas de toda índole. Uno de los proyectos fracasó sencillamente por la potencia del río: la línea telegráfica británica iniciada en 1895 para enlazar Pará y Manaus, un puerto de rápido crecimiento 950 millas río arriba, funcionó de forma intermitente y a pérdida porque el lecho del río sobre el cual descansaba cambiaba con cada estación. No había capital que pudiera detener ni cambiar la sedimentación y las corrientes amazónicas.

Excluida como siempre de todo menos de los aspectos sociales del mundo de negocios, al igual que las otras damas, Lizzie descubrió que disponía de mucho tiempo libre. Además se sentía sola, ya que había perdido su mascota.

Trajimos al hotel a Sambo, pero ha desaparecido: todas las puertas están siempre abiertas, por lo que suponemos que salió corriendo detrás de otro perro. Dicen que seguramente lo vamos a encontrar porque no existe otro parecido en Pará.

Tristemente Bill Sikes, alias Sambo, nunca apareció. Su carta sigue con otros asuntos:

Sólo puedo usar vestidos finos de algodón aquí, y hasta tuve que sacarles los cuellos, no los soporto, y tuve que comprar unos zapatos abiertos, porque es imposible usar zapatos cerrados.

Llueve un rato todos los días, y también hay tormentas eléctricas.

Estoy muy contenta de recibir vuestra carta y la de Bert, que ustedes escribieron el día de Navidad. Se ve que han recibido muchos regalos. Es una pena que no pude estar con ustedes. No recibimos noticias de nadie más. Deben haber despachado sus cartas muy tarde. Me desilusionó no recibir noticias de Rosie. Ahora, mi querida madre, debo desearte un feliz cumpleaños porque mi próxima

carta llegará demasiado tarde. Les mando algunas pequeñas fotos sacadas a bordo del Sobralense: espero que lleguen a tiempo. Pensaré en ti en tu cumpleaños y brindaremos por tu salud.

Con suerte puede que recibamos vuestra carta. Depende del tiempo que vayamos a permanecer aquí. Cuéntenme las novedades y si se encuentran bien.

He visto cultivos de cocos y bananas, además de hermosas palmeras, pero no me permiten comer nada de eso.

Considerando la inmensa variedad de frutos tropicales en Pará, y su atractivo, parece extraño que Lizzie no se sintiera tentada. La razón no es clara; la mayoría de los viajeros pelan la fruta porque hasta el agua para lavarla puede estar contaminada, pero Lizzie quizá sintió que cualquier fruta le caería mal.

Ahora, transmitan mis cariños a todos, además de los de Fred, y por favor no se olviden de nosotros. Escribiremos desde cada puerto. Ustedes deben escribir en unos dos meses a Orthon. Pueden enviar cada quincena. Tal vez recibamos todas juntas, lo que será aún más lindo.

Ahora, adiós, de vuestra hija que los quiere,

Lizzie

Luego hubo demora tras demora. En el Amazonas el tiempo no significaba nada, aun para la multitud de buscadores de fortuna que se reunían en la llamada Wall Street de Pará. Cualquier hombre de negocios sabía que la negociación exigía una cuidadosa preparación de los contactos: la presión justa aquí, una inclinación de la cabeza allá, una amistosa palmada en el brazo en el puerto, o algunos minutos en la oficina estatal para compartir un café. El comercio en Pará era bueno: en los cinco años antes de la llegada de Lizzie y Fred, las exportaciones de caucho se habían más que duplicado y los derechos de exportación habían subido más de 400%. Un catalizador de este rápido crecimiento fue la ubicación estratégica de Pará en la desembocadura del río. Sin embargo, había rumores de problemas políticos a futuro.

Para Vaca Diez, la política siempre estimulaba la adrenalina; había huido de la capital boliviana bajo una nube de escándalo político, y ahora presentía dificultades en Pará. La raíz del problema era la temperatura en ascenso de la competencia entre el estado de Pará y su vecino al occidente, Amazonas, cuya capital buscaba mayores ingresos. Manaus quería controlar todas las exportaciones de caucho río arriba desde el Amazonas y más allá. Ciertamente estos asuntos brasileños no deberían haber alarmado en ese momento a Vaca Diez, pero él sabía que su territorio en Orthon quedaba cerca de la frontera con Brasil, detrás de una línea limítrofe en disputa; si los

brasileños decidieran irrumpir, sería vulnerable. Vaca Diez también tenía otros problemas, como por ejemplo saber quién era de confiar en Brasil. ¿Debería confiar en Kanthack en Pará para ser su agente, o debería seguir a Suárez, que estaba a punto de abrir oficinas tanto en Manaos como en Pará? Eligió a Kanthack, y continuó con sus preparativos para el viaje.

Poco después de su llegada a Pará, Lizzie, que aparentemente había estado anticipando un poco de emoción, habló de un cambio de planes:

Me apena que no vayamos a pasar por los rápidos.

En vez de tomar el río Madeira, creo que vamos a tomar otro que lleva más tiempo pero hace más llevadero el viaje.

Es totalmente perdonable cualquier confusión en la cabeza de Lizzie acerca del otro río que menciona. Solamente dieciséis años antes de que la joven pareja dejara Inglaterra, hasta los expertos estaban confundidos. Río arriba, en la frontera boliviana, gran parte del terreno permanecía en el limbo. El río Beni era conocido por un sector de su curso boliviano, pero el punto exacto por dónde entraba a Brasil era un misterio. Si uno tomaba una balsa y se lanzaba a viajar río abajo, el destino podía ser una sorpresa, y a menudo lo era. La exploración del Amazonas generalmente suponía avanzar río arriba desde el cauce principal del Amazonas, o bien río abajo desde un punto lejano tierra adentro.

El Madeira, un importante afluente del Amazonas, es navegable río arriba por unas 500 millas hasta una serie de cachuelas a menudo llamados 'saltos', que actúan como barrera. La presencia de más de diecinueve saltos en 200 millas, más una caída de casi 300 pies, sencillamente detiene todo progreso sobre el río. Además, con los peligros presentados por los cientos de toneladas de árboles caídos arrastrados por la corriente, que justamente dan su nombre al río (Madeira: madera), su mala fama está asegurada.

En 1880, un médico estadounidense, Edwin Heath, encontró el paso entre el río Beni y el Madeira, o Mamoré como se lo conoce río arriba de los rápidos. Hasta bautizó el Orthon por su amigo James Orthon, un profesor universitario de Estados Unidos que falleció antes de completar su exploración del Beni. Heath también conocía a Vaca Diez e intercambió información con él; y, mientras una idea llevaba a la otra, a su debido tiempo Vaca Diez llegó al Beni y estableció su base cerca de la desembocadura del río Orthon. Pero, para los exportadores de caucho, los saltos sobre el Madeira seguían siendo una zona de desastre. Rodear las cachuelas implicaba sopesar una o dos decisiones poco atractivas. El caucho podía transportarse a través de la selva, lo que suponía posibles encuentros con indígenas hostiles; o la alternativa era llevar cada bulto a través de los saltos, y en este caso la mano de obra se convertía en blanco fácil para los expertos arqueros. No

tenía sentido detenerse a tirar la moneda. A pesar de todo, el movimiento del caucho proseguía, pero a un costo tremendo. Los vapores tenían que parar en San Antonio, el más bajo de los saltos. Por encima de ese punto todo se transportaba por un sistema de transbordadores, o *batelões* (batelones), que viajaban en pequeñas flotas entre cada catarata. Esta era la ruta que Lizzie había mencionado a 'Marie' de *The Morning Leader*, y la que creía que tomarían. Sin embargo, una vez en Pará, Vaca Diez recibió noticias de una epidemia de fiebre amarilla que se estaba propagando a lo largo del Madeira, y de ahí el cambio de plan. Más allá de los troncos, al río se lo conocía y se lo temía por los frecuentes brotes de esa enfermedad letal.

Cualquier sugerencia de cómo evitar los rápidos recibía la mayor prioridad, ya que, cada vez que un *batelão* volcaba -un acontecimiento bastante frecuente-, el caucho perdido significaba una reducción de las ganancias. La vida de los obreros se consideraba menos importante. Un sueño en particular era el ferrocarril, y el primer hombre en intentar llevar a cabo el proyecto fue el coronel George E. Church, soldado estadounidense que había luchado en la guerra civil. Church también era un consumado explorador, geógrafo e ingeniero que ganó rápidamente la confianza de las autoridades brasileñas y bolivianas con su plan de construir un ferrocarril desde debajo del salto más bajo hasta arriba del más alto, una distancia total de 200 millas a través de un campo asolado por la fiebre. Church, vicepresidente de la Real Sociedad Geográfica de Londres, recaudó capital en Inglaterra y encontró una empresa británica dispuesta a asumir el trabajo. Los contratistas emprendieron viaje hacia el Madeira en 1872, pero un año más tarde dejaron de trabajar, habiendo perdido toda esperanza en el proyecto debido a las espantosas condiciones locales.

Una empresa estadounidense, la Philip and Thomas Collins de Filadelfia, aceptó el desafío en 1877. Un brasileño comentó: «Cuando llegaron los ingleses, no hicieron más que fumar y beber durante dos días, pero los americanos trabajan como el mismo diablo». Pero, con diablo o sin él, la selva del Madeira también derrotó a los estadounidenses. Era una selva increíblemente densa, interrumpida sólo por ciénagas y quebradas profundas. Hubo un brote de fiebre, y alrededor de ellos acechaban los indígenas que parecían estar esperando el momento justo para atacar. Finalmente, el financiamiento colapsó tras los motines y la desertión de la mano de obra, y tras un escándalo en Bolivia: un ministro del gobierno fue enterrado vivo por los indígenas en la capital boliviana, o así se dijo, y en consecuencia la confianza en los títulos y bonos bolivianos que avalaban el proyecto se vio perjudicada. La Philip and Thomas Collins quebró, y el sueño del ferrocarril Madeira-Mamoré se archivó.

Fred estaba al tanto de la ruta propuesta para el ferrocarril, que marcó en un mapa que había dibujado y envió a Inglaterra con una de las cartas de Lizzie. También marcó la ruta fluvial alternativa,

que había sido descubierta nada más que tres años antes de que ellos emprendieran viaje para Brasil. Como remarcó Lizzie, era más larga, pero tenía la ventaja de ser navegable en casi todo su curso. La clave para la ruta se hallaba en dos pequeños afluentes cerca de los Andes, casi en el límite occidental de la red amazónica. Un cruce por tierra entre los dos ríos significaba que al sistema del Madeira se podía entrar por encima de los saltos. La idea le gustó a Vaca Diez ya que tenía el atractivo adicional de avanzar aún más sobre tierras riquísimas en caucho. Había un solo problema: tendría que negociar condiciones con un peruano llamado Carlos Fermín Fitzcarrald, el descubridor de la ruta. Fitzcarrald, hijo de un marinero estadounidense que se había casado y establecido en Perú, era conocido por su espíritu de lucha; Vaca Diez anticipaba duras negociaciones y un acuerdo difícil de alcanzar.

Mientras Fred y Vaca Diez hacían sus planes en Pará recibieron buenas noticias: el ministro peruano, el coronel Ibarra, venía de conceder a Fitzcarrald los derechos exclusivos para navegar sobre el río Ucayali, una muy importante vía fluvial, desde el Amazonas principal hasta la nueva ruta. En el mismo momento, Vaca Diez supo que su competidor y primo Nicolás Suárez, quien había vuelto a Bolivia, le había ganado de mano y ya había hecho un trato con Fitzcarrald. Los términos eran vagos pero parecía que para utilizar la ruta Suárez le había ofrecido a cambio a Fitzcarrald territorio con caucho. A Vaca Diez no le quedaba entonces otra alternativa que ir a Iquitos, una pequeña ciudad de Perú a más de 2.000 millas por el Amazonas, y negociar con Fitzcarrald.

Claramente encantada de ser tratada como una gran dama, lo que dejaba al descubierto ciertos rasgos de esnobismo que resurgían de vez en cuando, Lizzie escribió a casa antes de su partida. Estaba evidentemente anticipando el viaje y deseaba que su hermano menor Bert, dotado de una mente activa e inquisitiva, pudiera compartirlo con ellos.

Hotel Central, Pará
18 de enero de 1897

Mis queridos papá y mamá:

[...] Ahora debo contarles del camino que vamos a tomar. Hasta ahora nadie ha pasado por ahí, así que será muy interesante. Sólo lamento no tener a Bert con nosotros, pero creo que habrá otra expedición una vez que hayamos llegado sanos y salvos.

Bueno, el siguiente vapor que vamos a tomar desde aquí se llama Rio Branco, uno de los vapores amazónicos. Es muy grande y todas las cabinas están en la cubierta, donde también cenamos. Me llevaron por todo el barco para que yo pudiera elegir mi cabina; les puedo contar que me consideran primera en todo. La señora

francesa es la esposa de un hombre que ocupa un puesto muy menor, por lo que a ella no la contemplan. Bueno, Fred y yo tenemos una cabina de cuatro sólo para nosotros, así que tenemos mucho espacio; hay un hermoso baño con ducha y un buen W.C. (todo un logro por este país) para uso exclusivo de las dos damas. Seremos veinticinco pasajeros de primera clase; a los demás no se les permite subir a la cubierta. Si llegan a intentarlo, serán fusilados. Para mayor seguridad, todos están armados. Nuestra primera parada será Manaos. No permaneceremos allí por más de dos días y luego seguiremos viaje a Iquitos, en Perú, donde tendremos que dejar el vapor y esperar que reúnan las lanchas, y esto llevará por lo menos seis semanas. De ahí los emigrantes viajarán en canoa y nosotros en las lanchas. De Iquitos subiremos por el Ucayali y el Urubamba y luego tendremos que ir abriendo camino a través de la selva durante cinco días, hasta llegar al río Madre de Dios, que nos llevará al río Beni. La razón por la cual no pudimos tomar el río Madeira es, según ellos, que los indígenas han envenenado el río entero, así que no es posible usarlo.

La noción de Lizzie de que el río había sido envenenado fue probablemente producto de haber malinterpretado una expresión local para un río malo. La noticia de que la epidemia de fiebre amarilla estaba asolando el río Madeira finalmente convenció a Vaca Diez de usar la ruta de Fitzcarrald y, hacia fines de enero de 1897, estaba listo para movilizarse; necesitaba sólo un mensaje más para asegurarse de que cada parte de su plan estaba bien encaminada. El 1 de febrero de 1897 llegaron noticias de Londres de que el registro de su empresa seguía adelante. Como cónsul general, Francisco Suárez tenía un poder notarial para actuar en nombre de Vaca Diez. El Banque française de l'Afrique du Sud había comprado 10.000 acciones ordinarias; el trabajo en París había dado su fruto. Los papeles de la nueva empresa enumeraban el patrimonio: 4.278 *estradas* (senderos) a través de la selva, con aproximadamente 150 árboles de caucho cada uno: 2.878 sobre el río Orthon, 900 sobre el río Tahuamanu (un afluente del Orthon) y 500 sobre el Beni. Miles de toneladas de caucho ahora pertenecían a la empresa londinense, y todas las ganancias podrían quedarse en Europa.

El día siguiente Vaca Diez, Fred y Lizzie emprendieron viaje río arriba sobre el vapor amazónico Rio Branco, llevando con ellos dos lanchas de vapor desmanteladas, un arsenal de armas y algunas toneladas de suministros, incluyendo champán, vino y perfume. Con ellos viajaban cuatro alemanes, dos ingenieros y dos empleados, «señores correctos y bien educados», según la descripción de Lizzie; una señora francesa, esposa de uno de los empleados; 180 inmigrantes, posiblemente secuestrados en Pará, y un gran perro que pertenecía a Vaca Diez –útil como carne fresca o para mantener alejados a los indígenas hostiles–.



Figura 34 *Fred Hessel.* Fuente: archivo privado Ann Brown, Wells



Figura 35 Lizzie y Fred con su hermana Rose, su cuñado y hombre desconocido.
Fuente: archivo privado Ann Brown, Wells



Figura 36 Lizzie y Fred en un viaje en barco con Rose y Ben Edwards.
Fuente: archivo privado Ann Brown, Wells